

ROMA İMPARATORLUĞUNUN İLK DEVİRLERİNDE PİSIDİA'DA YOLLAR VE ULAŞIM

DAVID H. FRENCH VE STEPHEN MITCHELL

Burdur ilinde ki mil taşları üzerinde araştırma yapmamıza izin verdikleri için T.C. Kültür Bakanlığı, Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü ile Burdur Müzesi ilgililerine minnettarız. Özellikle müdür Kayhan Dörtlük ve asistan Selçuk Beşer'e araştırmalarımız sırasında gösterdikleri kişisel yardımlar için pek çok teşekkür ederiz.

Araştırmalar sırasında Bakanlık temsilcisi olarak bize katılan ve büyük yardımlarda bulunan Bay Orhan Gürman'a da teşekkürlerimizi iletmek bir görevdir.

Ayrıca Burdur müzesindeki 2770 no.lu yazıtı kısmen burada yayınlamamıza izin vermekle gösterdiği cömertlikten ötürü de müdür Kayhan Dörtlük'e minnettarız.

Bu yazıdan amaç kısmen Ankara İngiliz Arkeoloji Enstitüsünün son yıllarda yürüttüğü çalışmaları göstermek, kısmen de birkaç ön sonuç vermektir. Calder ve diğerlerinin 1928'den beri yayınladıkları **Monumenta Asiae Minoris Antiqua'nın** ve 1958'de yayınlanan **Classical Map of Asia Minor**'ın yeniden düzenlenmesi gibi bazı projeler hakkında burada bilgi verilmeyecektir.

Roma Bölgesel idareleri ile özellikle yol sisteminin tarihi ve gelişimi ile ilgili özel projeler tüm ilgimizi toplamaktadır. Yollar üzrine yapılan bu çalışma ile el ele olarak, **Corpus Inscriptionum Latinarum** 17. cilt, 5. fasikül **Asia Mi-**

nor'un tamamlanma projesi de yürütülmektedir. Bu çalışma, Anadolu'da Trakya (ayrı eyalet olması nedeni ile) ve bu günkü Türkiye'nin güney-doğu bölgesi (Suriye sınırları içinde olması nedeni ile) dışında, Fırat nehrinin batısı ve Toroslara kuzeyine düşen bölgede ve Kilikya'da bulunan daha önce yayınlanmış ya da yayınlanmamış tüm mil taşlarının tam ve yeni bir korpusunu kapsar.

Bu yazı tüm projenin yalnız bir yönünü içine alır : Roma Eyaleti'ndeki Pisidia'da yollar, mil taşları ve yolların yönetimi üzerindeki çalışma. Anadolu'da yapılan ilk yollardan biri olan **Via Sebaste'nin** bu bölgeden geçmesi nedeni ile Pisidia her zaman Anadolu'da çok önemli olmuş ve özel bir ilgi görmüştür. Pisidia aynı zamanda **Via Sebaste'ye** ait, iyi korunmuş mil taşları nedeni ile de büyük ilgi toplar.

VIA SEBASTE

Via Sebaste adının kanıtları 90 yıldan daha fazla bir süreden beri bilinmektedir. Ürkütlü yakınlarında bulunan bir mil taşının üzerinde şöyle bir metne rastlanır :

Imp(erator) Caesar
Divi F(ilius) Augustus Pont(ifex)
Maxim(us) Co(n)s(ul) XI Des(ignatus)
XII Imp(erator) XV Tr(ibuncioe)
Pot(estatis)

XIIX Viam Sebasten
Curante Corn(uto)
Aquila Leg(ato) Suo
Propr(aetore) Fecit
(Milia) CXXII

İmparator Caesar,
İlahi Julius Caesar'ın oğlu, En yü-
ce rahip Augustus,
11. konsüllüğü sırasında,
12. kez konsül olarak atandı, XV.
kez İmparator olarak ilan edildi
18. seferde (Tribunus'un) yönetimin
tüm gücünü elinde tuttuğu bir sı-
rada,
Eyalet valilerinden Cornutus Aquila'nın aracılığı ile,
Colonia Antiochia'dan 122 mil öte-
den geçen
Via Sebaste'yi yaptı.

Augustus'un altıncı yönetim yılı M.Ö. 6'dır. **Via Sebaste** adı açıkça yolun yapıcısı İmparator Augustus'tan türemiştir. Sebastus, Latince'de ki Augustus sözcüğünün Yunanca'da ki karşılığıdır. Bu nedenle yola Augustus'un adının verildiği kesindir. Burdur ve Konya arasında ki bölgede bulunan mil taşlarında da aynı tip metinler vardır.

M.Ö. 6. yıla Tarihlenen Augustus Devri Mil Taşları

1. Ürkütlü (Burdur) (CIL III. Suppl. 1.6974; Suppl. 2.12217)
2. Boğaziçi (Burdur) (yayınlanmamış)
3. Yarı (Burdur) (yayınlanmamış)
4. Gencali (Isparta) (yayınlanmamış)
5. Selki (Konya) (CIL III. Suppl. 2.1440la)
6. Selki (Konya) (CIL III. Suppl. 2.1440lb)
7. Yunuslar (Konya) (CIL III. Suppl. 2.1440lc)

Bu taşlar sayesinde böylelikle **Via Sebaste** diye adlandırılmış bir yolun varlığı kesinleşir. Ürkütlü mil taşının 90 yıl önce yayınlanmasından bu yana, kesin yolun henüz bulunmamış ve tanımlanmamış olmasına rağmen, **Via Sebaste**'nin ana çizgilerinde kuşku yoktur. Daha önceki iddialar, bu yolun Colonia Cremna'dan (şimdiki Girmi), Colonia Comama, (şimdiki Ürkütlü yakınları) ya, oradan da Burdur Gölü'nün kuzeyinden Keçiborlu, Uluborlu (antik Apollonia), Yalvaç (antik Antiochia), Konya (antik Iconium) ve Hatunsaray' (antik Colonia Lystra) a geçtiğini önerirlerdi. Augustus'un **Vi a Sebaste**'yi daha önce kurduğu kolonileri birbirine bağlamak amacı ile yaptırdığı düşünülmüdü.

Yakın zamanlarda ki araştırmalar da bu yolun yapılışının ardındaki amacın bu görüş ile ilgili olduğunu kanıtlamaktadır. Bu gün Iconium'un, Colonia Iulia Iconiensem olarak adlandırıldığı artık bilinmektedir. Örneğin Iulia sıfatı buranında Augustus tarafından kurulduğunu belgeler.

Eski kuramın tümü ile parçalanmasına gerek yoktur ama kuşkusuz aynı ayrıntılarda bazı düzeltmelerin yapılması şarttır. **Via Sebaste**'nin gerçek bir bölümü bu gün, Yalvaç'tan Hatunsaray'a dek izlenebilir. Bazı küçük yanlışlıklar dışında yayınlanmış tüm haritalar doğrudur. Daha önce ki arkeologların hiç birisinin herhangi bir izden söz etmemelerine rağmen Yalvaç'ın batısında bu yol bu gün bile izlenebilir. Çok az kalıntıya rastlasak da yolun Burdur Gölü'nün kuzey kıyısından, Uluborlu'dan Karakent'e (antik Lystra) doğru gittiği açıktır. Karakent yakınlarından güneye doğru, aşağı yukarı Ürkütlü'ye dek tüm yol boyunca göze görünen kalıntılar vardır. **Via Sebaste**'nin bu bölümü için eski hesaplarda mutlak düzeltmeler yapılmalıdır. Ürkütlü'nün batısında hiç bir iz seçilememiştir. (Harita, res. I).

Via Sebaste'nin en azından Colonia Lystra ve Colonia Comama arasında ki bölüm kesin olarak tanımlandığına göre, üç önemli noktayı vurgulamakta yarar vardır :

1. **Via Sebaste**, Galatya'nın batı bölgelerinde ki genel yol sisteminin bir parçası değil, bu sistemden ayrı, başlıbaşına bir yoldur.
2. Anadolu'daki ilk Roma yol sistemi, prokonsül Manius Aquilla tarafından M.Ö. 129-126 yıllarında Asia eyaletinde yaptırılmış ve merkezi Efes'e bağlanmıştı. Öte yandan **Via Sebaste**'nin hiçbir organik merkeze bağlı olmadığı görülür. Bu yol belki de Asia eyaletinin daha önceki yol sistemlerine yalnız yüzeyden bağlanmıştı.
3. **Via Sebaste**'nin Augustus'un kurduğu kolonileri birbirine bağlamak amacı ile yaptırdığı varsayımının akla yatkınlığı kadar bu yolun askerî amaçlar ile yaptırdığı, ordu tarafından kullanıldığı ve bakımının yapıldığı da doğal olarak akla gelir. Ama maalesef bu görüşü destekleyecek kanıt yoktur. Burdur yazıtı (aşağıya bakınız) yolların kullanım ve bakımının, çok dikkatle ve düzenlemelerle, belki de çok eski tarihlerde sivil halkın eline geçtiğini gösterebilir.

Yol sisteminin yönetimi, Anadolu'da yönetim, sosyal ve ekonomik örüntüleri ile Roma İmparatorluğunun çalışmasına büyük katkılarda bulunmuş, ayrıca Romalıların öncülüğünün altında Pisidia, Frigya, Likonia, Isauria ve bunlar gibi çoğunlukla yerli halktan oluşan bir çok kentin, ekonomik kaynakları işletmesi konusunda yapılan çalışmalara da yararı dokunmuştur.

PİSİDIA'DA YOL YÖNETİMİ

Roma imparatorluk yolları, kuşkusuz **Via Sebaste** ve Anadolu'daki diğer kara yollarını da kapsayarak, öncelikle devletin, ordunun ve ordu görevlilerinin, eyalet valilerinin ve beraberindekilerin, imparatorluğun malî memurlarının yararlanması için planlanmış ve yapılmıştı. Bu yolların resmî yolcuları her zaman yol boyunca ulaşım için posta atları ve arabalarını, yük hayvanları ve yük arabalarını ve bir devlet ulaştırma sisteminin getirebileceği diğer tüm kolaylıkları aramışlardı. Bu araçları sağlama yükü ise büyük ölçüde eyalet halklarına düşmüş, imparatorluğun büyümesi ile korunması ve idaresi daha çok askere ve memura gerek gösterdiği içinde bu yük gittikçe ağırlaşmıştı. Bu nedenle araçların gereksiz yere ve uygunsuz olarak kullanılmasının, M.S. I. ve V. yüzyıllar arasında ki süreye tarihlenen bazı yazılı belgelerde de belirtildiği gibi etraftaki kent ve köylülerin şikâyetine yol açtığını ve Roma tarihinin pek sık tekrarlanan konularından biri olduğunu görmek hiç de şaşırtıcı değildir. Buna rağmen şimdiye değin hiç bir kaynak, hayvan ve yük arabalarının nasıl bir düzen içinde çalıştırıldığı konusunda ayrıntılı bilgi vermemektedir. Bundan ötürü de bu sistemin ne şekilde çalıştığı yalnız ana hatları ile tanımlanabilmektedir. Bu konuya ışık tutan bir yazıt kısa bir süre önce Burdur Arkeoloji Müzesine getirilmiştir. Burdur tren istasyonu yakınında bulunduğu sanılan bu yazıt, imparatorluk devrinin başlarına tarihlenir (yaklaşık olarak M.S. 15). Ayrıca yukarıda da gördüğümüz gibi Pisidia'daki Sagalassus kentinin resmî görevlilerine sağlanacak ulaşım araçları hakkında ayrıntılı bir yönetmeliği de kapsar. Bu nedenle, ulaşım sistemi konusunda en eski ve en ayrıntılı belge olan bu yazıt aynı zamanda tüm imparatorlukta devlet ulaştırma sistemi üzerine yazılan genel tartışmaların da temel

ilkelerini kapsar.

Kurşuni mermer stel; alınlık ve akroterli, arka yüz bitirilmeden bırakılmış. Yükseklik 1.25 m.; tepe genişliği 0.795 m.; derinlik 0.31 m; metnin bitimi ile taşın en alt ucu arasındaki uzaklık 0.25 m.; Harfler: Latince metinde 1.1-0.05 m.; 1.2-0.03 m.; 1.3-25 0.006-0.008 m.; Yunanca metinde 1.26-52 0.01 m. Yunanca metinde satır başlarındaki bazı harfler diğerlerinden daha büyük. Burdur Müzesi Env. no. 2770. (Res. 2).

Yazıtın Çevirisi :

Tiberius Caesar Augustus'un atadığı eyalet valisi (Propraetor) Sextus Sotidius Strabo Libuscidianus şöyle der :

«Biri Tanrıların en büyüğü, diğeri imparatorların en büyüğü olan Avgistiler, eğer birinin ödeme yapmadan arabaları kullanmasını önlemek için büyük bir dikkat sarfetmişlerse, bunu bir fermanla perçinlemek benim için büyük bir zuldür. Kuşkusuz, bazı kişilerin kurallara aykırılığı, onların ivedilikle cezalandırılmalarını gerektirir. Ben yalnız kendi gücümle değil ama bu konuda emirlerini aldığım prenslerin en iyisi olan imparatorun desteği ile, herkezin görebileceği, dikkatle izleyebileceği ya da ihmal edip, kusur işlememesi amacı ile kasaba ve köylerin tek, tek herbirine, sağlanması gerektiği kanısında olduğum hizmetlerin listesini kapsayan birer taş diktim.

Sagalassus halkı yoldan geçenlerin gerekli ihtiyaçlarını sağlamak için 10 yük arabası ve çok sayıda katır bulundurmaya zorladılar. Bunlar hizmet ettikleri kimselerden bir yük arabasına karşılık, arabanın kat ettiği her **schoenum** luk uzaklık için 10 **asses**, bir katır içinse her **schoenum** a karşılık 4 **asses** bedel alacaklardır. Eğer katır yerine eşek temin etmek kendilerine daha uygun

geliyorsa, o vakit bir katır yerine iki eşek vermek zorundadırlar ve iki eşek karşılığında alacakları bedel bir katırın fiyatına eşit olmalıdır. Bir başka çare olarak da, Sagalassus halkı tercih ettiği takdirde kendilerine, gine yolcuların gereksinmelerini sağlamakla görevli başka kasaba ya da köylerde ki kişilere her bir katır ya da yük arabası için kendi alacakları bedel ile eş bir bedel ödeyerek bu hizmeti yerine getirme imkânı tanınır. Bura halkı Cormasa ve Conana arasında ki ulaşımı sağlamak zorundadır.

Bu hizmetlerden yararlanma hakkı her ne kadar herkez için garantili değilse de, prenslerin en iyisinin atadığı vali ve onun oğlu için, benim verdiğim fiyatları ödemeği taahhüt ettikleri takdirde garantilidir ve fırsat düştükçe valinin 10 yük arabası, ya da bir yük arabası yerine üç katır veya tek bir katır yerine iki eşek kullanması mümkündür. Ayrıca bu hizmetlerin yapılması ordu görevlileri için, orduda görevli olup başka eyaletlerden buraya yolcu olarak gelenler içinde aşağıdaki şartlarda garantilidir : benim kararlaştırdığım bedeli ödeyen Romalı senatörlere 10 yük arabasından ya da her bir yük arabası için üç katırdan veya her bir katır için iki eşekten fazlası verilmeyecektir. Prenslerin en iyisi için bizimle birlikte aynı şartlarda çalışan bir süvariye ise, üç yük arabası ya da her bir yük arabasına karşılık üç katır veya her bir katıra karşılık iki eşek mutlaka sağlanmalıdır. Fakat bunlardan biri, kendine tanınan haktan daha fazlasını isterse o vakit bu ulaşım araçlarını kiraya veren kimsenin istediği ücreti ödeyip, bunları kiralayacaktır; aynı şartlarda Romalı bir yüzbaşıda bir yük arabası, ya da bunun yerine üç katır veya altı eşek isteme hakkına sahiptir.

Ben tahıl ya da buna benzer nesnelere gerek kendi ihtiyaçları için gerekse satmak için bunları nakledenlere,

şahısların kişisel hayvanlarına, ya da azatlı kölelerinin veya esirlerinin hayvanlarına hiç bir kolaylık sağlamak arzusunda değilim. Benim kendi adamlarımın tümüne, barınak temini ve ev sahipliği nezaketi hiç bir ödeme yapılmadan sağlanmalıdır. Keza bu başka eyaletlerde ordu görevinde olanlarla, prenslerin en iyisinin azatlı köle ve esirleri ile onların hayvanları için de geçerlidir».

Bu yönetmelikler bizim başka bir yazıttan öğrendiğimize göre M.S. 10 ve 20 yılları arasında Roma'da Tiber nehri kıyılarının yöneticisi olan ve Tiberius yönetimi altında da bu eyaletin valisi olan Sexus Sotidius Strabo Libuscidianus'un çıkardığı bir yasanın kapsamı içerisindeydi. Bu devirde Sagalassus Galatya eyaleti sınırları içindedir. Bu nedenle Sotidius'un Galatya yöneticisi olduğu açıktır. Bu yönetmelikleri kapsayan yasanın tarihi kesin olarak bilinmez ama Sotidius'un M.S. 14 de ölen ve kendince «prenslerin en iyisi» diye tanımladığı imparator Augustus'tan emir aldığı ileri sürmesi, onun yaklaşık olarak M.S. 13-15 yılları arasında Sagalassus valisi olarak görev yaptığı kanısını güçlendirir. Bazı resmî yolcuların, bunlar gerek görevli gerekse görevsiz olsun, Sagalassus ve çevresinde ki köylerin halklarını muhtemelen para bile ödemeksizin fazla hayvan ve yük arabası vermeğe zorlamaları, böylesine ayrıntılı bir yönetmeliğe gerek doğurmuştu. Kuşkusuz bölge halkı, bu yolsuzluklardan şikâyet ederek valinin de dikkatini soruna çekmişti. Bu yönetmeliğe göre Sagalassus halkı batıda Cormasa (Eğneş yakınında bir ören yeri) ve kuzeydoğuda Konana (Gönen yakınında) ile sınırlanan kendi bölgeleri içerisinde ki alanda ulaşım araçlarını sağlamakla yükümlüydüler. Burdur Gölünün kuzeyinden gelip, bu bölgenin kenarından geçen **Via Sebase**, kuşkusuz ulaşım araçlarının sağlanmasını gerektiren anayollardan biri idi. Ama Sagalassus'luların yalnız bu anayolda değil, yakın çevresin-

deki diğer tüm yollarda da ulaşım araçlarını sağlamakla yükümlü oldukları açıktır. İl sınırlarının genişliğinden ötürü, Sagalassus halkı da, yönetimleri altındaki çevre köy ve kasabalardan bu yükümlülüğe yardımcı olacak hayvan ve yük arabalarını sağlıyorlar ve bunlardan da yararlanabiliyorlardı.

Yolda sağlanabilecek en yüksek sayıda ulaşım aracı ise 10 arabayı ya da 10 katırı veya 20 eşşeği geçmiyordu. Ulaşım araçlarına hak tanınan kişiler şunlardı :

1. İmparatorun temsilcisi : Bu temsilci eyalette en yüksek dereceli malî memur olarak görev yapar, yerli halktan vergi toplar ve erata ve diğer resmî görevlilere maaşlarını ödeyip, her türlü ihtiyaçlarını karşılar. Bu nedenle ulaşım araçlarının büyük bir oranının temsilciye ayrılması çok doğaldı.
2. Ordu görevlileri : (Doğrudan doğruya ya da dolaylı olarak Roma orduları ile ilişkisi olanlar) Bunlar iki gruba ayrılırdı :
 - a. Belgesi (diploması) olanlar : Vali tarafından verilmiş yazılı bir belge taşıyan ve bu belge ile kendilerine ulaşım aracı kullanım hakkı tanınan, genellikle de kaç araba ya da yük hayvanı isteyebilecekleri bu belgede saptanmış olanlar.
 - b. Diğer eyaletlerden gelen ordu görevlileri : Bunları kendi aralarında şöyle sınıflayabiliriz:
 - 1) Roma Senatörleri : en fazla hak tanınan kimseler.
 - 2) İmparatorun hizmetindeki süvariler (Kişisel güçleri ile hareket edenler dışın-

dakiler). Bunlara tanınan araç sayısı hakkı senatörlere tanınan hakkın üçte biri kadardır.

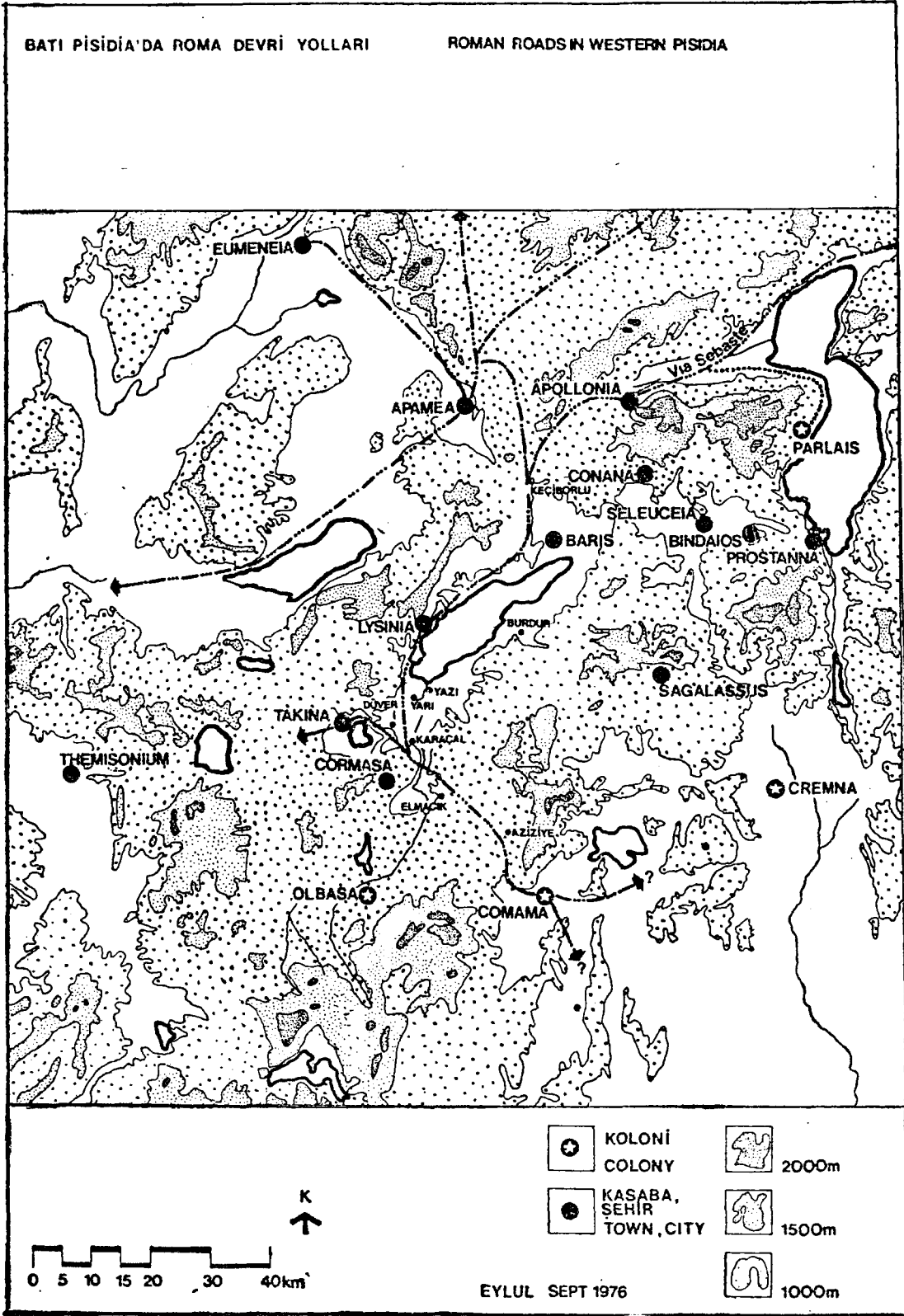
- 3) Ordudaki yüzbaşılar (Sentryonlar) : Bunlara süvarilere tanınan araç hakkı sayısının üçte biri kadar hak tanınmıştır.

Yoldan yararlanan bu kişilerin tümünün at ve yük arabası kirası olarak hep aynı miktarı ödemeleri gerekirdi. Örneğin her *scheonum* başına bir araba için 10 *asses*, bir katır için 4 *asses*, bir eşek için 2 *asses* gibi. Eski bir İran uzaklık birimi olan *schoenus* bir kişinin bir saat içinde kat edebileceği yolla ölçülüyordu ve arazinin durumuna göre değişebiliyordu. Böylelikle ana yolda bir *schoenus*'luk uzaklık, patikalardan başka yolu olmayan dağlık bölgelerdeki bir *schoenus*'luk uzaklıktan bir Roma milinden daha fazlaydı. Bu kira fiyatları ile bu araçların açık pazarlardaki ticarî değerlerini karşılaştırma olasılığı kuşkusuz yoktur. Ama genellikle yol üzerindeki bu kira fiyatlarının çok daha düşük olduğunu ve bu hizmeti sağlamakla yükümlü olanlara oldukça ağır geldiğini düşünebiliriz.

Ürettikleri malları pazara, köyden

kente, bir kentten diğerine götürmek isteyen çiftlik sahipleri ve çiftçilere ise hiç bir ulaşım aracını kullanma hakkı tanınmıyordu ve bunlar hayvanları için yem, arabaları için barınak isteme olanağına bile sahip değillerdi.

Yönetmeliğin son maddesi ise resmî görevle yolculuk edenlerin ne şekilde ağırlanacağı konusunda bazı kuralları kapsıyordu. Roma Cumhuriyet Devrinde olduğu gibi, imparatorluk devrinde de eyalet valileri, kendileri ile beraberlerindeki için yiyecek ve barınak, ayrıca hayvanları içinde ahır isteyebiliyorlardı. Ayrıca imparatorun özel mülkünü idare eden esir ve azatlı köleler aynı ayrıcalıklara sahiptiler. Ama gerek Latince, gerekse Yunanca metinde yönetmeliğin kısmen gözükken bu son cümlesi, herhalde bu kişilerin bölge halkından mantıksız isteklerde bulunmasını önlemek üzere yazılmıştı. Bu yeni yazıt, böylece Roma hükümeti tarafından ortaya konan Pisidia devlet ulaşım sisteminin yönetimi hakkında bize geniş bilgi verir. Kuşkusuz yönetmeliklerde yöresel değişikliklere yer verilmiş, ama benzeri kurallar imparatorluğun tüm bölgelerinde geçerli olmuştu. Eğer bu gün bu kuralların kapsamı hakkında açık bir fikre sahip olabiliyorsak, bunu kesinlikle bu yeni yazıta borçluyuz.



(Harita, Resim : 1)

SEX SOTI DVS STRABO I BVS SCIDIANVS LEG TICAES ARIS AVCUS I PRO PR DIC

EST QUIDEM OMNIUM IN IDUISSIMAM MAE EDICTOME OASIRIN CERE IDUOXA U CUSTI PAL TER DEORUM ALITER CRIN CIR UMA
 MAXIMUS DILIGENTISSIMAE CA VERUNT NEQ UIF CR ATUITS UEHICULI SUT ATURS EPO UNONIA MIKE INTIN QUORU NDAM
 PRAESENTEM VINDICTA MA DESIDER AT FORMUAM FORUM QUA STARI IUDICO OPORTE RE IN SIN CULIS CIVITATIBU
 ET VICIS PROPOSUIT FER VNIURU EAM AVTS NE GLECTA ERIT VINDICATURUS NON MEA TANTUM POTESTATE SED
 PRINCIPIS OPTIMI A PVO DI CUMEN MANDATIS ACC EP I MA NESTATE
 SAGLASIENOS FOMINISTERIUM CARROR UM DECEM ETM ULORUM TOTIDE MPRAESTARE DEBENT ADUS US NECESARIO SI RANJE
 UNTIUM ET ACCIPERE IN SINGULA CARRA ET IN SINGULOS CHOE NOF AB IIPV IEN TUNARE IS DENOSIM UO S ADIEM SINGULOS
 ET SCHOENOS IN SUIO FNERI SPVATER NOS PVO DS I ASINOS ANIENT EODEM PRAE I IODUOS PRO UNOMV I O DENT
 AVTS MAE INTIN SINGULOS MAUO ET IN SINGULAS CARRAS IDUODA CCEPTUR FERANT SI IEI SP REBERENT
 DARI PRAESENTI S PVI ALTERIUS CIVITATIS AVT VICI MVNIRE FUNGENTUR VT IDEM PROCEDANT
 PRAESTARE AVTEM DEBEBUNT VE HIC VIA QVQVE CORMAS ET CONANA N ERVET AXEN OMNIBU
 SHVIUS REITUTER ITSE D PROCUR TORI PRINCIPIS OPTIMI FI IODUE IUS VSDV V ENDCARR A DECEM AVT
 PROSINGULIS CARRIS MV TORUM TRIVM AVT PRO SINGULIS MVLS ASINORUM BINOR UM PVBUS EODEM TE
 MPORE V T ENTUR SOLVTVM P RETIDM AME CONSTITVTVM PRAETTER AXM VIII AN TIBUS ET IIS PVI DIPLOM VM HAB
 EBUNT ET IIS QV IEX ALIS PROVINCIS MILITANTES COM ME ABUNT IT AVT FENATIONI P OPVITKOMANINON PVS PVAM
 DECEM CARRA AVT PROSINGULIS CARRIS MV LTERNI AVT PRO SINGULIS MVLS ASINIBI PRAESENTIUR SOLV IURIS PVOO
 PRAESCRIPSIT P VIT ROMANO CVIUS OFFICIO PRINCEPS OPTIMVS VTI T VTER CARRA AVT IN SINGULA TERNI MV LIAV
 IN SINGULOS CVI OS BINI ASINI DARI DEBEBUNT ENDEM CONDICIONE SE PVOLAMP IUS PV I S DEI DER ABIT CONDUCET
 ANGTRIO LOCANTIS CENTURIONI CARRUM AVT TRES MV LIAV ASINISEX EADEM CONDICIONE IURV IFRUM EN
 TUM AVT MVDPID TALE VEE PVASTVS VIT CAUSSAVELVS VSPORTNIT PRAESTAR I N IHI V O IO NE PVECV I PVAM P
 ROSVORVTS VORUM LIBERTORUM AVT FERVORVM AVT IUM ENTV ANASTIONEM OMNIBVS PV I ERVM I EX
 COMITATVNOS PRO P MILITANTIBUS E X OMNIBVS PROVINCI S ET PRINCIPIS OPTIMI LIBERTIS ET IEBUS ET IVMENTIS
 EORV MGRATVITAM PRAESTABI OPORTE IT AVT AELIV VNAB INVTIS CRNTVITANON EN S ICANI
 CE ET OCCW TI Δ IO C TPABWNAIBOYCKI Δ IAN OCTI PECBE YTHCTIBEPIOYKAICAPOCCEBACTOYANTICTPA

Resim : 2 Yunanca metin

THE CORPUS OF MOSAIC PAVEMENTS IN TURKEY

SHEILA D. CAMPBELL

A proposal for a Corpus of Asia Minor Mosaic was presented at the 10th International Congress of Classical Archaeology in İzmir, September 1973. The purpose of this project is to record and document all the known mosaic pavements in Turkey, from the Hellenistic period to the end of the Justinianic period. We shall of course, respect all rights of primary publication. Our chief intention is to see that all of these floors are fully documented before any further loss occurs, and to collect all the available information in one or two locations where it can be of use to scholars who wish to utilize it. A preliminary survey was made in 1973 to provide a foundation for the project. Because of the size and scope of this undertaking it is of necessity an international venture. The chief participants at present are Austria, Canada, and Turkey. The balance of this report refers only to the Canadian segment of the project. This comprises the area of Cilicia and westward as far as Gaziantep.

Work in the 1974 season was impossible as the entire south coast region was allocated as a military zone during the Cyprus crisis. However, in 1975 work was resumed, with excellent results. The permit from the Department of Antiquities granted research in the areas of İçel - Anamur, Ermenek, Mut, Silifke, Gaziantep, An-

talya, Gazipaşa, Adana, Anawarza, Kadirli Karlık, Ayaş - Yumurtalık. With the assistance of staff from the Adana Museum, I visited the following known mosaic sites: Karlık, Anawarza, Ayaş - Yumurtalık, Silifke, Mut, Dağ Pazarı, plus the Adana Museum itself. In some cases, i.e. Silifke and the Adana Museum, the mosaics were exposed and could be fully recorded. In others, i.e. Karlık, Anawarza, Ayaş - Yumurtalık, Dağ Pazarı, partial recording at least could be undertaken. In addition I was able to document two hitherto unknown mosaics, one at Cıvıklı, the other in a house in Feke, where the owner very kindly allowed us to inspect and photograph all the floors of his house.

At the site of Ayaş - Yumurtalık one previously known and insufficiently recorded mosaic has «disappeared». This example points out the urgency of the work we have undertaken. A second mosaic on this site was completely covered, but it has been well published already by the late Professor Michael Gough¹. However, four more unknown and unexcavated mosaic pavements were pointed out to me. These floors are uncovered in small patches and exposed to damage from people, animals and weather.

At Anawarza I was able to supplement the records on one of the two published mosaics there, while the se-

cond was completely covered. There are a number of other mosaic pavements on the site and these will be recorded by the Adana Museum staff who are conducting excavations there.

In Silifke there is one exposed mosaic in a house, already published² and a second which is covered. There is also an excavation site near Silifke where a large expanse of mosaic pavement has been uncovered and we hope that the director of this excavation will provide the necessary information on this area.

The 1975 excavation season at Eski Anamur uncovered four new mosaics and these have been duly catalogued, as have all the mosaics uncovered thus far at Afrodiasias. (This site is, of course, not in the general geographical region for which we are responsible, but the present writer has been working there for the past three seasons.)

I visited the Gaziantep Museum primarily to assess the amount of work to be done there, and discussed the project with the director. There are in the Museum itself many panels of lif-

ted mosaic. There are also several mosaic sites in the region which are only partially excavated, often falling into the category of «chance finds.» In this area in particular, as well as any others previously mentioned, we are acutely conscious of the problems of security and preservation of these floors. If attention is drawn to them, then measures must also be taken to protect them. Thus an assessment of the necessary protective measures is an integral part of all the documenting procedures.

My thanks are extended to the Eski Eserler, in particular the director Hikmet Gürçay and Çetin Anlağan for their kind permission and assistance, and also to the staff of the Adana Museum, especially the director, Dr. O. Aytuğ Taşyürek, Yalçın Karalar, and other assistants there whose cheerful help and co-operation made our task much easier.

I thank also Prof. Kenan Erim, director of the excavation at Afrodiasias, and Prof. James Russell, director of the excavation at Anamur, for their participation in this project.