

T.C.
EGE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL
BİLİMLER ENSTİTÜSÜ Klasik
Arkeoloji Anabilim Dalı

İONİA BÖLGESİ'NDE ROMA İMPARATORLUK DÖNEMİ'NDE YOL AĞLARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Sinan ALTUN

DANIŞMANI : Doç. Dr. A. Kaan ŞENOL

İZMİR-2011

Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne sunduğum İONİA BÖLGESİ'NDE ROMA İMPARATORLUK DÖNEMİ'NDE 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



TUTANAK

Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun 22./12./2011 tarih ve 37/32 sayılı kararı ile oluşturulan jüri Arkeoloji anabilim dalı yüksek lisans öğrencisi Sinan Altun'un aşağıda (Türkçe / İngilizce) belirtilen tezini incelemiş ve adayı 11/Ocak/2012 günü saat 13:00'da 60 dakika süren tez savunmasına almıştır.

Sınav sonunda adayın tez savunmasını ve jüri üyeleri tarafından tezi ile ilgili kendisine yöneltilen sorulara verdiği cevapları değerlendirerek tezin başarılı/başarısız/düzeltilmesi gerekli olduğuna oybirliğiyle / oyçokluğuyla karar vermiştir.



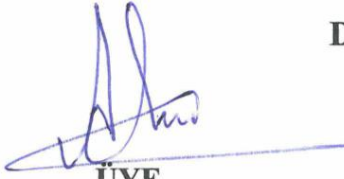
BAŞKAN

Doç. Dr. Ahmet Kaan ŞENOL

Başarılı

Başarısız

Düzeltilme (Üç ay süreli)



ÜYE

Yrd. Doç. Dr. Akın ERSOY



ÜYE

Yrd. Doç. Dr. Aytekin ERDOĞAN

Başarılı

Başarısız

Düzeltilme (Üç ay süreli)

Başarılı

Başarısız

Düzeltilme (Üç ay süreli)

Tezin Türkçe Başlığı : Roma İmparatorluk Dönemi'nde Yol Ağları

Tezin İngilizce Başlığı : Roads and Road Connections in Ionia Region in Roman Imperial Period

* 1. Yüksek Lisans Tezi savunma süresi asgari 45 azami 90 dakikadır.

2. Tutanak (jürinin karar ve imzaları haricinde) **bilgisayarda** doldurulmalıdır.

3. **Tez başlığı (İngilizce ve Türkçe) mutlaka belirtilmelidir.**

4. Yüksek Lisans Tez savunmasında üyelerden en az birinin E.Ü.Lisansüstü eğitim öğretim yönetmeliğinin 17(2) maddesi gereğince **anabilim dışından** olması zorunludur.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
GİRİŞ	ii
1. KÜÇÜK ASYA'DA ROMA EGEMENLİĞİ.....	1
2. ANADOLU'DA YOL KULLANIMINA TARİHSEL BAKIŞ.....	33
3. ANTİK YOLLAR KONUSUNDA YAPILAN ÇALIŞMALAR.....	41
3.A. Anadolu'daki Antik Yollar Konusunda Çalışan Uzmanlar.....	41
3.B. Yol Güzergâhının Belirlenmesi ve Lokalizasyon	42
4. ROMA DÖNEMİ YOL ÇEŞİTLERİ, YOL YAPIM TEKNİKLERİ, YOL YAPIMININ AŞAMALARI, TARİHÇESİ VE METODOLOJİ	43
4.A. Yol Çeşitleri ve Miltaşları	43
4.B. Yol Yapımının Tarihçesi	47
4.B.1. Roma Cumhuriyet Dönemi'nde Yol Yapımı	47
4.B.2. Roma İmparatorluk Dönemi'nde Yol Yapımı	48
4.C. Roma İmparatorluğu'nda Yol Yapımı ile İlgili Görevliler	53
4.D. Roma İmparatorluk Dönemi'nde Yol Yapımı ile İlgili Düzenlemeler	55
4.E. Roma İmparatorluğu'nda Yollarla İlgilenen İmparatorlar	56
5. İONİA'DA BULUNAN ANA YOLLAR.....	59
5.A. Doğu Yolu.....	62
5.B. Güney-Güneydoğu Yolu.....	63
5.C. Aziz Paulus'un Yolculuğu.....	70
5.D. Kuzey Yolu	76
6. ROMA DÖNEMİNDE VE GÜNÜMÜZDE KULLANILAN YOL TERMİNOLOJİSİ.....	87
SONUÇ	91
KAYNAKÇA	93
ÖZGEÇMİŞ	98
ÖZET	99
ABSTRACT	100
KISALTMALARIN LİSTESİ	
RESİMLER	
HARİTALAR ŞEMALAR	
RESİMLERİN LİSTESİ	
HARİTALARIN LİSTESİ	
ŞEMALARIN LİSTESİ	

ÖNSÖZ

Öncelikle tez konusu belirlenmesi sırasında bana seçme şansı tanıyan, bilimsel danışmanlık yapmasının yanı sıra, kişisel danışmanlık da yapan Saygıdeğer Hocam Doç. Dr. A. Kaan Şenol'a; Arkeoloji'yi bana meslek olarak sevdiren ve mücadele ruhunu aşıl原因ayan Saygıdeğer Hocam Prof. Dr. Ömer Özyiğit'e; antik yollar konusundaki bilgilerini, fikirlerini ve eserleri benimle paylaşan Sayın Hocam Prof. Dr. Ersin Doğer'e, kendisine danışmaktan hiç çekinmediğim ve kendisiyle tez konusunda fikir alışverişinde bulunduğum Sayın Hocam Yard. Doç. Dr. Aytekin Erdoğan'a; değerli fikir, görüş ve önerilerini benimle paylaşan Sayın Hocam Yard. Doç. Dr. Akın Ersoy'a; bana her zaman yardımcı olan Sayın Hocam Öğr. Gör. Dr. Onur Gülbay'a; göstermiş olduğu yardımlardan dolayı Sayın Arkeolog Erdal Korkmaz şahsında İzmir Arkeoloji Müzesi'ne, T.B.M.M. Kütüphanesi çalışanları ve yöneticilerine, çok değerli yardımlarından dolayı Sayın Ali Akkaya şahsında Alman Arkeoloji Enstitüsü yönetici ve çalışanlarına, Hollanda Arkeoloji Enstitüsü'ne, Fransız Arkeoloji Enstitüsü'ne, tezle ilgili olarak devamlı surette fikir alışverişi ve tartışmada bulunduğumuz değerli dostlarım Murat Karakoç ve Sami Patacı'ya ve her zaman beni destekleyen sevgili aileme en içten teşekkürlerimi belirtir, minnetle saygılarımı sunarım.

GİRİŞ

Tutte le strade portano a Roma.*

Pergamon Krallığı'nın Roma'ya miras bırakılmasıyla, önünde yeni kapılar açılan Roma Cumhuriyeti, iç karışıklıklarını atlatıp, yönetim biçimi cumhuriyetten imparatorluğa döndükten sonra, eyalet yönetimine yeni düzenlemeler getirilmiş, Anadolu'da söz konusu düzenlemelerden payına düşeni almıştır. Önceleri Roma yönetimiyle yaşanan sorunlar, İ.S. 1. Yüzyıl ortalarında büyük oranda giderilmiş ve Anadolu içindeki karışıklıklar kısmen de olsa sona ermiştir.

Roma İmparatorluğu hem tüketici hem de üretici pozisyonuyla Anadolu için kendine özgü bir yaklaşım açısı ile, Anadolu'da siyasi ortamda üstünlüğü sağlamıştır. Bunun yanı sıra Anadolu'ya gönderilen valilerin bir kısmı Anadolu halklarını ezip sömürmüş, bir kısmı ise Anadolu halklarına elinden geldiğince hizmetler etmiştir.

Söz konusu hizmetler içinde, yol yapımı, hâlihazırda yapılmış olan yolların bakım ve onarımı da yer almaktadır. Anadolu'da ve dolayısıyla İonia bölgesinde, özellikle Roma İmparatorluk Dönemi'nde bu çalışmalar en üst düzeye çıkmıştır.

Çalışmada, konuya hâkim olabilmek düşüncesiyle, ilk kısımda Pergamon Krallığı'nın Roma Cumhuriyeti'ne miras bırakılışından başlayıp, İ.S. 2. yüzyıla dek yaşanan sürecin, Roma Cumhuriyeti/İmparatorluğu ve Anadolu açısından gelişimi anlatılmıştır.

İkinci kısımda Anadolu'da erken dönemlerden itibaren yollar ve Anadolu'da yaşayan kültürlerin, yolları kullanımından söz edilerek, Anadolu'da yol kavramının ve yol kullanımının gelişimi aktarılmaya çalışılmıştır.

Üçüncü kısımda antik yollar konusunda yapılan çalışmalar ve bu konuda çalışan uzmanlardan söz edilmiş ve yolların lokalizasyonunu sağlamak için gerekli koşullar anlatılmaya çalışılmıştır.

Dördüncü kısımda Roma İmparatorluğu'nun en bilinen özelliklerinden biri olan yol yapımının tarihçesi, yol yapımından sorumlu memur ve kişiler, antik dönemde yol yapımıyla ilgili yayınlanan resmi bildirimler, yolların önemini kavrayan imparatorlar ve bu imparatorların yollarla ilgili girişim ve eylemlerinden söz edilerek; yol yapımı, bakım ve onarımının Roma'nın devlet geleneğindeki önemi anlatılmak istenmiştir.

Tezin ana konusunu oluşturan beşinci kısımda İonia Bölgesi'nde yer alan ana yolların yanı sıra, bu ana yollar etrafındaki yan yollara da değinilerek, anlatım bütünlüğü sağlamak istenmiş, İzmirli hatip Aelius Aristides'in kuzey-güney yolu rotasındaki yolculuğu ve Aziz Paulus'un kutsal yolculuğu da bu yolların anlatımına eklenerek, söz konusu anlam bütünlüğü desteklenmeye çalışılmıştır. Bunların yanı sıra henüz ortaya çıkarılan bir yolun, tezde sözü edilen Kuzey Yolu'yla bağlantısı anlatılarak, yolun güzergâhı son haline güncellenmek istenmiştir.

Son kısım olan altıncı kısımda ise antik dönemde ve günümüzde kullanılan yol terminolojisi verilerek, yolların tarihsel süreç içinde, her zaman yerini koruduğu ve her zaman güncel bir konu olduğu vurgulanmak istenmiştir.

*Tüm yollar Roma'ya çıkar.

1. KÜÇÜK ASYA'DA ROMA EGEMENLİĞİ

Pergamon kralı III. Attalos'un krallığını miras yoluyla Roma'ya bırakışından sonra, Roma, egemenlik alanı altına almak için onlarca yıldır uğraştığı Anadolu'ya, kısmen de olsa, sonunda kavuşmuştur. Zira III. Attalos'un ölmeden önce hazırlamış olduğu bir vasiyetname ile Roma halkını tüm mülküne varis atamıştır.¹ Bu mülk sadece onun özel servetini değil, aynı zamanda doğrudan krala bağımlı bulunan ve şimdi Roma'nın bağılları olan kentler yanında kraliyet topraklarını da kapsamıştır. Miras, ne krallığın sınırları içinde yer alan tapınaklara ait toprakları ve sahildeki bağımsız Yunan kentlerinin arazilerini içeriyor, ne de bizzat Pergamon kentini kapsıyordu; çünkü Attalos vasiyetinde “ *bu kenti özgür bırakmış, kararlaştırdığı kent arazisini de yine kente bağışlamış* “, aynı zamanda vasiyetin bu bölümünün Romalılar tarafından onaylanması gerekeceği koşulunu getirmiştir² (**Harita 1**).

III. Attalos'un Pergamon Krallığı'nı Roma'ya miras olarak bırakmasını açıklamak için birçok neden ileri sürülmüştür. Bunların içinde belki de en akla yakını Roma emperyalizminin kazanmakta olduğu güç karşısında dayanamayacağını anlayıp teslim olmasıdır. Asıl nedeni ne olursa olsun, vasiyet, Senatus'ta yapılan tartışmadan sonra Roma'da kabul edildi. Pergamon'da ise bu haber halk tabakası nezdinde çok da benimsenmemiştir.³

¹ Magie, 2001, 159. (Dipnot 93): Strabon XIII s. 624: Livius, *Per.* LVIII ve LIX: Valerius Maximus V 2, ext. 3 Florus I 35,2 vd.; Orosius V 8, 4: Eutropius IV 18: Justin XXXVI 4,5: Velleius Patercilus II 4,1: Plinius *N.H.* XXXIII 148: Plutarkhos, *Ti Gracch* 14: Appianus, *Mith.* 62: B.C. V 4: Festus Brev. 10,2: Ampelius 33: Liber de Vir. II. 64, 5. Florus (Olasılıkla Livius'dan alarak) vasiyetin maddesini POPULUS ROMANUS BONORUM MEORUM HERES ESTO olarak alıntılanmaktadır. Bu yazarların tanıklığı, Sallustius tarafından (Hist. IV. 69 Maur.) Pontus'lu Mithridates VI'a verilmiş bir konuşmada geçen ve Porphyrio tarafından “*Commentary to Horace Carm.* II 18,5” isimli yapıtında tekrarlanan III.Attalos'un vasiyetinin bir Roma sahtekarlığı olduğu ifadesinin tersine, vasiyetin içindekilerinin bilinir kılınmasından hemen sonra Pergamon *demos'u* tarafından kabul edilen bir kararla desteklenmektedir.

² A.g.e, 68.

³ Lloyd, 1998, 178.

III. Attalos'un ölümü Roma'nın Anadolu'da egemenlik politikası bakımından yeni, ancak bu politikanın geleneğinden tamamen farklı olmayan bir dönemin başlangıcı oldu. Vasiyet, kralın ölümünden sonra Eudemos adlı bir Pergamonlu tarafından Roma'ya götürüldü. Tam on üç yıl önce Makedonya'yı eyaleti yaparak Cumhuriyetin sınırlarına dahil eden Romalılar vasiyetin gereğini yapmaya oldukça istekli davranmıştır. Zira vasiyetname Roma halkının sosyal ve ekonomik bakımdan farklı statülere sahip olan üç sınıfının, yani *Optimates* (Senatörler), *Equites* (Atlılar) ve *Populares'in* (Halk) temsilcileri için çok cazipti.

Ancak Anadolu'nun Roma egemenliğine geçmesi bir anda olmamıştır. Roma Cumhuriyeti, III. Attalos'un vasiyetinden önce de Anadolu'da yönetimi ele alma konusunda çabalar göstermiş ve Magnesia kentinin kuzeyinde, Hermos'un kuzey kıyısındaki ovada, Antiokhos'un sayıca çok üstün güçleriyle karşılaşan Scipio yönetimindeki Roma ordusu Antigonos'u yenmiş, bir yıl sonra da Apameia barışı ile Antiokhos, ötesinde Kappadokia krallığının bulunduğu, Toros sıradağlarının kuzeyinde ve Halys'in (Kızılırmak) orta kıvrımının batısında yer alan tüm yerlerde hak iddia etmekten vazgeçmek zorunda kalmıştır.⁴

Magnesia Savaşı'ndan sonra, savaşın muzaffer komutanı Scipio *Asiaticus*'dan görevi devralan Manlius Vulso, Magnesia Savaşı sırasında Suriye kralını destekleyen Galatları cezalandırmak için bir sefer düzenlemiştir. Fakat o, bu seferi için doğrudan Galatia'ya gitmek yerine Pamphylia, Isauria, Pisidia ve Phrygia'nın içinden geçmeyi tercihi etmiştir. Böyle yapmasının üç nedeni vardı. Bunlardan birincisi, Scipio'nun Magnesia Savaşı öncesinde ilan etmiş olduğu Roma nüfuz alanı içinde olan kent, kasaba ya da kabilelere –bunlardan bazıları Suriye kralının ordusunda hizmet etmişti- Roma otoritesine boyun eğdirmek, ikincisi zenginleşmesini sağlayacak ganimet ve vergiler toplamak, üçüncüsü ise ün kazanmaktı. Yaklaşık yarım asır sonra görülmeye başlanacak olan emperyalist Roma Cumhuriyeti'nin açgözlü ve kendi vatandaşına bile mağrur olan

⁴ Magie, 2001, 40.

Roma senatörlerinin ilk örneklerinden olan Manlius, Phrygia'ya kadar içinden geçtiği her bölgenin halklarından veya hükümdarlarından gerektiğinde zor kullanarak vergi aldı. Gordion da dâhil bazı yerleşim birimleri, Roma ordusunun geldiğini öğrenince sakinleri tarafından boşaltıldı.

Manlius Vulso, Galatlarla Olympos adlı bir dağda ve Magaba'da olmak üzere iki kere savaşmıştır. Her iki savaştan da Roma ordusu galip ayrılmıştır. Savaşlarda 50 binden fazla Galat öldürülmüş, Anadolu'nun kent devletleri ise Roma'nın hem Galatlara karşı zaferini hem de Suriye kralına karşı zaferini desteklemişlerdir. Ancak Roma açısından Suriye kralına karşı kazanılan zafer daha değerli ve büyük olmasına rağmen Manlius'un Galatlara karşı kazanmış olduğu zafer kent devletlerini daha fazla sevindirmiştir. Zira Magnesia Zaferi kent devletlerinin özgürlüklerini garanti etmiş, Galatlara karşı kazanılan zafer ise onlara korkusuzca yaşama olanağı vermiştir. Konsül Manlius, İ.Ö. 390 yılından beri düşmanları olan Avrupa'daki Keltlerin akrabalarını Anadolu'da yenerek büyük bir ün kazanmıştır. Manlius'un bu zaferi Roma'nın daha sonra hemen hemen hiç değişmeyecek olan Doğu sınırının Fırat Irmağı'na kadar uzanacağını da göstermiş olmalıdır⁵ (**Harita 2**).

Apameia Barış'ında Magnesia Savaşı'ndan önce Roma'nın dostu ve müttefiki olan kral ve kentler ödüllendirilmiştir. En büyük ödülü İ.Ö. 205 yılından beri Roma'nın müttefiki olan Pergamon kralı almış olmalıdır. Phrygia, Galatia, Khersonessos (Gelibolu), Mysia ile güneydeki Karia'ya kadar Batı Anadolu – özgürlüğü Apameia Barış'ı ile garanti edilmiş kentler dışında- Pergamon Krallığı'na bırakılmıştır. Karia ve Lykia Bölgeleri Rodos'a verildi. Bithynia Kralı I. Prusias, savaşta tarafsız kalmış olmasına rağmen Mysia'yı Pergamon kralına terk etti. Savaştan önce Roma'nın müttefiki olan ya da savaş sırasında Roma'yı destekleyen kentler özgürlüklerini muhafaza ettiler. Hatta bunlardan bazıları hem özgürlük hem de vergi muafiyeti bağışlanmak, ek topraklar verilmek suretiyle ödüllendirildi. Suriye kralına silah zoruyla kapılarını açmak zorunda kalan kentlerin özgürlüklerine son verilmedi. Kralın müttefikleri olan kentlerin ise

⁵ Kaya, 2009, 200.

özgürlüğü ellerinden alındı ve bu kentler Pergamon Krallığı'na ya da Rodos'a tabi kılınmak suretiyle cezalandırıldılar. Roma, savaşlardan elde ettiği ganimet ve savaş tazminatı dışında Anadolu'dan hiçbir şey götürmedi. ⁶

Romalıların, Eumenes'in krallığını böylece genişletmeleri, tamamen ona duyulan minnettarlıktan değildi. Armağanın gerçek bir nedeni de vardı. Senatörler Anadolu'nun yönetimini üzerlerine almak ve *Kıta Yunanistan yakınlarında bir *protektor*'luğun kurulmasıyla yüklenilen sorumluluklara bir başkasını katmak istemiyorlardı. Bundan dolayı geçici bir politika benimsemişler ve Roma'yla Seleukos İmparatorluğu arasında, kralları kendilerinin sadık müttetikleri olacak ve onayları olmadan hiçbir politikaya girişmeyecek güçlü bir tampon devlet yaratma yoluna başvurmuşlardı. Böylece Batı Anadolu, Roma çıkarına göre yönetilecek fakat yönetiminden dolayı sorumluluk Romalıları bağlamayacaktı. ⁷

Anadolu'da Roma egemenliğinin kurulmasında Galatlarla yapılan mücadele ve daha sonra yapılan Apameia Barışı ne kadar önem arz etse de Anadolu'da Roma'nın doğrudan hüküm sürmesi süreci içinde tabi ki Aristonikos ayaklanması gibi, Roma hâkimiyetine karşı çıkan nitelikte bir olay yaşanmıştır.

III. Attalos'un ölümünden hemen sonra, Kral II. Eumenes'in gayrimeşru oğlu olduğunu iddia eden Aristonikos, sikkelerde de görüleceği⁸ üzere kendini Kral III. Eumenes olarak ilan etti (**Resim 1**). Romalıların İspanya Savaşı'nın son safhalarında olması, Sicilya'da köle ayaklanması ve Pergamon tahtının gaspına geç tepki vermeleri

⁶ Kaya, 2009, 201.

⁷ Magie, 2001, 41.

⁸ CAH, vol. VIII, 2008, 378, v.d. 205: Robinson 1954; 2,3,4. Yıllara tarihlenen ve Thyatira, Apollonis ve Kakos üzerindeki Stratonikeia'da basılan kistophorik tetradrakhmiler. Hopp 1977, Synnada'dan üzerinde BA AP lejandı olan başka bir örnek. Ba(σιλεως) Ar(ιστωνικου)(Basileos Aristonikou)'Kral Aristonikos' olarak yorumlamıştır. Aristonikos'un Attalos yaşarken taht üzerinde hak iddia ettiğini, bu sırada 'Kral Aristonikos' olarak anıldığını, Attalos'un ölümünden sonra 'Kral Eumenes III' olarak adını değiştirdiğini öne sürmektedir. Bu doğruysa, Attalos'un krallığı neden Roma'ya miras olarak bıraktığı konusunda yeni tartışmalar doğacaktır ancak, sikke üzerinde tarihlemeye yarayacak herhangi bir iz olmaması bunun kabul edilmesini güçleştirir. Daha sonraki yayınlarda söz konusu sikke daha erken tarihlere verilmiştir; Kleiner ve Noe 1976, 81; olasılıkla Kral Ariarthes IV'e verir: Morkholm 1979, 52-4

sonucunda Aristonikos'un isyanı ilk başlarda başarılı görünmekteydi. Büyük kentlerin çoğunluğu Aristonikos'a karşı görünmekteydi, çoğu olmasa da bir kısmı ise III. Attalos'un iradesi ile özgür kent statüsüne kavuşmuştur. Pergamon için bu zaten var olan bir durumun tekrar edilmesinden başka bir şey olmasa da diğer kentler, örneğin Ephesus için bu durum, Aristonikos'un kentin özgürlüğünü ona bağışlaması anlamına geliyordu. Pergamon, Aristonikos'un başlattığı harekete tepki göstermek niyetiyle, yurttaşlık kavramını güçlendirecek ve isyana katılacakların vatandaşlık dışı bırakılacağını bildiren bir karar aldı. Bu karar Roma'nın III. Attalos'un mirasını kabul etmesinden önce alınmıştır.⁹ Yunan kentleri arasında yalnızca Phokaia, Aristonikos hareketine kendiliğinden katılmıştır; Samos, Kolophon ve Myndus ise zorla alınmıştır.

Aristonikos bazı kaynaklarda sosyal bir hareketin öncüsü olarak sunulmuştur. Özgür ve refah seviyesi yüksek kentlere karşı köleleri seferber ettiği ve kırsal kesimdeki fakirleri ayaklandırdığı söylenmektedir. Arkeolojik kanıtlar ise bunu desteklememektedir. Aristonikos'un birkaç yenilgiden sonra, yüzünü kölelere ve fakir kesime çevirdiği doğrudur. Takipçilerini "Güneş kentinin yurttaşları (*Heliopolitai*) olarak adlandırdığı ve Tiberius Gracchus'un ölümünden sonra, yakın dostu, Stoacı feylesof Kymeli Blossius'un ona katıldığı da doğrudur. Ancak buğerçekler, Aristonikos'un sonuç olarak destek bulacağı yerlerde arayış içinde olduğunu gösterir. Hiçbir kanıt, kariyerine sosyal reformcu olarak başladığını veya bir sosyal reformcuya dönüştüğünü göstermemektedir. Amacı daha çok siyasaldır: kendini kralların ardılı olarak kabul ettirmek. Antik dönemde, acil bir durumda, bir önderin alt tabakalara yüz çevirışı gayet olağan ve genel bir durumdur. Aristonikos'un destekçilerinin çoğu, yaşadığı şartları değiştirmekten çok, siyasi ve milli nedenlerden ötürü ona destek verenlerden oluşmaktadır.

⁹ CAH, vol. VIII, 2008, 379,: OGIS 338; Hopp 1977, 131-5.

İ.Ö. 133 yılında başlayan savaşta¹⁰ Aristonikos'a, kentsel nüfusun çoğu ve önceki krallığın sakinlerinin yanı sıra, Roma ile müttefik olan Bithynia kralı II. Nikomedes , Pontus kralı V. Mithridates , Kappadokia kralı V. Ariarathes , Paphlagonialı Pylaemenes ile Byzantium ve uzaktaki diğer şehirler tarafından karşı konulmuştur. İ.Ö. 131 yılında Konsül ve *Pontifex Maximus* unvanı taşıyan Publius Licinius Crassus komutası altındaki bir Roma ordusu gelmiş ancak Pergamon yakınlarındaki bir savaşta Crassus öldürülmüştür. Ariarathes de verilen başka kayıplardandır. Crassus'un ardılı, Konsül Marcus Perperna, Aristonikos'u 130 yılında yaptıkları savaşta yenmiş ve onu Kaikos üzerindeki Stratonikeia'ya esir olarak götürmüştür. Ancak Pergamon'daki zafer kutlamalarının hazırlıkları esnasında Perperna ölmüştür.¹¹

Başkent Roma'da, Anadolu'daki isyanın tamamen şeklini bulduğunu düşünüldüğünden, Manius Aquilius yeni eyaletin düzenlenmesi için yanında on yetkili (*decem legati*) ile birlikte bölgeye gelmiştir. Ancak bunun yapılabilmesi için, isyancılara karşı alınacak bir takım tedbirlere ihtiyaç vardı. Aquilius, isyancıların elindeki zaptedilemez olduğu düşünülen kaleleri, baskınlarla ele geçirmiştir. Ancak Aquilius komutasındaki Roma ordularının bazı yerleri ele geçirmek için, söz konusu yerlerin su kaynaklarını zehirledikleri düşünülmektedir.¹²

Anadolu'daki isyancı eylemlerin bastırılması sürecinin sonlarında, İ.Ö. 129 yılı bitmeden, Aquilius, eyaletin düzenlenmesi için iki yıl daha bölgede kalmayı gerekli görmüştür. Aquilius ve komisyon üyeleri için *Provincia Asia'nın* düzenlenmesi çok da

¹⁰ CAH, vol. VIII, 2008, 379, Bu konudaki çalışmalar için Vavfinek 1957; Dumont 1966; Carrata-Thomes 1968; Hansen 1971, 150-9;; Rubinson 1973; Vavfinek 1975; Hopp 1977, 13 1-47; Dclplace 1978; Adams 1980; Collins 1981; Braund 1983, 2i-3,49ff.; Gruen 1984, 592 ff.; Shcrwin-White 1984, 84-8. Savaşa dair yazıtlar (diğer notlarda söz edilenlerin dışında): IG Rom IV. 131 {Kyzikos}; JO AI 11 (1908)69, no. 6, belki LW 504 (Halikarnassos); Holleaux 1919; Bargylia'dan Jones ile 1974, 191-2, ve Herrmann 1974, 257-8.;Herrmann 1962, 5 no. 2; (Maconia); *Epigraphica Anatolica* 3 (1984) 157 (Gordos). Savaşla ilgili genel imalar için Robert 1937. 459-67; Bargylia'dan ; *OGIS* 339.16-24 Sestos'tan ; *IG xii Suppl.* 1 16 Methymna; *lvP* 14 Pergamon'dan.

¹¹ A.g.e. , 380.

¹² Magie, 1950, 153.

kolay olmamıştır, çünkü Romalıların şimdiye kadar aldıkları bölgelerden hiçbirisi bu derece zorlu değildir. III. Attalos'un krallığı heterojen bir yapıya sahipti; farklı tipte insanları ve uygarlıkları içinde barındırıyordu: Yunan *polis* modeli kentleri, köy-merkezli kırsal yerler... vb. krallık toprakları ve tapınak mülkleri gibi yerler bulunmaktaydı. Pergamon kralları ellerindeki toprakları, güç ile değil; idarecilik anlayışı, diplomasi ve gerektiğinde hükmettikleri insanların üzerindeki yükün hafifletilmesiyle elde tutabilmiştir.

İlk sorun, eyalet sınırlarının genişlemesi sonucu söz konusu sınırlar içine alınacak yerlerin nasıl belirleneceği konusunda kendini göstermiştir. Uzakta bulunan doğu ve güneydoğudaki bölgeler, yalnızca çok uzak ve Hellenizasyon'un etkisinden minimum derecede etkilenmiş olmakla kalmıyor, aynı zamanda ekonomik olarak bölgenin en az değerli kısmını oluşturuyordu. Yönetimi zor olan bu bölgeler, savaş sırasında Roma'ya destek veren yerel krallara devredilerek, hem bu krallar ödüllendirilmiş oluyor hem de Roma'nın resmi anlamda sorumluluk üstlenmeden, bölgelerin yönetiminde söz sahibi olmasını sağlanıyordu.¹³

Uzaktaki bölgeler komşu krallıklara dağıtıldıktan sonra, Manius Aquilius yeni kurulan *Provincia Asia* sınırları içine İonia, Aiolis, Lydia, Mysia, Karia'nın tümünü ve Phrygia'nın güneybatı kesimlerini almıştır. Eyaletin yönetim merkezi olarak Ephesus'un seçilmesi kentin özerkliğini yitirmesine sebep olmuştur.¹⁴ Böylece İ.Ö. 190 yılında L. Scipio'ya görev eylem alanı olarak tayin edilen *Provincia Asia*, Pergamon Krallığı toprakları üzerinde kurulan sınırları belli bir Roma eyaletinin adı oldu¹⁵ (**Harita 3**).

¹³ A.g.e., 154

¹⁴ Doğer, 2006, 105

¹⁵ Kaya, 2009, 209

Manius Aquilius ve beraberindeki diğer yetkililerin yapmış olduğu eyalet düzenlemesi, *Provincia Asia*'nın doğal kaynaklar ve ticaret imkânlarının, eyalet sınırları belirlenirken önemli bir faktör olarak değerlendirildiğini göstermektedir. Zira *Provincia Asia* içerisinde yer alan bölgeler, müttefik krallıklara bırakılan bölgelerden, doğal kaynaklar ve ticaret olanakları bakımından Anadolu'nun en değerli bölgeleriydi. Ayrıca *Provincia Asia*, Hellenizasyon ve kent yoğunluğu yüksek bölgeleri içeriyordu. Bu durum, Manius Aquilius ve beraberindekilerin, eyaletin sınırlarını belirlerken üç önemli unsur göz önünde bulundurdıklarını göstermektedir. Bunlardan birisi, eyaletten Roma hazinesine akacak gelir, ikincisi İtalyan tüccarların yatırım olanakları, üçüncüsü eyaleti yönetmek için her yıl tayin edilecek valilere çok fazla sorun çıkarmayacak yönetim imkânlarıdır.¹⁶

Başlangıçta Roma yönetimi, Pergamon Krallığı'nın tümidari ve mali uygulamalarını muhafaza etmiştir. Geçmiş yönetimlerin ürün üzerinden aldığı aşar (onda bir) vergisi sürdürülmüştür. Pergamon Krallığı döneminde iç işlerinde özerk, vergiden bağışık Yunan kentlerinin bu konuları kısa bir süre için dahi olsa korundu. Ancak, İ.Ö. 123 yılında Consul Gaius Gracchus tarafından çıkartılan, *Lex Sempronia de Provincia Asia* (Asia Eyaleti Hakkında Sempronia Yasası) ile tüm vergilerin, vergi komisyoncuları-mültezimler (*publicanii*) tarafından toplanması sistemi getirildi. Tahmini olarak belirlenen bir tutarı devlete peşin olarak ödeyen, bunun karşılığında da vergi toplama hakkını alan mültezimler, Anadolu halkını acımasızca sömürdüler ve yerli halkta güçlü bir Roma karşıtı duygunun uyanmasına yol açtılar.¹⁷

Roma'da Cumhuriyet yönetimi devam ettiği müddetçe, eyaletler Senatus üyeleri arasından seçilen ve gene bu organa karşı sorumlu olan Proconsul ve Proprætor'lar tarafından idare edilmiştir. Bunlar, eyaletteki bütün idari, mali ve adli

¹⁶ A.g.e., 209.

¹⁷ Doğer, 2006, 105-106.

işlerin en yüksek makamını işgal etmişlerdir. Emirleri altındaki memurlarla hakimlerin birçoğunu bizzat tayin etmek ve değiştirmek yetkisine sahiptiler. Yani eyalet halkının hayatını ilgilendiren her türlü işler onların emir ve arzusuna tabî bulunmaktaydı. Dünyada hiçbir yönetim bundan daha fazla suiistimale uygun değildir. Çünkü mutlak hükümdarların temsilcileri bile, hiçbir zaman, bunlara verildiği kadar çok güç sahibi olmamış, suiistimallerinden ötürü de, hiçbir zaman, bunlar kadar az ceza görmemişlerdir. Çünkü bunların yolsuzluklarından dolayı gidecekleri tek mahkeme – o da ancak memuriyetlerinin bitmesinden sonra – onları gönderen ve sonra da gene arasına alan, Senatus'un kendisi veya senatörlerden oluşan mahkeme idi (**Resim 2**). Eyalet sistemi görünüşte sağlam bir yapı manzarası göstermişse de, dizginsiz valiler tarafından suiistimal edilmeye her zaman açık bulunmuştur.¹⁸

III. Attalos'un vasiyeti değerlendirildiğinde, halkını karışıklıktan ve kaostan, hatta belki Anadolu'da hala kalmış güçlerden birinin saldırısından korumuş olduğu fakat Pergamon'u bir krallık başkenti ve sanat merkezinden bir eyalet kentine düşürdüğü ve –çok daha kötüsü olarak- vatandaşlarını sonunda Roma vergi toplayıcısının (*publicanii*) boyunduruğuna soktuğu görülür.¹⁹ *Publicani* denen mültezimler tahmini bir hesaplama ile gelecek yıllarda toplanacak vergileri peşin olarak Roma'ya ödüyorlar ve vergileri toplama hakkını alıyorlardı. Hava koşullarına doğrudan bağlı olan tarımsal üretim istenen sonucu vermediği zaman vergisini ödemekte geciken köylüler borç tehlikesi altına giriyorlar ve faiz yükü ile topraklarını kaybetme tehlikesi ile karşı karşıya kalıyorlardı. Böylece bir taraftan *Publicani* denen mültezimler, diğer taraftan tüm Anadolu'yu ele geçirmek için ordularının ihtiyaçlarını yerli halktan karşılamayı alışkanlık haline getirmiş olan Romalı kumandanların istekleri sonucunda ülke Roma'nın bir sömürgesi durumuna gelmiştir.²⁰

¹⁸ Demircioğlu, 1990, 449-450.

¹⁹ Magie, 2001, 69

²⁰ Doğer, 1998, 38-39.

Provincia Asia halkına en büyük kötülük, vergi memurlarından geliyordu. Gerçi vergiler yasayla belirlenmişti ve olasılıkla daha önce Pergamon krallarına ödenen tutardan daha yüksek değildi, ama vergileri toplama yöntemi büyük sorunlara yol açıyordu. Vergiler başkent Roma'da en yüksek fiyatı teklif veren ortaklığa dört yıllığına ihale ediliyordu. Ortaklık parayı kendi adına topluyor ve ortaya çıkan farkı kâr olarak alıyordu; dolayısıyla tutturabildiği en yüksek miktarı toplamak, çıkarına idi. Vergi memurlarının, yükümlülüğü bulunmayan toprakları, örneğin "özgür kentler" in arazilerini ya da tapınaklara bağlı dalyan ve tuzlaların gelirlerini vergilendirdiklerine ilişkin bilgiler, kaynaklarda sıklıkla karşımıza çıkmaktadır. Ender durumlarda vergi memurları valiye şikâyet edilmiş, vergi talebinin geri çevrilmesi sağlanmıştır, fakat genelde eyaletin başına dert oldukları kuşkusuzdur.

Eyaleti gelir kaynağı olarak gören diğer bir grup, kalabalık bir kitle halinde Anadolu'ya gelip yerleşen tacir ve bankerlerdi. Kısa bir süre içinde gerek kent gerekse birey bağlamında eyalet halkının büyük kesimi borç yükü altında ezilince, kredi almak amacıyla göçmen tacir ve bankerlere başvurmak zorunda kalmıştır. Ödeme güvencesi düşük, dolayısıyla faiz oranları çok yüksekti. Ancak, eyaletin kaynakları üzerindeki en ağır yükü Geç Roma Cumhuriyeti komutanları yaratıyordu. Sulla, Pompeius ve Marcus Antonius, ordularını besleyebilmek amacıyla Anadolu'dan çok miktarda para ve erzak topluyordu.²¹

Pergamon Krallığı'nın Roma'ya miras olarak bırakılışından bir süre sonra, Roma ile Pontos Kralı VI. Mithridates Eupator arasındaki başlayan mücadele sonucunda Yunan kentleri artık gerçek Yunan özelliklerini yitirdiler ve Roma İmparatorluğu'nun öğeleri olarak ortaya çıktılar.²² Roma Devleti'nin Batı Anadolu'da *Provincia Asia*'yı

²¹ Bean, 2001, 14-15.

²² Lloyd, 1998, 178.

kurduğu dönemde Karadeniz kıyılarında varlığını sűrdüren Pontos Krallığı'nın başına "Bűyűk" veya "Eupator" (Şanlı babası olan) lakapları ile anılan VI. Mithridates geçmişti²³ (Resim 3). Kappadokia'yı ele geçirdikten sonra Yunan kent devletlerinin Roma emperyalizmine karşı tepkisini görmek űzere Batı Anadolu'da gezen VI. Mithridates²⁴ ağır vergiler karşısında ezilen ve Roma Devleti'nin yönetiminden memnun olmayan Batı Anadolu'daki Yunan kentleri tarafından kurtarıcı olarak görűlmüştür.²⁵ VI. Mithridates'in faaliyetleri, olasılıkla İ.Ö. 89 yılında çıktığı seferde, Roma ve *socii*(műttetikleri) arasındaki savaş sırasında avantajı ele geçirmesi ile gerçekteleşmiştir. *Socii* den bazıları VI. Mithridates en başarılı olduğu dönemde Anadolu'yu kontrolű altında tutarken, ona sığınmışlardır ancak Mithridates'in onlara işe yarar bir yardım etmesi için artık geç kalınmış durumdadır. Batı Pontus ve Bithynia'daki meydan zaferleri ile Phrygia, Bithynia ve İonia'daki bazı kentlerin ilhakı İ.Ö. 89 yılına tarihlenmektedir. VI. Mithridates'in Anadolu kıyılarını organize etmesi (Magnesia, Ephesus, Mytilene), kuzey ve gűneydeki sınır dıŐı alanların fethi (Paphlagonia, Karia, Lykia ve Pamphylia) , ve Anadolu'da yaptığı katliam, İ.Ö. 88 yılının bahar ve yaz aylarına tarihlendirilmiştir.²⁶

Anadolu'nun kırk yıl boyunca sűműrűlmesi bűlgeye sayıları 100.000 i bulduđu sűylenen Romalı ve İtalyan topluluklarının sűrűlmesini de beraberinde getirmiştir. Bunlar arasında vergi toplayıcıları, bankerler, bűyűk-kűçűk tűccarlar vardır. VI. Mithridates, Ephesus'taki karargahından, eyaletteki memurlarına, 30 gűn içinde bűtűn Romalı ve İtalyanların, yetiŐkinler ve çocuklar, űzgűr olanlar ve kűlelerin de dahil olmak űzere űldűrűlmeleri emrini vermiştir. űlűleri gűmenler ve yaŐayanları saklayanlar cezalandırılmış, saklananları açığa çıkaranlar űdűllendirilmiş, Romalı efendilerini

²³ Doğer, 1998, 39

²⁴ Kaya, 2009, 210.

²⁵ Doğer, 1998, 39

²⁶ CAH, vol. IX. ,2008, 144-145.

öldüren kölelere özgürlükleri verilmiş, Romalı bankerleri öldürenlerin bankerlere olan borçları yarıya indirilmiştir.²⁷

Mithridates'in Batı Anadolu'nun hâkimi olmasıyla *Asia*'nın koruyucusu olarak selamlanmış ve Roma egemenliğinden kentleri kurtararak İ.Ö. 88 den İ.Ö. 85 e dek sürecek olan yeni bir çağ başlatmıştır. Pergamon'da tetradrahmiler²⁸ basılmış ve Mithridates: *Megas* (Büyük), *Basileus Basileon* (Kralların Kralı)²⁹ unvanlarını kullanmıştır (**Resim 4**).

Katliamın boyutları Ephesus ve Pergamon'daki tapınaklara sığınan Romalıların katledilmesine varmıştır.³⁰ Appianus, Roma'dan sürgüne gönderildiği sırada Yunanca bir tarih yazan Romalı devlet adamı P. Rutilius Rufus'un yaşadıklarını aktarmaktadır: Rufus, Mithridates'in Anadolu'daki ilerlemesi ve işgali sırasında Mytilene'den kaçarak güvenli bir yer bulmaya çalışmıştır.³¹ Smyrna, katliamından canını zor kurtaran ve Midilli adasından Smyrna'ya sığınan ünlü Romalı devlet adamı P. Rutilus, Rufus'a, vatandaşlık hakkı vererek koruma sağlamıştır.³²

Aynı yıl içinde Kıta Yunanistan'ı ele geçiren VI. Mithridates'e karşı Roma Konsülleri Lucius Cornelius Sulla ve Valerius Flaccus komutanlıklarında iki ordu gönderilmiştir. Önce Yunanistan'da, daha sonra Anadolu'da yapılan bir seri savaştan sonra³³ İ.Ö. 86 yılında Yunanların özgürlüğü için Yunanistan'a geçen VI. Mithridates

²⁷ Magie, 1950, 216-217

²⁸ *CAH*, vol. IX. ,2008, 149. v.d. 68: Pergamon'un yeni bir Asiatik döneme tarihlenen sikkeleri için bkz. Reinach 1888, 195; Kraay- Hirmer 1966, 377, no . 774.

²⁹ a.g.e, 149. v.d. 69: Golenko ve Karyszkovski 1972, 29 n. 2; Karyshkovsky 1985, 2 - 9 ; Yailenko 1985, 617-19; Vinogradov, Molyev ve Tolstikov 1985, 596-9.

³⁰ Magie, 1950, 216-217.

³¹ *CAH*, vol. IX. ,2008, 145

³² Doğer, 2006, 106.

³³ Doğer, 1998, 39.

yenilip Anadolu'ya geri dönünce başta Ephesus olmak üzere birçok Yunan kenti kapılarını krala kapadılar.³⁴

İ.Ö. 85 yılında Romalı komutan Sulla, Mithridates ile Dardanos (Maltepe) Antlaşması'nı imzalamıştır. Bu antlaşmayla Mithridates, savaştan önceki sınırlarına çekilmiştir. Galatia üzerindeki tüm taleplerinden vazgeçerek Bithynia'yı Nikomedes'e, Kappadokia'yı Ariobarzanes'e bırakmış, ayrıca Roma'ya 2000 talanton savaş tazminatı ödemek zorunda kalmıştır.³⁵ Mithridates'ten bundan başka *Provincia Asia*'dan tamamıyla çekilmesi, Paphlagonia ve Galatia'dan vazgeçmesi, fethettiği Ege adalarını bırakması, 70 savaş gemisinden ekipmanları ve personeliyle birlikte el çekmesi, tüm tutsakları evlerine göndermesi istendi. Bunun karşılığında Mithridates, Pontus kralı olarak tanınacaktı. Başta bunu kabul etmeyen Mithridates, bir süre sonra koşulları kabul etmek zorunda kalmıştır.³⁶

Mithridates'e karşı kazanılan zaferin köklü bir zafer olmadığı kısa zamanda anlaşılmıştır. Anadolu'nun batısının Romalı mültezimlerin baskısıyla yerli kralın zulmü arasında pek bir fark olmadığı anlaşılmıştır. Bununla birlikte, Roma yönetiminin yeniden kurulmasının üzerinden geçen on iki yılda Yunan kentleri toplumsal yıkımın ve ekonomik iflasın eşiğine geldiler. Mithridates'e boyun eğenler onunla işbirliği yaptıkları için ağır biçimde cezalandırıldılar.

Mithridates İ.Ö. 73 yılının baharında Roma'ya resmen yeniden savaş açmıştır.³⁷ İ.Ö. 75 yılı sonlarında, Bithynia kralı Nikomedes, Pergamon'un son kralı III. Attalos gibi tahtının yasal mirasçısı olarak, Roma'yı göstermiştir. Bunun üzerine, Nikomedes'in oğlu

³⁴ Doğer, 2006, 106.

³⁵ Kaya,2009,214.

³⁶ Magie, 1950, 229.

³⁷ Lloyd, 1998, 205.

olduğunu ve taht üzerinde hakkı olduğunu söyleyen birisinin başvurusunu reddedip mirası kabul etmiştir.³⁸

Mithridates, Bithynia'ya girmesiyle vali Marcus Aurelius Cotta'nın donanmasını Khalkedon'da dağıtmış ancak Mithridates daha sonra gelen *Provincia Asia* ve *Kilikia* valisi Lucius Licinius Lucullus tarafından Bithynia'dan Pontus'a geri püskürtülmüştür.³⁹ Lucullus daha sonra *Armenia Minor* kralı I. Tigranes'i yenmiş fakat daha sonra ordusunun disiplin eksikliği ve siyasi alandaki başarısızlığı Lucullus'un sonu olmuştur. Askerleri başkaldırmış, Roma yönetimi de yerine başka birinin atanmasına karar vermiştir. Asia ve Kilikia eyaletleri elinden alınmıştır. İ.Ö. 67'de Mithridates'in, Pontus'un Zela kentinde Amiral Triarius'u yenmesi üzerine Lucullus dönemi noktalanmıştır⁴⁰.

İ.Ö. 67 yılının yaz sonlarında denizlerdeki korsanlık eylemlerini bitiren Pompeius⁴¹, Plutarkhos'a göre 120.000, ancak daha gerçekçi tahminlere göre 45.000 kişiden oluşan ordusuyla - ki bu ordu Anadolu'da o zamana değin görülen en büyük ordudur - Pontus'u işgal etmek için, İ.Ö. 66 yılında güçlerini *Provincia Asia*'ya ve Galatia'ya geçirmiştir.⁴² Pompeius, Mithridates'in ordularını Nicopolis'te yenince, Mithridates, damadı olan Armenia kralı Tigranes'den yardım istemek üzere Armenia'ya geçmiş; ancak Pompeius'a bağlılığını bildiren Tigranes, Mithridates'in yardım talebini geri çevirmesiyle Mithridates elinde kalan kuvvetleriyle Kırım'a kaçtı.⁴³

³⁸ CAH, vol. IX., 233-234.

³⁹ <http://www.livius.org/mi-mn/mithridates/mithridates.htm>

⁴⁰ Schwertheim, 2009, 78.

⁴¹ CAH, vol. IX., 250.

⁴² A.g.e., 252.

⁴³ Marsh, 1953, 156.

Pompeius (**Resim 5**) İ.Ö. 66-64 yıllarını Mithridates'le savaşarak geçirmiş ve sonunda Mithridates, İ.Ö. 63 yılında Kırım'dayken düşmanın eline düşmektense yaşamına son vermenin daha onurlu olacağını düşünmüş ve intihar etmiştir.⁴⁴

Mithridates saf dışı kaldıktan sonra Romalılar dışında Anadolu'ya sahip çıkacak kimse kalmamıştır. Bu sayede Roma boş durmamış, Kilikia ve *Provincia Asia*'dan sonra Bithynia-Pontus adıyla bir eyalet kurmuş, bu suretle Romalılar, artık Anadolu'nun batı, güney ve Bithynia-Pontus eyaletiyle kuzey sahillerini yönetim altına almıştır.

Pompeius, kendi gücünü pekiştirmek amacıyla Anadolu'nun yeniden düzenlenmesine girişmiştir. Yenilen hükümdarlarla ilgili kararların verilmesi ve yeni eyaletlerin kurulması veya düzenlenmesi aslında Roma Senatus'unun göreviydi. Senatus, Pompeius'un bütün kararlarını onaylamıştır; buna karşın yeni düzenin kanunlara uygun olup olmadığı konusu tartışma konusuydu. Roma Cumhuriyeti'nin doğusunda, yani Anadolu'da, siyasi bir karmaşa hüküm sürüyordu. Kentlerde Yunan etkisi, krallıklarda, örneğin Kommagene'de Yunan özellikler, beyliklerdeyse, örneğin Tarkondimotos'un hüküm sürdüğü beylikte olduğu gibi yerel yapı ön plana çıkıyordu; fakat bunların hepsi Roma çatısı altında toplanıyordu. Başka bir deyişle, sayısız özerk Yunan "polis"i *civitates liberae et immunes* 'e, yani siyasi bakımdan serbest ve vergi yükümlülüğü olmayan Roma kentlerine; Yunan prenslikleri ve krallıkları da artık Roma'nın koruması altındaki prenslik veya krallıklara dönüştürülmüştür.⁴⁵

Pompeius da Mithridates gibi, Anadolu'yu –Roma adı altında da olsa- ele geçirip, nimetlerinden yararlanmak istemiştir. Pompeius, Roma egemenliğine iki eyalet daha kazandırmıştır. –Pontus'un yanı sıra Suriye ve Kilikia eyaletleri-⁴⁶ Ancak dönem

⁴⁴ Kaya, 2009, 220.

⁴⁵ Schwertheim, 2009, 79.

⁴⁶ Magie, 1950, 375. Ayrıntı için bkz. A.g.e., 1239, v.d. 49.

Roma'da iç savaş dönemidir ve Pompeius Roma'da her ne kadar muzaffer komutan ve Büyük İskender gibi karşılanmışsa da⁴⁷ yine de Roma'da tek egemen güç değildir. Roma diktatörü Sulla, Pompeius'un üvey kız kardeşiyle evlenmesini sağlamıştır⁴⁸ - Sulla, Pompeius'un çok güçlendiğini düşündüğünde ordularını Roma'ya gönderip kendisinde yalnızca bir lejyon bırakmasını istemiştir.⁴⁹ Pompeius, Sulla'nın (**Resim 6**) ölümünden sonraki bir sefer esnasında elindeki kaynakları bitince, Roma Senatus'una kendisine para ve kaynak göndermelerini; aksi halde ordusuyla İtalya'ya geçip, kendisine gereken kaynağı alacağını belirten bir mesaj göndermiş ve olumlu cevap almıştır.⁵⁰ Ancak Pompeius'un Caesar'la (**Resim 7**) güç çatışması, Roma'da bir iç savaş halini almış ve tabii ki eyaletler de komutanların ordularını beslemek ve ihtiyaçlarını görmek zorunda kaldıklarından, Anadolu da bundan payını almıştır.

Anadolu'daki krallar ya da kentlerin Roma cezasından kurtulabilmeleri için artık Roma'nın düşmanlarına karşı düşman olmaları, Roma'ya sadakatinde kusursuz olmaları yetmiyor, Romalıların Romalılara karşı savaşlarında kazanacak tarafı doğru tahmin etmeleri gerekiyordu. Anlaşılacağı üzere, Mithridates savaşlarından sonra Anadolu için en büyük tehlike, Roma'nın düşmanları değil, Roma'nın kendisiydi. Anadolu'daki yerel krallar, tahtlarını Pompeius'a borçlu oldukları için, onun yanında yer aldılar. Hemen hemen tüm eyalet kentleri de Pompeius'u desteklediler. Gemi ve nakit para verdiler ya da vermek zorunda kaldılar. Böyle bir ortamda eyaletlerin halkı yine para sıkıntısı çakti ve yüksek faizlerle borçlanmak zorunluluğu ortaya çıktı.⁵¹ Roma etkisi altında bulunan bütün doğu ülkeleri, birliklerini Makedonya'da toplamakta olan Pompeius'u destekleme çabasına katkıda bulunmaya çağrıldılar. Anadolu'da, Roma

⁴⁷ Schwertheim, 2009, 79.

⁴⁸ Plutarkhos, Pompey, IX.

⁴⁹ A.g.e., XIII.

⁵⁰ A.g.e., XX.

⁵¹ Kaya, 2009, 225.

vatandaşlarından oluşan iki legio, bir savaş gemileri filosu, tahıl malzemesi levazımı, onun yararına, sağlandı. Pompeius'un, tahıl üretici ülkeleri kendi egemenliği altında tutmak, İtalya'ya yiyecek gelmesini engellemek, ve Caesar'ın hareketlerini güçleştirmek amacını gerçekleştireceği umuduyla Pompeius'un oluşturduğu muazzam donanmanın kuruluşuna katkıda bulunmuş kentler arasında Kos/İstanköy, Miletos, Khios/Sakız, Lesbos/Midilli Adası, Byzantion'un ve başka yerlerin yanı sıra, İzmir de anılmaktadır.⁵²

Pompeius'un halkı soyduğunu söyleyen Caesar'ın da tutumu, suçladığı Pompeius'un tutumundan çok farklı olmamıştır. Anadolu'da Caesar'ın sergilediği bir takım davranışları ve hareketleri örneklendirmek gerekirse: Pompeius'a destek veren prensler Caesar'a da hatırı sayılır miktarda haraç ödemişlerdir. Galatalı Deiotarus kendisine düşen payı ödemek için üç kez açık artırmaya çıkmıştır; bu sırada Pharnaces'in istilasıyla uğraşmak zorunda kalmıştır. Caesar da gittiği her yerde bir bahane bulup, herkesten yüklü miktarda para toplamıştır. Önceden Pompeius'a söz verilen ne varsa istemiş, istediğini almak için koşulları zorlamıştır. Hareketini haklı göstermek için de türlü suçlamalarda bulunmuş, bahaneler göstermiştir. Zenginlerden de yüklüce paralar almıştır, örneğin Tralleisli Pythodorus'tan 2.000 talent almıştır. Bu zorlamlardan bir kısmı acil gereksinimlerin karşılanması içindi. Ancak topladığı paraların ne kadarını Roma'ya götürdüğü bilinmemektedir.⁵³

1. *Truimvir* 'liği paylaşan Caesar ve Pompeius son kez İ.Ö. 44 yılında güney Teselya'daki Pharsalus'ta karşılaştılar. Pompeius ve yandaşları mağlup oldu ve karışık ordusu dağıldı. Pompeius yanında üç senatör ve birkaç atlı adamıyla Peneius ırmağının ağzından, rastladıkları bir tüccar gemisine binerek kaçtılar. Karısı ve çocuklarıyla buluşmak için Mitylene'ye gelen Pompeius, kent sakinlerinin davetini reddederek

⁵² Cadoux, 2003, 217.

⁵³ Broughton, 1975, 580.

Attaleia, Kilikia'daki Syedra ve Kıbrıs'taki Paphus yoluyla Mısır'a gitti. Ancak Mısır'daki çocuk kralın hadım yardımcısının emriyle, iki kaçak Romalı tarafından öldürülmüştür.

Caesar, İ.Ö. 48 yılında, Teselya bölgesindeki Pharsalos'ta Pompeius'u kesin yenilgiye uğrattıktan sonra, kaçan hasmının ardı sıra, onu izleyerek, Anadolu'ya girmiştir⁵⁴. *Provincia Asia'yı* Gn. Domitius Calvinus'un (**Resim 8**) yönetimine bıraktıktan sonra eyalete çok önemli tutarda malî destek sağlamıştır. Vergilerin üçte bir oranında indirmesi ve vergi toplama mültezimlerinin (*Publicani*) işine son verilmesi⁵⁵ olumlu karşılanmıştır. Her kent ödeyeceği vergiyi doğrudan kendisi toplayacak ve doğrudan eyalet Queastorüne (Defterdar) teslim edecekti. Fakat dolaylı vergileri, yine vergi mültezimleri tarafından toplanılmaya devam etti.⁵⁶ Eyalet halkı ona minnetini göstermek ve daha önce onun düşmanını desteklemiş olmalarından dolayı, onun gönlünü almak amacıyla, fatihe coşkun bağlılık gösterilerinde bulundular; Ephesus'un kent yönetici kurulu onu "Ares ile Aphrodite soyundan geldiği besbelli bir tanrı, insan yaşamının genel kurtarıcısı" ilan etti. Roma cumhuriyetinin en yüksek yetkili başı sıfatıyla Anadolu'nun büyük kentlerindeki Yahudilere, dinlerinin gereklerini yerine getirme özgürlüğü ve çeşitli lütuflar bahşetmiştir.⁵⁷

Anadolu'daki Romalılaştırma hareketi Caesar tarafından desteklenmiştir. Pompeius, Yunan kültüründen esinlenen kentler kurarken, Caesar, Anadolu topraklarında Roma kolonileri kurmuştur. Örneğin Çanakkale Boğazı'nda Lampsakos (Lapseki), Propontis'te Apameia (Mudanya), Karadeniz'de Sinope (Sinop), ve Herakleia Pontike (Karadeniz Ereğlisi) gibi. Caesar, Iulia soyundan geldiği için, bu kentlere onur vermek üzere, *Colonia Iulia* adı verildi.⁵⁸

⁵⁴ Magie, 1950, 404.

⁵⁵ Cadoux, 2003, 218.

⁵⁶ Kaya, 2009, 224.

⁵⁷ Cadoux, 2003, 218.

⁵⁸ Schwertheim, 2009, 81.

Caesar'ın İ.Ö. 44 yılında bir suikasta kurban gitmesiyle İ.Ö. 27 yılına kadar sürecek kanlı iktidar kavgaları yeniden başladı. Smyrna da bu iktidar kavgaları sırasındaki önemli üslerden biri olma talihsizliğine uğradı. Caesar'ın öldürülmesinden sonra Gaius Trebonius, (**Resim 9**) Smyrna valiliği görevine gönderildi. Bir yıl sonra da Marcus Antonius tarafından Suriye valisi olarak görevlendirilen P. Cornelius Dolabella görev yerine giderken lejyonlarıyla birlikte kente uğradı. Vali Trebonius onu iyi karşıladı fakat askeri birliklerini kente sokmadı. Bunun üzerine bir gece baskısıyla kente zorla giren Dolabella'nın kuvvetleri Vali Gaius Trebonius'u öldürüp, kenti ve tapınaklarını yağmaladılar. Haber Roma'ya ulaşınca Roma Senatus'u, Dolabella'yı "kamu düşmanı" ilan etti. Kayınpederi Cicero dahi bir söylevinde onu kınadı ve Dolabella'nın tahrip ve talan ettiği Smyrna'dan "*Asia Eyaleti'nin en ünlü yerlerinden, Roma'ya en içten bağlı ve en eski yandaşlarından biri*" diye söz övgüyle söz etti.⁵⁹ Dolabella, daha sonra G. Cassius Longinus tarafından orduları bertaraf edilince, VI. Mithridates'in de yaptığı gibi, Suriye Laodikeia/Lazkiye'de bir askerine kendisini öldürmesini emrederek, intihar etmeyi seçti.⁶⁰

Caesar'ın katilleri, Brutus ve Cassius'un para, asker, mühimmat ve gemi ihtiyaçlarını kent devletlerinden temin etmeye çalışmalarıyla iç karışıklıklar meydana gelmiştir. Kentlerin tüm kaynaklarını tüketen, yerli zenginleri fakirleştiren bu savaş ortamı, sonraki yıllarda ortadan kalkmadı. Zira bu savaştan zaferle ayrılan *Truimvir*'lerin iki güçlü üyesi olan Antonius ve Octavianus'un iktidar hırsıyla araları açıldı. İki güçlü lider İ.Ö. 40 yılında Brindisium'da yapılan antlaşmayla Roma Cumhuriyeti'nin yönetimini aralarında paylaştı. Anadolu, Antonius'un payına düştü. Aynı yıl kendi payına düşen Anadolu'ya geçen Antonius, askerlerinin ihtiyacı için gerekli olan parayı temin edebilmek adına, eyaletlerden alınan vergileri artırma yoluna gitti. *Provincia Asia*'da on yılda toplanması gereken verginin bir yılda ödenmesini talep etti. Fakat

⁵⁹ Doğer, 2006, 108.

⁶⁰ Magie, 1950, 421.

Antonius, bu çok acımasız ve gerçekleştirilebilirliği neredeyse olanaksız olan talebinden vazgeçmiş ve dokuz yılda ödenecek verginin iki yılda ödenmesini istemiştir.⁶¹

İ.Ö. 32 yazında Marcus Antonius ve Kleopatra, (**Resim 10**) yanlarında devasa bir donanma, 75 bin piyade, bağıl krallıklarca sağlanan süvarilerle birlikte Ege Denizi'nden çıkarak Yunanistan'a geçmiştir. Takip eden İ.Ö. 31 yılının Eylül ayında Marcus Antonius'un hastalık, kaçaklar ve küçük yenilgiler yüzünden zayıflayan kuvvetleri, en az 35 bin lejyonerlik bir sayıyla, Aktium burnunda Octavianus'un kuvvetleriyle karşılaşmışlardır. Kleopatra ve filusunun ani kaçıışı, Antonius tarafından takip edilmiş ve bunu takip eden kara kuvvetlerinin teslim olması sonucunda antik dünya artık, doğulu bir monarkh tarafından değil, Cumhuriyet hükümetinin formunu onaran ve kendisine Senatus tarafından *Princeps* (birinci gelen vatandaş) unvanı verilecek olan bir Roma *Imperator*'u tarafından yönetilecektir.⁶²

İ.Ö. 31 yılındaki Aktium Savaşı, Roma iç savaşının sonucusuydu ve Antonius ile Octavianus arasında yapılan Cumhuriyet döneminin bu son iç savaşından zaferle ayrılan ikincisi oldu. Eyaletlerin ekonomik anlamda sıkıntısının artarak devam etmesine neden olan savaşta yanlış tarafı destekleyen kral, önceki iç savaşta olduğu gibi zarar gördüler.⁶³

Octavianus, İ.Ö. 29 yılının kışında Samos'ta konakladı. Birçok kent (Smyrna da dâhil olmak üzere) Antonius'u desteklemiş olmak suçundan bağışlandı. Borçlar silindi, vergi ödeme hukuku yeniden düzenlendi. Taşınmaz malların tapu sicilinin tutulmasına başlandı.⁶⁴ İ.Ö. 27 yılı Roma'da Cumhuriyet düzeninin gerçekte İmparatorluk düzenine

⁶¹ Kaya, 2009, 227.

⁶² Magie, 1950, 440.

⁶³ Kaya, 2009, 228.

⁶⁴ Cadoux, 2003, 222.

dönüştüğü yıl olarak kabul edilmektedir. Bu tarihte Octavianus yeni ve kalıcı adı olmak üzere Augustus⁶⁵ adını almış ve eyaletlerin yönetiminde yeni bir sistem benimsenmiştir. Roma'da Augustus ile İmparatorlar devri kurulunca, Cumhuriyetin bütün askeri kuvvetlerinin komutanlığı fiilen imparatora geçmiştir. Ancak onun esas teşkilattaki yeri o zaman henüz bir "hükümdar" niteliğinde değildir. Bundan dolayı ilk imparatorlar Roma'nın ordu ve donanma başkomutanlığını, yani harp işlerini yönetmeyi, maliyeyi ve özellikle onlar kutsal bir karakter vererek kendilerini dokunulmaz hale getiren Pontifex Maximus (Başrahip) sıfatını üzerlerine almışlardır. Fakat Senatus gene hala eski fonksiyonlarını devam ettiriyor, yani yürütmenin önemli kısımlarını yönetiyor, halk meclisi de hala en yüksek bir konumda bulunuyordu⁶⁶ **(Resim 11)**.

Eyaletler, İmparator ile Senatus arasında bölüştürüldü. İmparator, Legatus'ları (Halife, vekil) aracılığıyla, tüm eyaletler arasında en az durmuş oturmuş durumdaki uç eyaletlerinde egemenlik yürütmekteydi; buna karşılık Senatus, diğerlerinin sorumluluğunu almıştır, ancak kötü yönetim durumunda ya da diğer özel durumların ortaya çıkışında İmparator bunların da yönetimine karışabiliyordu.⁶⁷

Augustus, Roma eyaletlerini İmparator eyaletleri ve Senatus eyaletleri olmak üzere ikiye ayırmıştır **(Harita 4)**. Senatus eyaletleri yönetim bakımından bir değişikliğe tâbi tutulmamıştır. İmparator eyaletlerini ise artık Senatus değil İmparator atayacaktır. Bu nedenle imparator eyaletlerinin valilerine *Proconsul* denilmeyecek, *Legatus Propaetore Augusti* denilecek ve onun görev süresi bir yıllla sınırlı olmayacaktır.⁶⁸ Senato eyaleti ile imparator eyaleti arasındaki fark, Roma tarihi yazarı Dio Cassius

⁶⁵ Kutsal, Lat. *augure* den şanlı olan olarak çevrilebilir.

⁶⁶ Demircioğlu, 1990, 450.

⁶⁷ Cadoux, 2003, 222-223.

⁶⁸ Kaya, 2009, 229.

tarafından anlatılmıştır.⁶⁹ Onun ifadesine göre Augustus, barış ve huzurun egemen olduğu, savaştan uzak ve güçsüz olan eyaletleri Senatus'a bırakırken, iç barış açısından istikrarsız, güvenilmez, sınırlarında düşman bulunan, isyan edebilme kabiliyetine sahip daha güçlü eyaletleri kendisine alıkoymuştu. Ancak Augustus, cumhuriyetin son yüz yılı süresince uygulanmakta olan bir geleneğe de son verdi. Zira o dönem, bir eyalet zaman zaman bir *ex-consul*, zaman zaman bir *ex-praetor* tarafından yönetiliyor ve bir *ex-praetor*'e zaman zaman *pro praetore* zaman zaman da *pro consule* deniliyordu. Augustus, bu uygulamanın ilk bölümünü değil ikinci bölümünü değiştirdi. Artık *expraetor*lere *pro praetore* (=propraetor) denilmeyecek yalnızca *pro-consule* (=proconsul) denilecektir. Yani senato eyaletleri valilerinin hepsine, *expraetor* ya da *ex-consul* olmalarına bakılmaksızın, *proconsul* denilecekti.⁷⁰

Artık Roma'nın egemenlik politikasında, II. Polemo gibi istisnaların dışında, bağımlı krallar olmayacak ve Roma, Augustus ile başlayan ve yarı monarşik bir yönetim biçimi olan *Principatus* döneminin ilk iki yüz yılı boyunca da kentleşmeyi teşvik edecektir. Ancak kentler İ.Ö. I. Yüzyılın ikinci yarısında olduğu gibi yine taraf tutmak zorunda kalabilecek ve yanlış tarafı tutmanın bedelini çok ağır ödeyecektir. Nitekim Augustus'un *Principatus*'u kurmuş olduğu tarihten yaklaşık 220 yıl sonra Byzantion kenti iç savaşta İmparator Septimius Severus'u değil de rakibi Pescennius Niger'i desteklemiş olmasının bedelini çok ağır ödemiştir. Zira Niger'i yenen Septimius Severus, Byzantion kentini yerle bir etmiş, özgürlüğünü elinden almış, kentin sakinleri ya kent içinde katledilmiş ya da deniz yoluyla kaçmaya çalışırken boğulmuşlardır.⁷¹

Fergusson'a göre Romalılar, İskender'den devraldıkları misyonu önce engellemiş, daha sonra üstlenmiş olmalıdır. Pergamon krallarının dikkatli olmasa da

⁶⁹ Augustus'un eyaletlerle ilgili düzenlemesi ve tarihi için bkz. Strabon, *Geographika*, XVII.3.25. Cassius Dio, 12.2

⁷⁰ Kaya, 2005, 11-30.

⁷¹ Kaya 2009, 230.

ilerici politikalarını takip etmekten uzak olan Roma Cumhuriyeti, *Provincia Asia* ve diğer doğu eyaletlerini, barış zamanında sömürmekten, savaş zamanında yağmalamaktan, söz konusu eyaletlerin elindeki tüm kullanılabilir durumda olan insan gücü ve materyal bitene kadar vazgeçmemişlerdir.⁷² Böylece eyaletler zamanla hem mültezimler hem de genel valiler tarafından o derece soyulmuşlardır ki, artık vergi ödeyemeyecek hale düşmüşler ve bu sefer Roma için gerçekten de birer yük haline gelmişlerdir.⁷³ Pompeius'un Hellenizasyon ve kentleştirme hareketleri tam olarak amacına erişseydi belki küçük bir ilerleme sayılabilirdi, ancak bu dönemde Anadolu'da ilerlemeden çok da söz edilememektedir. Ancak Augustus döneminde gerçekleşen düzelmeye ve İmparatorluktaki uzun ömürlü barış, Hellenistik kralların başlattığı ekonomik ve sosyal gelişme hareketinin en son aşamasına kadar ilerlemesine neden olmuştur.⁷⁴

İmparator Augustus'a kadar Romalılar Akdeniz havzasında fetihler yapan ordularını Akdeniz kavimlerinden aldıkları vergi ve haraçlarla ayakta tuttular. Bu şekilde fethettikleri memleketlerin bütün hazinelerini boşaltıp yağmaladılar. Caesar Roma'ya yürüdüğü zaman, daha önce toplanan paraları cömertçe kullanmış olmalıdır. Bu zenginlik kaynağı tükenince, ondan sonra gelen Augustus, orduları için para aramak zorunda kaldı. Bu nedenle Augustus devlet içinde herkesin vergi vermesi zorunluluğu hakkında bir kararname çıkarmıştır. Bundan sonra devlet kısımlara ayrılmıştır. Yıllık gelire göre bir toprak vergisi belirlenmiştir. Kendilerine bu toprak vergisi belirlenmeyen eyalet halkları için de baş vergisi konmuştur.

Doğu'da genelde mültezimlerin arzusunun belirlediği eyalet vergilerini işte bu toprak vergisi oluşturmuştur. Aynî olarak alınan bu vergi genelde mahsülün onda biri üzerine idi. Ancak bu vergi, bazen beşte bir, bazen de yirmide bir olabilirdi. Bu vergi

⁷² Broughton, 1975, 590.

⁷³ Demircioğlu, 1990, 448.

⁷⁴ Broughton, 1975, 590.

eyaletlerin vergi sisteminde bir tekdüzelik ve bozulma oluşturduğunda imparator Marcus Aurelius zamanında da paraya çevrildi. Bu vergi her sene yeniden belirlenmediği gibi birkaç yıl için belli bir tutar belirlenirdi. İtalya ancak imparator Galerius tarafından İ.S. 306 yılında bu toprak ve baş vergisine tâbi tutulmuştur.

Roma İmparatorluğu'na bağlı olan halklar hayvan, ithal ve ihraç olunan eşya gibi çeşitli vergiler ödemekteydi. Bunlardan bazıları bir eyaletten diğerine geçerken bile tahsil olunurdu. İmparatorluğun malî idaresinde reform yapmak için şahsen gayret sarf etmiş olan Augustus'un zamanında bile, eyalet genel valileri kendi hırs ve isteklerini tatmin için mevkilerinden yararlanmakta herhangi bir korkaklık göstermemişlerdir. Roma mali sisteminin eyaletler üzerine olan yükünün, eyaletler halkını çok baskı altına aldığına kanaat getirmiş olan ikinci imparator Tiberius, (**Resim 12**) Roma'ya muazzam bir tutar gönderen Mısır genel valisini, eyaletten fazla vergi almış olduğuna hükmederek, uyarıyordu. Zaten bir genel valinin kendi isteğine göre, eyaletinin vergilerini azaltıp çoğaltmak yetkisine sahip olması, o zamanki eyalet maliye sistemi hakkında yeterli bir fikir verebilir. Tiberius'un genel valiye bu uygulama nedeniyle gönderdiği şu haber oldukça çarpıcıdır. Tiberius: "İyi bir çoban koyununun yününü kırpar, fakat derisini yüzmez" demiştir. Ancak, Roma'da hiçbir iktidarın, bir eyalet halkına, o halkın gücü ölçüsünde verebileceği bir vergi kesmediğini belirtmek gereklidir. İmparator Tiberius, Dalmatia kralı Battas'tan, niçin isyan ettiği hakkındaki sorusuna aldığı cevaptan, Roma İmparatorluğu'nun eyaletlerindeki malî idare sisteminin ne kadar bozuk olduğunu anlamıştır. Eyalet genel valileri eyalet halkını soyarak kendilerini zenginleştirmiş, imparatorlar da senatörleri, mallarını müsadere edecek şekilde suçlandırıp mahkûm etmek yoluyla, hazinelerini doldurmuşlardır. Roma tarihinde uzun süre, Iustinianus zamanına kadar, kişisel mülkleri müsadere etmek, yönetme erkini elinde bulunduranların devamlı ve önemli bir kozu durumundadır.⁷⁵

⁷⁵ Demircioglu, 1990, 455-456.

Galatia kralı Amyntas, (**Resim 13**) İ.Ö. 25 yılında ölürken krallığını, Pergamon kralı III. Attalos gibi ve Bithynia kralı IV. Nikomedes (**Resim 14**) gibi, miras yoluyla Roma'ya bırakınca, Augustus, Galatia Krallığını bir Roma eyaletinde dönüştüren düzenlemeleri yapması için bir vali (*Legetus Augusti Propraetore*) atadı. Yeni eyalet (*Galatia Provincia*), Anadolu'da senato eyaleti olarak kurulmayan ilk eyalettir.⁷⁶ Bölge, önceki Galatia arazisinin dışında, Isauria, Pisidia, Lykonian, ve Pamphylia'nın bir kısmını da kapsamaktaydı. Bu eyalet bundan böyle bir Roma valisinin yönetimi altında olacaktır.⁷⁷

Augustus, Galatia'nın merkezi kısmını oluşturan Galatların ülkesinde kabilesel yapıyı kırmaya yönelik icraatlarda bulunmuştur. Eyaletin güneyindeki dağ kavimlerinin kalelerini yıktırması, kabilesel yapılanmayı ortadan kaldırmıştır. Eyaletin bu kesiminde yollar inşa edip, koloniler kurarken, Galatia'nın merkezi bölgesindeki Ankyra (Ankara), Tavion (Yozgat) ve Pessinus'u (Ballıhisar) kentleştirmiştir. Ancak Augustus'un kurduğu kentlerin adı, Pompeius'un kurduğu kentler gibi değiştirilmedi ve Hellenistik geleneği takip etmedi. Augustus, bu üç kentin mevcut adını değiştirmeden muhafaza ederken, bu kentleri Romalılaştırmayı hedeflemiştir. Eyaletin başkenti Ankyra'da kurulan Augustus ve tanrıça Roma kültü de aynı amaca hizmet etmiştir. Ancak Augustus'tan sonraki Roma imparatorları yeniden Augustus öncesi kentleşmeyi örnek almış, başka bir ifadeyle Romalılaştırma politikasından vazgeçilmiştir.⁷⁸

Augustus, Caesar gibi, Roma etkisini yeni koloniler kurarak artırmıştır. Yeni Galatia eyaletinin Romalılaştırılmasındaki yoğun çabalarının yanı sıra, Alexandria Troas'ta bir koloni kurmuştur. Kentin, Ege Denizi'nin girişinde önemli bir konumda bulunması, koloni kurmak için yüksek ticari öneme sahip bir coğrafik konumda olması,

⁷⁶ Kaya, 2009, 229.

⁷⁷ CAH, vol. X., 2008, 153.

⁷⁸ Kaya, 2009, 230.

Antik Yunan geleneği olmaksızın Hellenistik bir kent oluşu, Alexandria Troas'ın Romalılaştırılmasını sağlayıcı nedenler arasındadır. Bilindiği kadarıyla, Alexandria, yani Colonia Augusta Troadensium, Batı Anadolu'da Augustus eliyle kurulan tek Roma kolonisidir; ancak Propontis'in (Marmara Denizi) güney kıyısında yer alan Apameia ve Parium adlı iki kent de İonia-Karialı eski Yunan kentlerinin Romalılaştırmış bir toplum haline getirilmesinin ne kadar zor olduğunu kanıtlamış olmalıdır.⁷⁹

Augustus döneminde Anadolu'daki ufak tefek hanedanlar kentlerde ve küçük prensliklerde hüküm sürmüştür. Bazıları Marcus Antonius'un çıkarına hizmet ettiğinden yerlerinden edilmişlerdir. Bazı yerlerde Augustus bir hükümdarı görevden aldığı halde, yeniden onu göreve getirmiştir. Mysia, Caranitis, Amasia ve Bosphorus Krallığı'ndaki tiranları yerlerinde bırakmıştır. Augustus, Kilikia Pedias'taki (Ovalık Kilikia) Hierapolis Kastabala'da ve Kilikia Trakheia'daki (Dağlık Kilika) Olba'da bulunan hükümdarları görevlerinden almış; ancak daha sonra itibarlarını onlara geri vermiştir. Ayrıca, Pontik Komana'da (Yeşilirmak yanında) Marcus Antonius destekçisi hükümdarı görevden alarak, yerine başkasını getirmiştir. Tarsus'ta, Marcus Antonius yandaşı birini görevden alıp yalnızca bir temsilci yerine, kendi partizanlarından birini yerleştirmesi oldukça sıra dışıdır. Komagene'de yönetimi eski hale getirene kadar birden fazla hükümdarı sürgüne yollamıştır. Bu kararların *ad hoc* (plansız olarak) olarak alındığı görülmektedir. Aktium'dan sonra bazı değişiklikler yapılmış ve bazı hanedanlar da bundan nasiplerini almışlardır. Augustus, eyalet yönetimleri için, genel olarak devamlılığı tercih etmiş ve istikrarı sağlayacağını ve deneyimlerinden yararlanacağını düşündüğü, daha önceki dönemlerde yönetimde bulunan hanedanları başa getirmiştir.⁸⁰

Augustus yönetimine Batı Anadolu, özellikle İzmir açısından bakılacak olduğunda şunlar görülebilir: Augustus'un devletin başına geçmesiyle İzmir'de yeni bir dönem, yeni bir barış, gönenç ve parlak gelişme dönemi başlamıştır. Senatus'a bağlı iki

⁷⁹ Magie, 1950, 472.

⁸⁰ CAH, Vol. X., 2008, 154.

büyük eyaletten biri olan Asia Eyaleti, bundan böyle bir yıl süreyle görev yapmak üzere atanan bir Proconsul tarafından yönetilmiştir; bu Proconsul (Genel Vali) en aşağı 5 yıl önce Roma'da Consul görevinde bulunmuş kişiler arasından seçilmektedir. Onun komutası altında, gerçek anlamda bir ordu değil, kolluk gücü işlevinde bulunacak bir birlik olurdu. Yeni düzenin sağladığı ilk ve en büyük nimet, sürekli barıştır. Bunun yanı sıra çok daha fazla adil ve çok daha az sömürücü bir yönetim de gelmiştir. Vergilendirme hafifletilmiş ve kurallara bağlanmıştır; Proconsul'un zulüm yapma olasılığı onun Roma yönetimine karşı sorumlu tutulması ve merkezden denetlenmesi sayesinde kontrol altına alınmıştır. Eyalet kapsamında, kâğıt üzerinde özgür kent, Roma'nın bağlaştığı durumundan yararlananların sayısı gittikçe azaldı; İzmir de artık bunlardan biri değildi. Her ne kadar hala bir *conventus iuriducus*⁸¹ idiyse de, siyasal açıdan gerçek il merkezi Ephesus'tan da az önemli durumdaydı ve Roma'ya haraç ödemekteydi. Ancak, İmparatorluk hükümetinin uluslara, aşiretlere özgü ayrılıkları giderip il kapsamında bir tür birörneklik sağlama doğrultusunda aslında var olan isteğine karşın, akıllıca bir hoşgörülle kendisinin Yunan soyundan uyruklarına genel olarak tanımış bulunduğu o kent işlerine ve kültür konularına ilişkin geniş kapsamlı bağımsızlıktan eksiksiz, olabildiğince yararlanmaktadır.⁸²

Bu dönemde yaşayan Strabon, İzmir'i anlatırken, (Smyrnalılar için) "*Önce Antigonos, daha sonra da Lysimakhos tarafından bir kentte toplu olarak yerleştirildiler ve kentleri şimdiki kentlerin en güzelidir. Kentin bir parçası tepededir ve surla çevrilidir; fakat büyük kısmı ovada limanın, Metroon'un ve Gymnasion'un yakınındadır. Kentin caddelere ayrılışı özel bir şekilde düzenlenmiştir. Bunlar birbirlerine olabildiği kadar dik doğrular şeklinde ve taşlarla döşenmiştir, alt üst katları bulunan geniş portikler vardır....*"⁸³ demiştir. Buradan, Augustus dönemi Smyrna'sının, kalkınmış ve refah

⁸¹ Yargı çevresi merkezi; yani kapsamında Proconsul mahkemesinin yargı işlevi yürüttüğü alanın merkezi ve bu mahkemenin görev yapma yeri.

⁸² Cadoux, 2003, 297-298.

⁸³ Strabon, 2009, 209-210.

seviyesi yüksek olduğu sonucu çıkarılabilir. Kentteki yapılaşmanın artması, yeni kamusal binalar, bakım ve onarımı yapılan yollar, vergilerin kontrol altına alması..vb. göstergeler, kentin gelişmesi için önemli etmenlerdir. Yine de Strabon'un kentin kamu binaları bakımından zenginliğinden söz etmesine karşın, imparatorluğun merkezinde olduğu gibi bayındırlaşmadan söz etmek için İ.S. 1. ve 2. yüzyılları beklemek gerekecektir.⁸⁴

Augustus'un ölümü ardından geçen kırk dört yıl boyunca, İmparatorluk gücü ailesinde kalmıştır. Bu aile üyeleri arasında, en sonunda evlat edindiği üvey oğlu Tiberius, büyük torunu Caligula, Tiberius'un erkek kardeşinin oğlu Drusus, Drusus'un oğlu Claudius ve son olarak hanedanın son ve en zayıf halkası olan, Augustus'un büyük büyük torunu Nero vardır.

İmparator Augustus'un ölümünden bir yıl sonra, Roma yeni bir eyalete sahip olmuştur; bu eyalet Kappadokia Krallığı'dır. Augustus döneminde, Kral Amyntas'ın ölümüyle birlikte kralın hükmettiği topraklar İmparatorlukla birleştirilmiş, ve şimdi de İmparator ve Senato'nun ortak girişimiyle Kappadokia Krallığı -Asia Minor'deki beşinci eyalet olmak üzere- bir eyalet olarak Roma İmparatorluğu'na katılmıştır. İmparatorluğa katılan bu son eyalet, eski Kappadokia monarklarının yönettiği alanı kapsıyordu, Pontus krallığının sınırlarını oluşturan kuzeydeki dağlardan, güneyde Toroslar'a, doğu batı yönlü olarak da Fırat nehri ile Tuz Gölü ve Lykaonia arasındaki alan bu bölgeye dahildi. Böylece söz konusu alan yaklaşık 85.500 km² 'lik bir kısmı kapsıyordu (**Harita 5**).

Stratejik olarak, Kappadokia yolların kesiştiği bir yer olması açısından çok önemliydi. Krallığın merkezinden geçen antik yol, Lykaonia'daki Güney Anayol hattından başkent Mazaka (Kayseri) ye oradan tapınak kenti Komana'ya (Tokat) ve Melitene'ye (Malatya) ve Tomasa'dan (Elazığ) Fırat Nehrine ulaşırdı. Batıya giden Hacı

⁸⁴ Doğer, 2006, 111.

yolu ise, Ankyrai (Ankara) Tyana, (Niğde) ve Kilikia Geçidi'ni (Gülek Boğazı) (**Resim 15,16**) birbirine bağlar ve Mazaka'dan kuzeyde Tavium'a (Yozgat-Büyüknefes), kuzeydoğuda Sebasteia (Sivas) ve güneyde Tyana'ya (Niğde) yönelirdi. Anadolu'nun en işlek yollarından biri olarak, Melitene'ye giden yol özellikle İ.S. 3.yüzyılda imparatorlardan özen görmüş, çok sayıda miltaşı bu hat üzerine dikilmiştir. Miltaşları, yolların onarım ve bakımını belirten, yol döşemesinin onarımından, köprülerin tekrar yapılışından söz eden kaynaklar olması bakımından, bir kayıt defteri, yıllık işlevi de görmüştür. Sözkonusu yolun bakım ve onarımının başlıca amacı ise Fırat yönüne giden ve Fırat yönünden gelen askeri birliklerin rahat geçişini sağlamak ve bu birliklere hizmet etmektir.⁸⁵

İ.S. 14 yılında Augustus'un ölmesinden sonra tahta Tiberius geçmiştir. Tiberius'un tahta geçmesinden üç yıl sonra, 17 yılında Batı Anadolu'yu yerle bir eden bir deprem meydana gelmiştir. Tacitus bu konuda şunları söyler:

"...O yıl, Asia'nın 12 kenti, gece vakti meydana gelen bir depremle yıkıldı. Depremin gece vakti meydana gelmesi yıkım öngörülemezliğini ve korkunçluğunu artırdı. Kaçmanın imkânı yoktu, bu öyle bir felaketti ki, açık alanlara kaçan insanları bile, toprağın açılan ağzı yuttu. Denilir ki, koca dağlar çöktü; yer seviyesinde olanlar yukarı çıktı, yıkıntılar arasından alevler yükseldi. Felaket en feci şekilde Sardeis (Salihli) sakinlerinin başına çöktü, bundan dolayı en fazla merhameti de onlar gördü. İmparator 10 milyon *sesterius* vaat etti ve 5 yıllık vergiden bağışıklık hakkı tanıdı. Siplus Dağı altındaki Magnesia (Manisa) da çok kayıp vermişti ve yardıma ihtiyacı vardı. Temnos, (Menemen-Görel) Philadelpheia, (Alaşehir) Aigai ,(Köseler Köyü) Apollonis (Akhisar-Mecidiye) Hierocaesarea, (Akhisar yakınlarında) Myrina (Kalabakhisar) Kyme (Aliağa) ve Tmolos (Bozdağ) yerleşimlerinin sakinlerinin de bu karara tabi tutulması ve *Senatus*'tan bir görevlinin bu yerlere giderek, bu yerleşimlerin tekrar canlandırılması kararlaştırıldı.

⁸⁵ Magie,1950, 492.

Bunun üzerine bölgeye eşit seviyedeki kişilerin arasındaki rekabet ve bunun sonucunda yaşanacak olan utancı engellemek amacıyla bir *Expraetor* olan Marcus Aletus'un Asia'ya *Exconsul* olarak gönderilmesi kararlaştırıldı.”⁸⁶

İmparator Tiberius'un felaket zamanlarında gösterdiği cömert hayırseverlik, onun, zararlı ayrıcalıklara hoşgörülle yaklaşmasını gerektirmemiştir; çok geçmeden, pek uzun zamandan beri süregelen bir kötüye kullanımın hakkından gelinmesi fırsatı çıkmıştır. Belli bazı tapınakları dokunulmaz kutsal yer diye ilan etmek âdeti türemiştir; şimdi, bunun sonucu olarak, görünüşe bakılırsa özellikle Anadolu'da ve yakın adalarda, borç ödemeyip kaçan kişilerin toplandığı bir çok yer ortaya çıkmıştır. Bunlar arasında Hieropolis'teki tapınak arazisi, (Akhisar ile Gölarmara arasındaki), İzmir'de Aphrodite Stratonikis Tapınağı..vb. yerler bulunmaktaydı. Bu gibi yerlerin dokunulmazlıklarını kaldırmak amacıyla Senatus, İ.S. 22'de böyle sığınma yerlerine sahip bulunan kentlerin Roma'ya temsilciler göndermesini emretti. Yapılan bir dizi tartışma sonucunda, Senatus, her bir kente, o tapınağa tanınan sığınma yeri olma ayrıcalığı gelecekte din bahanesiyle yeni kötüye kullanımlara aracı olmaması amacıyla, bu değişmeyecek sınırları tunçtan bir levhaya yazdırıp levhayı ilgili tapınağa konulmasını emretmiştir.⁸⁷

Augustus'un ardından ve Tiberius'un iktidarları sırasında Senatus tarafından *Provincia Asia'yı* 1 yıl süreyle yönetmek üzere gönderilen valiler içinde de zaman zaman yolsuzluk ve zulüm yapanlar çıkmasına karşın, başkent Roma'nın sürekli denetimi nedeniyle cezasız kalmıyorlardı. Bu valiler arasında Iunius Silanus (İ.S. 22 yılı) ve L. Valerius Messala Volaesus (İ.S. 12 yılı) gibi yolsuzluk ve zulümleri nedeniyle cezalandırılanlar olduğu gibi, daha sonra imparator olan Vespasianus'un babası Flavius Sabinus gibi adaletli yönetimiyle yüceltilen devlet adamları da vardır.⁸⁸

⁸⁶ Tacitus, Annales II, 47.

⁸⁷ Cadoux, 2003, 31-32.

⁸⁸ Doğer, 2006, 112.

Tiberius, Augustus gibi Anadolu'daki eyaletlerde hoşgörölü bir yaklaşım tercih etmiştir. Kentlerdeki, idari yapıya dokunmamıştır. Bu şekilde, Anadolu'daki eyaletlerde, tepki toplamadan iktidarını sağlam temellere oturtmuştur. Ancak, kentlerde meclisler ve memurlar Tiberius'un egemenliğini tanımıştır. Eyalet valileri, tavsiye adı altında zaman zaman müdahale etmişlerdir. Roma İmparatorluğu bu şekilde, Anadolu'daki şehirlerde hem gücünü hissettirmiş, hem de kararlarınıza karışamayız tavrı sergilemiştir.

Tiberius, Anadolu'daki eyaletlerde yaşayan halk tarafından suçlanan valileri yargılamıştır. İmparatorluk karşıtı valilerin görevde uzun süre kalmalarına izin vermemiştir. Zira eyaletlerde güçlenip, Roma İmparatorluğu'nun adı geçen topraklardaki egemenliği tehlikeye girebilirdi. Bu sayede Anadolu'da huzuru sağlayarak, imparatorluğun devamını sağlamıştır.

Tiberius Anadolu'yu kültür politikalarıyla (mimari, yazıt, heykel ve sikke) Romalılaştırmaya çalışmıştır. Kentler iskân edilerek, Roma İmparatorluğu'nun propagandası yapılmıştır. Eyaletlerde yaşayan kişilerin kamu yararına çalışmalarına karşılık olarak, kendilerine Roma vatandaşlığı verilerek, bu kişiler özendirilmiştir. Kentlerdeki zengin kesim, Roma vatandaşı olabilmek için kamu adına çalışmıştır. Sadece elit tabaka değil, azatlılarda tıpkı Roma'daki gibi sosyal hayatta önemli rol oynamışlardır.⁸⁹

Tiberius'tan sonra gelen İmparatorlar içindeki Caligula, Claudius ve Traianus'a kadar diğer imparatorların Batı Anadolu ile ilgili kayda değer bir hareketi olmadığından tezin bu kısmında sözkonusu imparatorlara değinilmeyecektir. Bu imparatorların –eğer varsa Batı Anadolu'daki yollarla ilgili eylemlerine ise Yollar kısmında değinilecektir. Bundan önceki kısımda anlatılan Roma İmparatorluk Dönemi ve öncesi hakkında bilgi

⁸⁹ Bekaroğlu, 2006, 91-92.

veren kısım ise, Roma'nın Anadolu'yu nasıl ve neden egemenliği altına aldığı hakkında fikir uyandırmak amacıyla anlatılmıştır. Tezin devam eden bölümünde İmparatorların İmparatorluk genelindeki politikalarındansa, Batı Anadolu'yla ilgili eylemlerine yer verilecektir.

Roma İmparatorları'nın İzmir ve çevresindeki eylemleriyle ilgili olarak şunları belirtmek mümkündür: Tiberius döneminde kentler arası İzmir'de uzun tartışma ve çekişmelerden sonra İmparator'a adanan bir tapınak yapılmıřtır⁹⁰. Claudius döneminde bir depremin Smyrna ve Ephesos'a zarar verdiğini, halkın bu nedenle çok acılar çektiğini, kentteki birçok resmî yapının ve kente gelen yolların tamir edildiğini, ancak 6.yüzyıldaki bir Bizanslı tarihçinin kaleminden öğrenmekteyiz. Nero'nun Roma'daki büyük yangından sonra, Asia Eyaleti'nin kentlerinden çok sayıda heykel ve sanat eserini Roma'ya taşıdığı, bu yağmadan Smyrna'nın da nasibini aldığı bilinmektedir. Vespasianus ve ardılı Titus'un dönemlerinde Smyrna ile ilgili birkaç anekdot dışında önemli olaylara dair bilgi yoktur.⁹¹

⁹⁰ Cadoux, 2003, 313.

⁹¹ Doğer, 2006, 113.

2. ANADOLU'DA YOL KULLANIMINA TARİHSEL BAKIŞ

Bilinen ilk yollar doğanın ve doğada yaşayan vahşi hayvanların açtığı, daha çok avcılarının takip ettiği izlerdir. Avcı, hayvanların izlediği yolun farkındadır; hayvanlar içgüdüsel olarak avlarını bulacakları otlak ya da su bulunan yerlere hareket etmektedirler. Hafif kıvrımlarla, her zaman doğal engel ve bariyerlerin etrafından dolanan bu patikalar oldukça ilginçtir. Büyük hayvan göçlerinin yaşandığı güzergâhta bulunan antik yollar daha yakından çalışılabilir.

İklim koşullarındaki değişiklik insanın ulaşım ve iletişim için çaba sarf etmesinin önünü açmıştır. Atın, Paleolitik Dönem'in sonunda ormanların genişlemesiyle Orta Avrupa'daki geniş çayırlara insan eliyle sürüldüğü bilinmektedir. İnsanın ulaşım tarihi tarımın gelişmesi ile yakından ilişkilidir, bu durum Tunç Çağı'nda kimi bölgelerde bazı alanların açık araziye dönüştürülüp, bu alanlarda koyun sürülerinin ve atlı arabaların kullanılması örneğinde görülebilir.⁹²

Anadolu'da Kaniş Karum'da (Kültepe) ele geçen Hitit öncesi döneme ait çivi yazılı tabletler, eşek kervanlarının Mezopotamya ve Orta Anadolu arasında gidip gelerek, yaklaşık 1.000 km.lik mesafe kat ettiğinden söz etmektedir. Bu güzergâhlar deneysel olarak belirlenmeye çalışılsa da yollar hakkında herhangi bir bilgi mevcut değildir. Kültepe'de ele geçirilen bir mektupta kalay işiyle uğraşan bir tüccarın aracısına malın küçük parçalara ayrılıp, elbisesinin içine saklayarak kaçakçı yolundan; genellikle vergiden kaçmak için kullanılan yoldan getirmesini söylediği görülür. Tüccarın uyarısı, İ.Ö. 1800'lerde dahi, dağ yolundan daha iyi yolların var olduğunu belirtmektedir. Assurlu tüccarlar Anadolu'dan eve dönüş yolunda çoğunlukla eşek veya taşıyıcı-hamal kullanmaktaydılar, bu da döşenmiş yollara gerek duyulmamasını sağlıyordu. En güvenli ve en kolay yolların yinelenen kullanımı az çok bir karavan yolu sistemi oluşturmuştur. Yüksek dağlar ve Fırat Nehri'nin geçiş noktaları arasındaki geçitler veya geçiş yolları çok fazla değildi. Bu tarz yerler olasılıkla tüm karavan sahipleri tarafından biliniyor ve

⁹² Chevallier, 1976, 11.

kullanılıyordu. Antik metinlerde tamamen çamurdan ibaret olsa dahi, ticaret yollarının sürekli olarak açık tutulmaya çalışıldığından sıkça söz edilmektedir. Karum Kaniş'te katarlar tarafından bırakılan tekerlek izleri kervan yollarının kentlerde döşenmiş yol durumuna geldiğini gösterir.⁹³

Anadolu'daki en erken köprülerin varlığı hakkında bilgi de bu Assurlu tüccarların tuttuğu kayıtlarda görülmektedir. Buradan bu köprülerin tahtadan yapıldığını, yalnızca küçük ırmaklar arasında olduğunu ve yerel yöneticilerin sınırları arasında bir gösterge görevi yürüttüğünün yanı sıra bu köprülerden geçiş ücreti olarak bakır, gümüş veya kalay gibi metallerin alındığını öğrenmekteyiz. Dağ geçitlerinde veya koyaklarda bulunan günümüze değin gelebilmiş taş kabartmalar, yolların bu dönemde hem siviller hem de Hitit ordusu tarafından kullanıldığını göstermektedir.

İ.Ö. 1190'larda Hitit Krallığı'nın dağılmasıyla, Anadolu'da insanların yine göçebe ve pastoral yaşama dönmek zorunda kaldıkları "Karanlık Çağ" başlamıştır. Yol yapımı ve bakımı bu dönemde artık kaybolmuş olan kaynak, organize işgücü, kentlerin varlığı ile merkezi otorite gibi koşullar gerektirmektedir. İ.Ö. 9. Yüzyılda Batı Anadolu'da başlayan Yunan Polis'lerinin (kent) yükselişi süreci, Geç-Hitit Krallıkları'nın ortaya çıkışı, Phrygia'lılar, Lydia'lılar, Urartu'lar ve geri kalan kültürel ve siyasi oluşumlar ile Anadolu'nun yeniden canlanmasıyla sosyal yaşamın yansıması olan edebiyat, sanat ve yollar tekrar kurulmuştur. Batı Anadolu'da günümüze kadar gelen yol kalıntıları bu döneme tarihlenebilir. Ancak, kazılar ve araştırmalar daha çok kanıt elde edene dek, bazı yolların kesin olarak hangi döneme tarihlendiğini saptamak zordur.

İlerleyen dönemde Bazı Phrygia alanlarında görülen tekerlek izlerinin kökeni İ.Ö. 8. yüzyıla veya daha öncesine bile gidebilir. At arabasının önemini yitirip, atın yük hayvanı olarak kullanılmaya başladığı dönem bu tarihlere denk gelir.

Anadolu'yu satraplıklara veya eyaletlere bölen Persler, bölgelerarası yönetimi sağlamak için imparatorluğun değişik merkezleri arasında bağlantıyı sağlayan bir yol

⁹³ Cimok, 2008, 8.

şebekesi kurmuştur. Küçük Asya Yunanlılar için en önemli yol, Sardeis'ten Susa'ya uzanan Kral Yolu'ydu. 2700 kilometrelik yol üzerinde 111 posta durağı vardı, her durakta ulaklar için menzil beygirleri bekletilirdi. Kervanlar bu yolu 90 günde alırken, kralın ulakları bir haftada kat edebilirlerdi. Herodotos bu ulakları övmektedir:

Persler'in zekice buluşu sayesinde, şimdi bu ulaklardan daha hızlı gidecek bir ölümlü yoktur. Söylendiğine göre, yolculukta geçen günlerin sayısı kadar insan ve atı, birbirinden bir günlük uzaklıkta yolda bekliyorlardı. Bunları ne kar ne yağmur ne karanlık, gitmeleri gereken yolu bütün hızlarıyla gitmekten alıkoyamazmış. Birinci sürücü buyruğu ikinciye, ikinci üçüncüye verir, böylece Yunanlılar'ın Hephaistos onuruna yaptıkları meşale yarışında olduğu gibi, görev elden ele geçirilirmiş.⁹⁴

Yolun aşılma süresiyle ilgili olarak fikir edinmek için Lloyd'un Herodotos'tan alıntı yaptığı eserine bakılabilir: .. Aristagoras giderken, o zamanlar dünyanın bilinen ülkelerinin gösterildiği bir levha götürmüştü yanında. Bununla, Pers İmparatorluğu'nun fethedilmesi durumunda, elde edilecek yararları göstermek istiyordu. Kleomenes ilkin etkilenmiş, ancak sonra İonia ile Susa arasındaki uzaklığın ne kadar olabileceğini sormuş. Aristagoras, dilini tutamayıp, üç aylık yol olduğunu söyleyivermiş. Bunun üzerine kral sözü uzatmayıp onu gerisin geri yurduna yollamış.⁹⁵

Persler, Yunanistan'a sefer düzenlerken veya evlerine dönerken Anadolu'yu bir uçtan diğer uca kat etmek zorundaydılar. Pers kuvvetlerinin kullandığı güzergâhlar deneysel bir şekilde yeniden yapılmış olsa da, yolların doğası hakkında hiçbir bilgi yoktur. Bu dönem yazarı Xenophon (Cyropedia- Kyros'un Eğitimi) bizi, Kyros'un yol yapım birliğinde çalışmayı reddeden askerlerin yük vagonlarının önünde savaşa sürüldüğünü anlatmaktadır.⁹⁶ Xenophon'dan alıntı yapacak olursak: ...Kyros saydığım

⁹⁴ Lloyd, 1998, 124.

⁹⁵ A.g.e., 127.

⁹⁶ Cimok, 2008, 10.

*birliklerle Sardeis'ten yola çıktı. Lydia içinde üç gün yürüyüşle yirmi fersenk⁹⁷ yol alıp Meandros'un kıyısına vardı. Bu ırmağın genişliği iki yüz ayakta, üstünde yedi teknedен oluşan bir köprü vardı. Kyros bu köprüyü aşip Phrygia içinde bir günlük yürüyüşle sekiz fersenklik yol aldıktan sonra kalabalık büyük ve zengin bir şehir olan Kolossai'ye ulaştı. ..Kyros oradan ayrıldıktan sonra üç günlük yürüyüşle yirmi fersenk aşip, Phrygia'da kalabalık, büyük bir şehir olan Kelainai'ye ulaştı.⁹⁸ ..Oradan iki günde on fersenk aşip Peltai şehrine vardı. .. Oradan iki günlük yürüyüşle Phrygia'nın Mysia yönündeki son şehri olan Keramos'a vardı. ..Sonra üç günlük yürüyüşle otuz fersenk yol alıp, Kaystros ovası şehrine ulaştı ve burada beş gün kaldı⁹⁹. ..Oradan, iki günlük yürüyüşle on fersenk aşip Thymbriion şehrine ulaştı.¹⁰⁰ ..Sonra iki günlük yürüyüşle on iki fersenk ilerleyerek Tyriaionşehrine ulaştı. ..Sonra Kyros, üç günlük yürüyüşle, yirmi fersenk yol alıp, Phrygia'nın son şehri olan İkonion'a ulaştı.¹⁰¹ Xenophon'un anlattığı yolculuğun bundan sonrası Kilikia'dan İssos'a, buradan Fırat Nehri'ne, daha sonra Arabistan ve diğer yerlere gitmektedir. Yazarın notlarından yararlanmak için "Onbinler" den geriye kalan yaklaşık iki bin kişinin dönüşünü anlattığı kısma bakmak gerekmektedir: *Sonra Lampsakos'a gitmek için gemilere binildi. ..Ertesi gün Ophryniion'a giden Xenophon, kurban kesip, atalarının geleneğince domuz yaktırdı...¹⁰² ..Oradan Troas topraklarına**

⁹⁷ Fersenk: İngilizce Parasang. Pers ölçü birimidir. Arapça'ya fersah olarak geçmiştir. Fersah, 12000 adıma veya 4 saatlik yola denk geldiği kabul edilen eski ölçü birimidir. Denizcilikte kullanılan eski Türk gemicilerinin kullandığı fakat günümüzde pek kullanılmayan 3 deniz miline eşit uzaklık birimidir. Yaklaşık olarak 5685 metreye eşittir. Bir Arap fersahı yaklaşık 5.76 km.dir ve bir Fars fersahı ise yaklaşık 6.23 km.dir.

⁹⁸ Xenophon, 1998, 15

⁹⁹ Burada söz edilen yer olan Kaistros Ovası, Lydia'dadır. Oysa Phrygia'dan Sardeis ve Byzantion'dan gelen yolların kavşak noktasından söz ediliyor. Bu yerin adının yanlış olduğu varsayılmaktadır. Zaten Milas'tan iki günlük yürüyüşle dev bir orduyu Eskişehir'e nakletmenin ne kadar yapılabilir olduğu da tartışılabilir.

¹⁰⁰ A.g.e., 16.

¹⁰¹ A.g.e., 18.

¹⁰² A.ge., 253.

ilerlenip İda Dağı aşıldı ve önce Antandros'a sonra deniz kıyısı izlenerek Mysia'da Thebai ovasına varıldı. Oradan Adramytteion ve Kytonion üzerinden Kaikos ovasına doğru ilerlenip, Mysia'da Pergamon'a ulaşıldı. ..Gece yarısına doğru ovaya vardıklarında, kalenin çevresindeki köleler ve hayvanların büyük kısmı kaçıp gitti.¹⁰³ ..Geri çekilmeyi düşünmenin vakti gelmişti. Kaikos'u güçlkle aştı; çünkü adamlarının yarısı yaralanmıştı.¹⁰⁴ ..Sonra Yunanlılar Pergamon'a döndüler.

Kralın aştığımız ülkesinin valileri şunlardı: Lydia'da Artiames, Lykaonia'da ve Kappadokia'da Mithradates, Kilikia'da Syennis, Fenike'de ve Arabia'da Dernes, Suriye ve Asur'da Belesys, Babil ülkesinde Rhoparas, Media'da Arbakas, Phasian'lar ve Hesperit'ler ülkesinde Tribazos. Khalyb'ler, Kalde'liler, Makron'lar, Kolch'lar ve Mossynoik'ler; Koit'ler ve Tibaren'ler özerktirler. İlerleyiş ve geri çekilişte alından toplam yol, iki yüz on beş yürüyüş günü, bin beş yüz elli beş fersenk, otuz dört bin altı yüz elli stadion'dur. (8500 km. civarı) Giriş ve geri çekiliş süresi on beş aydır (**Harita 6,7**).¹⁰⁵ İ.Ö. 401. yılında, II. Darius'un genç oğlu Genç Kyros, babasından sonra tahta geçen kardeşi Artaxerxes'in üzerine Sardeis'ten yürümüştür. Kyros'un ordusunun belkemiği, yazında daha sonra On Binler olarak anılacak olan Yunan paralı askerleriydi. Kros Büyük Menderes Irmağı'nı takip edip, Colossae(Honaz) ve Celanae'ye (Apamea/Dinar) ilerlemiştir. Iconium (Konya) Lycaonia, Kilikia Kapıları (Gülek Geçidi) , Tarsus, Issos, Myriandos, buradan da Thapsacus'da Fırat Nehrine ve de Mezopotampya'ya ulaşmıştır. Ancak Kunaksa'daki savaşı kaybetti ve hayatını yitirdi. On Binler ise Pers kuvvetlerine katılmayı reddederek kuzeye yürümüşler ve Dicle taraflarında maceralı bir yolculuktan sonra Doğu Anadolu dağlarını aşyp, Trapezus'a (Trabzon) varmışlardır. Buradan Cerasus'a (Giresun) ve Cotyora'ya (Ordu) devam eden On Binler, buradan aldıkları gemilerle Herakleia Pontika'ya (Ereğli) sonra da geldikleri

¹⁰³ A.g.e., 254.

¹⁰⁴ A.g.e., 255.

¹⁰⁵ A.g.e., 256-265. vd. 123: Bu coğrafi özet Xenophon'un değildir. Bazı bilginler Sophainetos'un Anabasis'inden aktarıldığını ileri sürerler.

topraklara dönmüşlerdir. Xenophon'un anlatımı ayrıntıda zengin olmasına karşın; o dönemdeki Anadolu yollarından çok az söz etmiştir.¹⁰⁶

İ.Ö. 5. yüzyıl sonlarında yani dolayısıyla Perslerin Anadolu'da hüküm sürdüğü dönemde yaşayan Herodotos, dönemin Satrap başkenti Sardeis'ten, Pers başkenti Susa'ya giden bir Kral Yolu'ndan söz eder: (**Harita 8**)

Bütün yol boyunca kraliyet konutları ve çok güzel kervansaraylar vardır; hep insanların oturdukları yerlerden ve güvenlik içinde geçilir. Lydia ve Phrygia içerilerinde yirmi stathmetikos ya da konak boyunca uzanır ki, bu doksan dört buçuk parasang (fersah) tutar. Phrygia sınırında Halys ırmağına rastlanır, bu ırmağı geçebilmek için buraya hâkim durumda olan sıradağları ve ırmağı gözaltında bulunduran önemli bir kaleyi aşmak gerekir. Bunu aştıktan sonra Kilikia sınırlarına kadar Kappadokia içinde yirmi sekiz konak, yani dört yüz parasang gidilir; sınırda iki sıradağı aşacak ve iki kalenin önünden geçeceksiniz. Oradan öte; Kilikia içinde geçilecek yol üç konak, on beş buçuk parasangdır. Kilikia ve Ermenistan arasında sınır, içinde gemilerin yüzebildiği bir ırmaktır ki, adı Fırat'tır. Ermenistan içinde her biri bir garnizonla tutulan on beş konaklık yol vardır, elli altı buçuk parasang tutar. Bu bölgeyi gemilerin yüzebildiği dört ırmak sular, bunlar geçilmeden gidilemez. Birincisi Dicle'dir; ikinci ve üçüncü aynı yerden çıkmadıkları ve bir tek ırmak olmadıkları halde aynı adı taşırlar. Birincisi Ermenistan'dan, öbürü Matienlerin ülkesinden gelir. Dördüncüsünün adı Gyndes'dir; (Diyalah) eskiden Kyros'un üç yüz altmış kanala ayırmış olduğu ırmak budur. Ermenistan'dan Matienler ülkesine dört konak vardır ve bu ülkeden Kissia'ya varduktan sonra, üzerinde Susa kentinin kurulmuş olduğu ve gemilerin işlemesine elverişli bulunan Khoaspes'e kadar on bir konak, kırk iki buçuk parasang yoldur. Bütün bu konakların toplamı yüz on birdir; Sardeis ile Susa arasındaki konakların sayısı işte budur.

Kraliyet yolu parasang olarak daha iyi ölçülürse ve bir parasang otuz stadia olarak hesap edilirse, ki gerçekte o kadardır, Sardeis'den "Memnon Sarayı" denilen kral

¹⁰⁶ Cimok, 2008, 11.

konağına kadar on üç bin beş yüz stad çeker, çünkü dört yüz elli parasangdır. Günde yüz elli stadia tutarsak, bu yol tastamam doksan günde aşılır.

Demek ki Miletoslu Aristagoras, Lakedaimonlu Kleomenes'e kral konağına kadar üç ay yürümek gerektiğini söylerken doğru cevap vermiş oluyordu. Eğer biri çıkar da daha doğrusunu ararsa, buna Sardeis ile Ephesos arasındaki bölümü de ekleyeceğim ve Hellen Denizi'nden Susa'ya kadar on dört bin kırk stadia olduğunu söyleyeceğim; zira Ephesos ile Sardeis arası beş yüz kırk stadia'dır, (yaklaşık 85 km). gösterilen üç ayı böylece üç gün daha uzatmak gerekir.¹⁰⁷

Herodotos sadece, bilginlerin tüm güzergâh üzerinde bir anlaşmaya varamadığı bu yol üstündeki birkaç duraktan söz eder. Yol, Pers resmi kuryelerinin kullanımı için yapılmıştır. Bu yüzden de yol döşemesine gereksinim olmamıştır. Yolun uzunluğu yaklaşık 2.500 km.dir, sıradan bir yolcu için 3 ayda kat edilen bu yol, Pers posta iletişimiyle 3 haftaya inmiştir. Yol boyunca her 15 ilâ 25 km. de bir atların veya sürücülerin yenilenmesi için kurulmuş istasyonlar bulunmaktadır. Herodotos'un anlatımından yola çıkılacak olursa, yol boyunca mesafeleri fersah biçiminde göstermek için yol kenarlarında mil taşı şeklinde kullanılmış fersah göstergeleri bulunmaktadır. Bu dönem boyunca Anadolu göreceli bir barış ile refah içinde yaşamıştır ve görünüşe göre Kral Yolu sadece kuryelere değil, başka insanlara da hizmet etmiştir. Bu dönemden kalma kabartmalarda, atlarla yolculuk eden insanların yanı sıra, Pers soylu sınıfının kadınlarını perdelerle örttükleri 4 tekerlekli ağır arabalarında, (Yunan harmamaksa'sı) yolculuk ettiği resmedilmiştir.

Antik kaynaklarda bulduğumuz bilginin dışında, kazılar Anadolu'nun Persler'in idaresinde olduğu dönemden kalma, Miletos(Milet/Balat) veya Mylasa(Milas) ve yakınlarındaki kutsal alanlar arasında uzanan bazı Kutsal Yollar'ın izlerini gün ışığına

¹⁰⁷ Herodotos, 2009, 405-406.

çıkarmıştır. Ancak, böyle kalıntılar bize günlük yolculuğun nasıl yapıldığıyla ilgili fikir edindirmekten uzaktır.¹⁰⁸

Tezin bundan sonraki bölümünde önce antik dönemdeki yollarla ilgili çalışmalardan söz edilecek, Roma yol yapım teknikleri ve metodolojisi üzerinde durulacak; Anadolu'da bulunan yollar ve tezimizin ana konusu olan İonia'daki Roma İmparatorluk Dönemi yolları anlatılacak, kent içi yollara örnek olarak Smyrna kent içi yolları verilecek ve ardından yollarla ilgili antik ve güncel terimlerden söz edilecektir.

¹⁰⁸ Cimok, 2008, 11.

3. ANTİK YOLLAR KONUSUNDA YAPILAN ÇALIŞMALAR

3.A. Anadolu'daki Antik Yollar Konusunda Çalışan Uzmanlar

Tezin hazırlanmasında birçok kütüphanelerde çalışılmış, internet üzerinden veri kaynaklarına erişilmiş, ulusal ve uluslararası anlamda Anadolu'da bulunan yollarla ilgili yapılan her türlü yayına ulaşılmaya çalışılmıştır. Anadolu'daki yollarla ilgili yayınlar ve bu konuda çalışan uzmanlar sayı olarak oldukça fazla olsa da, tezin ana konusunu oluşturan İonia Bölgesi'ndeki yollar ile ilgili yayınlar ancak birkaç tanedir. 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, Akın Ersoy, Sencer Şahin ve Fatih Cimok sayılmalıdır.

Yukarıda belirttiğimiz araştırmacıların çoğunun ortak yönü spesifik olarak İonia Bölgesi yollarından çok, Troas, Bithynia, Galatia, Pontus, Cilicia bölgelerindeki yolları çalışmış olmalarıdır. Özellikle David French neredeyse bütün ömrünü Anadolu'daki Roma yollarını çalışmaya vakfetmişse de, İonia yollarını çalışmak konusunda pek istekli olmamıştır. Bu yüzden İonia yollarını anlatırken özellikle G. Bean, Stephen Mitchell, Recep Meriç, Ersin Doğer ve Akın Ersoy'un yayınları kullanılmıştır.

3.B. Yol Güzergâhının Belirlenmesi ve Lokalizasyon

Yol konusunda çalışmak için belli başlı 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.

Örneğin Ramsay, Roma yolları hakkında bir bibliyografya oluşturulmasına katkıda bulunmuş, ancak asıl hedefi kentlerin lokalizasyonunu belirlemekle ilgili olmuştur. Tersine, kentlerin birbirleriyle yollar aracılığıyla bağlandığı konusu önemlidir. Antik yol haritaları yolların araştırılması esnasında, söz konusu yolun civarındaki kentleri tanımlamada kullanılabilir. Açıkçası, bir yolun güzergâhı tamamen belirlenmeden, o yol hattında yer alan kentlerin lokalizasyonunu gerçekleştirmek mümkün olmayacaktır.¹⁰⁹

¹⁰⁹ French, 1980, 700.

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

4.A Yol Çeşitleri ve Miltaşları

İlk olarak yol çeşitlerinin Latince'deki terminolojisinden söz edilecektir.

Viae (yollar): *Privatae* veya *Agrariae* ile *Publicae* olarak sınıflandırılmıştır. *Privatae* veya *Agrariae* özel mülk içinde kalan ancak serbest kullanım dâhilinde olan yolları, *Publicae* ise yönetimi, kullanımı ve mülkiyeti, devletin sahip olduğu gibi şahsın kontrolünde olan yollardır. *Viae Vicinales* ülke çapındaki yan yolların büyük hatlarla birleştiği veya çok önemli olmayan noktalara çıkan yollardır- bu yollar eğer devlet eliyle bakım-onarım..vb. işlerine tabiyse *Publicae*, şahıs eliyle bakım-onarım..vb. yapılıyorsa *privatae* olarak adlandırılırlardı. En önemli *Viae Publicae* epithetleri *Militares*, *Consulares*, *Praetoriae* idi, bu sıfatlar Antik Yunan'daki *ὁδοὶ βασιλικαὶ* yani *kral yolu* kavramına karşılık gelmekteydi.¹¹⁰

Yolların antik kaynaklar kullanılarak sınıflandırılması konusunda Chevallier ve French'in çalışmaları yapıldığı bilinmektedir:

Roma yolları ekonomik ve stratejik önemlerine bağlı olarak, kalitelerine ve ebatlarına göre çeşitlenirdi. Siculus Flaccus'un (İ.S. 1. Yüzyıldan bir gezgin) notlarına göre, Chevallier yolları ayırmak için basit bir sınıflandırma ortaya koymuştur:

- 1-) Devlet eliyle (*curatores viarum*) yapılan kamusal ve askeri yollar.
- 2-) Kent konseylerince finansmanı sağlanan yerel yollar.
- 3-) Kişisel kullanım için arazi sahiplerinin yaptıkları küçük yollar.¹¹¹
- 4-) *Actus; pagi* (yerel yönetici) tarafından yapılan ve bakımı sağlanan yollar.¹¹²

¹¹⁰ http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA*/Viae.html

¹¹¹ Greene, 1990, 35.

İlk kategoride, yeni fethedilen bölgelerde çabucak ilerleyebilmek ve cepheden yönetim merkezlerine kolayca haber taşıyabilmesi gereksinimi duyulan posta sisteminin kullanımı için genellikle ordular tarafından yapılan yollar yer alır. Bu tarz yollara bazen haritalarda rastlanır, bu yollar, önemli kentlerden cephelere doğru giden yollardır. İ.Ö. 4. ve 3. Yüzyıllarda, Roma ve Latin yerleşimleri arasında bu şekilde 8 büyük yol vardır. Aynı şekilde Alplerin kuzeyi ile Augsburg arasında da böyle yollar vardır. Augsburg, Alpler ve Danube arasındaki bölgenin askeri işgalini sağlamak için birinci derecede önem taşımaktaydı, daha sonra Raetia eyaletinin başkenti olmuş ve Alpler den İtalya'ya ve Danube cephesine giden önemli yol hattının üzerinde yer almıştır.¹¹³

Antik kaynaklarda yollar için verilen *viae publicae*, *viae privatae*, *viae vicinales* ve diğerleri arasındaki farklar henüz tam olarak anlaşılmamıştır. Örneğin *via publica* ve *via militaris* örneklerinden yola çıkılacak olursa, bu yolların kökensel temelinde farklılıklar olabilir. Bu yolları taşıt yolu veya taşıt dışı yol olarak sınıflandırabilmek için güvenilir arkeolojik kanıtlara ihtiyaç vardır.¹¹⁴

Chevalier'in yaptığı basit sınıflandırma, Türkiye'deki antik yol araştırmacısı French'in yolları daha çok "seyir yönü"ne indirgeyen, daha geniş ölçekli ve yararlı sınıflandırmasıyla kıyaslandığında daha farklı durmaktadır. Oldukça kapsamlı bir çalışma yapan French, tarihlenebilen miltaşlarının da yardımıyla yol ağlarının modellemesini çıkarmıştır. Birkaç bin dolayındaki miltaşları, İmparatorluğun her yerinden ele geçmiştir; genelde silindirik forma sahiptir ve üzerlerinde yer alan yazıt kısmında, genelde yapıldıkları tarihte hüküm süren imparatorun adını verirler. Yazıtlar, çoğu kez yol yapımının gerçekleştiği tarihte yazılınsalar da, daha çok yol onarım ve bakımlarında yazılırlar; bu da bakım ve onarımının Romalılar için kadar önemli

¹¹² Adam, 1999, 571.

¹¹³ Greene, 1990, 35.

¹¹⁴ French, 1980, 703.

olduğunun bir göstergesi sayılabilir. 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.¹¹⁵

Miltaşları için kullanılan *miliarium* sözcüğü *mille*'den gelmektedir; 1000 Roma adımından oluşan bu değer 1.481.5 metreye karşılık gelmektedir. Roma adımı veya çift-adım (*passus*; *gradus*=adım) 1.48 m.dir. Başlangıçta Yunan ölçülerini kendilerine almak istemişlerdir; bir Roma mili 10 yunan *stadia*'sına 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 genelde silindirik veya oval sütun şeklindedir; kireçtaşı, kumtaşı, granit veya bazalttan yapılmaktaydılar. Genelde kolayca görülebilecek yerlere konulurlardı. Miltaşının yüksekliği 2 ila 4 m. arası değişmektedir, çapları ise 0.5 ila 0.8 m. arasındadır, daha küçük çaptakiler erken döneme tarihlenmektedirler.¹¹⁶

Gracchus'un tüm başlıca anayolların başladığı noktadan Roma'ya olan uzaklığını belirten miltaşları diktiği bilinmektedir.¹¹⁷ 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, (**Resim 17,18**) *miliarium aureum* diktirmiştir. Bazıları, Plutarkhos'tan bir pasajdan yola çıkarak, mesafelerin *miliarium aureum* sıfır noktası baz alınarak hesaplandığını düşünmüşlerdir, ancak hem yolların yaklaşık iki yüzyıl önce C. Gracchus tarafından millere bölünmesi nedeniyle,

¹¹⁵ Greene, 1990, 35.

¹¹⁶ Chevallier, 1976, 39.

¹¹⁷ http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Plutarch/Lives/Caius_Gracchus*.html

hem de modern zamanlarda birçok antik miltaşının keşfedilmesi nedeniyle bu düşüncenin temeli çürütülmüştür.¹¹⁸

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 anlatmaktadır.

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 (**Resim 19**) lanetlemek olmalıdır.¹¹⁹

Miltaşlarının büyük kısmı gün ışığına çıkarılmıştır, hepsi orijinal yerinde değildir, 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.¹²⁰

¹¹⁸ http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA*/Viae.html

¹¹⁹ Chevallier, 1976, 46.

¹²⁰ A.g.e., 47.

4.B. Yol Yapımının Tarihçesi

4.B.1. Roma Cumhuriyet Dönemi'nde Yol Yapımı

Yaşlı Plinius'un kusurlu olduğunu belirtmesine karşın, Romalılar'ın en ünlü oldukları konulardan birisi, günümüzdeki anayolların halen takip ettiği yüksek kaliteli yol ağları (**Harita 9**) ve yol yapımıdır.¹²¹

Romalıların yol hakkındaki ilk fikirlerini; topraklarının kumlu yapısıyla mücadele eden, bölgelerindeki ticari aktiviteleri için tüm dikkatlerini, taşımayı kolaylaştırıcı fikirler geliştirmeye yönelten Kartacalılar'dan aldıkları söylenir. Ancak en başta kullandıkları tekniklerin, en ileri teknikler olduğu söylenemez. İlk yol Via Terrena olmalıdır, bu önemsiz yol insanların ve hayvanların tabanlarıyla çığnediği, tarlalara giden vagonların üstünden geçtiği bir yoldur ve yüzeyinin sıkılaştırılmış çakılla kaplandığı Via Glareata'ya çıkmaktaydı.¹²²

Via Appia (**Resim 20**) organize ve sistemli Roma yollarının en eskisi olarak haklı bir üne sahiptir. Aslında, İ.Ö. 312 den sonra *Censor Appius Cladius*'un girişimiyle Tiber Vadisi'nde yapılan Via Salaria veya Via Tiberina yolları daha eskidir.

Ancak dolambaçlı şekliyle Latium işgalinde kullanılan bu iki yolun aksine Via Appia pratik, siyasi ve teknik anlamda İmparatorluk Dönemi Roma'sında kullanılan engin yol ağının temsilcisidir.

Roma, kenti Campania'ya bağlayarak zengin ve bol nüfuslu ancak; bağımsızlığa meyilli ve Yunan Dünyası'na yakın olan bu bölgeyi, kötü ve yağışlı havalarda bile kullanım dışı olmayacak şekilde kalıcı bir yolla kendine bağlamayı dilemiştir. İ.Ö. 326'da İkinci Samnit Savaşı'nın ilan edilmesiyle, Appius Cladius Caecus yol tesis etmenin, Roma-Capua işbirliği dışında, bölge içlerine girme ve Aequi, Volsci, Auronci, Osci ve Samnit Latin halkları üzerinde Roma'nın devlet baskısını sağlamak amacıyla da

¹²¹ Greene, 1990, 35.

¹²² http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA*/Viae.html

zorunluluk oluşturduğunu görmüştür.¹²³ Bu yollar yapıldığında Roma ile en uzak vilayetler arası dahi sürekli olarak ulaşılabilir durumda olmuştur ve yollar, böylece hem kolaylık hem de kalıcılık bakımından Roma'nın en önemli artlarından biri haline gelmiştir. Yol yapımında uyulan prensiplerin mükemmelliği yolun sıradışı kalıcılığı ile ispatlanmıştır. Ülke genelindeki yol örnekleri, onarılmaksızın bin yıldan fazla süredir duran yollar halen yüksek derecede korunmuş durumuyla göze çarpmaktadır.¹²⁴

Yolların stratejik rolü yarımada hızla tutulmuş ancak emperyal fetihlerin gerçekleştiği yerlerde, yolların ekonomik önem içerdiği yerlerde kalmıştır. Bu durumda, Agrippa'nın İ.Ö. 16 ila 13 arasındaki denetimi önderliğinde, Galya'dan başlayarak, yolların lejyonlar tarafından düzenlenmesi derecesine kadar varmıştır. Buna ek olarak, kolonilerdeki ordular, yalnızca yolların planı ve yapımı işiyle uğraşmamış, ayrıca şehir planlarını da haritalar üzerinde işaretlemişlerdir.

4.B.2.Roma İmparatorluk Dönemi'nde Yol Yapımı

Yol yapısını görmek için pek sık açma açılmaz, açıldığında da sonuçlar her zaman belirgin değildir, yolun içinden veya yanından açılan açmalardan gelen malzemelerin tarihlenebildiği durumlar pek nadirdir. Her türlü durumda, tek bir tip yol yapısından söz etmek de mümkün değildir. Ancak taş kaynaklarında veya kamusal alanda yapılan kazılarda açılan birçok açma, üstteki artık malzeme kazınıp temizlendiğinde, antik yol yapısını çalışmayı olası kılmaktadır. Bunun için yoğun emek sarf etmeksizin izlenecek elektriksel veya manyetik yöntemler kullanılmaktadır.¹²⁵

Antik bir Roma yolunun nasıl yapıldığını ele alacak olursak: (**Şema 1**) ilk başta, iki sığ çukur (*sulci*) birbirine paralel olarak kazılarak, yapılacak yolun genişliği belirlenirdi; Via Appia, Via Flaminia gibi önemli yollarda 4. – 4.5 m arasında genişlik belirlenirken,

¹²³ Adam, 1999, 571-572.

¹²⁴ http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA*/Viae.html

¹²⁵ Chevallier, 1976, 86.

daha az önemli yollarda 2.5 m. civarında belirlenmektedir. Çukurlar arasındaki gevşek toprak alınır ve sağlam bir zemin (*gremium*) bulunana değin kazı devam ederdi, böyle bir zemine ulaşılamadığı durumlarda örneğin bataklık vb. dengesiz zeminlerde, temel oluşturmak için kazıklar (*fistucationibus*) kullanılmaktaydı. *Gremium* üzerinde dört katman bulunmaktaydı. En alttaki katman *statumen*'dir, bir elin kavrayabileceği ölçüde taşlardan oluşmaktadır. *Statumen* üzerindeki katman *rudus*'tur; kireçle karılmış kırık taşlardan oluşmaktadır, buna Türkçe'de kara duvar veya moloz duvar denmektedir, yaklaşık 23 cm kalınlığındadır; *rudus*'un üstünde *nucleus* yer almaktadır, tuğla ve seramik parçalarından oluşur, parçalar *rudus*'takilerden de ufaktır, kireçtaşıyla harçlanır ve yaklaşık 15 cm. kalınlığındadır. En yukarıdaki katman ise *dorsum* veya *pavimentum*'dur; en sert taşlardan (sileks) büyük polygonal blokların döşenmesiyle oluşturulur. Roma'daki yollar için genelde en yakın sert taşlar bazaltik lavadır, birçok yüzeye uyum göstermekte, boşlukları doldurmakta ve tek parça halindeyse, yol yapımındaki düzensizlikler için çare olmaktaydı; bu taşlar eski Pelasg kentlerinin polygonal duvarlarının örülmesinde de kullanılmıştır.

Suyun rahat akıp gidebilmesi için, yolun ortası yükseltilmekteydi. Ara sıra, en azından kentler bazında, Traian forumunda görüldüğü üzere, düzensiz polygonal sileks taşları yerine dikdörtgen levha şeklinde daha yumuşak taşlar kullanılırdı. Kimi zaman, sağlam zemin bulunmadığında yol için yeni rota belirlenirken bazen yol kaya üzerinden geçecekse, *statumen* ve *rudus* birlikte hazırlanırdı ve *nucleus* da hazırlanan tabakalara oturması için, düzlenen zeminin hemen üzerine yayılırdı.¹²⁶ Bunu şablona dökmek istersek:

- Geniş bir hendek içinde kazılmış veya düzlenmiş doğal yüzey üstüne sırayla dizili taşlar eklenir. Bu uygulama, emmeye yardımcı olurken temeli katılaştırır. Bu *statumen*'dir ve duvar veya yer yapımı için uygundur.

¹²⁶ http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA*/Viae.html

- *Statumen* kalın bir kum tabakası veya çakıl-kum tabakasıyla devam eder, bazen kille karışıktır. Bu durumda *rufus*'un içine karıştırılır.
- Genellikle sıkıştırılmış çakıl taşından bir tabaka yapılırdı, ancak ara sıra sert taştan levhalar kıvrımlı profillere yerleştirilirdi. Yolun ve hazırlanan temelin kalınlığı 1 veya 1.5 m. ye kadar ulaşabilirdi.
- Yolun yanlarında, genelde bordur taşı kullanılır ve su basmasını önlemek için hendekler kazılırdı.¹²⁷

Sıradan patikaların ise her iki tarafı yükseltilir ve çakıl yayılırdı, farklı olan kısımlar *gomphi* (bordür taşı) veya kısıyla güçlendirilip birleştirilirdi ve yolun patikaya döndüğü yerlerdeki yol duraklarına, yolcuların kendilerine yardım eden bir *ἀναβόλευς* (seyis) olmaksızın atlarından inip binmelerine yardımcı olması için geniş taş bloklar konulmaktadır.¹²⁸

Antik kaynaklarda farklı tabakaların oluşturulmasında kireç harcının kullanımından pek söz edilmez, zaten pek kireç harcı buluntusu da yoktur. Bu yüzden Vitruvius'un kitabının yanlış yorumlanmasından kaynaklanan yol şeridini zemin kaplamasına benzetme hatasına düşülmemelidir.

1913 de İtalya'nın Pontine bölgesinde yapılan kamu çalışmaları "*Via Appia*"nın belli bir seviyede tahrip edilmesini gerektirmiştir. Projeden sorumlu olan mühendis, Scaccia, antik yolun yapısını çizmiş ve tanımlamıştır. İlk tabakayı 1 m. kalınlığında, toprak ve çakıldan yapılmış, kenarlarda iki sıra geniş taş dizisiyle olduğunu belirtmiştir. Bu tabakanın üstünde çakıl ve kireçtaşından oluşan, genişliği iki sıra geniş taşla sınırlanan bir tabaka belirlemiştir. Bu tabakanın da üzerinde aynı tipte olan, İ.S.3. yüzyıla dek giden, yüzeyi tekrar tekrar kaplayan onarım safhaları saptamıştır.¹²⁹

¹²⁷ Adam, 1999, 573.

¹²⁸ http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA*/Viae.html

¹²⁹ Adam, 1999, 573.

Yüzeyi taşla kaplamanın İ.Ö. 2. yüzyıldan önce kullanılmadığı görülmektedir. Yollarda araştırma yapmak için kazılan deneme açmalarından gelen malzemenin tarihlenebilecek standartta olmamasının yol açtığı arkeolojik malzemenin eksikliği nedeniyle, yüzey kaplamasıyla ilgili bilgiyi Livius'tan alırız.¹³⁰ Livius İ.Ö. 174'de kentlerde yolların kaplandığından ancak kırsal alanda kum veya çakılla basitçe kaplandığından söz etmektedir. Bilinen en erken yol döşemesi via Appia üzerinde İ.Ö. 296 yılında, Porta Capena ve Mars Tapınağı arasında 1 Roma mili boyunca görülmektedir. Döşeme İ.Ö. 2. yüzyıl başlarında Bovillae'ye kadar genişletilmiştir, ancak yüzeyin tamamen kaplanması için Nerva ve Traian'ı beklemek gerekecektir, hatta güney Latium'dan ele geçen bir miltaşında görüldüğü üzere kaplama, Caracalla döneminde Terracina'dan Formia'ya dek genişletilmiştir. Bu çalışmalar sırasında kaplamanın eskiyen veya yerinden çıkan yüzeyi onarım görmüş olmalıdır, ancak Via Appia'nın tamamının (Roma- Terracina-Capua-Benevento-Brindisi) Gracchi döneminde (131-121) yol kaplamasının sistemli bir biçimde yapıldığı bilirse de, yolun tamamının bu dönemde bitirilip bitirilmediği kesin değildir.¹³¹

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 ile bütünleştirilmiş taş levhalar yerleştirip daha sonra sıkıştırılmış çakıl taşından bir tabaka eklemekteydiler. Bu tarz düzenlemeler, via *Mansuerisca*'da, bataklıkların sıklıkla görüldüğü bölgedeki yolda uygulanmıştır.¹³²

¹³⁰ Livius, XLI, 32.

¹³¹ Adam, 1999, 575.

¹³² A.g.e., 576.

Sokakların ve yollarında görülen tekerlek izleri, arabalardaki tekerlekler arasındaki mesafeyi (dingiller arası mesafe ölçüldüğünde) verebilmektedir. Ortalama olarak 1.3 m.lik 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.¹³³

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 m. civarındadır. Yine de bazı dağlık yollar 3 m. den de dar ve arabalar için çok dik yokuşlu (%15 ten fazla) ve ancak yük hayvanlarınca çıkılabiliyordu. Kentlerde, çoğu yerde kent planlaması yaparken sistemli bir düzenlemeye uygun bir standardizasyon yapılmışsa da, sokakların genişliği birbirinden farklılıklar göstermektedir.¹³⁴

Yollar ve su kemerlerinde görülen mühendisliğe bakıldığında paralellik görülmektedir; amaç doğal engellerin aşılmasıdır. Ancak yol, hassas bir eğimi izlemek zorunda değildir ve geniş bir vadiden herhangi bir aquaduct veya sifon olmaksızın geçebilirdi ve ortalama bir tepe için illa ki tünel veya başka bir yarma ile geçilecek diye bir kural yoktur. Romalı mühendisler mümkün olduğunca düz bir hattı terk etmeksizin, en basit ve ekonomik şekilde yollar inşa etmişlerdir.¹³⁵

¹³³ A.g.e., 576

¹³⁴ A.g.e., 577.

¹³⁵ A.g.e.,580.

4.C. Roma İmparatorluğunda Yol Yapımı ile ilgili 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.¹³⁶

Cumhuriyet döneminin erken zamanlarında kent dışındaki yolların ve kent içindeki sokakların yapım ve bakım işlerinde diğer tüm önemli işlerde olduğu gibi *Censor*'lar sorumludur. Bunun yanı sıra *magistrat*'lar da önemli geliştirmeler ve onarımlarla uğraşmaktaydılar. Bu görevler o anda görevi verilecek kişinin olup olmamasına da bağlıdır; görevlendirilecek *Censor* olmadığında *Consul*'ler, görevlendirilecek *Consul* olmadığında ise *Praetor Urbanus* veya *Aediles* 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*¹³⁷ luk görevini üstlendiğini¹³⁸, Plutarkhos'tan ise, Julius Caesar'ın *Via Appia* için aynı makamı elinde bulundurduğunu (*ἐπιμελητής*) ve bu iş için büyük servet harcadığını öğrenmekteyiz¹³⁹; ancak bu makamlara kimler tarafından getirildiğini bilmemekteyiz. Augustus'un İmparatorluğunun ilk yıllarında Agrippa'nın *Aedile* olarak,

¹³⁶ A.g.e., 572.

¹³⁷ Curator: Bir işi yürüten, idareci, gözetmen, denetleyici, sorumlu, memur, delege.
<http://www.perseus.tufts.edu/hopper/resolveform?type=exact&lookup=Curator&lang=la>

¹³⁸ Cicero, *de Leg.* III. 3.

¹³⁹ Plutarkhos, *C. Gracch.* 7

kendi cebinden masraflar yaptığını, daha sonradan imparatorun yollarla ilgilenmenin boşlandığını görünce bu konuyla kendi ilgilenmeye kadar 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 devredildiğini görmekteyiz¹⁴⁰, yine Claudius bu görevi onlardan geri alarak bu kişilerin ellerini rahatlatmıştır, bu konuda farklı yorumlar da vardır.

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'tan Constantin'e kadar yaklaşık 20 imparatorun bizzat kendileri tarafından da kullanılmıştır.¹⁴¹

¹⁴⁰ Suetonius, Claud. 24.

¹⁴¹ http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA*/Viae.html

4.D. 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 önermeleri mevcuttur:

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

Augustus Yasası olarak adlandırılan düzenlemeden: *Centuratio* uygulamasının yapıldığı bölgede, ana akslar olan, *decumanus* ve *cardo maximus* sırasıyla 12,4 m. ile 6.2. m. ölçülerinde, diğer *decumani* ve *cardines* 2.5. m. olmalıdır. Aynı yazar Hyginus, başka yerlerde ise akslar için 9.3 m., 4.6. m., 3.72 m. değerlerini, diğer yollar için ise 2.5. m. değerini vermektedir.

Bunlar dışında İ.S 439 yılında yayınlanan Codex Theodosianus'da da yol yapım uygulamalarıyla ilgili yönergelere rastlanabilir. 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.¹⁴²

İleride yol yapısıyla ilgili çalışıldıkça, daha yeni veriler ortaya çıkacaktır.¹⁴³

¹⁴² Shipley&Salmon, 1996, 261.

¹⁴³ Chevallier, 1976, 66.

4.E. Roma İmparatorluğu'nda Yollarla İlgilenen İmparatorlar

Pergamon Krallığı'nın içinden geçen yolların bakımı,(Resim 21) 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 m. genişliğinde olmasını, sık sık onarım yapılmasını ve herhangi bir türden engelle karşılaşmamasını hükme bağlamıştır. Bu krallar zamanında, hükümetin, sadece batıdan doğuya giden büyük yolları değil, aynı zamanda kuzeyden güneye krallık içinden geçen dikey yolları da iyileştirip geliştirdiği açıkça düşünülebilir.¹⁴⁴ Yolların bakımıyla uğraşan Roma imparatorlarından söz edecek olursak; Augustus¹⁴⁵, (Via Sebaste, Ephesos-Smyrna yolu) Claudius (Batı Anadolu civarı)¹⁴⁶, Vespasianus (Fırat Nehri tarafındaki yollar) Hadrianus¹⁴⁷(Asia Minor'un genelindeki yollar), Septimius Severus¹⁴⁸ (Kappadokia'dan Fırat Nehri'ne, buradan da Mezopotamya'ya giden doğu yolu); daha sonraki dönemlerde ise Maximinus ve Philip'i¹⁴⁹ saymak gerekmektedir.

Roma İmparatorluğu'nun eyaletler için yaptığı en önemli harcama kalemlerinden birisi, en azından Septimius Severus'tan 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 mil taşlarında her zaman valilerin adlarının yer alması bundandı. Ancak öyle görülüyor ki, Septimius Severus'un imparatorluğu döneminde bu politik teamül terk edilmiştir. Nitekim Thrake legatusu Q. Sicius Clarus'un denetiminde Alexandropolis ve

¹⁴⁴ Magie, 2002, 15.

¹⁴⁵ Magie, 1950, 488.

¹⁴⁶ Doğer, 2006, 113.

¹⁴⁷ Magie, 1950, 613.

¹⁴⁸ A.g.e.,676.

¹⁴⁹ A.g.e., 700.

Traionopolis kentlerinin sınırları içindeki köylülerin, her iki kente aynı uzaklıkta olan *Via Egnatia* 'yı (=Agnatius yolunu) 205 yılında tamir ettikleri bilinmektedir. Benzer bir yol tamiri bir procuratorun denetiminde Lydia'daki Amyzon halkı tarafından yapılmıştır. Smyrna-Sardeis arasındaki yolun (**Harita 10**) yapımını ise Smyrna kenti üstlendi. Ayrıca Septimius Severus ve sonraki Roma imparatorları dönemine ait pek çok mil taşında yolu yapanın ya da tamir ettirenin vali olmadığı görülür. Artık mil taşlarında ekseriyetle imparatorun adları yer alır. Yol yapımıyla ilgili olan bu yenilik, öyle görülüyor ki Septimius Severus 'tan sonra gelenekselleşmiş ve kentlerin düzenli olarak ilgilenmesi gereken görevleri arasına girmiştir. Zira 3. Yüzyıl boyunca çok sayıda kentin adının yer aldığı mil taşlarında, bu kentlerin yol yapmış ya da tamir etmiş olduklarına ve imparatorların adlarına yer verdikleri görülür. Thyateira (Akhisar) bu dönemde yol yapmış olduğu bilinen kentlerden yalnızca birisidir. Septimius Severus döneminde yol yapımı ve tamiriyle ilgili faaliyetler, tüm Anadolu'yu kapsayacak şekilde yürütülmüştür.¹⁵⁰

İmparatorlar yol onarımlarını farklı nedenlerden dolayı önemsemişlerdir (**Resim 22**). Augustus, eyaletin her yerine ulaşılabilir olmasını ve en ücra köşelerle merkezi yerleşimler arasında birlik kurmak istemiş; Claudius depremde zarar gören kentlerin onarımını yaparken, zarar gören yollarla da uğraşmış; Hadrianus, imparatorluk boyunca seyahatlere çıkmış, *Panhellenos*¹⁵¹ unvanını almış ve bayındırlık faaliyetlerine önem vermiş; Vespasianus imparatorluğun doğu cephesini güçlendirmek amacıyla askeri faaliyetlerin gerçekleştirilebilmesi için yolları onarmış; Septimius Severus, Vespasian gibi ordunun geçişini kolaylaştırmak amacıyla (**Harita 11, 12, 13**) yolları onarmıştır.

Asia eyaletinin yolları ihmal edilmemiştir. Birçok yöredeki yollar çok defalar onarım görmüştür. Örneğin Pergamon'dan Thyateira yoluya Sardeis'e giden yol, Elaea'da deniz kıyısından giden yol; Bithynia'da Prusa'dan Kios'a ve Khalkedon'dan

¹⁵⁰ Kaya, 2006, 36-37.

¹⁵¹ Yunanlıların birleştiricisi sıfatı.

Nicomedia'ya giden yol; Galatia'da Sebastopolis yakınındaki ile Ankyra ve Parnassus arasındaki yol; Pontus'ta Comana ve Neocaesareia arasındaki yol, Galatia'daki merkezi yol..vb. birçok yol Romalı yöneticiler tarafından onarılmış ve yeniden düzenlenmiştir.¹⁵²

Patara'da dikilen ve kısaca "Stadiusmus Patarensis" olarak tanımlanan anıt, **(Resim 23)** halk arasında yaygın bir biçimde kullanıldığı gibi "Yol Kılavuz Anıtı", yani bir yol ya da seyahat rehberi olmayıp, imparator Claudius tarafından eyalette yaptırılan yollarının bir listesi yani envanteridir.¹⁵³ Maalesef İonia Bölgesi'nde böyle bir buluntu ele geçmediği için, İonia için, devlet tarafından tanımlanan yollardan söz etmek mümkün değildir. Ancak bu konuda French'in haritalarından **(Harita 14, 15) (Şema 2)** yararlanmak mümkündür.

¹⁵² Magie, 1950, 700.

¹⁵³ Şahin, 2011, 33.

5. İONİA'DA BULUNAN ANA YOLLAR

Doğa, belki de kişiler arası iletişimde Batı Anadolu da olduğu kadar diğer bölgelerde, bu kadar belirleyici rol oynamamıştır. Bölgeye hükmeden güç Hitit döneminde Boğazköy'de, Phryg'ler döneminde Gordium'da, hatta Persler döneminde Susa'da olduğu zamanlarda, kıyı kesimlerden iç kesimlere giden büyük ana yollar aynı hattı izlemiştir. Bu güzergâh Romalılar, Bizanslılar ve Türkler tarafından da takip edilmiş, deve ve diğer hayvanların yerini trenlerin ve otomobillerin aldığı günümüzde bile bu hat çok fazla değişmemiştir.¹⁵⁴

Hitit anıtlarının Anadolu'da ve Kuzey Suriye'de buldukları yerler, Şuppiluliuma döneminde Hatti başkenti olan Hattuşa ile imparatorluğun uzak parçaları arasında ulaşım sağlayan yolların anlaşılabilmesini sağlamaktadır. Bu yollardan biri batıya uzanarak, Kızılırmak'ı Çeşme Köprü üzerinden geçer, bir boydan bir boya Phrygia'yı, sonra Sardeis üzerinden Hermos Vadisi'ni aşarak deniz kıyısına, olasılıkla Ephesos, Kyme veya Phokaia'ya ulaşmaktadır. Bu gidiş, kısmen kullanılan yolun kendisinin bazı görülebilir kalıntılarıyla, kısmen de yolu belli eden Hitit veya Phryg anıtlarıyla izlenebilmektedir; bu anıtların kalıntıları, buldukları yerler dolayısıyla, sürekli bir ulaşım yolu üzerinde olduklarını göstermektedir. Böyle bir yolun ve onun batı ucundaki belli anıtların varlığı, Hitit etkisinin ve denetiminin, İzmir'in yanı başındaki ovalara kadar **(Resim 24)** uzandığını göstermektedir.¹⁵⁵

Perslerin Anadolu'ya egemen olduğu zamanlarda ve Hellenistik Dönem'de Anadolu, iki ünlü yol ile geçilmektedir. Birisi Sardeis'ten Susa'ya giden Kral Yolu, diğer yol ise daha güneyden bir rota izleyerek Ephesos'tan Fırat Nehri'nin ötesine giden, "ortak yol" olarak bilinen *koine hodos*'tur. Kral Yolu, Pers topraklarını batıdaki satraplıklarına bağlamaktayken, *koine hodos* ise ticaretin yapıldığı bir ana arter durumundadır. Ancak yolu kullanan ne kuryeler ne de tüccarlar, zorunlu olmadıkça bu

¹⁵⁴ Magie, 1950, 39.

¹⁵⁵ Cadoux, 2003, 51.

çok zahmetli ve kullanımı kendilerine pahalıya gelen kara yollarını kullanma taraftarıdır.¹⁵⁶

Roma İmparatorluğu, Asia eyaletini miras yoluyla devraldıktan sonra, yeni eyaletin düzenlenmesi işine girişmiştir. Yeni eyaletin düzenlenmesindeki en önemli unsurlardan birisi de daha çok Manius Aquilius eliyle gerçekleştirilen yol yapımıdır. Pergamon krallarının, krallıklarının anayollarını ihmal etmedikleri, yeni yerleşimleri başkente bağlamak için gereken girişimleri yaptıkları bilinmektedir. Ancak Pergamon kralları daha çok krallığın kuzey kısımlarına odaklanmışlardır; bu yüzden daha az gelişen güney kısımla özel olarak ilgilenmek ise Manius Aquilius'a kalmıştır (**Resim 25**). Roma'nın İtalya'da başarıyla uyguladığı yol yapımı stratejisi sayesinde tüm yarımadaı birleştirme politikasını örnek alan Manius Aquilius, yeni kurulan eyaletteki ticaret ve ulaşımı kolaylaştırmakla yetinmemiş, kıyıda köşede kalan yerleşimleri, bölgenin ana liman kenti olan Ephesos'la birleştirerek, Asia eyaletinin en ücra köşeleriyle merkezi noktaları bağlamayı da başarmıştır. Bunu başarmak için, yeni yol yapımından çok, varolan eski yolların onarımını yapmayı uygun bulmuştur. Perslerin Batı Anadolu'ya egemen olduğu dönemden itibaren, iç bölgelerle Ephesos'u bağlayan iki ana yol vardır. Daha kuzeyde bulunan yol, Hermos vadisinden geçerek Sardeis'e gider, oradan da Tmolos Dağı'nı aşar (**Resim 26,27,28**). Apameia'daki merkez platodan gelen Güney Anayolu ise Lykus ve Meander Vadilerini takip etmektedir. Manius Aquilius, bu iki anayolun onarım ve bakımını gerçekleştirerek, Fırat nehrinden batıya doğru uzanan bu iki ana yolun Ephesos'la olan bağlantısını güvenli hale getirmiş ve eyaletin denize uzak kısımlarda bulunan yerleşimlerini deniz kıyısına bağlamıştır. Bu büyük gelişmelerin kaydedilmesine önyak olan Manius Aquilius, yalnızca adını ve unvanını belirten, *-M. Aquilius M'. f. Consul-* Yunanca ve Latince versiyonları bulunan miltaşlarında adını yaşatmıştır. Bu iki ana yolun dışında, Smyrna'dan Adramyttium'a uzanan kuzey yolunun onarımını da gerçekleştirmiştir. Bu şekilde yalnızca eyaletin ana liman kenti olan

¹⁵⁶ Mitchell, 1995, 3.

Ephesos ile kentin hinterlandını ve hatta Fırat nehrini bağlamamış¹⁵⁷, aynı zamanda batıdaki büyük kentlerle olan bağlantı ve ticaret hattını da açık tutmuştur.¹⁵⁸

¹⁵⁷ Magie, 1950, 157

¹⁵⁸ A.g.e., 158.

5.A Doğu Yolu

Ege Bölgesi ile Doğu arasındaki bağlantıyı sağlayan ve sürekli kullanım gören bu iletişim hatları (**Harita 16**) Hermos ve Meander vadilerinden çıkmakta, dağları ve ırmakları aşarak Orta Anadolu platosuna gitmekte ve oradan da doğuya, Fırat Nehri'nin ötesine doğru ilerlemektedir. Hermos vadisini izleyen yola "Kral Yolu" denmektedir ve bu yol hattının, Persler'in bölgeyi ele geçirmesinden önceki dönemlerde de ticari ve idari işler için kullanıldığı bilinmektedir. Sardeis'e giden iki kol vardır, biri Smyrna'dan geçer, oradan alçak bir geçit izleyerek Spylos Dağı'nın güneyinden¹⁵⁹ geçer; diğeri ise Ephesos'dan giden koldur, Tmolos dağı'nın batı eteklerindeki eşikten geçer, burada bulunan bir Hitit anıtı yolun güzergahını gösterir gibidir. Sardeis'in doğusunda birleşen kolların oluşturduğu yol, Kogamis'i kavşağını geçerek Hermos'u takip eder, daha sonra ırmak hattından ayrılarak "Yanık Ülke" "Katakekaumene" den zikzak yaparak modern yoldan çok da uzaklaşmadan, dağları aşarak Phrygia'ya doğru ilerler. Bu noktada Hititler döneminde ana güzergah doğuya doğru giderken, Yunan, Pers ve Roma dönemlerinde, ana yol muhtemelen güneye saparak Phrygia Kaistros'una ve Lykaonia bozkırlarına doğru ilerlemektedir. Bu yolda Lydia kralı Kresus, Sardeis'ten yola çıkıp kendisini bitirecek olan Pers kralı Kyros'la savaşmaya gitmiş ve aynı yoldan dönmüştür.¹⁶⁰

¹⁵⁹ A.g.e., 39.

¹⁶⁰ Magie, 2002, 40.

5.B. Güney-Güneydoğu Yolu

Bu kadar romantik olmasa da, ticari öneme sahip olan bir diğer hat ise Meander güzergahıdır; bu yol Ephesos ile iç bölgeler arasındaki ticaretin gerçekleştirildiği yoldur.¹⁶¹ Daha sonraları, doğal engellerin daha az olması nedeniyle bu Güney Anayolu, doğuyla bağlantıyı sağlamak için daha doğrudan ulaşılabilir bir yol olarak kullanılmıştır. Ephesos'tan çıkan bu yol, Messogis Dağları'nın batı uzantısını aşarak Meander Irmağı'na ilerler, buradan ise Hierapolis Ovası'na (**Resim 29**) doğru yönelir. Meander'in kuzeydoğudan, Phrygia boğazlarından geldiği bu noktada, yol Lykus boyunca güneye yönelir, ve buradan ırmağın kaynağına doğru ilerler. Daha sonra Apameia olarak adlandırılacak olan Celenae'ye doğru, kuzeye yönelir. Buradaki ovada bulunan beş kol akıntı, daha sonra birleşerek Meander Irmağı'nı oluşturmaktadır. Ani bir şekilde yükselerek merkez platoya ilerleyen yol, kuzeydoğuya yönelir ve dağlar arasındaki büyük bir geçitten geçer, daha sonra Phrygia Kaistros'undan Lykaonia ve Kappadokia ve Kilikia'ya yönelen hattı izlemek için güneydoğuya döner. Celanae'den Hierapolis Ovası'na dek, bu güzergah Xerxes'in beraberindekileri Yunanistan'a sürüklediği güzergahtır; aynı zamanda tam ters rota ise genç Kyros'un, Pers tahtındaki kardeşini indirmek için birliklerini getirdiği hattır. Hellenistik Dönem'de bu anayol Seleukos monarklarının Suriye'den Ege Bölgesi'ne geçmek için kullandığı başlıca yoldur, bunu da sözkonusu yol etrafında kurulan kentlerin adları destekler niteliktedir. Erken Hristiyanlık döneminde, Ephesos'tan güneye gitmek için bu yol yolu kullanan yolcular tarafından "ortak yol" olarak adlandırılmıştır.¹⁶²

Kaistros ovası Hermos ve Meander ovaları arasında bir geçiş bölgesidir. Ephesos, Sardeis, Tralleis ve Philedelphia gibi kentler birçok dağ geçidiyle birbirlerine

¹⁶¹ İonia bölgesine uzanan güney yollarının öneminin, Tuna bölgesi ile artan ticaret ve askerlerin sık sık geçmiş olmalarının Kyzikos'da Propontis'e ve Bithynia limanlarına daha büyük önem vermesinden dolayı, ağırlık merkezinin kuzeye doğru kaydığı ve İ.S. II. ve III. Yüzyıllarda bu yolların öneminin azaldığını öne süren görüşler vardır. Bkz. Magie, 2002, 61.

¹⁶² Magie, 1950, 40.

bağlanmaktadır. İ.Ö. 7. Yüzyılda Priene ve Miletos'a, İ.Ö. 6. Yüzyılda Ephesos'a saldıran Lydia kralları, en kısa yol olması nedeniyle söz konusu kentlere ulaşmak için Kaistros vadisinden geçmiş olmalıdırlar.

Ephesos Kaistros ovasına çıkarma yapan askerler için önemli bir merkezdi. Özellikle Sardeis'e saldırmak için Hermos vadisi'nden geçen askerler, Phyristes ve Hypaipa vadileri arasındaki dağ geçitlerini tercih etmişlerdir. Bu bağlamda, yazılı kaynaklar, İonia Devrimi sırasında (İ.Ö. 500-494) meydana gelen iki seferden söz etmektedir. İonialılar Ephesos'un Koressos Limanı'na gelmişler ve buradan Sardeis'e yönelerek Kaistros Vadisi'nden geçmişlerdir. 396/395 yıllarında Agesilaus ordusunu eğitmek için kışı burada geçirmiş ve Sardeis önlerinde Tissaphernes ordusuna saldırmıştır. İki sefer de Ephesos'tan başlamış, Kaistros Vadisi'nden sürdürülmüş ve Tmolos üzerinden Sardeis'e ulaşmıştır.

Benzer askerî operasyonlar Diadokhi için de uyarlanmıştır. Ephesos'un İ.Ö. 294'te tekrar kurulmasından hemen sonra Kaistros Vadisi'nde özellikle birçok sayıda küçük kale, karakol, işaret istasyonu inşa edilmiştir.

İ.Ö. 2. yüzyılda askerî önemi dışında sivil öneme de sahip olan sokaklar devreye sokulmuştur. Pergamon egemenliğinden itibaren yerleşimler daha büyük kurulmuş, şehircilik anlayışı değişmiştir. Küçükkale civarından ele geçen bir taş, Ephesos ile Sardeis arasında yeni bir yolun yapılmış olduğu yorumunu doğurmuştur.

Bizans kaynaklarında bile Kaistros Vadisi'ne düzenlenen seferlerle ilgili bilgi yer almaktadır. 1108 ve 1112 yılları arasında, Alexius Comnenus döneminde, Türk birlikleri Kelbianum bölgesi'ne sefer düzenlerler ancak Philedelpheia kalesinin Bizanslı komutanı Türkleri buradan çıkarıp Kilbanion arazisinde yenmiştir. 1304 yılına gelindiğinde Philedelpheia'nın Katalan ordusu Pyrigion üzerinden Ephesos'u işgal etmiştir.

Bu kısa tarihi çalışmalar gösteriyor ki, Kaistros ovası, Smyrna – Ephesos ve Ephesos – Sardeis rotalarının dışında büyük ticaret ve kervan yollarına sahip olmayıp; önemini çok sayıda, stratejik bakımdan son derece önemli olan dağ geçitleri ile

korumuştur. Ephesos'tan Sardeis'e giden yol Kaistros Vadisi'nde en önemli yol konumundaydı; Herodotos, Susa'dan Sardeis'e kadar uzanan Kral yolunun 540 stadia uzunluğunda bir ek yapılarak Ephesos'a kadar uzatılıp denize ulaştığını anlatır. Söz konusu yol büyük ihtimalle Tmolos'tan geçip Pyrgion veya Hypaipa (Datbey – Günlüce) üzerinden Kaistros ovasına ulaşan ve Tire ve Belevi üzerinden Ephesos'a ulaşan rotadır. Küçük kale'de bir stadium taşının bulunduğu yer ve bölgenin topografyası bu tahmini doğrular. İonialılar herhalde İ.Ö. 499 yılında Sardeis'e yürüyüp şehri yağmaladıklarında bu rotayı kullanmışlardır.

Tire'de Ephesos'tan Sardeis'e giden yolda bulunan bir başka mil taşı ise Asia eyaleti Romalılar tarafından devraldıktan hemen sonra yöneten ve yol ağının büyük ölçüde genişleten Roma konsülü Manius Aquilius sayesinde tarih konulmuştur.

Sardeis'e giden bir başka rota da Metropolis (Özbey, Torbalı yakınında) ovası içinden ve Phyristes'ten Karabel geçidi boyunca Tmolos'un kuzey eteklerinden geçer. Bu yol, Herodotos'un anlattığı kadarıyla, Phyristes'ten Karabel geçidine kadar, Phokaia'ya giden yolun da bir kısmını oluşturmaktadır. Kaistros Vadisi'nin aşağı kısmı, yani Metropolis ovası, Smyrna ile Ephesos arasında rahat bir bağlantı oluşturmuştur. Strabon, Metropolis'ten, bu önemli İonialı metropollerin arasındaki bir durak olarak bahsetmiştir. Belevi, Sağlık, Ahmetli ve Kabacakırı'nda bulunmuş olan birkaç mil taşı bu yolun Erken Roma Dönemi'nden Geç Antik Çağ'a kadar var olduğunu belgelemektedir. Bu rotanın Neolitik Çağ'dan Geç Antik Çağ'a, o dönemden de günümüze kadar önemini korumuş olması kayda değerdir.

Smyrna'dan güneye giden yol önce Trianda'ya (Ayrancılar) uğramakta, yani Smyrna'dan 30 mil uzaklığındaki bir merkeze, oradan Kuşçuburun'a uzanıyordu ve Torbalı ovasına devam etmektedir. Burada Torbalı ovasını iki ayrı yol ile geçiyordu, biri doğudan Stagnum Pegaseum'dan (Keçi Kalesi'nin eteğindeki bataklık) Metropolis, Ahmetli ve Kozpınar'dan geçiyordu, diğeri Stagnum Pegaseum'un batısından Şehitler ve Pamukyazı'dan (Arapçı) geçmektedir.

İ.S. 13. yüzyıldan sonra Hypaipa önemini yitirdikten sonra, yol Pyrgion üzerinden Sardeis'e gitmiştir. Aynı zamanda Hermos vadisindeki Tmolos'tan geçen; Hypaipa'nın batısından Yusufderesi, Uladı üzerinden giden ve Pyrgion'un doğusundan Akpınar, Derbent ve Kogamos vadisinden Philadelpheia'ya giden doğal geçitler bulunmaktadır.

Kaistros Vadisi'nde Messogis (Aydın dağları) üzerinden Menderes vadisine uzanan geçitler veya dağ yolları da sayı olarak fazladır. Bir dağ yolu Aydın dağlarından aşıp, Selahattin geçidinden geçerek Magnesia am Meander'e (Menderes kıyısındaki Magnesia) uzanıyordu, günümüzde orada şimdi bir otoyol tüneli Aydın dağlarından geçmektedir. Tire ile İncirliova arasında günümüzde hala çok kullanılan dağ bağlantıları mevcuttur.

Metropolis yönünden gelen yol Sağlık ile Tulum arasındaki dar vadiden geçip Belevi üzerinden Ephesos'a uzanmaktadır. Ephesos'tan bu Kuzey – Güney yolu Magnesia am Meander'e devam etmektedir, şehrin güneyindeki aynı isimli kapıdan bu kolayca anlaşılabilir. Aydın dağlarının batısında bu yol Derbent geçidinden geçip Çamlık üzerinden bugün Ortaklar ismi ile bilinen küçük şehirdeki kavşağa varmakta, oradan güney yönüne ve doğudan Meander Vadisi'ne olmak üzere tekrar iki yöne ayrılmaktadır.

Ephesos'un kuzeyinde Gallesion Dağı'nın (Alamandağı) birkaç geçidi ve boğazı vardır; Metropolis'e yönelen Gavurderesi, Çeşme Boğazı, Andon Boğazı ve Barutçu gibi. Bilindiği kadarıyla bütün bu geçitler, stratejik anlamda önemli olan konumlarını korumak amacıyla Hellenistik nöbetçiler ile kuşanmıştır.¹⁶³

Antik kaynaklar incelendiğinde, Artemidorus, yollardan birinin Rodosluların Perea'sındaki Phycus'tan Efes'e giderken, Lagina'ya 850 stadia, Alabanda'ya 250 stadia daha, Tralleis'e 160 stadiyalık uzunlukta olduğunu anlatır. Phycus'tan Maender kanalıyla Efes'e bütün mesafe, 1180 stadia hesaplanmaktadır.

¹⁶³ Meriç, 2009.

Yol yine, Menderes Nehri'nden, sırasıyla bütün İonia'yı kat etmektedir. Nehir ile Tralleis arası 80 stadia'dır.¹⁶⁴ Bu noktadan Magnesia'ya 140 stadia, Ephesus'a 120 stadia Smyrna'ya 320 stadia'dır. Phokaia ve İonia sınırlarına ise 200 stadia'dan az bir mesafededir. Öyleyse, Artemidorus'a göre, İonia sınırlarının uzunluğu düz bir çizgi durumunda hesaplanırsa 800 stadia'dan uzun denk gelmektedir.

Ephesus'tan doğuya yolculuk yapan herkes gibi Artemidorus'ta aynı taşıt anayolunu kat etmiştir. Ephesos'tan Carura'ya, Karia'nın Phrygia'ya doğru uzanan sınırına doğru, Magnesia, Tralleis, Nysa, Antioch ad Meander boyunca yolculuk 740 stadia uzunluğundadır.

Strabon burada antik dönemin iki anayolundan söz etmektedir. İlki Batı Asia Minor'deki kuzey-güney doğrultulu yoldur. İkincisi Ephesos'tan Hindistan'a uzanan "genel anayol" dur. Kaynağı, büyük coğrafyacı, dünyanın yerleşim gören kısmının en ve boy olarak hesaplama girişimde bulunan Artemidorus'tur.

Strabon, ortak anayolun tarifine Karia'nın güney tarafında yer alan Physcus'tan başlıyor. Idyma'ya kadar olan yolun güzergâhı, Knidos yarımadasının merkezinden geçen bir vadiyi takip eden parçadır. Dağlık bir kısım yolu Alabanda'dan Menderes Nehri'ne kadar yakından takip eden Marsyas Çayı'nın kaynağına getirir(**Resim 30**).Tralleis'ten batıya Magnesia am Meander'e doğru yönelir buradan da kuzeybatıdan¹⁶⁵ Ephesos'a çıkar. Efes'ten Kaistros vadisine çıkan güzergâh, buradan Anokome'ye uğrar ve buradan birbiriyle bağlantılı nehir vadilerinden Smyrna'ya geçer. Ondan sonra, kıyı şeridini takip eder. Yol döşemeleri, ilk kez konsül Manius Aquilius eliyle İ.Ö. 129-126 arası yapılmıştır. Büyük Menderes Vadisi güneyde Karia ve kuzeyde İonia arasındaki mantıksal sınırı oluşturmuştur.

¹⁶⁴ Bkz.Şahin, 2011,33: 1 Stadion=185,5m.

¹⁶⁵ O'Connor, 2008, 36

Strabon tarafından verilen uzaklıklar tam olarak doğru değildir. İlginç bir şekilde, Karia için çok fazla ve İonia için çok az ölçülerdedir. Karia’da Phycus-Menderes Nehri arası uzaklığı 1180 stadia olarak vermiştir ki bu da yaklaşık 215 km. ye karşılık gelir. Ancak gerçekteki uzaklık 150 km. civarındadır. İonia için 860 stadia olarak verdiği uzunluk 156 km. ye denk gelir ancak gerçek ölçüler 200 km. ye yakındır. Plinius’a göre Magnesia am Maender, Efes’ten 15 Roma mili ve Tralleis’ten 18 Roma milidir. 1 Roma mili yaklaşık 1.5 km olduğuna göre Magnesia am Maender 22.5 km., Tralleis ise 27 km. uzaklıktadır.

Kuzey güzergâhı, tabi ki de Phokaia’da bitmemiştir. Aslında, kentin yer aldığı yarımadaı keserek Kaikos Nehri’nin bulunduğu vadiye yönelerek Pergamon’a ulaşan yol oradan da Troad’a devam eder.

Ephesos’tan Hindistan’a giden “ortak yol”, askeri ve ticari önemini vurgulamak amacıyla “Ülkelerarası Büyük Yol” olarak adlandırılabilir. Tralleis’ten Menderes nehrinin kuzeyi boyunca uzanan yol, güneyde Menderes Vadisi’ndeki Antioch’dan geçer. Carura’da güneydoğuya, Lykus vadisine dönen bu vadinin özelliği Colossae, Laodicea ve Hierapolis’deki St. Paulus kiliselerinin bulunmasıdır. Strabon’un 740 stadia’sı 134 km. ye karşılık gelir ancak gerçek uzaklık ancak 150 km.dir. Yolun İ.Ö. 129-126 arasında Konsül Manius Aquilius eliyle en azından Apamea’ya kadar (**Resim 31,32**) döşemesi gerçekleştirilmiştir. Aziz Paulus Ephesos’tan Galatia’ya İ.S. 52 yılının yaz sonlarında yaptığı yolculukta bu yolu kullanmış olmak durumundadır.

Strabon’un metni, Anadolu’dan Fırat nehrine kadar olan yolları birer birer sayar: Lykus üzerindeki Laodikea- Apamea-Metropolis-Philomelion-Tyraion-Laodikea-Katakekaumene-Koropassus-Garsaura-Mazaka/Caesarea-Tomisa. Son kısım Herodotus’un anlattığı Kral Yolu’yla kesişmektedir.¹⁶⁶

¹⁶⁶ O’Connor, 2008, 37.

Smyrna'dan kuzeye doğru çıkan bu dikey yolların en batıda olanı, sahil boyunca Hellespontus'tan Adramyttion'a ve oradan da¹⁶⁷ Ege boyunca Kaikos'un ağzına değin uzanmıştır. Buradan bir kol doğuya doğru Pergamon'u geçtikten sonra, bu ırmağın vadisinden yukarı uzanmış, oysa asıl yol güneye doğru Güney Yolu ile birleştiği Smyrna ve Ephesos'a doğru devam etmiştir. Burada yol sahili terk etmiş, fakat Tralleis yakınında Meandros üzerinden güneye doğru devam etmiş, Karia'daki Marsyas Irmağı'nın vadisinden geçerek, Stratonikeia'ya varmış, buradan da güney Karia dağlarını aşarak Rodos'un karşısındaki Marmaris Boğazı'nda yer alan Physkos'a ulaşmıştır. Romalılar zamanında, Asia Eyaleti'nin en kuzeyini, eyaletin güney sınırıyla birleştiren bu yol, çok önemli bir ulaşım hattı olmuştur. Bunun yararlılığı, eyaletin örgütleyicisi Manius Aquilius tarafından da anlaşılmıştır; Aquilius sadece güney yolunu değil, aynı zamanda bu yolun Adramyttion ve Ephesos arasında kalan bölümünün yanı sıra, Kaikos'un ağzından Pergamon'a giden yolu da onarmayı, öncelikli işlerinden biri yapmıştır.

¹⁶⁷ Magie,2002, 15.

5.C Aziz Paulus'un Yolculuğu

Erken dönemlerde gerçekleşen yolculuk örneklerinden biri olan Aziz Paulus'un (**Resim 33**) yolculuğu, yalnızca bir kısmı İonia içinde gerçekleşmişse de, tezimizin konusu olan yolları anlayabilmek için, konu hakkındaki yayınlar taranarak araştırılmıştır.

Paulus, İ.S. I. yy.ın ortalarında, yaklaşık 10 yıl boyunca "Müjdeyi Yaymak" için yolculuk yapmıştır. Kıbrıs, Anadolu, Makedonya, Yunanistan ve geleneğe göre İspanya'ya gitmiştir. Yolculuğu esnasında kendisine bir veya daha fazla eşlik eden kişilerle, yolun büyük kısmını yürüyerek geçmişlerdir.

Paulus ve yoldaşları, Roma'nın bölgelerdeki hâkimiyeti dolayısıyla göreceli olarak daha kolay ve daha güvenli yolculuk yapmaya muktedirdiler. Pax Romana döneminde Augustus tarafından " yollar kullanılmakta, geniş tutulmakta, eşkıyaların saldırılarından korunmakta ve onarım görmekte" idi.

Anadolu'daki en eski Roma yolu Pergamon'dan başlayıp Asia eyaletini Ephesus ve Meander kanalıyla geçip Side'ye (**Resim 34**) uzanan yoldur.¹⁶⁸ Bundan başka, Pamphylia düzlüklerinden çıkıp Pisidia ve Phrygia'dan geçerek Lycaonia'ya çıkan Roma yol ağı, Augustus'un emriyle yapılan ve Via Sebaste (**Resim 35, 36**) adıyla bilinen yollardır. Paulus'un bildiği yollar da bu Via Sebaste yol ağı üzerindeki yollardır. Paulus'un üzerinde yolculuk yaptığı diğer bir yol ise Via Egnatia'dır. Bu yol Byzantium'u Makedonia ve İlyria'dan geçerek Dalmaçya kıyılarına bağlayan diğer bir Roma anayolu idi. Paulus, mahkum olarak Roma'ya götürülürken bu yoldan geçmiştir.¹⁶⁹

Anadolu'nun Roma'nın eline geçmesi ile ilgili en büyük armağanlardan biri, değişik coğrafyalara bağlantı sağlayan kara yollarının yapılması ve onarılması olmuştur. Bu yollar, deniz yolculuğunun olanaksızlaştığı havalarda, özellikle kış aylarında,

¹⁶⁸ Cimok, 2010, 27.

¹⁶⁹ A.g.e., 28.

seyahatin ve ticaretin aksamamasını sağladığından, antik çağ gezginlerine, dolayısıyla Paulus'a büyük yarar sağlamıştır.¹⁷⁰ Paulus'un kutsal görev yolculuklarında yararlandığı bu yollar, aynı zamanda Anadolu içlerindeki kentleri birbirlerine, Anadolu'nun kendisini ise uzak ülkelere bağlamıştır.

Paulus'un yolculuk yaptığı zamanda, Roma yönetimine ait kurye sisteminin bu yolları kullandığı bilinmektedir; ancak kurye sistemi sivil halk için kullanılabilir olmaktan uzaktır. Augustus tarafından kurulan Roma kurye sistemi *Cursus Publicus* bölgedeki yönetim tarafından bazı kişilere getirilen zorunluluklar sayesinde işler halde tutulmuştur; bu kişiler sistemin düzgün çalışması için hizmet veya destek vermek zorundadır. Romalı askerlerin yol yapımında aktif rol aldıkları bilinmektedir ancak orduda yol yapımında çalışmak kesinlikle sevilen bir iş olmaktan uzaktır. Traian döneminden bir mektupta, karargâhta bir iş bulup, yol yapımı işinden kaçmanın çarelerini arayan bir askerinin halini görülmektedir. Yolların yapılacağı bölgede yaşayan insanlar da yol yapımına yardım etmek zorundadırlar. Bununla ilgili olarak Cicero'dan öğrendiğimiz bilgilere göre; "bazı devlet görevlilerinin bazı kişilere yol onarımında çalışmaktan muafiyet belgesi vermek için rüşvet almaktan suçlanması" iddiasıyla karşı karşıya kaldığını görülmektedir.¹⁷¹ Paulus'un, Anadolu'daki yolculuklarından 100 yıl önce - ki bu süre boyunca Anadolu çok sayıda savaşa ve yıkıma tanıklık etmiştir - özel mülkiyete kapsamındaki ve diğer genel yollarda¹⁷² ordunun yanı sıra, sayılar artan tüccarlar ve bireysel gezginler de sözkonusu yolları sıklıkla kullanmışlardır. Aşınmış yüzeye sahip olan yollar; yük hayvanlarının, özellikle eşek ve katırların yanı sıra öküzler tarafından çekilen kağrı ve yük arabalarının yoğun kullanımına maruz kalmıştır. Romalı mühendislerin, kot farkı olmayan, düz ve uzun rampaları tercih etmesi gerçeği, ağır yük taşıyan araçların ve hayvanların güçlükle ilerlemesine neden olmuştur. Kara yolu aracılığıyla uzun yolculuk yapmak oldukça masraflı olduğundan; yük arabaları genellikle

¹⁷⁰ Dürüşken, 2003, 10.

¹⁷¹ Cimok, 2010, 28.

¹⁷² A.g.e., 31.

yük arabaları genellikle yerel ürünler taşır ve bu ürünleri en yakındaki pazar yerine taşırlardı. Süvariler dışında pek az kişi, at ile yolculuk yapmaktaydı, zira bu tarz yolculuklar oldukça yorucu ve rahatsızlık vericiydi. Eğerler oldukça ilkeldir ve üzengi İ.S. 4. yy. sonuna kadar icat edilmemiştir. İnsanlar çoğunlukla eşek ve katır sırtında yolculuk yapmayı tercih ediyorlardı. Katır, yolculuk ve ulaşım için en popüler hayvandı çünkü öküzden hızlı gitmekteydi, attan daha uzun bir süre yol yapabilmekte ve 70 kg. a varan -neredeyse bir atın taşıdığı kadar- yük taşıyabilmektedir. Romalı piyadelere, askerlerin eşyalarını taşıyan ve kuşatma makinelerini çeken çok sayıda katır ve eşek arabası eşlik etmektedir.

İnsanların yolculuk yapmasının birçok sebebi vardı: eğlence, hac ziyareti, sağlık işleri, ticari işler..vb. İ.S. 51 yılında yolculuk yapan Cicero, Laodicea ad Lycus'tan geçerken, P. Vedius ile buluşur. P. Vedius "iki adet tek atlı araba, vagon, atlar, saman arabası ve bir hizmetçi grubuyla yolculuk yapmaktadır. Araçlardan birinde bir babun diğerinde ise bir yaban eşeği bulunmaktadır." Hieropolisli Titus Flavius Zeuxis'in yaptığı 27 yolculuk bu yollardaki taşınabilirliği yansıtan bir veridir. Yollarda Thyateira'dan Lydia adlı "mor elbiseler" satan kadın gibi kadınlarla karşılaşmak süpriz değildi. Habercilerin İşleri (16.4) Ege'nin karşısındaki Philippi'de veya Priscilla ve Aquila'dan söz edilir. Aslen Karadenizli çadır yapıcıları olan bu çift, Roma'dan ayrılıp Korinth'e göçmüşlerdir. Habercilerin İşleri'nde (18 2-3) belirtildiğine göre, önce Ephesos'a gidecek olan çift oradan Roma'ya döneceklerdir. Apollos adlı Mısır'daki İskenderiye kentinden gelen bir misyoner ise Korinth-Ephesos hattında yolculuk yapmaktadır. Yine de Paulus'un Roma yolları boyunca en sık rastladığı kitle, genelde en yakın pazara giden köylülerdir. Habercilerin İşleri'nde (21.15) görüldüğüne göre, Paulus'un yanındakiler daha doğrusu yolculuk boyunca ona eşlik edecek olanlar, Caesaria'dan ayrılmadan önce "hazırlık" yaparlar; Kudüs'e giden yol boyunca kullanacakları araç, hayvan gibi malzemeleri ayarlarlar.¹⁷³

Habercilerin İşleri 16:6-8 de söz edilen Paulus'un Galatia'dan Troas'a olan

¹⁷³ Cimok.2010, 32-33.

yolculuğu, 1890'lardan itibaren birtakım önerilerin varlığına karşın; tarihçiler veya arkeologlar tarafından yeterince araştırılmamıştır. 1979'da Bowers, "Paulus zamanına tarihlenen, doğu-batı yönünde belirgin bir yol izi yoktur" demiştir. Aynı yıl *A Chronology of Paul's Life* yayınlanmış ve söz konusu yayında bu "bilinmeyen" yollar boyunca kat edilen yaklaşık mesafeler hesaplanmıştır. En yeni araştırmalarda bile varlığı bilinen yollar göz önüne alınmadan, Paulus dağları ve nehirleri helikopterle geçmiş gibi anlatılmıştır. Yorumcu yüzey araştırmalarının sonucunda yayınlanan çalışmalarda veya Anadolu'yu kapsayan Yunan-Roma¹⁷⁴ yol haritalarında dahi, söz konusu yolculuğun planını belirleyecek bir güzergah çizilmemiştir. David French'in makalesinde vardığı kanı, "şu anda eldeki kanıt eksikliği yüzünden Paulus tarafından kat edilen yollar ve izlediği güzergah bilinmemektedir." şeklindedir.¹⁷⁵

Paulus'un İkinci Kutsal Görev Gezisi, *Actus Apostolarum* 15: 36 – 18: 22 arasında anlatılmaktadır. MS 49 - MS 52 yılları arasında (belki İ.S 50 Nisan ayından, İ.S. 52 Eylül ayına kadar) Paulus Syria'dan (Suriye) Cilicia, Derbe, Lystra, Phrygia, Galatia, Mysia, Troas bölgeleri, Aleksandreia Troas, Samotrakhe, Neapolis, Philippi, Amphipolis, Apollonia, Thessalonika, Berea, Atina, Korinth, Ephesos, Kaisareia kentlerini dolaştıktan sonra, tekrar Syria'daki Antiochia'ya geri dönmüştür. Seyahatin yaklaşık olarak 2900 kilometresi karada, 2000 kilometresi ise denizden gerçekleşmiştir.¹⁷⁶

Paulus'un gezileri ve uğradığı kentler ile ilgili çok sayıda araştırma yapılmıştır. Paulus gerek mektuplarında, gerekse *Elçilerin İşlerinde* bu gezileri ve gittiği kentleri ayrıntılı olarak anlatmıştır. Birkaç tartışmalı güzergâh dışında bu gezinin rotası gayet iyi bilinmektedir. Paulus'un tartışmalı yol güzergâhlarından biri de İkinci Gezisinde kullandığı Troas güzergahıdır (**Harita 17, 18**). Paulus, *Elçilerin İşleri*, 16. 8 de sadece Mysia'dan Troas'a geçtiğini yazar. Mysia'dan Troas'ın doğusuna geçen Paulus, buradan

¹⁷⁴ Jewett, 1997,1.

¹⁷⁵ A.g.e., 2.

¹⁷⁶ Körpe, 2011, 52-53.

batıdaki Aleksandreia Troas kentine kadar yaptığı yolculuk ile ilgili hiçbir detay, uğradığı kent ve kasabalar hakkında hiçbir bilgi vermez. Bu durum Paulus'un bu bölgede herhangi misyonerlik faaliyeti için bile durmadığı şeklinde yorumlanır.¹⁷⁷

Habercilerin İşleri 16:7 'deki yolculuk yapılacak tarafa karar verilmesi ve Paulus'un gittiği yönle ilgili olarak ; Güney ve Orta Galatia'nın yol sistemi Sir Ramsay döneminden beri bilinmektedir ve Calder&Bean'in haritalarının (Classical Map of Asia Minor) yayınlanmasıyla doğrulandığı söylenebilir. Paulus, "İlk misyoner yolculuk" ta Phrygia ve Galatia'daki kentlerden geçmiş ve burada kiliseler kurmuştur. Habercilerin İşleri 13-14'te sözü edilen yolculuğu yapmak için kuzeydeki anayolu izlemiş olmalıdır. Bu yol Antalya'dan batıya- Derbe'ye, Lystra'ya ve Iconium'a (Konya) gitmektedir. Bu noktada hareket edebilmek için kuzey ana taşıt yolu ve Konya'nın batısından Pisidia Antiocheia'sına çıkan yolu daha sonra Asia'nın merkezine ve başkenti Ephesos'a çıkan ana yolu kullanmalıydı. Ancak Asia'ya giden ana yol üzerinden batıya doğru yolculuk yapması engellendiğinden, elimizdeki haritalara göre tek alternatif; kuzey yoldan, Galatia'nın kuzeyine doğru yolculuk yapmaktır.

Dorylaeum, Bithynia'ya kuzeyden bir anayol girişine sahip bir noktadır. Weber, Ramsay'ın yol sistemini açığa çıkarmasını temel alarak bir çıkarımda bulunmuştur. Dorylaeum'un Bithynia'ya gitmeme kararının verildiği yer olduğunu, bu konuda İncil'de geçen cümledeki eksik fiilin, bu yöne bir kaç kez gitme denemesi yapıldığını belirttiğini düşünmüştür. Bundan başka olarak bir kaç kişi daha Dorylaeum'un söz konusu kararın verildiği kavşak olduğu konusunda aynı kanıdadırlar.¹⁷⁸

Roma yollarında deneyim kazanmış birisinin tercih edeceği diğer bir yol ise, güneybatıya, Cotiaenum'a (**Resim 37**) giden yoldur. Bu noktada önceki araştırmacılar tarafından keşfedilen Roma yolu aniden kesintiye uğrar. Daha sonraki dönemden bir Bizans haritasında, Dorylaeum'dan (Eskişehir) çıkan yol, Cotiaenum'dan (Kütahya)

¹⁷⁷ Körpe, 2011, 57.

¹⁷⁸ Jewett, 1997,4.

Aizonoi (Çavdarhisar) ve Kadoi'ye (Gediz-Kütahya), oradan güneybatıya, yol üzerindeki bir gölü geçmek için Synaos'a (Simav) ve sonra Macestus Nehri (Susurluk Çayı) boyunca Ankyra'yı (Assarla?) geçer ve buradan nehri takip eder. Ancak burada tanımlanmış herhangi bir Bizans yerleşimi yoktur. Calder ve Bean diğer yolları Aizonoi (Çavdarhisar), Kadoi-Cadi (Kütahya-Gediz), Synaos (Simav), Ancyra (Mysia) (Assarla?) dan geçirip kuzeye Carsae (Çakıllı?) ve Didymoteicha'dan (Bigadiç?) Achyraus'a (Balıkesir), Mysia sınırları içinde kalacak şekilde ulaştırır. Bu noktada batıya, deniz kıyısına giden bir "diğer yol" vardır; ancak Troas'ın doğusunda kalan Skamander (Karamenderes-Araplar Boğazı) vadisine doğrudan giden bir yol yoktur.¹⁷⁹

Burada bir yol önermesi bulunmaktadır. İonia ile daha doğrusu kuzey-Pergamon yolu ile ilgili olan kısmı ise şu şekildedir:

ACHYRAUS'TAN TROAS'A ANAYOL ÖNERMESİ

Hadrianoutherae ----- Balıkesir-Beyköy ? ----- Roma kenti

Pericharaxis ----- Balya Maden ----- Roma maden merkezi

Ergasteria ----- Balya Maden ----- Maden merkezi

Argiza (Argesis) ----- Gönen Vadisi (Çan İlçesi) ----- Maden merkezi

Argyria ----- Kilim civarı ----- Roma maden merkezi

Polichna ----- Yukarı Gönen Vadisi, Karaköy-Örencik arasında ----- Roma maden merkezi

Palaiscepsis ----- İkizce ----- Erken maden merkezi

Scepsis ----- Kurşunlutepe, Bayramiç'in doğusunda ----- Erken Roma madeni

Cebren/Kebren ----- Akpınar köyü ----- Erken Roma madeni

Skamandros ----- Alaköy-Küçük Roma Kenti

Alexandria Troas ----- Büyük Roma Kenti

¹⁷⁹ Yazar burada, "diğer yollar"ın olmadığını savunmaktadır.

5.D. Kuzey Yolu

Marmara Denizi'ni içerilerle birleştiren, yine çok önemli ikinci bir dikey yol, doğrudan doğruya Pergamon Krallığı'nın merkezinden geçmiştir. Kyzikos'tan başlayan bu yol, ilkin genel olarak aşağı Makestos'tun yatağını, (Susurluk Çayı) ırmağın doğu Mysia dağlarını yarıdığı boğaza¹⁸⁰ değin izlemiştir; buradan güneybatıya dönerek yukarı Kaikos'un kuzeyindeki engebeli yüksek araziye geçmiş ve sonunda Pergamon'un yaklaşık 39 km. doğusunda, genellikle bu ırmağın kaynakları sayılan pınarların yakınındaki geniş vadiye inmiştir.

Burada Kyzikos'tan Kaikos Vadisi'ne uzanan iki yol olduğu görünmektedir. Bunlardan daha doğuda ve olasılıkla daha önemli olanı Kyzikos'tan güneydoğuya doğru uzanmıştır, Manyas Gölü'nün doğu kenarı boyunca uzanan bu yol, gölün bir deresi olan Debleki Çayı'nı, yakınında Severus ile daha sonraki imparatorların yazitlerini taşıyan yol işaretlerinin bulunduğu bir köprü ile aşmıştır. Güneydoğuya doğru devam ederek Makestos Irmağı'na¹⁸¹ varmış ve bu bölgede bir yerde Miletopolis'den gelen bir yol ağı ile birleşmiştir ki, bu yolun uzantısı *Tabula Peutingeriana*'da (**Resim 38**) **VIII Pergamo** olarak görünmektedir. Makestos'un sol kıyısından yukarı uzanan yol, modern Susurluk kasabasından geçmiştir, ki bunun yakınlarında –belki biraz daha güneydeki Roma köprüsünde- bir yan yol güneye doğru Makestos'tan çok yukarıda modern Bigadiç yoluyla Thyateira'ya ulaşmıştır. Bununla beraber, Kaikos Vadisi'ne olan yol güneybatıya dönerek, eski yol döşemesinin parçalarının görülebildiği, Makestos'un bir kolunun sol kıyısından, yukarıdaki tepeler üzerinden ve Demirkapı Geçidi'nden, sonradan içinde Hadrianoutherai kentinin kurulduğu geniş Balıkesir ovasına uzanmıştır. Bu önemli bir yol merkeziydi. Batı Mysia içinden batıya doğru giden bir yol Perikharaxis'deki (Balya, Balıkesir) gümüş ocakları yoluyla Adramyttion'a uzanmıştır; güneybatıya doğru dağlardan aşarak, Giresun yoluyla merkezi Kaikos ovasındaki Apollonia'ya (Uluabat)

¹⁸⁰ Magie, 2002, 16.

¹⁸¹ A.g.e., 82.

giden ve modern demiryoluna paralellik gösteren bir yol da bulunmuş görünmektedir. Bununla beraber, Balıkesir Ovası'ndan güneye doğru devam eden anayol, Gelenbe Çayı'nın (Kırkağaç) kaynakları yanında bir ¹⁸² geçidi aşmış ve Kırkağaç Ovası'nın kuzeydoğu köşesindeki Stratonikeia 'ya(Yatağan) inmiştir. Bu ovanın kuzeybatı köşesinde, Kaikos'un kaynakları sayılan pınarların oluşturduğu gölcükler vardı. Bu gölcüklerin kuzeybatısında, modern Bergama yolu, çıkıntılı dağ kolları arasındaki dar bir geçit içinden Kaikos'u izler. Bu nedenle, bu yer çok stratejik bir öneme sahiptir, çünkü Pergamon'un doğudan gelen düşmana karşı savunulması için doğal yerdir.

Burada bir parantez açıp İonia bölgesine bağlanan bir yoldan söz etmek yerinde olacaktır. Doğu batı doğrultulu olan bu yol, (**Harita 19**) Prusa havzası ile Sangarios havzasını birbirine bağlar ve Propontis kıyısını izleyerek Kyzikos'a, oradan da Pergamon'a geçerek, İonia kentlerini ulaşılabilir kılmıştır.¹⁸³

Kyzikos'tan Pergamon'a daha direkt ancak daha çetin olan ikinci yol, Manyas Gölü'nün batısına Tarsios'un genel uzantısını izleyerek Perikharaxis'e uzanmıştır. Perikharaxis'in aşağı yukarı bir saatlik kuzeydoğusundaki bir Roma köprüsü ve küçük bir kalenin kalıntıları, yolun uzantısını işaretlemektedir. Perikharaxis'in güneyinde yol, Domaniç'deki ve Tarsios'un kaynaklarında yer alan modern İvrinde kasabesindeki Hellenistik tahkimatı geçerek, Kınık Çayı'nın akıntısını Akmaz dağı üzerinden giden Örkütler Geçidi'ne değin izlemiş, buradan Paşaköy ve yakınındaki kaplıcalar yolu ile Pergamon'a inmiştir. Kırkağaç ovasından anayol, güneye doğru uzanarak, Kaikos ve Hyllos'un havzaları arasındaki¹⁸⁴ bölümü, doğrultusunu Thyateira'ya çevirmiştir. Bu yolun Bergama ve Germe'den Laodikeia ad Lykum'a olan uzantısı *Itinerarium Antonini*'de şu şekilde görülmektedir: **Pergamo** XXV (37,5 km.) **Germe** XXXIII (49,5 km)

¹⁸² Magie, 2002, 83

¹⁸³ Magie, 1950, 306.

¹⁸⁴ Magie, 2002, 84

Thyatira XXXVI (54 km.) Sardeis XXVII (55 km) Philedelphia XXXIII (49,5) Tripoli XII (18 km.) Hierapoli VI (9 km.) Laudikia.¹⁸⁵

Güneye doğru devam eden yol, Marmara'yı ve bataklık Marmara Gölü'nün (Koloe) batı ucunu geçerek kayalık bir boğaz içinden Hermos'a uzanmıştır. Hermos'u karşıdan karşıya geçen yol Sardeis'e ulaşmıştır. Sardeis'ten de doğuya doğru Hermos'un güney kıyısı boyunca eski Kral Yolu hattı üzerinden bu nehrin Kogamis ile birleşme noktasına varmıştır.¹⁸⁶

Kogamis vadisine girişte Kral Yolu'ndan ayrılan yol, bu geniş havzadan yukarı, ırmağın kaynağındaki su toplama alanına varmıştır; burada dağlardan Hierapolis ovasına geçmiş ve ovada Güney Yolu ile bir bağlantı yapmıştır.

Bu yol oldukça eski olup, pek çok büyük ordunun geçişine tanık olmuştur. Xerxes, Hierapolis ovasından hiç değilse Sardeis'e değin askerlerini bu yol üzerinden sevk etmiştir. Büyük İskender de Granikos'taki zaferinden sonra, güneye doğru Lydia başkentine ilerlediğinde, ters yönde olmak üzere bu yolu kullanmıştır. Hem Seleukoslar hem de Pergamon kralları tarafından, kuzey ile güney arasındaki başlıca ulaşım hattı olarak bu yol düşünülmüştür; bunu, onların kurduğu kentlerini bulunduğu yerler, yani yolun Kaikos Vadisi'ne girdiği noktada yer alan, Mysia Stratoneika'sı ile biraz daha güneydoğudaki Attaeia açıkça göstermektedir. Bundan başka, yolun Kogamis boyunca uzanan güzergahına ise, önemli bir kent olan Philedelphiea egemen olmuştur;¹⁸⁷ bu kent, Attalos II tarafından, açıkçası yolun Meandros'a giden bu güney kesimini kontrol etme düşüncesiyle kurulmuştur.

Smyrna ve çevresinden geçen iki önemli yoldan ilki daha önce sözü edilen Kral Yolu'dur. Pers Krallığı'nın Susa'dan gelip Sardeis'e ulaşan çok tanınmış Kral Yolu bu

¹⁸⁵ Magie, 2002, 85.

¹⁸⁶ A.g.e.,86.

¹⁸⁷ A.g.e., 17.

kentten sonra Ege Denizi'ne doğru ikiye ayrılır; bunlardan ilkinin Ephesos'ta, diğlerinin Phokaia'da ve Kyme'de denize ulaştığı bilinmektedir. Şüphesiz Sardeis'ten Phokaia ve Kyme'ye gelen yolun en uygun rotası Gediz Nehri'nin açmış olduğu Manisa Boğazı olmalıdır. Sardeis'ten çıkıp Magnesia üzerinden Gediz'in güney sahilinin üzerindeki alçak tepeler (Uzunburun, Çaltı ve Ayvacık köyleri rotasında) boyunca batıya doğru ilerleyen yol, Emiralem'in kuzeyindeki Kayıkçı Geçidi'ni aşarak Hasanlar (Temnos) Belen, Yanıkköy, (Neonteikhos) ve Buruncuk (Larissa) rotasını izlemiş olmalıdır. Bu rotanın daha sonraki dönemlerde de kullanılmış olduğu aşağıda görüldüğü gibi bazı köprü ve yer adlarından hareketle izlenebilmektedir. Örneğin, bu yolun kontrolünde en önemli stratejik nokta, Değirmendere köprüsünün hemen doğu kenarında yükselen Palaudis'dir (Asartepe). Bu kale, İ.Ö. 2. yüzyıla dek, hem Manisa boğazını hem de Smyrna'dan, Yamanlar üzerinden gelen Hermos (Gediz) vadisine ve Temnos'a ulaşan dağ yollarını kontrol etmiş olmalıdır. Sardeis-Magnesia-Phokaia yolunun Hermos nehrini nerede geçtiği bugün kesin olarak bilinmemesine karşın, Emiralem'in kuzeyindeki Kayıkçı geçidi bu geçişin sağlandığı en sığ nokta olmalıdır. Eğer nehir boğaza girmeden, örneğin Muradiye ilçesi yakınlarında geçilmiş ise, Kral Yolu'nun kuzey kolu, Gediz'in kuzey sahili boyunca Yağcılar, Sarı Nasuhlar ve Görece (Temnos) köyleri üzerinden, Buruncuk'a (Larisa) **(Resim 39,40)** ulaşmış olabilir. Bu iki rotadan da yararlanılmış olmasına karşın, güney sahil yolunun kolay ulaşım vermesi nedeniyle daha fazla kullanılmış olması olasıdır. Bu iki rotadan birinin seçilmesi, antik dönemde bölgedeki kentler arasında mevcut politik ilişkilerin rengine uygun olarak değişmiş olmalıdır. Örneğin, Batı Anadolu'nun Pers egemenliği altında bulunduğu İ.Ö. 546 ile İ.Ö. 330 yılları arasında Temnos'un zaman zaman merkezî yönetimden bağımsız davranmış olduğu bilinmektedir. Özellikle İ.Ö. 4. Yüzyılın başında bölgemizi de etkisi altına alan Sparta ordusunun hareketleri, geçici bir dönem de olsa, ulaşımı etkilemiş olmalıdır.¹⁸⁸

Yukarıda sözü edilen yoldan başka kuzey hattı için Smyrna-Pergamon Yolu'ndan söz edilecektir.

¹⁸⁸ Doğer, 1998, 332-333.

Smyrna-Pergamon yolu ilk kez İ.Ö. 129 yılında inşa edildikten sonra, İ.S. 75 ve İ.S. 103 yıllarında yenilenmiştir. Standartları yüksek, yer yer yaş taş döşeli ve araba trafiğine elverişli olması gereken bu yoldan, günümüze küçük bir parça dahi kalmamış olmasına karşın, elimizde yaklaşık rotaları gösteren, fakat kesin buluntu noktaları bilinmeyen mil taşları vardır. 19. yüzyılın ikinci yarısında, Menemen'in eski mezarlıklarından birinde tespit edilmiş ancak orijinal buluntu yeri belli olmayan bir mil taşı, İ.S. 293-305 yılları arasına tarihlenmektedir. Tetrarşi (dörtlü yönetim) dönemi imparatorlarının adlarını taşıyan bu mil taşının üzerinde "*Smyrna'dan 8 mil*" veya "*Smyrna'dan 7 mil*" okunmaktadır. Eğer bu mil taşının orijinal konumu Menemen yakınlarındaysa, 7-8 Roma mili, İzmir-Menemen arasındaki mesafenin neredeyse yarısı kadardır. Bu durumda iki seçenek vardır: Ya mil taşı Karşıyaka civarında bulunup Menemen'e getirilmiştir- ki uzak bir olasılıktır- ya da Smyrna-Pergamon yolu Menemen'e yaklaşık 7-8 Roma mili (15 km.) mesafede olan Çiğli civarında başlamaktadır. İkinci varsayım 1833 yılında İzmir'de bir temel kazısı sırasında bulunan bir mermer yazıtın ışığında akla uygun görünmektedir. Aşağıda kayıp olan kısmının dışında metni verilen eski Yunanca bu yazıtta, Smyrna kent meclisinin bir dilekçeye ilişkin verdiği bir karar okunmaktadır: "*...çoğunluğunun (karşıya geçişi) engellendiği için, iki obol yerine iki as geçiş ücreti belirlendiği için ve bu konuda hem tekel oluşturduklarından hem de değişiklik yapmak isteyenlere engel olduklarından karşıya geçmek isteyenler, bu hizmete ihtiyaç duyduklarından ve bu şekilde diğer ulaşım imkanlarını da baltaladıklarından, meclis ve halk ... tarihli dilekçe ile ... karara varmıştır.*" Bu yazıt günümüzde de olduğu gibi, İ.S. 1.-2. Yüzyıllarda kent ile körfezin kuzey kıyısı arasında bir deniz taşımacılığının olduğunu göstermesi bakımından aydınlatıcı görünmektedir. Körfezi karadan dolaşmanın zahmetli ve zaman kaybına yol açan bir yolculukla gerçekleştiği bilindiği için, ulaşım kent ile kuzey kıyı arasında deniz taşımacılığıyla yapılmış olmalıdır.¹⁸⁹ Nitekim Çiğli-Şemikler arasında, bugün alüvyonlar altında kaybolmuş bir noktada bulunan bir iskele, 19. yüzyıla kadar Menemen İskelesi

¹⁸⁹ Doğer, 2006, 109.

olarak adlandırılmaktaydı. Bu iskele, kıyısında yer aldığı küçük körfez girintisi Gediz Nehri'nin eski yataklarından birisi tarafından dolduruluncaya kadar Menemen ovasının ürünlerini ve Bergama yönünden gelen malları İzmir'e aktaran tek rıhtımdı. 19. yüzyılın ortalarında kuzeye gitmek isteyen fakat körfezi dolaşmak istemeyenler, İzmir limanı ile Menemen İskelesi arasında çalışan çatanalar ile karşı kıyıya geçiyorlardı. Bu ulaşımın, yukarıdaki yazıtın da gösterdiği gibi, Roma Dönemi boyunca da varlığını sürdürdüğü kabul edildiğinde, Menemen'de bulunan yazıtın ışığında, Smyrna-Pergamon yolunun başlangıcı olarak Menemen iskelesini kabul etmek kolaylaşmaktadır.¹⁹⁰

Yabancı seyyahların verdikleri yol bilgilerine göre, Menemen İskelesi ile Bergama arasındaki 5 menzilin varlığı ortaya çıkmaktadır. Bu menzil üzerindeki yol, iskeleden sonra: Menemen, Helvacıköy, Güzelhisar, Kışla, Koyuneli duraklarından sonra Bergama'ya ulaşmaktadır.¹⁹¹

Smyrna'dan Pergamon'a giden kuzey yoluyla (**Harita 20**) ilgili bildiklerimizin bir kısmını da Smyrnalı hatip Aelius Aristides'ten öğrenmekteyiz:

"Bir yaz midemden çok rahatsızlandım. Gece gündüz susuzluk çekiyor, durmadan terliyor ve kendimi paçavra gibi halsiz hissediyordum. Ayağa kalkmak istediğimde, iki ya da üç kişinin beni yataktan çekip çıkarması gerekiyordu. Tanrı, o sırada bulunduğum Smyrna'dan uzaklaşmam için bir işaret verdi, böylece hemen Pergamon'a gitmek üzere yola çıkmayı kararlaştırdım. Arabalar hazırlanıncaya kadar öğle olmuş, sıcaklık çok artmıştı. Bu yüzden hizmetçilerimi eşyalarla birlikte önden göndermeyi ve öğleden sonra sıcağını kendi başıma banliyöde geçirmeyi tercih ettim. Amacım ilk geceyi Myrina'da geçirmektir. Fakat hem banliyönün aklımı çelen güzelliği hem de yapmam gereken bazı işler yüzünden, epeyce oyalandık. Öyle ki Hermos kıyısındaki hana ancak güneş batarken varabildik.¹⁹² Ne yapacağımı bilemiyordum.

¹⁹⁰ Doğer, 2006, 110.

¹⁹¹ Doğer, 1998, 341.

¹⁹² Bean, 2001, 75.

Fakat içeriye girip, odaların berbat durumunu görünce, benden önce yola çıkan hizmetçilerimin de yanımda bulunmaması yüzünden, yeniden yola koyulmaya karar verdim. Biz nehri geçene kadar, ortalık iyice kararmış, serin bir esinti çıkmıştı. Böylece yeniden canlanıp, neşeme kavuştum. Akşamın ilerlemiş saatlerinde Larisa'ya geldiğimizde, önümüzde konvoya hala yetişememiş olmamızın yanı sıra, buradaki hanın öncekinden daha iyi görünmemesi ve yolculuğun güçlüklerine katlanmaktan başka çare kalmaması bile keyfimi pek kaçırmadı.¹⁹³ Gece yarısı veya gece yarısından biraz sonra, Kyme'ye vardık. Her yer kapalıydı. Yine de yılgınlığa düşmeden, biraz daha çaba gösterip, Myrina'ya değin yola devam etmek için yol arkadaşlarımı yüreklendirdim. Onlara Myrina'ya gitmenin uzun sürmeyeceğini ve başlangıçtaki planımızı bozmamızın daha iyi olacağını söyledim. Kent kapısından çıktığımızda, havada nemli bir ayaz vardı ve ben çok üşüdüğümü hissettim.¹⁹⁴

Horozlar ötmeden Myrina'ya geldik. Hanlardan birinin önünde adamlarımızı bulduk. Eşyaları açmamışlardı, çünkü söylediklerine bakılırsa her yer kapalıydı. Hanın sundurması altında bir ot şilte vardı. Bir süre şilteyi bir aşağı bir yukarı taşıdık, ama koyacak uygun bir yer bulamadık. Kapıya vurmanın da yararı yoktu, kimse yanıt vermiyordu. En sonunda bir tanıdığın evine sığınmayı başardık. Ne ki, kötü bir şans eseri, kapıcının ateşi sönmüştü. İçeriye kör karanlıkta, hiçbir şey göremediğim ve kendim de görünmediğim için el yordamıyla girdim. Ateş tazelenip, ben de karşısında bir içki alacak duruma gelinceye kadar, sabah yıldızı doğmuş, tanyeri ağarmaya yüz tutmuştu. Gün ışığında yatağa girmeye, onurum isyan etti. Bir çaba daha göstererek, her geçişimde uğrayıp kurban sunduğum Gryneion'daki Apollon Tapınağı'na gitmeye kadar verdim.¹⁹⁵

¹⁹³ Bean, 2001., 77.

¹⁹⁴ A.g.e., 83-84.

¹⁹⁵ A.g.e.,86.

Gryneion'a ulaşır ulaşmaz, kurbanımı sundum ve mutad biçimde oyalandım. Sonra yola devam ederek, Elaia'ya vardım. Ertesi gün Pergamon'daydım."¹⁹⁶

Aristides bu denli ayartıcı bulduğu "banliyö" nün yerini belirtmemiştir. Ancak söz konusu yerin, kentin Pergamon yoluna bağlandığı tarafta olacağı varsayılırsa, Halkapınar'daki Meles'in kaynağında bulunduğu sonucuna varılabilir. Bugün de, sıcak bir öğleden sonrası için, Halkapınar İzmir'in en hoş köşelerindedir.

Aristides, "banliyö" ile Hermos Nehri arasında dikkatini çeken herhangi bir noktaya değinmez. Yolculuğun bu bölümü, doğrultusu konusunda kuşkuya düşülen tek bölümdür. İ.S. 2. Yüzyılda Smyrna'dan kuzeye giden ana kara yolunun, bugünkü gibi Yamanlar Dağı'nın batı ucundan geçtiği kesindir; Ulucak yakınında bulunan bir mil taşı bu konuda kuşkuya yer bırakmaz. Ayrıca Aristides başka bir yazısında bu yöne yaptığı bir yürüyüşü anlatırken, karşıya doğru baktığında, -olasılıkla Bayraklı ile Karşıyaka arasındaki bir noktadan- kentin solda kaldığını belirtir. Ne ki, Hermos nehrinin geçilmesi ile ilgili bölüm konuyu karmaşıklaştırmaktadır. Yukarıda değinildiği gibi, bugünkü nehir yatağı ile çakişmakta ya da ona çok yaklaşmaktadır; ancak Aristides'in zamanında nehir üzerinde bir köprü bulunmadığından, arabaların suyun içinden yüzdürülmesi gerektiği bilinmektedir. Bu durumda, "bunun yapılabileceği en siğ kesim nerededir" şeklinde bir soru ortaya çıkmaktadır.¹⁹⁷

Ramsay, Aelius Aristides'in yolculuğunu ele alarak Hermos'un Roma Dönemi'nde de 1886 yılından önceki yatağından İzmir Körfezi'ne aktığını; bu yatağın Ulucak köyüne çok yaklaştığını işaret ederek Aristides'in Hermos'a ulaşmadan önce ulaştığı ve gecelemeden vazgeçtiği hanın Ulucak civarında olduğunu ileri sürmektedir. Ona göre Aristides, handan çok uzakta olmayan bir noktadan Hermos'u geçip, Menemen'in batısından kuzeye doğru giderek (yaklaşık bugün Çavuşköy'ün bulunduğu nokta üzerinden) Larisa'ya ulaşmış olmalıdır. Ancak, gerçekten de Hermos'un bu

¹⁹⁶ Bean,2001,,90.; Behr, 1968, 278-279.

¹⁹⁷ Bean, 2001, 76.

yolculuk sırasında hangi yataktan aktığı bilinmez ve eğer bu rota isabetli bir tahmin ise Menemen Ovası'nda sık sık yatak değiştiren ve yolları tahrip eden nehir nedeniyle çok risklidir. Herodotos ise, İ.Ö. 5. yüzyılda Hermos'un Phokaia altından denize ulaştığını yazmaktadır. Gerçekten de, 1886 yılında Gediz'in mecrasını değiştirmek amacıyla yapılan iş, eski yatağa ulaşmak için 2-3 km. lik bir kanal kazmak olmuştur. Böylece Gediz, Herodotos'un bundan 2500 yıl önce söz ettiği eski yatağına çevrilmiştir.

Cook'a göre ise Roma döneminde Gediz nehri üzerinde herhangi bir köprünün varlığı ile ilgili bir kanıt yoktur. Bu nedenle nehrin bugün de geçilmesi en kolay noktasının Emiralem İstasyonu'nun hemen kuzeyindeki Kayıkçı Geçidi olduğuna dikkati çekerek, Aristides'in, arabaların geçişine en uygun olan bu geçitten geçmek için önce doğuya, Emiralem'e doğru gittiğini, geçitten sonra yeniden batıya döndüğünü ileri sürmektedir. Dolayısıyla, batıya doğru ulaştığı ilk yerleşmenin Yanıkköy Kalesi olduğunu ve Larisa'nın bu kale üzerindeki yerleşme olduğu düşüncesindedir. Cook'a göre, Aelius Aristides'in, Hermos'u geçmeden önce uğradığı hanın bu durumda Emiralem yakınlarında aranması gerekmektedir. Yazar bu noktadan hareketle, Buruncuktepe üzerindeki antik kalıntıların Larisa'ya değil, bugüne dek yeri saptanamayan Killa'ya (Kyllene) ait olduğunu ileri sürmektedir. Eğer Aelius Aristides'in bu rotayı izlediği kabul edilirse, Smyrna-Pergamon yolunun yaklaşık 15 km. kadar uzayacağı ortaya çıkmaktadır.

Ramsay ve Cook, hanın yerini ve Hermos'un geçildiği nokta ile ilgili varsayımlarını ileri sürerlerken, bugünkü Menemen'in elverişli konumunu göz ardı etmişlerdir. Ersin Doğer'e göre, Roma yolu Harmandalı-Ulucak-Koyundere hattı hariç, Menemen girişine dek bugünkü modern yola yakın bir rotadan gider ve eski Ege Reks Fabrikası ve Askeri kışla önünden geçen Eski İzmir yolundan Pazaryeri, Ulucami ile Taşhan arasında olması gereken ve Aelius Aristides'in Hermos'u geçmeden önce ulaştığı hana varır. Yaklaşık bin yıl sonra Yaklaşık bin yıl sonra Menemen kasabasının kurulacağı bu nokta, Gediz'i geçmeden önce nehre en yakın menzildir ve ayrıca sel taşkınlarının ulaşamadığı bir yükseklikte bulunmaktadır. Gelecekte çevresinde

Menemen'in oluşturulacağı bu handan hareket edildikten sonra, o dönemde Menemen'e daha yakın bir yatakta akan Hermos geçilir ve doğrudan Buruncuk'a (Larisa) ulaşılır; oradan da Dumanlı Dağ'ın (Sardene) batı kıyıları boyunca günümüzdeki Menemen-Aliğa yolunun rotasından ayrılarak halen Eski Bergama yolu olarak kullanılan toprak bir yol ile Türkelli ve Helvacı üzerinden Öküzköy önüne varılır. Bu noktada, yolun güzergahı ile ilgili iki teklif bulunmaktadır. Aliğa bu iki teklifte de Roma dönemi yolunun üzerinde bulunmamaktadır. Rotalardan birincisi, modern yolun doğusunda tepeler üzerindeki "Kaymakam Geçidi"nden Samurlu Köyü'ne ve oradan Güzelhisar Vadisi'ne iner. İkinci rota ise, Öküzköy ile Güzelhisar Vadisi'ni birbirine bağlayan Arapdere Vadisi'dir ve bu vadinin kuzeydoğu ucunda yer alan Sivritepe üzerinde bir Hellenistik dönem yol kontrol kulesi bu yolun varlığını kanıtlamaktadır.¹⁹⁸

Yukarıda sözü edilen iddia ve bilgiler güncellenmeye tabi tutularak, bu konudaki yeni veriler tezimizin kapsamına alınmıştır. İzmir ili Aliğa ilçesi Bozköy, Biçerova mevkiinde, Kyme antik kentinin doğusunda, İzmir Arkeoloji Müzesi başkanlığında ve arkeolog Erdal Korkmaz ile Beyhan Gürman tarafından sürdürülen kazı çalışmalarında ortaya çıkarılan veri ve sonuçlar yardımıyla, yukarıdaki görüş ve iddialara yeni ekler yapılmaya çalışılacaktır.

Yapılan araştırmada bu döşemenin antik kaynaklarda da bahsi geçen, Kyme kent surlarına doğudan ulaşan antik yola ait olduğu anlaşılmıştır. Antik yol kuzeybatı-güneydoğu istikametindedir. Yapılan kazılarda antik yolun 207 parsel içinde 96 metre boyunca devam ettiği anlaşılmıştır. Yol döşeme genişliği ortalama 8 metredir. Antik yolun her iki kenarı düzgün kesilmiş iri blok taşlardan; yolun döşemesini oluşturan diğer bölümleri ise moloz taşların mümkün olduğunca düz yüzeylerinin üste gelecek şekilde dizilmesiyle oluşturulmuştur. Yolun orta aksı daha iri moloz taşların kenarlardaki düzgünce kesilmiş taşlara göre hafifçe yüksekte dizilerek yol döşemesine balıksırtı şekli verilmiş, yol döşemesi iki yana hafifçe meyilli olacak şekilde (**Resim 41**), (**Şema 3**)

¹⁹⁸ Doğer, 1998, 335-337.

yapılmıştır.¹⁹⁹ Bu sonuçların yanında, yolun kazısı sırasında ele geçen arkeolojik ve numizmatik malzemeler, tarihlendirmeye yardımcı olmuştur. Örneğin İ.Ö. 4. Yüzyıla tarihlenen bir Kyme (?) sikkesi ile İ.S. 3.-4. yüzyıllara tarihlenen Roma Dönemi sikkesi, (**Resim 42**) sözkonusu yolun kullanımında olduğu dönemler hakkında fikir vermektedir. Bu yol, Smyrna-Pergamon arasındaki kuzey yolunun geçtiği güzergah üzerinde yer alıyor olmalıdır; dolayısıyla Aliğa'nın, antik yol hattı içinde bulunduğu fikri bu materyal kanıtlar ışığında (**Resim 43,44**) desteklenmektedir.

Daha kuzeyde ve doğuda yollar, Marmara Denizi'nin güneydoğu köşesini, kuzey Phrygia'da, Tembris üzerindeki Dorylaion ile birleştirmiştir. Bu büyük merkezden doğuya, güneydoğuya ve güneybatıya uzanan pek çok yol ayrılmıştır. Bunlardan biri, Ana Tanrıça tapınağının kenti olan Pessinus'a ve ileriye Lykaonia içine uzanmıştır. Başka biri, Orta Phrygia'dan Apameia'ya geçmiş ve bir diğeri ise Tembris'ten yukarı çıkarak güneybatıya doğru devam etmiş, sonunda Philedelpheia'ya ulaşmıştır; bunlardan Afyonkarahisar kalesinin üzerinde bulunduğu kayalığa yakın olan ilki, içinden doğuya giden büyük yolların geçtiği İpsos yanında Güney Yolu ile buluşmak için Phrygia Kaistros'unun vadisini izleyen yolu –olasılıkla Kral Yolu'nun bir bölümünü- aşmıştır.

Böylece, Roma'nın Asia Eyaleti olan ülke üzerinde, geniş bir yol ağı yer almıştır; iki büyük nehir vadisi, Ege ve Fırat arasındaki ticareti taşımış ve Batı'nın üretim mallarının Doğu'nun ürünleriyle değişimini olanaklı kılmıştır. Dikey yollarla Marmara Denizi ve Ege'nin güneydoğu köşesindeki uzak limanlar, sadece birbirleriyle değil fakat aynı zamanda Doğu'ya giden yollar (**Harita 21**) ile de iletişime sokulmuştur.²⁰⁰

¹⁹⁹ Korkmaz ve Gürman, 2011, 2.

²⁰⁰ Magie, 2002, 18.

6. ROMA DÖNEMİ'NDE VE GÜNÜMÜZDE KULLANILAN YOL TERMİNOLOJİSİ

Romalılar, yol için *via*, çoğulu için ise *viae* tabirini kullanmışlardır ve Latince *vehere* yani taşıma, getirme ve götürme anlamına gelen sözcükten türetilmiştir. Roma yolları, Roma devlet geleneğinde, Roma Cumhuriyeti ve Roma İmparatorluğu'nun gelişimi için, İ.Ö. 500 lerden itibaren yaşamsal önem taşımıştır. Yollar, Romalılara ordularını sevk etmek, ürün ticareti yapmak ve iletişimde kalmak için olanak sağlamıştır. Roma yol sistemi 400.000 km.den fazla yoldan oluşmaktadır; bunun içindeki 80.500 km.lik kısmı ise döşenmiş yollar oluşturur. Roma İmparatorluğu gücünün zirvesindeyken, kentle bağlantılı en az 29 büyük yol bulunmaktaydı. Tepeler yarılıp geçilmiş ve derin vadiler doldurulmuştur. Bir noktadan bakıldığında, Roma İmparatorluğu'nun 372 büyük yol ağı ile 113 kısma bölünmüş olduğu görülmektedir.²⁰¹

Romalılar'ın yollarla ilgili kullandıkları terminoloji şu şekildedir:

Actus: Öküz sürmek anlamında olan *agere*'den gelir. Hayvan sürmek için kullanılan şerit, daha sonra hayvanlar için bir hat anlamında, daha sonra ise dört ayak genişliğinde tek şeritli araç yolu olarak kullanılmıştır.

Agger: Yolun yapısını oluşturan bir geçit.

Ambulatio: Çatısı olan portikolarda bulunan üstü açık kamusal yol.

Angiportus: Evler arasında olan şerit veya ara yol.

Area: Harman yeri, daha sonra açık alan olarak kullanılmıştır.

Callis: Mevsimsel göç için kullanılan hatlara verilen ad.

Compendiaria: Bir kısayol, kestirme türü.

²⁰¹ http://en.wikipedia.org/wiki/Roman_roads

Clivus: Alçak veya düşük kota sahip sokak.²⁰²

Flexus: Çatal veya dönemeç.

Fundula: Çıkmaz sokak.

İter: Rota, başka bir yere bağlanan yol, yolun bir şeridi, patika. İki ayak genişliğindedir, yayalar, atlılar veya tahtirevan yolu olarak kullanılmıştır.

Limes: Kaba topraktan yol. Bu tabir başka anlamlarda da kullanılmıştır: Sıklıkla Roma İmparatorluğu'nun sınırlarını belirten sözcük olarak kullanılmasının yanı sıra, ara yol, *centuriation*²⁰³ altbölümlerinden her biri anlamında, daha sonra kaleler etrafındaki yollar ve son olarak takviye edilmiş cephe savunması için askeri tabir olarak kullanılmıştır.

Pervium: İşlek sokak, cadde.

Platea: Yanaşma, bağlantı yolu. Daha sonra meydan anlamında kullanılmıştır.

Scalae: Basamak veya merdiven anlamındadır.²⁰⁴

Semita: Bir ayak genişliğinde küçük bir patika, genelde tanrıçalara adanmaktadır. Kentlerde kaplama veya yan şerit(*margo* ve *crepido*'ya da rastlanır.) anlamında kullanılmıştır.

Trames: Dağlık arazide zirveye ulaşan yol.

Via: İki aracın geçebileceği taşıma yoludur. Etimolojik kökeni Latince *vehere* den gelmektedir.

²⁰² Chevallier, 1976, 16.

²⁰³ Roma'nın yeni kurulan *coloniae* etrafındaki *territorium*'u (kırsal alan, bölge) koloni yerleşimcileri için kısımlara ayırma uygulaması.

²⁰⁴ A.g.e., 16-17.

Vicus: Önce kırsal kasaba olarak kullanılmış, daha sonra kentteki sokaklara verilen genel bir ad olmuştur.

Yolların modern terminolojide anlatımı şu şekildedir:

Yol: En geniş anlamıyla yol: bir zamanlar var olan noktalar arasındaki her türlü ulaşım hattı.

Yolun yönü: Yollarla kurulması tasarlanan ulaşım hattı.

Ana taşıt yolu: Ölçülerek ve tasarlanarak inşa edilmiş, taş döşeli, bakımlı iyi durumdaki ulaşım hattı; genişliği 3.25 m.den az olmaz. Tekerlekli taşıtlar için tasarlanmıştır; yan yana iki taşıtın geçebileceği şekilde düzenlenmiştir.

Bu sınıfa giren yollar içinde iki sıra dışı durum vardır:

1-) Arazinin yol açmaya uygun olmaması durumunda, örneğin, yol sarp bir yamaçtan giderek uçurumdan geçiyorsa, yolun genişliği burada 1/3 oranında-yaklaşık genişlik 4.00 metre olur- ya da ½ oranında -yaklaşık genişlik 3.25. metre olur- azaltılır. –Bu yolların genişliği 6.50 metredir.- Böyle durumlarda iki taşıtın yan yana geçmesi imkânsızdır.

2-) Arazi yol açmaya uygun olsa bile, özellikle yol sarp bir yamaçtan geçerse bile, yolun genişliği yarı yarıya -3.25 m.- ya da 1/3 oranında azaltılabilir. (4.00-4.50 m.) Bilerek daraltmanın iki amacı olabilir. (a) zeminin çoğu zaman sert ve kayalık olması. (b) buna ek olarak yörenin belki de geleneksel olan, tekerlekli araç kullanma alışkanlığının olmaması: araba yerine at veya başka yük hayvanı kullanılıyor olabilir.

Yaya ve hayvan yolu: Ölçülerek ve tasarlanarak inşa edilmiş, taş döşeli, bakımlı ulaşım hattı. Dardır, örneğin, ortalama genişliği 3.5. metreden azdır; hayvanların ve yayaların geçmesi için yapılmış, tekerlekli taşıtlar düşünülmemiştir; arazi engebeliyse, örneğin²⁰⁵

²⁰⁵ French, 1981, 522.

ileride eğim dikse, yol alçak basamaklı olur ve böylece herhangi bir taşıtın geçmesi olanaksızlaşır.²⁰⁶

Adi taşıt yolu: Geniş inşa edilmiş ancak taş döşenmemiş, düzenli olarak bakımı yapıp korunmuş ulaşım hattı. Taşıtlar geçebilir.

Kervan yolu: Dar, taş döşenmemiş ancak düzenli olarak bakımı yapıp korunmuş ulaşım hattı. Taşıtlar geçemez.

Adi yol: Bilinçli bir şekilde yol olarak inşa edilmemiş, taş döşenmemiş ancak yol olarak bilinip benimsenmiş, düzenli bir biçimde kullanılan, kimilerinden taşıtlarında yararlanabildiği genişçe ulaşım hattı.

Patika: Düzenli olarak kullanılmayan ulaşım hattı. Olasılıkla taşıtlar geçemez.

Yolun konumu: Herhangi bir yolun, örneğin ana taşıt yolu, yaya ve hayvan yolu ya da adi taşıt yolunun topografyası ve betimlenmesi.

Yol yüzeyi: Görülen, gözlemlenebilen yol gereçleri. Örneğin; yolun döşemesi, dolgusu, yeri düzeltmede kullanılan düzeltme taşı, moloz..vb.²⁰⁷

²⁰⁷ A.g.e.,523.

7. SONUÇ

Roma İmparatorluğu'nun Küçük Asya'da egemen olma süreci içinde yaşananlar, Roma'nın eyalet sistemlerini gözden geçirip tekrar düzenlemesine yol açmış; İmparator Augustus uzakta ve sorun çıkarıcı eyaletleri kendisine bağlayarak imparatorluk eyaleti yapmış, başkente yakın ve nispeten sorunsuz eyaletleri Senatus yönetimine bırakarak, Senatus'a sus payı vermiştir. Augustus, yeni eyaletlere kendi atadığı valileri göndererek, söz konusu eyaletlerde kendi istediği uygulamaları ve yaptırımları gerçekleştirmiştir. Bu sayede Anadolu da Roma'nın devlet anlayışı içinde yönetilmiş ve Roma İmparatorluğu Anadolu'yu kendine uyarlamaya çalışırken, bölge şartlarına uygun standartlar sağlanmaya çalışılmıştır. Anadolu; insan gücü, değerli kaynaklar ve madenleri, köle pazarı, vergi deposu gibi görevler görmüşse de, Roma'nın uygulama ve hizmetleri sayesinde -günümüz tabiriyle- uluslararası bir konumda bulunmuş ve kalkınmıştır.

Bu kalkınmanın en önemli öğelerinden olan iletişim ve ulaşım ağı, Anadolu'nun coğrafi konumu itibarıyla, Roma eyaletleri arasında bir köprü vazifesini üstlenerek, Roma İmparatorluğu'nun sınırları içinde ve dışında etki alanını geliştirmesine ön ayak olmuştur.

Roma İmparatorluğu, en ünlü olduğu konulardan birisi olan yol yapımı ile, Anadolu ve dolayısıyla İonia Bölgesi'ni kentler, bölgeler ve ülkeler bazında bağlantı noktası durumuna getirerek; ticari, askeri ve sivil taşımacılığın sağlanmasında önemli rol oynamıştır.

Yolların kullanım amaçlarından olan kara taşımacılığı aslında oldukça maliyetli bir işidir.²⁰⁸ Su taşımacılığı daha ucuz maliyetlidir, ancak mevsim koşulları su taşımacılığının yapılmasına her zaman imkân sunmamaktadır. Bu noktada devreye kara taşımacılığı girmektedir. Yelken açılmasına mümkün olmayan durumlarda kara

²⁰⁸ Bkz. Roma Dönemi İtalyası'nda Kara Taşımacılığı: Maliyetler, Pratikler ve Ekonomi, Ray Laurence, *Ticaret, Tüccarlar ve Antik Kent*, 2010.

taşımacılığı her zaman tercih edilmiştir. Limanlar ve kentler başka yerlere ve varış noktalarına gelişmiş bir yol ağı ile bağlanırken, karayolu taşımacılığını kolaylaştırmaktadır. Bu durumda, kara ve deniz taşımacılığının, malların uzun mesafeli taşınmasında birbirlerini tamamladıkları görülmektedir.²⁰⁹ Yollar ticaret için kullanımdan başka, askeri ve sivil ulaşım için de kullanılmıştır. Ordularını sefere süren imparatorlardan Septimius Severus ve Vespasianus Anadolu içindeki yolları kullanmıştır. Sivil ulaşım örneği ise Aziz Paulus ve İzmirli Hatip Aelius Aristides'in yolculuklarında görülebilir.

İonia Bölgesi'ndeki yolların ve bu yolların bağlı olduğu yol ağının gelişimi özellikle Romalı vali Manius Aquilius'un, Küçük Asya'ya vali olmasına paralel olarak gözlenmektedir. Bu dönemde İonia Bölgesi'nden kuzeye, Adramytteion'a doğru giden yol, Sardeis üzerinden doğuya yönelen yol ve Smyrna-Ephesos-Tralleis-Apameia üzerinden güney-güneydoğuya yönelen yollar yapılmış, onarılmış ve bakım görmüştür.

İonia bölgesinde meydana gelen depremler, Romalı imparatorların merhametini uyandırmış ve bölge kentlerine yardımlar yapıp kentlerin onarımını sağlarlarken, bozulan yollar da onarılmıştır. İonia bölgesi kentleri bu yardımlar sonrası, kentlerine yardımda bulunan imparatorların heykellerini dikerek şükranlarını sunmuşlardır.²¹⁰

Sonuç olarak, Küçük Asia'nın iklimi, kentleri ve insanları güzel olan "*Güzel Smyrna*"²¹¹ nın, Asia Minor eyaletinin başkenti Ephesos'un ve diğer birçok kentin içinde bulunduğu İonia Bölgesi, Roma İmparatorluk döneminde, imparatorluk içindeki kentlerin ve bölgelerin, Romalılar'ın yaptığı yollar sayesinde birbirine bağlandığı bir kilit noktası olmuş ve imparatorluk için en önemli bölgelerden biri durumuna gelmiştir.

²⁰⁹Laurance, 2010, 131.

²¹⁰Doğer, 2006, 112.

²¹¹A.g.e., 111.

KAYNAKLAR

ANTİK

Herodotos, Tarih, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2009. Çeviri: Müntekim Ökmen.

Plutarkhos, Bioi Paralleloï

Strabon, Geographika, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2009. Çeviri: Adnan Pekman.

Tacitus, Annales, <http://classics.mit.edu/Tacitus/annals.html>

Vitruvius, De Architectura,

<http://www.perseus.tufts.edu/hopper/text?doc=Perseus:text:1999.02.0073&redirect=true>

Xenophon, Anabasis, Onbinlerin Dönüşü, Sosyal Yayınları, İstanbul, 1998. Çeviri: Tanju Gökçöl.

MODERN

- ADAM 1999 ADAM, J-P., *Roman Building, Materials and Techniques*, Londra, 1999.
- ASTİN, WALBANK, FREDERİKSEN, OGİLVİE 2008 ASTIN, A.E., WALBANK, F.W., FREDERIKSEN, M., OGILVIE, R. M., *Cambridge Ancient History, Volume VIII, Rome And The Mediterranean to 133 BC.*, Cambridge, 2008.
- BEAN 2001 BEAN, G., *Eski Çağ'da Ege Bölgesi*, İstanbul, 2001. Çeviri: İnci Delemen.
- BEHR 1968 BEHR, C. A., *Aelius Aristides And The Sacred Tales*, Amsterdam, 1968.
- BEKAROĞLU 2006 *İmparator Tiberius Zamanında (M.S. 14-37) Anadolu ile Roma İmparatorluğu Arasındaki Sosyo-Politik İlişkiler* (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2006.
- BOWMAN, A., K., CHAMPLIN, E., LINTOTT, 2008 BOWMAN, A., K., CHAMPLIN, E., LINTOTT, *Cambridge Ancient History, Volume X, The Augustan Empire, 43 B.C-69 A.D.*, Cambridge, 2008.
- BROUGHTON 1975 BROUGHTON, T.R.S, *Roman Asia Minor, "An Economic Survey of Ancient Rome"*, Baltimore, 1975.
- CADOUX 2003 CADOUX, C.J., *İlk Çağ'da İzmir*, İstanbul, 2003. Çeviri: Bilge Umar.
- CHEVALLIER, 1976 CHEVALLIER, R., *Roman Roads*, California, 1976
- CİMOK 2010 CİMOK, F., *Journeys of Paul, From Tarsus To The Ends Of The Earth*, İstanbul, 2010.
- CİMOK 2008 CİMOK, F., *Roads Of Ancient Anatolia*, İstanbul, 2008.
- CROOK, LINTOTT, RAWSON 2008 CROOK, J.A., LINTOTT, A., RAWSON, E., *Cambridge Ancient History, Volume IX, Roman Republic, 146-43 B.C.*, Cambridge, 2008.

- DEMİRCİOĞLU 1967 DEMİRCİOĞLU, H., "Roma Devleti'nin Eyalet (Provincia) Sistemi Hakkında", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, s.443-459, Ankara, 1967.
- DOĞER 1998 DOĞER, E., *İlk İskânlardan Yunan İşgaline Kadar Menemen Ya Da Tarhaniyat Tarihi*, İzmir, 1998.
- DOĞER 2006 DOĞER, E., *İzmir'in Smyrna'sı, Paleolitik Çağ'dan Türk Fethine Kadar*, İstanbul, 2006.
- DÜRÜŞKEN 2003 DÜRÜŞKEN, Ç., *Paulus'un Kutsal Görev Gezileri ve Anadolu Halklarına Mektupları*, İstanbul, 2003.
- ERSOY 2010 ERSOY, A. "Antik Smyrna'nın Kuzeybatı Anadolu'ya Bağlantısı: Kervan Köprüsü", *Metropolis İonia II, Yolların Kesiştiği Yer, Recep Meriç için Yazılar*, s.141-144, İstanbul, 2010.
- FRENCH 1981 FRENCH, D., *Roma Çağ'ında Küçük Asya'daki Yollar ve Miltaşları*, Ankara, 1981.
- FRENCH 1980 FRENCH, D., "The Roman Road System Of Asia Minor", *Aufstieg und Niedergang der Römischen Welt, Geschichte und Kultur Roms im Spiegel Neueren Forshung, II*, s.698-731, 1980.
- GREENE 1990 GREENE, K., *The Archaeology Of The Roman Economy*, Londra, 1990.
- JEWETT 1997 JEWETT, R., "Mapping The Route Of Paul's "Second Missionary Journey" From Dorylaeum To Troas", *Tyndale Bulletin*, Illinois, s.1-22, 1997
- KAYA 2009 KAYA, M.A., "Anadolu'da Roma Egemenliği", *Doğu Batı*, Sayı 49, s.195-233, Ankara, 2009.
- KAYA 2005 KAYA, M.A., "Anadolu'da Roma Eyaletleri: Sınırlar ve Roma Yönetimi," *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt 24, Sayı 38, s.11-30 Ankara, 2005.

- KAYA 2006 KAYA, M.A., "Roma İmparatoru Septimius Severus Döneminde Anadolu", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt 25, Sayı 39, s. 27-48, Ankara, 2006.
- KORKMAZ, GÜRMAN 2011 KORKMAZ, E. ve GÜRMAN, B., "İzmir İli, Aliğa İlçesi, Bozköy Biçerova Mevkii Kyme Antik Kenti Doğusu Sur Dışı Yapıları ve Doğu Nekropolü Kurtarma Kazısı", *20. Müze Çalışmaları ve Kurtarma Kazıları Sempozyumu*, 2011.
- KÖRPE 2011 KÖRPE, R., "Son Arkeolojik Bulgular Işığında Aziz Paulus'un İkinci Kutsal Görev Gezisinde Troas Yolculuğu", *Seleuceia ad Calycadnum*, s.51-76 2011.
- LAURENCE 2010 LAURENCE, R., "Roma Dönemi İtalya'sında Kara Taşımacılığı: Maliyetler Pratikler ve Ekonomi", *Ticaret, Tüccarlar ve Antik Kent*, İstanbul, 2010. Çeviri: Ömür Harmanşah
- LLOYD 1998 LLOYD, S., *Türkiye'nin Tarihi: Bir Gezginin Gözüyle Anadolu Uygarlıkları*, Ankara, 1998. Çeviri: Ender Varinlioğlu.
- MAGIE 1950 MAGIE, D., *The Roman Rule in Asia Minor: To The End Of The Third Century*, Princeton, 1950.
- MAGIE 2001 MAGIE, D., *Anadolu'da Romalılar 1, Attalos'un Vasiyeti*, İstanbul, 2001. Çeviri: Nezih Başgelen, Ömer Çapar.
- MARSH 1953 MARSH, F.B., *A History Of The Roman World 146-30 B.C.*, New York, 1953.
- MITCHELL 1993 MITCHELL, S., *Anatolia: Land, Men And Gods in Asia Minor, vol. 1. The Celts and The Impact Of The Roman Rule*, Oxford, 1993.
- O'CONNOR 2008 O'CONNOR, J.M., *St. Paul's Ephesus: Text and Archaeology*, Minnesota, 2008.
- SCWERTHEIM 2009 SCWERTHEIM, E., *Antikçağ'da Anadolu*, İstanbul, 2009. Çeviri: Nuran Batu.

SHIPLEY, SALMON 1996

SHIPLEY, SALMON., *Human Landscapes In Classical Antiquity: Enviroment and Culture*, Londra ve New York, 1996.

ŞAHİN 2011

ŞAHİN, S., *Stadiasmus Patarensis, Likya Eyaleti Roma Yolları*, İstanbul, 2011.

ÖZGEÇMİŞ

1986 yılında İzmir’de doğdum. Sırasıyla Ankara İlkokulu, Karşıyaka İlköğretim Okulu ve Karşıyaka Lisesi’nden mezun oldum. 2008 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Arkeoloji Bölümü’nden mezun oldum. Aynı yıl Ege Üniversitesi Klasik Arkeoloji A.B.D.’de yüksek lisans sınavını kazandım. 2011 Ağustos’unda ÖYP kapsamında Dicle Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Arkeoloji ve Sanat Tarihi Bölümü’ne Araştırma Görevlisi olarak atandım.

Bugünde dek Phokaia, Limantepe, Ephesos, İzmir-Aliaga Kurtarma Kazıları, Batman-Gre Amer Höyük, Sagalassos ve Körtik Tepe kazılarında çalıştım.

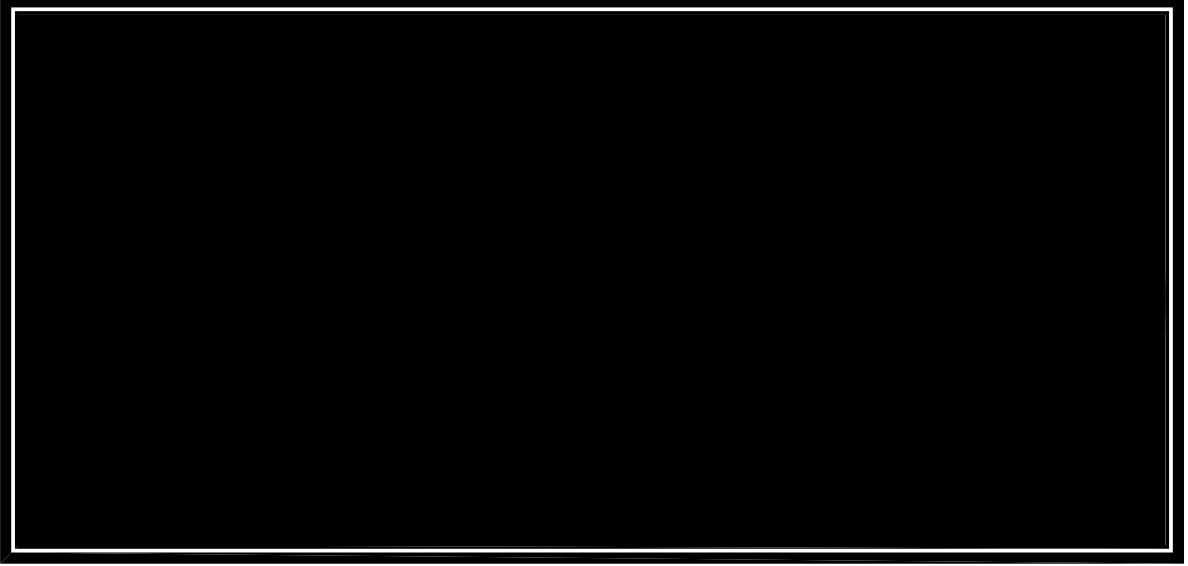
T ÜRKÇE ABST RAKT:

Roma Cumhuriyeti'nin Pergamon krallığını miras alması sonrası yaşanan bir dizi gelişmelerin sonucunda, Cumhuriyet rejiminden İmparatorluk rejimine geçen Roma, elini Anadolu'ya uzatmış, bölgedeki iş gücü, vergi, çeşitli kaynaklar..vb. değerleri kullanarak, Anadolu'yu yönetmiştir. Bu yönetim sırasında, İonia Bölgesi'nde çeşitli hizmetler yapılmıştır. Söz konusu hizmetler arasında yol yapımı ve bakımı da bulunmaktadır. Yapımı ve bakımı gerçekleştirilen yollar seyahat, ticaret, askeri sevkiyat..vb nedenlerle kullanılmasının yanı sıra iletişimin de anahtarı olmuştur. Bu yollar yalnızca İonia Bölgesi'ni değil aynı zamanda tüm Anadolu'yu, o dönemde bilinen dünyanın büyük kısmını ele geçirmiş olan Roma İmparatorluğu'nun en ücra köşelerine bağlamıştır. Bu durum da Roma'yı, o zamanki dünyanın süper gücü olma durumunu pekiştirerek, elindeki gücü uzun süre tutmasını sağlamıştır.

İNGİLİZCE ABSTRAKT:

With the bequest of the Pergamene King Attalos III., the Roman Republic has taken over Anatolia after a series of incidents and has thrust her hand out to Anatolia to use its manpower, taxing opportunities, variable resources..etc. and ruled the land. Whilst ruling the land, Rome has produced many services. Road construction and road maintenance is included within these services. Being the keypoint of communication, the roads which were constructed and have been maintained by Rome, were also used for travelling, commerce, military transportation..etc. These roads have connected not only İonia, but also the whole Anatolia with the Roman Empire which has captured the most parts of the world known in that time. This condition has strengthened the super-power of Rome and has let her to live and last more than usual Empires.

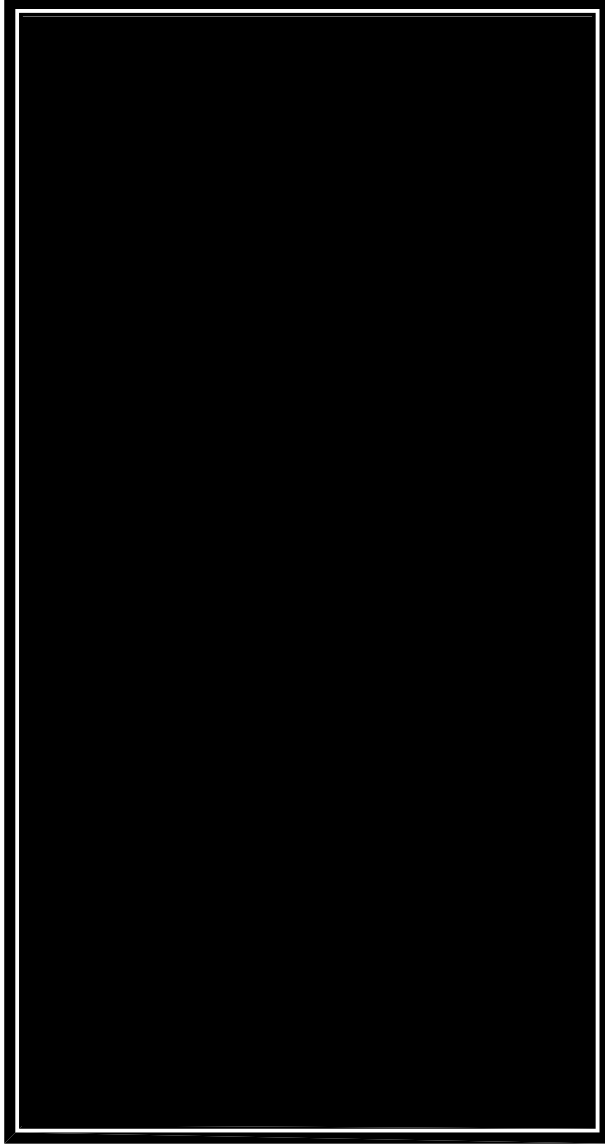
Resimler



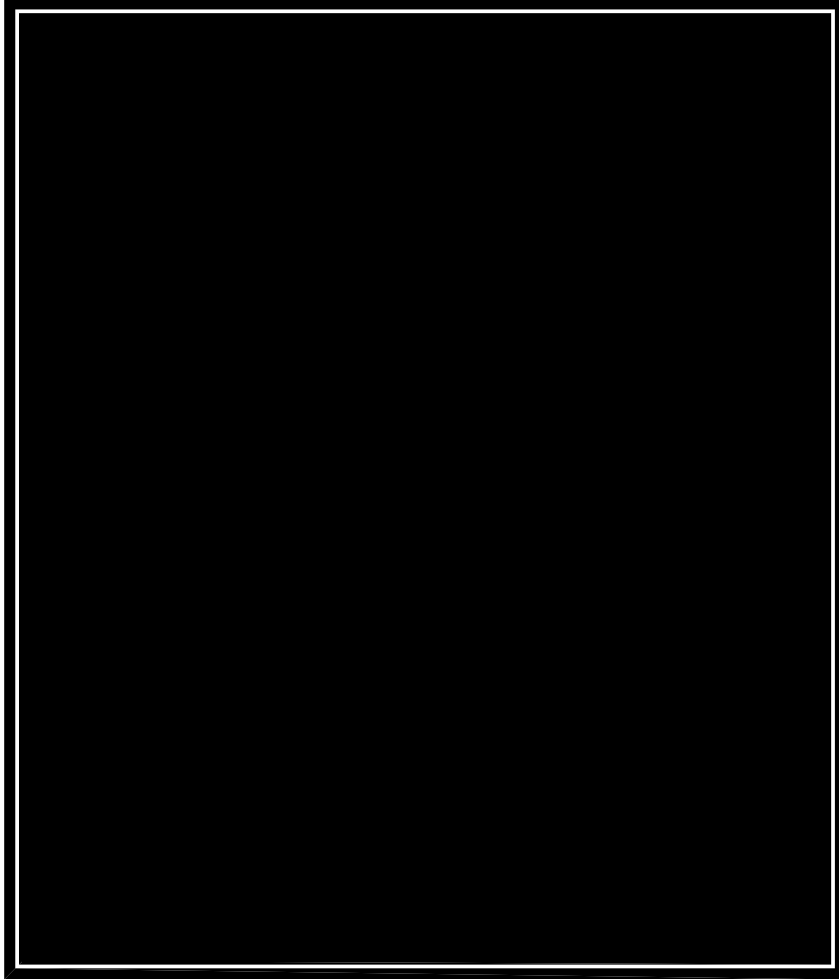
RESİM 1



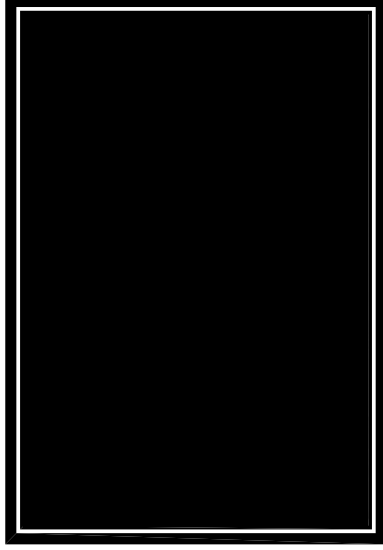
RESİM 2



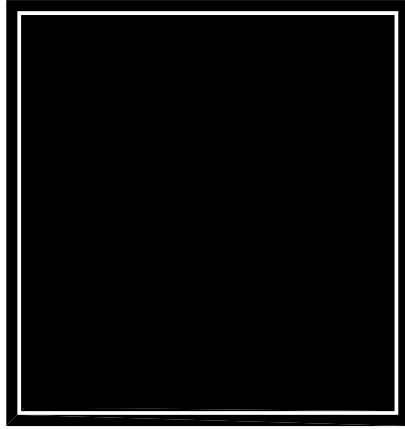
RESİM 3



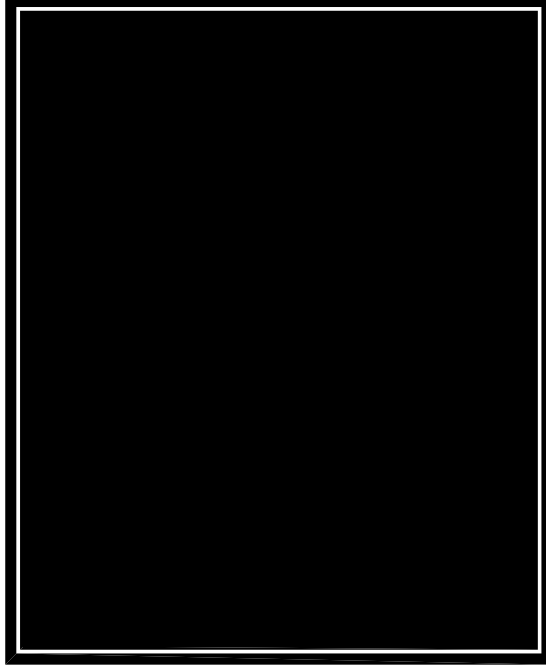
RESİM 4



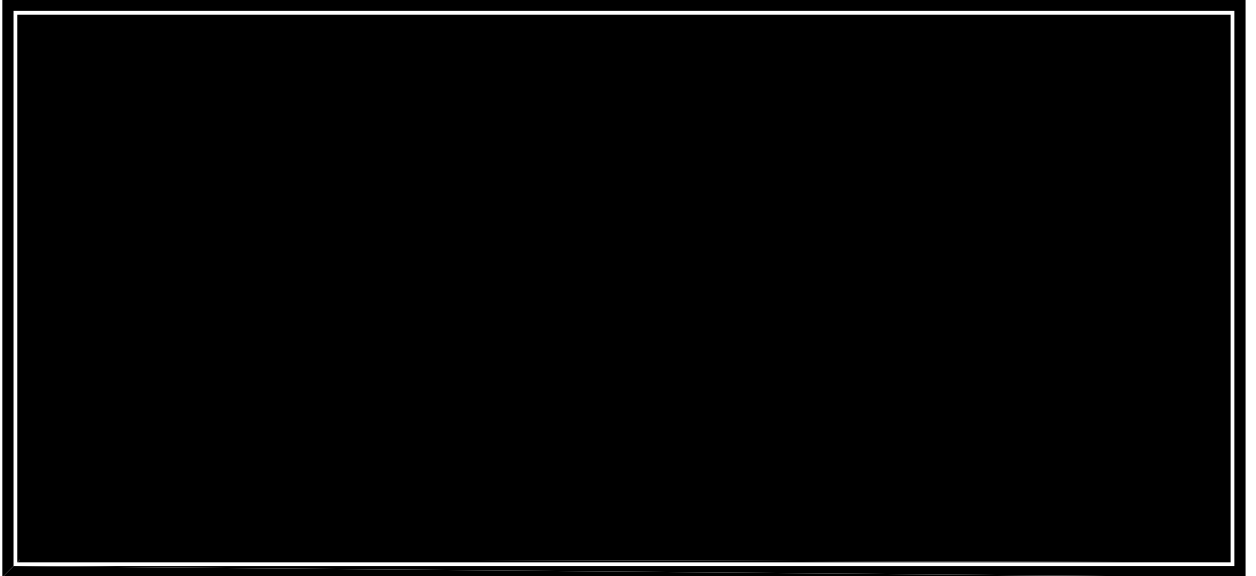
RESİM 5



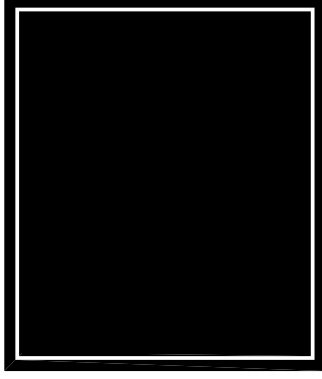
RESİM 6



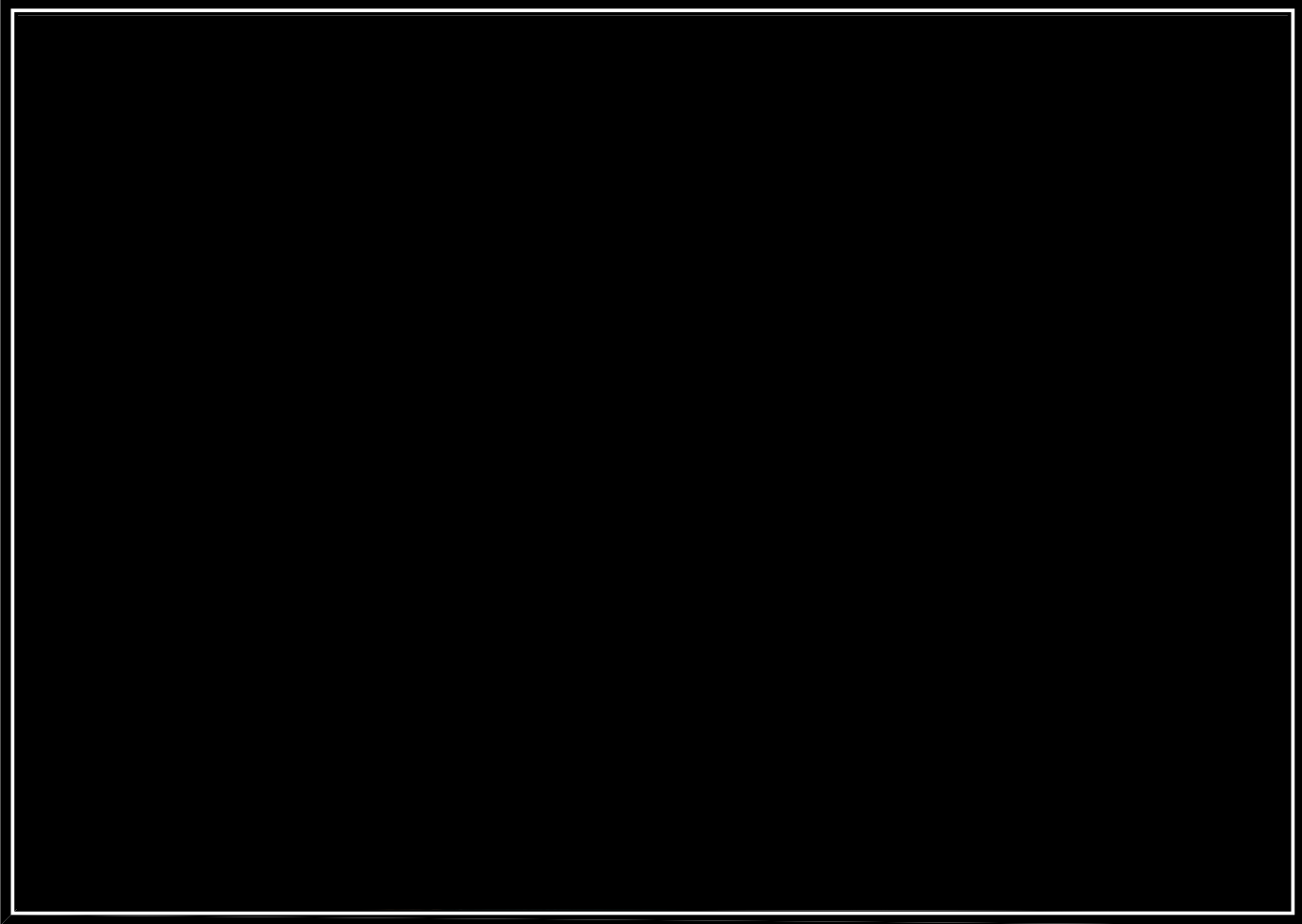
RESİM 7



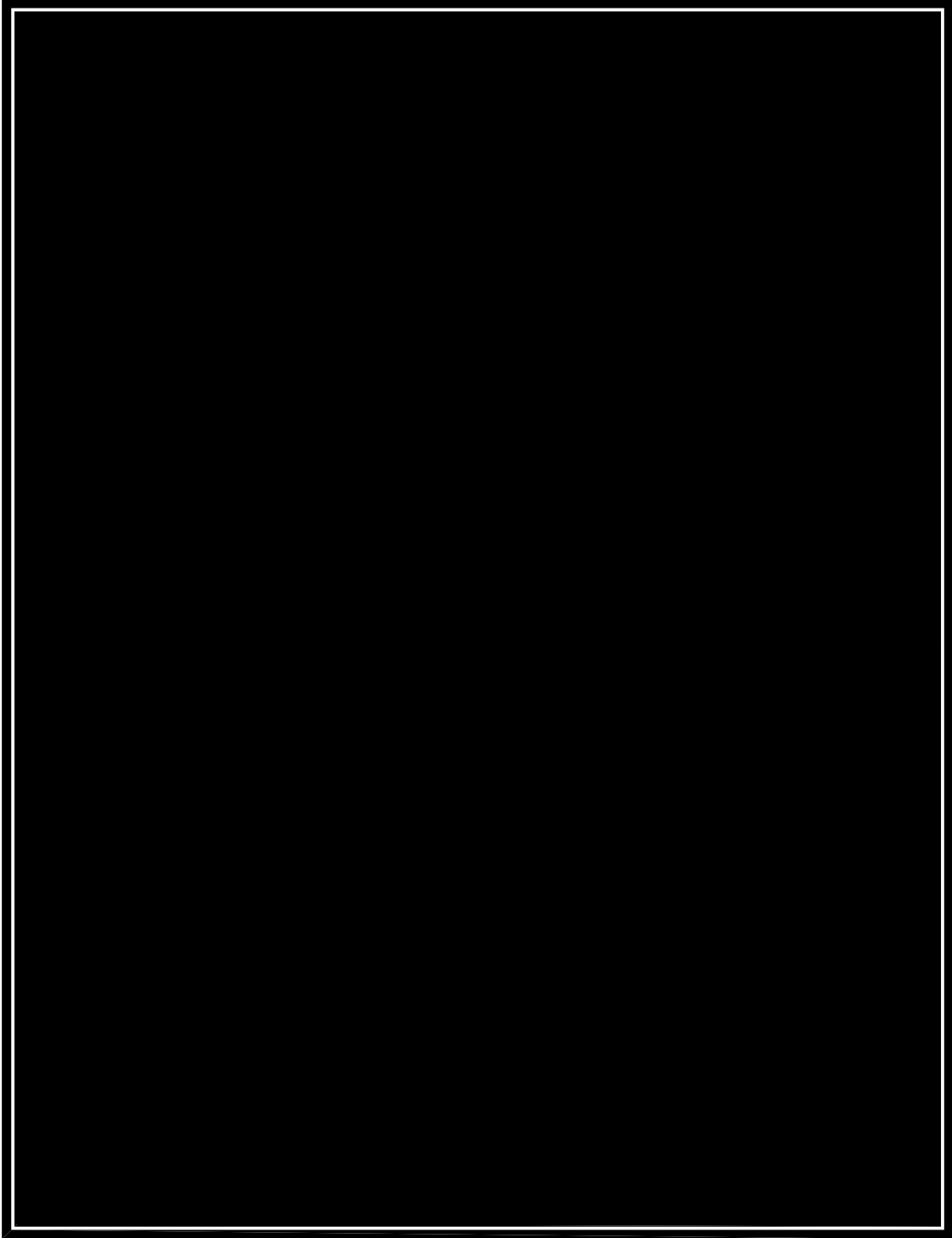
RESİM 8



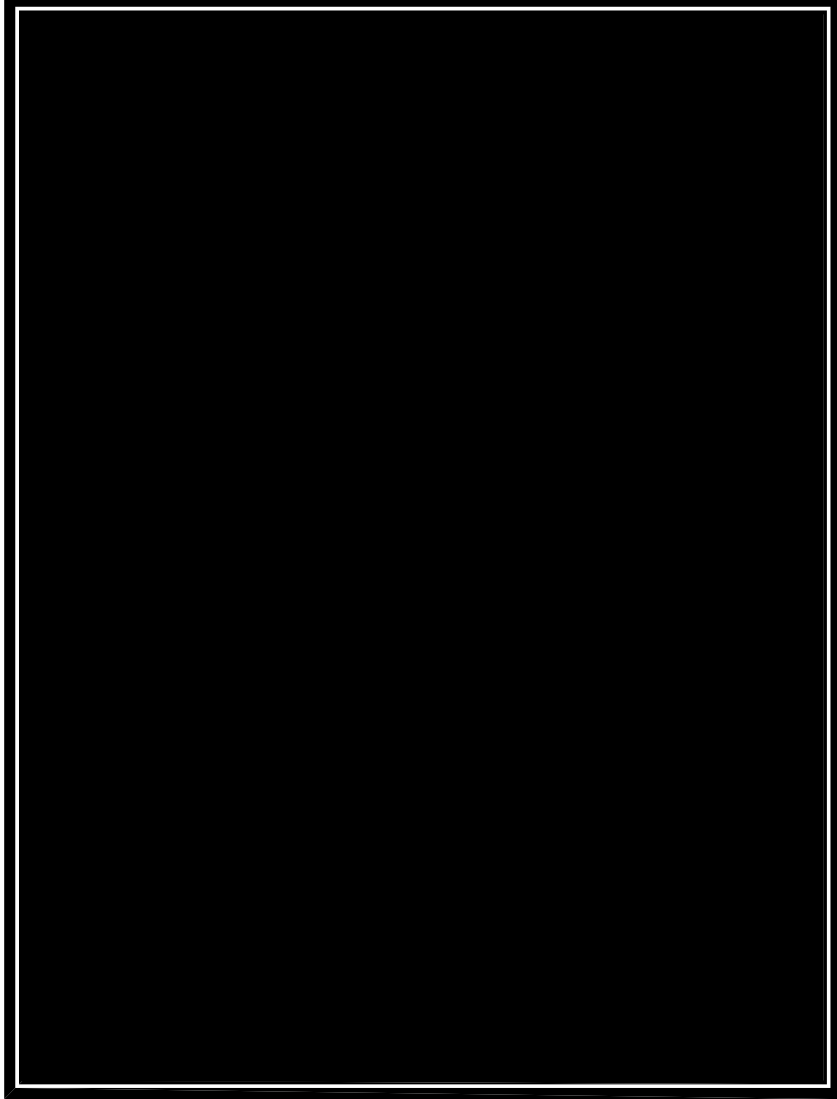
RESİM 9



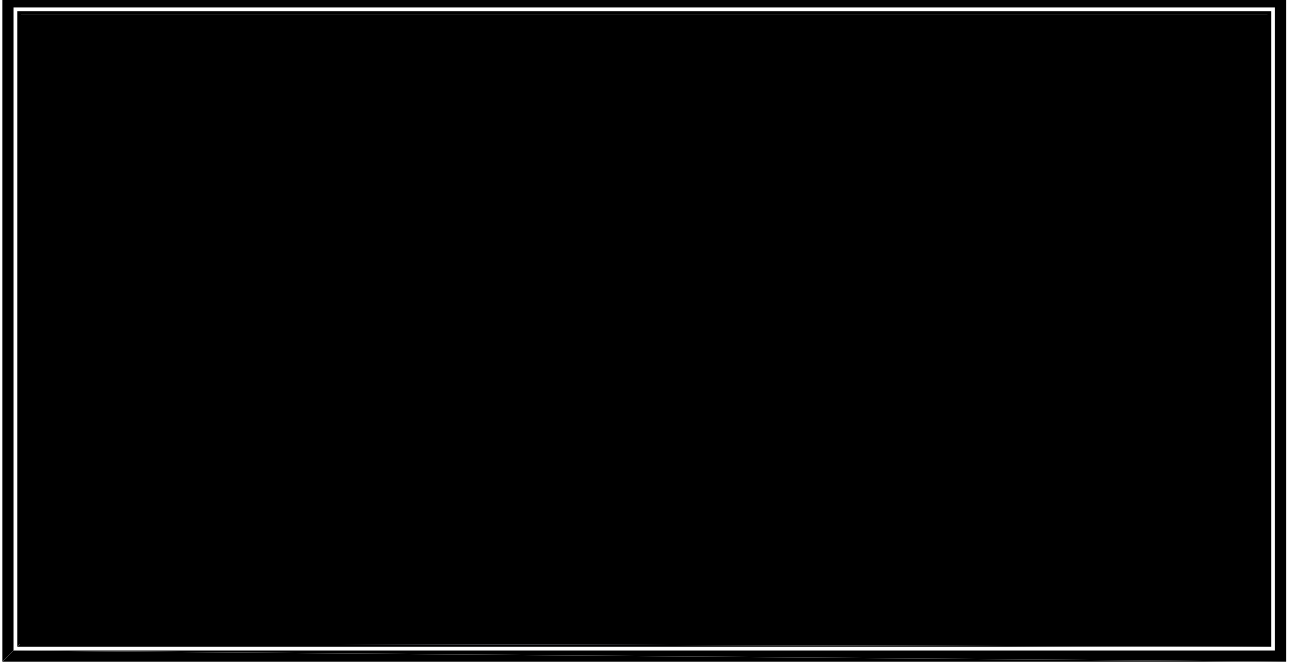
RESİM 10



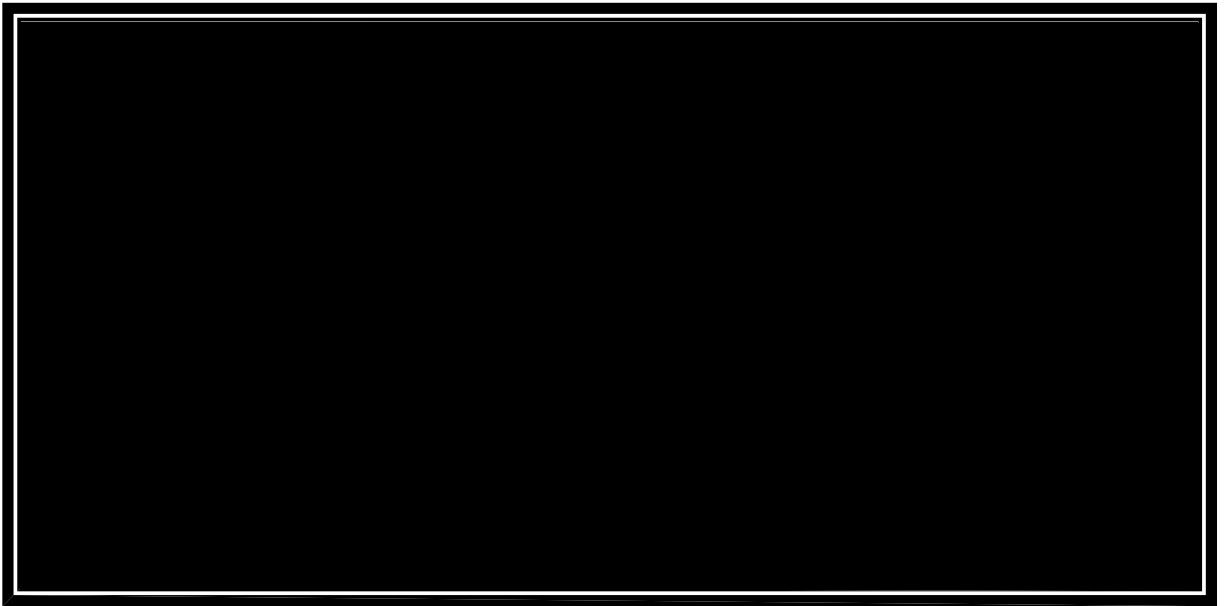
RESİM 11



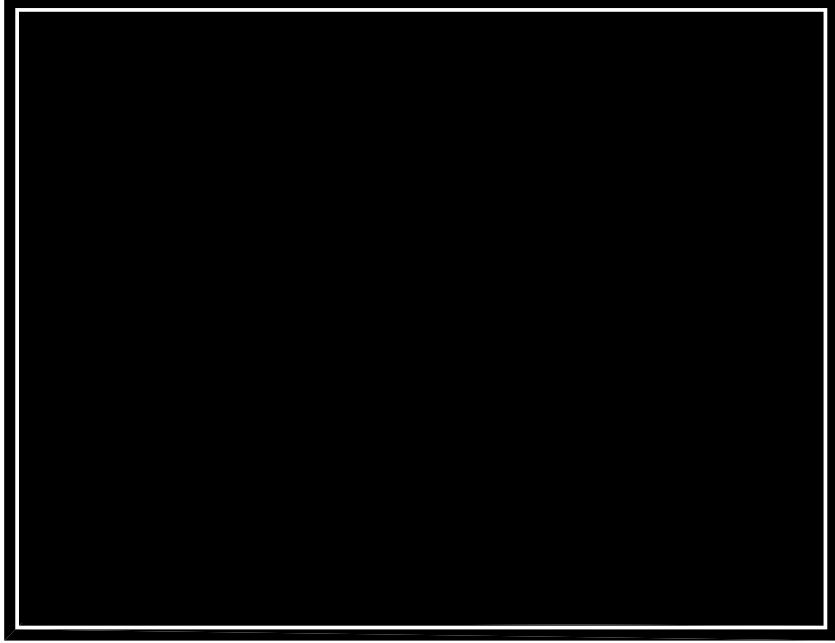
RESİM 12



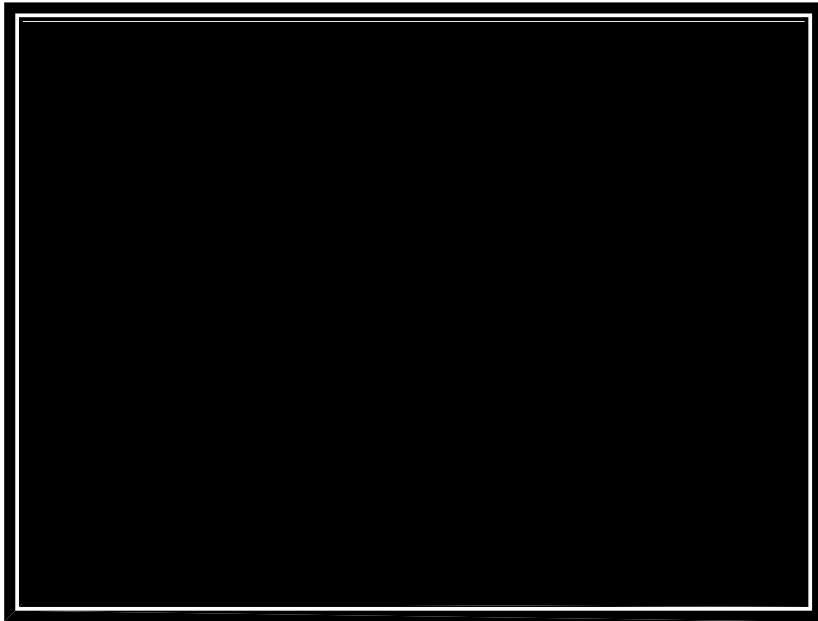
RESİM 13



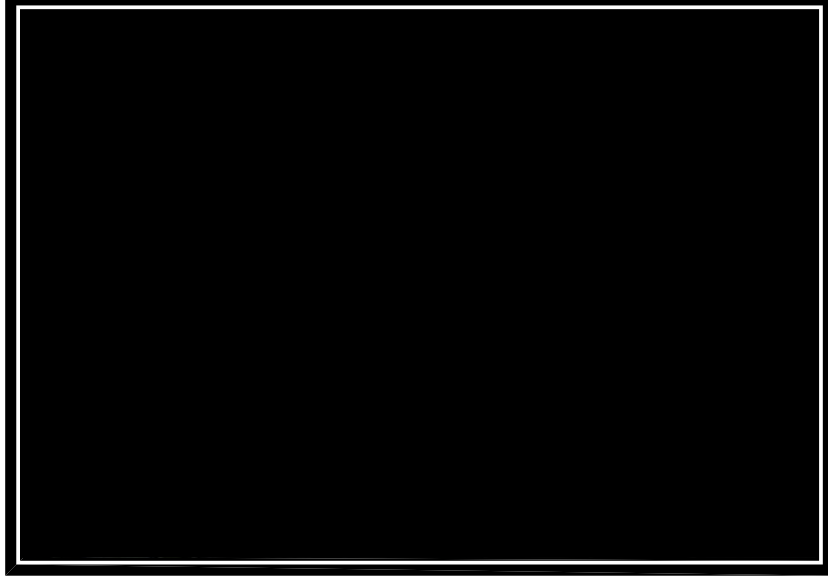
RESİM 14



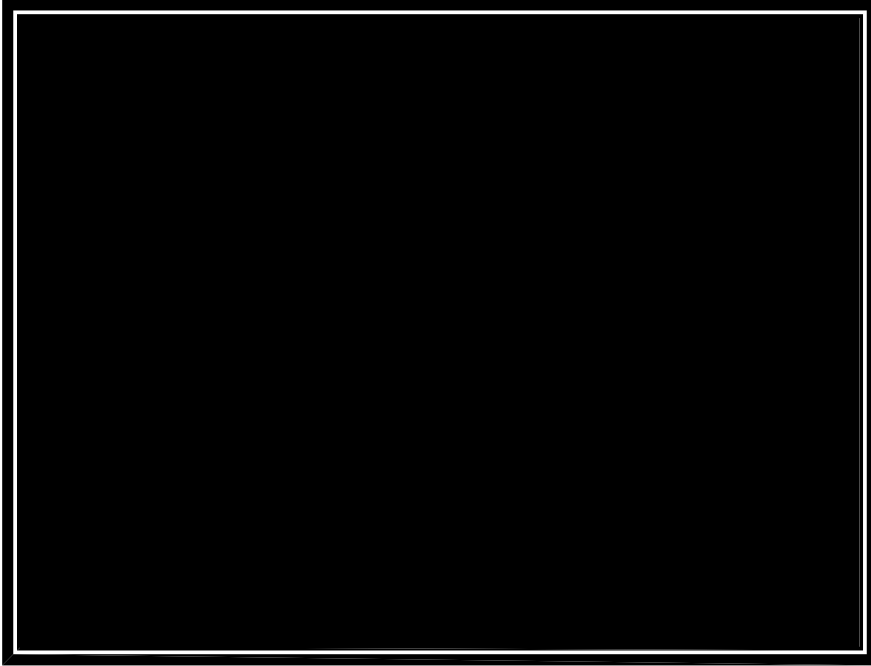
RESİM 15



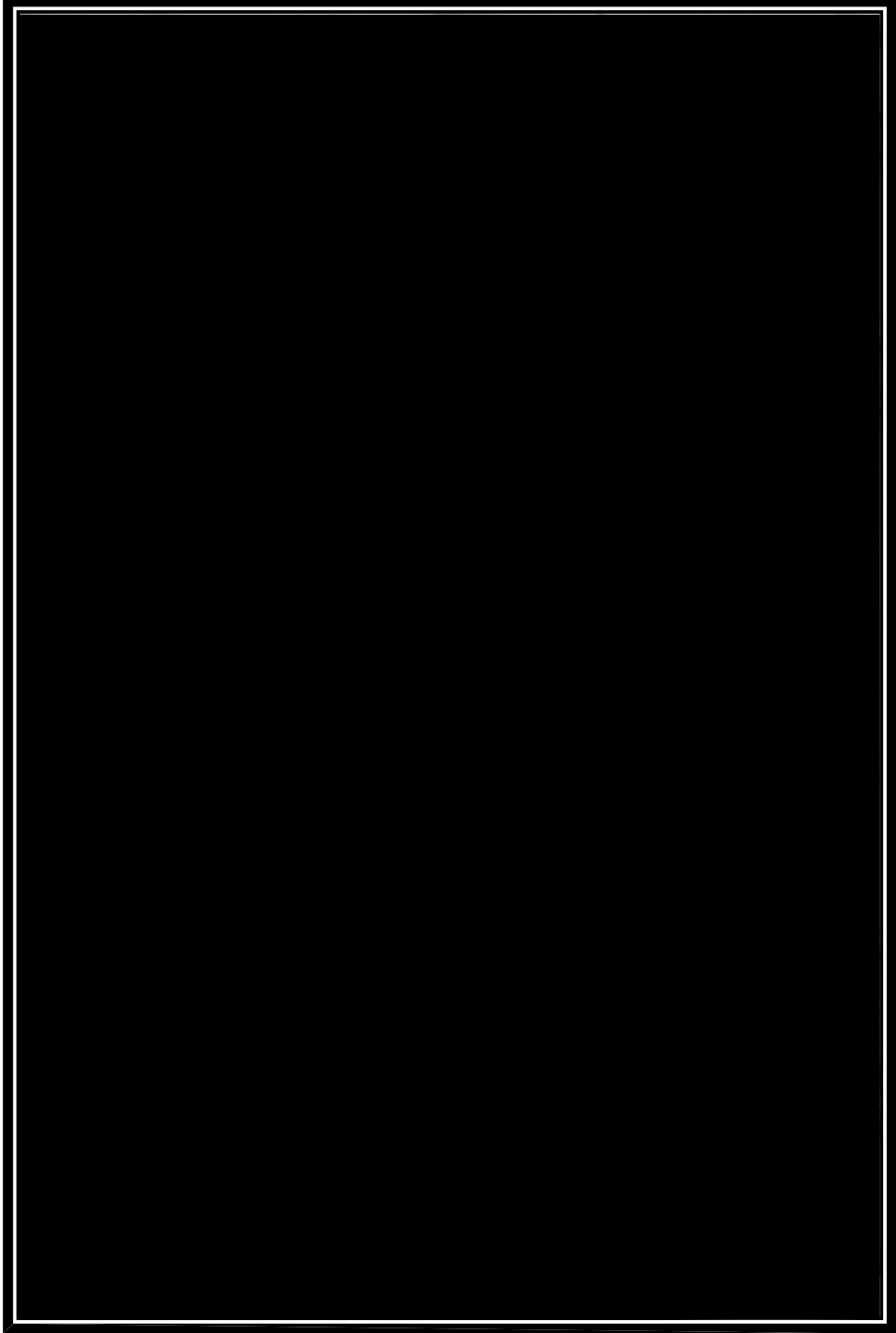
RESİM 16



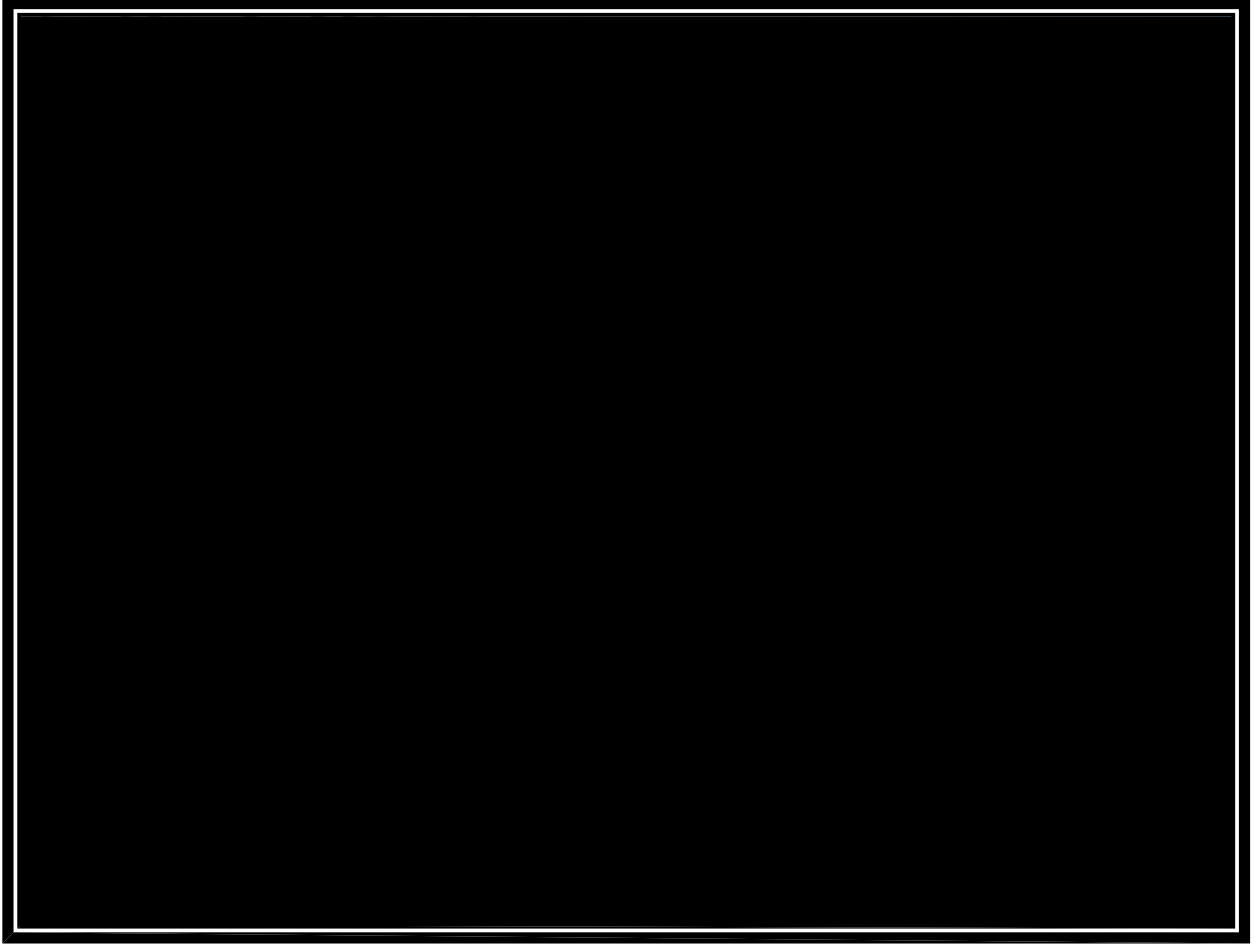
RESİM 17



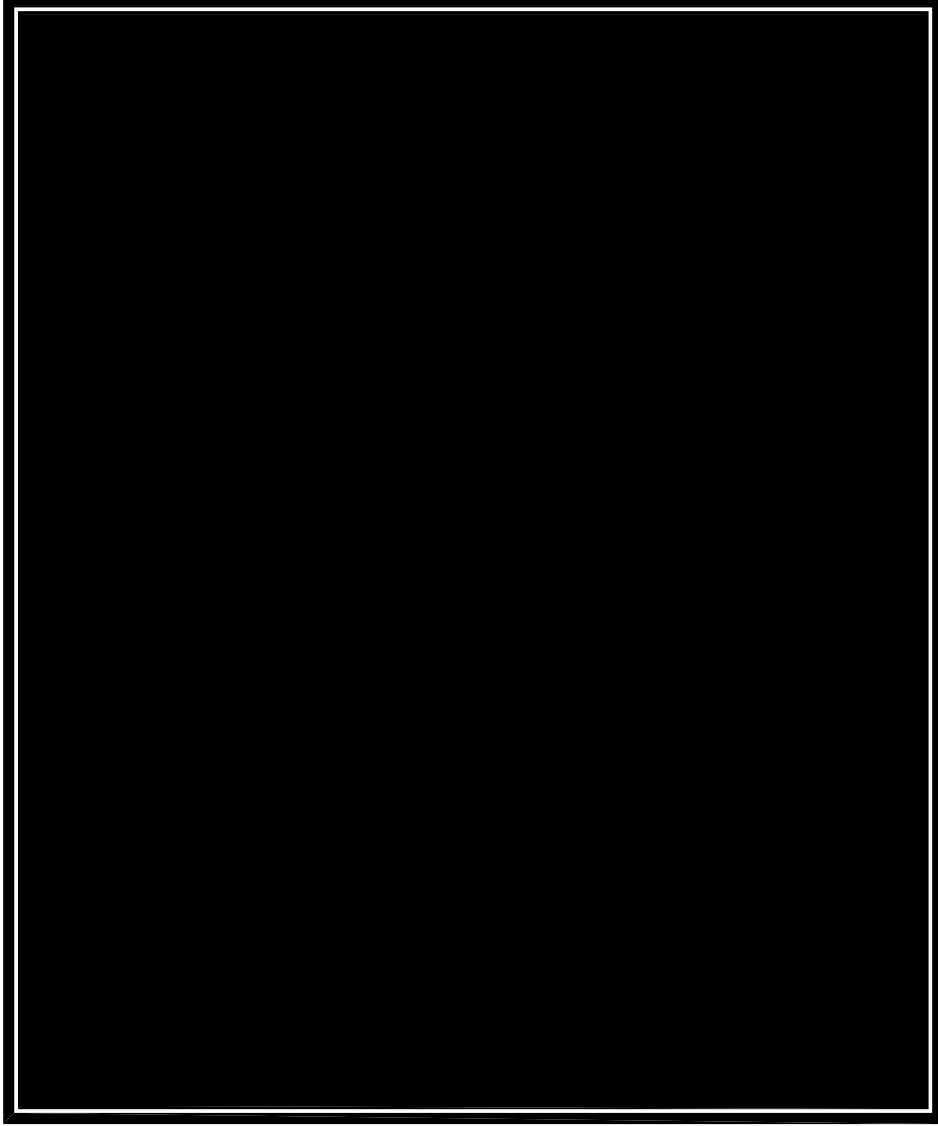
RESİM 18



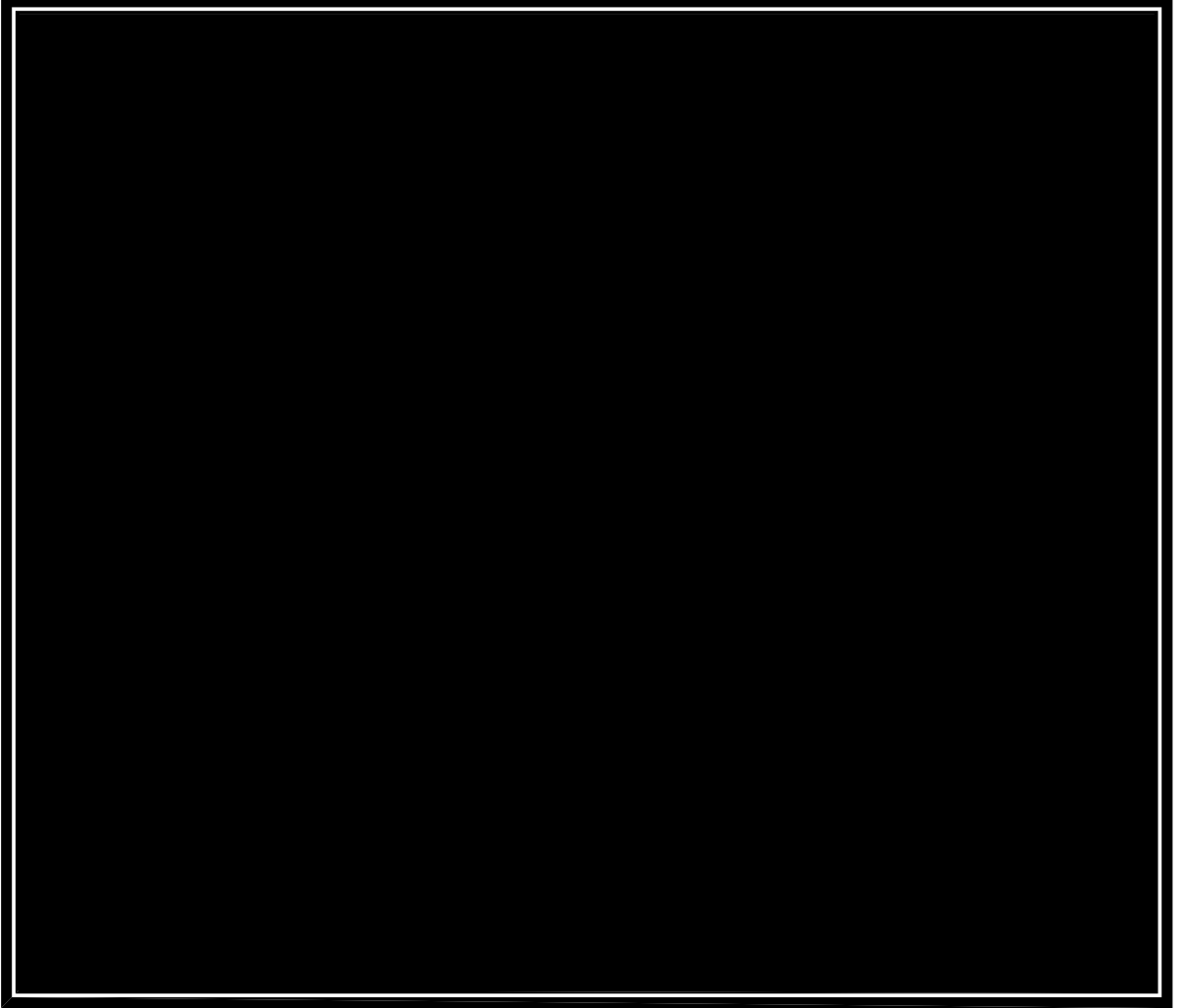
RESİM 19



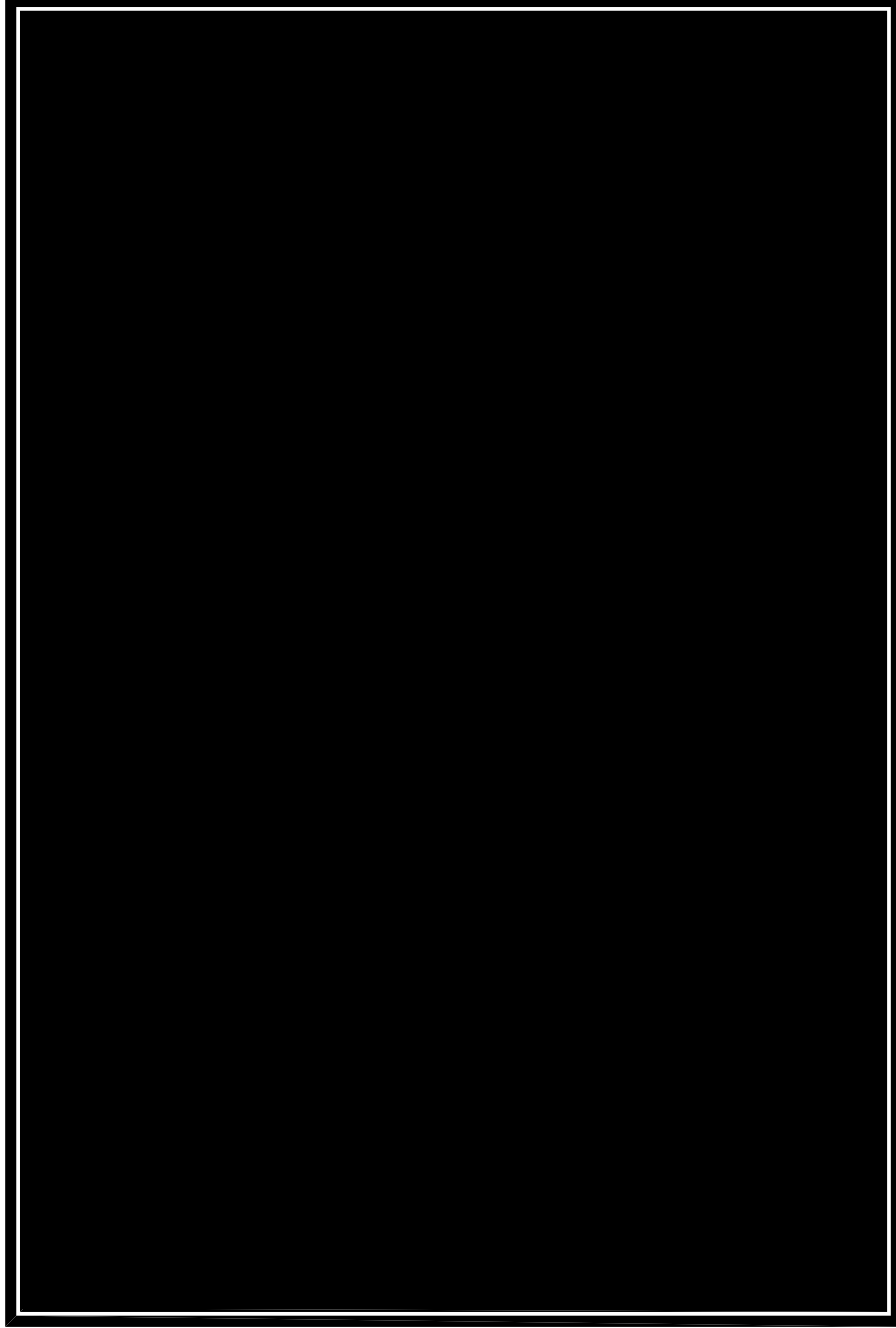
RESİM 20



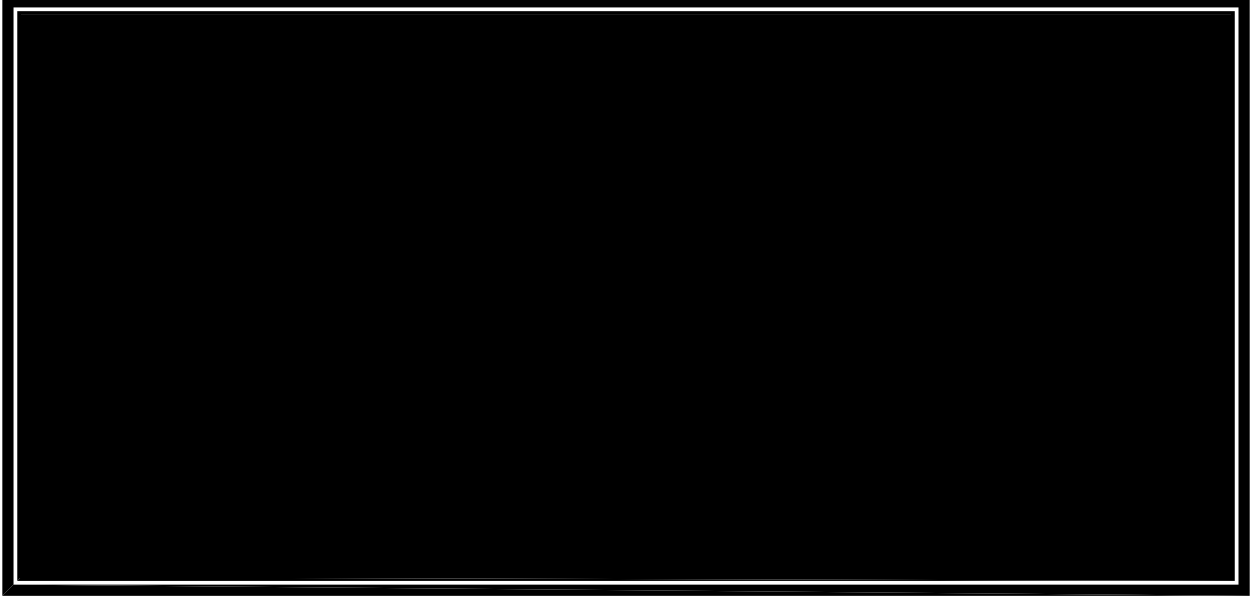
RESİM 21



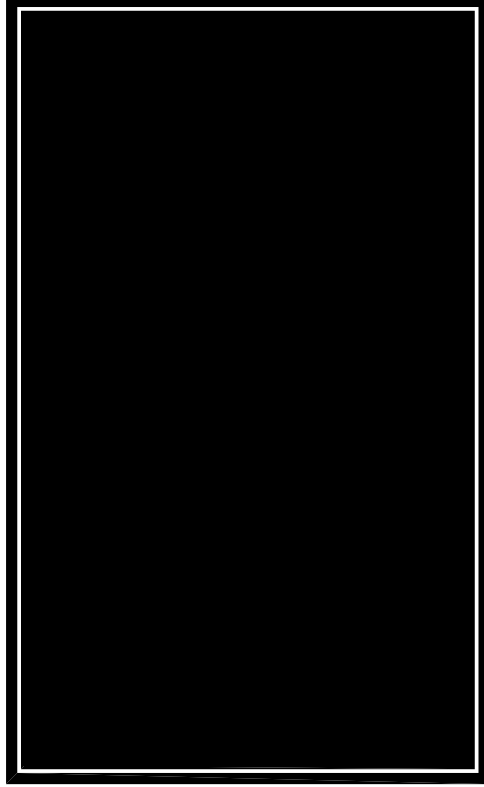
RESİM 22



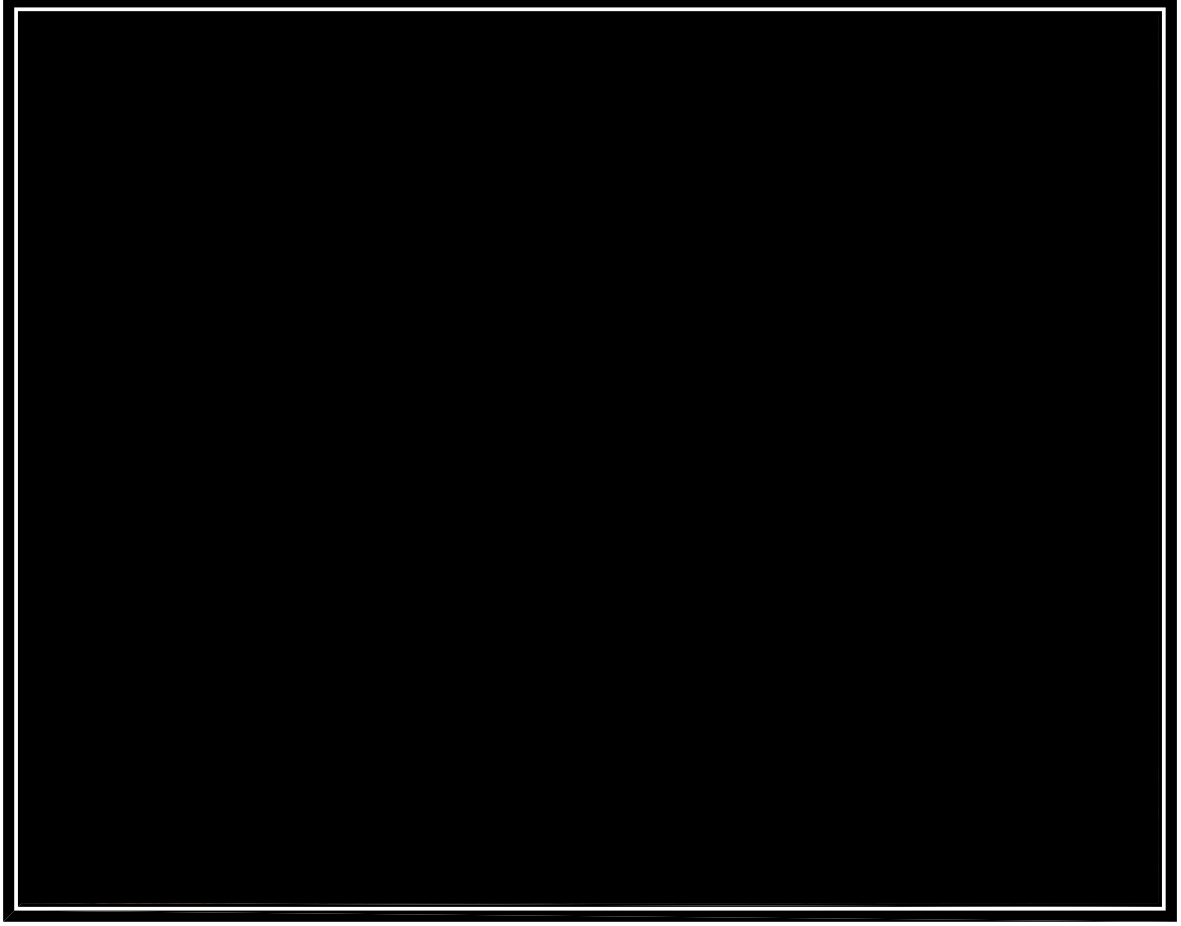
RESİM 23



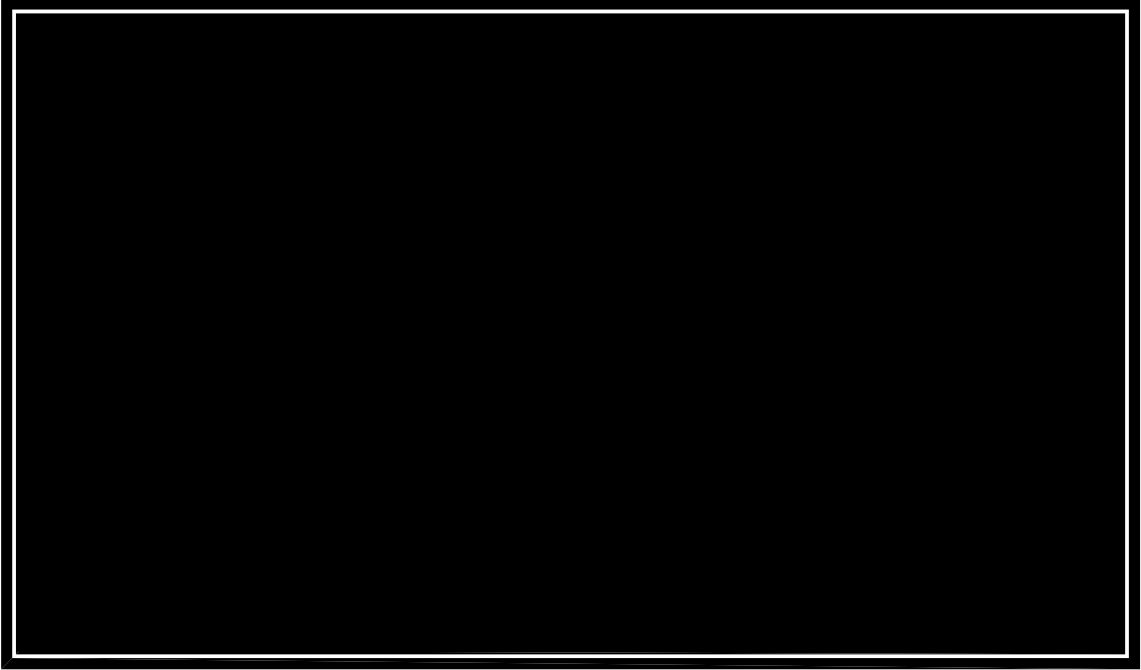
RESİM 24



RESİM 25



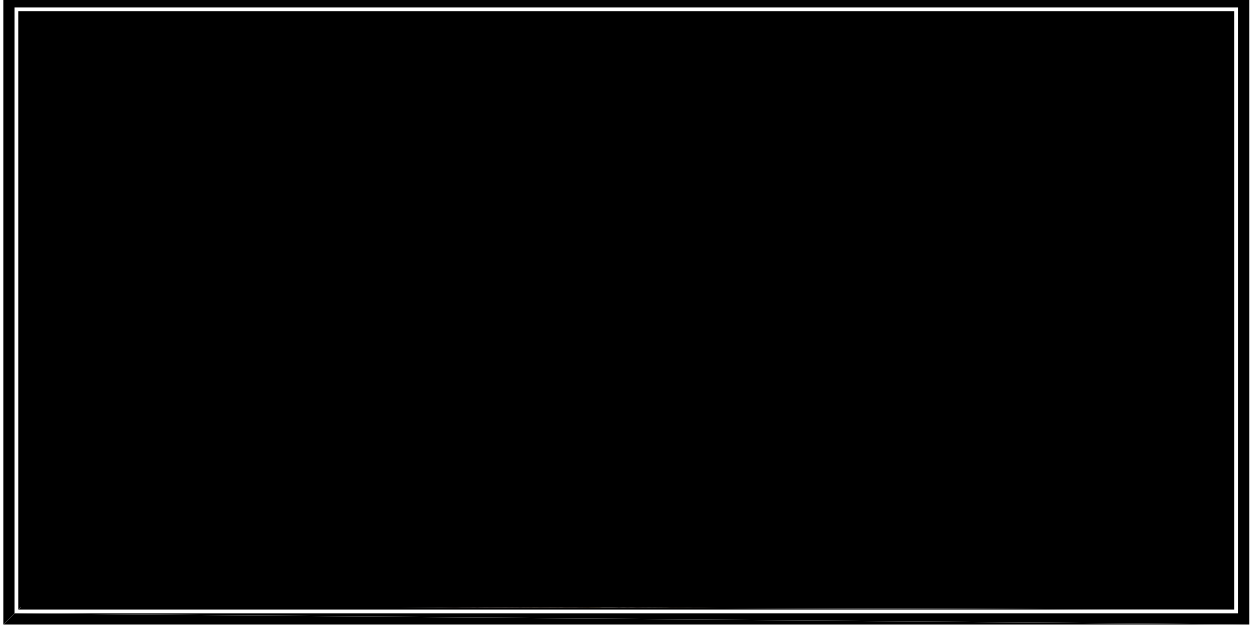
RESİM 26



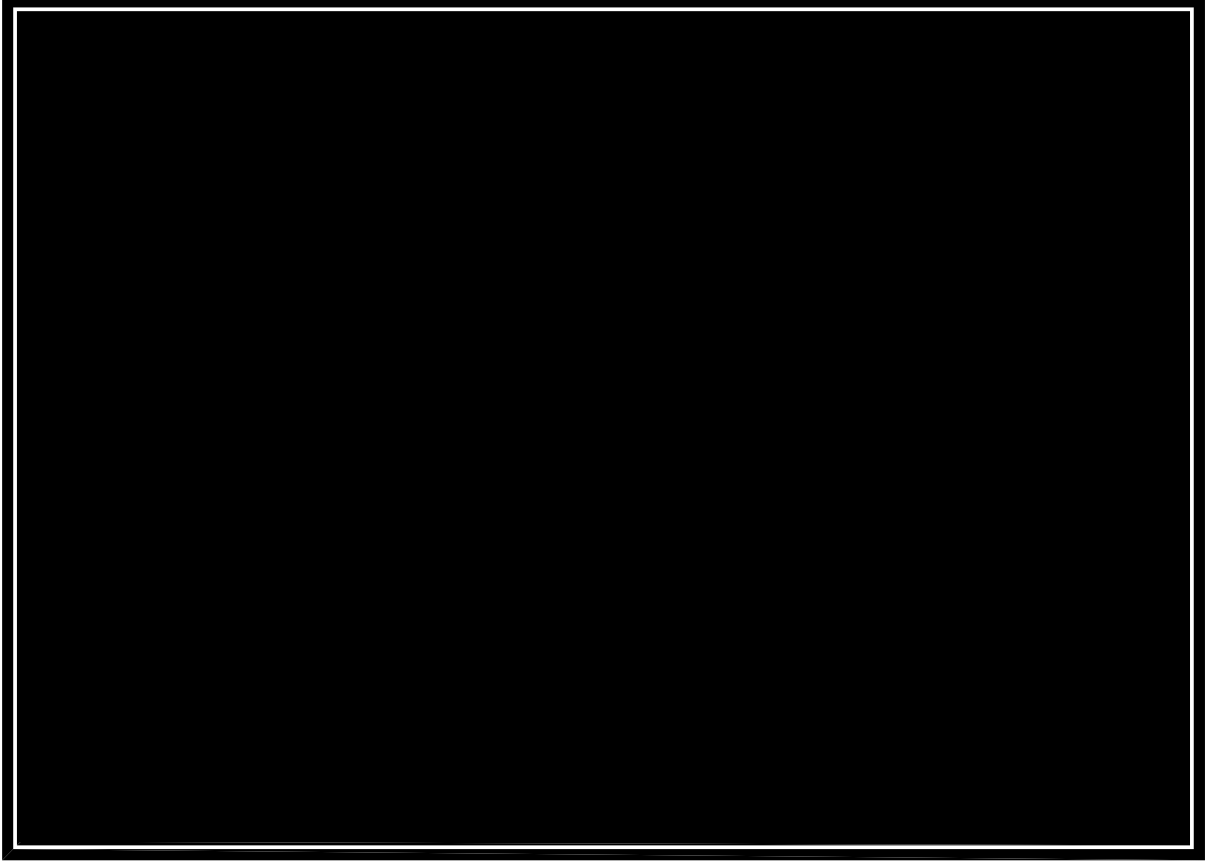
RESİM 27



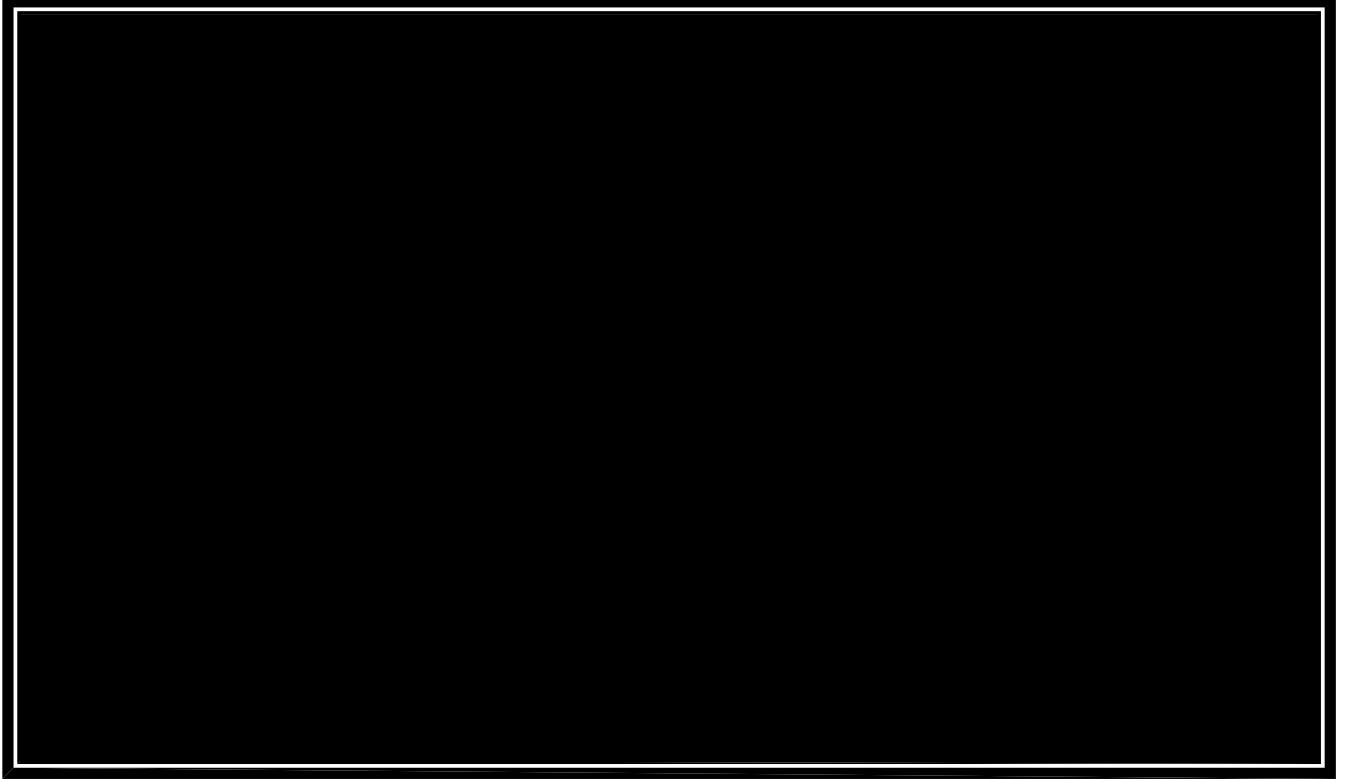
RESİM 28



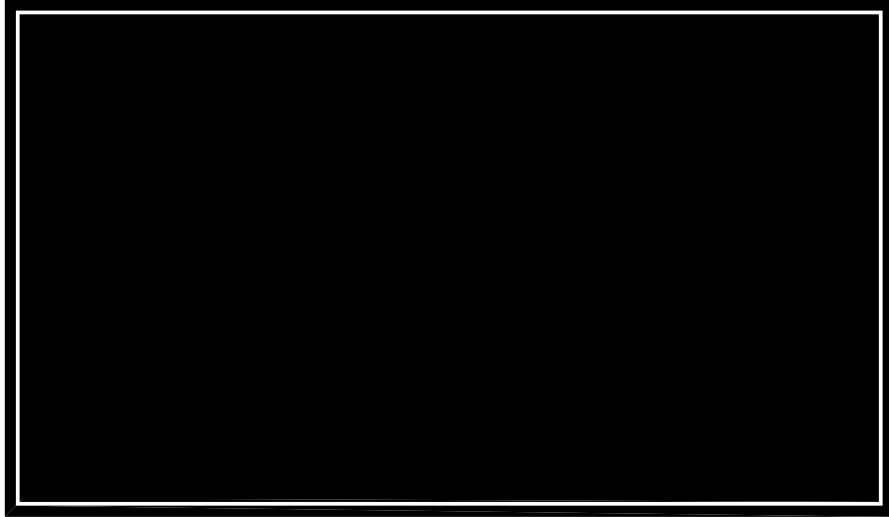
RESİM 29



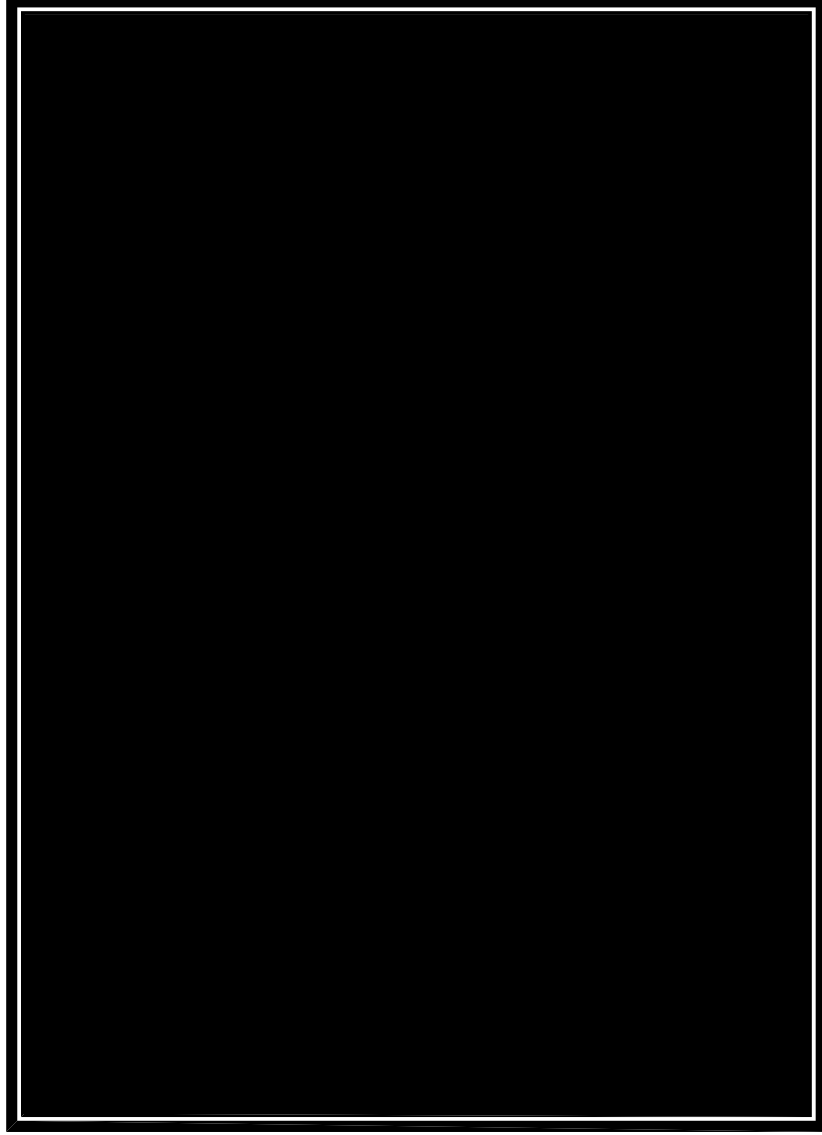
RESİM 30



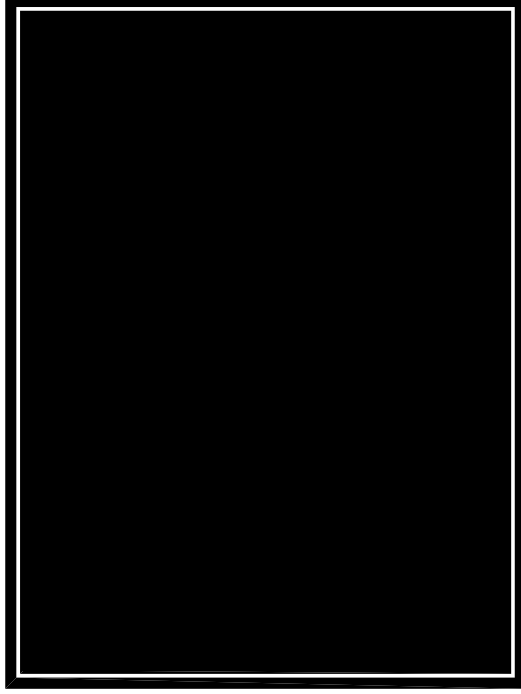
RESİM 31



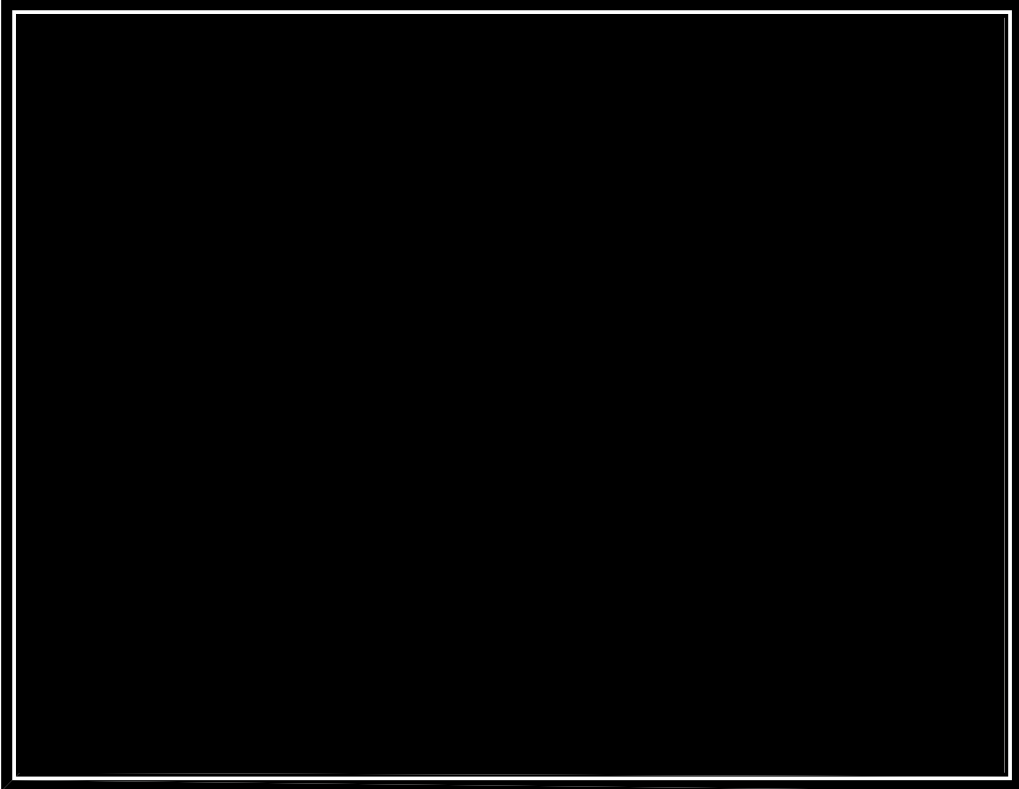
RESİM 32



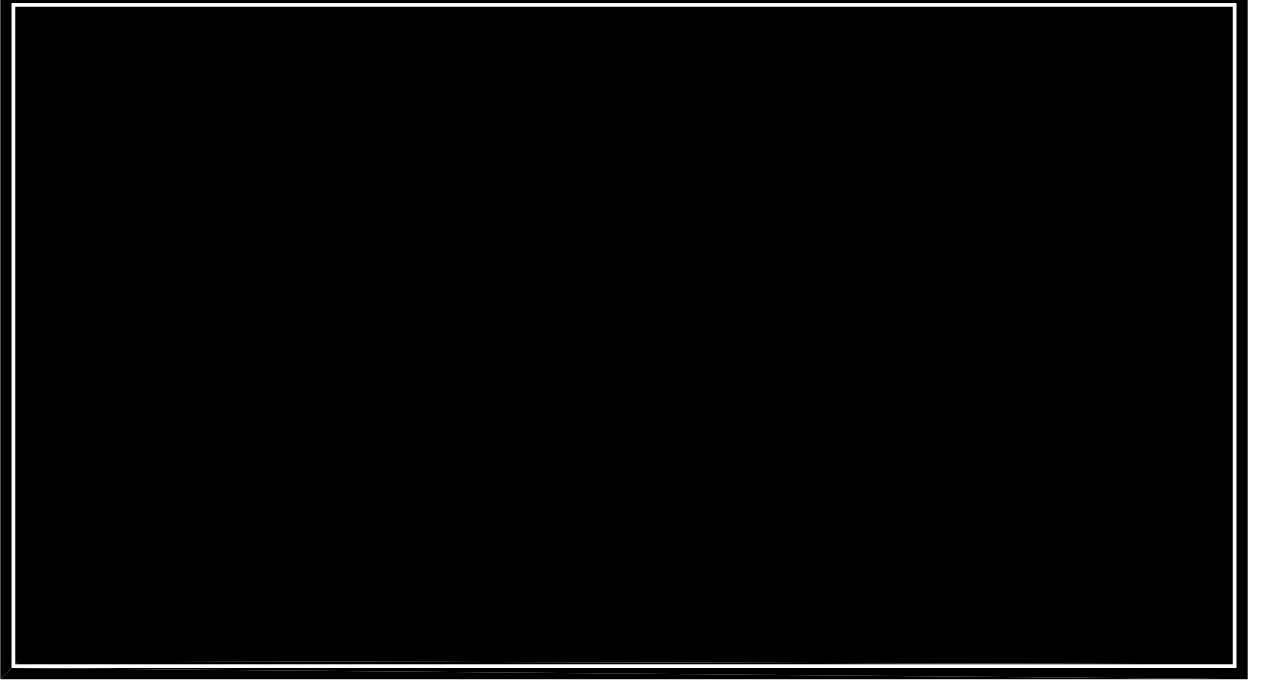
RESİM 33



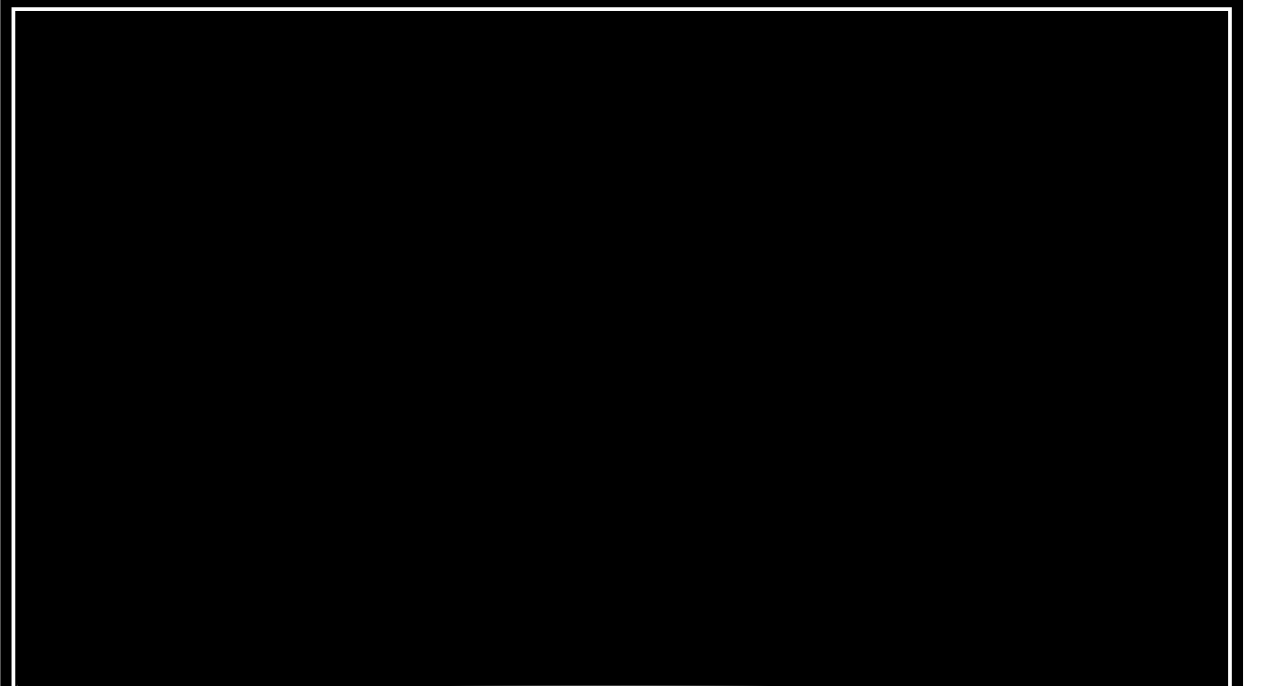
RESİM 34



RESİM 35



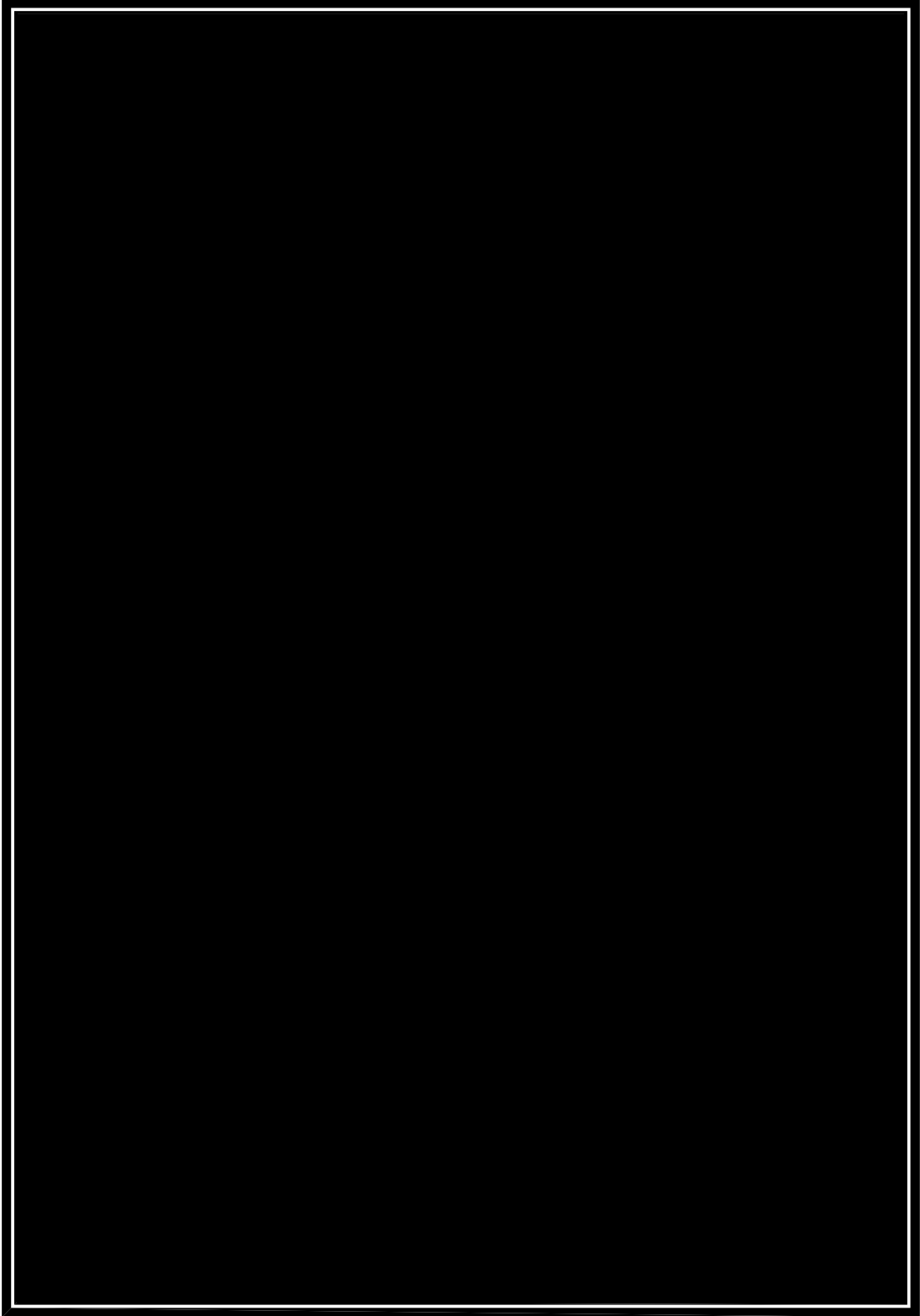
RESİM 36



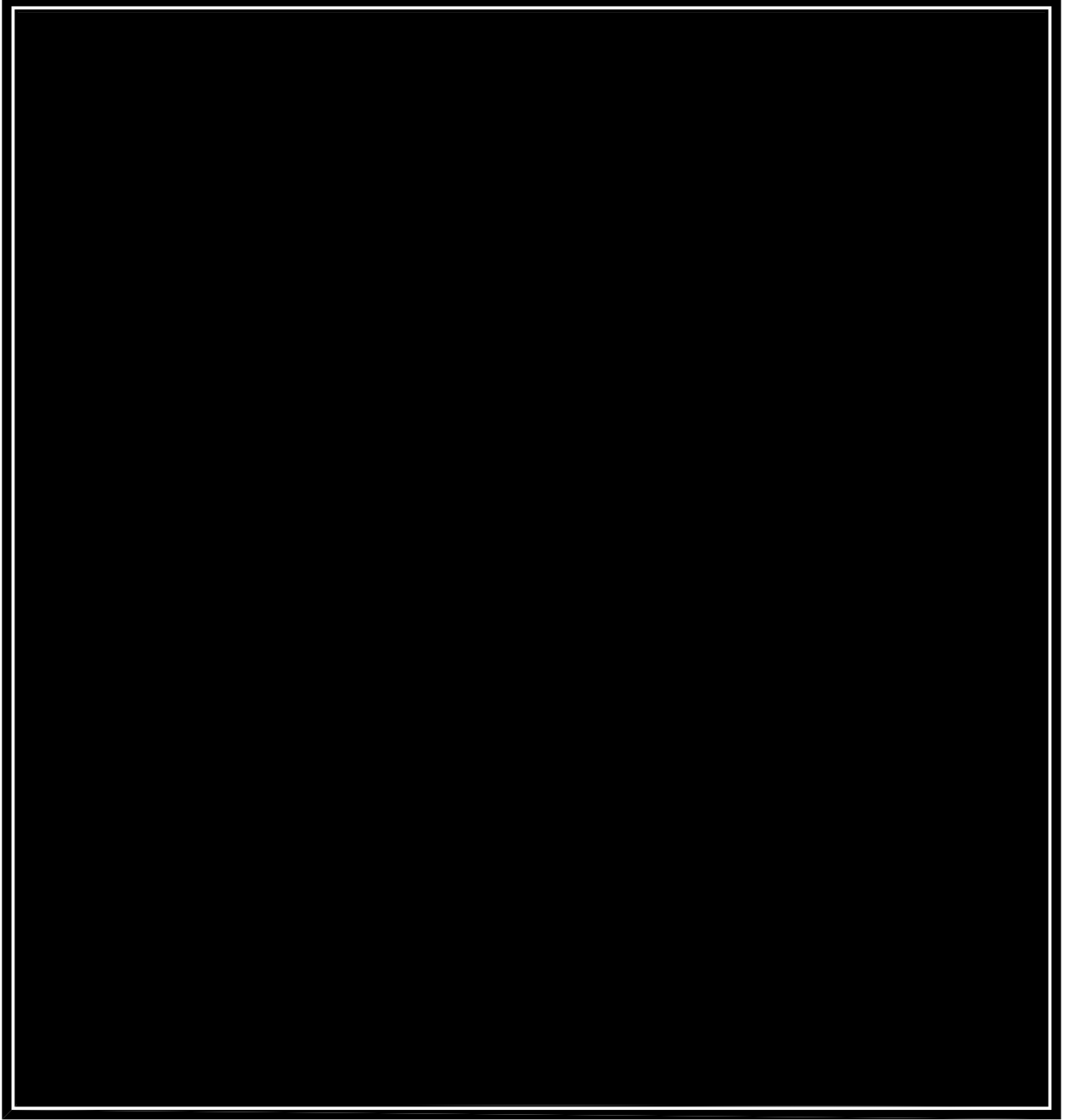
RESİM 37



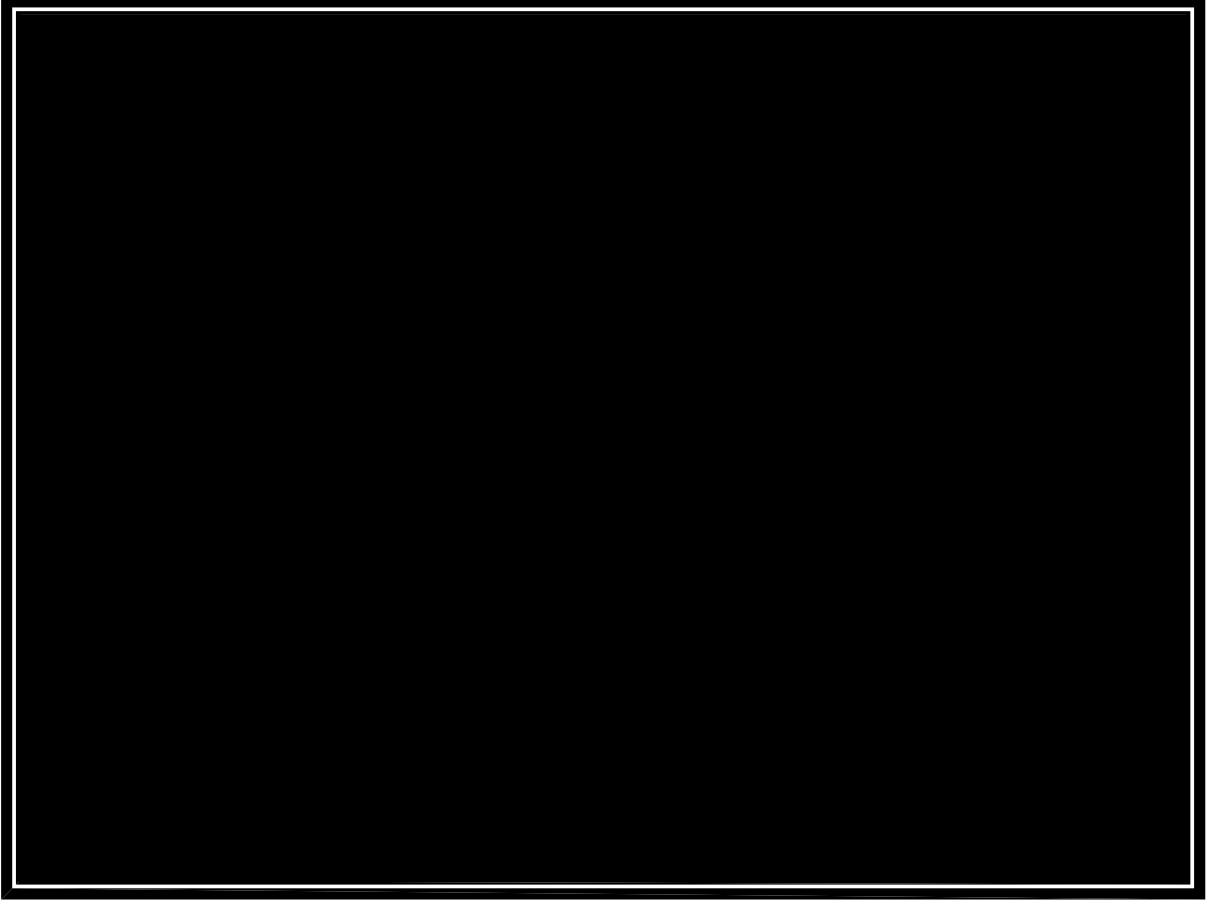
RESİM 38



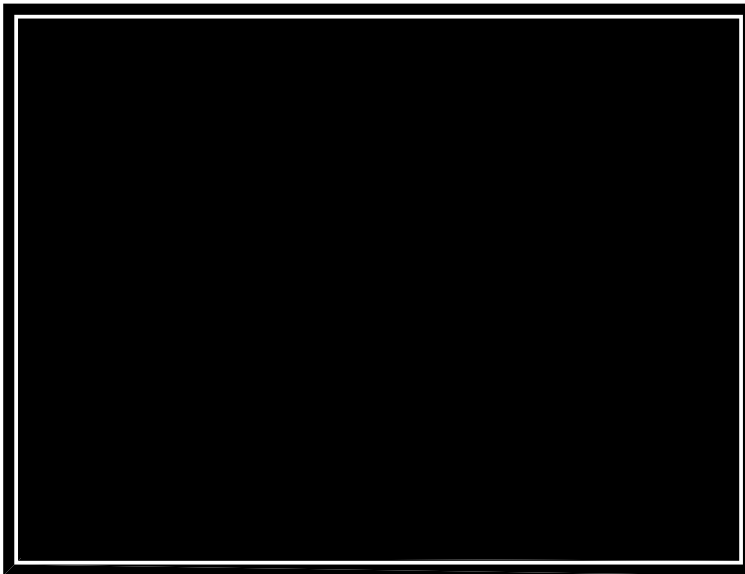
RESİM 39



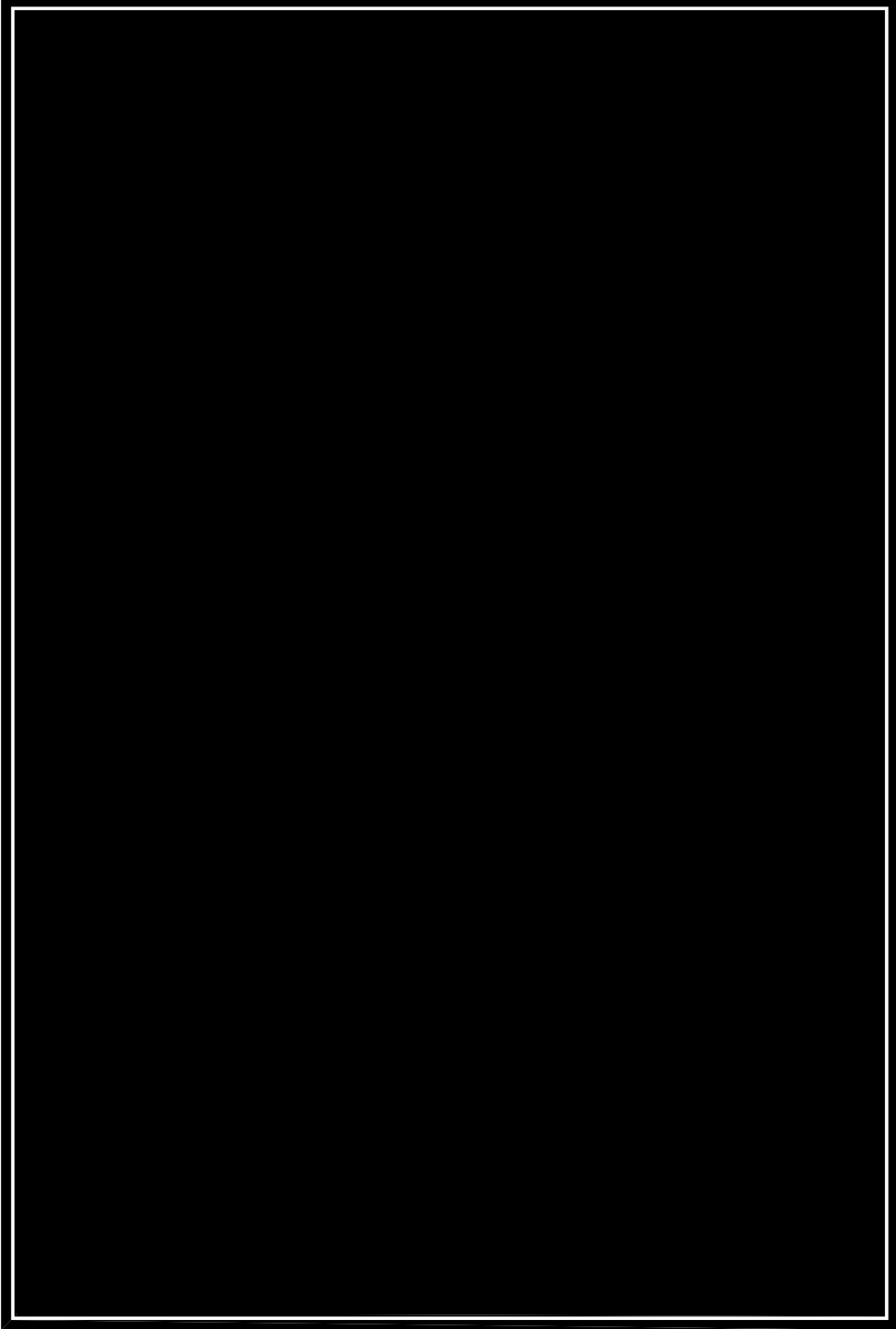
RESİM 40



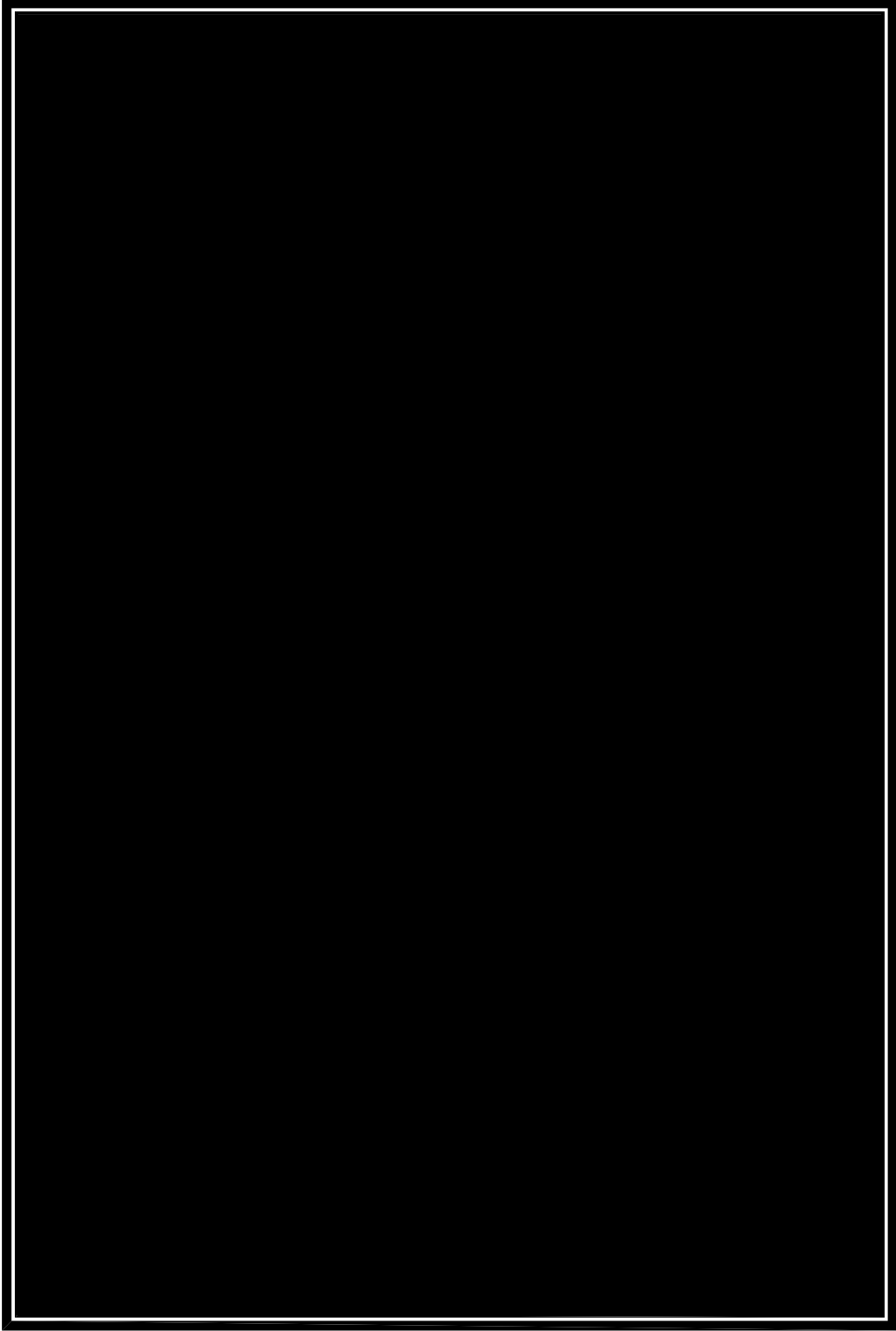
RESİM 41



RESİM 42



RESİM 43



RESİM 44



RESİM 45

Haritalar



HARİTA 2

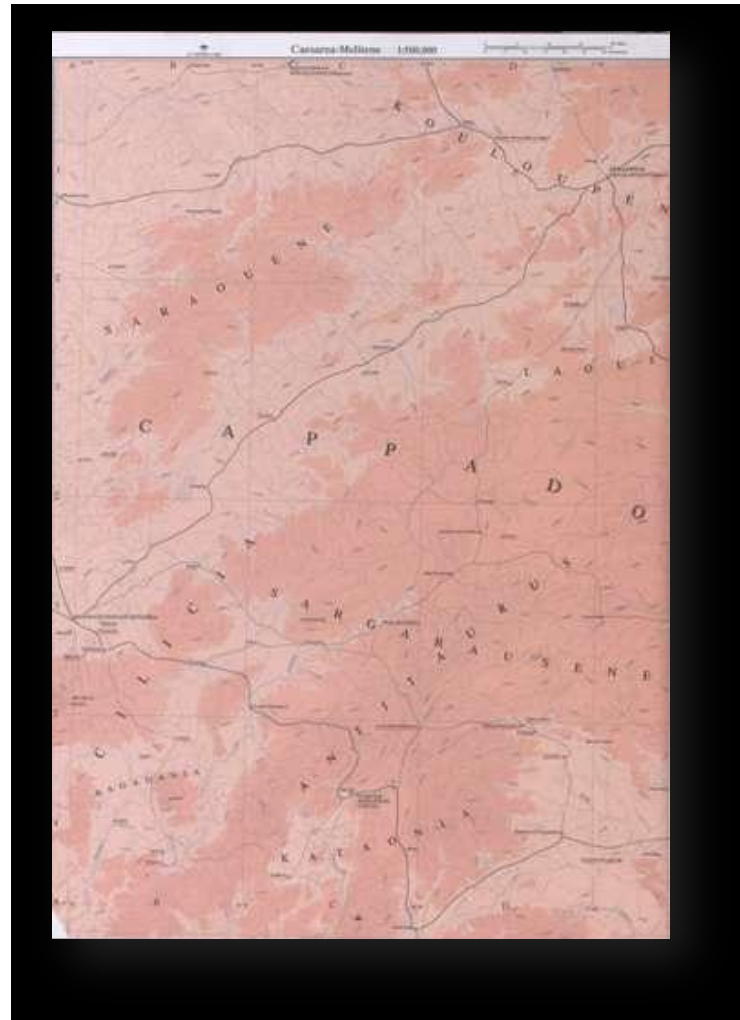


HARITA 3

THE ROMAN EMPIRE AD 14 ADMINISTRATIVE DIVISIONS



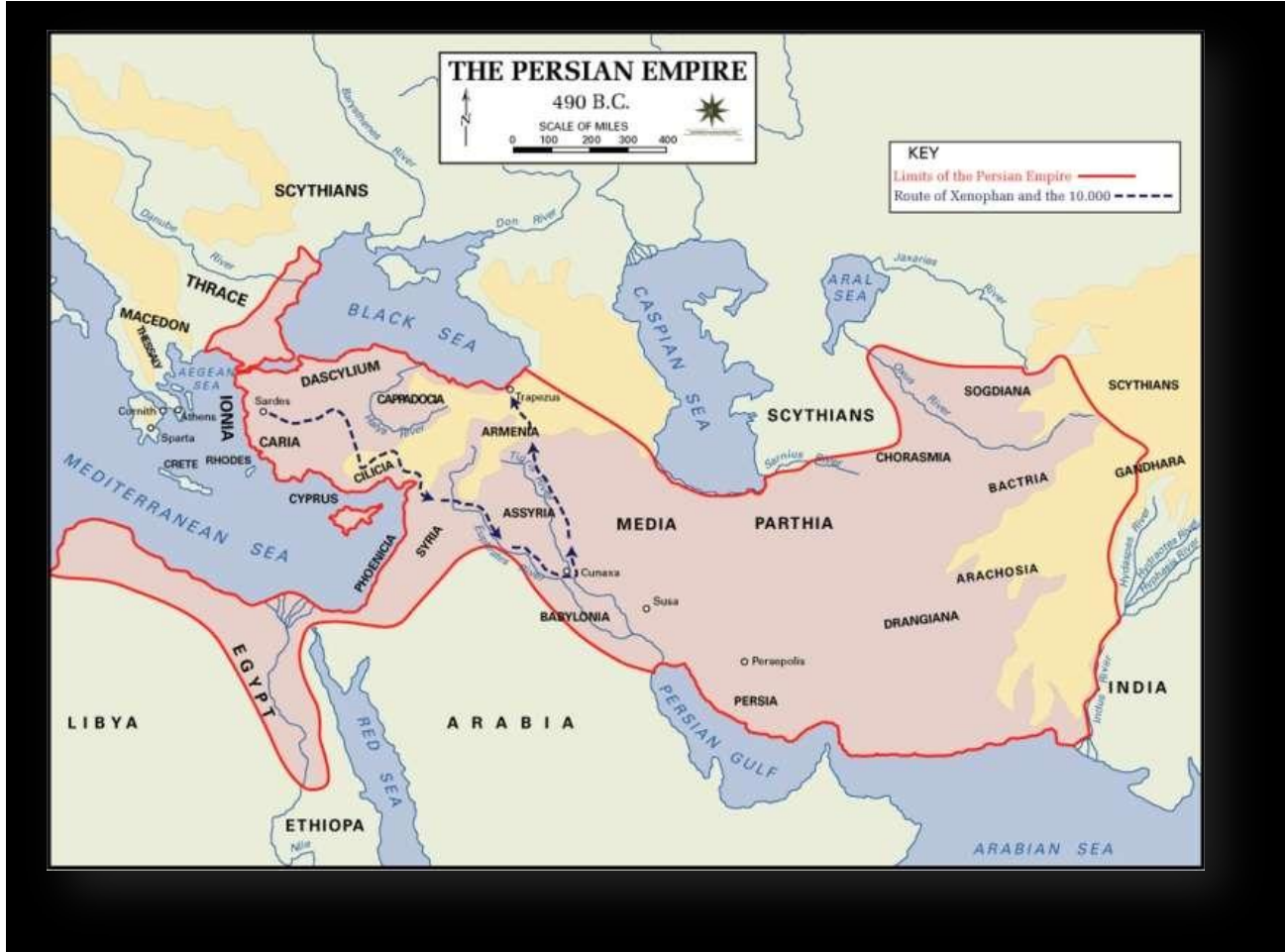
HARITA 4



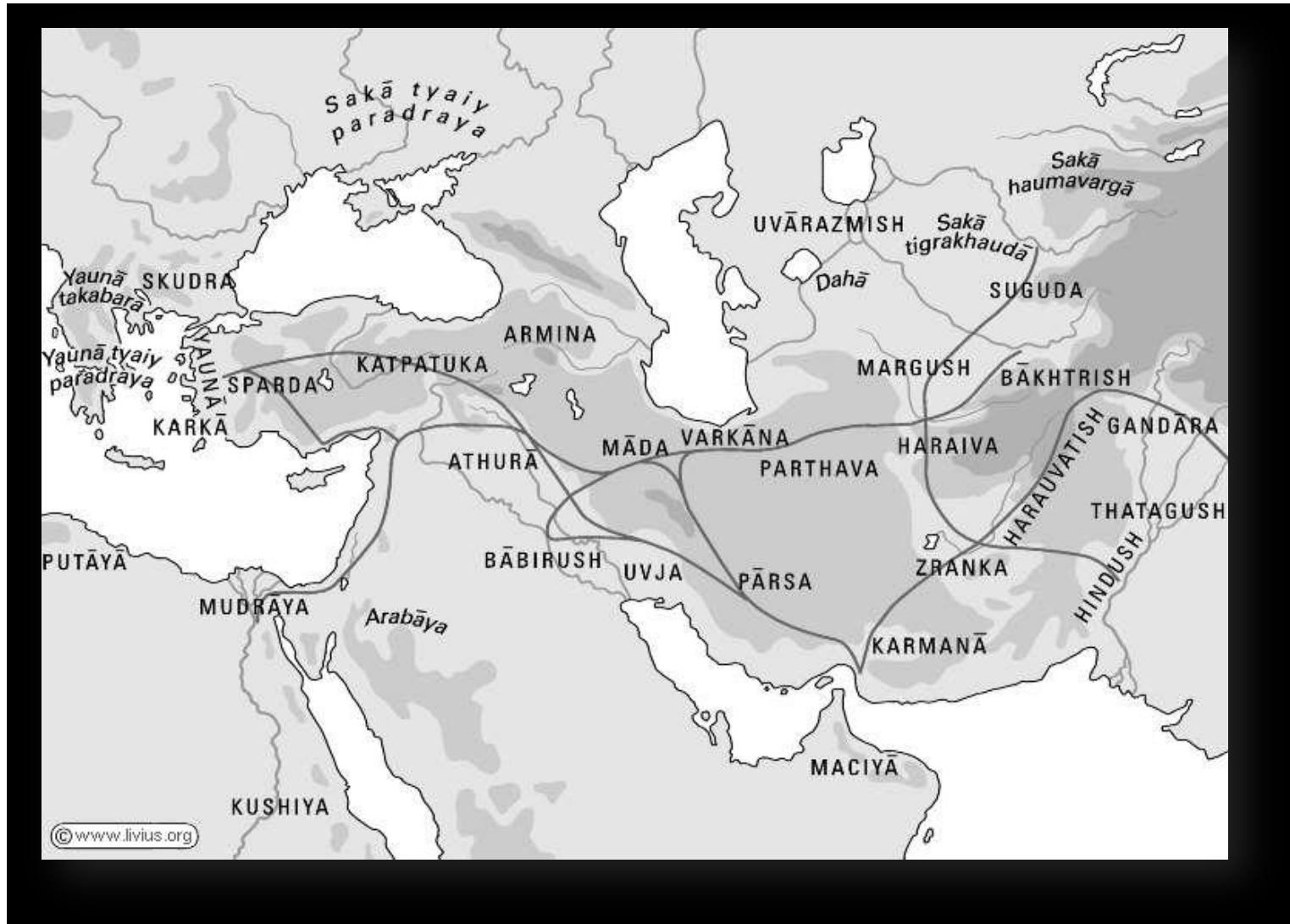
HARITA 5



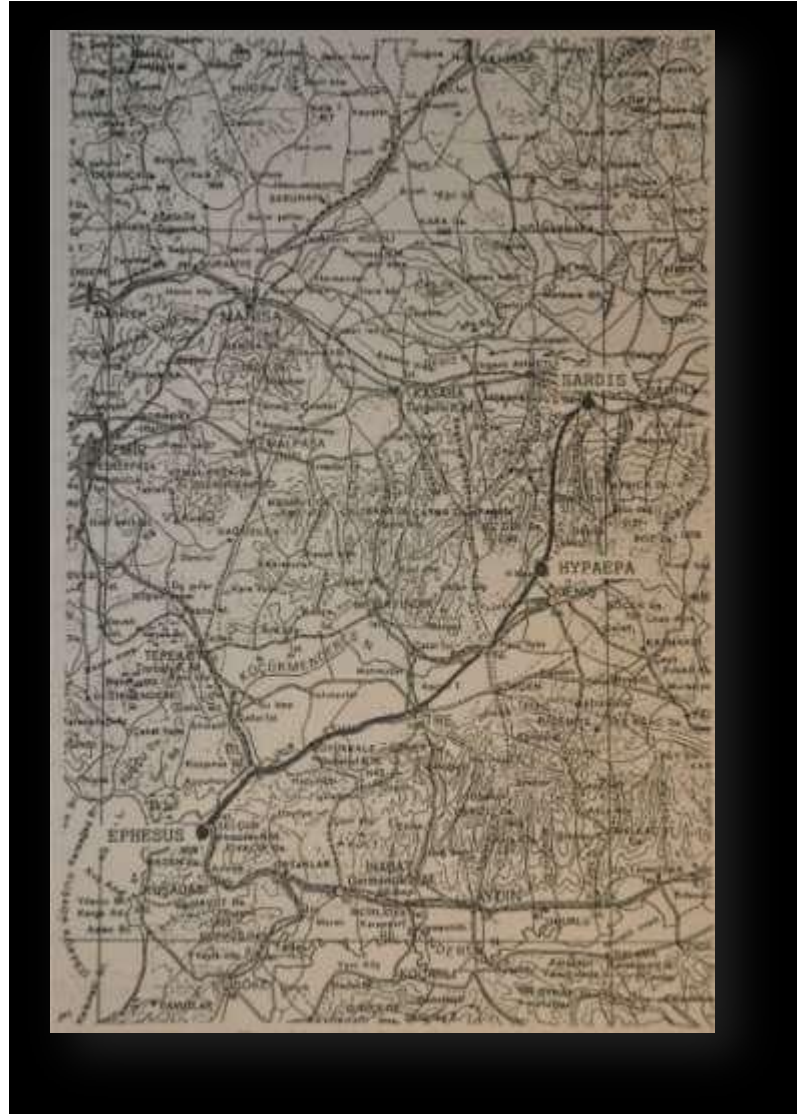
HARĪTA 6



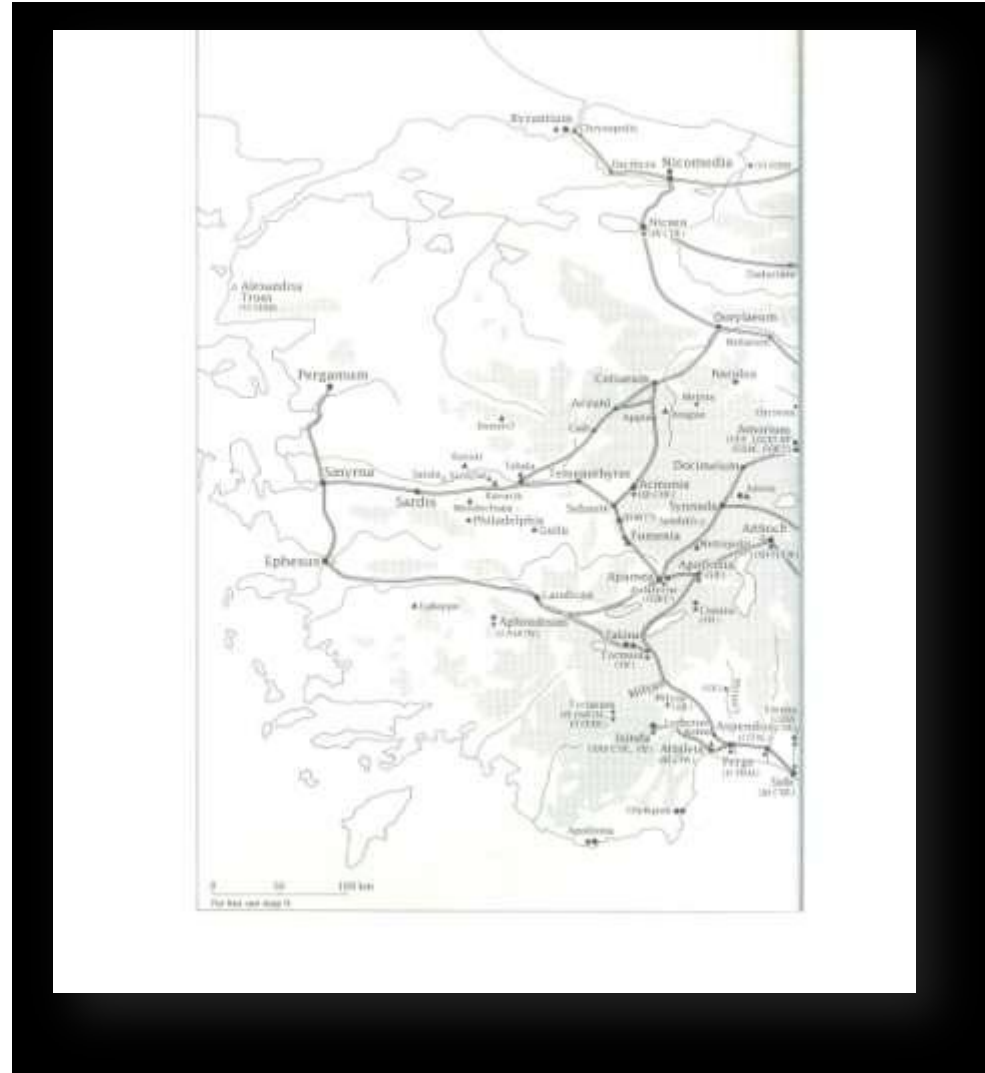
HARITA 7



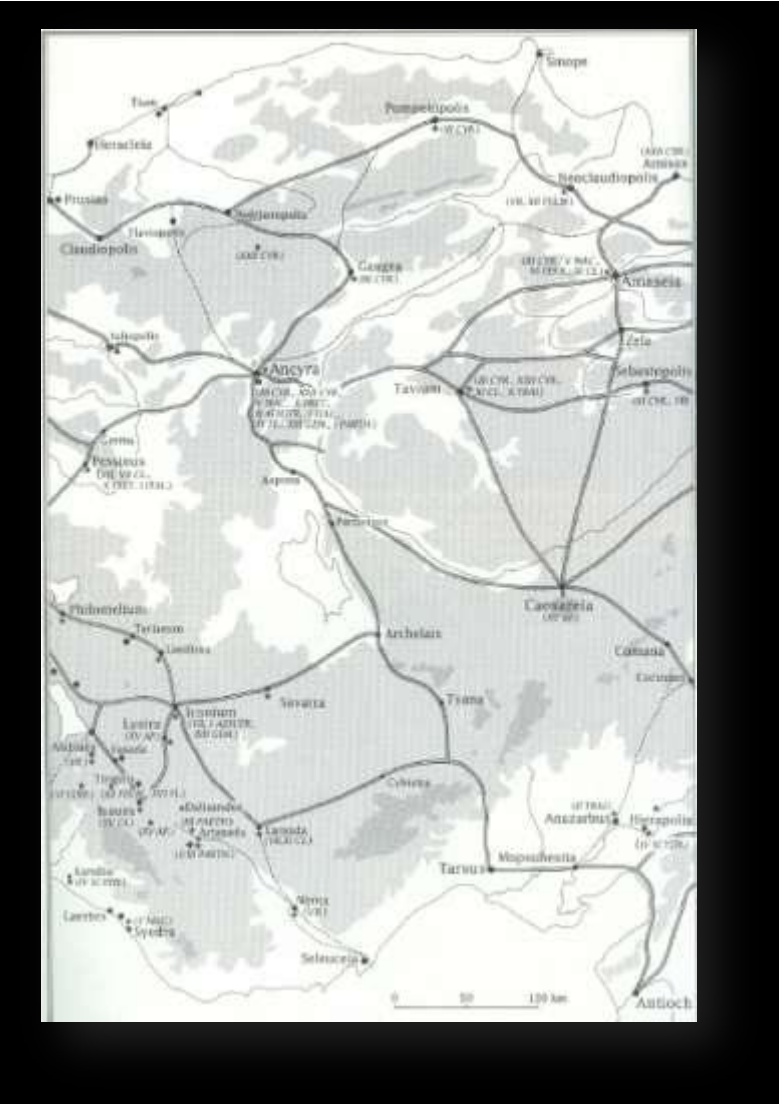
HARĪTA 8



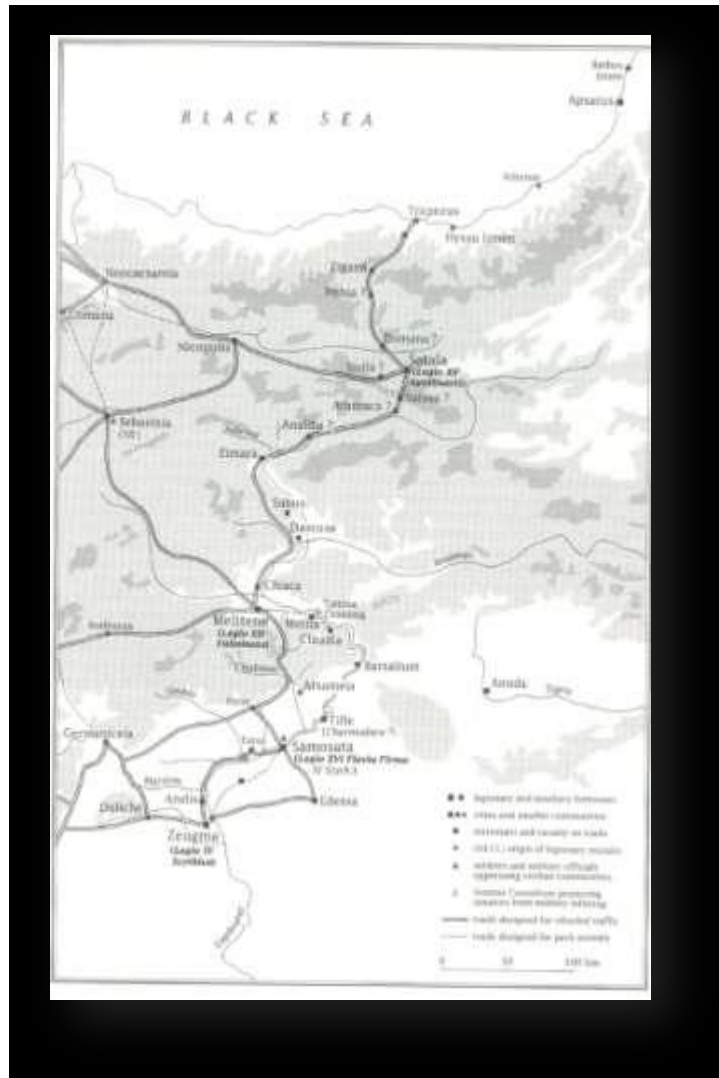
HARĪTA 10



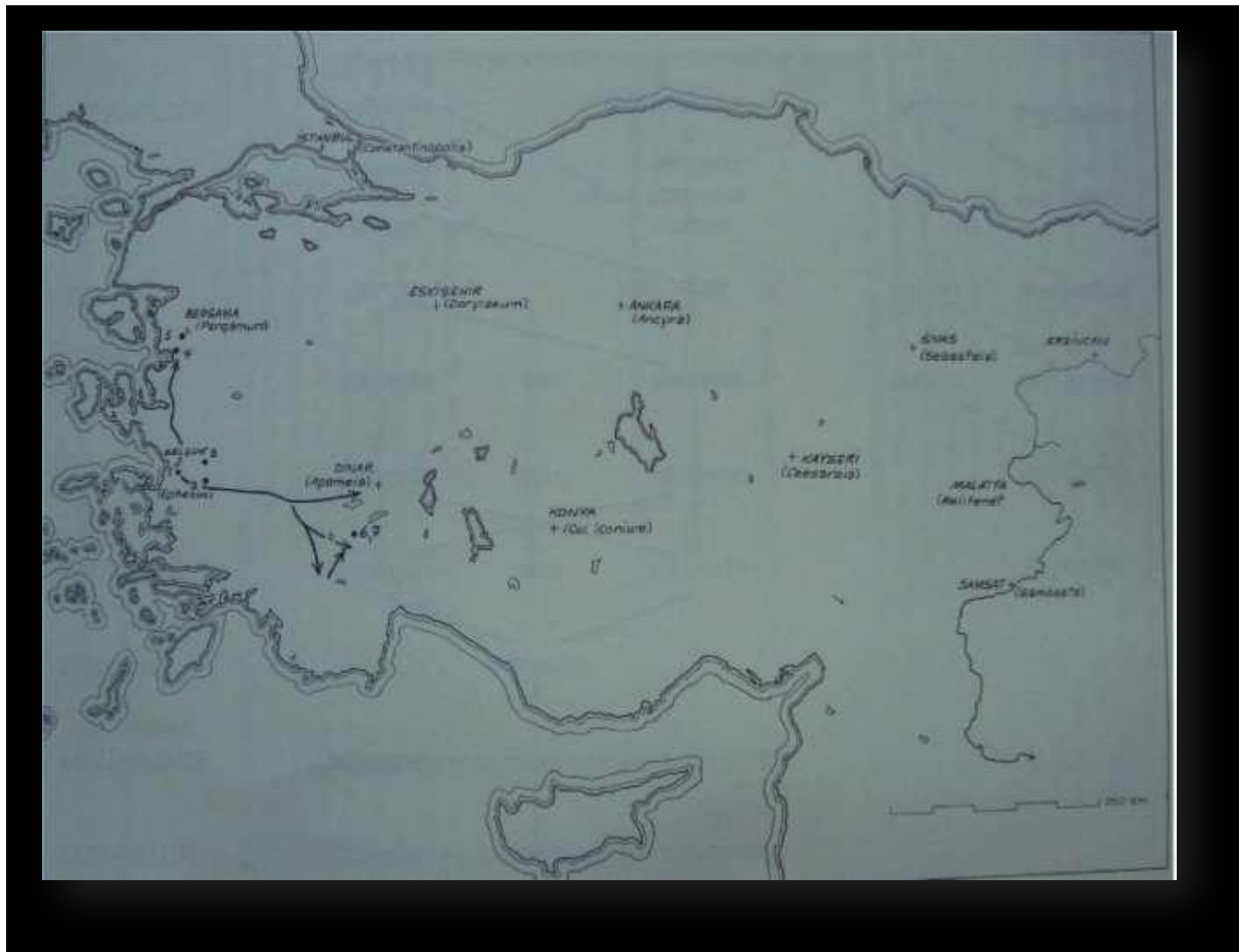
HARİTA 11



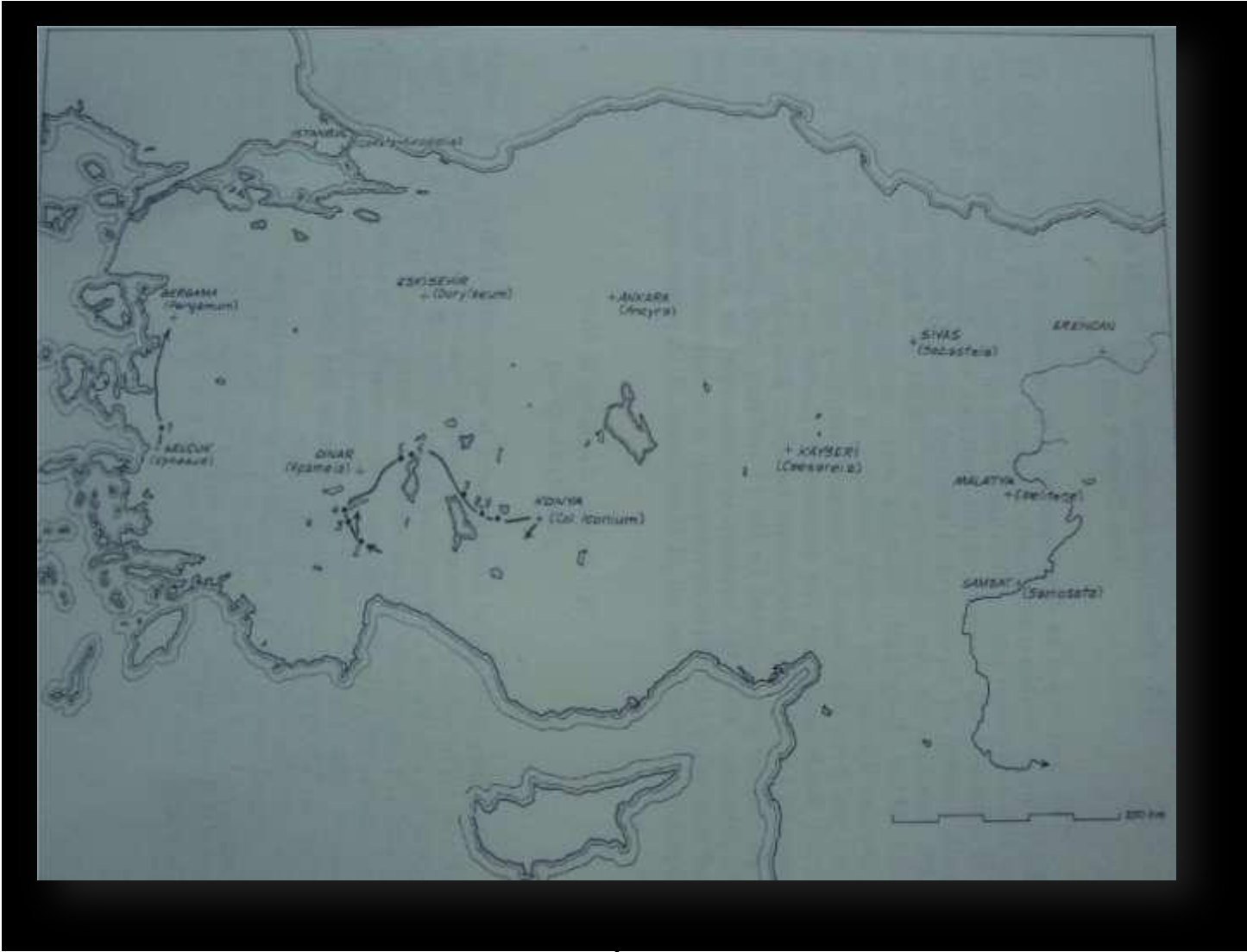
HARİTA 12



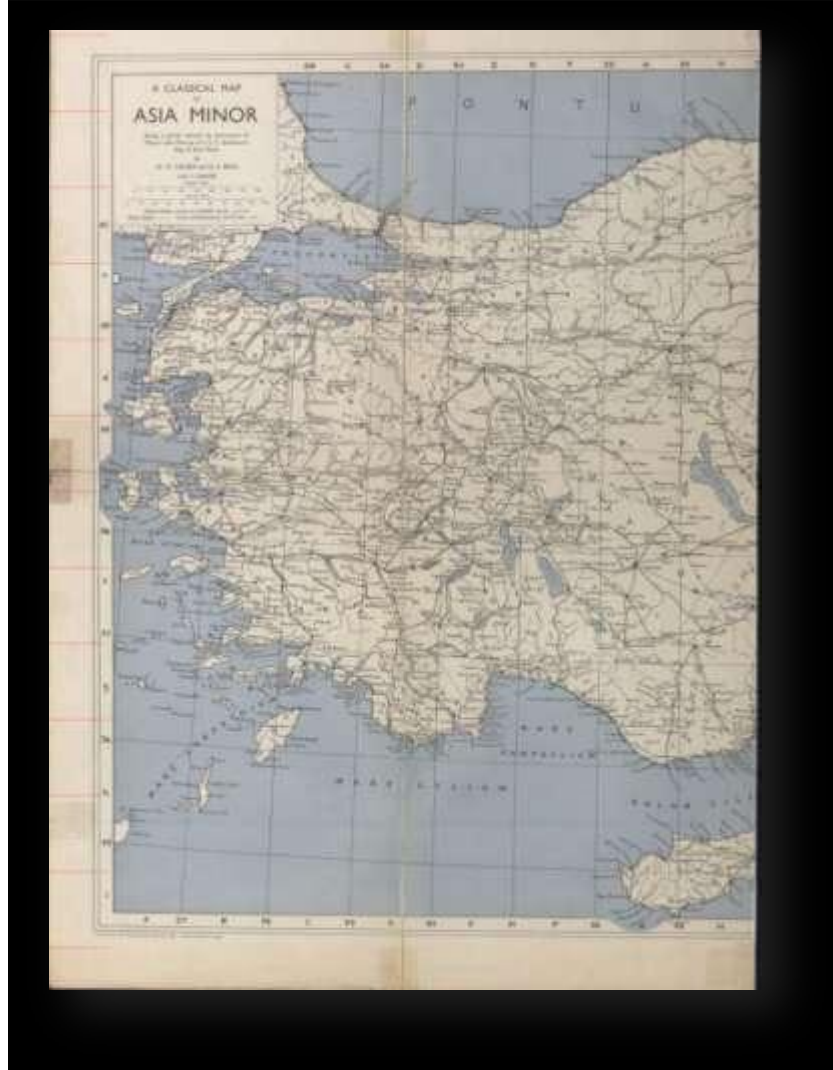
HARİTA 13



HARİTA 14



HARITA 15



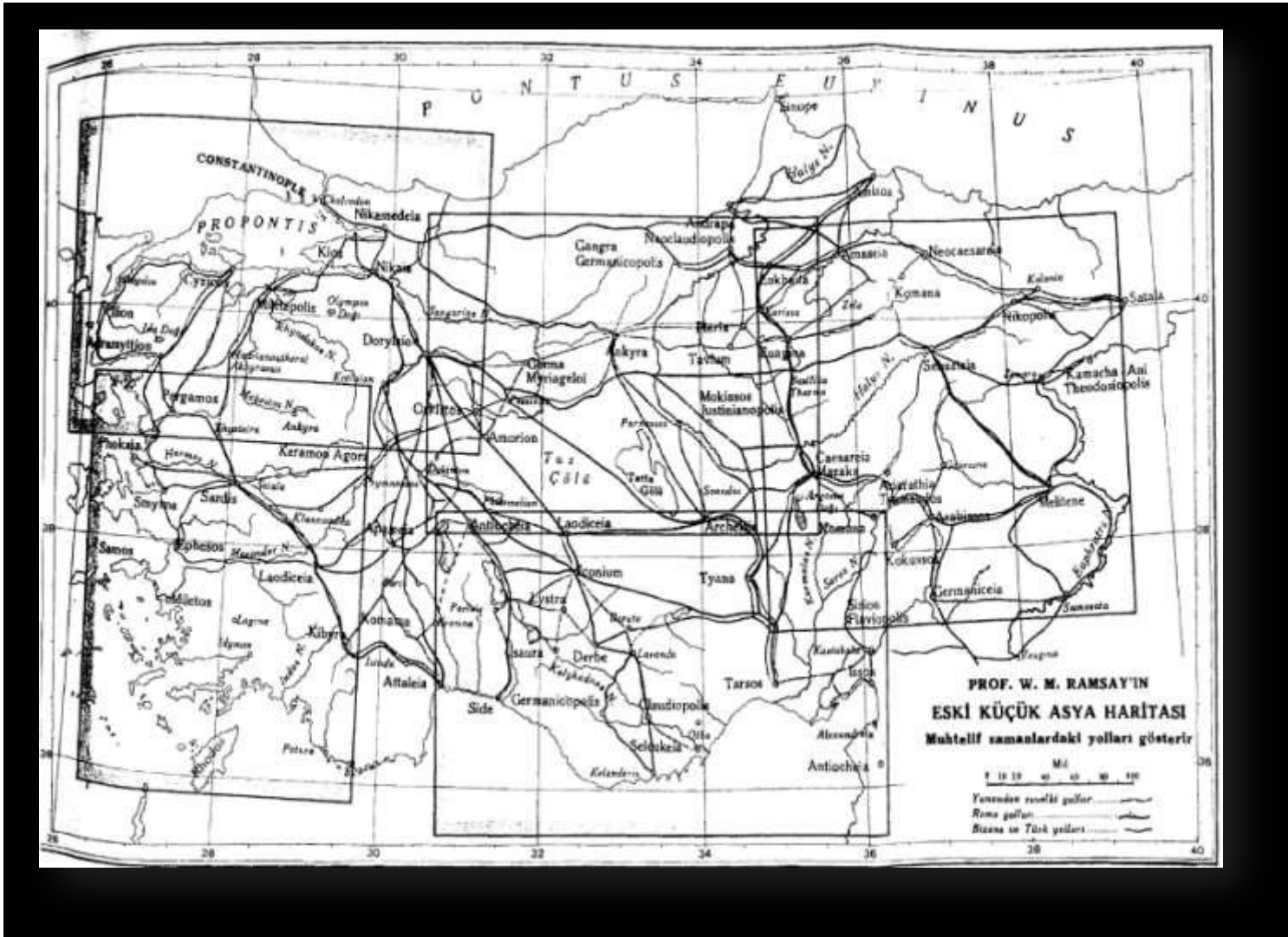
HARİTA 16



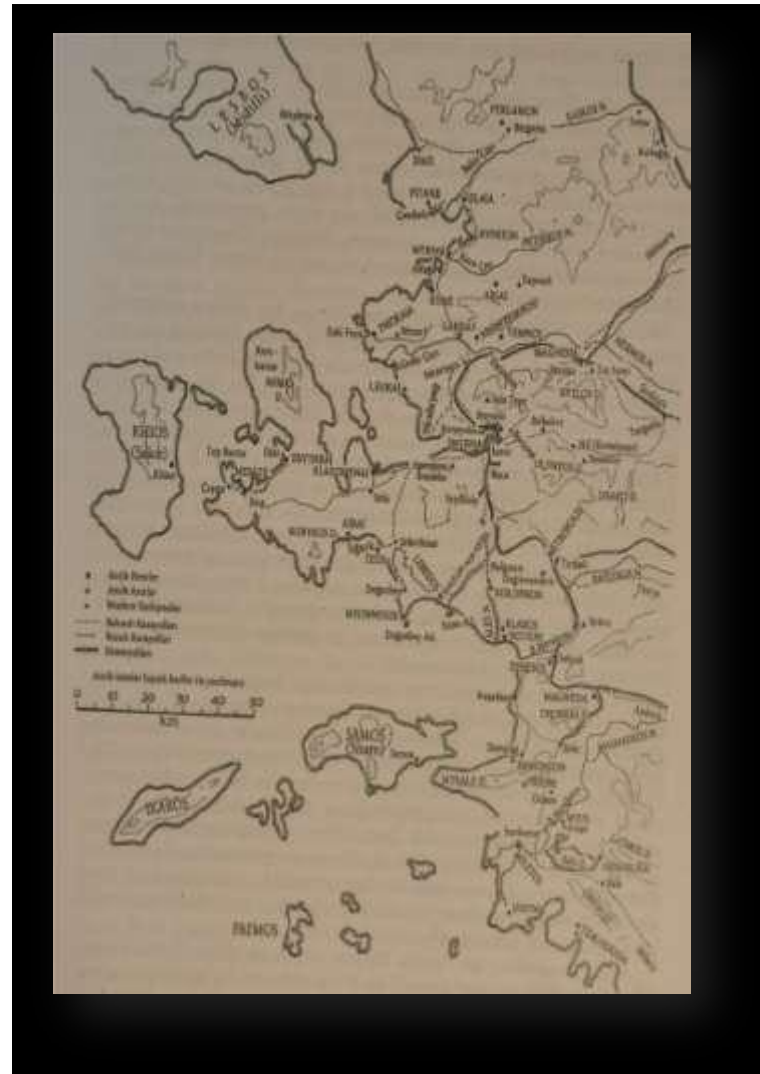
HARİTA 17



HARITA 18



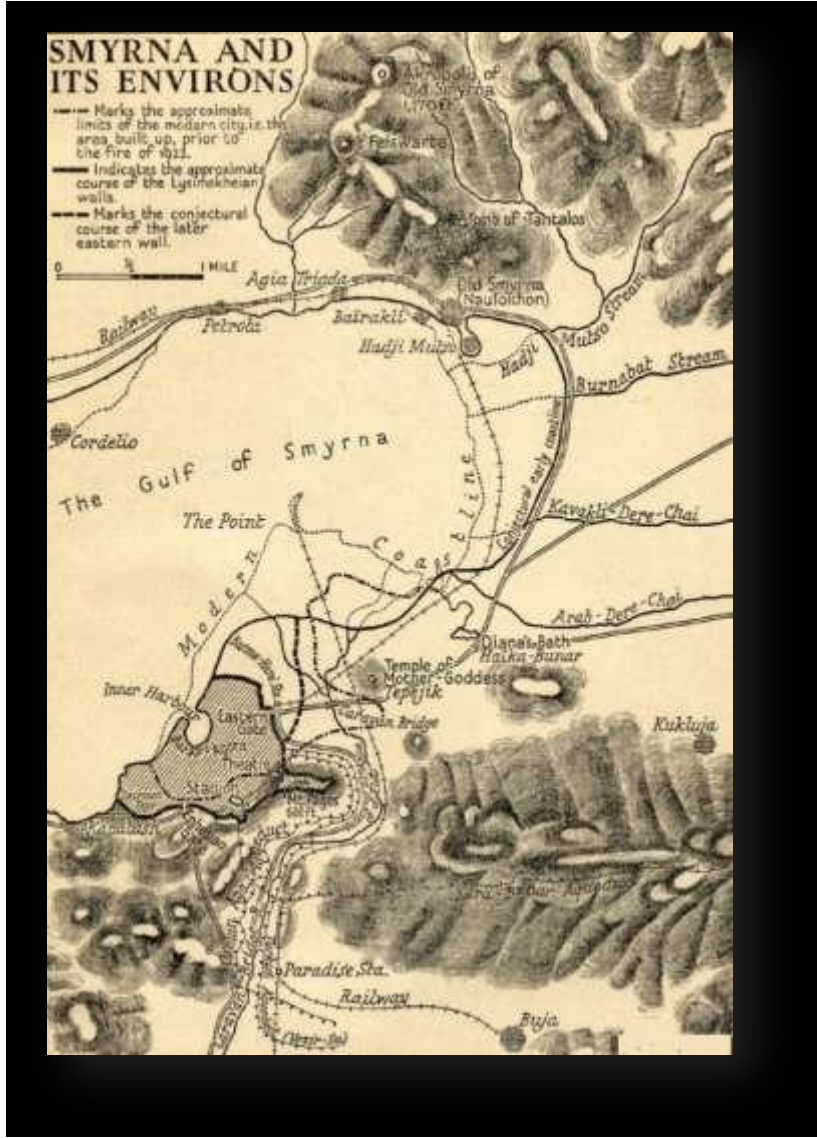
HARİTA 19



HARITA 20

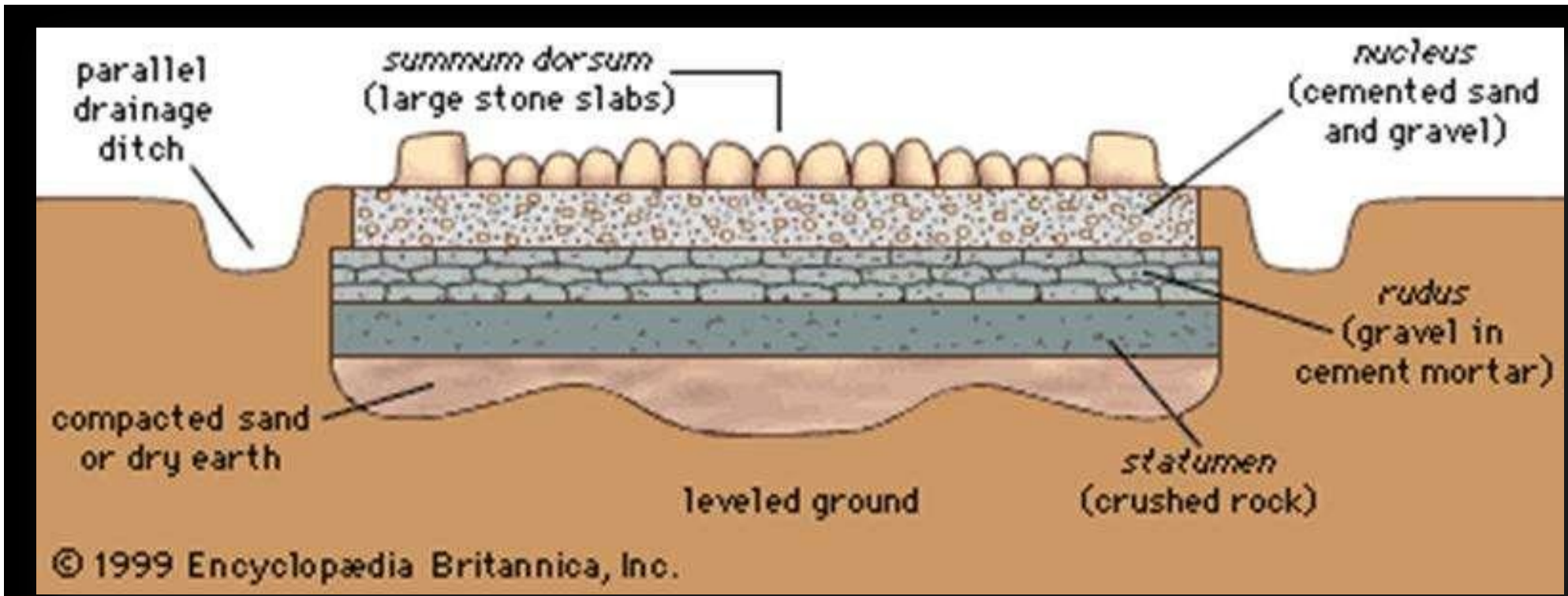


HARİTA 21

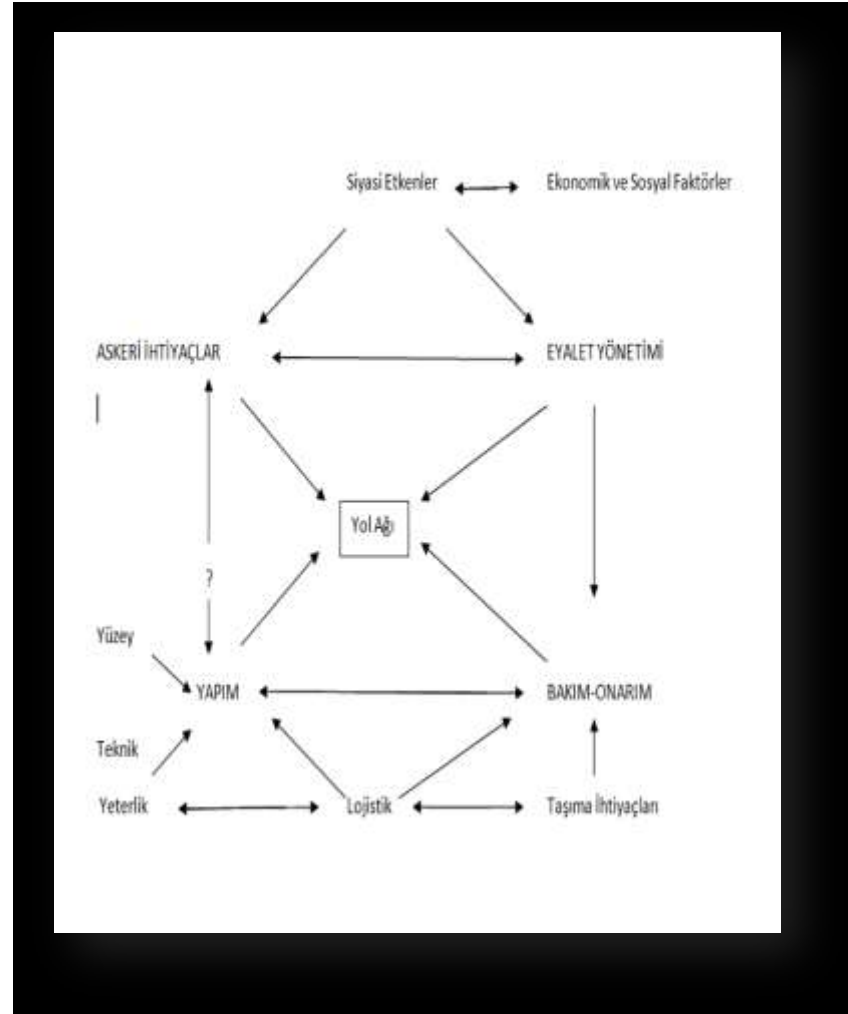


HARĪTA 22

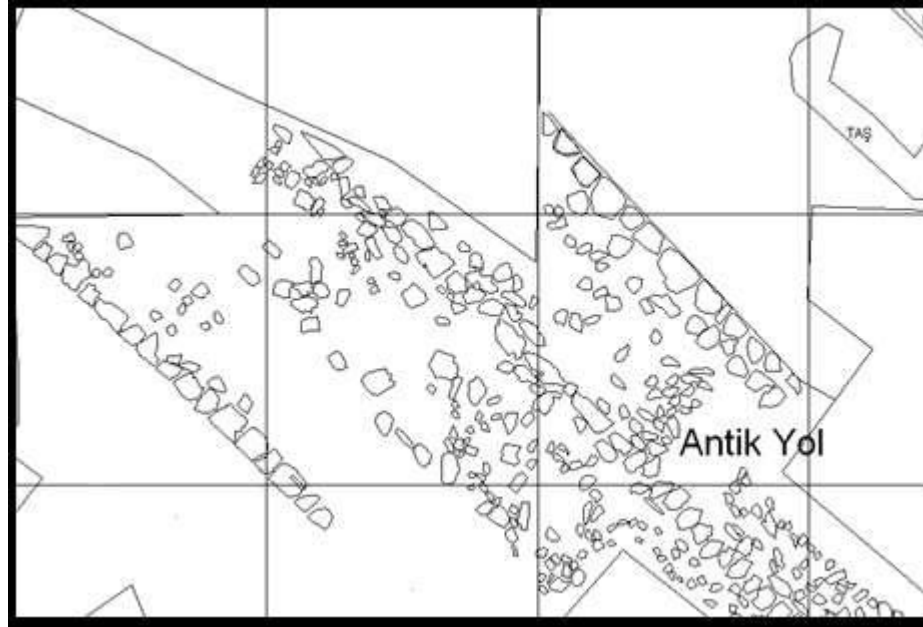
Şemalar



ŞEMA 1



ŞEMA 2



ŞEMA 3

RESİMLERİN LİSTESİ

Resim 1- Aristonikos İsyanı sırasında Aristonikos adına basılan sikke.

<http://88.218.128.7/DGIFILES/ProcessedMaterial/7760/JPG/EBBNCX00.JPG>

Resim 2- Roma Senatosu.

http://1.bp.blogspot.com/_us42Xd3265c/TLW1m3eiCzI/AAAAAAAAADk/RyZsQh3aJk/s1600/senatus+romainout+rome+tours.jpg

Resim 3- Pontus Kralı VI. Mithridates Eupator.

<http://www.smk.dk/typo3temp/pics/1a104fe45f.jpg>

Resim 4- Pontus Kralı VI. Mithridates Eupator betimli sikke.

<http://www.jstor.org/stable/311482?seq=55&Search=yes&searchText=mithridates&ist=hide&searchUri=%2Faction%2FdoAdvancedResults%3Fhp%3D25%26la%3D%26wc%3Don%26acc%3Don%26jtxsi%3D1%26jcpsi%3D1%26artsi%3D1%26q0%3Dmithridates%26f0%3Dal%26c0%3D%26ms%3Don%26pm%3Don%26sd%3D%26ed%3D%26jo%3D%26gw%3Djcp%26si%3D1&prevSearch=&item=5&ttl=9&returnArticleService=showArticle&>

Resim 5- Gnaeus Pompeius Magnus betimi portre.

<http://rogerviklund.files.wordpress.com/2011/01/pompeius.jpg>

Resim 6- Romalı diktatör Sulla betimi portre.

<http://antiquitatis.com/rome/biographies/images/Sulla.jpg>

Resim 7- Gaius Julius Caesar.

<http://www.glogster.com/media/1/3/61/74/3617496.jpg>

Resim 8- Asia Valisi Gnaeus Domitius Calvinus.

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/5/51/Syd_1358.jpg/300px-Syd_1358.jpg

Resim 9- Smyrna Valisi Gaius Trebonius.

http://profile.ak.fbcdn.net/hprofile-ak-snc4/161768_100002053166875_3334660_n.jpg

Resim 10- Marcus Antonius ve Kleopatra'yı betimler resim.

http://www.wondrousbenefitsofaloevera.com/sites/bwilson/files/Image/Lawrence_Alma-Tadema- Anthony and Cleopatra jpg.JPG

Resim 11- Roma İmparatoru Augustus, Prima Porta kopyası.

http://farm4.static.flickr.com/3154/3064447643_388faab94a.jpg

Resim 12- Roma İmparatoru Tiberius portresi.

http://farm4.static.flickr.com/3154/3064447643_388faab94a.jpg

Resim 13- Galatia Kralı Amyntas'ı betimler sikke.

<http://www.mlahanas.de/Greeks/Bios/AmyntasIII.jpg>

Resim 14- Bithynia Kralı IV. Nikomedes'i betimler sikke.

<http://www.anythinganywhere.com/commerce/coins/coinpics/ancg-bith-sg7276-1.jpg>

Resim 15- Kilikia Kapıları – Gülek Boğazı.

Cimok, 2008, Resim 297

Resim 16- Kilikia Kapıları – Gülek Boğazı.

Cimok, 2008, Resim 298.

Resim 17- Miliarium Aureum'un ilk yapıldığı dönemi betimler resim.

<http://www.celtiberia.net/imagftp/im516128625-ot5.jpg>

Resim 18- Miliarium Aureum'un şimdiki durumu.

<http://wapedia.mobi/thumb/d920507/en/fixed/470/352/RomaForoRomanoMiliariumAureum01.JPG?format=jpg>

Resim 19- Yolların tanrısı Terminus.

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/dd/Design_for_a_Stained_Glass_Window_with_Terminus%2C_by_Hans_Holbein_the_Younger.jpg

Resim 20- Via Appia.

<http://deepintoscripture.com/wp-content/uploads/2011/07/via-appia.jpg>

Resim 21- Pergamon'da Aşağı Agora'dan Yukarı Kent'e çıkan Hellenistik Dönem'den kalma yol. 5 m. genişliğindedir ve büyük bloklarla döşenmiştir.

Cimok, 2008, Resim 49

Resim 22- Pozantı Pelit Restoran'da bulunan miltaşları. Soldaki miltaşı İ.S 217'ye tarihlenmektedir. Latince yazıtta; İmparator Caesar Marcus Aurelius Severus Antoninus Pius, şanslı, Augustus, Parthlar'ın Briton'ların ve German'ların fatihi, baş rahip, 20. Kez tribunus olan vatanın babasının, yılların yıprattığı via Tauri'yi dağları düzleyipi taşları kırdığı, yolları genişletip köprüler yaptığı anlatılmaktadır. Cilicia Kapılarında 15 mil mesafe vermektedir. Son cümle Yunanca'da da tekrarlanmıştır. Yazıtta sözü edilen imparatorun Caracalla olduğu ve bu yol yapım ve onarım işlerini Parthia seferini düzenlerken yaptığı düşünülmektedir. Sağdaki miltaşı ise aslında Anahşa Kalesi'ne çıkan yolun başına dikilmiştir. Bu miltaşı; İmparator Severus'un torunu, Alexander Pius'un oğlu, Augustus, başrahip, talihli, fethedilemez olan, 10. Defa tribunus, 3 defa konsül olan, vatanın babası İmparator Caesar adına onun atadığı vali Aradius Paternus tarafından dikilmiştir. İ.S. 231'e tarihlenmektedir. İmparator Severus Alexander'ın İ.S. 231-233 yılları arasında Sasaniler üzerine sefer düzenlediği bilinmektedir.

Cimok, 2008, Resim 293-294.

Resim 23- Stadiasmus Patarensis anıtının tahmini rekonstrüksiyonu.

Şahin, Stadiasmus Patarensis, Likya Dönemi Yolları.

Resim 24- İzmir, Belkahve.

Resim 25- Ephesos'ta bulunan, M. Aquilius döneminden kalma miltaşı. Roma konsülü Manius Aquilius tarafından dikilen bilingual (Yunanca-Latince) miltaşı. "Ephesos'tan 5 mil" yazısı okunmaktadır. İ.Ö. 129-126'ya tarihlenmektedir. Roma dönemi miltaşlarının mantığı günümüz yol levhalarından farklıdır, bu yüzden bu miltaşında "Ephesos'a 5 mil" değil, "Ephesos'tan 5 mil" yazmaktadır. Bu miltaşı, Romalılar'ın Batı Anadolu'da oluşturduğu yol sistemi çerçevesinde dikilen ilk miltaşlarından biridir. Şu anda Ephesos'ta, Arkadian Caddesi üzerinde bulunmaktadır. Manius Aquilius döneminden günümüze yaklaşık bir düzine miltaşı kalmıştır.

Cimok, 2008, Resim 78.

Resim 26- Tmolos (Bozdağ) dağından Sardes'e giden yol.

Cimok, 2008, Resim 68.

Resim 27- Apameia'dan Eumenia'ya giden Roma yolu üzerinde bulunan, kim olduğu belli olmayan bir evliyanın türbesi.

Cimok, 2008, Resim 151.

Resim 28- Cimok, 2008, Resim 152.

Resim 29- Hierapolis'e güneydoğudan giren Roma dönemi yolu.

Cimok, 2008, Resim 134

Resim 30- Marsyas (Çine) Çayı üzerinde İnce Kemer olarak bilinen aquaduct.

Cimok, 2008, Resim 101.

Resim 31,32- Apameia'dan Eumenia'ya giden Roma dönemi yolu üzerinde bilinmeyen bir evliyanın türbesi. Tekrar kullanım göre miltaşından öğrendiğimize göre, yol 13. Fulminata Lejyonu askerleri eliyle, İ.S. yüzyılda yapılmıştır ve Apameia'dan 27 veya 33 Roma mili uzaklığındadır.

Cimok, 2008, Resim 151,152.

Resim 33: Aziz Paulos.

http://3.bp.blogspot.com/_GzK-S-WGeZ8/TBrVIX5pEkl/AAAAAADtU/fKvMFGO20Is/s1600/Saint-Paul.jpg

Resim 34- Konsül Manius Aquilius tarafından Side'de dikilen bilingual (Yunanca ve Latince) miltaşı. İ.Ö. 129-126 yıllarına tarihlenir. Miltaşı üzerine 331 Roma mili yazdığı söylenmektedir; 494 km. ye karşılık gelir ki bu da Pergamon ile Side arasındaki uzaklık kadardır.

Cimok, 2008, Resim 248.

Resim 35- Akçalar'dan Perge'nin kuzeybatısına uzanan via Sebaste.

Cimok, 2008, Resim 166.

Resim 36: Antalya yakınlarından geçen via Sebaste üzerinde bulunan Döşeme Boğazı'ndaki Anıtsal Giriş'in kalıntıları. Soldaki miltaşı in situ'dur ve üzerinde bulunan silinmiş yazıda;; Tanrı'nın oğlu, başrahip, 11. Defa konsül, 12 defa atanmış olan, 15 defa imparator olarak selamlanan, 18. Defa tribunus olan İmparator Caesar Augustus'un Via Sebaste'yi yaptığı, kendisinin görevlendirdiği legatus pro proatore Cornutus Aquila'nın ise bu yolun denetimini gerçekleştirdiği anlatılmaktadır. 139 Roma mili yazısı görülmektedir. Bu mesafe anayolun başlangıç noktası olan Pisidia Antiocheia'sından itibaren olmalıdır. Bu yer olasılıkla Pisida ve Pamphylia arasında sınırı oluşturmaktadır ve bir durak işlevi görmektedir. Anayol, sarnıç ve lahitlerle çevrelenmiştir.

Cimok, 2008, Resim 178.

Resim 37: Cotieum-Aizanoi hattında bulunan Dereköy'ün batısından geçen Roma yolu.

Cimok, 2008, Resim 74.

Resim 38: Tabula Peutingeriana.

Hollanda Arkeoloji Enstitüsü Arşivi'nden.

Resim 39: Buruncuk'dan Larissa'ya uzanan yol. Aelius Aristeides'in, Smyrna-Pergamon yolcuğu sırasında uğradığı hanlardan birinin burada bulunduğu düşünülmektedir.

Cimok, 2008, Resim 57.

Resim 40: Yanıkköy – Neontheikos arasında uzanan hat.

Cimok, 2008, Resim 58.

Resim 41: 2011 yılında İzmir Arkeoloji Müzesi Başkanlığınca yapılan İzmir-Aliğa tarafındaki kurtarma kazılarında ortaya çıkarılan yol.

Erdal Korkmaz arşivi.

Resim 42: Söz konusu kazıda ortaya çıkarılan yol kesitinde ele geçen sikkelerden örnekler.

Erdal Korkmaz arşivi.

Resim 43: Söz konusu kazıda ortaya çıkarılan yolun kesiti.

Resim 44: Söz konusu kazıda ortaya çıkarılan yolun kesiti.

Resim 45: İzmir'in havadan çekilmiş bir fotoğrafı üzerinde Antik Roma Yolu'nun belirtilmesi.

HARİTALARIN LİSTESİ

HARİTA 1: Pergamon Krallığı'nın Roma İmparatorluğu'na miras bırakıldığı durumu gösteren harita.

http://www.pergamena.net/images/resources/timeline/content/pergamon_lrg.jpg

HARİTA 2: Roma İmparatorluğu'nun ulaştığı en geniş sınırları gösteren harita.

http://fc09.deviantart.net/fs38/f/2008/332/4/f/Alternate_Roman_Empire_by_Kurar_un.png

HARİTA 3: Roma İmparatorluğu ve Mithridates'in Anadolu'daki siyasi durumunu gösteren harita.

<http://imageshack.us/photo/my-images/33/asiaminor90bc.jpg/sr=1>

HARİTA 4: İ.Ö. 14 yılında Roma İmparatorluğunun idari durumunu gösteren harita.

<http://sitemaker.umich.edu/mladjov/files/romana14ad.jpg>

HARİTA 5: Caesaria-Melitene coğrafi haritası.

Richard J. A. TALBERT, Barrington Atlas Of The Greek And Roman World.

HARİTA 6: Pers İmparatorluğu'nu gösteren harita.

<http://sitemaker.umich.edu/mladjov/files/persia500nbc.jpg>

HARİTA 7: Xerxes ve Onbinlerin Yolculuğunu gösteren harita.

<http://www.american-buddha.com/scientology.xenophon2.gif>

HARİTA 8: Kral Yolu'nu gösteren harita.

http://www.livius.org/a/1/maps/royal_road.gif

HARİTA 9: Hadrianus Dönemi'nde Roma İmparatorluğu genel yol ağını gösteren harita.

<http://www.sarahwoodbury.com/wp-content/uploads/2011/04/Roman-Empire-125-AD.jpg>

HARİTA 10: Smyrna-Sardes yolunu gösteren harita

D. French, Pre- And Early- Roman Roads of Asia Minor.

HARİTA 11: Batı Anadolu'da Roma askerî varlığını ve yol güzergâhlarını gösteren harita.

S. Mitchell, Anatolia: Land, Men and Gods in Asia Minor; Volume 1: The Celts and the Impact of the Roman Rule.

HARİTA 12: Kuzey, Orta ve Güney Anadolu'da Roma askerî varlığını ve yol güzergâhlarını gösteren harita.

S. Mitchell, *Anatolia: Land, Men and Gods in Asia Minor; Volume 1: The Celts and the Impact of the Roman Rule.*

HARİTA 13: Kuzeydoğu, Doğu ve Güneydoğu Anadolu'da Roma askerî varlığını ve yol güzergâhlarını gösteren harita.

S. Mitchell, *Anatolia: Land, Men and Gods in Asia Minor; Volume 1: The Celts and the Impact of the Roman Rule.*

HARİTA 14: Anadolu'da Roma Cumhuriyet Dönemi'nde dikilen miltaşlarının yerlerini gösteren harita.

D. French, *The Roman Road System of Asia Minor; Aufstieg und Niedergang der Römischen Welt, Geschichte und Kultur Roms im Spiegel Neueren Forschung, II.*

HARİTA 15: Anadolu'da Augustus Dönemi'nde dikilen miltaşlarının yerini gösteren harita.

D. French, *The Roman Road System of Asia Minor; Aufstieg und Niedergang der Römischen Welt, Geschichte und Kultur Roms im Spiegel Neueren Forschung, II.*

HARİTA 16: Anadolu'daki yolları ve yol ağlarını gösteren ayrıntılı harita.

G. Bean ve W.M. Calder, *A Classical Map of Asia Minor.*

HARİTA 17: Aziz Paulus'un İkinci Kutsal Yolculuğu sırasına izlediği düşünülen güzergahı gösteren harita.

R. Körpe, *Son Arkeolojik Bulgular Işığında Aziz Paulus'un İkinci Kutsal Görev Gezisinde Troas Yolculuğu, Seleucia ad Calycadnum, Sayı 1.*

: Aziz Paulus'un İkinci Kutsal Yolculuğu sırasına izlediği düşünülen güzergahı gösteren harita.

R. Körpe, *Son Arkeolojik Bulgular Işığında Aziz Paulus'un İkinci Kutsal Görev Gezisinde Troas Yolculuğu, Seleucia ad Calycadnum, Sayı 1.*

HARİTA 18: Aziz Paulus'un kutsal yolculukları sırasında Batı Anadolu'da geçtiği düşünülen güzergâhı gösteren harita.

http://www.loyolapress.com/assets/year-st-paul/a_map_orig3.gif

HARİTA 19: Anadolu'daki çeşitli dönemlerdeki yolları gösteren harita.

W.M. Ramsay, *Küçük Asya'nın Tarihi ve Coğrafyası.*

HARİTA 20: Batı Anadolu'daki antik yolları ve yol hatlarını gösteren harita.

G. Bean, Eski Çağ'da Ege Bölgesi.

HARİTA 21: Anadolu'da Bizans Dönemi yollarını gösteren harita.

J. Haldon, The Fall of Constantinople, The Ottoman Conquest of Byzantium.

HARİTA 22: Smyrna ve Çevresini gösteren harita.

C.J. Cadoux, İlkçağ'da İzmir, Kentin, Eski Çağlardan İ.S. 324'e Kadar Tarihi.

HARİTA 23: Smyrna Körfezi'ni gösteren harita.

C.J. Cadoux, İlkçağ'da İzmir, Kentin, Eski Çağlardan İ.S. 324'e Kadar Tarihi.

Şemaların Listesi

Şema 1: Roma İmparatorluğu'nda yapılan yolların yapım malzemelerini ve aşamalarını gösteren şema.

http://glenway.net/Students/Matthew/Reflection/Ancient%20Rome_files/image003.jpg

Şema 2: Yol ağlarının gelişiminde etkenler arası ilişkiyi açıklayan şema.

D. French, The Roman Road System of Asia Minor; Aufstieg und Niedergang der Römischen Welt, Geschichte und Kultur Roms im Spiegel Neueren Forshung, II. kaynağından yararlanarak çizilmiştir.

Şema 3: İzmir Arkeoloji Müzesi başkanlığınca yürütülen İzmir-İzmirli bölgesindeki kurtarma kazısı sırasında açığa çıkarılan kuzey yolunu gösteren şema.

Erdal Korkmaz arşivi.