

ANADOLU'DAKİ BİR GRUP ANTİK ROMA YOLU

A GROUP OF ANCIENT ROMAN ROADS IN ANATOLIA

ГРУППА ДРЕВНИХ РИМСКИХ ДОРОГ В АЗИИ (АНАТОЛИИ)

Sinan ALTUN*

ÖZ

Yollarıyla ünlü olan Roma İmparatorluğu, ulaşım için önceliği her zaman deniz taşımacılığına vermiştir. Bunun başlıca nedeni, ilkin maliyet, daha sonra ise kara yoluyla ulaşımına kıyasla kolaylıktır. Ayrıca fazla miktarda ürünü tek seferde nakletmeyi de olası kılmaktadır. Ancak, deniz taşımacılığı mevsim koşullarıyla paralel kullanım sağlamaktadır. Bunun yanı sıra iç kesimlerde de çok sayıda yerleşim bulunmaktadır ve bunların da gereksinimlerini karşılamak gerekmektedir. Bu durumda kaçınılmaz olarak kara ulaşımı tercih edilmektedir. Antik dönemde kentler arasında bulunan karasal bağlantıların varlığı, İ.Ö. 7. yüzyıldan itibaren ele geçen destekleyici materyal kanıtlar sayesinde bilinmektedir. Roma İmparatorluğu'nu büyük hale getiren siyasi, mimari ve ticari etkenler belirleyicidir fakat bu etkenler yanında, yönetimin imparatorluk çapında uyguladığı yol politikası da imparatorluğun büyümesi ve büyüklüğünü koruması noktasında önemli role sahiptir. Asya ile Avrupa arasında doğal bir köprü işlevi gören Anadolu, Roma İmparatorluğu tarafından, bu topraklarda Roma egemenliğinin kurulması ve sürdürülmesi kapsamında kimi zaman sıfırdan inşa edilerek kimi zaman ise halihazırdaki yolların olabildiğince ve elbette ihtiyaca yönelik olarak bakım/onarım ve tamiri çalışmalarının yapılması yoluyla kontrol altında tutulmak istenmiştir. Buna yönelik uygulamalar da Roma'nın görevlendirdiği valiler eliyle gerçekleştirilmiştir. Bunlardan en bilineni Asia'daki miltaşlarında adına en sık rastlanılan kişi Asia legatusu Manius Aquillius'tur. Anadolu'nun kuzeyinde, ortasında ve doğusunda bulunan çeşitli yollar öncelikle askeri nedenler göz önünde bulundurularak yapılmıştır. Bu inşa süreci, İmparator Augustus ile başlamış ve Flaviuslar hanedanı ile en üst noktasına ulaşmıştır. Bu yol politikasına bir bakış atmaya çalışan bu makalede, bölgeler bazında Anadolu'daki Roma yolları ele alınmaya çalışılmıştır. Asia'da Via Sebaste imparatorluk eliyle biçimlendirilen ve adlandırılan iki önemli yolu içerir. Roma kentinden başlayıp, Perinthos'a kadar uzanan Via Egnatia ise inşa edildiği tarihte, Roma İmparatorluğu tarafından İtalya dışında yapılan ilk büyük yol olarak öne çıkmaktadır. Anadolu'daki antik yol kalıntılarının ardından en önemli veriyi miltaşlarının oluşturduğunu söylemek doğru sayılır; zira miltaşları, yol konusundaki tarihleme ve seyir açısından önemli veriler vermektedir.

Anahtar Kelimeler: Roma Yolları, Anadolu, Güzergâh, Manius Aquillius, via Sebaste, via

* **ORCID:** [0000-0002-6788-5056](https://orcid.org/0000-0002-6788-5056), Dr. Öğr. Üyesi, Iğdır Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü, sinan.altun@igdir.edu.tr

Kaynak Gösterim / Citation / Цитата:

Anadolu'daki Bir Grup Antik Roma Yolu

Egnatia.

ABSTRACT

The Roman Empire, famous for its roads, always prioritized maritime transportation for travel. The primary reason for this was first the cost and then the ease of sea transport compared to land transportation. Additionally, it made it possible to carry large quantities of goods at once. However, maritime transportation was dependent on seasonal conditions. Moreover, there were many settlements in inland regions, and their needs had to be met. In such cases, land transportation inevitably became the preferred method. The presence of land connections between cities in antiquity is known thanks to material evidence dating back to the 7th century BC. Political, architectural, and commercial factors were decisive in making the Roman Empire great, but alongside these factors, the road policy implemented across the empire by the administration also played a significant role in the empire's expansion and in maintaining its greatness. Anatolia, acting as a natural bridge between Asia and Europe, was kept under control by the Roman Empire through the construction of new roads from scratch and the repair and maintenance of existing roads, as needed, to establish and maintain Roman dominance over these lands. These actions were carried out by governors appointed by Rome. One of the most famous among them was Manius Aquillius, the Asia legate, whose name frequently appears on milestones in Asia. Various roads in the northern, central, and eastern parts of Anatolia were primarily built for military reasons. This construction process began with Emperor Augustus and reached its peak under the Flavian dynasty. This article aims to provide a glimpse into this road policy by examining Roman roads in Anatolia on a regional basis. In Asia, the Via Sebaste includes two important roads shaped and named by the empire. The Via Egnatia, which starts from the city of Rome and extends to Perinthos, stands out as the first major road built outside of Italy by the Roman Empire at the time of its construction. After the ancient road remains in Anatolia, milestones provide the most important data, as they offer significant insights into the dating and routes of these roads.

Keywords: Roman Roads, Anatolia, Route, Manius Aquillius, Via Sebaste, Via Egnatia.

АННОТАЦИЯ

Римская империя, знаменитая своими дорогами, всегда отдавала приоритет морским перевозкам. Основная причина этого заключалась, прежде всего, в стоимости, а затем в удобстве морских перевозок по сравнению с наземными. Кроме того, морской транспорт позволял перевозить большое количество товаров за один раз. Однако морские перевозки зависели от сезонных условий. Кроме того, во внутренних районах находилось множество поселений, потребности которых также необходимо было удовлетворять. В этих случаях неизбежно предпочитался наземный транспорт. О существовании сухопутных связей между городами в античности известно благодаря материальным свидетельствам, начиная с VII века до н.э. Политические, архитектурные и коммерческие факторы были решающими в становлении величия Римской империи, однако наряду с ними важную роль в расширении и поддержании ее величия играла политика дорог, проводимая императорской властью по всей империи. Анатолия, служившая естественным мостом между Азией и Европой, была взята под контроль Римской империей путем строительства новых дорог с нуля, а также проведения ремонта и восстановления уже существующих дорог в соответствии с необходимостью, что позволило римлянам установить и поддерживать свое господство на этих землях. Эти работы выполнялись через наместников, назначаемых Римом. Одним из самых известных среди них был Маний

Аквилий, чье имя часто встречается на милевых столбах в Азии. Различные дороги на севере, в центре и на востоке Анатолии были построены прежде всего по военным причинам. Этот процесс строительства начался с императора Августа и достиг своей вершины при династии Флавиев. В этой статье предпринимается попытка рассмотреть эту политику дорог на примере дорог Рима в Анатолии. В Азии Via Sebaste включает два важных пути, определенных и названных империей. Via Egnatia, начинающаяся от города Рим и простирающаяся до Перинфа, выделяется как первая крупная дорога, построенная Римской империей за пределами Италии на момент ее строительства. После сохранившихся остатков древних дорог в Анатолии важнейшие данные предоставляют милевые столбы, так как они дают важную информацию о датировке и маршрутах этих дорог. **Ключевые слова:** Римские дороги, Анатолия, маршрут, Маний Аквилий, Via Sebaste, Via Egnatia.

Giriş

Anadolu'daki Roma İmparatorluğu dönemine tarihlenen yol ağı oldukça gelişmiş ve stratejik öneme sahipti. Roma İmparatorluğu'nun çok sayıda bölge ve eyaletinin birbirleriyle bağlantısını sağlayan bu yol ağı, orduların taşınması, ticaret ve idari işlerin yürütülmesi için kullanılıyordu.

Anadolu'daki bazı önemli Roma yolları şu şekilde listelenebilir:

1. **Via Egnatia:** Bu yol, Roma İmparatorluğu'nun Balkanlar üzerinden Khalkedon ve Thessaloniki'ye kadar uzanan ana yoluydu. Anadolu'daki en önemli kollarından biri Via Egnatia'yı Yunanistan'a bağlayan yoldur.
2. **Via Sebaste:** Bu yol, Byzantium'dan doğuya, Nicomedia (bugünkü İzmit) ve Bursa'ya kadar uzanıyordu. Anadolu'nun önemli ticaret yollarından biridir.
3. **Via Pontica:** Marmara Bölgesi'nde, İstanbul'u Trakya'ya bağlayan bir yol olarak kullanılmaktadır. Traianus döneminde inşa edilmiştir.
4. **Via Traiana:** Bu yol, Anadolu'da Smyrna ve Antakya Antiocheia arasında uzanıyordu. Bu yol, Doğu Akdeniz kıyısındaki önemli ticaret ve askeri yollar arasındaydı.

Çalışmanın kısımlara ayrılmasındaki temel sebep, yolların belirli bir güzergâhı takip etmesi nedeniyle, bütünü kapsayan durumun korunarak ele alınmaya çalışılmasıdır. Anadolu'daki antik yol kalıntılarının ardından en önemli veriyi miltaşlarının oluşturduğunu söylemekte fayda vardır; zira miltaşları, yol konusundaki tarihlendirme ve seyir açısından önemli bilgiler vermektedir. Bu bilgiler sayesinde özellikle imparatorların ve Roma devlet görevlilerinin şehirleşme düzeyi yüksek kentlerde teşvik ve düzenleme işlerine birçok defa müdahale ettiği görülmektedir. Buna karşın bu teşvik ve düzenleme işleri günümüz hizmet politikasından farklıdır. Örneğin Roma İmparatorluğu, bütün yerleşimlere yol ve su hizmeti sunmayı tasarlamamıştır; ancak imparatorların ve legatusların su sistemlerinin yapım ve bakımı için kayda değer bir finansmanı gözden çıkardığı, bu hizmeti yalnız kentlere değil köylere de ulaştırdığı da görülebilmektedir. Bunun temel sebebi, imparatorluğun yönetimi sağlamak iletişim güzergahlarının ve iyi gelişmiş limanların ekonomik öneminin farkında olmasıydı. Örneğin Genç Plinius, İmparator Traianus'a Sapanca gölü ile Marmara Denizi'ni birbirine bağlayacak bir kanal açma önerisinde bulunarak malların taşınmasındaki ekonomik önemi vurgulamıştı (Plinius a., ep. 10, 41 f., 61 f.; Marek 2016: 372). Bunun yanında bölgenin eski yapısının tekrar elden geçirilerek kullandığı görülmektedir. Örneğin Asia Minor'de Roma yolları yapılmadan uzun zaman önce Sardeis'den Susa'ya uzanan Kral Yolu, bölgedeki uzun yol sistemi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yerleşim yerleri ve nekropolisler dışında herhangi bir yerde Roma öncesi dönemde

Anadolu'daki Bir Grup Antik Roma Yolu

taşla kaplı yol görülmemektedir. Asia Minor'de İ.Ö. 129 yılından itibaren görülen eyaletleştirme faaliyetleri çerçevesinde başlayan gelişme süreci, İmparatorluk Dönemi ile göz önüne çıkacak şekilde Roma yol ağının kalite ve yoğunluğunun artması ve minimum İ.S. 7. yüzyıla dek bütünselliğini korumuş olması, bunların yanında 19. yüzyıl sonuna dek yaşamasıyla bölgenin tarihinde önemli bir rol oynamıştır. Bölgedeki uzun mesafe yollarda Osmanlı İmparatorluğu'nun kervan yollarından Türkiye Cumhuriyeti asfalt yollarına kadar bölgedeki bütün Roma sonrası yollar, Roma yollarını takip etmiştir. Bahsedilen bu Roma sonrası yolların çevresine birçok han, kervansaray ve kasabalar kurulmuş, bu durum antik dönemde de çeşitli durakların olduğunu düşündürmüştür (Marek 2016: 372-74). Bununla ilgili olarak David French'in bir sınıflandırma yaptığı bilinmektedir (Civitas yerleşim yeri, Mutatio durak, Mansio ise han olarak düşünülebilir: French 2016, 42).

Asia

Asia Eyaleti'ndeki önemli yollar içinde, kuzey-güney yönlü Hellespontos (Çanakale Boğazı) kıyısından başlayıp Lycia yarımadasına uzanan ve bu yollardan dallara bölünen, Hermos ve Meander Vadileri içinden geçip, Anadolu içlerine uzanan yollar mevcuttur. Bir diğer bir yol da Pergamon yaylası üzerinden Thyateira, Sardeis, Philadelpheia, Laodikeia ve Termessos'dan aşağı Attaleia'ya inen, Legatus Manius Aquillius'un planladığı yoldur. Daha sonra İmparator Augustus bu yolu iki ana yola bölmüştür. Bölünen yolların ikisi de via Sebaste olarak adlandırılmıştır. Bu yollar Asia eyaletinin doğusundan çıkarak Pisidia'da kurulan coloniae ile bağlantıları sağlamaktadır. Bu yollar, Pisidia'dan Antiocheia'ya bağlanmaktadır. Bunlardan biri batıya yönelerek Apollonia'dan geçer, daha sonra güneye dönerek Comama üzerinden Termessos civarında Manius Aquillius'un yaptırdığı yol ile birleşir. Başka bir yol da güneydoğu yönüne çatal yapar; bu çatalın ayaklarından biri Iconium'a, öbür ayak ise Lystra'ya çıkmaktadır (Marek 2016: 375). Ana yollar ise Lycia çevresinden devam eder.

Bölgede ele geçen ve Geç Antik Dönem'e tarihlenen birkaç miltaşı, Xanthos ve Arykandos vadilerinden geçmekte olan önemli iki kuzey-güney yönlü yol üzerinde ele geçmiştir. Miltaşlarının sayıca seyrek fakat, kendisi bir liman kenti ve aynı zamanda caput provinciae olan Patara'da birkaç yıl önce yalnızca bölgede değil, tüm imparatorluk özelinde eşsiz olan bir buluntu ele geçmiştir. Bu buluntu, bölgede vali olarak ilk kez görev yapan Quintus Veranius döneminde bölgeyi eyalet haline getiren İmparator Claudius'un üzerinde atlı bir heykelinin yer aldığı yazıtlı kaidedir. Stadiasmus Patarensis olarak adlandırılan (Marek 2016, 375) bu kaidede, bölgedeki kentlerle bağlantılı 70 ara yoldan bahsedilmekte ve uzaklıklar stadia olarak ifade edilmektedir. Bu yazıtlı kaideyi içeren anıtta imparatorun vali eliyle yollar inşa ettiğinden bahsedilmektedir. Mesafelerin stadia ölçü birimiyle ifade edilmesi, söz konusu yolların Anadolu'da bulunan bunlardan başka uzun mesafe yollarından başka türlü değerlendirildiği düşüncesini de akıllara getirmektedir.

Tübingen Üniversitesi'nin Lycia merkezindeki Yavu Dağı'nda (Demre) yürüttüğü Kyaneai Projesi, bir aşama daha derine inerek Stadiasmus Patarensis'de gösterilen doğu-batı doğrultulu yollardan birinin Phellos'dan başlayıp Kyaneai üzerinden Myra'ya giderek bu bölgeden geçtiğini göstermektedir. Bu yoğun araştırma, söz konusu ana yola ek olarak teraslama, taş kesme (bazı hallerde basamaklar şeklinde) ve seyrek bir kısım yüzeyi taşla kaplama ile desteklenmiş antik bir yol ağının antik yerleşimlere yöneldiğini de ortaya koymaktadır. Yolun genişliği ve niteliği, yalnız bazı kesimlerde araç trafiğine izin vermektedir. Yol ağının bu durumu göz önüne alındığında, bölgenin ekonomik önceliklerinin, yolun var oluş amacını belirlediğini işaret etmektedir. Pergamon'da yolların bakım ve onarımı bölgede yaşayan topluluğun (leophoroi) sorumluluğundadır. Bu yollardan geniş olanlar yaklaşık 13,5 m iken daha dar yollar en azından 5,40 m genişlik gösterir ve

yasal olarak düzenlenmiştir. Lycia'nın ötesinde ise Manius Aquilius'un inşa ettirdiği yol Anadolu içerisinden çıkarak Pamphylia düzlüğünden devam etmektedir. Miltaşları, yolun doğuya doğru ilerleyerek Saros ve Pyramos'u köprülerle aşarak Akdeniz kıyılarının zorlu kısmı Dağlık Cilicia'dan geçtiğini ve buradan Ovalık Cilicia'ya ulaştığını göstermektedir. Yolun kuzeyden giden kısmı Euphrates'e doğrudan giden güzergâh olup, Zeugma yakınlarındaki Amanos Dağları etrafından geçerken Amanoslar civarındaki yol ise çatalanarak Suriye metropolisi Antiocheia'ya yönelmektedir. Bu çatalın kıvrımlarından en batıda yer alan İssos Körfezi kıyılarına takip ederek Belen Geçidi'nden dağları aşmaktadır. Ana yoldan çatalanarak Antiocheia'ya doğru devam eden yol, Toros dağları eteklerinden devam ederek, bir başı Nicopolis, diğer başı ise Kyrrhos ve Gindaros içerilerinden geçiş sağlamaktadır.

Anadolu'nun kuzey, iç ve doğu kesimlerinde yer alan uzun mesafeli yolların yapılış amaçları arasında birincil neden askeri ihtiyaçlardır. Bu inşa süreci, ilk İmparator Augustus'la başlayarak Flaviuslar ile zirveye çıkmıştır. Yol yapımı İ.S. 80-82 yılları arasında Galatia- Cappadocia legatus'u olan Aulus Caesennius Gallus ile devam etmiştir. Daha sonraki dönemlerde (Marek 2016: 376) yol inşa kalıntıları mevcut değildir fakat yol onarım ve bakımı hakkında bilgi veren miltaşları yoğun bir şekilde ele geçmiştir. Bunun ilk sebebi, İmparatorlar Traianus ve Septimius Severus dönemlerinde imparatorluğun doğusunda gerçekleşen savaşlar ve daha sonra Diocletianus ve Constantinus'un bu politikayı devam ettirmesiyle ilişkili olmalıdır. Yalnızca sözü edilen bu yol sisteminin uzunluğu 9000 km (5600 Roma mili) olarak ifade edilmektedir.

İmparatorluk Dönemi Karadeniz kıyısında Herakleia'dan Trapezeus'a kadar yer alan şehirler büyük ihtimalle deniz üzerinden bağlantılıydı; zira kıyıların dikliği, arkadaki uzun alanlar üzerinden geçme olasılığını zorlaştırmaktadır. Pontus ve Bithynia bölgesindeki İmparatorluk Dönemi yol yapımına dair en erken kanıt İ.S. 45 senesine tarihlenir. Söz konusu kanıt, Amastris üzerinde yer alan Julius Aquila anıtıdır. Burada, Tiejon'dan (Zonguldak, Çaycuma) gelen yol, kayaya oyulmuş durumdadır. Çatalzeytin civarlarında (Abonuteichos'un batısı) yer alan yol yüzeyi ve miltaşı kalıntıları İ.S. 3. yüzyıla tarihlenmekle birlikte İmparatorluk Dönemi'nde sahil yolunun Sinope'ye dek uzandığını kanıtlamaktadır (Marek 2016: 378). Kuzey Asia Minor'a geldiğinde, iki önemli yolun başlangıç noktasının Nicomedeia ve Nicaia kentleri olduğu görülmektedir. Traianus Dönemi'nde, kuzeyden geçen yol boğazdan Bithynion- Claudiopolis'e, (Bolu) buradan da Bithynia yaylalarına devam etmektedir. Bithynia düzlüğünde Adapazarı yakınlarında, Sangarios'un ilkbahar mevsiminde sel sularına maruz kalan alçak kesimlerinden devam etmektedir. Yolun platodan süren bölümü, olasılıkla Gangra'nın kuzeyinden Devrez Çay'ın aktığı vadiden Halys Irmağı'na doğru kıvrılmakta ve buradan Amaseia'ya dek sürmektedir. Bithynion-Claudiopolis civarlarında bu yol çatalanmakta ve buradan ormanlık bölge içindeki koyaktan kıyıda Tiejon'a dek sürmektedir. Bu yol, İmparator Vespasianus döneminden itibaren varlık göstermektedir ve İ.S. 3. yüzyıla dek tamir/onarım görmüştür (Marek 2016,374).

İmparatorluğun en önemli askeri yollarından biri olan güneydeki güzergâha geldiğinde, Nicaia'dan doğuya yönelerek dağlara uzanmakta, Iuliapolis yoluyla Sangarios Vadisi'nden geçerek Ancyra'ya, buradan da Pontus kentlerinden Amaseia'ya ulaşmakta olduğu görülmektedir. Traianus Dönemi'nden Tetrarşi Dönemi'ne dek sürekli bakım ve onarım görmüştür. Bu yola, Iuliapolis yakınlarında, Sangarios'da, Asia eyaletinden gelen bir başka yol daha eklenmektedir. Bu bölgede görülen geçiş trafiğindeki yoğunluktan ötürü Genç Plinius (Plinius a. ep 10, 77), İmparator Traianus'un buraya, in capite Bithyniae'ye, bir centurion lejyonu göndermesi için uğraşmış; ancak sonuç alamamıştır.

Pontus bölgesindeki İmparatorluk Dönemi'ndeki yol ağları ile ilişkili en erken

Anadolu'daki Bir Grup Antik Roma Yolu

buluntu, Yukarı Fırat'tan, Erzincan'dan gelmiştir: İmparator Domitianus Dönemi'ne tarihlenen bir miltaş Orta Pontus bölgesi ile Satala arasında Lykos koyağı üstünden geçen (Nicopolis üzerinden) bir bağlantıdan söz etmektedir. Pontus bölgesinde yer alan köprü izleri batı bölgeleriyle kıyasla fazladır fakat ayrıntılı bir inceleme yapmaksızın bu kalıntıları Roma İmparatorluk Dönemi'ne tarihlemek zor olacaktır. Bu köprüler Halys, Iris, Lycos, Skylax nehirleri ve bağlı akarsular üstünde bulunmaktadır.

İç Anadolu'daki ulaşım yollarından başlıcası Dorylaion'dan Asia bölgesi dışına dönerek Galatia yükselteleri içinden Ancyra'ya ilerlemekte ve söz konusu yerleşimde çatal yapmaktadır. Söz konusu çatallardan biri, Galatia'da yer alan büyük kentlerden Tavium ile Sebastopolis'i Yukarı Halys civarında yol aracılığıyla birleştirip tam bu noktada yine ayrılır; bir kısım Nicopolis ile Satala kentlerine, bir diğer kısım ise Melitene kentine yapmaktadır. Diğer çatal da Tuz Gölü'ne kıvrılır ve buradan doğu yönüne ilerleyerek Caesarea'da, Melitene yakınlarındaki Euphrates boylarından ulaşan diğer bir yolla birleşmektedir. Bu yollardan başka, Tuz Gölü'nün doğusu civarında çatal yapan diğer bir yol da aşığıya, güneye ilerleyerek Cilicia Kapıları'ndan geçerek ve Tarsos'a varır; sözkonusu yol, Orta Çağ'dan beri hacıların kutsal yolculukları için kullandıkları bilinen Hacı Yolu'dur (Marek 2016: 379).

Kuşbakışı bakacak olursak, Roma İmparatorluk Dönemi'nde Anadolu'yu kuzeybatıda Khalkedon/ Kadıköy'den başlayarak güneydoğuda Antiocheia'ya, Suriye sınırı'na kadar, Nicomedia, Niceia, Ancyra kentleri ile Cilicia Kapıları ve Tarsus üzerinden geçen yolun, imparatorluğun doğu yol güzergâhının temelini oluşturduğu görülebilir. Özellikle Balkan yarımadası ve doğudaki Syria ve Arabia'daki ordular için hızlı bir iletişim ve bağlantı kurmasının yanı sıra, Kutsal topraklara giden hacılara da hizmet etmiştir. Ankara üzerinden Tuz Gölü'nü doğu kısmından aşarak, Cotiaem ve Iconium üzerinden Cilicia Kapıları'na ulaşmaktadır (Belke 2017: 30). Belirtmek gerekir ki önemli yollar doğrudan imparatorluğun doğu cephesine çıkmaktadır. Örneğin kuzeydeki bir güzergâh Nikomedia'da Hacı Yolu'ndan ayrılarak Karadeniz'de Claudiopolis üzerinden Paphlagonia ve Amaseia, Neocaesaria ve Satala'ya ulaşır. Ortadan giden başka bir güzergâh Ankyra'da Hacı Yolu'ndan ayrılarak Sebasteia'ya ulaşmaktadır. Sebasteia'da ikiye bölünen yolun bir bölümü Melitene ve Euphrates, diğer bölümü ise Nikopolis'e ulaşmaktadır. Özellikle Roma Cumhuriyet Dönemi'nde, İ.Ö. 2. yüzyılda yaşayan coğrafyacı Artemidorus'a göre Ephesos'dan başlayan yol; Karia, Phrygia, Lykaonia ve Cappadocia'dan geçerek Euphrates'e varmaktadır. Bu yol geç dönemde kullanılmamakla birlikte özellikle batıdaki Meandros Vadisi'nde ve doğuda Caesarea'dan Melitene ve Euphrates'e uzanan kısmı güncelliğini korumuştur. Son olarak Karadeniz'deki çeşitli kıyı şehirlerinden (Sinope, Amisos, Trapezus gibi) güneye ve Akdeniz'de bulunan kıyı şehirlerinden (Attalia, Anemurium, Seleukeia, Aegeae) kuzeye yönelen yollar da vardır; fakat büyük kısmı (Trapezus ve Attalia dışındakiler) doğu batı uzantılı vev yollar kadar bölgesel önem taşımamışlardır (Belke 2017: 31-32).

Thracia-Bithynia-Paphlagonia

Günümüzde Marmara, Kuzeybatı, Orta ve Doğu Karadeniz bölgelerine karşılık olan Thracia, Bithynia ve Pontus bölgeleri, Anadolu'nun kuzeybatıdan kuzeydoğuya uzanan bölgelerini kapsamaktadır. Thracia, batı tarafta Macedonia, doğu tarafta Bithynia, güney tarafta ise Asia eyaletleri ile çevrelenmiştir.

Bithynia bölgesi, doğu tarafta Pontus, batı tarafta Thracia, kuzey yönde Karadeniz, güney tarafta ise Galatia ile çevrelenmiştir. Paphlagonia ile Pontus bölgeleri de batısında Bithynia, güneyinde Galatia ile Cappadocia, kuzeyinde Karadeniz, doğuda Kafkaslar ile

çevrelenmiştir. Söz konusu bölgeler Anadolu'nun kuzey kısmını adeta bir hat olarak oluşturmaktadır. Thracia bölgesinde 1982 yılından günümüze değin yüzey araştırmaları yürütülmüştür. Başlıca araştırmacılar arasında Sencer Şahin, Mustafa Şahin ve Mustafa H. Sayar bulunmaktadır. Sencer Şahin tarafından yürütülen yüzey araştırmalarında antik Libyssa Kenti (Gebze) Dilderesi civarı ile Bolu-Göynük çevresinde olmak üzere iki farklı alanda yol izlerine rastlanmıştır (Şahin 1983: 83). Mustafa H. Sayar ise Paşaalanı Deresi civarında 4 adet miltaşı bulmuştur. Miltaşlarının üzerindeki yazıtların okunmasıyla bu taşların İ.S. 293 ile 305 tarihleri arasında dikildiği görülmüştür. Söz konusu miltaşları uzaklık bildirmede kullanılmıştır. Bunların yanı sıra, Büyükçekmece kıyısında bulunan bir Bizans kalesi görülmektedir. Söz konusu mekânda Roma ve Bizans dönemleri sırasında yerleşim görüldüğü, burada bulunan Athyra istasyonunun İstanbul'u batıya bağlayan yol üzerinde olduğu görülmektedir (Sayar 1997: 110).

Mustafa H. Sayar'ın Doğu Thracia'da yürüttüğü yüzey araştırmaları sırasında Edirne'de il merkezi ile Havsa İlçesi arasındaki Söğütödere Köyü'nde bir miltaşı saptanmıştır. Çok aşınmış olan miltaşı üzerinde bulunan 12 satırlık eski Yunanca yazıt sayesinde bu bölgede İ.S. 3. yüzyılın ilk yarısında yol yenileme çalışmaları yapıldığı anlaşılmaktadır (Sayar 2007a: 199). Başka bir yüzey araştırmasında ise Silivri İlçesi'ne bağlı Kınalıköprü mevkiinde bulunan tek kemerli antik köprü, büyük bir olasılıkla Roma İmparatorluk Dönemi'nde "Ordu Yolu" olarak bilinen ve Belgrad ile İstanbul'u birbirine bağlayan antik yolun üzerinde bulunmaktadır. Etrafındaki sanayi tesislerinin tehdidi altında bulunan köprünün "Ordu Yolu" ile via Egnatia'nın birleştiği yere yakın bir mevkide bulunduğu anlaşılmıştır (Sayar 2006: 14)

Tabula Peutingeriana'da görülen Helenopolis-Nicea, Nikomedia-Nikea ve Constantinopolis-Nicea yolları V. François tarafından incelenmiştir. Bu yollar Bizans Dönemi'nden kalmaz, ancak, elbette ki, Roma İmparatorluk Dönemiyle de ilgili olmalıdır (François 1994: 70). İznik'te 2006 yılında yapılan yüzey araştırmasında Hellenistik Döneme ait olması gereken ve surları genel anlamda korunagelmiş bir kale yapısı, bir anıt mezar, bir Roma Dönemi köprüsü ve bir çeşme kitabesi gibi önemli kültür varlıkları ilk kez belgelenmiştir. Marmara Denizi'nin güney kıyılarındaki Bizans manastırlarını kapsayan yüzey araştırmalarında yollara rastlanılmıştır. Jean Pierre Grélois'in yaptığı araştırmada, Ketenderesi'nden başlayıp Nilüfer vadisinin içinden geçen bir yolun varlığından şüphe etmektedir ve aslına bakılacak olursa Yalıçiftlik-Nilüfer arasındaki bu yolda Bizans kalıntıları sıklıkla belgelenmiştir (Auzepy 2008: 330). Yine Bursa'dan Apolyont'a giden yol da önemlidir. Bu yol üzerinde birbirine yakın mesafede yer alan Roma ve Bizans Dönemi yerleşmeleri mevcuttur ve bunlar arasında en önemlisi Tahtalı'dır. Bu yola düşey olarak Tahtalı'dan Kapanca'ya uzanan kuzey güney doğrultulu başka bir yolun varlığı da desteklenmektedir.

Manastırların, yolların yakınlarında, yüksek topografik noktalarda ve yürüyüş mesafesi olarak yola bir günlük uzakta yer aldığına ilişkin verilere, Marmara Bölgesi'nde gerçekleştirilen yüzey araştırmalarında ulaşılmıştır (Auzepy 2009: 350). Benzer şekilde, Antik Dönemdeki yol güzergahıyla ilgili yeni veriler Granicus Nehri vadisi çalışmalarında da ortaya çıkarılmıştır. Gümüşçay'da 5 kitabeyle sahip olan miltaşında, İmparatorlar III. Gordian, Valerian, Gallienus, Licinius, I. Constantine ve iki oğlu ile I. Valentinian'ın adları saptanmıştır. Biga'nın 10 km güneydoğusundaki Taşoluk Köyü'nde yaklaşık 100 metre uzunlukta ve 2 metre genişlikte antik bir yol bulunmuştur (Rose-Körpe 2008: 103-104). Bu alanda ele geçen başka bir miltaşında bu bilgiler yoktur, hatta Troia'nın batısı ve Kyzikos'da dahi miltaşı ele geçmemiştir. Buna karşın antik kaynaklardan öğrendiğimize göre Didymateiche yakınlarından Granikos Nehri'nden geçen bir yol bulunmaktadır ve Pers askeri güçleri muhtemelen bu yolu kullanmışlardır. Yeni ele geçen bir miltaşı bu yola ait olmalıdır

Anadolu'daki Bir Grup Antik Roma Yolu

(Rose-Körpe 2008: 108). Taşoluk köyü yakınındaki Biga'nın 10 km güneydoğusunda antik bir yolun bir kısmı keşfedilmiştir. Kalıntılar yaklaşık 100 m civarındadır ve daha önce haritalandırılmamıştır. Biga, Priapos, Gümüşçay ve Kızöldün tümülüsü bu noktada açık havada görülebilmektedir. Söz konusu yol, doğal kayalıklarla bir tepe üzerinde kesilmektedir. Tekerlek izlerinin de mevcut olduğu yolda, yol taşlarına insan eliyle kazınmış adımlar da dikkat çekmektedir. Korunan vaziyetiyle Roma dönemini yansıtmaktaysa da bir tepedeki geç klasik bir kalenin yakınlarında inşa edildiğinden ilk olarak Pers egemenliği sırasında yapılmış olması gerekmektedir. Roma Dönemi ordu yolu olarak bilinen yol güzergâhı üzerindeki istasyonlardan mansio Druzipara'nın lokalize edildiği Misinli Köyü'nden söz edildiği gibi (Sayar 1994: 129) Thracia-Bithynia-Paphlagonia hattındaki yol güzergâhı, Roma başkentinden gelen yolun Anadolu'ya giriş yaptığı Thracia'dan başlaması noktasında da önemlidir. Bithynia-Paphlagonia hattı, özellikle geç dönemde Nicopolis'in başkent olmasıyla bağlantılı olarak önem kazanmıştır. Anadolu'nun kuzey-kuzeybatısından başlayıp kuzeydoğusuna uzanan yollar, Bithynia ve Paphlagonia bölgeleri de hesap edildiğinde, Güney Anadolu ve İç Anadolu'daki yol hattı kadar sık kullanım görmemekle birlikte, Thracia bölgesindeki yolların Anadolu içlerine erişimin başlangıcı olduğu anlaşılmaktadır.

Lycia, Pamphylia ve Pisidia

Bu bölge, Teke Yarımadası'nı ve Antalya'nın düzlük kesimlerini kapsamaktadır ve doğudan Cilicia, batıdan ise Karia ile sınırlanır. Buradan geçen antik yollar Cilicia'ya bağlanmaktadır. David French, (French, D., (1991,233) Antalya yakınlarında yaptığı yüzey araştırmasında, bölgedeki Roma yolunun 4 yerden geçtiğini tespit etmiştir. Bunlar, Korkuteli (Yeşiloba) civarında Sakar yolu, Korkuteli-Elmalı üzerinde Karamanbeli, Karamanbeli'nden aşağıda Derbent ve Han Gediği ve Duraliler ve Çalınar civarında Değirmenyolu'dur. Bundan sonra bahsi geçen Roma yolu, Termessus'un aşağısında bulunan geçide ve duvara ilerlemekte ve hemen hemen günümüz modern yoluyla aynı doğrultuda uzanmaktadır. Bu yol, bilhassa Han Gediği'nde iyi korunagelmıştır. Görülen en az üç farklı yüzeyden ilk ikisi Roma Dönemi'ne aittir. Geniş olmayan (3 metre) ve kademeli bir şekilde tasarlanmış üçüncü yüzey Bizans Dönemi'ne ait olmalıdır. Bunun yanında Roma yolu daha geniştir (yaklaşık 6-7 metre) ve kademeli değildir. Bu yüzey araştırmasında son olarak Döşeme Boğazı'nı (Dağ ve Kovanlık arasında) aşan yol araştırılmıştır. Yaya yolu ve kaya oyuklarıyla birlikte buradaki Roma Dönemi yolu günümüze kadar korunagelmıştır ve yapılmış olan onarımlara ait çok belirgin izlere sahiptir.

Kovanlık Döşemealtı'nda (kapının yaklaşık 2 km güneyinde ve Kovanlık'ın yaklaşık 3 km kuzeydoğusunda) yapım ve onarımdan meydana gelen bir seri görülmektedir. Bu seri, kesin olmamakla birlikte ilk olarak erken dönemde yapılmış bir yol, bunu izleyen yaklaşık 6,35 metre genişliğinde Roma yolu, ardından iki onarım yüzeyi ile yeniden yapım, en son evredeyse yaklaşık 3 metre genişliğinde, Freya Stark'ın bahsettiği gibi (Stark 1958: 98, 255 ve pl. 104) dar ve kademeli bir yol izlemektedir. Bu araştırmalar çerçevesinde, birbiri ardınca bulunan yolların kronolojisi tam olarak doğru bir şekilde tespit edilemese de şöyle bir öneride bulunulması mümkündür:

- 1) Hellenistik Dönem'e tarihlenen bir yol, büyük ihtimalle M. Ö. 333 yılında Büyük İskender tarafından kullanılmıştır.
- 2) Roma yolu (via Sebaste) İ.S. 40 yılı sonlarında Aziz Paul tarafından kullanılmış olmalıdır.
- 3) 2 numaralı maddede belirtilen yol üzerinde yapılmış tamir, İ.S. 1. yüzyılın ilk yarısında yapılmış olması gerekmektedir.

4) 2 ve 3 numaralı maddelerde açıklanan yolda onarım ve/veya tekrar yapımın Severus Dönemi'nde, İ.S. 2. yüzyıl sonlarında, yapılmış olması mümkün gözükmektedir.

5) Bizans/Erken Türk yolu, (M. S. 5-6 ve 12.-13. yüzyıllar). Bu yol, Osmanlı döneminin sonlarına kadar, yaklaşık 8 km. batıda Çubuk Boğazı'nda inşa edilmiş olan yeni yol tamamlanana dek kullanılmıştır (French 1991: 234).

Burada bulunan yolların tarihlendirilmesi için gereken bilgi, iki miltaşından elde edilmiştir. Miltaşlarından ilki, Severus'a aittir. İkincisi ise bir kapının içine inşa edilmiştir. Bu inşa, büyük ihtimalle kapının yapımından çok daha erken bir tarihe rastlamamaktadır. Metinde, İmparator Augustus'un, via Sebaste'nin ve elçi Cornutus Aquila'nın isimleri verilmektedir: taşın üzerinde korunmamış olan tarih ise büyük olasılıkla İ.Ö. 6 yılıdır (French 1991: 235). Farklı bir buluntu olarak Antalya'da, Side yakınlarında, Caesar Otel'de bulunan bir miltaşı, Manius Aquillius dönemine (İ.Ö. 129-126) tarihlenmektedir. Üzerindeki mil işareti CCCXXXI (331) mil olup Attalus III (İ.Ö. 134-133) dönemindeki Roma icraatlarıyla alakalı önemli veriler sunmaktadır. Bu mesafe büyük ihtimalle Bergama'dan ölçülmüştür (French 1992: 155). Bundan başka Antalya, Perge'den Magydus'a uzanan yol araştırılmıştır ve çok iyi korunmuş durumdadır. Ayrıca, Elmalı-Korkuteli arasında Roma yolu bulunmaktadır. Bunların haricinde, Antalya-Korkuteli arasındaki Korkuteli-Termessos hattı, bazı yönlerden Mehmet Özsait tarafından incelenmiş, İsinda-Termessos arasındaki antik yolun kalıntıları araştırılmış, Kapıkaya-Yeniceboğaz mahalindeki bu vadinin yer yer iki tarafında da devam eden yolun özelliğini boğaz boyunca koruduğu anlaşılmaktadır. Genişliği 3 ile 5 metre arasında değişen antik yolun, bazen düzeltilmiş ana kaya üzerinden, bazen de büyük taşlarla örülmüş destek duvarlarıyla oluşturulan kısımdan geçtiği ve çoğu noktada döşeme taşlarını koruduğu görülebilmektedir (Özsait 1996: 299).

Bir başka yer olarak, Ariassos, Güney Anadolu ulaşım yolları üzerinde önemli bir yere sahiptir. Nehir sınırları içerisinde yapılan ön keşif çalışmaları, birkaç bağımsız yerleşim ve Termessos'a uzanan bir Roma yolunu ortaya çıkarmıştır. İyi korunagelmiş durumdaki bu yol, keskin kavislerle ve güneybatı yönünden nispeten dik olarak Ariassos'a doğru tırmanır (Mitchell 1990: 150).

Başka bir yol, Patara Stadiasmus Anıtı'ndan (Şahin 2011: 25) alınan veriler ışığında, bir Doğu Lycia kenti olan ve Limyros (Alakır) Çayı Vadisinde bulunan Idebessos'dan Attaleia'ya doğru uzanmakta; ilk olarak Kitanaura'ya (Saraycık-Asarlık), ardından Kosara'ya, oradan da Çitdibi köyü yakınlarında olduğu düşünülen Typallia'ya ulaşmaktadır. Yol, Typallia'dan Trebenta (Çağlarca) ve Attaleia'ya (Antalya) kadar sürmekteydi. Antik yolun Typallia'ya kadar olan kısmı problemsiz gibidir. Limyra'dan kuzey yönünde ilerleyen ve Limyros (Alakır) Vadisi'ni takip ederek Idebessos'dan Kitanaura'ya (Saraycık) varan yol, Kosara'ya kadar ulaşır. Kozarası Geçidi vasıtasıyla Çandır Vadisi mevkilerine ulaştıktan sonra ise Antalya'ya doğru inmektedir (İplikçioğlu 2000: 206).

Elimizdeki birçok bilgiye rağmen yolun Typallia'dan sonraki güzergâhıyla ilgili bilgilerimiz tam olarak belirgin değilse de ihtimaller üzerinde durabilme imkânı vardır. Bu yol, Stadiasmus Anıtı verileri doğrultusunda Typallia'dan Trebenna'ya kadar ilerlemektedir. Buradan da Lycia Bölgesi doğu güzergâhının son kenti Attaleia'ya ulaşmaktadır. Stadiasmus Anıtı'ndaki verilere göre, sahil şeridine bağlı olarak Trebenna'dan ikinci bir gidiş yolu belirtilmektedir ki bu yol, Onobara aracılığıyla denize ulaşmaktadır. Sorun, sözü edilen ikinci yolun Trebenna çıkışından Onobara'ya ve denize ulaşıncaya dek nerelerden geçtiği ve Çandır Vadisi'ni izlediği konusunda şüphe bulunmayan Typallia - Trebenna - Attaleia ana yolu ile olan ilişkisindedir (İplikçioğlu 2000: 206). Nevzat Çevik bu konuda, Onobara'nın Trebenna'dan denize giden güzergâhında bulunduğunu ve Trebenna'dan devam eden yolun düz araziyle bulunduğu yerdeki buluntuların Hurma adlı köyde olduğundan hareketle yolun

Anadolu'daki Bir Grup Antik Roma Yolu

Hurma vasıtasıyla, Üzümcek Dağı sonundaki boğazla kıyıya ulaştığını düşünmektedir (Çevik 1995: 46). Bununla birlikte, Çevik'in görüşü, Hurma civarındaki yerleşimin Onobara olması gerektiği üzerine kurulmuştur. Onobara'nın yeri günümüzde kesin olarak belirlendiğinden Çevik'in görüşü geçerliliğini yitirmektedir. Kendisinin Hurma yerleşimiyle bağlantılı olarak düşündüğü yolun, Stadiasmus Anıtı'nda bahsedilen Trebenna-Attaleia yolu olması gerekmektedir. N. Çevik de Hurma Köyü yakınlarındaki yerleşimin Batı Nekropolü'ndeki izleri takip edilebilen yolun, Trebenna-Atteleia yolu olabileceğini belirtmektedir. Trebenna'dan kıyıya ulaşan yol, Çevik'in de söz ettiği gibi mecburi olarak Çandır Vadisi'ni takip ederek Hurma'ya varıp, oradan da Attaleia'ya bağlanıyor olmalıydı (İplikçioğlu 2000: 206). Bu durumda Trebenna - Onobara üzerinden denize (thalassa) ulaşan yol için başka bir güzergâh düşünülmesi lazım gelmektedir.

Typallia'dan Çandır Vadisi'ni takiben Trebenna'ya devam eden yoldan, günümüz Gedeller Mahallesi civarında doğuya tali bir yol ayrılmaktadır. Söz konusu yol, Onobara bölgesine ulaştıktan sonra ya Deveboynu'nu takiben Sıçan Adası'nın (Lyrnatia/Atelebusa) karşılarında denize varmakta yahut Gökdere Boğazı'nı da aşarak kuzeydoğu yönüne doğru devam etmektedir ve modern Tünektepe'nin yer aldığı yükseltinin hemen kuzeyinde kıyıya kavuşmaktadır. Bu şekilde, Trebenna'yla, aralarındaki sympoliteia'dan ötürü toprakları içinde sayılan Onobara arasında, Çandır Vadisi'ni takip eden ana yolla bağlantı sağlanıyor olmalıdır (İplikçioğlu 2000: 206).

Patara Stadiasmus Anıtı'nda olduğu gibi Yukarıkaraman Köyü bölgesinde bulunan bir miltaş, Termessos'u yolun başlangıç noktası olarak vermektedir. Verilen mesafe ($\mu\lambda\alpha\rho\iota\omicron\nu\ \omicron\kappa\tau\omega=12$ km.), buluntu noktasıyla Termessos arasındaki uzaklığa uymaktadır (İplikçioğlu 2002: 127). Bunlardan farklı olarak Güney Pisidia'da yer alan Panometeichos'da yer alan kale yapısının inşa nedeninin iki yolun da denetim altında tutulması olduğu anlaşılmaktadır. Yollardan birincisi, Pamphylia'da başlayan ve Döşeme Boğazı'nı aşarak Panometeichos ve Ariassos arasındaki ovayı keser. Kuzeybatı istikametinde devam ederek alçak bir boğaz olan Esek Devrent'i geçtikten sonra (Mitchell 1994: 144) modern Kızılkaya'yı aşır Comama'ya ve Lycus'daki Laodicea'ya varır. İkinci yol, günümüz Antalya-Burdur karayolunun kuzeyindeki Boğazköy'ün adını aldığı dar boğazı geçer ve Bucak ilçesini aşır Sagalassos'a, Anadolu'nun içlerine erişir (Mitchell 1997: 51). Bugün Patara'ya giden modern yol ise, Xanthos'un ovasından hareketle pek de geniş olmayan bir boğazdan geçmektedir ve eski Patara körfezinin doğu kıyısını izleyerek şehrin Roma kapısına kadar ulaşmaktadır. 2 km civarında bir uzunluğa sahip olan bu yol üzerinde, çok sayıda Roma Dönemi anıtsal tapınak-mezarı yer almaktadır. Bahsedilen bu yol, Antik Dönem'e ait değildir. Antik Çağ'da şehre karadan geliş, Roma kapısının doğusundaki yükseltilerin üzerindedir. Batı yönünden, Xanthos'dan gelen eski yol, Xanthos körfezinin kuzeydoğusunda kalan yükseltilere ulaşmakta ve doğudan Kaş ve Kalkan'dan gelen yolla birleşerek yerleşime varmaktadır (Buluç 1984: 142).

Isparta Müzesi'nde bulunan çift dilli bir yazıt, Romalıların kalacak yer ve taşınma isteklerinden, Sagalassos'dan, güneyde Comama'dan kuzeyde Konane'ye kadar katır ve eşek taleplerinin karşılanmasından söz etmektedir (Iversen 2011: 174 dipnot 7; Mitchell 1976: 117-119). Kuzeyde Konane'nin varlığından söz edilmesi, buranın yakınındaki komşusu Seleukeia Sidera'dan da önemli, Sagalassos'un kuzeyindeki en önemli yerleşim yeri olduğunu göstermektedir. Bununla birlikte, Konanae'nin, en azından Tiberius döneminde, Sagalassos'da kalan legatus pro praetore, avanesi ve askeri işlerde çalışan Romalılar için popüler bir destinasyon olduğunu göstermektedir (Iversen 2011: 174). Konane antik kenti ve çevresini belgeleme çalışmalarının önemli bir kısmını antik kentin yol güzergâhlarının anlaşılmasına yönelik araştırmalar oluşturmaktadır. 2009 yılında ele geçen iki yeni Roma Dönemi miltaş, Konane'nin Tetrarşi Dönemi'ndeki güçlü varlığına işaret etmektedir. İ.S. 4.

yüzyıla tarihlenen bu miltaşlarının, tespit edildikleri coğrafyadan esasında fazla uzağa ait olamayacakları düşünüldüğünde, yerleşmenin sınırları ve yol güzergâhları hakkında kayda değer bilgiler sağladıkları açıktır. Saha incelemelerinin önemli bir kısmı, Konane (Conana) ve civarındaki antik yerleşimlerin birbirine nasıl bağlandığını belirlemek, via Sebaste ile ilişkilerini tespit etmek ve Kuzeybatı Pisidia yol sistemlerini açıklamaya çalışmaktır. Bu çalışmalara önemli bir katkı sağlayacak olan şanslı diğer bir buluntu ise 2010 yılı çalışmalarında Kızılıçık köyü yakınlarında ele geçen bir diğer miltaşdır. İ.S. 3. yüzyıl sonu ve 4. yüzyılın başına ait bu buluntu, bir çiftçinin, modern yolun yanındaki tarlasının kenarındaki taş yığını içinde bulunmuştur. Asıl yerine çok yakın olması kuvvetle muhtemel bu miltaşı, Konane'nin kuzeybatı yol güzergâhı açısından kayda değer bir belgedir. Beyaz kireç taşından silindirik formda yapılmış olan bu sınır taşı, İmparator Diocletianus'a, Valerius Maximianus'a, Constantinus'a ve olasılıkla Galerius'a da ithaf edilmiştir. Olasılıkla kent adının ve mil mesafesinin yer aldığı taşın alt bölümü de kırılmıştır (Hürmüzlü 2012: 4-5).

Bunların haricinde Burdur'da, Ürkütlü ve Kozluca arasındaki Roma yolu (via Sebaste) araştırılmış ve Aziziye'deki sınır taşı French tarafından incelenmiştir. Kuzeydoğudan Gölhisar'a (Kibyra) uzanan Roma yolu, Çavdar'ın batısındaki tepeler üzerinde tespit edilmiştir. Büyük Alan'da bir miltaşı ele geçmiştir (French 1991: 232). Melli (Burdur) yerleşiminin kuzeydoğusuna doğru, antik bir yolun geniş, güzelce döşenmiş bir kısmı keşfedilmiştir. Yol, günümüz Kocalı yerleşimine doğru uzanmaktadır. Korunmuş bölümünde halen büyük döşeme taşları gözlemlenebilmektedir. Bununla birlikte eski yol, 100 metre kadar ileride modern bir yolun altında kalmıştır. Kocalı köyü taraflarında, bir ırmak akıntısının yakınlarında gerçekleştirilen altyapı çalışmaları eski yolun küçük bir kısmını ortaya çıkarmıştır. Antik Çağ'da, yol batı yönüne devam ediyor gibi görünmektedir. Bu yol batıya, Kuyubaşı, Uğurlu aracılığıyla Ankara- Antalya karayoluna bağlanan yol ile aynı doğrultuda uzanıyor olmalıdır. Yolun şimdi olduğu gibi, dar bir geçitten geçtiği yerde bulunan inşa edilmiş duvarlar bulunmaktadır. Bu durum herhalde yolun geçişini kapatıp yalnız savunulabilir küçük bir alan bırakmak içindir (Vandeput ve Köse 2002: 19). Bunların haricinde Isparta ve Burdur'da Mehmet ve Nesrin Özsait tarafından yapılan yüzey araştırmalarında 4 adet miltaşı ele geçmiştir. Bu miltaşları, Akdağ eteğinde yer alan Sagalassos'u, en kısa yoldan (17 km) Isparta Ovası'na bağlayan antik yol kalıntısının üzerindeydiler. Miltaşlarının üçünde, mesafe işaretinin üstünde, "Roma'nın dost ve müttefiki, Pisidia'nın birinci şehri, çok gelişmiş/parlak kent Sagalassos" yazısı bulunmaktadır. Dördüncü miltaşı üzerinde ise, Septimius Severus ve oğlu Caracalla'ya bir ithaf yazısı vardır. Strabon, Kremna'daki Romalı kolonistlerden söz ettiği metinde, Sagalassos'un Apameia'dan bir günlük uzaklıkta olduğunu yazmaktaydı. (Strabon XII, 6, 5r). Bu da yalnız söz konusu yol sayesinde mümkün olabilmektedir (Özsait-Özsait 2012: 282).

Vanhaverbeke ve ekibi tarafından, kronoloji oluşturulduktan sonra mıntıkadaki savunma yapılarında gerçekleştirilen bazı deneysel gözlemler sonucunda, bunların büyük alanları kontrol etmek için birbirlerine komşu kaleleri gözetmek için ateş ile birbiriyle haberleşebilmek ve yol güzergâhı üzerindeki hareketi kontrol etmek için yapıldıkları saptanmıştır. Bu yol hareketi GIS kullanarak da belirlenmiştir (Vanhaverbeke vd. 2011: 141). Bölge hakkında bunların dışında Waelkens ve ekibi tarafından yapılan araştırmada, (Waelkens v.d. 2012 Waelkens, M., Kaptijn, E., Dirix, K., Vandam, R., Degreyse, P., Musches, P., Poblome, J., "Sagalassos 2010 Yüzey Araştırması", 29. AST, 2. Cilt, Ankara 2012, 185204.) Roma Dönemi'ne ait seramik bulunmamakla birlikte önceki yüzey araştırmalarında bu bölgenin Roma dönemindeki önemini vurgulayan Roma İmparatorluk ve Bizans Dönemleri'ne ait devşirme malzemeye rastlanmıştır. İçlerinde en önemli olanlar Düğger ile Yarıköy'ün kuzeyinde bulunmuş olan İmparator Nero dönemine tarihlenen yedi-sekiz adet sınır taşıdır. Bunların biri üzerindeki yazıttan anlaşıldığına göre "soldaki ülke",

Anadolu'daki Bir Grup Antik Roma Yolu

Tymbrianassos'a aittir (Düğer'in 4 km kuzeyinde yer alan bugünkü adıyla Aşağımüslimler köyü). Burası, İmparatorluğa ait bir eyalet olmakla birlikte "sağdaki ülke", Sagalassos'a aitti. Bu sınır taşları in situ olarak tespit edilmemişlerse de boyutları uzak mesafelere değin yer değiştirmelerini mümkün kılmadığından Sagalassos ile Tymbrianassos arasındaki sınırın bu taşların buluntu yerleri civarında olduğunu öne sürmek pek de yanlış olmayacaktır. Olasılıkla arazide sınırları belli edecek şekilde sıralanmışlardı.

Daha önce Düğer'in içinden geçmekte olan Düğer Çayı'nın, Burdur Ovasında Sagalassos'un batı sınırını oluşturduğu düşünülmektedir. (Waelkens vd. 2012: 189) Marc Waelkens'e göre; sınır taşları, Augustus zamanında yaptırılmış olan "via Sebaste" boyunca diziliydi ve Sagalassos ile İmparatorluk eyaleti arasındaki yeni sınırı tayin etmekteydi. Durum, Sagalassos açısından toprak kaybı demek olduğundan, Tymbrianassos Sagalassos'a bunun karşılığında her yıl tarımsal gelirinin beşte birini vermek zorundaydı (Waelkens vd. 2012: 190). Başka bir araştırmada French tarafından Güney Galatia ve Pisidia'da aşağıdaki yolların yönü tayin edilmiştir.

- a) Perge-Adada,
- b) Baris- Prostarina,
- c) Comama-Cremna,
- d) Sagalassos-Comama,
- e) via Sebaste- Paralais- Prostanna (French 1985: 124)

Bunların yanında Lycia, Pamphylia ve Pisidia'daki yollar, Cilicia yollarıyla beraber, en fazla veri sahibi olunan yollardır. Stadiasmus Patarensis anıtının varlığı, Pisidia ve Pamphylia'da belgelenen miltaşlarının miktarı, diğer buluntular haricinde çok sayıda epigrafik kültür varlığının tespit edilmesi, imparatorluk açısından bahsi geçen bölgelerin ne kadar önem arz ettiğini gösteren kanıtlardır. Bu yol güzergahı, bölgesel yolları içermekle birlikte, İç Anadolu'yla beraber, imparatorluğun Anadolu'nun doğusuna ilerlemesine katkıda bulunmuştur. Sagalassos örneğinde görülen düzenlemeler, Roma'nın hem ulaşım hem de organizasyon işini ne kadar ciddiye aldığını kanıtlar. Yapılış tarihi olan İ.Ö. 129'dan başlayarak geç dönemlere değin varlığı bilinen bölgedeki Roma yolları, Roma'nın, bölgeyi erken dönemlerden itibaren önemseydiğini ve bölgede oluşturulan altyapının yüzyıllar boyunca korunduğunu gösterir.

Bu yolların çoğu, modern Türkiye'nin ana ulaşım güzergahlarını takip eder ve tarihsel olarak büyük bir öneme sahiptir. Roma İmparatorluğu'nun bu yol ağı, Anadolu'da kültürel etkileşimi artırmış ve ticareti kolaylaştırmıştır. Bu yol ağının oluşturulmasında bazı önemli faktörler ön plana çıkmaktadır. Bu faktörler şu şekilde listelenebilir:

- 1- İmparatorluk ile bütünleşme: Anadolu, Roma Cumhuriyeti'ne İ.Ö. 133 yılında miras kaldıktan sonra, ilk imparator Augustus ile birlikte Roma İmparatorluğu hızla değişmiş ve bu bölgede boyunca uzanan yol ağını geliştirmiş ve genişletmiştir. Bu yol ağı büyük kentleri, kaleleri, limanları ve önemli ekonomik merkezleri birbirine bağlamıştır.
- 2- Stratejik Önem: Anadolu'daki yollar yalnızca ticaret ve ulaşım için değil aynı zamanda Romalılar'ın askerî stratejilerini belirleme noktasında da önem içermiştir. Anadolu boyunca birliklerinin ve ikmallerinin hareket etmelerini kolaylaştırmış ve bölgenin etkili bir şekilde kontrol edilmesi ve savunulması sağlanmıştır.
- 3- Mühendislik ve Yapım: Roma yolları dayanıklılıkları ve mühendislikteki üstün özellikleri ile tanınmaktadır. Bu yollar genellikle katmanlar halinde yapılmaktadır. Bu katmanlar en altta düzleştirilmiş toprak ya da çakıl, üstte ise döşeme taşları ve harç ile tamamlanır. Bu yapım metodu yoğun geçiş trafiği ve zorlu hava koşullarına direnç göstermiştir.

- 4- Standartlaştırma ve Miltaşları: İmparatorluğun diğer bölgelerinde olduğu gibi, Anadolu'daki yol sisteminde genişlik ve yapım teknikleri yönünde standartlaştırılmaya gidilmiştir. Bunun yanında yollar üzerindeki miltaşları ile mesafeler belirtilmiş, yolculara yol ve güzergâhla ilgili bilgiler sunulmuştur.
- 5- Miras ve Etki: Anadolu'daki birçok Roma yolu, daha sonraki Bizans ve Osmanlı dönemlerinde de kullanılmaya ve bakım onarım görmeye devam etmiştir. Bu antik yollar ebedi miraslarını sürdürmüş ve Roma mühendisliğinin bölgedeki altyapıyı etkilemişlerdir. Bu yolların bir kısmı halen görülmektedir.

Sonuç olarak, Anadolu'daki Roma yol ağı, İmparatorluğun etkili yönetim, askeri kontrol ve büyük bölgeleri arasında ekonomik integrasyonu için adanmışlığını temsil eden önemli bir örnek olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu yol ağı, bölgenin tarihsel biçimlendirilmesi ve altyapısı için, gelecek yüzyıllar boyunca önemli rol oynamıştır.

KAYNAKÇA

- Auzepy, M. F., (2008). "Survey of the Byzantine Monasteries on the South Coast of the Sea of Marmara", 25. *AST*, 1. Cilt, Ankara, 327-340.
- Auzepy, M. F., (2009). "Marmara Bölgesi Yüzev Araştırması 2007 Çalışma Dönemi", 26. *AST*, 3. Cilt, Ankara, 347-360.
- Belke, K., (2017). "Transport and Communication", *The Archaeology of Byzantine Anatolia From The End of Late Antiquity until the Coming of the Turks*, Oxford: 28-38.
- Buluç, S., (1984). "Patara Yüzev Araştırması", 1. *AST*, Ankara: 139-144.
- Çevik, N., (1995). "Antalya Hurma Köyü"nde Bir Çiftlik Yerleşimi", *Lycia II*, 40-62.
- François, V., (1994). "Prospection Dans la Région de Bursa 1992", 11. *AST*, Ankara: 65-72.
- French, D., (1985). "Roma Yolları ve Miltaşları", 2. *AST*, Ankara: 123-130.
- French, D., (1991). "1989 Roma Yolları Miltaşları ve Yazıtları Araştırması", 8. *AST*, Ankara: 229-240.
- French, D., (1992). "1990 Yılı Roma Yolları ve Miltaşları Çalışması", 9. *AST*, Ankara: 149-163.
- French, D., (2016). *Roman Roads and Milestones of Asia Minor*, Vol. 4. The Roads, Fasc. 4.1. Notes on the Itineraria, Ankara: 2016.
- Hürmüzlü, B., (2012). "Isparta Arkeolojik Surveyi 2010 Yılı Çalışmaları: Konane (Conana)", 29. *AST*, 1. Cilt, Ankara: 1- 11.
- Iversen, P., (2011). "The Inscriptions from Konane (Conana) in the Isparta Museum", 28. *AST*, 2. Cilt, Ankara: 173-180.
- İplikçioğlu, B., (2000). "Doğu ve Kuzeydoğu Lycia-Güneybatı Pisidia Epigrafik-Tarihi-Coğrafi Yüzev Araştırmaları (1991-1998 Çalışmaları)", 17. *AST*, 1. Cilt, Ankara: 199-208.
- İplikçioğlu, B., (2002). "Doğu ve Kuzeydoğu Lycia-Güneybatı Pisidia Epigrafik-Tarihi Coğrafi Yüzev Araştırmaları Projesi 2000 Yılı Çalışmaları", 19. *AST*, 2. Cilt, Ankara: 127-132.
- Marek, C., (2016). *In the Land of a Thousand Gods, A History of Asia Minor in the Ancient World*, Princeton.
- Mitchell, S., (1976). "Requisitioned Transport in the Roman Empire: A New Inscription from Pisidia", *JRS* 66: 117-119.
- Mitchell, S., (1990). "1988 Yılı Ariassos Yüzev Araştırması", 7. *AST*, Ankara: 147-152.
- Mitchell, S., (1994). "Three Cities in Pisidia", *Anatolian Studies*, Volume 44, Ankara: 129-148.
- Mitchell, S., (1997). "1995 Yılı Pisidia Araştırması", 14. *AST*, 1. Cilt, Ankara: 47-62.

Anadolu'daki Bir Grup Antik Roma Yolu

- Özsait, M., (1996). "1994 Yılı Antalya-Korkuteli Yüzey Araştırmaları", *13. AST*, 2. Cilt, Ankara: 293-313.
- Özsait, M. ve Özsait, N., (2012). "2010 Yılı Isparta ve Burdur İlleri Yüzey Araştırmaları", *29. AST*, 2. Cilt, Ankara: 281- 304.
- Plinius a Gaius Plinius Secundus, Libri.
- Rose, C. B. ve Körpe, R., (2008). "The Granicus River Valley Survey Project 2006", *25. AST*, 2. Cilt, Ankara: 103-116.
- Sayar, M.H., (1997). "Doğu Trakya'da Epigrafi ve Tarihi Coğrafya Araştırmaları 1995", *14. AST*, 1. Cilt, Ankara: 107-113.
- Sayar, M.H., (2006). "Kilikya Yüzey Araştırmaları 2004", *23. AST*, 1. Cilt, Ankara: 1-12.
- Sayar, M.H., (2007). "Doğu Trakya Yüzey Araştırmaları 2005", *24. AST*, 2. Cilt, Ankara: 197-200
- Stark, F., (1958). Alexander's Path, London 1958.
- Strabo, Geography 7.7.4 Jones, H., L., Loeb Classical Library, London, 1924.
- Şahin, S., (1983). "1982 Yılında Bithynia, Pamphylia ve Lycia'da Epigrafik ve Tarihi – Topografik Araştırmalar", *1. AST*, İstanbul: 83-86.
- Şahin, S., (2011). Stadiasmus Patarensis, Likya Eyaleti Roma Yolları, İstanbul, 2011.
- Vandeput, L. ve Köse, V., (2002). "Pisidia Survey Project: The Third Survey Campaign at Melli", *19. AST*, 2.Cilt, Ankara: 15-29.
- Vanhaverbeke vd., (2011). Vanhaverbeke, H., Waelkens, M., Jacobs, I., Lefere, M., Kaptijn, E., Poblome, J., "The 2008 and 2009 Survey Season in the Territory of Sagalassos", *28. AST*, 3. Cilt, Ankara: 139-154.
- Waelkens vd., (2012). Waelkens, M., Kaptijn, E., Dirix, K., Vandam, R., Degreyse, P., Musches, P., Poblome, J., "Sagalassos 2010 Yüzey Araştırması", *29. AST*, 2. Cilt, Ankara: 185- 204.



Harita 1. Roma yollarını gösteren genel harita (Roma İmparatorluk Dönemi'nde Anadolu'da Yollar ve Yol Ağları, Sinan ALTUN, 2017).