



T.C.

ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ARKEOLOJİ ANABİLİM DALI

ARKEOLOJİ BİLİM DALI

BITHYNIA BÖLGESİ TİCARET

YOLLARI

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

Emrah VAROL

BURSA-2020



T.C.

ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ARKEOLOJİ ANABİLİM DALI

ARKEOLOJİ BİLİM DALI

BITHYNIA BÖLGESİ TİCARET

YOLLARI

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

Emrah VAROL

Danışman

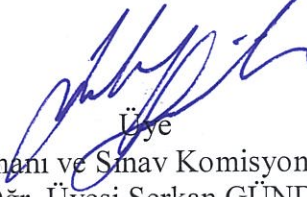
Dr. Öğr. Üyesi Serkan GÜNDÜZ

BURSA-2020

TEZ ONAY SAYFASI

T.C.
BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

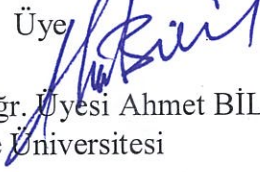
Arkeoloji Anabilim Dalı, Arkeoloji Bilim Dalı'nda 701625001 numaralı Emrah VAROL'un hazırladığı "Bithynia Bölgesi Ticaret Yolları" konulu Yüksek Lisans Tezi ile ilgili tez savunma sınavı, 27.12.2019 günü 11:00-12:00 saatleri arasında yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin başarılı olduğuna oybirliği ile karar verilmiştir.



Üye
(Tez Danışmanı ve Sınav Komisyonu Başkanı)
Dr. Öğr. Üyesi Serkan GÜNDÜZ
Bursa Uludağ Üniversitesi



Üye
Dr. Öğr. Üyesi Reyhan ŞAHİN
Bursa Uludağ Üniversitesi



Üye
Dr. Öğr. Üyesi Ahmet BİLİR
Düzce Üniversitesi



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS/DOKTORA İNTİHAL YAZILIM RAPORU

BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ARKEOLOJİ ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞI'NA

Tarih: 27.12.2019

Tez Başlığı / Konusu: Bithynia Bölgesi Ticaret Yolları

Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmamın a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana bölümler ve d) Sonuç kısımlarındar oluşan toplam 50 sayfalık kısmına ilişkin, 27.12.2019 tarihinde şahsım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından (Turnitin)* aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan özgünlük raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 17'dir.

Uygulanan filtrelemeler:

- 1- Kaynakça hariç
- 2- Alıntılar hariç
- 3- 5 kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

Bursa Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Özgünlük Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nı inceledim ve bu Uygulama Esasları'nda belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Tarih ve İmza

27.12.2019

Adı Soyadı: Emrah VAROL
Öğrenci No: 701625001
Anabilim Dalı: Arkeoloji
Programı: Arkeoloji
Statüsü: Y.Lisans Doktora

Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Serkan GÜNDÜZ
27.12.2019

Yemin Metni

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum “Bithynia Bölgesi Ticaret Yolları” başlıklı çalışmamın bilimsel araştırma, yazma ve etik kurallarına uygun olarak tarafımdan yazıldığına ve tezde yapılan bütün alıntılarının kaynaklarının usulüne uygun olarak gösterildiğine, tezimde intihal ürünü cümle veya paragraflar bulunmadığına şerefim üzerine yemin ederim.

Tarih ve İmza

27/12/2019

Adı Soyadı:	Emrah VAROL
Öğrenci No:	701625001
Anabilim Dalı:	Arkeoloji
Programı:	Arkeoloji
Statüsü:	Yüksek Lisans

ÖZET

Yazar Adı ve Soyadı : Emrah VAROL
Üniversite : Uludağ Üniversitesi
Enstitü : Sosyal Bilimler Enstitüsü
Anabilim Dalı : Arkeoloji
Bilim Dalı : Arkeoloji
Tezin Niteliği : Yüksek Lisans Tezi
Sayfa Sayısı :VIII+ 93
Mezuniyet Tarihi :
Tez Danışmanı : Dr. Öğr. Üyesi Serkan GÜNDÜZ

BİTHYNİA BÖLGESİ TİCARET YOLLARI

Bithynia'da çağlar boyunca yoğun ticari faaliyetler söz konusudur. Bunun nedeni kara ve deniz ulaşımı ile ticaret yapılmasıdır. Konumundan dolayı çok önemli bir bölgeye sahip olan Bithynia, Asya ve Avrupa üzerinde bir köprü görevi görmekte aynı zamanda Akdeniz'den Karadeniz'e bir geçiş konumunda bulunmaktadır. Bu sebepten dolayı tezin amacı Bithynia Bölgesindeki ticaretin önemini vurgulayarak yayılımını anlatmaktır. Çalışmada arkeolojik kanıtlar araştırılmış antik ve modern kaynaklardan yararlanılmıştır. Tez konusu kapsamında 3 bölümden oluşan tezin ilk bölümü bölgenin kökeni ve tarihçesi hakkında verilen bilgiler oluşturmaktadır. İkinci bölümünde ticaret de hangi ürünlerin hangi araçlarla nasıl nasıl yapıldığını anlatan taşımacılık yöntemlerine yer verilmiş son olarak da Bithynia Bölgesinde yer alan ticaret yolları üzerinde durulmuş ticari kentler, yollar, konaklama ve mil taşlarına yer verilmiştir.

Anahtar Kelimeler:

Liman, Mil Taş, Ticaret, Yollar.

ABSTRACT

Name and Surname : Emrah VAROL
University : Uludağ University
Institution : Institute of Social Science
Field : Archaeology
Branch : Archaeology
Degree Awarded : Master / PhD
Page Number : VIII+ 93
Degree Date :
Supervisor : Dr. Öğr. Üyesi Serkan GÜNDÜZ

TRADEWAYS IN BITHYNIA

In Bithynia there are intensive commercial activities for ages. The reason for this is trade by land and sea. Bithynia which has a very crucial due to its location has function as a bridge between Asia and Europe and at the same time it is a transition from the Mediterranean to the Black Sea. Therefore, the aim of the thesis is to emphasize the importance of trade in the region of Bithynia. In this study, archaeological evidence was investigated and modern sources were used. Within the scope of the thesis which consists of three parts, the first part composes given information about the origin and history of the region. In the second part of the study. In the second part of the thesis, the transportation system, explaining which products, equipments and methods were used in trade, is stated. Finally, merchantile cities, roads, accommodation places and milestones which were established on the trade routes in the Asian region are mentioned.

Keywords:

Mile Stone, Roads, Seapor, Trade.

ÖNSÖZ

Bu tezde Bithynia Bölgesi Ticaret yolları çalışılmıştır. Anadolu'da Hitit-Asur ticaret kolonilerinin yolları, Pers kral yolu gibi antik çağdan beri çeşitli ticaret yolları yer almaktadır. Bithynia bölgesinin özellikle gerek Asya, Avrupa ve Mezopotamya arasında bir köprü görevi görmesi gerek Roma dönemi ve sonrasında Nikomedia, Nikaia, Konstantinopolis kentlerinin başkent ilan edilmesi, gerekse Erken Bizans döneminin başlangıcında ki hacı yolunun bu bölgeden geçmesi bölgenin stratejik olarak önemli bir konumda olduğunun bir göstergesidir. Bu sebeple ekonominin can damarını oluşturan ticaret ise Bithynia bölgesi üzerinde yer alan yollardan geçmektedir. Bithynia bölgesindeki ticaret yollarına ait çalışmamda miltaşları, sikkeler, amphoralar, gemi kalıntıları, mezar stelleri gibi arkeolojik bulgular ışığında bu bölgedeki ticaret ağı üzerinde araştırma yapılmıştır.

Tez çalışma sürecimde desteğini hiçbir şekilde esirgemeyen danışman hocam sn. Dr. Öğr. Üyesi Serkan GÜNDÜZ'e sağladığı tüm destek ve olanaklar için teşekkürlerimi ve şükranlarımı sunarım.

Araştırmalarım sırasında kendisinden destek aldığım kıymetli hocam Araş. Gör. Göknur ÇETİNKAYA' ya çok teşekkür ederim.

Tez sürecinde zamanlarını benim için ayıran kıymetli arkadaşlarım Arkeolog Tuğba MERCAN ve Arkeolog Mehmet Şerif HÜLAKÜ'e teşekkürlerimi sunmayı bir borç bilirim.

Tüm hayatım boyunca desteklerini hep arkamda hissettiğim kıymetli annem ve babama minnettarım.

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI	i
İNİTİHAL YAZILIM RAPORU	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
ÖNSÖZ.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
GİRİŞ	1
1. BİTHYNİA BÖLGESİNİN JEOPOLİTİĞİ.....	3
1.1. Bithynia Bölgesinin Kökeni Ve Tarihçesi	4
2. TAŞIMACILIK YÖNTEMLERİ	10
2.1. Ticari Taşımacılık.....	10
2.2. Ulaştırma	12
2.2.1. Görevlilere Taşımacılık Sertifikasının Dağıtılması	12
2.2.2. Resmi Posta Arabası	14
2.2.3. Sarnıç Arabası	14
2.2.4. Yük Arabaları.....	14
2.3. Ticarete Gemiler Ve Yelkenliler	15
2.3.1. Küçük Boy Yelkenli Gemiler.....	19
2.3.2. Orta Boy Yelkenli Gemiler	19
2.3.3. Büyük Boy Yelkenli Gemiler	19
3. BİTHYNİA BÖLGESİNİN TİCARET YOLLARI.....	20
3.1. Bithynia Bölgesinin Kara Ticaret Yolları	23
3.1.1. Hacı Yolu.....	23
3.1.2. Posta Yolu	26
3.1.3. Prusa-Hadriani Yolu.....	26
3.1.4. Prusa-Myrleia/Apameia Yolu	26
3.1.5. Nikaia- Kios Yolu	27
3.1.6. Khalkedon-Kios-Myrleia Yolu	27
3.1.7. Konstantinopolis- Nicomedia Yolu	28
3.1.8. Nicomedia-Nikaia Yolu	29
3.1.9. Nikaia-Ankyra Yolu	29

3.2. Bithynia Bölgesinin Deniz Ticaret Yolları Ve Önemli Liman Kentleri.....	30
3.2.1. Nicomedia.....	30
3.2.2. Nikaia.....	33
3.2.3. Myrleia/Apamea	34
3.2.4. Kios	35
3.2.5. Khalkedon	36
3.2.6. Herakleia Pontika.....	37
3.2.7. Tios-Teiton	39
3.3. Bithynia Bölgesinin Nehir Ticaret Yolları	42
3.3.1. Prusias Ad Hypium	42
3.3.2. Iuliopolis	44
3.3.3. Prusa-Appollonia Ad Ryndacum Yolu.....	47
SONUÇ.....	49
KAYNAKÇA VE KISALTMALAR	52
HARİTA LİSTESİ	61
RESİM LİSTESİ	63
HARİTALAR	64
RESİMLER	87

GİRİŞ

Bir toplumun huzur ve refah seviyesi, kültür ve medeniyetinin gelişmişliği, şüphesiz ekonomik temele bağlıdır. Sağlam bir ekonominin can damarını ise aktif potansiyele sahip ticaret ağı oluşturmaktadır. Bithynia Bölgesi sahip olduğu stratejik konumunun yardımı ile gerek kara gerekse deniz ticaretini elinde tutan en önemli bölgelerden biridir. Karadeniz, Marmara ve Akdeniz arasındaki ticaret akışında çok ayrıcalıklı bir yere sahip olan Bithynia hem ekonomik hem de siyasi, dini ve kültürel açıdan çevresindeki diğer bölgeler arasında vazgeçilemez bir konumda olmuştur. Bu ayrıcalıklı durumundan dolayı Bithynia Bölgesi çevresinde yer alan kent ve bölgelere oldukça önemli katkılar sağlamışlardır.

Arkeoloji alanında bu bölgeyle ilgili birçok çalışmalar yapılmış olsa da konuyla ilgili bilgilerin çok dağınık olması ve tam anlamıyla yeterli olmaması bu konu hakkında çalışma düşüncesini ortaya çıkarmıştır. Çalışma da konunun daha iyi kavranması amacıyla Bithynia Bölgesi'nin kökeni ve tarihçesi hakkında bilgi verildikten sonra, kara ve deniz ticaretinin yayılımını açıklamak amaç edinilecek, bunun yanında ulaşımda kullanılan araçlar anlatılarak ticaretin yapıldığı mallara değinilecektir. Daha sonra deniz ticareti açısından konumu oldukça stratejik öneme sahip liman kentlerine ve diğer ticaret kentlerine yer verilecektir.

Bu tez çalışmasında hedeflenen Bithynia Bölgesi'ndeki ticaret ağının yoğunluğunu saptamak bunu yaparken kullanılan ticaret yolları, kara, deniz ve nehir taşımacılığında kullanılan araçları belirlemek ve yapılan taşımacılıkların genel olarak içeriklerini ortaya çıkarmak ve yapılan ticari faaliyetlerin vurgulanması planlanmaktadır. Son olarak konumuzda değineceğimiz ana husus Bithynia Bölgesinin ticaret yollarının güzergâhlarını belirlemek, deniz ve kara ticaret ağının nereye kadar ulaştığını göstermek aynı zamanda bu ticaret yolları üzerindeki konaklama ve mola yerlerini incelemek olacaktır.

Yıllar boyunca birçok araştırmacının ilgi odağı olan Bithynia Bölgesi, Paleolitik Dönemden itibaren tüm dönemler boyunca oldukça çok sayıda ve gelişmiş medeniyetler hüküm sürmüş olduğundan dolayı yazılı kaynaklar açısından zengin bir arşiv oluşmuştur. Öncelik olarak Strabon, Plinius, Skylaks, Ksenophon gibi antik yazarlardan

yararlanılmış, daha sonra ise Colin Mc Evedy, Charles Texier gibi bölgenin tarihçesi hakkında önemli bilgiler veren modern araştırmaların kaynakları incelenmiştir. Konunun tarihçesini pekiştiren ve içeriği ile alakalı bilgileri sunan diğer önemli modern araştırmacılardan F. Yavuz Ulugün, Muhittin Bakan, Kamil Doğancı, Stephen Mitchell, David French değinilmesi gereken bilim insanlarıdır.

Bu tez çalışmasında Alman Arkeoloji Enstitüsü'nün kütüphanesi başta olmak üzere birçok kütüphane de araştırma yapılarak çalışılmış, Bursa ve İstanbul Arkeoloji müzeleri gezilmiştir. Özellikle Uludağ Üniversitesi'nin Online veri tabanları başta olmak üzere birçok Online kaynaktan yararlanılmış. Antik ve modern kaynaklar incelenmiştir. Ulaşılan bilgiler ışığında tez çalışmasında bir bütün oluşturulmaya çalışılmıştır. Çalışmada metodolojik olarak genel hatlı bir anlatım sunulacak ve ticaretlerin yapıldığına dair kara deniz ve nehir yolları, mil taşları, sikkeler, gemi tipleri, ticaret bağlantıları incelenerek bir bütün halinde sunulacaktır. Ayrıca yol ağları haritalar ile görselleştirilip, çalışmaya katkı sağlanması hedeflenmektedir.

Tez metni, üç ana bölümden oluşacaktır. Birinci bölümde bölgenin coğrafyası, kökeni ve tarihçesi hakkında bilgiler verilecektir. Diğer bölümünde çalışmamızın ana konusu olan ticaret yollarını daha iyi kavramamız açısından bu yollardaki taşımacılık ve taşımacılıkta kullanılan araçlar konusuna yer verilecektir. Son olarak ticaretin hangi yollarda ve nasıl yapıldığı konusunda durulacaktır.

1. BİTHYNIA BÖLGESİNİN JEOPOLİTİĞİ

Bithynia Bölgesi İstanbul'un Anadolu yakası, Kocaeli, Yalova, Sakarya, Bolu, Düzce, Bursa, Bartın, Zonguldak illerinin önemli bir bölümünü kapsayan coğrafya alanı içerisinde yer almaktadır¹. Başka bir tanıma göre ise Karadeniz, İstanbul Boğazı ve İzmit körfezi arasında kalan yarımada ya da yani günümüz Kocaeli yarımadasına verilen isimdir². Bahsi geçen bölge batıda Mysia, doğuda Paflagonya, güneyde Galatya ve Frigya ile komşu durumundadır³. Bölgenin kuzeyini Karadeniz (Pontos Euxenios), batısını İstanbul Boğazı (Bosphoros Thrakios), Marmara Denizi (Propontis) ve Adırnaz (Rhyndakos), Orhaneli çayı ile Uludağ (Olympos), doğusunu ise Filyos (Billaios) çayını oluşturmaktadır⁴. Bölgenin sınırları ile ilgili bilgilere Karianda'lı Skylaks'tan rastlamaktayız⁵. Buradaki tanımından Bithynlerin MÖ IV. yüzyılda Sangarius (Sakarya) ırmağından, Olbia(İzmit) körfezine kadar olan bölgede yerleştikleri anlaşılmaktadır⁶. Strabon ise "Geographika" isimli eserinde Bithynia Bölgesinin sınırlarını şu şekilde aktarmaktadır: "*Bithynia, doğuda Paphlagonialılar, Epiketonlar ve Mariandyenlerin bir kısmı, kuzeyde Sangarios Irmağı'nın denize döküldüğü Byzantion (İstanbul) ve Khalkedon denizinin ağzına kadar Pontos Denizi tarafından, batıda Propontis (Marmara Denizi), güneyde Mysia ve Hellespontos Phrygia'sı da denilen Phrygia Epiktetos ile sınırlanmaktadır*"⁷. Bithynia topraklarını tanımlarken iki antik yazarın ortak noktaları; Bithynia Bölgesi'nin doğu sınırı olarak Sangarios Irmağı tanımlamalarıdır. Bu tanımlamaya göre Bithynia Bölgesinin Sangarios Irmağı'nın doğusunu geçmediği sonucuna varılmaktadır. Bithynia Bölgesi batıda Mysia'dan ayıran Rhyndacus Nehri ile doğuda ise Sangarius nehri ile sınırlandırılmaktadır. Bahsi geçen bu nehirler sınırlara dâhil edildiğinde ise Parthenius Nehri sınır olarak kabul edilmektedir. Buradaki sınırlar Bithynia Olympos'u adı verilen dağ silsilesi ile biçimlendirilmektedir. Bu sayede Paphlagonia'nın ötesinde Halys ve Pontus Nehrine kadar genişlediği ifade edilmektedir. Khalkedon Yarımadası Bithynia Bölgesi'nin batı kısmı içerisinde yer almaktadır. Daha fazla genişleyen bölgenin sınırları Herakleia

¹ Boyana 2017: 153.

² Ulugün v.d. 2004:159.

³ a.g.e. :159; Güçlü 2007: 3.

⁴ Sevin 2001: 29; Güçlü 2007: 3.

⁵ Ps. Skyl. 92.

⁶ Yazgı 2018: 1; Arslan 2012: 239- 257.

⁷ Strab. XII. 4. 1.: 5-8.

Pontika'yı daha doğu kısımda ise Pontos, güney sınırların da Mysia'nın Olympos Dağı ve Propontis'e (Marmara Denizi) uzanmaktadır. Böylece güney sınırını Phrygia ve Galatia belirlemektedir⁸. Coğrafik açıdan antik çağdan günümüze kadar en verimli ve en zengin bölgeler arasında yer alan Bithynia Bölgesi'nin bilinen nehir, göl ve dağları şunlardır: “Sangarios (Sakarya Nehri), Makestos (Susurluk-Simav Çayı), Aisepos (Gönen Çayı), Siberis (Aladağ Çayı) Parthenios (Bartın Çayı) adlarıyla anılmaktadır. Bunun yanında Sophon / Sunensis (Sapanca Gölü), Askania (İzmit Gölü), Apolyont (Ulubat Gölü) bölgenin en üç büyük gölü olarak bilinmektedir. Ayrıca Mysia Olympos (Uludağ)'u, Sophon (Kartepe), Astakos (Samanlı Dağları) antik Çağ'da da bilinen dağ ve tepelerdir”⁹.

Bithynia Bölgesi'nin sınırları içerisinde yer alan kentler Çalık Ross'a göre; “Kalkhedon (Kadıköy), Khryso polis (Üsküdar), Olbia (Başiskele), Nikomedeia (İzmit), Libyssa (Diliskelesi), Astakos (Gölcük), Nikaia (İzmit), Apameia (Mudanya), Kios (Gemlik), Prusa (Bursa), (Kapıdağ Yarımadasındaki kent), Dia-Diospolis (Akçakoca), Bithynion-Klaudiopolis (Bolu), Herakleia Pontica (Karadeniz Ereğlisi), Teion-Tieion-Tion (Filyos/Hisarönü), Iuliopolis (Çayırhan'ın güneyinde)”¹⁰(Harita 1-2).

1.1. Bithynia Bölgesinin Kökeni Ve Tarihçesi

Herodotos ve Pseudo-Skylaks Bithynia'dan coğrafi terim olarak bahsetmektedirler. Hem Pseudo-Skylaks hem de Herodotos bölge'den ‘Bithynia’, ‘Thrakia Bithyniası’ ve ‘Asya Thrakias’ olarak bahsetmektedir¹¹. Appianos, bahsi geçen bölgedeki halkların Thrak kökenli olduklarını, bu halkların kendilerini ilk başlarda Bebrykler olarak adlandırdıklarını ve Bithynia'ya yerleştikten sonra ise kendilerini Bithynler olarak tanımladıklarını belirtmektedir¹². Strabon, Homeros zamanında Phrygia ve Mysia halkları içerisinde varlıklarını sürdürdüklerini ya da Bithynler'in tam olarak bölgeye yerleşemediklerini yazmaktadır¹³. Dolayısıyla, bölgeye ilk olarak Phrygialılar, daha sonrasında ise Mysialılar'ın yerleştikleri düşünülmektedir. Böylece Bithynialılar,

⁸ Ross 2007: 15.

⁹ a.g.e. : 16; Günay 2018:8.

¹⁰ Ross 2011: 884.

¹¹ Hdt. Hist. VII. 75; Ps. Skyl. 92.

¹² App. II. : 1.

¹³ Strab. XII. 4. 1: 5-8.

Phrygialılar ve Mysialılar'ın yerleştikleri bölgeye geldikleri sonucu ortaya çıkmaktadır¹⁴. Birçok antik yazarın yukarıda bahsettiği gibi Asia Thrakları ismini verdikleri Bithynia bölgesinin bilinen ilk sakinlerinin, Avrupa'dan Anadolu topraklarına göç ettiklerini anlatmaktadır. MÖ 1200 yıllarında Anadolu'ya göç etmeye başlayan Thrak kökenli Mysialılar ve Phrygialılar daha çok Hellespontos (Çanakkale Boğazı) üzerinden Troas topraklarına geçerek Bithynia topraklarına kadar oldukça geniş bir alana yerleşmeyi başarmışlardır¹⁵(Harita3-4). MÖ VII. yüzyıl'ın başlarında göçebe boylar halinde yaşayan Kimmerler'in Kafkaslar'dan Anadolu'ya girip Bithynia ve Pontos'dan geçerek Batı Anadolu'ya kadar bütün Anadolu'yu istila etmişlerdir, Anadolu'da yaşayan bütün halklar bu istiladan olumsuz etkilenmiş olmalıdır¹⁶. Bu istilasının sonucunda Phrygialılar'ın bölgedeki hâkimiyeti MÖ 696 yılında sona ermektedir. Daha sonra Kimmerler'in bölgeden çekilmesiyle oluşan bu otorite boşluğunu fırsata çeviren Lydia'lılar, kralları Kroisos önderliğinde, Bithynia'yı hâkimiyeti altına almayı başarmışlardır¹⁷. Batı Anadolu'da Halys Irmağı'na kadar olan bölgeyi bir süre hâkimiyeti altında tutan Lydia, Pers Kralı II. Kyros'un Lydia Kralı Kroisos'u yenmesinden sonra Perslerin eline geçen Bithynia toprakları daha sonra Daskyleion satraplığına bağlanmıştır¹⁸. Bosphoros'u hâkimiyeti altında tutan Megara kolonileri Bithynia'da yer alan bazı kentleri yağmalamaya çalışmıştır¹⁹. Yunan kentlerinin saldırıları karşısında bölgede yer alan Pers kuvvetleri de Bithynia'ya destek vermişlerdir²⁰. Sonuç olarak Bithynia kenti Perslerin hâkimiyeti altında kalmaya devam etmiştir. Strabona göre Bithynia Krallığı'nın bilinen ilk kralı olan Dydalsos Bithynialıların hâkimi iken bölgenin kötü talihine son vermiş büyük bir güç ve ün elde etmiştir²¹. Hakkında fazla bilgi bulunmayan kralın MÖ 435 yıllarında Bithynia'nın hâkimi olduğu anlaşılmaktadır. Kralın ölümünden sonra oğlu Boteiras MÖ 430 yılında bölgenin hâkimi olmuştur²². Bahsi geçen kralın MÖ 377 yılında ölümünden sonra oğlu olan Bas, Bithynia'nın yeni kralı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bithynia kralı Bas'tan

¹⁴ Güney 2014: 408.

¹⁵ Yazgı 2018: 3.

¹⁶ Hdt. Hist. IV. :11-12.

¹⁷ Hdt. Hist. I. :28-29.

¹⁸ Hdt. Hist. III. :120.

¹⁹ Diodorus, Bibliotheka, XII.82. :2.

²⁰ Xen. An. VI. 4. :23-37.

²¹ Strab. XII. 4. 2. : 563.

²² Yazgı 2018: 6.

sonra oğlu Zipoetes (MÖ 327- 279) krallığını ilan ederek başa gelmiştir²³. Büyük İskender'in vefatından sonra oluşan kargaşa ortamını fırsata çeviren Zipoetes Bithynia'da güçlü bir devlet kurmuştur. Ayrıca Lysimakhos'un da düzenlediği saldırılara karşı başarılı olmuş ve böylece Bithynia Krallığının kurulması kesinlik kazanmıştır. Böylelikle Zipoetes ilk kral ünvanını almış ve buraya yeni topraklar (Herakleia'daki Tieion, Cierus ve Astakos) ilave etmiştir²⁴. Zipoetes'in ölümünden sonra I. Nikomedes tahta çıkmıştır. Herakleia'lılar, bu dönemde Bithynia'nın ilk kral ünvanına sahip Zipoetes tarafından Kieros (Konuralp) ve Tieion (Filyos/Hisarönü) şehirlerini tekrar geri almışlardır. Bunun üzerine Galatlar ile I. Nikomedes arasında bir anlaşma yapılmıştır. Zipoetes'in oğlu olan I. Nikomedes, Galatlı komutan Leonnorios'un hemen hemen yarısı savaşçı konumunda olan, emrindeki 20.000 insanın Küçük Asya'ya Bosphorus üzerinden geçmesini sağlamış ve onları kendi hizmetine katmıştır²⁵. Lutorios'un önderliğindeki Galatların Hellaspontos üzerinden Bithynia'ya gelmesi sonucu gücüne güç katan I. Nikomedes, kuzey ittifakı (Khalkedon, Byzantion, Herakleia Pontike, Kieros, Tieion) olur. Ayrıca I. Mithradates (Pontos Kralı) ile I. Nikomedes anlaşma sağlayınca Zipoetes'in hak iddia etmiş olduğu taht sorununu ortadan kaldırmıştır. Böylelikle bölgenin hâkimi olan I. Nikomedes, Nikaia ve Bithynion kentlerini alarak Bölgenin topraklarını genişletmiştir²⁶. MÖ 279 - 255 tarihleri arasında hüküm süren I. Nikomedes 'in ölümünden sonra yerine oğlu olan Ziaelas başa gelmiş ve MÖ 250- 227 yılları arasında bölgenin liderliğini yapmıştır. Ziaelas'in hâkimiyetinde olan bölge doğuya doğru genişlemiş ve barışçıl bir politika izlenmiştir. Kappadokia Bölgesinde Zela, Paphlagonia Bölgesi'nde de Krateia, kentlerini kurmuştur. Ziaelas'in ölümü üzerine yerine oğlu olan I. Prusias MÖ 230 – 187 yılları arasında Bithynia Kralı olarak başa geçmiştir²⁷. I. Prusias da kendinden önceki kralların izlediği barışçıl politikaları kendisi de devam ettirmiş ve bölgenin sınırlarını genişletmeyi sürdürmüş hatta Makedonya Kralı II. Demetrius'nin kızı Apame ile evlilik gerçekleştirmiştir. I. Prusias Myrlea kentini (Mudanya) Apameia adıyla yeniden kurmuştur. Bununla yetinmeyen I. Prusias Rhyndakos ırmağından (Uludağ) Mysia Olympos'una kadar Bithynia'nın sınırlarını genişleten krallardan birisi olmuştur.

²³ Balo 2018: 21.

²⁴ Doğanç 2003: 74- 75.

²⁵ Bora 2017: 134.

²⁶ Arslan 2007: 56-57; Boyana 2017: 156.

²⁷ Boyana 2017: 156.

Öte yandan MÖ 201 yılında Suriye'ye el koyduktan sonra donanmasını Küçük Asya'ya gönderen Seleukos Kralı III. Antiokhos her ne kadar başarılı bir kuşatma eğiliminde bulunmuş olsa da I. Prusias Roma ile zıtlaşmamak için Antiokhos ile hiçbir anlaşma yapmamıştır. Daha sonra Roma ile III. Antiokhos arasında yapılan iki savaş olmuş ve kazanan Roma olmuştur. Burada I. Prusias'ın ne kadar isabetli karar verdiğini görülmektedir. Fakat Roma müttefiği olmasına rağmen, Romanın yanında yer almadığı gerekçesiyle I. Prusias'a Apameia anlaşmasıyla önceden el koyduğu Phrygia Epiktetos'u Pergamon'a vermiş ve savaş tazminatı ödetmiştir²⁸. Hannibal, Antiokhos'un yenilmiş olmasının ardından Bithynia Krallığı'na sığınmıştır. Durumu fırsata çevirmek isteyen I. Prusias'da Hannibal'ın askeri deneyim ve yeteneğine güvenip inanarak, Pergamon'nun kral'ı olan II. Eumenes'e karşı sefere çıkmıştır. İlk başta galip durumda olan Hannibal, maalesef daha sonra yenilmiştir. Bu durumda II. Eumenes Antiokhos ve Roma arasında yapılan Apameia anlaşmasında alınmış olan kararların uygulanmasını istemek zorunda kalmıştır. Bunun üzerine Bithynia'nın doğu tarafı, Tios ve Phrygia Epiktetos'u, Pergamon Krallığı'na girmiştir. Diğer taraftan Roma, baş düşmanı olan Hannibal'ın her ne kadar kendilerine teslim edilmesini istese de Hannibal, bunu göze alamayarak intihar etmeyi seçmiştir²⁹. Öte yandan Herakleia Pontika'ya saldırı düzenleyen I. Prusias her ne kadar başarısız kuşatmalar gerçekleştirmiş olsa da ilerleyen zamanlarda bu şehri istila etmiştir³⁰. Bununla yetinmeyerek Herakleia Pontika'ya bağlı Prusias ad Hypium ve Tios'a ise el koymuştur. *Bu kuşatma hakkında en önemli kaynak olarak bakabileceğimiz Memnon'a göre Kral I. Prusias'ın Herakleia Pontikayı kuşattıktan kısa bir süre sonra ölmüş olduğu belirtilmektedir. Fakat I. Prusias'ın kuşatma tarihi ve ölümü hakkında net bir tarih verilmemiştir. Herakleia Pontika'nın ile I. Prusias arasındaki bu durumun kabul edilen tarihi MÖ III. yüzyılın sonu veya MÖ 190 yılının ortaları olduğu düşünülmektedir*³¹. I. Prusias'ın öldükten sonra yerine geçen oğlu II. Prusias MÖ 182 - 149 yılları arasında kral olmuştur. II. Prusias, Pontos Kralı Pharnakes, Pergamon Kralı II. Eumenes ve Kappadokia Kralı Ariarathes ile karşı karşıya gelince zor durumda kalması üzerine mecburen barış anlaşması imzalamıştır. II. Nikomedes Pergamon ve Roma'nın desteği ile babası olan II. Prusias'ı öldürmüştü ve

²⁸ Bora 2017: 134- 135.

²⁹ Doğançlı 2003: 75-77.

³⁰ Marek 2003: 18-19.

³¹ Karahan 2018: 13.

babasının yerine tahta çıkmıştır³². Bithynia kralı olarak MÖ 149 - 128 yılları arasında II. Nikomedes hüküm sürmüştür ve tam anlamıyla bir barış dönemi yaşanmıştır³³. Roma ile iyi ilişkiler kurduğu için Bithynia üzerinde Roma etkisi bir hayli fazlalaşmıştır³⁴. MÖ 128 - 94 yılları arasında III. Nikomedes başa geçmiş ve II. Nikomedes'in barışçı politikasını uygulamamıştır. Romalıların MÖ 104 tarihindeki karışık durumunu fırsata çevirmek isteyen VI. Mithridates ve III. Nikomedes Paphlagonia Bölgesi'ni istilaya uğratmış ve kendi aralarında paylaşmışlardır. Fakat büyük payı VI. Mithridates alması üzerine III. Nikomedes de Kappadokia'yı işgal etmiştir. Bu durumu kabullenemeyen VI. Mithridates bölgeyi zorla III. Nikomedes'ten almıştır. III. Nikomedes ise bu durumu Roma'ya bildirmiştir. Bunun üzerine Roma, işgal edilen tüm bölgeleri VI. Mithridates ve III. Nikomedes'in elinden almıştır. III. Nikomedes'in ölümünün ardından Bithynia Krallığı'na son olarak IV. Nikomedes geçmiştir³⁵. MÖ 94 -74 yılları arasında tahtta olan IV. Nikomedes bu başarısını kardeşi Mithridates ve Sokrates'in desteğiyle elde etmiştir. Daha sonra IV. Nikomedes Roma'nın desteğiyle MÖ 89 yılında tekrar başa geçmesi üzerine Pontus'a VI. Mithridates'e saldırmıştır³⁶. IV. Nikomedes'in yenilgiye uğradığını gören Roma destek için generallerinden Sulla'yı Küçük Asya'ya göndererek VI. Mithridates'i yenilgiye uğratmıştır. Ayrıca bahsi geçen bu savaşa Mithridates Savaşlarının ilki de denilebilir. Dolayısıyla bu durumda IV. Nikomedes yeniden tahta çıkmıştır. MÖ 74 yılında öldüğü bilinen IV. Nikomedes, Bithynia Krallığını miras olarak Roma'ya bırakmıştır. Daha sonra VI. Mithridates ve Roma arasında yapılan savaşlar neticesinde Pompeius Pontus'un batı kısımlarını MÖ 63 yılında toplayarak Bithynia-Pontos eyaletini meydana getirmiştir³⁷(Harita 5).

Helenistik modele dayanan yönetim şekli bu dönemde magistratus ve konsüllerden oluşmaktaydı. Bu yönetim şekli küçük değişiklikler yapılarak MS 2. Yüzyıla kadar yürürlükte olmuştur³⁸. Gaius Julius Caesar, Marcus Licinius Crassus, ve Gnaeus Pompeius Magnus triumvirlik oluşturmak için bir araya gelmişlerdir. Bunun sonucunda oluşturulmuş olan İlk triumvirlik, Cumhuriyet Dönemi'nin sonunu getirmiş

³² Boyana 2017: 156.

³³ Doğanç 2003: 79.

³⁴ Boyana 2017: 156.

³⁵ Doğanç 2003: 79.

³⁶ Bora 2017: 135.

³⁷ Sevin 2001: 21; Ulugün v.d. 2007: 11.

³⁸ Magie 1950: 369.

ve Principatus Dönemi'nin yeşermesine neden olmuştur. Daha sonra ise İkinci Triumvirlik Dönemi'nin ilk yıllarında Cumhuriyet komple ortadan kalkmış ve böylece Helenistik krallıklar son bulmuştur³⁹. Kuzey Karadeniz kıyılarından MS 258 yılında gelen Gothlar, Khalkedon'dan başlayarak bütün Bithynia Bölgesinin şehirlerini yağmalamışlardır⁴⁰. Bunun dışında MS 27 yılından MS 284 yılına kadar Bithynia'nın bütün kentleri refah ve huzur içerisinde yaşamıştır⁴¹. MS III. yüzyılın yaklaşık üçüncü çeyreğinde Illyrialılar Roma'dan gönderilmiştir. Bu durum sonucunda Byzantium'un refahı ve huzuru için onlara zaman vermiş, bir barış ortamı oluşturulmuş ve sonrasında imparatorluğa sabit bir çevre sağlamıştır.

³⁹ İnan 2015: 314.

⁴⁰ Doğanç 2007: 15

⁴¹ a.g.e.: 15.

2. TAŞIMACILIK YÖNTEMLERİ

Antik Dönem’de inşa edilen yollar, birçok uygarlıkların yanı sıra özellikle Romalıların taşımacılık ve ulaşımına ne derece önem verdiklerinin somut örneğidir. Roma Dönemi’nde inşa edilen büyük yol ağları günümüzdekine pek fazla benzememektedir. Antik dönemde taşımacılık, yolların kontrol mekanizmasını en güzel şekilde belirten bir sembol olarak düşünülebilir. Antik Çağ’da yollar genel olarak iklim özellikleri de göz önünde bulundurularak askeri ihtiyaçları karşılamak amacı ile tasarlanmıştır. Yollar sağlamlık, şekil ve ticari yön olarak günümüzden çok farklı bir görünüme sahiptir. Yolların üzerindeki her türlü trafik pek dikkat çekmese de önemlidir ve tüm zamanlarda kentlerin ya da devletlerin ihtiyacını karşılayacak şekilde düzenlenmiştir. Bunun yanı sıra askeri faaliyetler ve gerek insan gerekse ticaret amacıyla yapılan malların taşınması büyük önem taşır.

2.1. Ticari Taşımacılık

Antik çağda malların taşınması ile ilgili bilgilere yazılı antik kaynaklardan, duvar ve vazo görselleri üzerinde yer alan betimlerden ve arkeolojik buluntulardan ulaşılmaktadır.

Yolculuğun büyük çoğunluğu antik dönemde yük hayvanlarıyla taşınır ve boşaltma noktasına varıldığında ise insan gücü olan el ile boşaltılmaktadır⁴². İnsan gücüyle taşınan yükün sınırları aşağı yukarı bellidir. 23–27 kg ağırlığındaki bir yük 25 ile 40 metreden daha uzun mesafeler için taşınabilen yük civarındadır. Antik dönemde Hamal (Saccarius), yük hayvanı veya bir taşıta göre daha kolay uyum sağlamaktadır. Çünkü yollardan geçebilir, Gemi ambarlarına girebilir, merdiven çıkabilir ve yükünü kendi kendine boşaltabilir⁴³.

Uzun yolculuklarda deniz ve kara taşımacılığı yapılmış olsa da yüksek ağırlıktaki taşımacılık için en ucuz maliyetli yol deniz taşımacılığıdır⁴⁴. Deniz taşımacılığında yüklenen yükler en çok amphoralar ile olmuştur. Antik dönemlerde birçok bölgede üretilen amphoraların ağırlıkları ve hacimleri değişiklik göstermektedir. Bahsi geçen amphoralar kısa mesafelerde insan gücü ile taşınırken uzun mesafeler için

⁴² Şenocak 2007: 30.

⁴³ Kretzschmer 2004:189; Şenocak 2007: 29-30.

⁴⁴ Tufanoğlu 2017: 81.

naklinin yapılmasında ise arabalar veya yük taşıyan hayvanlar kullanılmıştır⁴⁵. İnsan gücü ile taşınan amphoralar bir veya iki kişinin taşınmasına uygun bir biçimde üretilmişlerdir. Limana yük hayvanları veya at arabalarıyla ulaştırılan amphoralar geminin dengesini de göz önünde bulundurarak kat kat yüklenilmektedir⁴⁶. Geminin dibinde yer alan kum üzerine yerleştirilen amphoraların, üst sırası alttaki amphoraların aralarında yer alan boşluklara yerleştirilmektedir. Bu düzende muhtemelen iki ya da üç sıra yüklendiği düşünülen amphoraların zarar görmemeleri için aralarına saman, çırpı ve çalı doldurulmaktadır. Son olarak sularda giderken amphoraların dalgadan zarar görmemeleri için kulp deliklerinden geçirilen sıırıklarla veya halatlarla sabitleştirilmeye çalışılmaktadır (Resim 1). Ayrıca antik vazolar üzerinde yer alan betimlerde at arabalarında taşınan amphoraların da var olduğu kanıtlanmıştır⁴⁷. Amphoralarla taşınan sıvı maddeler arasında başta zeytinyağı ve şarap olmak üzere, bal, süt, su, balık yağı gibi sıvı gıda ürünlerinin olduğu bilinmektedir. Karada ise sıvı ürünler genelde “culleus” isminde deri tulumlar içinde taşınmaktadır. Taşınan katı gıda ürünleri arasında ise zeytin, üzüm, tahıl, şeftali, incir, kiraz, hurma, balık, fasulye, bezelye, ceviz, badem gibi kuru gıda maddelerinin bulunduğu bilinmektedir⁴⁸. Kuru gıda ürünlerinden üzümün ve zeytinlerin toplanması, yağın sıkılıp amphoralara doldurulması gibi durumlarda eşeklerin ve at arabalarının kullanıldığı bilinmektedir⁴⁹. Katı gıda ürünleri limana insan gücüyle, at arabalarıyla ya da eşekler ile taşınmış olup, gemilere insan gücüyle yüklenmiştir.

Roma Dönemi’nde Bithynia’da taşınan malları boğazdan geçiren gemilerin kontrolü Publicaniler’e (vergi tahsildarı) verilmiştir⁵⁰. Bu deniz yolundan geçen her gemi Khalkedon limanında demirlenmektedir. Bizans ve Khalkedon topraklarında denizden mal sokup çıkarırken gümrükçüye malın değerinin kırkta biri oranında gümrük ödemesi zorunluluğu yer alınmaktadır⁵¹. Karadan veya denizden giren ürüne bir defa gümrük ödenir. Karadan veya deniz üzerinden yürütülen ürünleri taşıyan geminin yönünü değiştirenlere, yine karadan götürülen ürünleri gümrüğü kandırmak

⁴⁵ Doğer 1991: 58.

⁴⁶ a.g.e. : 52- 56.

⁴⁷ Tufanoğlu 2017: 82- 85.

⁴⁸ a.g.e. : 93-94.

⁴⁹ a.g.e. : 97.

⁵⁰ Doğanç 2001: 93-94.

⁵¹ a.g.e. : 93-94.

düşüncesiyle başka yere götürenlere ve malların yükü hakkında bilgi vermemiş olanlara ceza hükümleri uygulanılmaktadır⁵². Roma döneminde deniz ticaretinde önemli konumda olan birkaç Bithynia şehirlerine bazı vergi imtiyazı tanınması üzerine İmparator Claudius, Bosporus'daki (İstanbul Boğazı) deniz ticaretinin aksaklıklar yaşaması üzerine bu yolun kontrolünü elinde tutan Byzantion kentine vergi muafiyetleri tanınmıştır⁵³. Şüphesiz bu ayrıcalık Byzantion kentinin jeopolitik durumuyla yakından ilgilidir.

2.2. Ulaştırma

Hayvan gücü Antik Çağ'da gerek ulaşım gerekse ticari bakımdan ihtiyaçları tam anlamıyla karşılayamadıklarından dolayı farklı arayışlara gereksinim duyulmuştur. Bu durum antik çağ insanlarını özellikle Romalıları yük ve insan taşıma amacı ile gemi, araba gibi çeşitli taşıma araçlarını yapmaya ve kullanmaya sürüklemiştir. Karşılanan ihtiyaçlar sonucunda Roma'da çeşitli tiplerde taşıma amacıyla arabalar kullanılmıştır. Burada tez konusu ile ilgili olanlar ele alınmıştır.

2.2.1. Görevlilere Taşımacılık Sertifikasının Dağıtılması

Plinius'un Bithynia'da bulunduğu zamanda yazmış olduğu mektuplarda, taşımacılık yapan kişilere taşımacılık sertifikası verildiği belirtilmektedir⁵⁴. İmparatorun her yılın başında eyalet idarecilerine belli kişilerin ihtiyacına göre, taşımacılık servisinden faydalanmaları için *diplomum* (sertifika ya da belge) gönderdiğine dair bilgiler yer almaktadır⁵⁵. Sertifikayı alan kişilerin veya görevlilerin ne kadar sayıda yük hayvanı ve at arabası isteme hakkına sahip olduklarını da belirtir. Taşımacılığı düzenleyen kanun MS IV. yüzyıla kadar devam etmiştir. Burdur yazıtının bir bölümünde eyalet idarecisi, özel kişilerin kendi çıkarları için hububat veya benzeri ürünler taşımak amacıyla taşımacılık talebinde bulunmalarının kesinlikle yasak olduğu ifade edilmiştir⁵⁶. Eğer bu kimseler seyahatleri boyunca azatları, köleleri veya ağırlıkları için bir şeye ihtiyacı olursa bu ihtiyaçlarını kendi imkânları ile yerine getireceklerdi. Kara taşımacılığı normalde yüksek fiyata mal olduğu için hububatın kara yoluyla

⁵² Doğancı 2001: 94.

⁵³ a.g.e. : 93-94.

⁵⁴ Plin. Epist. X: 17-25.

⁵⁵ Mitchell 2015: 35.

⁵⁶ a.g.e. : 35.

taşınması yasaktır⁵⁷. Fakat halkın kıtlık içinde olduğu zor dönemlerde geçim sıkıntısı içerisinde olmasından dolayı beslenme gereksinimlerini sağlayabilmek için, kanunsuz olduğunu bilerek zorunlu olarak hububat taşıyıcılarına yardımcı olmuştur. Halkın içinde bulunduğu bu durumu fırsata çevirmek isteyen kişiler taşımacılık talebinde bulunmak için kanuna aykırı şekilde davranmışlardır⁵⁸. Ayrıca ekonomide eşitsizlikleri giderme, adaleti sağlama ve ve tabii ki halkı hoşnut ederek üretimin arttırılmasına destek amacı ile İmparator Diocletianus'un tavan (en yüksek) fiyatlar fermanında konuyla ilgili olarak imparatorluk içindeki ticari amaçlı ulaşım ve taşıma sistemi ağına yer verilmiştir. Akdeniz'in batısında İspanya'dan, doğuda Fenike'ye ve hatta Karadeniz'de bugün Trabzon'a kadar olan limanlarda gemicilerin canlı bir ticaretin içinde oldukları açıktır. Ticaretin su yolu ve kara yolu ile yapıldığı anlaşılmaktadır. Fermana göre su yoluyla yapılan ticarete, sadece denizlerin değil bunun yanında nehirlerin de kullanıldığı anlaşılmaktadır. Fermana Nicomedia üzerinden ulaşım fiyatları gösterilen fiyatları şu şekildedir:

“Nicomedia'dan Roma'ya yaklaşık 8. 5 kg'lık yük başına 18 denarii

Nicomedia'dan Ephesos'a yaklaşık 8. 5 kg'lık yük başına 6 denarii

Nicomedia'dan Selanik'e yaklaşık 8. 5 kg'lık yük başına 8 denarii

Nicomedia'dan Achaia'ya yaklaşık 8. 5 kg'lık yük başına 8 denarii

Nicomedia'dan Salona'ya yaklaşık 8. 5 kg'lık yük başına 14 denarii

İskenderiye'den Nicomedia'ya yaklaşık 8. 5 kg'lık yük başına 12 denarii

İskenderiye'den Byzantium'a yaklaşık 8. 5 kg'lık yük başına 12 denarii”⁵⁹.

Kara yoluyla yapılan ticarete ise; katır, eşek, at ve devenin kullanıldığı hatta bu hayvanlar için de özel malzemeler hazırlandığı belirtilmektedir. Fermana hayvanlar için belirtilmiş fiyat listesi ise şu şekildedir; katır ve öküz ve eşek için 60 denarii'dir⁶⁰.

⁵⁷ Mitchell 2015: 35.

⁵⁸ a.g.e. : 35.

⁵⁹ İznik 2011: 127.

⁶⁰ a.g.e. : 125-126.

2.2.2. Resmi Posta Arabası

Oldukça hızlı ulaşım sağlayan bu araçlara Cursus Publicus ismi verilirdi. Bu araçlar hızlı olmalarından dolayı sadece resmi görevlilerin yolculukları için ve posta işlerinde kullanılırdı. Yol üzerinde düzenli aralıklarla bulunan at değiştirme yerleri (Mutatio) yer almaktadır. Bu sebepten dolayı bir posta aracı yol uygunluğuna bağlı olmakla birlikte 24 saatte 200 km'den fazla yol gidebilmektedir⁶¹(Resim 2).

2.2.3. Sarnıç Arabası

Özellikle Roma Dönemi'nde kullanılan bu araç tahta fiçinin kullanıldığı su taşıma arabasıdır. Maden suyunun taşınmasında kullanılmış ve daha çok sefere çıkan ordunun su ihtiyacının karşılanmasında rol üstlenmiştir⁶² (Resim 3).

2.2.4. Yük Arabaları

İkel araçlardan sonra insanların hem karada hem de denizlerde daha güvenle ve daha uzun süre kalabilmesini sağlayacak araçların arayışına girmişlerdir⁶³. Bu araçların bölgelere ve bölgelerdeki doğal koşullara göre değişen farklılıkları bilinmektedir⁶⁴. İlk taşımacılık sistemi basit ve kolay yollarla elde edilen araçlarla başlamış daha sonra dönemin şartları ve ihtiyaçları doğrultusunda bu araçlarla geliştirilip kullanılmışlardır. Önemli merkezleri birbirine bağlayan ana yollar, eşyaların iki ve dört tekerlekli yük arabaları ya da yaygın olarak kullanılan eşek ve katırlarla taşınmasına uygun inşa edilmiştir. Ana yolların dışında yük hayvanları ve hamallar kullanılırken dağlık veya sık ormanlık alanlarda sadece hamallar tercih edilirdi.

Carrum (carrus) genellikle at arabası şeklinde olan araçları ifade etmek için kullanılmaktadır⁶⁵. Carrum'un belli bir özellikte yapılıp yapılmadığı hakkında kesin bilgi bulunmamaktadır. Geç İmparatorluk Dönemi'nde Diocletianus'un fiyatları belirleyen fermanında bu aracın iki veya dört tekerlekli olduğu ve bunlardan bir tanesinin en az 1200 libre (545 kg) taşıyabildiği belirtilmektedir⁶⁶. Boğalar tarafından

⁶¹ Kretschmer 2004: 122.

⁶² Kretschmer 2004: 124; Şenocak 2007: 33.

⁶³ Çoker 2002: 227.

⁶⁴ a.g.e. : 227.

⁶⁵ Çoker 2002: 29.

⁶⁶ Kretschmer 2004: 26; Mitchell 2015: 34-36.

çekilen araçların genellikle binaların yapımında kullanılan taşların nakledilmesinde ve taş ocaklarında kullanılmaktadır⁶⁷. Eşek ve katırın az olduğu yerlerde sadece Roma'nın ihtiyaçlarını eyaletlerden Roma'ya nakletmesi gibi amaçlarda boğalar kullanılırdı. Hayvanlar tarafından taşınan araçlar sadece uygun yollardan gidebilmektedir fakat eşek ve katır gibi hayvanlar bütün yol şartlarında kolaylıkla kullanılıyordu. Hayvanlar boynuzlarının ön tarafından ya da katırlarda olduğu gibi boyunlarından tutturulmuş bir boyunduruğa vurulurdu⁶⁸(Resim 4). Domitianus'un idaresi dönemine kadar taşımacılık konusundaki kurallar titizlikle incelenmiş araçların kiralama bedelleri az da olsa belirtilmiştir. Germanicus ve Aemilius Rectus'un fermanlarında ödeme kısmı sadece hayvanlar üzerinde durulmuştur⁶⁹.

2.3. Ticarete Gemiler Ve Yelkenliler

Su üzerinde yapılan taşımacılığın ilk örneklerine nehirlerde rastlanılmıştır. İç denize yüzyıllarca hâkim olan en erken teknelere MÖ 3000 yıllarında Mısır'da rastlanılmaktadır⁷⁰. Bu teknelerin bir kısmı yalnızca Nil Nehri için bir kısmı da Kızıldeniz için tasarlanmıştır. Her ikisinde klasik kadirganın öncüsü olarak bilinir ve taşıdıkları asıl yük sığırdır⁷¹. Nil nehri iki yönlü rüzgârı ve akıntısı sayesinde hem kolay seyahat etmeyi hem de sorunsuz bir yolculuk yapmayı sağlamaktaydı. Bu durum Mısırlıların, MÖ 3500 yıllarında yelkeni icat ederek denizcilikte ilerlemelerine neden olmuştur. Bundan dolayı en erken yelkenle donatılan gemi tasvirleri, yelkeni icat eden Mısırlılara ait olduğu belirtilir⁷².

Antik dünyanın savaş kadirganlarını ve ticaret gemilerini yürüten yelkenlerin büyük bir kısmı, Mısır'da dokunuyordu. MÖ XIV. yüzyıla tarihlenen Uluburun Batığı, Yunanistan, Kıbrıs, Mezopotamya ve Mısır'dan, cam, bakır, kalay külçeleri, melengiç reçinesi, fildişi, silahlar ve mühürler gibi mallarla dolu olması ile ticaretin ne kadar önemli olduğunu göstermeye tek başına bile yetmektedir⁷³.

⁶⁷ Mitchell 2015: 34-36.

⁶⁸ Kretzschmer 2004: 24.

⁶⁹ Mitchell 2015: 35.

⁷⁰ Tufanoğlu 2017: 66.

⁷¹ Bradford 2004: 47; Tufanoğlu 2017: 66.

⁷² Casson 2002: 34.

⁷³ Tufanoğlu 2017: 66.

MÖ XII. yüzyılın sonlarında Akdeniz’de oluşan yıkımlar sonucu, yaklaşık 200 yıl kadar Karanlık Çağ yaşanmıştır. MÖ 900 yıllarında, yazılı kaynakların artmasıyla denizlere egemen olan iki büyük güç karşımıza çıkmaktadır. Bunlar Yunanlılar ve Fenikelilerdir⁷⁴.

Yunanlılar ve Romalılar, yelkenlilere ve ticaret gemilerine teknelerinin derin, kavisli ve geniş olması nedeniyle yuvarlak gemi, savaş gemilerine ise uzun gemi adını vermişlerdir⁷⁵. Roma İmparatorluğu Dönemi’nde (MS 27- MS 395), standart bir ticaret gemisinin yaklaşık olarak uzunluğu 18 metre yük kapasitesi ise 250 tonluktur⁷⁶.

Ticaret gemilerinin boyu eninin yaklaşık 4 katıdır. Taşıma geminin suya karşı direncini artırmak ve kapasitesini yükseltmek için pruvası ve kıç tarafı yuvarlak yapılmıştır. Gemilerin büyüklükleri, tahıl miktarı veya taşıdıkları amphoraların sayısı ile ölçülmekteydi. Taşınan tahıllar, yaklaşık 35 litrelik çuvallarda, sıvılar da boynu ve dibi dar, gövdesi ise geniş ticaret amphoralarında taşınmaktaydı⁷⁷.

Yenikapı kazılarında gün yüzüne çıkarılan ve MS V. yüzyıla tarihlenen Yenikapı Batığı’nın gemi inşa tekniği ve boyutları açısından açık deniz gemisi olduğu düşünülmektedir⁷⁸ (Resim 5). Yenikapı batıkları arasında ele geçen YK 1 ve YK 12 numaralı batıklar oldukça dikkat çekicidir. “INA adına incelendikten sonra kaldırılan YK 1 batığı küçük bir ticaret gemisi olarak düşünülmektedir. Oldukça sert ve sağlam ahşaplı Türk Meşe’si olarak bilinen Saçlı Meşe’den (*Quercus cerris*) yapılmış kıyı taşımacılığı yapan küçük bir ticaret gemisi olduğu düşünülmektedir”⁷⁹. Batıkların kargosunu oluşturan amphoralar geminin tarihlendirilmesinde de yardımcı olmaktadır. Bu kargo gemisinde yer alan amphoralar MS X. ve XI. yüzyıllara ait olup muhtemelen Ganos (Gaziköy) kökenli olduğu düşünülmektedir⁸⁰.

YK 12 numaralı batık, içerisinde elde edilenler arasında IX. yüzyıla tarihlendirilen altın sikke bulunmuştur. Bu sebepten dolayı gemi bu döneme tarihlendirilmiştir. Batık içinde amphora kargosu dışında mürettebata veya kaptana (magister) ait eşyalar ile bulunmuştur. Bunlar arasında kiraz çekirdekleri ile dolu hasır

⁷⁴ Tufanoğlu 2017: 66.

⁷⁵ Landels 1996: 154.

⁷⁶ Tufanoğlu 2017: 66.

⁷⁷ Casson 2002: 111.

⁷⁸ Asal 2010: 26-27.

⁷⁹ Pülak 2007: 208.

⁸⁰ Asal 2010: 26-27.

sepet, maltız, güveç kasesi, testiler ve çeşitli tipte seramik bardak yer almaktadır⁸¹. Gemide kiraz çekirdeklerinin bulunması Mayıs veya Haziran aylarında batmış olabileceği sonucunu ortaya koymaktadır⁸². Gemi içerisinde bulunan yelken yatağı geminin bu dönemde yazılı belgelerde de bahsedilen muhtemelen üçgen biçimli Latin yelkeni taşıdığına işaret edebilir⁸³. YK 1 numara ile geminin yapım tekniği temel özellikleri açısından benzerlik göstermekte ve iskelet tekniğine ilk geçiş evresini temsil etmektedir⁸⁴ (Resim 6).

Bithynia Bölgesi tarih boyunca ticareti etkileyen ve ticarete yön veren dolayısıyla da ticaret gemilerinin çeşitlilik gösterdiği bir konumda olmuştur. Bu özelliğini ise daha öncede bahsedildiği gibi Apamea, Kios, Nikai, Nicomedia, Khalkedon, Heakleia Pontika, Tios/Teiton gibi kentlerine borçludur. Kandıra Bölgesi, erken dönemlerden beri gemi yapımında kullanılan ormanlık alanlar ile kaplıdır⁸⁵. Sakarya Irmağı'nın batı kısmında başlayan Samanlı Dağları Nicomedia kentinin kuzey kesiminde de yükselmektedir. Bölgede yer alan ormanlar kayın, köknar ve meşe ormanlarıdır. Gemi yapımında büyük ölçüde kullanılan ahşap bölgeye önemli bir zenginlik katmıştır⁸⁶. Roma Dönemi'nde kentin doğal kaynakları hakkında bilgiler veren Plinius'a göre, Nicomedia'da Sapanca adında büyük bir göl yer almakta ve bu göl üzerinde mermer, tahıl ürünleri, yapı ve yakacak alanında kullanılacak odunlar çok ucuza ve az bir insani çaba ile gemilerle karaya ve buradan arabalarla pahalı olarak ve büyük bir zorlukla denize götürüldüğü ifade edilmektedir⁸⁷. Deniz ürünlerinin zenginliğinden dolayı kent sakinlerine balıkçılıkla uğraşma fırsatı verilmiştir. Kentin Roma Dönemi sikkeleri üzerinde yer alan ton balığı gibi betimler bunun bir kanıtıdır⁸⁸.

Ayrıca bahsi geçen kentin Roma Dönemi sikkeleri üzerinde yer alan yelkenli kadirga, gemi pruvası gibi betimler deniz ticaretinin ve kent limanının öneminin bir kanıtıdır (Resim 7). Diğer yandan Commodus Dönemi'ne tarihlenen (MS 180-193) Nicomedia şehrine ait bulunmuş olan bronz sikkelerde tasvir edilen bir savaş kadirgası, şehrin limanında gerçekleşen bir savaşı betimlemektedir. Savaş kadirgasının arkasında

⁸¹ Asal 2010: 26-27.

⁸² a.g.e. : 26-27.

⁸³ Pulak 2007: 208.

⁸⁴ Asal 2010: 26-27.

⁸⁵ Ramsay 1961:264

⁸⁶ Güney 2013:1469-1473.

⁸⁷ Plin. Epist. X.:51.

⁸⁸ Waddington 1908: 529.

ise, imparatorluğun iki kültü betimlenmiştir. Başka bir sikkede ise deniz ticaret gemisi betimi yer almaktadır. Bu sebepten dolayı şehrin Roma Döneminde merkezi bir ticaret şehri konumuna sahip olduğu, savaş zamanlarında ise stratejik bir noktada yer aldığını ve imparatorluğun dini açısından önemli bir kült merkezi olduğu sonucu görülmektedir⁸⁹(Resim 8).

Nicomedia kentine ait ticaret ve gemi hakkında bilgi veren bir başka kaynakta mezar ikonografileridir. Bu ikonografilerde mezar sahibinin mesleği veya konumu ile ilgili tasvirler yer verilmektedir⁹⁰. Bu bağlamda ticaret gemisi tasvirinin yer aldığı mezar stellerinin deniz ticareti ile uğraşan bir tayfaya ya da tüccara ait olduğu düşünülmektedir⁹¹. Bu düşünceye örnek olarak gösterebileceğimiz yazıtlı stellerden bir tanesinin üzerinde KOPNOYTOEOOIBIANOYN? KAHPOENHIKNIEAEXE/ HEAEAMEMHTAE? ETH "O" XAIPE-“Mutlu bir şekilde 70 yıl yaşayan Phoibianos oğlu Nicomedialı denizci Koryntos selam eder” yazması bu düşünceyi doğrular niteliktedir⁹² (Resim 9).

Genel olarak, Antikçağ ticari gemileri şekil olarak Bronz Çağ’ından Bizans Dönemi’ne kadar pek önemli değişiklikler göstermemiştir. Antik Çağ gemilerinde “yuvarlak gemi” ve “uzun gemi” olarak iki terim kullanılmıştır. Uzun gemi, hızlı hareket etmesi için tasarlanmıştır. Korsan teknesi veya kürekli bir savaş gemisi olarak da kullanılan bu gemilerde uzun yolculuklar edinmek için ise yelkenli gemileri kullanılıyordu. Yuvarlak gemi ise ticari araç olarak limanlarda veya nehirlerde kürekle hareket eder ve sadece yelkenli olarak kullanılmaktaydı⁹³. Bu gemiler manevra yapabilmek için kürek bulundurmuş olsalar da açık deniz orta yerlerinde yükselen tek bir direğe çekilmiş, tek bir kare yelkenle hareket etmekteydiler.

Batık araştırmalarında ele geçen malzemelere göre, MÖ V. yüzyıldan MS XII. yüzyıla kadar daha öncede bahsedildiği gibi gemi ebatlarında çok önemli değişikliklere rastlanılmamıştır. Yüzey araştırmalarından ve kazılardan ele edilen sonuçlara göre bu

⁸⁹ Nielsen 2008: 24.

⁹⁰ Aslan 2006: 27- 33.

⁹¹ Aslan 2010: 60.

⁹² a.g.e. : 60.

⁹³ Bradford: 55.

gemiler, boyutları itibarıyla, üç sınıfa ayrılmaktadır⁹⁴. Buna göre: Küçük Yelkenli Gemiler, Orta Boy Yelkenli Gemiler ve Büyük Boy Yelkenli Gemiler'dir.

2.3.1. Küçük Boy Yelkenli Gemiler

75 tonun altında yük veya 1500 amphora taşıma kapasitesi olan bu sınıf gemiler, yukarıda bahsi geçen dönemde en çok kullanılan türüdür⁹⁵.

2.3.2. Orta Boy Yelkenli Gemiler

Bu gemiler MS I. yüzyıl ile MS III. yüzyıl arasında kullanılmıştır. 75 ton ile 200 ton arasında değişen yük ya da 200 ila 3000 adet amphora taşıma kapasitesine sahiptirler⁹⁶.

2.3.3. Büyük Boy Yelkenli Gemiler

250 ton ve üzeri yük ya da 6000'den fazla amphora taşıma kapasitesine sahip olan bu gemiler ise genellikle, Roma Cumhuriyeti geç dönemlerinde kullanılmışlardır⁹⁷. Geç İmparatorluk Dönemi'nde ise ağır mermer yüklerin taşınması için kullanılmışlardır⁹⁸. Günümüze birçok Yunan ve Roma ticaret gemilerinin taşıma kapasitesiyle ilgili kaynaklar gelmiştir. Fakat bu kaynakların dikkatli yorumlanması gerekir; "bazı liman kurallarından, yaklaşık 70-80 tondan daha az taşıma kapasitesi olan gemilerin bu limanlara yararlanmalarına ve yanaşmalarına izin verilmediği belirtilmektedir"⁹⁹. MS I. yüzyıldan itibaren deniz ticaret yollarına egemen olmaya başlayan Roma'nın büyük ticaret gemilerinin adı Corbita'dır. Bu gemiler yelkenlidir ve bazıları bir tonun üzerindedir¹⁰⁰.

⁹⁴ Tufanoğlu 2017: 77.

⁹⁵ a.g.e. : 77.

⁹⁶ a.g.e. : 77.

⁹⁷ a.g.e. : 77.

⁹⁸ Parker 1992: 26.

⁹⁹ Landels 1996: 181.

¹⁰⁰ Tufanoğlu 2017: 77; Landels 1996: 181.

3. BİTHYNIA BÖLGESİNDEKİ TİCARET YOLLARI

Tarihin her döneminde yollar, ekonominin canlanması ve vergi gelirinin temel unsurları olmasının yanında aynı zamanda sosyal ve siyasi bütünlük gösteren oldukça etkili bir unsurdur. Yollar Anadolu'da binlerce yıl boyunca uygarlıklar arasındaki ilişkileri sağlamış öte yandan ordular ve ticaret kervanları tarafından kullanılmışlardır. Ticari faaliyetler Antik Çağ'da her insanın hayatında oldukça etkili bir konumda olmuştur. Bu etki kırsal ve kentsel alanlarda belirli farklılıklarla toplumsal hayatın iktisadi katmanlarına yön vermiştir¹⁰¹. Tarihin en erken yerleşimlerinin yer aldığı Anadolu'da, zaman içinde gelişmiş ve çok işlek hale gelmiş kara, deniz ve nehir yollarından oluşan bir yol ağı ve yol sistemi bulunmaktadır. Bunlara örnek olarak Hitit-Asur ticaret kolonilerinin yollarını ve Pers kral yolunu örnek olarak gösterebiliriz. Antik dönemde gerek konumu gerekse siyasi, dini ve ticari olarak oldukça önemli bir yeri olan Bithynia Bölgesi coğrafi olarak dağlık Bölgeye sahiptir. Bu yüzden ulaşım genelde nehir havzalarından sağlanmaktaydı¹⁰². Bölgenin iç kesimlerinde yer alan yüksek dağ silsilelerinin ulaşımı zorlaştırmasından dolayı antik dönemden beri şehirlerin denize yakın yerlerde kurulmasına neden olmuştur. Khalkedon, Nikomedeia, Apameia, Kios, Herakleia gibi kentler doğrudan deniz kenarında yer alırken daha iç bölgede kurulan Prusa, Nikaia, Prusia ad Hypium gibi kentler de denizle bağlantılarını sürdürmüşlerdir. Burada Nikaia'nın liman kenti vazifesini Kios üstlenirken, aynı bağlantıyı Apameia-Prusa arasında da görmekteyiz.

Bithynia Bölgesi'ndeki ticari yollara geçmeden önce Anadolu'da yer alan yollar hakkında kabaca bilgi vermek konunun bütünlüğü bakımından büyük önem taşımaktadır. Herodotos'un MÖ VI. yüzyıl olaylarından bahsederken belirtmiş olduğu Kral Yolu Anadolu'nun bilinen ilk organize ticaret yoludur¹⁰³. Bu yol doğu batı yönünde Susa yakınlarından Ephesus'a kadar 1500 mil mesafe boyunca uzanmaktadır. Yani Ephesus'dan Susa'ya 93 günde yedek atların da hazır durumda bekletildikleri 111 posta istasyonu kullanarak ulaşılmaktaydı¹⁰⁴. Ayrıca bu yol üzerinde yolcuların konaklayabileceği kervansaraylar ve istasyonlar yer almaktadır¹⁰⁵. Yerleşim yerleri

¹⁰¹ Kurul 2013: 375.

¹⁰² Doğancı 2012: 93.

¹⁰³ Hdt. V. 52; VIII. 98.

¹⁰⁴ Ramsay 1960: 26-27.

¹⁰⁵ a.g.e. : 26-27.

üzerinden geçen yol her türlü tehlikeden uzak bulunmaktaydı¹⁰⁶. Zamanla bu yolun bir tarafı Ancyra üzerinden Juliopolis- Nikomedeia- Nikaia güzergâhı üzerinden Byzation ve Khalkedon'a kadar uzanmıştır. Nikaia'dan batı yönüne doğru devam eden yolun diğer bir tarafı ise Kios-Prusa-Pergamon yolu üzerinden Smyrna'ya uzanmaktadır.

Romalıların yapmış oldukları yol ağı ile ilgili kaynaklar; Antonius Yol Rehberi (MS III. yüzyıl), Peutinger Haritası, Hierosolimitus Yol Rehberi (MS 333) ve Romalıların dikmiş olukları mil taşlarıdır¹⁰⁷. Tabula Peutinger Haritasında bazı hatalar yer almaktadır. Fakat yine de Roma yolları hakkında en önemli kaynak olarak gösterebiliriz(Harita 6).

Kendilerinden önceki dönemden kalan yol sistemlerini kullanmaya devam eden Romalılar bunları yeniden düzenleyerek Roma yol sistemini oluşturmaya başlamışlardır¹⁰⁸. Roma İmparatorluğu'nda yan yolların yapımı ve yan yol bağlantılarının masraflarını yerel yönetimler karşılamaktadır. Ayrıca bu yolların güzergâhları üzerinde mesafeleri belirten mil taşları yer almaktadır. Buna örnek olarak Roma Dönemi Askeri Yolunu ve bunun devamı niteliğindeki "İpek Yolu" olarak bildiğimiz Bizans'ın ticaret ve askeri yolu ile mil taşları gösterilebilir¹⁰⁹. Kral Yolu MS IV. yüzyıla kadar Anadolu'daki en önemli ticaret yolu olma özelliğini korumuştur. Fakat önce Diokletianus'un (MS 284-305) başkenti Nikomedeia'ya taşınmasıyla, ardından Konstantinus'un MS 330'da Konstantinopolis'i Roma İmparatorluğu'nun başkenti ilan etmesiyle Bithynia Bölgesi üzerinden geçen yolların önemi artarken Kral Yolu dâhil olmak üzere Konstantinopolis güzergâhı dışında yer alan tüm yollar eski önemlerini yitirmişlerdir¹¹⁰.

Roma Döneminde, daha çok Hıristiyanlığın ortaya çıkışıyla önemi artan "Hacı Yolu" özellikle MS IV. yüzyıldan sonra Anadolu'nun en önemli ticari yolu olma özelliğini almıştır. Bithynia'da ikiye ayrılan Hacı Yolu, Avrupa'nın çeşitli bölgelerinden Konstantinopolis'e ulaşmaktadır¹¹¹.

¹⁰⁶ Hdt. VIII. : 98.

¹⁰⁷ Kaya 2005: 249; French 2016: 10.

¹⁰⁸ Talbert 1985: 159.

¹⁰⁹ Keçiş 2013: 850.

¹¹⁰ Doğanç 2012: 94.

¹¹¹ a.g.e. :94.

Birinci yol, Khalkedon, Nikomedeia ve Nikaia kentlerinden geçerek Ankyra-Tarsus-Antiokhia güzergâhı üzerinden Jerusalem'e (Kudüs) ulaşan ticaret yolu idi¹¹².

İkinci yol ise, Küçük Asia'nın kuzeyi üzerinden Euphrates'e(Fırat) doğru giden askeri yol idi. MS IV. yüzyılın başlarından itibaren Roma yol sisteminde yapılan değişikliğe rağmen, Bizans İmparatorluğu öncelikli olarak Roma yollarını kullanmaya devam etmiştir. İmparator Iustinianus Dönemi'nde (MS 527-565) Roma yollarındaki değişiklik tamamlanmış ve eski sisteme son verilmiştir.

Bizans (Doğu Roma) yolları hakkında bütünüyle bilgi veren herhangi bir belge günümüze ulaşmamıştır. Bizans yol şebekesini Osmanlıların da aynı şekilde kullanması bize Bizans yolları hakkında fikir vermektedir¹¹³. Gerek Bizans gerekse Osmanlı Döneminde Bithynia'ya gelen seyyahların bölgenin yol ağı hakkında vermiş oldukları bilgiler de oldukça önemlidir. Çünkü Bizans Dönemi'nden itibaren önemini yitirmeye başlayan Roma yollarının yerine kestirme yollar kullanılmaya başlanmıştır. Bu geniş ve taş döşeli yeni yollar Roma yollarına kıyasla daha dar ve çoğu yerde toprak olmasına rağmen daha çok tercih edilmiştir. Roma yolları ise zamanla bakımsızlıktan kaybolmaya yüz tutmuştur.

Bizans İmparatorluğu'nun başkentinin Konstantinopolis olması üzerine yol ağları ve rotalarda birtakım değişikliklere zemin hazırlanmıştır. Roma İmparatorluğu Dönemi'nde Anadolu'daki yol ağlarının merkezliğini üstlenen Efes ve Milet iken bu dönemde merkezi rolü Konstantinopolis üstlenmiştir¹¹⁴. Dolayısıyla Bizans Dönemi'nde yeni bir yol ağı gereksinimine ihtiyaç duyulmuştur. Roma da askeri açıdan Kuzeybatı-Güneydoğu olarak çapraz olan yol ağı bu defa yerini ticaret işlevine bırakmıştır.

Selçuklu Dönemi'nde başkentin Konya olması nedeni ile büyük ölçüde Anadolu'da iç ve doğu taraflarında yoğunlaşan bir yol sistemi yer almaktadır. İç bölgelerde bulunan bu yollar limanlar aracılığıyla dış dünyaya açıldığı sonucu ortaya çıkmaktadır¹¹⁵. Bu yol sisteminin diğer bir önemi Anadolu'da yer alan kervansaraylar üzerinde yer almaktadır.

¹¹² French 1981: 16.

¹¹³ Ramsay 1960: 77.

¹¹⁴ Bakırcı 2014: 78-79.

¹¹⁵ a.g.e. : 79.

Anadolu'yu uzun süre egemenliği altında tutan Osmanlı Döneminde ise yol ağları devletin ihtiyaçları doğrultusunda şekil almıştır. Osman Devleti, Selçuklu Devleti'nden kalan yolların onarımını sağlamış yeni hatlar açmış ve bu yolları geliştirmiştir. Osmanlı Dönemi'nde yol ağlarına daha çok askeri ihtiyaçları karşılayacak şekilde önem verilmiş fakat Selçuklu'dan farklı olarak 1930 yılında resmi adı İstanbul olan Konstantiniyye'nin başkent seçilmesinden dolayı tıpkı Bizans gibi yol ağının Konstantiniyye ve çevresi üzerinde yoğunlaştığı ve şekil aldığı bir zemin hazırlanmıştır¹¹⁶. Her ne kadar askeri amaçla inşa edilmiş olsa da ticaret açısından çok büyük önem arz eden yollar XIX. Yüzyıl başlarında devletin içinde bulunduğu gerek ekonomik gerekse siyasi kötü şartlardan dolayı dünyada meydana gelen yeni gelişmeler Anadolu'da yer alan yol ağlarının önemini azaltmıştır¹¹⁷. İstanbul'a hâkim olan devletler değişmiş olsa da kent jeopolitik olarak çok önemli bir noktada yer aldığından dolayı kendisini ve çevresini tarihin tüm dönemlerinde muhafaza ettirmiştir.

3.1. Bithynia Bölgesinin Kara Ticaret Yolları

3.1.1. Hacı Yolu

Diocletian'ın Geç İmparatorluk Döneminde MS 284 yılında Nicomedia'yu merkez seçmesiyle gelişmiş, kısmen kestirme bir yoldur. Konstantinopolis'in Bizans (Doğu Roma)'ın merkezi olmasından sonra özellikle ticaret amacıyla kullanılan bu yolu daha sonraları Kudüs'e giden Hıristiyan hacılar da kullanmıştır¹¹⁸. Bu yoldan bahseden ilk yazılı belge Burdigala'dan (Bordeaux) Jerusalem'e giden bir hacı adayının MS IV. yüzyılda yazdığı *Itinerarium Burdigalense* (Bordeaux Seyahatnamesi) isimli seyahat notlarıdır¹¹⁹. Bu notlar Hacı Yolu güzergâhı hakkında önemli bilgiler vermektedir. Karayolu'nun bazı kesimlerinde birçok alternatif yollar vardır. Bithynia Bölgesi'nde ise genel olarak dağlık coğrafyaya sahip olduğundan dolayı fazla seçenek yoktur. Mesela Avrupa'dan yola çıkan bir hacı adayı çok değişik güzergahlar kullanması sonucu Avrupa içinden ilerleyerek Konstantinopolis'e ulaşabilmekteydi¹²⁰. MS IV. yüzyılda Konstantinopolis'in imparatorluğun en önemli şehri durumuna gelmesi sonucunda kent vazgeçilemez bir konumda olmuştur. Öyle ki Avrupa'dan gelen hacı adaylarının önce

¹¹⁶ Bakırcı 2014: 79.

¹¹⁷ a.g.e. : 79.

¹¹⁸ Eskiuyurt 2014: 18.

¹¹⁹ Itin. Burd. 572.

¹²⁰ Doğancı 2017b: 208.

Konstantinopolis'e gelmeleri ve buradan Jerusalem'e gitmeleri bu yolun önemini bir hayli arttırmıştır¹²¹. Bithynia Bölgesi'nin içinde Khalkedon, Nicomedia, Nikaia güzergâhı üzerinden Dorylaion (Eskişehir), Ankyra ve Tarsus'a oradan da Syria'ya (Suriye) ulaşan bir rotayı izlemek zorundadır¹²². Çünkü en güvenli ve en kestirme rota bu rotadır. Bu yolun hepsi Roma topraklarından geçtiği için diğer alternatiflerle kıyaslandığında daha güvenli olduğu bilinmektedir.

Hacı Yolu'nun Bithynia Bölgesi'nde izlediği rotayı, uzaklıkları ve yer isimlerini Itinerarium Burdigalense (Bordeaux Seyahatnamesi) adlı seyahat notlarını ayrıntılı bir şekilde gösterir. MS 333 yılında Hıristiyan hacı adayı Bordeaux'dan yola çıkarak ilk önce Konstantinopolis'e gelmiş, buradan da deniz yolu ile Khalkedon'a geçmiştir. Ardından 30 Mayıs'ta Khalkedon-Nicomedia-Nikaia- Ankyra-Tarsus güzergâhını izleyerek Jerusalem'e gitmiştir¹²³. Dönüşünde ise tekrar aynı yolları kullanarak 25 Aralık'ta Konstantinopolis'e dönüş sağlamıştır¹²⁴. Bu yolculuğun anlatıldığı *Itinerarium Burdigalense* isimli seyahatnameden Hacı Yolu'nun Bithynia Bölgesinden geçen kısmı hakkında detaylı bilgilere yer verilmektedir. Nicomedia-Artemis arasında yer alan mansio'lar (konaklama yeri) ve mutatio (mola yeri) ve bunlar arasındaki mesafeler de şu şekilde verilmiştir:

Egribolum (kavaklı), (mutatio) X milia

Libum(Sapanca), mansio XI milia

Liada (sarıağıl köyü), (mutatio) XII milia

Nicaea (İznik), (Isnik) IX milia

Schine (Karadin mevkii, Gaziler köyü güneyi), (mansio) VIII milia

Midus (Moedos),(?), (mutatio) VII milia

Chogea Gölpazarı (medetli Köyü yakını), (mutatio) VI milia

Thatesus (?), (mutatio) X milia

Tutadus (?), (Tottaion) (mutatio) IXmilia

Protoniaca (İznik Nallıhan arası, Geyve yakını), (mutatio) XI milia

¹²¹ French 1981: 16.

¹²² Doğanç 2017b: 208.

¹²³ French 1981:16-17.

¹²⁴ a.g.e. : 16-17.

*Artemis (mutatio) XII milia*¹²⁵

Itinerarium Antonini'de uzaklıklar; Nicomedia'dan Libum'a 21 Roma mili, (31.101 metre) buradan Nikaia'ya 23 Roma mili (34.063 metre) olarak verilmiştir¹²⁶.

Seyahatnameler dışında mil taşları ve antik köprü kalıntıları da Hacı Yolu'nun güzergâhı hakkında önemli bilgiler verir. Yolun Nicomedia-Nikaia arasındaki bölümü üzerinde bulunmuş olan en eski mil taşı MS 114-115'e tarihlenir¹²⁷. Nicomedia-Nikaia arasında Başiskele Köprüsü ve Nikaia-Iuliopolis arasında Osmaneli yakınında Göksu üzerindeki Taşköprü, Hacı Yolu'nun Bithynia kesiminde bugüne kadar tespit edilmiş köprülerdir¹²⁸. Son dönemde İzmit'in 36 km. batısında Libysson'da (Dildere) ele geçen MS III. yüzyıla ait mil taşı bulunmuş bu mil taşlarının Hacı Yolu ile alakalı olduğu düşünülmektedir¹²⁹. Böylelikle bu seyahat eserinde Hacı Yolu'nun Bithynia Bölgesinden geçen bölümü hakkında ayrıntılı bilgiler edinmekteyiz.

Yol; Konstantinopolis, Khalkedon, Dakibyza (Gebze), Libyssa (Dildere), Nikomedeia, Nikaia, Ankyra, Tarsus, Antiocheia güzergâhı üzerinden Jerusalem'e (Kudüs) ulaşır¹³⁰ (Harita 7). Bizans Dönemi'nde Hacı Yolu olarak adlandırılan bu güzergâhı öncelikli olarak askeri amaçlar doğrultusunda kullanmışlarsa da Romalılar bu yolu hem askeri birlikleri Anadolu'nun iç kısımlarına hem de Karadeniz'den gelen erzak maddelerini nakletmek amacıyla kullanmışlardır.

Nikomedeia-Nikaia arasındaki Roma yolu, modern karayolu üzerinden Eribolon'a (İhsaniye) kadar ulaşmaktadır. Orhaniye'nin yaklaşık 4 km kuzey yönünde yer alan Roma yolu İznik'e kadar gözden kaybolur¹³¹. Modern yol çizgisi İznik'ten sonra Roma yolu çizgisini çok yakından takip eder. Nikaia-Ankyra yolu XIX. yüzyıldaki Osmanlı yolu boyunca uzanmaktadır¹³².

¹²⁵ Itin. Burd. 572.

¹²⁶ (1 mil=1.481 metre anlamına gelmektedir).

¹²⁷ Talbert 1985: 159.

¹²⁸ French 1981: 31.

¹²⁹ Şahin v.d. 1983: 54.

¹³⁰ Ramsay 1961: 216.

¹³¹ French 1981: 19.

¹³² a.g.e. : 19.

3.1.2. Posta Yolu

Tarih boyunca çeşitli yerleşimlere ev sahipliği yapmış, Doğu Roma'nın yarımada hâkimiyetinin kabaca Batı Anadolu'yla sınırlandığı bu yol MS XI. yüzyıldan itibaren yoğun bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır¹³³. Bahsi geçen yolun ticaret açısından Bithynia Bölgesi'ne önemli derecede katkıları olmuştur. Posta yolu olarak bilinen yol İstanbul'dan güneye doğru gidildiğinde bir görüşe göre: Osmaneli (Melagena, Malagina, Mela, Melagina, Melangina), diğer bir görüşe göre ise Metabole/Akhisar kalesinin yer aldığı Pamukova Paşalar köyü'dür¹³⁴. Ayrıca yol Eskişehir, Akşehir ve Konya'ya uğrar buradan Gülek Boğazı veya Toros dağlarındaki belenlerin bir tanesinden Kilikia'ya ulaşmaktadır(Harita 8).

3.1.3. Prusa-Hadriani Yolu

Hadriani, Bursa'nın 65 km. güneyinde yer alır. Anadolu'da aynı ismi taşıyan birçok kent yer almaktadır. Bu kenti diğerlerinden ayırmak için Uludağ üzerinde yer alan Hadriani anlamına gelen "Hadriani ad Olympus" denilmiştir¹³⁵. MS II. yüzyılda kurulan kent MS 450 yılından sonra Orta Çağ boyunca Psikoposluk merkezi olmuştur. Hadriani yolu Osmanlı Dönemi'nde de önem arz eden önemli bir kent statüsünde olmuştur. Günümüzde ise Prusa (Bursa) Çekirge'den güneye doğru giden tali yol ile Misi Köyünü geçerek, Olympus'a (Uludağ) doğru devam edip oradan Hadriani'ye (Adranos) gider. Diğer yandan Adranos'tan Cremaste'ye ulaşan ve genelde Rhyndakus'u (Adranos Çay) takip eden yol da yine tali bir yol olarak karşımıza çıkmaktadır¹³⁶(Harita 9).

3.1.4. Prusa-Myrleia/Apameia Yolu

Prusa'dan kentin merkezine doğru giden yol iki yöne ayrılmaktadır¹³⁷. Bunlardan kuzeybatıya doğru giden yol Apameia'ya (Mudanya) ulaşır. Apameia, Antik Çağ'da Prusa'nın denize çıkış noktası olarak kullanılırdı. Ayrıca buradan Konstantinopolis'e giden bir deniz yolu vardır. Prusa-Apameia-Konstantinopolis yolu tarihin tüm döneminde çok sık olarak kullanılmış olan bir güzergâhdır. Ayrıca bu yol,

¹³³ Eskikurt 2014: 20.

¹³⁴ Foss 1990: 161-183; Eskiuyurt 2014: 20.

¹³⁵ Doğanç 2005: 182-183.

¹³⁶ Kiepert 1906: B II; Doğanç 2005: 182- 183.

¹³⁷ Sevin 2001: 35.

ticari bakımdan oldukça önem arz etmektedir (Harita 10). Antik Çağ'da Apameia konumu bakımdan Prusa için oldukça önemlidir. Çünkü ticari açıdan Apameia, Prusa'nın limanı olarak görev yapmaktaydı. Bu sebepten dolayı antik dönemde deniz ticaretinin önemini de göz önünde bulunduracak olursak Prusa-Apameia arasındaki karayolunun önemi daha da anlaşılır hale gelmektedir. Olmypos'dan tedarik edilen kerestelerde bu yol üzerinden Apameia'ya getiriliyor ve gemilere yükleniyordu¹³⁸.

3.1.5. Nikaia- Kios Yolu

Antik dönem içerisinde Nikaia'dan çıkan yol hattı günümüzde olduğu gibi iki farklı güzergâh üzerinden Kios'a ulaşmaktadır(Harita 11). İlk yol Askania Gölü'nün kuzeyinden giderken ikinci yol ise güneyinden geçmektedir. Her iki yol da Nikaia'nın deniz limanı olarak kullanılmış olan Kios üzerinden Prusa ad Olympum'a ulaşmaktadır¹³⁹. Kios'un göl kıyısındaki verimli topraklara sahip Nikaia'nın dış dünyaya açılan kapısı olması nedeni ile arasındaki iki ana yol hattı da önemi arttırmıştır. Antik çağlarda olduğu gibi günümüzde de İznik Gölü'nün iki yakasındaki yollar İznik ile Gemlik'in bağlantısı sağlayan yegâne yollar olması nedeni ile önemlidir.

3.1.6. Khalkedon-Kios-Myrleia Yolu

Bithynia Bölgesi için başta ticari olmak üzere oldukça önem arz eden bu yolun Helenistik Dönem'den beri kullanıldığını biliyoruz. Bithynia Bölgesi dağlık bir coğrafyaya sahip olduğundan dolayı tarihin her döneminde deniz ulaşımı ön planda tutulmuştur. Bithynia'nın en belirgin kentleri olan Nikomedeia, Khalkedon, Kios ve Apamea deniz kenarında kurulduklarından dolayı ulaşım açısından herhangi bir problem yaşamamışlardır¹⁴⁰(Harita 12). Bahsi geçen kentler arasındaki karayolu mesafesinin kısalığı da bu ticari ilişkiyi kolaylaştıran diğer bir unsur olmuştur. Roma Dönemi'yle birlikte tüm eyaletlerde olduğu gibi Bithynia Bölgesi'nde de yoğun bir karayolu inşaatı yapılmıştır. Rotalar değişmemekle birlikte yollara taş döşenmiş ve genişletilmiştir. Bizans Dönemi'nde de Romalıların inşa ettiği yol rotaları fazla değiştirilmeden kullanılmıştır. Osmanlılar da tıpkı Bizanslılar gibi aynı yolları kullanmaya devam etmişlerdir. Hatta günümüzdeki modern karayollarının rotaları çoğu

¹³⁸ Langer 1981:5.

¹³⁹ Doğancı 2005: 179.

¹⁴⁰ Doğancı 2012: 101.

zaman Roma yolları ile paralellik göstermektedir¹⁴¹.

3.1.7. Konstantinopolis- Nicomedia Yolu

Konstantinopolis–Nicomedia arasındaki kara yolunun uzunluğu Itinerarium Burdigalense'ye göre toplam 62 Roma milidir ve 5 gün sürmektedir. Yol üzerinde yedi adet mola yeri, üç adet konaklama yeri vardır¹⁴²(Harita 13).

Khalkedon'da bulunan MS III. yüzyıl sonlarına tarihlenen mil taşı Itinerarium Burdigalense'deki rotayı bize ispat etmektedir¹⁴³.

Dakibyza'dan (Gebze) Tavşanlı dere köprüsüne üzerindeki karayolunun güneyinde taş döşeli bir Osmanlı yolu kalıntısı yer alır. Osmanlıların küçük değişiklikler yaparak Roma yol güzergâhını kullandığı görülen Hacı Yolu'nun buradan geçtiği sonucu ortaya çıkmaktadır¹⁴⁴. Ayrıca Gebze yakınlarında bulunmuş III. Gordianus Dönemi'ne (MS 239) tarihlenen mil taşı yolun bu bölgenin güzergâhı hakkındaki bilgileri hakkında detaylı bilgi vermektedir¹⁴⁵:

Gebze civarında bu mil taşı haricinde Hacı Yolu ile bağlantılı başka mil taşları da bulunmuştur. Bu buluntular Anadolu'daki ilk durağı Khalkedon olan Hacı Yolu'nun Gebze'den geçtiğini kanıtlamaktadır. Buradan sonra Hacı Yolu Nicomedia'nın 36 km batısında yer alan Libysson'a (Dildere) varıyordu. Buradaki MS III. yüzyıla tarihlenen mil taşları Libysson'un konaklama yeri olduğunu göstermektedir¹⁴⁶. Bahsi geçen kentten sonra Hacı Yolu Nicomedia'nın 22 km batısında bulunan Yarımca'ya ulaşmaktaydı. Yarımca'nın 6 km batısında yer alan Şirin Yalısında ki İmparator Traianus Dönemi'ne (MS 98-117) tarihlenen mil taşı yolun güzergâhı hakkında bilgi içermektedir¹⁴⁷. Bithynia'da Hacı Yolu güzergâhında tespit edilen en erken mil taşlarından biri olan bu mil taşı İmparator Traianus Dönemi'ne (MS 98-117) tarihlendirilmektedir¹⁴⁸.

¹⁴¹ Doğanç 2012: 101.

¹⁴² Itin. Burd. 572.

¹⁴³ a.g.e. 572

¹⁴⁴ Ramsay1961: 200.

¹⁴⁵ Doğanç 2017b: 210.

¹⁴⁶ Itin. Burd.572.

¹⁴⁷ French 1981: 119.

¹⁴⁸ a.g.e.: 119.

3.1.8. Nicomedia-Nikaia Yolu

Nicomedia'dan karayolu güzergâhını izleyen yol, Başiskele Köprüsü'nü geçerek Eribolon'a (İhsaniye) varıyordu. Eribolon'dan sonra güneybatı yönüne doğru uzanan yol Beyoğludere vadisini ya da Kazıkdere'yi izleyerek Libum'a (Senaiye) ulaşmaktadır. Buradan güney tarafa giden Ayvaşa dağı'nın yamaçlarını aşarak Osmaniye'nin 1,5 km güneyinde yönünü değiştirip güneybatıdaki Liada'ya (Sarıağıl) ulaşır. Daha sonra Orhaniye'nin 4 km kuzeyinde izleri yok olmaktadır¹⁴⁹.

Itinerarium Burdigalense adlı seyahatnamede Nicomedia-Nikaia arasındaki durak (mansio) ve mola (mutatio) yerlerini de içeren bilgiler yer almaktadır. Burada sadece ana merkezler arasındaki uzaklıklar değil konaklama ve mola yerleri arasındaki mesafelere de verilmiştir. Buradan Nicomedia-Nikaia arasındaki karayolunun toplam uzunluğunun 45 Roma mili olduğunu ve dört gün sürdüğü belirtilmektedir¹⁵⁰ (Harita 14).

3.1.9. Nikaia-Ankyra Yolu

Nikaia kentinden modern karayolu çizgisini izleyen yolun Ankyra'ya kadar olan kısmı Osmanlı Dönemi'nde kullanılan güzergâh boyunca uzanmaktadır. Nikaia-Mekece ve Nikaia-Osmaneli arasında yüzeyde antik yol kalıntılarının dışında bulunan bir mil taşı da Hacı Yolu'nun bölgedeki varlığını kanıtlar niteliktedir¹⁵¹. Nikaia kentinden sonraki güzergâhı Artemis ve Schinae gibi *mutatio*'lar (mola yeri) yer almakla beraber Nikaia-Ankyra arasında yer alan Roma yolunun uzunluğu 191 Roma mil'dir ve 13 gün sürer.¹⁵² *Itinerarium Burdigalense*'de (Bordeaux Seyahatnamesi) Nikaia-Artemis arasındaki mansio (konaklama yeri), mutatio (mola yeri) ve bunların arasındaki uzaklıklar verilmiştir¹⁵³.

Nikaia-Ankyra arasındaki güzergâhın tespiti hakkında önemli ipuçları veren bir başka mil taşı aşağıda verilmiştir. Nikaia kenti yakınlarında yer alan Karadin'de bulunan mil taşı yolun bölgeden geçtiğinin en önemli ispatıdır¹⁵⁴.

Hacı Yolu Karadin'den sonra Göksu ve Taşköprü geçtikten sonra Gölpazarı

¹⁴⁹ Doğanç 2017b: 211.

¹⁵⁰ a.g.e. :212.

¹⁵¹ French 1981: 29-33.

¹⁵² a.g.e. :35.

¹⁵³ Itin. Burd.572.

¹⁵⁴ Doğanç 2017b: 212- 213.

Bölgesinde Chogae'ya (Medetti) ulaşmaktadır¹⁵⁵.

Diokletianus Dönemine tarihlenen mil taşlarından biri MS 337 yılına, diğeri ise imparator Trainaus Dönemine tarihlendirilmektedir¹⁵⁶. Chogae'ın Hacı Yolu üzerinde yer alan mil taşı oldukça önemli bir durak noktasını belirtir. Chogae'nin ardından Roma yolunun kuzeyindeki tepelerin eteği boyunca uzanıp, Karaağaç'ın yaklaşık olarak 1,5 km kuzeydoğu tarafında Gölpazarı-Vezirhan ile birleşir¹⁵⁷. Gölpazarı'nın doğu tarafında ilk önce Neçinler vadisine doğru yükselmektedir. Buradan Dadastana'nı (Sarıhacılar) geçtikten sonra Akçapınar'ın güneyinde bir başka vadi içerisine girmektedir. Son olarak da Kilciler'in 3,5 km batısında bulunan Çakırlar'ın üstünde suları geçer¹⁵⁸. Girmir çayından Kırbaşı'na vadi kenarına tırmanır ve Dikmen Höyük'e ulaşmaktadır. Dikmen Höyüğü geçtikten sonra bir ova üzerinden doğruca Perli Çiftliğine varmaktadır. Burdan sonra ise Bithynia topraklarını terk ederek Ankyra'ya doğru ilerlemektedir¹⁵⁹(Harita15).

3.2. Bithynia Bölgesinin Deniz Ticaret Yolları Ve Önemli Liman Kentleri

3.2.1. Nicomedia

Günümüz Kocaeli il sınırları içerisinde yer alan Nicomedia'nın bölgedeki siyasi olaylara yön vermesi bize bölgedeki varlığının önemini kanıtlamaktadır. Genel anlamda karayolunda ticaret olarak Hacıyolu güzergâhı kullanan Nicomedia kentinin modern kara bağlantılı ticaret yolu olduğu bilinmektedir¹⁶⁰(Harita 16-17-18). Bunlar Nicomedia-Nikaia Güzergâhı Konstantinopolis- Nicomedia güzergâhıdır. Anadolu'da boğazlar nedeniyle stratejik açıdan çok önemli bir konuma sahip olan kent bir köprü vazifesi görmüştür. Bu sebepten dolayı kent gerek coğrafi konumu gerek ekonomik durumuyla sürekli gündemde kalmış ve adından söz ettirmiştir.

Nicomedia kenti Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan deniz yolu ve Mezopotamya, Mısır ve Anadolu'yu Avrupa'ya bağlayan kara yolunun geçiş noktasındadır¹⁶¹.

¹⁵⁵ French 1981:122.

¹⁵⁶ Özdzibay 2011: 196.

¹⁵⁷ French 1981: 126-128.

¹⁵⁸ a.g.e. :19.

¹⁵⁹ Doğancı 2017b: 215.

¹⁶⁰ a.g.e. : 165.

¹⁶¹ Güney 2013: 1470.

Nicomedia'nın iyi bir limana sahip olmasından dolayı gerek kara gerek deniz ulaşımı kolaylığı ile doğu ve kuzey sınırlarına ulaşımı rahatça sağlanmaktadır. Tüm bu avantajlarından dolayı başkent olarak seçilen kentin limanında sürekli olarak Roma filosu bulundurulmaktadır¹⁶² (Resim 12). Ayrıca kentte bulundurulan bu Roma filosunun sürekli olması kentin stratejik ve jeopolitik öneminin ispatıdır. Kent sikkeleri üzerinde yer alan kadirga betimlerinin oldukça fazla olması, kent limanında yer alan filonun göstergesi olabilir¹⁶³.

Kara ve deniz yolları üzerindeki konumu ve limanının yanı sıra kent, gemi yapımına elverişli ahşap kaynağına sahiptir. Stader'e göre: "*Nicomedia, bu avantajı kullanarak Arrianos'un da belirttiği üzere büyük ticaret gemileri (holka Nikomedis) inşa etmiştir*¹⁶⁴. Latince adı *navesonerariae* olan bu gemiler insan ve hayvan taşımacılığının yanı sıra ahşap, mermer, buğday, şarap gibi malların taşınması için de elverişlidir"¹⁶⁵. Nicomedia sikkeleri üzerinde gemilerin birebir tasviri olmasa da corbita ve ponto tiplerine benzeyen tasvirler görülmektedir. Bu gemilerin Nikomedeia'da üretilen gemiler olduğu düşünülmektedir¹⁶⁶. Ayrıca Commodus Dönemi'nde Nikomedeia'da basılan sikkenin bir arka yüz tipinde çekiçle gemi pruvası üzerinde çalışan bir kişinin tasviri yer almaktadır. Bu tip Bosch tarafından gemi yapımına ilişkin bir kanıt olarak değerlendirilmektedir¹⁶⁷. Kentin ticari önemini bir başka örneği ise Roma Dönemi'ne ait çok sayıda sikkelerin Asia, Galatia, Kilikia, Lykia-Pamphylia, Phrygia, Paphlagonia, Pontos, Trakya, Makedonia, Italia, Moesia, Dacia, Pannonia, Aegyptus, Kyrenaica, Afrika, Gallia, Dalmatia, Britannia ve Hispania'da tespit edilmesidir¹⁶⁸. Nikomedeia'lının Roma Dönemi'ndeki dağılımı yazıtlara dayanılarak yukarıdaki şekilde bilinmektedir(Harita 23).

Roma Cumhuriyet Dönemi'nde zenginleşen Nicomedia'nın önemi ağırlıklı olarak şehrin etrafında bulunan verimli araziler, Avrupa'yı doğuya bağlayan ticaret yol ağının üstünde olması, liman ve başkent olmasına bağlıdır¹⁶⁹. Nicomedia limanı MS II. ve III. yüzyıllarda savaş gemilerine üs olarak daha fazla önem kazanmıştır. Kötü hava

¹⁶² Foss 1996: 3.

¹⁶³ Waddington 1908: 346.

¹⁶⁴ Stadter 1980: 153.

¹⁶⁵ Göttlicher 1977: 54.

¹⁶⁶ Güney 2013: 1472.

¹⁶⁷ Bosch 1935: 242.

¹⁶⁸ Güney 2013a: 283.

¹⁶⁹ Güney 2013b: 1470-1473.

koşullarında bile gemiler için oldukça güvenli bir demirleme yeri olan bu liman Nicomedia için son derece önemlidir. Kent körfeze hâkim bir durumdaydı ve limanı kullanan gemilerden vergi almaktadır. Nicomedia'nın Roma sikkeleri üzerinde yer alan yelkenli kadirga, gemi pruvası benzeri betimleri (Resim 7-8), Nicomedia kentinin limanı ve deniz ticaretinin önemi hakkında bilgi vermektedir¹⁷⁰.

Ticaret yolunun kuzeybatı kısmına doğru kayması sonucunda, Smyrna gibi Anadolu'nun batı kıyılarında olan birçok liman kenti önemini yitirir. Rota üzerinde yer alan şehirler ise ön plana çıkmaktadır. Bu sebepten dolayı kentin ticari önemi ve alanı daha da yükselmektedir. MS II. yüzyıldan itibaren Nicomedia kentinin Pergamon, Smyrnave denizle doğrudan bağlantısız olan Laodikeia gibi kentler arasındaki homonoia sikkeleri bu kentler arasındaki artan ticari bağlantıların bir göstergesidir¹⁷¹. Commodus Dönemi'nde Laodikeia-Nicomedia, Smyrna-Nicomedia arasında, Augustus Döneminde Smyrna-Nicomedia ve Pergamon-Nicomedia arasında homonoia sikkeleri basılmıştır¹⁷². Ticaret bağlantısı sikkeler sayesinde tespit edilebilmektedir¹⁷³.

Silah imalathanesi ve Darphane bölgenin ve kentin ekonomisi için oldukça önemli bir yer teşkil etmektedir¹⁷⁴. Silah imalathanesi temel ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla yapılan yapılardan biridir. Burada kalkan ve ağır zırhlar üretilmektedir¹⁷⁵. Nikomedeia'da Kutluca taş ocağındaki occhiodipavone (marmor Triponticum) mermerinin Roma Dönemi'ndeki dağılımı ve Interamna'da tespit edilen Nikomedeia'lı mermer tüccarı, özellikle Roma'ya ve genel olarak İtalya'ya yapılan mermer ihracatını ve mevcut ticari ilişkileri göstermektedir¹⁷⁶. Sonuç olarak kentin Karadeniz, Ege, Doğu ve Orta Akdeniz'de etkili olduğu ve ekonomik faaliyetlerini bu geniş coğrafik alanda yürüttüğü kanısına varılmaktadır.

İç bölgelerle yapılan ticaretinde de Sophon (Sapanca) Gölü Nicomedia kentine büyük avantaj ve ayrıcalık sağlamıştır. Güney'e göre: Plinius bu göl üzerinden ticareti

¹⁷⁰ Waddington 1908: 24.

¹⁷¹ Dönmez 2007: 85.

¹⁷² Waddington 1908: 371.

¹⁷³ Güney 2013: 284; Lazzarini 2002: 63-65; Oyarçin 2010: 52-54.

¹⁷⁴ Karaca 2017: 95.

¹⁷⁵ a.g.e. : 95.

¹⁷⁶ Lazzarini 2002: 63-65.

yapılan malları şu şekilde sıralamıştır: “Marmora (mermer), ligna (kereste), fructus (meyve), materiae (gemi yapımında kullanılan kereste türü)”¹⁷⁷.

Nicomedia'nın Bithynia Bölgesi'nin başlıca deniz kenti olma konumuna Nikaia bile meydan okuyamamıştır. Yeni başkent büyük bir pazar statüsü oluşturur bu durumda yanı başındaki Nicomedia'nın bu arzın karşılanması hususunda çok önemli rol oynar. Bahsi geçen kentten Konstantinopolis'e yapılan büyük çaplı ihracat kentin zenginliğini daha da artırır. Bu durumda tüketim merkezi konumunda olan başkent Konstantinopolis, üretim merkezi konumunda olan kent ise Nicomedia kenti olduğundan dolayı kent bölgede söz sahibi olma konusunda önemine devam etmektedir.

MS 330 yılında yeni başkent olarak Konstantinopolis'in seçilmesi kentin başkentliğini elinden almış olsa da jeopolitik önemini kaybettirmemiştir. Bizans Dönemi'nde de tahıl ambarı ve askerî bir üs olarak kullanılan, başkent Konstantinopolis'i besleyen ve koruyan bir kale görevini üstlenen kent, günümüze gelindiğinde ise gerek liman, kara ve deniz yolu üzerindeki konumu, gerekse doğal kaynakları ile ülkemizin en önemli sanayi ve endüstri kentlerinden biri olarak hizmet vermektedir¹⁷⁸.

3.2.2. Nikaia

Bursa'nın İznik İlçesinde yer alan Nikaia kenti Ascanius Gölünün (İznik Gölü) doğu ucunda ve Sangarius ırmağının 25 km. batısında kurulmuştur¹⁷⁹. Antigonus'un MÖ 301'de ölmesiyle Antigoneia'yı işgal eden Lysimachus buraya ilk eşinin adına izafeten Nikai ismini vermiştir¹⁸⁰. Tarih boyunca sürekli gelişen bir kent görünümü gösteren Nikaia, Bizans (Doğu Roma) İmparatorluğu, Anadolu Selçukluları ve Osmanlı İmparatorluğu gibi büyük imparatorluklara başkentlik yapmıştır¹⁸¹(Harita 19-20). Konumu itibarıyla Antik Çağ'da ticari açıdan oldukça önemli potansiyele sahip olan kent bu önemini Ascania Limne (İznik Gölü) kıyısında kurulması sebebiyle verimli arazilere, ılıman bir iklime ve savunmaya elverişli imkânlarla sahip olmasına borçludur. Bu sebepten dolayı kent halkı, tarımsal açıdan çeşitli ürünler yetiştirmiş, İznik

¹⁷⁷ Güney 2013b: 1473.

¹⁷⁸ a.g.e. : 1486.

¹⁷⁹ Mitchell 1860: 43.

¹⁸⁰ Şahin 1987a: 373; Doğançlı 2007: 122.

¹⁸¹ Togan 2018: 1.

Gölü'nden birçok balık avlamıştır. Kent gerek göl üzerinden gerekse kara yolu üzerinden elde ettikleri ürünleri diğer Anadolu kentlerine güvenle ihraç etmiştir¹⁸². Kentte özellikle ağır yüklerin taşınmasında Askanus Gölü kullanılmıştır. Bu gölün batı sınırıyla Kios limanı arasındaki mesafe yaklaşık olarak 15 km'dir. Bu aradaki arazi düz olduğundan dolayı pek fazla güç gerektirmez. Bu sebepten dolayı Nikaia kenti için deniz taşımacılığı oldukça önemlidir (Resim 13). Bu yol ticaret açısından öncelikle Kios'a ardından da Nikaia'ya refah ortamı sağlamıştır. Irmağın aşağı tarafları da gemi ulaşımına uygun durumda olması sebebiyle aynı mantıkla hizmet vermiş ve Pontus Euxenus'a ulaşım olanağı sağlamıştır. Kent denizden uzak mesafede olsa da hem Propontis'e hem de Pontus Euxenus'a ulaşım sağlayabiliyordu¹⁸³. Nikaia kentinin MS III. ve IV. yüzyıllardan itibaren Kios üzerinden yapmış olduğu ticaret ve özellikle Askanus Gölü'nün doğu kısmındaki verimli arazilerden elde ettiği ürünlerden dolayı refahını arttırmıştır. Nikaia çevresinde, yoğun bir bağcılık vardır. Müşküle üzümü Nikaia kentinin en önemli ihraç kaynağıdır¹⁸⁴. Antik kentin üzüm ve şarabından bahseden tanrı Dionysos ile olan bağlantısı hiç şüphesiz çevrenin bu özelliğinden yani "Helikore" asmasının, üzümün bol oluşundan kaynaklanmıştır¹⁸⁵.

Ayrıca kent haberleşme ve ticari faaliyetleri için Kios'u liman statüsünde kullanmıştır¹⁸⁶. Genel olarak kentin verimli arazileri, ticaret ve hac yolları gibi oldukça önemli konum üzerinde yer alması Bizans Dönemi'nde başlayan çini üretiminin Osmanlı Dönemi'nde devamlılık göstermesi kentin çini üretiminde bir merkez olmasına zemin hazırlamıştır¹⁸⁷. Yapmış olduğu çinilerle ünlenmesi burada ekonominin gelişmesine ve dolayısıyla kent içerisinde nüfusun artmasına neden olmuştur. Kent içerisinde ve çevresinde artan nüfusla birlikte çok sayıda konut, dini yapılar, kamu yapıları ve üretim merkezlerinin kurulmasına olanak sağlamıştır¹⁸⁸.

3.2.3. Myrleia/Apamea

Kent Bursa'nın Mudanya İlçe sınırları içerisinde yer almaktadır. Apameia kenti Bithynia Bölgesindeki Prusa antik kentinin kuzeybatısında, Kios körfezinde yer

¹⁸² Togan 2018: 1.

¹⁸³ Wilson 1961: 91.

¹⁸⁴ Şahin 1987a: 373.

¹⁸⁵ a.g.e. : 373.

¹⁸⁶ Storey 1998: 35; Doğançlı 2007: 122.

¹⁸⁷ Togan 2018: 1.

¹⁸⁸ a.g.e. : 1.

almaktadır. Propontis'in güney sahili boyunca uzanan kent Bithynia Bölgesinde yer alan ticari kentler arasındadır(Harita 21-22). Kentin en önemli ekonomik geliri deniz ticaretidir¹⁸⁹. Oldukça yoğun bir ticaret şehri olan Apamea kenti Prusa'ya liman olarak hizmet vermiştir¹⁹⁰. Kent şimdi olduğu gibi antik dönemlerde de Prusa'ya gidenler için doğal bir iskele vazifesi görmüştür. Kent Bursa için günümüzde ve Osmanlı Dönemi'nde ne kadar önemli ise Roma Dönemi'nde de Prusa ad Olympum için oldukça önemlidir¹⁹¹. Yazılı kaynaklarına göre, kentin Osmanlı Dönemi'nde Bursa'nın Trilye, Kumla, Gemlik, Kurşunlu, gibi birçok limanı olmasına rağmen, Bursa'ya en yakın liman olmasından dolayı ana liman görevini görmüştür¹⁹². Bahsi geçen yerleşimlerin arasındaki kuş uçuşu mesafe 10 km, karayoluyla ise 20 km'dir(Harita 18).

3.2.4. Kios

Bursa'nın Gemlik İlçe sınırları içerisinde yer alan Apameia kentinden sonra Kios körfezi üzerinde yer alan ikinci liman kenti Kios'tur¹⁹³(Harita 23-24). Günümüz Gemlik'te çıkartılmış yazıtlar Kios antik kentinin yakınlarda bir yerde kurulmuş olduğunu göstermektedir¹⁹⁴. Hatta bazı araştırmacılar Cius adının Kiye şeklinde günümüze kadar geldiğini ileri sürmektedirler¹⁹⁵. Bazı coğrafi avantajlara sahip bir yerleşme olarak görünen kent, öncelikle körfezin iç tarafında gemilerin kolaylıkla demirleyebileceği uygun bir alanda kurulmuştur. Diğer bir özelliği ise doğuya doğru iç bölgelere uzanan hinterlandın naturel bir limanı olma özelliğini taşımaktadır. Kentin güneyinde ve kuzeyinde yükseklikleri 900m ile 1300m arasında değişiklik gösteren ve dolayısıyla ulaşımı kötü yönde etkileyen dağları yer almaktadır. Oysa doğu tarafa doğru ilerleyen ve Askanius Gölüne varan bir koridor avantajı ile ulaşım çok daha kolay sağlanmaktaydı. Ayrıca ticaret yollarının kesişme noktasında olmasından dolayı önemli bir konumda olan kent Bithynia ticareti için oldukça önemlidir¹⁹⁶. Mela ve Plinius Kios'un ve Phrygia'nın yakın bölgelerinin ana *emporion*'u (Pazar yeri) olduğunu

¹⁸⁹ Dion Chrys. XL. : 30-33.

¹⁹⁰ a.g.e. : 30-33.

¹⁹¹ Gündüz 2017: 118.

¹⁹² Çiftçi 2004: 156-157; Gündüz 2017: 118.

¹⁹³ Bengisun 2010: 8.

¹⁹⁴ Mitchell 1860: 45.

¹⁹⁵ Wilson 1961: 84.

¹⁹⁶ Storey 1998: 31.

belirtir¹⁹⁷. Nikaia kenti kurulduktan sonra aynı bağlantı Kios-Nikaia arasında sürmüştür. Nikaia'nın limanı olarak hizmet eden Kios bu sayede zenginleşmiş ve refah düzeyi artmıştır. Kios'un refahı ve zenginliği özellikle ticaret sayesinde elde edilmiştir. Bu ticarete Nikaia ile olan ilişkileri Kios için hayati önem taşır. Bu arada Nikaia için de Kios limanı önem arz etmekteydi çünkü Nikaia kentinin denize ulaştığı en kısa yol Kios üzerinden gittiğinden dolayı ticari malların, yolcuların ve tüccarların kullandığı bir güzergâh durumundaydı. Kios ve Apameia, Bithynia'nın iki önemli kenti, Nikaia ve Prusa'dan ticari anlamda daha zengindiler¹⁹⁸. Fakat kentin önemi ne kadar fazla olursa olsun Roma Döneminde daha çok Nikaia'nın limanı olma işlevini üstlendiğinden dolayı sürekli ikinci planda olmuştur¹⁹⁹.

Yukarıda bahsedildiği gibi MÖ VI. yüzyıldan itibaren liman faaliyetleri göstermektedir. Bunun yanında Gemlik'te tersane bulunduğu ifadesi ilk kez Anadolu Selçuklu Devleti'nin Ebul Kasım zamanına denk gelmektedir.²⁰⁰ Bu tersaneyi Ebul Kasım'ın, Anna Komnena'dan Kios'u ele geçirdiğini ve burada gemi inşa ettiğini öğrenmekteyiz²⁰¹. Kios'ta ki tersane MS 1334 yılında Osmanlı topraklarına katıldıktan sonra da kullanılmaya devam etmiştir. Günümüzde de Gemlik'te yer alan bir tershanenin yerleşimin isminin "Gemilik"ten geldiği belirtilmiştir²⁰².

3.2.5. Khalkedon

İstanbul'un Kadıköy İlçe sınırları içerisinde yer alan kent Bithynia Bölgesinin en önemli ticaret yollarından biridir. Kent Asya'yı Avrupa'ya bağlayan uluslararası karayolunu ve Propontis'i Pontus Euxenius'a bağlayan deniz yolunu kontrolünü sağlayan bir noktada kurulmuştur(Harita 25-26). Kent bu denli önemli konumda olmasından dolayı ekonomik olarak kendisine çok fazla avantajlar sağlamıştır. İki limanı bulunan Khalkedon'un bir kolu doğuya diğeri ise batıya bakıyordu. Kentin topraklarının hepsi Bithynia sınırları içerisinde yer almakta olup Nicomedia'nın batısında Propontis ve Pontus Euxenius arasında bir bağlantı sağlanıyordu. Bu bağlantı kentin ticari önemi ve stratejik konumunu açıkça göstermektedir. Xenophon burasını

¹⁹⁷ Plin. nat. V. : 144; Mela, chorog. I. : 89.

¹⁹⁸ Bengisun 2010: 8.

¹⁹⁹ Wilson 1961: 88.

²⁰⁰ Gencer 1991: 501-509; Gündüz 2017: 120.

²⁰¹ Gündüz 2017: 120.

²⁰² a.g.e. : 120.

askerlerin ele geçirdikleri malları satabilecekleri bir *emporion* (Pazaryeri) olarak belirtmiştir²⁰³.

3.2.6. Herakleia Pontika

Adını ünlü kahraman Herakles'ten alan ve Bithynia Bölgesi'nin önemli biri olan kentlerinden biri olan Herakleia Pontika, Zonguldak ilinin Karadeniz Ereğli ilçe sınırları içerisinde kurulmuştur(Harita 27-28). Ereğli adının gelişi üzerine ortaya atılan düşünce ise halk ağzında Herakleia kelimesinin sürekli telafuz edilmesi sonucu bu isme dönüştüğüdür²⁰⁴. MÖ II. yüzyıl'da Bithynia kontrolüne girmiş olan Herakleia Pontika, MÖ. I.yüzyıl'da ise Romalıların hegemonyasına girmiştir. Bölgede hâkimiyeti sağlayan Roma, bölgeye tüccarlar ve yatırımcılar da göndermiştir. Roma'nın Herakleia'ya önem vermesi sebebi sonucu nüfus da doğal olarak artış göstermiştir. Buradaki büyüme sadece nüfus anlamında değil, tabii olarak imar ve ticari faaliyetleri de süreklilik ve artış göstermiştir. Antik Çağ'da gerek Karadeniz açısından büyük bir ticaret merkezi olması gerekse donanması, bakımından oldukça büyük bir öneme sahip Herakleia Pontika'nın antik kaynaklardan edindiğimiz verilere göre balıkçılık, deniz ticareti ve tarım ile uğraştıkları da düşünülmektedir²⁰⁵. Fakat şu var ki, Herakleia Pontika'nın ticaretteki en önemli etkeni deniz ticaretidir²⁰⁶. Atina başta olmak üzere, Grek karasında ve Ege'de kıyısı olan şehirlerin ticarî ilişkileri sadece kendi aralarında değil, bu şehir devletlerinin uzak bölgelerde kurmuş oldukları, kendilerine bağlı olan kolonilerle de gelişim göstermiştir²⁰⁷. Bu koloniler kesinlikle bağımsız değildir ve bağlı olduğu şehrin yönetimine, kültürüne v.b. dolaylı dolaysız olarak her şeyine bağlıdırlar. Buna dayanarak, Herakleia'yı bir koloni olarak değerlendirmek veya söylemek doğru olmaz. Çünkü bahsi geçen yerleşim bir asıl şehir niteliğindedir ve en parlak döneminde 41 tane yerleşimin kendisine bağlı durumda olduğundan bahsedilmiştir²⁰⁸. Herakleia Pontika çok yakınında bulunan Nicomedia ile birlikte, bulunduğu bölge bakımından son derece önemli stratejik yerlerden birisi konumundadır. İki şehir arasındaki stratejik benzerlik şu şekildedir: Nicomedia'nın yanında Sakarya nehri yer alırken, Herakleia Pontika'da ise

²⁰³ Xen. an. VI. 6. : 38.

²⁰⁴ Öztürk 2013: 505-506.

²⁰⁵ a.g.e. : 509.

²⁰⁶ Hardal 2014: 129

²⁰⁷ a.g.e.: 129.

²⁰⁸ Wien 1972: 9-34.

Gülüş nehri uzanmaktadır. Nicomedia diğer ticari ilişkilerin yanı sıra Sakarya nehri vasıtasıyla antik dönemde özellikle Batı Anadolu'da en çok bilinen Prokonnessos ve Dokimeion İschehisar mermerlerinden Dokimeion mermer ticaretinde bile esas pay sahibidir²⁰⁹. Bahsi geçen kent ise i bölgelerden kuzeye kola yapılan ticaretin Karadeniz'deki kilit konumunda olduğu için bu bölgede kendisine bağlı olan çok sayıda kolonisinin olması sebebi ile deniz faaliyetli ticaret ağının kontrolünü elinde tutmuştur. Söz konusu şehir bölgedeki tüm unsurların ulaşımının ticari merkezi olduğu gibi, deniz yoluyla Ege ve Marmara'dan, Anadolu'dan dolayısıyla Nicomedia'dan gelen mermerin dağıtımının da merkezi konum görevini üstlendiği dřnlmektedir²¹⁰. Karadeniz deniz ticareti açısından bu ticaret ağına bakıldığında, Herakleia Pontika'nın önemini açıkça ortadadır. Karadeniz ticaretinin ve Karadeniz'deki kolonilerin başlıca merkezi Herakleia Pontika olduğu düşünülmektedir. Gerek Karadeniz Bölgesi'ndeki Herakleia Pontika merkezli koloni-yerleşimlerinde gerekse Karadeniz'in Anadolu kıyılarındaki yerleşimlerinde bulunan seramik, heykel ve mimarî örnekleri göz önünde bulundurulduğunda, Karadeniz açısından bu unsurların nakliyatının deniz yoluyla Herakleia Pontika'dan yapıldığı yorumu ortaya çıkmaktadır. Buna istinaden Sakarya nehri üzerinden yapılan mermer nakliyatının Nicomedia kentine kadar olan kısmında akıllarda bir soru işareti yoktur. Ne var ki, bahsi geçen mermer nakliyatının bir kısmı Sakarya nehri üzerinden Karadeniz'e, buradan da Herakleia Pontika'ya ulaştırılmakta ve daha sonrasında ise Karadeniz'de ticareti yapılmakta olduğu dřnlmektedir²¹¹. Nicomedia kentinden kontrol edilen mermer ticaretinin Karadeniz'deki dağıtımının bir kısmı Herakleia Pontika üzerinden yapılıyor olmalıydı. Sakarya üzerinden su yolu ile getirilen söz konusu mermerin yanı sıra, kara yolu üzerinden de Herakleia Pontika'ya yine Nicomedia kontrolünde mermer nakliyatının yapıldığı düşünülmektedir. Antik dönemde kara ticaret yolları açısından da oldukça elverişli bir konumda yer alan Herakleia Pontika'ya bu yollar vasıtasıyla da mermer taşımacılığının yapılmış olduğu akla gelmektedir.

Herakleia'nın güçlü donanması sayesinde Karadeniz siyasi sınırları bakımından oldukça önemli bir yere sahip olduğu zaten bilinmektedir. Deniz ticareti açısından bu durum elbette başlıca önemli etkenlerden birisidir. Sonuç itibariyle, güçlü deniz ticareti, güçlü

²⁰⁹Perkins 1980: 329; Hardal 2014: 129-130.

²¹⁰ Hardal 2014: 129-130.

²¹¹ a.g.e. : 130.

donanma yorumunu ortaya koyar. Bu sebepten dolayı gerek Bithynia gerekse Pontus sürekli Herakleia'nın güçlü donanmasını kendi taraflarına çekmeye çalışmıştır. Ticari amaçla deniz taşımacılığında kullanılan gemiler, bu iş için özel yapılmış olan öznel gemiler statüsündedir²¹². Karadeniz'de kolonileri olduğunu bildiğimiz ve oldukça güçlü bir donanmaya sahip olan Herakleia'nın, dizginlenmesi çok zor olan Karadeniz'i aşabilecek dayanıklılıkta gemilere sahip olduğu bilinmekle beraber, mermer ticareti için bu iş yüküne uygun gemilere, bölge açısından Nicomedia ve Herakleia'dan başka kentlerin sahip olmaları zaten düşünülemezdi. Sonuç itibarıyla Karadeniz kıyısında son derece önemli bir koloni merkezi bulunurken ve tüm ticarî unsurlar açısından önemi ortada iken, denizlerdeki ticaret açısından Herakleia Pontika oldukça önemli bir yere sahiptir.

3.2.7. Tios-Teiton

Strabon'un bir zamanlar önemsiz bir kent olarak ifade ettiği bu yerleşim²¹³, günümüzde Zonguldak İli, Çaycuma İlçesine bağlı Filyos Beldesi sınırları içerisinde yer almaktadır(Harita 29-30). Karadeniz kıyısında yer alan Tios-Tieion, antik kenti üzerinde herhangi bir modern yerleşim bulunmamaktadır.

Kentin hemen doğusunda bulunan Billaios Irmağı'nın Paphlagonia ile Bithynia bölgeleri arasında sınır teşkil ettiğini ve günümüzdeki adıyla Filyos Irmağı'nın yakınında, Karadeniz'i takip eden bir yarımada üzerinde kurulduğu düşünülmektedir²¹⁴. Arrianus ise Teiton ile Billaios Irmağı arasındaki mesafenin 20 stadia kadar olduğunu belirtmektedir²¹⁵. Kent, aşağı ve yukarı şehir olmak üzere iki ayrı bölümden meydana gelmektedir. Tios-Tieion topoğrafya açısından hâkim tepe şeklinde bir akropolis olarak bilinen kentin kuruluş dönemine ait tabakaları yer almaktadır. İlk olarak burada kurulmuş olan kent ve zamanla genişleyerek yaklaşık 60 hektarlık bir alan oluşturmuştur²¹⁶.

Tios-Tieion, kentinde yer alan ve ticari bir su yolu olduğu bilinen Billaios Nehri'nin denize döküldüğü yerde nehir vadisi boyunca verimli tarım arazilerinin yer alması kente

²¹² Perkins 1980: 335.

²¹³ Strab. Geograph, XII: 3. 5.

²¹⁴ MarcianusGeographus 8.

²¹⁵ Arr. Perip. XIII. : 5. 5.

²¹⁶ Yıldırım 2017:207-215.

oldukça büyük zenginlik kazandırmıştır²¹⁷. Ürünler, İç bölgelerden elde edilir ve nehir üzerinden Tios limanına getirildikten sonra kentin antik limanı aracılığıyla Karadeniz ve Akdeniz'e ihraç edilmektedir²¹⁸. Antik kaynaklardan, kentteki halkın Roma dönemi geçim kaynakları arasında balıkçılık ve şarap üretimi, tarım, nehir ve deniz ticareti olduğunu anlaşılmaktadır²¹⁹. Kent'te yer alan kırsal kesimlerde ve köylerdeki toprakların su ihtiyacı doğal kaynak suları ve Billaios Nehri sayesinde karşılanmaktadır. Bu doğruldu da tarım arazilerinin verimliliği artarken bu topraklarda yetiştirilen ürünlerin, kalitesinin artmasına olanak sağlamaktadır. Kentte, Billaios Nehri ve Tios kent limanı aracılığıyla oluşturulmuş bir ticaret ağı yer almaktadır²²⁰. Bu ticaret ağının sistemli ve düzenli üzerine olması, kentte yer alan ürünlerin başka bölgelere taşınmasına ve satılmasına kolaylık sağlamaktadır. Dolayısıyla buradan hareketle halkın en fazla gelir getiren geçim kaynakları arasında tarım işlerini göstermek gerekmektedir. İç bölgeler aracılığıyla gerçekleştirilen nehir ticareti bakımından Karadeniz'e dökülen nehirler oldukça büyük önem arz etmektedir. Bu nehir ticaretlerinden Tios antik kenti de iç bölgelerle yapıldığı ticaret organizasyonunu hem karayolu ile hem de nehir vasıtasıyla sağlamaktadır. Bu aşamada karşımıza 2009 yılında Gökçebeş-Üçburgu yakınlarında ortaya çıkarılan emporionu durumu destekler niteliktedir. Suyolları ve karayollarının kesiştiği bir noktada yer alan bu yer, Tios antik kenti ticaretinin en önemli kısmını oluşturan köşe başlarından birisi olmuştur. Karadeniz'de yapılan nehir ticareti ile ilgili oldukça önemli ipuçları veren Üçburgu emporionunda ortaya çıkarılan arkeolojik malzemeler iç bölgeler ile kıyı arasında yürütülen ticaret ile alakalı ticaretin niteliği, hacmi ve de ticareti gerçekleştirilen bu ürünler gibi birçok önemli noktanın aydınlatılmasına ciddi katkılar sağlamıştır²²¹. Üçburgu emporionunda bulunan arkeolojik malzemeler arasında seramikler özellikle belirleyici faktör durumundadır. Amphoralar seramik buluntularının arasında önemli bir bölümü oluşturmaktadır. Ören yerinde yer alan depolarda yoğunlaşan amphoralar üzerinde Karadeniz ve Ege menşeli üretilere çok fazla rastlanılmıştır. Bu amphoralar MÖ. 1. yüzyıldan MS. 4. yüzyıl sonları arasına tarihlendirilmektedir. Ayrıca amphoraların yanında sürahiler ve kylix, kantharos gibi içki kapları da çok sayıda karşımıza çıkmaktadır. Bahsi geçen

²¹⁷ Yıldırım 2017:207-215.

²¹⁸ a.g.e. : 210.

²¹⁹ Öztürk 2013: 330.

²²⁰ a.g.e. : 210.

²²¹ Yıldırım 2017: 212.

emporionda çok sayıda sikke ele geçmiştir. 2012-2013 yılı çalışmaları da dâhil toplam 167 adet sikke kaydı yapılmıştır. Tüm eyalet darplarının %70'lik bölümünü Tios sikkelerinin oluşturuyor olması ekonomi açısından kentin önemini ortaya koymaktadır. Gökçebey Üçburgu emporionunda bulunan yine bir diğer önemli buluntu da nehir kenarındaki idari bir yapı olarak düşünülen odalardan birisinin içinde bulunan çeşitli tip ve ölçülerdeki kurşun ağırlıklardır²²². İmparatorluk Dönemi'ne tarihlendirilen Grekçe yazıtlı kurşun ağırlıklar, Kentteki sosyo-ekonomik durumu başta olmak üzere hem dinsel inanışların anlaşılmasına hemde siyasi hayata yönelik önemli arkeolojik belgeler arasında yerini almıştır. Ayrıca kentin ticareti ile ilgili Billaios Nehri vadisinde bulunan ormanlar ekonomi açısından son derece önemlidir. Kent Batı Karadeniz bölümünün yoğunluk ve tür bakımından en zengin orman alanları arasında yer almaktadır. Bu doğrultuda antik çağlardan beri yapılan ormanlardan elde edilen kereste ile ticari açıdan kente büyük katkılar sağlamıştır. Ayrıca elde edilen kerestelerin muhtemelen gemi veya tekne yapımında kullanılmış olma ihtimali düşüncesini ortaya çıkarmaktadır.

Tios'u diğer kentlere ve bölgelere bağlayan oldukça gelişmiş deniz ve kara yolu ağı sayesinde kent, bölgede oldukça önemli ticari merkezler arasında yer almıştır²²³. Ayrıca bu yol ağını destekler nitelikte Tieion'dan Amastris'e giden yol üzerinde Antoninus Pius Dönemi'ne ait mil taşı bulunmuştur. Bu mil taşında H harfi (Yunanca'da 8 rakamına işaret eder) Tieion'dan çıktıktan sonra 8. Mile işaret eder (Resim 10). Diğer bir örnek olarak Septimus Severus Dönemi (MS 198) Galatia Legatusü Petronius Verus'a ait mil taşı Pompeio polis territoryumunda yer alan mil taşı gösterilebilir²²⁴ (Resim 11).

Bölge içerisinde yer alan Klaudiupolis antik kent üzerinden gelen karayolu Billaios Nehri boyunca yani denize/Tios antik kentine doğru uzanmaktadır. Roma İmparatorluk Dönemi'nde oldukça önem arz eden bu yol, Provincia Pontus et Bithynia isimli eyaletin ana ulaşımından biri olduğu bilinmektedir. Tios antik kenti çevresinde bulunan miltaşlarında yer alan bilgilere göre bu yolun kalıntılarının günümüzde ne yazık ki çok az bir bölümü bulunmuştur²²⁵. MS. 3. ve MS. 4. Yüzyıla tarihlen miltaşlarının büyük bir bölümü Billaios Nehri'nin etrafında ya da içinde bulunmuştur. Buna örnek olarak

²²² Yıldırım 2017: 212.

²²³ a.g.e. : 213.

²²⁴ Doğanç 2017b: 212.

²²⁵ Belke 1996: 131-132; Marek 2003: 58.

nehir içinde bulunmuş olan İmparator Caracalla'ya ait miltaşını gösterebiliriz²²⁶(Resim 14). Billaios Nehri'nin ticari bir su yolu olduğunu kanıtlayan önemli buluntular arasında Roma İmparatorluk Dönemi otonom Tios sikkeleri de yer almaktadır. Bu gelişmiş karayolları, nehir ve deniz ağı ile kent, Batı Karadeniz'de yer alan iç bölgelerde üretilen hammadde ve mamullerin, Tios limanı aracılığıyla ilk önce Karadeniz, daha sonrasında ise dış dünyaya açılmasına aracılık ettiği düşünülmektedir²²⁷.

3.3. Bithynia Bölgesinin Nehir Ticaret Yolları

3.3.1. Prusias Ad Hypium

Düzce ili, Konuralp Mahallesi'nde yer alan Prusias ad Hypium Antik Kenti, Hypios ismini taşıyan Melen Nehri kenarındaki korunaklı bir tepenin güney yamacında kurulmuştur²²⁸(Harita 31-32). Kentin territoriumu içerisinde kalan bereketli ova Prusias ad Hypium'un güneyinde yer almaktadır. Bahsi geçen ovayı Hypios/Hypius Dağı Pontos Euxeinos'tan ayırmaktadır. Birçok antik yazara göre kent güneyde Modrena (Mudurnu), doğuda Bithynion/Claudiopolis (Bolu), batıda ise yazıtlara göre Prusias ad Hypium ile Nicomedia arasında başka herhangi bir kentin bulunmadığı anlaşılmaktadır. Plinius'un İmparator Traianus'a yazmış olduğu mektuplarındaki ifadelerden, Prusias ad Hypium territoriumunun Sophon (Sapanca) Gölü'ne kadar uzandığı düşünülmektedir. Diğer yandan Konstantinopolis ile imparatorluğun doğusundaki kentler arasındaki ulaşımı rahatlatmak ve kolaylaştırmak amacı ile Sangarius Nehri üzerine, Justinianus tarafından, (MS 559 – 562) yılları arasında yaptırılan bir köprü ile bahsi geçen kentler arasında karayolu bağlantısı sağlanmıştır²²⁹.

Antik çağ'da dağlar ve diğer engellerin aşılmasında nehir yataklarının büyük kolaylıklar sağladığı bilinmektedir. Ulaşımın daha kolay ve hızlı sağlanması sebebi ile birçok önemli liman kentleri nehirlerin ağız kısımlarında yer almaktadır²³⁰. Karadeniz'de dağların denize paralel uzanması nedeniyle sahil şeridi boyunca çoğunlukla nehir ağzına kurulan kentler, nehir taşımacılığının çok sayıda olmasına neden olmuştur. Bu

²²⁶ Yıldırım 2017: 215.

²²⁷ a.g.e. : 215.

²²⁸ Texier 1997: 111.

²²⁹ Texier 1839: 55-6; Bilir–Okan 2018: 907.

²³⁰ Gündüz 2015: 57-116; Bilir- Dumankaya, 2015: 169-190.

bağlamda denizden içeride olmasına ve bir liman kenti olmamasına rağmen, Hypios kıyısında yer alan Prusias kenti, Melenağzı'ndan Pontos Euxeinos'a dökülen ve taşımacılıkta kullanılan nehrin, doğal avantajlarından yararlanmışır²³¹.

Nehir taşımacılığının en önemli kanıtlarından biri de sikkelerdir. Prusias ad Hypium sikkeleri üzerinde yer alan betimde, önce Melen yanında bulunan kentin emporion'una (pazar yeri) da sonra ise Prusias'lı bir emporioi (tüccar) tarafından Karadeniz'e yüzdürüldüğü düşünülen kütükler bir dal ile temsil edilmiştir²³².

Prusias ad Hypium halkının en önemli gelir kaynaklarının başında muhtemelen tarım gelmektedir. Kentin territoriumundaki verimli ova ve bol su, tarım, meyvecilik ve hayvancılık için yeterli imkânları sağlamaktadır²³³. Hypios Nehri ovadaki zirai faaliyetler için gerekli suyu bol miktarda sağlamış olmalıdır²³⁴.

Sikke üzerinde yer alan gemi tasvirleri savaş ve ticaret gemisi olarak iki şekilde betimlenmektedir. Savaş gemisi tasvirinde gemiler mahmuzları ve kürek sıraları ile gösterilirken ticaret gemileri ise yelkenli ve küreksiz olarak betimlenmiştir²³⁵. Prusias ad Hypium sikkelerindeki betimlerinde ise gemilerde ticaret gemisi tasvirleri yer almaktadır. Ticaret gemilerinin kıç tarafı çoğunlukla kuğu boynu şeklinde zarif bir biçimde kıvrılarak bir kuşbaşı şeklinde sonlanır. Pruva kısmı ise bir blok şeklindedir²³⁶.

Antik yazarlar isimlerini öğrendiğimiz ve hali hazırda lokalizasyonları yapılmış Melenağzı, Dia (Akçakoca), ve Elaios (Akkaya Köyü) gibi doğal demirleme yerleri olan emporion'lar aracılığıyla denize açılan Prusias ad Hypium kentinin malları, buradan Herakleia Pontike, Perge, Olbia, Pantikopaion, Tomis gibi önemli kentlere ulaştırılmış olduğu düşünülmektedir²³⁷. Özellikle Karadeniz'in batı kesimi ile yoğun ticari ilişki kurdukları bilinen Prusias'lı emporoi'lerden Gaius'lu Metrodos ve Stratokles'in Tomis kentinde faaliyet gösterdikleri burada bulunmuş yazıtlar aracılığıyla doğrulanmaktadır²³⁸. Öyle ki iki kent arasındaki ticaret rotası, Anadolu ile Danubia kentleri ve Karadeniz'in batısı arasındaki ticaretin şekillenmesini sağlamış, bununla

²³¹ Bilir –Okan 2018: 908.

²³² Robert 1980: 86 vd. ; Levick, 2004: 185.

²³³ Robert 1980: 41-42.

²³⁴ Dörner 1957: 1128.

²³⁵ Bilir-Okan 2018: 910.

²³⁶ Bilir vd., 2015: 3.

²³⁷ Tekin 1994: 180; Bilir- Okan 2018: 910.

²³⁸ Robert 1980: 7680.

birlikte Prusias'lılar Ege Denizi'nde de yoğun ticari faaliyet göstermekle beraber asıl büyük çaplı ticaretlerini Pontos ile yapmıştır²³⁹.

Prusias ad Hypium kenti, adına darp edilmiş sikkelerinden anlaşıldığı üzere ilk defa İmparator Vespasianus Dönemi'nde sikke basmaya başlamış ve kentin zenginliği sikkeler üzerinde tasvir edilerek vurgulanmaya çalışılmıştır²⁴⁰. Bu sebepten dolayı M.S. 1. yüzyılın sonlarına doğru kentin ticari açıdan önemli bir hamle gerçekleştirdiği ve imparatorluğun kalkınmada öncelik gösterdiği kentler arasına girdiği yorumu ortaya çıkmaktadır²⁴¹.

Roma İmparatorluk Dönemi'nde ve özellikle İstanbul'un başkent olmasından sonra artan nüfusun ihtiyacı ve donanma için gerekli ahşap malzemenin kaynağı, başta Nicomedia ve Prusias ad Hypium territoriumları tarafından karşılanmış olduğu düşünülmektedir²⁴². Ayrıca Prusias Ad Hypium kentinde son yıllarda yapılan kazılardan elde edilen verilere göre tabanı mozaik döşemeli villa rusticalar ve ışıklar dışında müzede sergilenen amphoralar, ticari ve tarımsal faaliyetlerdeki zenginliğinin bir yansımasını ortaya koymaktadır.

3.3.2. Iuliopolis

Iuliopolis antik kenti İç Bithynia bölgesinde, eyaletin güney sınırında Sakarya vadisinin üst kısmından doğudan gelip Nicaea kentine giden anayolun üzerinde kurulmuştur²⁴³ (Harita 33-34). Günümüz Ankara kentinin yakınlarında bulunan Iuliopolis'in orijinal adı Γορδίουκόμη' dir²⁴⁴. Kentin toprakları güneyde Sangarius ırmağıyla, doğuda ise Hierus/Siberis (=Aladağ Çayı) ile sınırlanmıştır. Esas kısmı kuzeye doğru dağların arasında yer almış ve Claudiopolis ve regio Doris'e kadar uzanmıştır²⁴⁵. Kent Galatia ile Bithynia Bölgesi arasındaki sınırdaki bulunması ve Trakya ve Balkanlardan Anadolu'nun iç kısımlarına geçiş koridoru üzerinde yer alması açısından oldukça önemli bir konuma sahiptir. Kentin oldukça önemli konumda

²³⁹ Bounegru 2014: 15.

²⁴⁰ Bilir-Okan 2018: 911.

²⁴¹ a.g.e. : 911.

²⁴² Meiggs 1982: 393.

²⁴³ Plin. nat. V 148; Plin. epist. X. 77.

²⁴⁴ Onur 2014: 63.

²⁴⁵ Doğancı 2007: 144.

olduğunu çok açık bir şekilde Genç Plinius'un imparator Traianus ile arasındaki mektuplaşmadan anlaşılmaktadır. İmparator Traianus zamanında Bithynia valiliği yapan Genç Plinius'un imparatora yazdığı mektuplarda kabaca Iuliopolis'in kendisinin küçük ama sorunlarının büyük olduğunu söyleyerek Iuliopolis'in bölge trafiği içindeki stratejik önemini belirtmiştir²⁴⁶. Bithynia bölgesinin genelinde etkili olan bu sorunlar o dönem de ekonomik kargaşanın bir parçasıdır. Iuliopolis her ne kadar Galatia sınırında yer alan küçük bir kent olmuş olsa da bu tür sıkıntılara maruz kalmıştır. Çünkü kent dini, ticari ve askeri amaçla kullanılan birçok önemli konuma sahip yol güzergâhındadır ve Bithynia bölgesinde yer alan bütün gelişmelerden iyi ya da kötü etkilenmesi kaçınılmazdır. Iuliopolis kenti coğrafik olarak diğer Bithynia kentlerine oldukça uzak mesafede yer almaktadır. Iuliopolis'e En yakın kentler Nikaia ve Bithynion – Klaudiopolis idi. Bu durumun kentin diğer kentlerle olan sosyal ve ticari ilişkilerini ne derece ve nasıl etkilediği konusunda bir bilginimiz yoktur fakat sikke tipleri bakımından diğer Bithynia kentleri ile etkileşim içinde olduğunu söylemek doğru olacaktır. Bunun dışında Iuliopolis antik kentinin komşularından en çok Nikaia kenti ile ilişki içinde olduğu düşünülmektedir. Çünkü ona coğrafi olarak bölgedeki en yakın kent Nikaia'dır.

Kentin hacıyolu üzerinden Nikaia ile ulaşımı kolay olduğu için Iuliopolisliler gereksinim duyulan hallerde büyük şehir olarak Nikaia kentini en çok gidilen şehir olarak yorumlamak doğru olacaktır. Kentin nekropolünde yer alan komşu şehirlerden en çok Nikaia kentine ait sikkelerin ele geçmesi bu düşüncüyü desteklemektedir. Bu sikkelerin ticaret amaçlı kente geldiği ihtimali akla gelmektedir.

Iuliopolis'in MS II. ve III. yüzyıllarda daha gelişmiş ve canlı bir kent olduğunu kentin darphane faaliyetlerinden ve nekropol buluntularından anlaşılmaktadır²⁴⁷. Erken imparatorluk döneminde büyüme sürecine girdiği düşünülen kent MS II. ve III. yüzyıllarda gelişmiş ve zenginleşmiş olmalıdır.

Gerek ticari gerekse stratejik açıdan son derece önemli bir konumda olan Iuliopolis kenti nehirler açısından coğrafi olarak oldukça şanslı bir bölge içerisinde yer almaktadır. Çünkü batıdan gelen Aladağ Çayı ve doğudan gelen Siberis ile Güneyden gelen Sakarya Nehri, birleşerek devam eder. Alüvyon açısından verimli olan Iuliopolis

²⁴⁶ Williams 1990: 59-60; Madsen 2009: 11-13.

²⁴⁷ Devocioğlu 2013: 59.

kentinin arazisi tarım açısından çok uygundur. Gerek bu nehirlerin beslemiş olduğu verimli tarım arazileri gerekse halka sunulan zengin balık çeşitliliği neticesinde kent sikkelerinde, Aladağ Çayını ve Sakarya Nehrine yer vermiştir. Kentin gerek tarımda gerek taşımacılıkta gerekse balık konusunda faydalanmış olduğu bu nehirler Iuliopolis kenti için hayati önem arz etmektedir²⁴⁸.

Ioulioupolis kenti, Konstantinoupolis ve Ankyra arasındaki kilit antik güzergâh üzerinde yer aldığı için, antik güzergâh rehberlerinde de kayıtları vardır. Bu güzergâh Septimius Severus, Elegabalus ve Carcalla tarafından seyahatleri ve doğu seferleri için kullanılmıştır. Severuslar döneminde oluşturulduğu düşünülen ve yüksek ihtimalle araba kullanımına uygun olan yollar Ioulioupolis ile Dadastana arası yaklaşık 31 km uzakta, Ioulioupolis'ten sonra ise yaklaşık 36 km mesafede Lagania yer almaktadır²⁴⁹.

Bordeaux'dan (Burdigala/Bordegala) Jarusalem (Kudüs)'e kadar giden güzergahın mesafeleri ve istasyonlarını listeleyen *Itinerarium Burdigalense de Dadastana mansio*'sundan Trans monte *mutatio*'suna yaklaşık 8, 9 km, buradan ise Milia *mutatio*'suna yaklaşık 16, 3 km, buradan da Ioulioupolis *civitas*'ına yaklaşık 11, 9 km vermektedir²⁵⁰. Ioulioupolis'ten yaklaşık 19, 2 km sonra ise Hycronpotamum (Hieronpotamon), ondan yaklaşık 16, 3 km sonra ise *mansio* Aganua (Lagania) verilmiştir. Sonuçta Dadastana ile Ioulioupolis arasındaki mesafe yaklaşık 37 km kadardır. French ise Trans monte *mutatio*'suna toplam mesafenin yaklaşık 44,4 km olduğunu belirtmektedir²⁵¹.

Prokopios Ioulioupolis'in Justinianus döneminde batısında akan nehre karşı inşa edilmiş duvarlarından bahsetmektedir²⁵². İlgili kısım, Ioulioupolis'in yaklaşık 15 km doğusunda olduğu ifade edilen Siberis Nehri'nin neden olduğu sellerden bahsetmektedir²⁵³. Bu doğrultuda verimli tarım arazileri bulunan kentte yer alan bir nehrin olduğu ve bu nehir üzerinden yapılan taşımacılıkların iç bölgeler arasında gerçekleştiği yorumunu ortaya çıkmaktadır. Iuliopolis, MS II. Yüzyıl'da Ptolemaios tarafından Bebryka'nın (Bithynia'nın eski adı) doğusunda yer alan son kent olarak gösterilmektedir. Kent MS

²⁴⁸ Devecioğlu 2013: 45.

²⁴⁹ Onur 2014: 68.

²⁵⁰ Itin. Burd.573. 4: 271-272.

²⁵¹ French 1981: 106.

²⁵² Procop. aed. 5.4. :1-6.

²⁵³ a.g.e. :1-6.

III. yüzyıl sonları ya da MS IV. yüzyıl başlarında Lagania ve Ioulioupolis, Galatia'ya geçmiş olarak görünmektedirler²⁵⁴. Ioulioupolis, MS IV. Yüzyıl'dan itibaren tutulan kilise kayıtlarında 7. Yüzyıl'dan itibaren Opsikiontheması, 8. Yüzyıl'dan itibaren Boukellarion teması içerisindeki Pontike diocese'sine bağlı olan Galatia I eyaleti piskoposluk merkezlerinden birisi olarak listelenmektedir²⁵⁵. MS VII. Yüzyıl'da kentin erken tarihine izafeten Bithynia'nın en önemli dört kentinden birisi olarak gösterilmiştir²⁵⁶.

3.1.3. Prusa-Appollonia Ad Ryndacum Yolu

Bursa'nın Nilüfer ilçesinin antik çağdan beri önemli yerleşim yerlerinden biri olan Apollonia, Bursa Karacabey kara yolu üzerinde 35 kilometre sonra güney yöne doğru sapıldığında 7 kilometre iç kısımda yer almaktadır(Harita 35-36-37). Antik Çağ'da Bithynia Bölgesini Mysia bölgesinden ayıran ve sınır kenti konumunda olan Apollonia antik kenti, Prusa'dan Apollonias Gölü'ne kadar Rhyndacus (Orhaneli Çayı) vadisini takip etmektedir²⁵⁷. Mustafakemalpaşa'dan çıkıp Uluabat Gölü'nün güney tarafından Söğüt alan bucağı üzerinden Bursa'ya gelen tali bir yol daha vardır. Bu yol diğer yola nazaran 20 km daha yakındır ve dolayısıyla genelde bu yol tercih edilmektedir²⁵⁸.

Apollonia Ad Ryndacum MÖ I. yüzyıldan itibaren kentte bir zenginleşme görülmektedir. Kent sikkeleri üzerindeki betimlerden anlaşıldığı kadarıyla bunda kerevit ticaretinin gelişmesi gözlenmektedir²⁵⁹. Ayrıca yine özellikle Roma İmparatorluk Dönemi'ne ait sikkelerde nehir taşımacılığının yapıldığı tasvirler yer almaktadır. Deniz ticaret ağını nehir ve göl gibi coğrafik imkânlardan yararlanarak iç kesimlere taşımayı gerçekleştiren Apollonia'nın bu sayede zenginlik kazandığı bastırılmış oldukları sikkelerden anlaşılmaktadır²⁶⁰. Liman kayıtlarına göre İmparatorluk Dönemi'nde bir liman şehri olarak anılan kentin Marmara Denizi'ne bağlantısı doğrudan

²⁵⁴ Ramsay 1890: 196-241

²⁵⁵ Onur 2014: 69.

²⁵⁶ a.g.e. : 69.

²⁵⁷ Kiepert 1906: B II.; Yavaş v.d. 2008: 240.

²⁵⁸ Yavaş v.d. 2008: 240.

²⁵⁹ Şahin 2016: 172.

²⁶⁰ Bilir-Dumankaya 2015: 170.

Kocasu/Mustafakemalpaşa (Rhyndakos)/Susurluk çayı üzerinden sağlanmaktadır²⁶¹. Efes'te bulunan bir yazıtta göre, kentte İmparatorluk adına liman vergisi toplamakla görevli bir procurator (müdür) bulunmaktaydı²⁶². İmparatorluğunda desteği ile artan ticaret hacmi Apollonia kentindeki refah seviyesini MS II. yüzyılda daha fazla yükseltmiştir.

Kentin Roma İmparatorluğu egemenliğine geçiş döneminde Mihridates isyanlarında Roma'ya karşı olan bağlılığı ve katkısı, kentin imparatorluğun himayesini ve desteğini kazanmasına sebep olmuştur. Bizans Dönemi boyunca kentte kilise ve manastır gibi dini yapılar inşa edilmiş ve böylece kent önemli bir dini merkez haline gelmiştir. Kent MS VII. yüzyıl Piskoposları listesinde "Theotokiani" adı ile yer almıştır. Osmanlı Dönemindeki yazılı kaynaklar, Apollonia kentinin Osman Gazi tarafından 1307-1308 yılları arasında fethedildiğini aktarmaktadır.

²⁶¹ Şahin 2016: 172.

²⁶² a.g.e.: 172.

SONUÇ

Bu çalışmada bugüne kadar süregelen arkeolojik çalışmalar ışığında Bithynia Bölgesindeki ticaretin yapıldığı tüm antik dönemler genel olarak ele alınmıştır. Bithynia Bölgesi coğrafi açıdan dağlık bir alanda yer almaktadır. Deniz ticareti kent içindeki arazi kullanımına etki ederek kente yeni yapıların yapılmasını dolayısıyla da nüfusun bu bölgelerde yoğunlaşmasına ve halkın ticaret ile uğraşmasına katkı sağlamıştır.

Stratejik açıdan oldukça önemli bir konuma sahip olan Bithynia Bölgesi bu avantajını iyi değerlendirmesi gerek kültürel ve siyasi açıdan gerekse ekonomik yönden önemli bir liman bölgesi ve kültür merkezi olmasını sağlamıştır.

Anadolu'da kıtalar arasında geçiş rotaları üzerinde yer alan uygarlıklar, dünya kültür mirasına birçok miras bırakmıştır. Oldukça zengin bir kültüre sahip olan belki de zincirin en önemli halkasını oluşturan Bithynia gibi bölgeler aracılığıyla genel anlamda bu durumu avantaja dönüştürmüştür.

Bu araştırmada: Antik dönemden günümüze Bithynia Bölgesi ile ilgili çalışmalar mevcut olsa da konu daha çok makale formatında çalışılmış ve kısmi olarak bilgilerden bahsedilmiştir. Bu tez çalışması var olan kaynaklardaki bilgileri derlerken konu detaylı olarak vurgulanmış ve Bithynia Bölgesinin yol ağı üzerinden ticaretin önemi anlatılmıştır. Bithynia Bölgesi ile alakalı ticaret ve ticaretin yapıldığı yollar ile ilgili bilgilerin tek bir çalışmada toplanması açısından çok önemlidir.

Bithynia Bölgesine ait arkeolojik malzemelerin diğer bölgelerde ele geçmesi, bölgedeki ticaretin sadece kent veya bölge içerisinde kalmadığı Anadolu'nun birçok bölgesiyle yapıldığı sonucunu ortaya koymaktadır. Bunların yanı sıra: Ticari yollar üzerinde yer alan kentler ile Bithynia Bölgesinin ilişkilere değinecek olursak antik dönemden beri çeşitli medeniyetlere ev sahipliği yapmış bölgede ticaret yolları üzerinde yer alan kentlerde halk ekonomik olarak olumlu yönde etkilendikleri için yoğunluklu bu yerlerde varlık göstermişlerdir. Tabi bunun sonucu olarak da bu kentlerde ticaretin yanı sıra nüfus artışı ve mimari yoğunluk oluşmuş dolayısıyla siyasi, kültürel ve sosyo-ekonomik açıdan birbirleriyle etkileşim içinde olmuşlardır. Ayrıca bölgedeki gerek bazı kentlerin başkent yapılması gerekse askeri yol güzergahlarının belirlenmesi gibi önemli siyasi gelişmeler bölgenin önemini artırmakta dolayısıyla da ticaretin ve ticaret güzergahlarının bu bölgede olmasına olanak sağlamıştır. Bölgedeki ticaret ile bağlantılı

olan yollar üzerinde yer alan kentler ise şu şekildedir: Khalkhedon, Nicomedia, Nikaia, Apemeia, Kios, Prusa, Apollonia, Prusias Ad Hyprium, Tios-Teiton, Herakleia Pontika, Iuliopolis, Claudiopolis, Hadriani(Harita 38-39). Çalışmada ayrıntılı olarak yer verilmiş olan bahsi geçen ticaret yollarına kanıt olabilecek arkeolojik veriler ise mil taşları, seramikler, amphoralar, gemi parçaları, mermer buluntuları ve sikkeler'dir. Ayrıca sikkeler başta olmak üzere mermer, tahıl, kerete vs. gibi ticaret açısından önem arz eden arkeolojik malzemelerin sadece kent içerisinde görülmeyip gerek Bithynia bölgesi içerisinde gerekse başka bölgelerde görülmesi ticaretin çok geniş alanlara yayılım gösterdiğini bize ispatlamaktadır. Bölgede ki bahsi geçen ticaretteki araçlara değinmek gerekirse yapılan çalışmalar şunu göstermiştir ki antik dönemden beri en kolay ve en ucuz maliyetli taşımacılık su yolları üzerinden yapılmıştır. Dolayısıyla da taşımacılık konusunda en sık kullanılan araçların başında ticaret gemileri gelmektedir. Genel olarak, antikçağ ticari gemileri şekil olarak Bronz Çağ'ından Bizans Dönemine kadar çok önemli değişiklikler göstermemiştir. Ticaret gemileri yuvarlak gemi olarak adlandırılır ve ticari araç olarak limanlarda veya nehirlerde kürekle hareket eder ve yalnızca yelkenli olarak kullanılırdı. Bu gemiler genelde kısa boy, orta boy ve uzun boy olmak üzere üçe ayrılır ve yapılan ticari malların fazlalığına veya ağırlığına göre gemiler seçilirdi. Kara yollarında ise ticari mallar genel olarak hayvanlar üzerinden veya iki ya da 4 tekerlekli araçlar ile yapılırdı. Denizler ile karayolları arasında yapılan taşımacılıkta ise yine hayvanlar veya tekerlekli araçlar üzerinden ticareti yapılacak ürünler farklı kentlere veya bölgelere gönderilmek üzere doğrudan limana ya da nehirlere getirilip buradan insan gücü ile sandallara veya gemilere yüklenerek gönderilirdi. Antik dönemde ithalat ve ihracat ticareti yapılan bu ürünlerin arasında, şarap, zeytinyağı, şifalı otlar, baharat ve bitkisel ürünler, tahıl, madenler ve kayalar arasında mermer, demir, bakır, gibi metaller ile yarı değerli ve değerli taşlar, keramik ürünleri, gemi yapımında kullanılmak için kereste ve ahşap, reçine gibi orman ürünleri, üzüm, incir, zeytin gibi tarım ürünleri, eserlerin yazıldığı parşömen ve papirus, köleler, bunun yanı sıra cam ürünler, parfüm gibi kozmetik ürünler ve tekstil ürünleri yer almaktadır.

Sonuç olarak Bithynia Bölgesi sadece bulunduğu bölgeyi değil Anadolu içerisinde yer alan birçok bölgenin gelişimine öncülük etmiştir. Bölgenin kendi çağdaş bölgelerine oranla daha fazla bir biçimde hem kara ticaretini hem de deniz ticaretini

verimli bir biçimde kullanması tarihin her döneminde övgüyle anılmasına neden olmuştur. Bithynia Bölgesinin böylesine parlak dönemler yaşamasında, kuruluşundan itibaren geç dönemlere kadar aktif olması Anadolu'da söz sahibi olmasına olanak sağlamıştır.

KAYNAKÇA VE KISALTMALAR

Çalışmada kullanılan kısaltmalarda Alman Arkeoloji Enstitüsü'nün kurallarına uyulmuştur. Antik kaynakların kısaltmalarında Der Kleine Pauly'nin, Türkçe kısaltmalarda ise Türk Dil Kurumu'nun kuralları dikkate alınmıştır.

Antik Kaynaklar

- App. Appianos, Rhomaika, Appian's Roman History, çev. H. White, Londra, New York 1912, II. 12, 1.
- Arr. Perip. Periplus, Ponti Euxini, XIII, (İstanbul), 2005.
- Diod. Diodorus Siculus, Bibliotheca, C. H. Oldfather, (çev.), (Londra), 1956.
- Dion Chrys. D. Chrysostomos, Orationes, English translation by H. L. Cross by, Loeb Classical Library, (London), 1962.
- Hdt. Hist. Herodotos, Historia, I, M. Ökmen, (çev.), İstanbul, 1991.
- Hdt. Hist. Herodotos, Historia, the Histories, A. D. Godley v.d., (Çev.), Londra 1920-1957, VII 75.
- Mela P. Mela, Chorographia, A. Silberman, (ed.), (Paris), 1988.
- Plin. Nat. Yaşlı Plinius, Naturalis Historia, Natural History, H. Rackham, (çev.), (Londra), 1938.
- Plin. Nat. Naturalis Historia (J. B.-H. T. Riley, Trans.), (London), 1855.
- Plin. Epist. Plinius, Epistulae, Correspondence with Trajan from Bithynia (Epistles X), W. Williams, (çev.), 1990.
- Plin. Epist. Plinius, Epistulae, Genç Plinius'un Anadolu Mektupları, Ç. Dürüşken-E. Özbayoğlu, (çev.), (İstanbul), 1999.
- Ps. Skyl. Pseudo-Skylaks, Periplus, Geographi Graeci Minores, C. W. L. Müller, (Çev.), 92, Hildesheim 1990.
- Strab. Strabon, Geographika Antik Anadolu Coğrafyası: Geographika XII-XIII-XIV, Adnan Pekman, (çev.), (İstanbul), 1993.
- Strab. Strabon, Geographika, Geography of Strabo, çev. H. L. Jones, Loeb, VII 3, 2; XIII 1, 8, New York, 1917-1949.
- İtin. Burding. Itinerarium Burdigalense (The Itinerary Of The Anonymous Pilgrim Of Bordeaux. 333 A.D) 2005.
- Xen. An. Ksenophon, Anabasis, On Binler'in Dönüşü, A. Çokona, (çev.), (İstanbul), 2015.

Modern Kaynaklar

- Ameling 1985 W. Ameling, Die Inschriftenvon Prusias ad Hypium, Bonn.
- Aslan 2006 E. Aslan, Mezar Stelleri Üzerinde Betimlenen Motiflere Göre Antik Çağ Gemileri, Selçuk Üniversitesi Yayınlanmamış (Yüksek Lisans Tezi), Konya.
- Asal 2007 R. Asal, İstanbul'un Ticareti ve Theodosius Limanı, Gün Işığında İstanbul'un 8000 Yılı, Marmaray, Metro, Sultanahmet Kazıları, (İstanbul).
- Asal 2010 R. Asal, Yenikapı Marmaray ve Metro Kurtarma Kazıları Buluntuları Işığında İstanbul'un Roma ve Bizans Dönemi Deniz Ticareti Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış (Yüksek Lisans Tezi), Edirne.
- Aslan 2010 E. Aslan, Antik Dönem Mezar Stelleri Üzerinde Betimlenen Simetrik Karinalı Ticaret Gemileri Edebiyat Fakültesi Dergisi, 24, 61-78.
- Aslan 2012 M. Arslan, "Pseudo- Skylaks: Periplous", Mediterranean Journal of Humanities II/1, 239-257.
- Bakırcı 2014 M. Bakırcı, "Coğrafi Açından Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu", M. Kahraman, (ed.), Avrasya Etüdüleri, 45. 1. 63-86.
- Balo 2018 E. Balo, Bursa'nın Prehistorik Dönemi ve Bithynia Krallığı, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış (Yüksek Lisans Tezi), Kocaeli.
- Belke 1996 K. Belke, "Paphlagonienund Honorias", TIB 9, Wien.
- Belke 2000 K. Belke, Prokops De aedificiis, Buch V, zu Kleinasien Antiquité Tardive, 8, 115-125.
- Bilir-Dumankaya 2015 A. Bilir- O. Dumankaya, Apollonia Ad Ryndacum'tan Propontis'e, M. Şahin v.d., (eds.), Odryses'ten Nilüfer'e Uluslar Arası Nilüfer Sempozyumu, 169-190.
- Bosch 1935 C. Bosch, Die Kleinasiatischen Münzen der Römischen Kaiserzeit, Verlagvon W. Kohlhammer, Stuttgart.
- Bounegru 2014 O. Bounegru, "The Black Sea Area In The Trade System Of the Roman Empire", Euxeinos. Culture and Governance in the Black Sea Region, 14, 8-16.
- Bradford 2004 E. Bradford, Akdeniz (Bir Denizin Portresi), A. Fethi, (çev.), (İstanbul).
- Bounegru 2006 O. Bounegru, Trafiquants et armateurs de Nicomedie dans la Mediterraneeal'e poqueromaine, bk.: Convegnoite rnazionale di StudiL' Africa romana XVI.

- Bora 2017 A. Bora, “Kuruluşundan Yıkılışına Kadar Bithynia Krallığının Sınırları ve Gelişimi”, H. Selvi v.d.,(eds.), Uluslararası Gazi Süleyman Paşa ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu III. c.1, 129-146.
- Boyana 2017 H. Boyana, “Bithynia Bölgesinin Tarihi ve Kullandıkları Takvim”, H. Selvi v.d., (eds.) Uluslararası Gazi Süleyman Paşa Kocaeli Tarihi Sempozyumu III. C.1, 153- 164.
- Corsten 1993 T. Corsten, Die Inschriftenvon Prusa ad Olympum II, . Bonn: Rudolf Habelt GmbH.
- Casson 2002 L. Casson, Antik Çağ'da Denizcilik ve Gemiler, G. Ergin, (çev.), (İstanbul).
- Çalık 2007 A. R. Çalık, Antik İzmit Nicomedia, (İstanbul).
- Çiftçi 2004 C. Çiftçi, “Osmanlı Dönemi’nde İstanbul’un İaşesinde Bursa’nın Rolü”, Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi c.16, 153–171.
- Devecioğlu 2013 Ü. Devecioğlu, “Roma İmparatorluk Dönemi Iulio polis Şehir Sikkeleri”, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmış (Yüksek Lisans tezi), Ankara.
- Doğancı 2001 K. Doğancı, Nümismatik ve Epigrafik Kaynakların Işığında Roma İmparatorluk Döneminde Bithynia’nın Sosyo-Ekonomik Durumu (Augustus’tan Diokletianus’a Kadar), Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmış (Yüksek Lisans Tezi), Bursa.
- Doğancı 2003 K. Doğancı, “Bithynia Tarihi I Bithynia Krallığı (M.S. 297-M.S. 74)”, Kent kültürü ve düşün dergisi, 74- 84.
- Doğancı 2005a K. Doğancı, “Prusa Antik Kentinden Geçen Yollar”, C. Çiftçi, (ed.), Osman Gazi ve Bursa Sempozyumu, 170-186.
- Doğancı 2005b K. Doğancı, “Prusa Antik Kenti”, I. Bursa Turizm Sempozyumu, 35-40.
- Doğancı 2007 K. Doğancı, Roma Principatus Dönemi (M.S. 27-M.S. 284) Bithynia Eyaleti Valileri (Prosopografik Bir İnceleme), Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış (Doktora Tezi), Ankara.
- Doğancı 2012 K. Doğancı, “Antik Dönemde Bithynia'dan Geçen Ticari ve Askeri Yollar”, Prof. Dr. Ömer Çapar'a Armağan, T. Yiğit v.d., (eds.), 93-104.
- Doğancı 2013 K. Doğancı, “Antik Kaynaklara Göre Bithynia’daki Cıvitas’lar”, Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, 1, c.2, 167-186.

- Doğancı 2017a K. Doğancı, “Roma İmparatorluğu’nun Bithynia Pontus Eyaleti’nde Uyguladığı Askeri Politikalar”, Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, 68-85.
- Doğancı 2017b K. Doğancı, “Geç Antik Dönemde Hacı Yolu Güzerhanında Bir Merkez: Nicomedia”, Uluslararası Gazi Süleymanpaşa ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu III, 207-221.
- Doğer 1997 E. DOĞER, Antikçağ’da Amphoralar, (İzmir).
- Dönmez 2007 D. Ö. Filiz. Roma Çağı Küçük Asya Kentleri Arasında Homonia Anlaşmaları. (İstanbul).
- Dörner 1957 F. K. Dörner, “Prusias ad Hypium”, RE, 23, Stuttgart.
- Eskikurt 2014 A. Eskikurt, “Ortaçağ Anadolu Ticaret Yolları”, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, c. 33, 15-40.
- Evedy 2005 MC. C. Evedy, Antikçağ Tarih Atlası, A. Anadol (çev.), İstanbul.
- Foss 1990 C. Foss, Roman Historical Coins. (London).
- Foss 1996 C. Foss, Survey of Medieval Castles of Anatolia II. Nicomedia. BIAA.
- French 1980 D. H. French, The Roman Road System of Asia Minor, In Temporini, H. And Haase, (eds.), ANRW, 2.7,2, (Berlin).
- French 1981 D. H. French, Roma Çağında Küçük Asya’daki Yollar ve Mil Taşları (Fasikül I: Hacı Yolu), British Institute of Archaeology at Ankara, Monograph No. 3, BAR International Series 105, (Ankara).
- French 2016 D. H. French, Roman Roads&Milestones of Asia Minor, Vol. 4, Ankara: British Institute at Ankara Electronic Monograph 10. (Ankara).
- Gencer 1991 A. İ. Gencer. “Bahriyye”, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C. IV, 501–509.
- Grigorova 1998 V. Grigorova, Neue Beiträge Zur Erforschung der Münzprägung von Pautalia, Annotazioni Numismatiche, Supplemento II,
- Gökkadar 2018 T. Ç. Gökkadar, İzmit (Nicomedia) Kültür Varlıkları Ve Arkeolojik Turizm (Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmış (Yüksek Lisans Tezi), Kocaeli.
- Göttlicher 1977 A. Göttlicher, “Naves Onerariae, Bau und Einsatz römischer Handels schiffe”, Antike Welt 8. 3.
- Güçlü 2007 D. Güçlü, Antik Bithynia Bilgesinin Tarihsel İçerikli Yazıtlar Katalogu ve Tarihçesi, Akdeniz Üniversitesi

- Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış (Yüksek Lisans Tezi), Antalya.
- Gündüz 2015 S. Gündüz, “The Ancient South Marmara Harbors”, (PhD), Hamburg University, Hamburg.
- Gündüz 2017 S. Gündüz, “Bursa’nın Antik Deniz Limanları”, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 8, 1, 2015, 105- 146.
- Gündüz 2018 A. Gündüz, Hellenistik Devir Anadolu Sikkeleri Üzerinde Gemi Betimleri, Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış (Yüksek Lisans Tezi), Kırşehir.
- Güney 2012 H. Güney, The Resources and Economy of Roman Nicomedia, Department of Classics and Ancient History University of Exeter Yayınlanmamış (Doktora Tezi), (Exeter).
- Güney 2013a H. Güney, “Nikomedeia Kent Sikkelerinin Dolaşımı”, K. Dörtlük v.d., (eds.), Uluslararası Anadolu Para Tarihi ve Numismatik Kongresi, I, 281- 296.
- Güney 2013b H. Güney, “Antik Çağ’da Nicomedia (İzmit) Kenti’nin Jeopolitik Önemi”, Uluslar Arası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi, (ICANAS 38), 1467- 1492.
- Güney 2014 H. Güney, “Hellenistik Dönem Öncesi Bithynia’da Hellen Kolonileri ve Bithynialılar Arasındaki İlişkiler”, Belleten, (c.) LXXVII, 78. 282, 407-434.
- Hardal 2014 E. Hardal, “Antik Dönemde Batı Karadeniz Mermer Ticareti”, Efiloğlu v.d., (eds.), İnsan, Kimlik, Mekân Bağlamında Zonguldak Sempozyumu, 129-142.
- Haris-Ryde 1980 B. F. Haris-North Ryde, “Bithynia: Roman Sovereignty And Survival of Hellenism”, ANRW, H. Temporini, (ed.), Berlin-New York, 857–901.
- İzmit 2011 E. İzmit, ” İmparator Diocletianus’un Tavan (En Yüksek) Fiyatlar Fermanı”, “Edictum de pretiis Rerum Venalium”, Tarih Araştırmaları Dergisi, 30, 49, 97-130.
- Jones 1971 A. H. M. Jones, The Cities of the Eastern Roman Provinces, (Oxford).
- Karaca 2017 Ö. Karaca, “Anadolu Antik Kentleri”, Uluslararası Amisos Dergisi, c. 2, 88-108.
- Karahan 2018 G. Karahan, Bithynia Bölgesi’nde Kybele Kültü, Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış (Yüksek Lisans Tezi), Kocaeli.
- Kaya 2005a M. A. Kaya, Anadolu’daki Galatlar ve Galatya Tarihi, (izmir).

- Kaya 2005b M. A. Kaya, Anadolu'da Roma Eyaletleri: Sınırlar ve Roma Yönetimi, Tarih Araştırmaları Dergisi, c. XXIV, 38, (Ankara).
- Keçiş 2013 M. Keçiş, Trabzon Rum İmparatorluğu Ve Türkler(1204-1404), (Ankara).
- Kiepert 1906 H. Kiepert, Kartevon Kleinasien, (Berlin).
- Kretzschmer 2004 F. Kretzschmer, Antik Roma'da Mimarlık ve Mühendislik, (İstanbul).
- Kurul v.d. 2013 E. Kurul v.d., "Ticaret, Tüccarlar ve Antik Kent", Ö. Harmanşah, (çev.),c. 2, 375-378.
- Landels 1996 J.G. Landels, Eski Yunan ve Roma'da Mühendislik, B. Bıçakçı, (çev.), (Ankara).
- Lazzarini 2002 L. Lazzarini, "The Origin and Characterization of breici anuvolata, marmor Sagarium, and marmor Triponticum", bk.: J. J. Herrmann v. d. (ed.), Asmosia 5, Interdisciplinary Studies on Ancient Stone.
- Madsen 2009 J. M. Madsen, Eager To Be Roman, Grek Response To Roman Rule İn Pontus and Bithynia, Duck worth, London.
- Magie 1950 D. Magie, Roman Rule in Asia Minor I-II, Princeton.
- Mansel 1936 A. M. Mansel, Yalova ve Civari, İstanbul Müzeleri Neşriyatı, c.13, (İstanbul).
- Marek 2003 C. Marek, Bithynia et Pontus, (Berlin).
- Mitchell 2015 S. Mitchell, Roma İmparatorluğu'nda Resmi Taşımacılık Hizmetleri, H.P. Erdemir, (çev.), (İstanbul).
- Nielsen 2008 T. B. Nielsen, Urban Life and Local Politics in Roman Bithynia, Black Sea Studies 7, Aarhus University Press, (Aarhus).
- Onur 2014 F. Onur, Epigraphic Research around Juliopolis I: A Historical and Geographical Over view, 11, 65–83.
- Oyarçin 2010 K. Oyarçin, 2008 Yılı Kelenderis Agora Bazilikası Kazısında Bulunan Geç Antik Çağ (M.S.3. M.S.7.) Sikkeleri, (Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmış (Yüksek Lisans Tezi), Konya.
- Öğüt-Polat 1985 Öğüt- Polat S. ve Şahin. S, "Katalog der Bithynischen Inschriften im Archaologischen Museum von İstanbul", Epigraphica Anatolica, 5.
- Özdizbay 2011 A. E. Özdizbay, Roma İmparatorluk Dönemi'nde Pontus-Bithynia Eyaleti'nde Agon'lar ve Agonistik Sikkeler, İstanbul Üniversitesi Yayınlanmış (Doktora Tezi), İstanbul.

- Öztürk 2013 B. Öztürk, "Tios (Zonguldak -Filyos) Antik Kentinde Dinsel İnanışlar ve Kültler (Religious Belief and Cults in Tios)", Ş. Dönmez (ed.), *Luxex Ponto Euxino, Studies Presented in Honour of Sümer Atasoy*, Ankara, 330.
- Parker 1992 A. J. Parker, *Ancient Ship wrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces*, (Londra).
- Parthey-Pinder 1848 G. Parthey - M. Pinder, *Itin. Ant. &Itin. Burd. Itinerarium Antonini Augusti et Hierosolymitanum*, Berlin.
- Perkins 1980 W. J. Perkins, "The Marble Trade and Its Organisation: Evidence from Nicomedia", 329-335.
- Pulak 2007 C. Pulak, "Yenikapı Bizans Batıkları", *Gün ışığında İstanbul'un 8000*, İstanbul, 208-217.
- Ramsay 1890 W. M. Ramsay, *The Historical Geography of Asia Minor*, (London).
- Ramsay 1960 W. M. Ramsay, *Anadolunun tarihi Coğrafyası*, M. Pektaş, (çev.), (Ankara).
- Robert 1980 L. Robert, *À Travers L'asie Mineure, Poètes Et Prosateurs, monnaies grecques, voyageurs et géographie*, Paris.
- Ross 2007 A. Ç. Ross, *Nicomedia (İzmit) Arkeoloji Çalışmaları ve Kentin Vizyonu, Uluslar Arası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi, (ICANAS 38)*, (Ankara).
- Ross 2011 A. Ç. Ross, "Bronze Studies from Clicia" XVII. Uluslararası Antik Bronz Kongresi.
- Ruge 1936 W. Ruge, "Nikomedeia", *Paulys Realencyclopädie der classischen Altertums. wissenschaftl. fi: neue Bearbeitung*, Bd.17 1: Nereiden - Numantia: Bd XVII, Hbd, XVII,1, 468- 492 (Stuttgart).
- Sevin 2001 S. Veli, *Anadolunun Tarihi Coğrafyası I.* (Ankara).
- Stadter 1980 P. A. Stadter, *Arrian of Nicomedia*. (North Carolina).
- Şahin 1987a S. Şahin, "Yazıtların Diliyle İznik'te (Nikaia) Tarih", *Araştırma Sonuçları Toplantısı V., c. I*, 369-374.
- Şahin 1987b S. Şahin, *Katalog Der Antiken Inschriftendes Museums von İznik (Nikaia)*, c. II, 3T1-69, (Bonn).
- Şahin 2010 M. Şahin, "2010 Yılı Bursa İli Yüzey Araştırması Harmancık Mudanya", *29. Araştırma Sonuçları Toplantısı, c.1*, 11-26.
- Şahin 2016 M. Şahin, *Bursa Ve İlçeleri Arkeolojik Kültür Envanteri II*, Bursa.

- Şenocak 2007 M. B. Şenocak, Roma Ordusunda Lojistik, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmış (Yüksek Lisans Tezi), (Konya).
- Taeschner 2010 F. Taeschner, Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı, N. Epçeli, (çev.), (İstanbul).
- Talbert 1985 R. J. Talbert Atlas of Classical History, (London).
- Tanıncı v. d. 1996 O. Tanıncı v.d., TAY I– Türkiye Arkeolojik Yerleşmeleri– 1: Paleolitik/Epipaleolitik, (İstanbul).
- Tanıncı v. d. 1997 O. Tanıncı v.d., TAY II –Türkiye Arkeolojik Yerleşmeleri–2: Neolitik, (İstanbul).
- Tanıncı v.d. 1998 O. Tanıncı v.d., TAY III –Türkiye Arkeolojik Yerleşmeleri–3: Kalkolitik, (İstanbul).
- Tekin 1994 O. Tekin, “Some Imperial Greek Coins Found At Perge”, Anadolu Araştırmaları, XIII, 179-188.
- Texier 1839 C. Texier, Description De L'asie Mineure, Paris.
- Texier 1997 C. Texier, Küçük Asya. Bithynia. R. Kaplanoğlu, (çev.), (İstanbul).
- Togan 2018 S. Togan, Nikaia Kıyı Şeridi Sualtı Kalıntıları, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi), Bursa.
- Tufanoğlu 2017 E. H. Tufanoğlu, Antik Çağ'da Batı Anadolu'da Deniz Ticareti ve Limanlar Eyaleti, İstanbul Üniversitesi Yayınlanmış (Doktora Tezi), İstanbul.
- Ulugün v.d. 2004 F. Y. Ulugün v.d., Kocaeli Çevresi Tarihi: Tarih Öncesi ve Helenistik Dönem Bithynia. (İzmit).
- Ulugün v.d. 2007 F. Y. Ulugün v.d., Kocaeli ve Çevresi Tarihi II: Roma Dönemi Bithynia. (İstanbul).
- Umar 2004 B. Umar, Bithynia: Tarihsel Coğrafya Araştırması ve Gezi Rehberi, (İstanbul).
- Yavaş v.d. 2008 D. Yavaş v.d., “Bursa-Mustafakemalpaşa Yüzeysel Araştırmaları”, Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, 9, 14, 239-247.
- Yazgı 2018 A. Yazgı, Flavius Hanedanı Döneminde (MS 69-96) Bithynia-Pontos Eyalet, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmış (Doktora Tezi), İzmir.
- Yıldırım 2017 Ş. Yıldırım, “Tios-Tieion: Söylenecek Çok Önemli Bir Şeyi Olmayan Kent”, Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, 7, 14, 206-242.

- Vinogradov 1984 J. G. Vinogradov, *Olbia Und Prusias Am Hypios Zur Severerzeit*, V. Giuffrè (ed.), *Sodalitas: Scritti in onore di Antonio Guarino*, Napoli, 457–467.
- Waddington 1908 W. H. Waddington, *Recueil general des monnaies grecques d'Asie Mineure*, R. G. vol. I.
- Wilson 1961 D. R. Wilson, *The Historical Geography Of Bithynia, Paphlagonia and Pontos In The Greek and Roman Periods*, Oxford University, (Oxford).

HARİTA LİSTESİ

Harita 1: Heinrich Kiepert'in 1903 yılı Asya Haritası, Berlin.

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Heinrich_Kiepert._Asia_citerior.jpg

(26.04.2019)

Harita 2: Heinrich Kiepert'in 1903 yılı Bithynia Bölgesi Haritası, Berlin.

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Heinrich_Kiepert._Asia_citerior.jpg#/media/File:Heinrich_Kiepert._Asia_citerior.Bithynia.jpg (26.04.2019)

Harita 3: Ege Kıyılarına Göçler, Faik Reışt Unat, Tarih Atlası, İstanbul, 6.

Harita 4: D. H. FRENCH, Roman Roads&Milestones of AsiaMinor, Vol. 4. The Roads Fasc. 4.1. Notes on The Itineraria, British Institute at Ankara 2016. Eserinden faydalanılmıştır.

Harita 5: Flavius Hanedanı Döneminde Bithynia-Pontos Eyaleti ve Diğer Anadolu Eyaletleri. Yazgı 2018.

Harita 6: Tabula Peutingeriana'nın Bithynia Yol Haritası.

<http://www.keyifkurdu.com/cms/kultur-sanat-keyfi/kulturel/item/275-peutinger-harita-tabula> (26.04.2019)

Harita 7: Hacı Yolu Güzergâhı. Doğancı 2005: 170- 186.

https://omnesviae.org/#!iter_TPPlace2082_TPPlace438 (11.05.2019).

Harita 8: Konstantinopolis-Konya yol güzergâhının haritası.

https://omnesviae.org/#!iter_TPPlace2082_TPPlace2322 (11.05.2019)

Harita 9: Prusa–Hadriani yol konumu.

Harita 10: Prusa-Myrleia/Apameia Yolu Konumu.

Harita 11: Nikaia- Kios Yolu Konumu.

Harita 12: Khalkedon-Kios-Myrleia Yolu Konumu.

Harita 13:Konstantinopolis- Nicomedia Yolu Konumu.

Harita 14:Nicomedia-Nikaia Yolu Konumu.

Harita 15: Nikaia-Ankyra Yolu Konumu.

Harita 16-17-18: Nicomedia Konumu.

Harita 19-20: Nikaia Konumu.

Harita 21-22: Myrleia/Apamea Konumu.

Harita 23-24: Kios Konumu.

Harita 25: Khalkedon Konumu.

Harita 26: Khalkedon Antik kentinin konumu. Yılmaz 2010: 18.

Harita 27-28: Herakleia Pontika yol konumu.

Harita 29-30: Tios-Teiton yol konumu.

Harita 31-32: Prusias Ad Hypium yol konumu.

Harita 33-34: Iuliopolis Konumu.

Harita 35-36-37: Prusa-Appollonia Ad Ryndacum Yolu Konumu.

[https://ekstrembilgi.com/arkeoloji/apollonia-ad-rhyndacum-antik-kenti-ulubat-bursa/\(11.05.2019\)](https://ekstrembilgi.com/arkeoloji/apollonia-ad-rhyndacum-antik-kenti-ulubat-bursa/(11.05.2019))

Harita 38: Genel harita konum.

Harita 39: Bithynia Haritası.

[https://www.pinterest.com.au/pin/533535887087435224/\(11.05.2019\)](https://www.pinterest.com.au/pin/533535887087435224/(11.05.2019)).

RESİM LİSTESİ

- Resim 1:** Amphora yüklü gemi canlandırması. Tufanoğlu 2017: 101.
- Resim 2:** Resmi posta arabası, Kreztschmer 2004
- Resim 3:** Sarnıç arabası, Kreztschmer 2004
- Resim 4:** Yük arabası, Gulliver 2005
- Resim 5:** Yenikapı 12 Batığı. Yenikapı Kazı Arşivi. Kocabaş 2008: 24.
- Resim 6:** Yenikapı 22 Batığı. Yenikapı Kazı Arşivi. Kocabaş 2008: 24.
- Resim 7:** İmparator Commodus Dönemi'nde basılan sikke arka yüzde iki imparator tapınağı ve yelkenli Kadırgayı gösteren betim. Waddington, 1908: 537, 165.
- Resim 8:** Sikke üzerindeki savaş ve ticaret gemi betimi, TomesBekker-Nielsen, Urban Life: 24.
- Resim 9:** Nicomedia'lı denizci Koryntos'un mezar steli üzerinde ticaret gemisi tasviri, Aslan 2010: 61-78.
- Resim 10:** Tieion'dan Amastris'e giden yol üzerinde Antoninus Pius'a Dönemine ait miltaşı. Doğancı 2005:170- 186.
- Resim 11:** Seprimus Severus Dönemi Galatia Legatusü PetroniusVerus'a ait miltaşı (MS 198) Pompeiopolis territoryumu. Doğancı 2005: 170- 186.
- Resim 12:** Antik Çağ'da Nicomedia Kenti ve Limanı (Çizim: Onur Şahna, Çalık Ross 2007: Kapak).
- Resim 13:**Nikaia Kenti Olası Liman Rekonstrüksiyonu. Togan 2018: 85.
- Resim 14:** Gökçebey-Üçburgu'da ortaya çıkarılan Roma Dönemi mil taşı. Yıldırım 2017: 232.

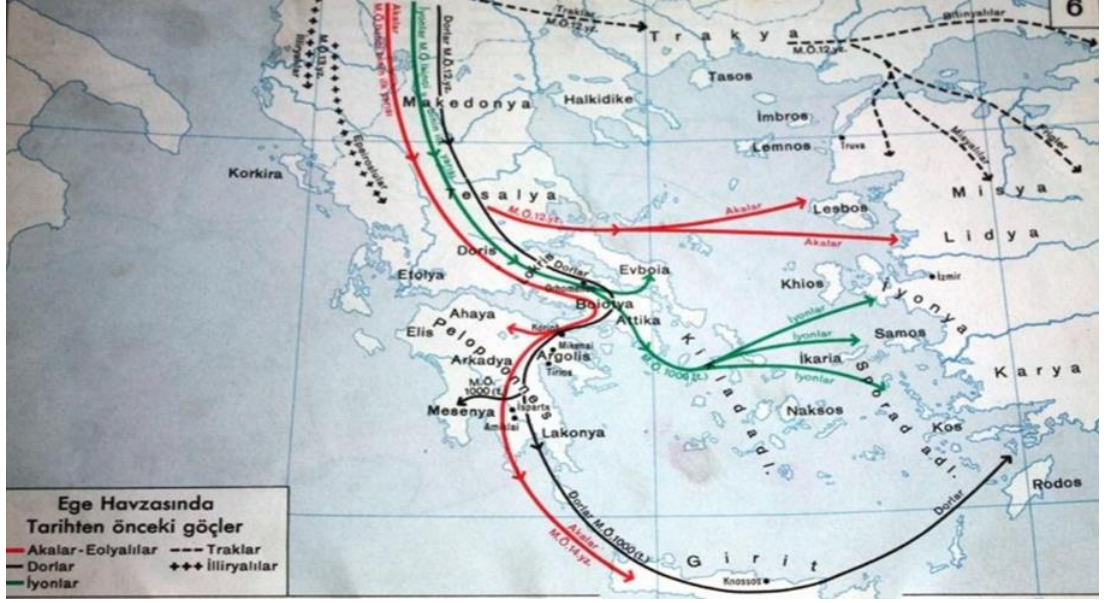
HARİTALAR



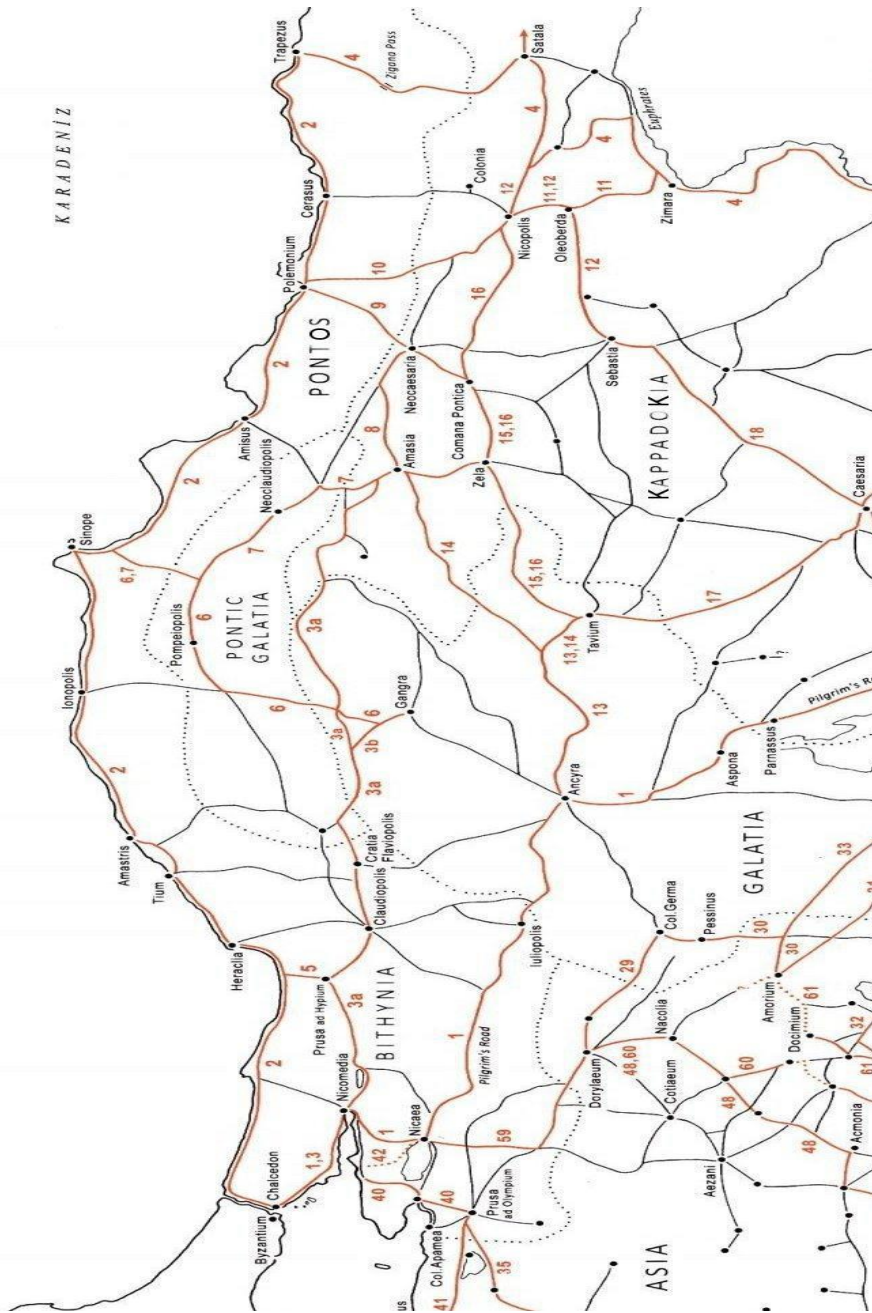
Harita 1



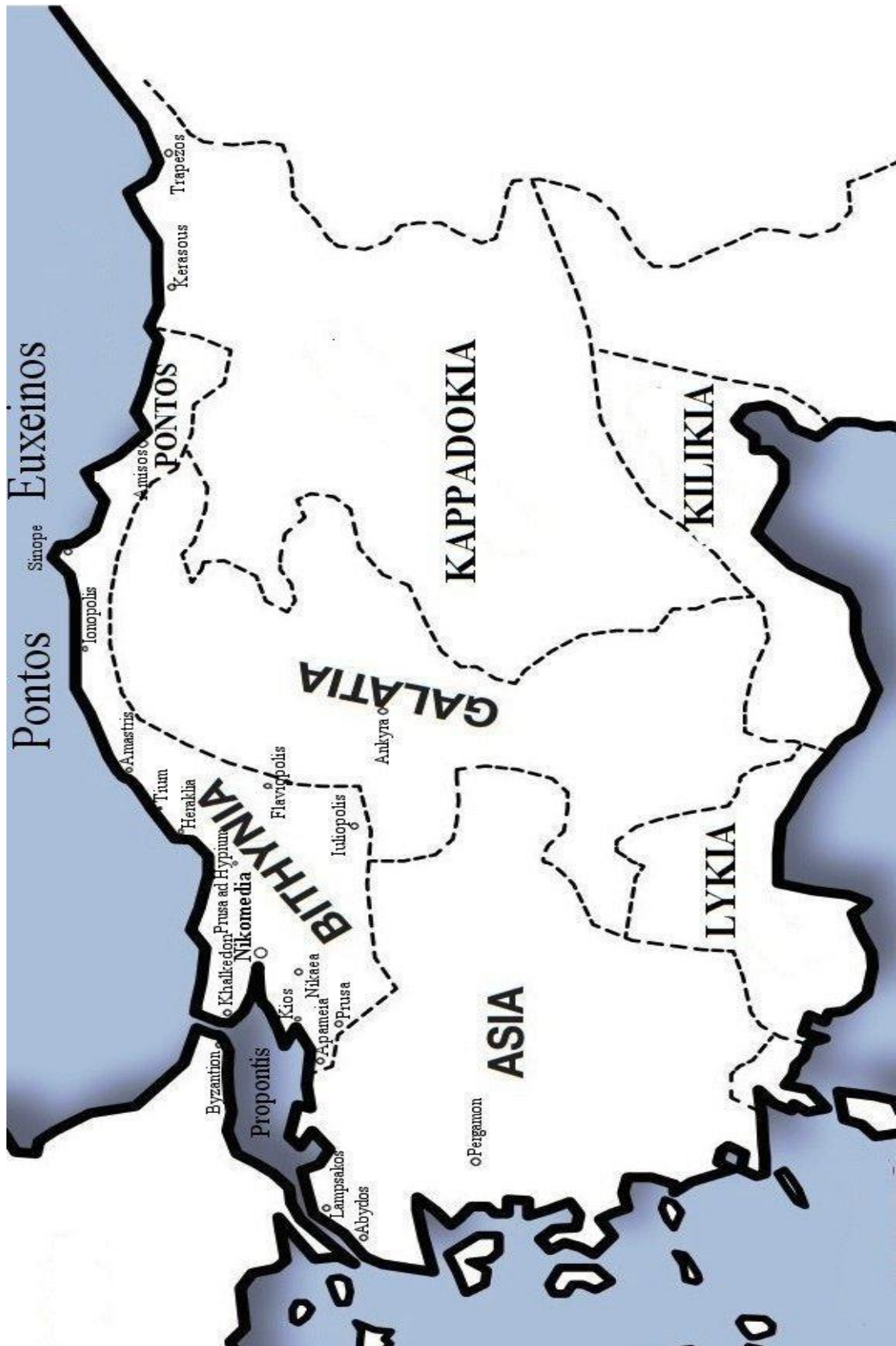
Harita 2



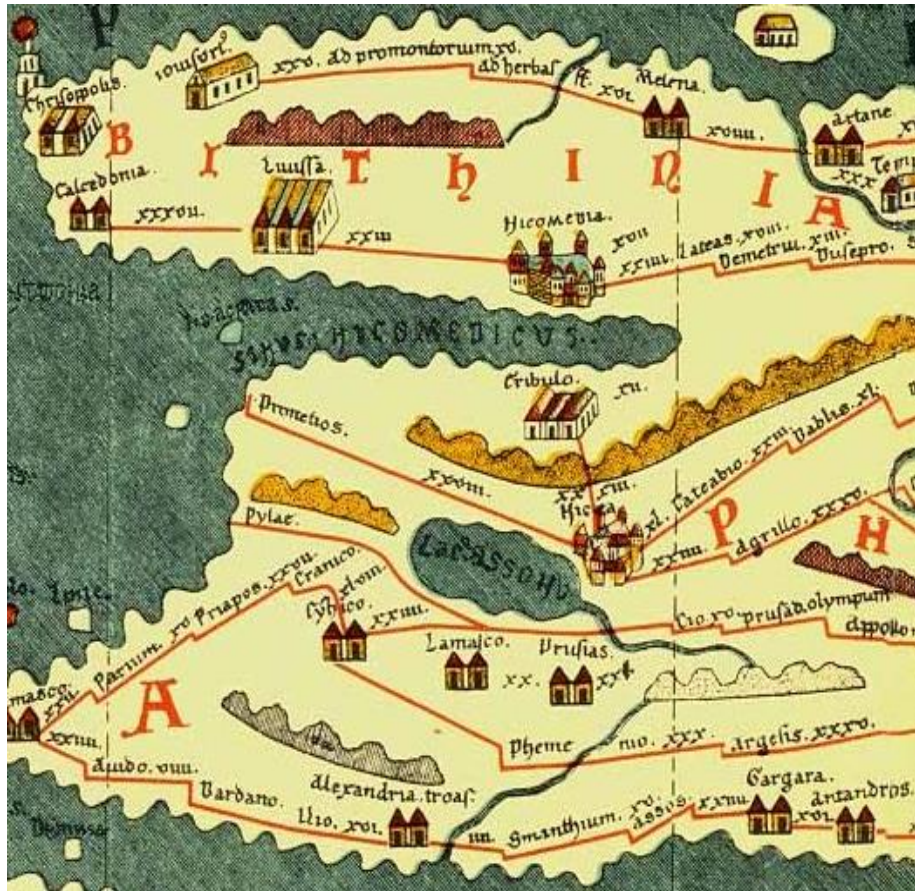
Harita 3



Harita 4



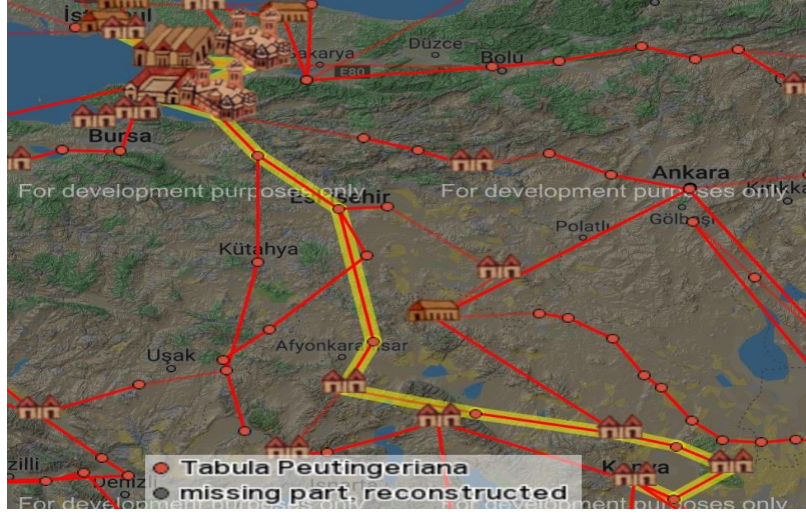
Harita 5



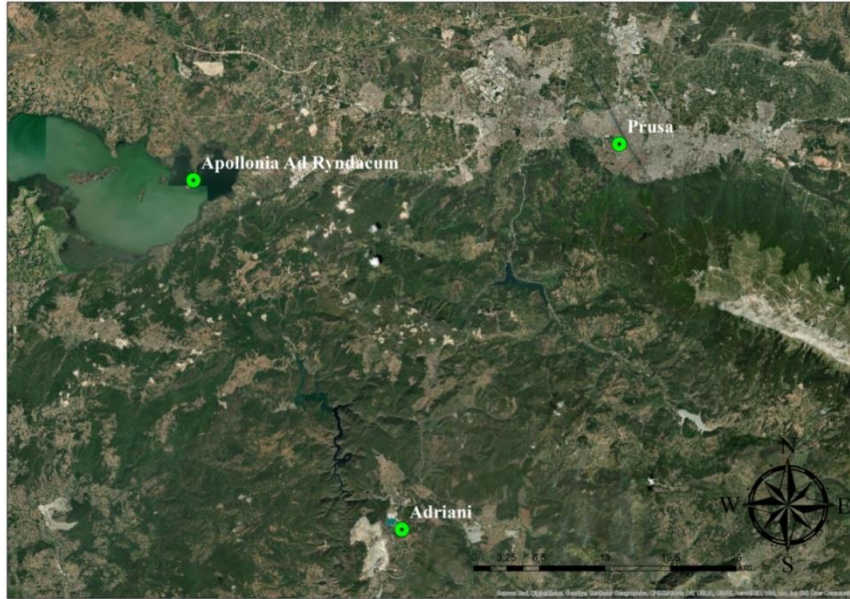
Harita 6



Harita 7



Harita 8



Harita 9



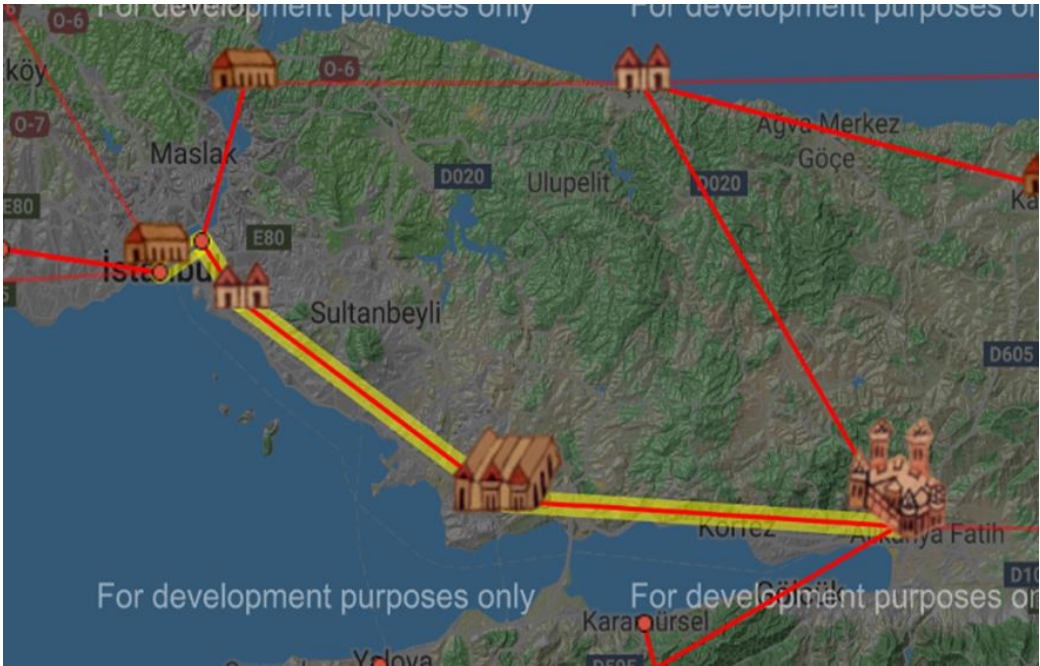
Harita 10



Harita 11



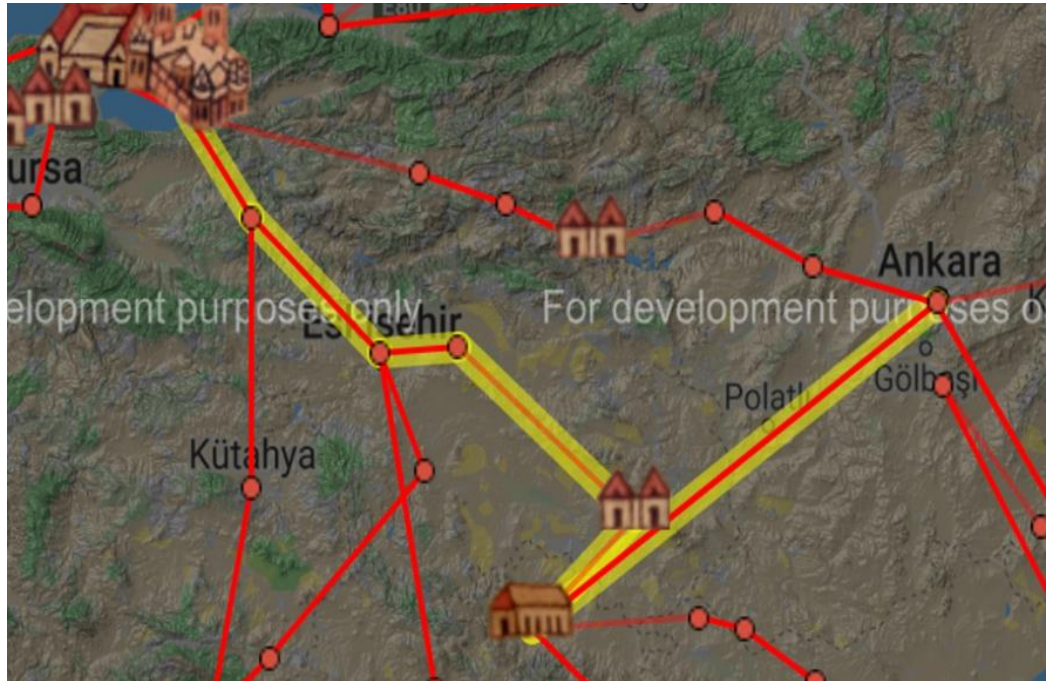
Harita 12



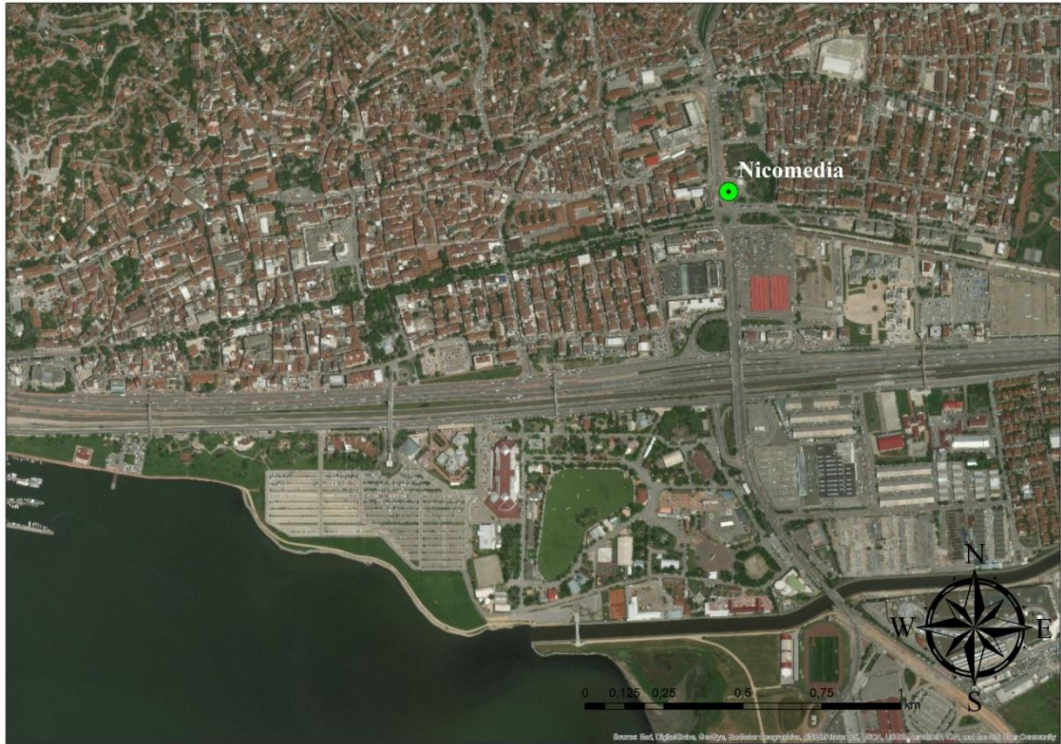
Harita 13



Harita 14



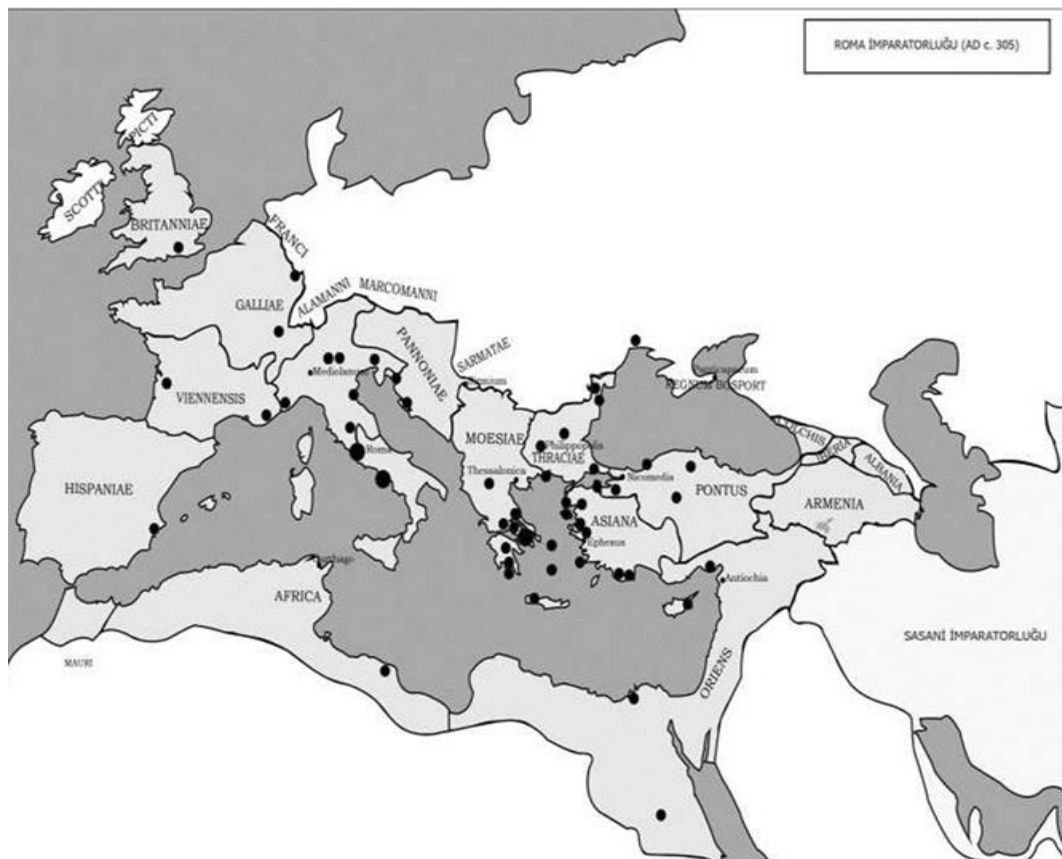
Harita 15



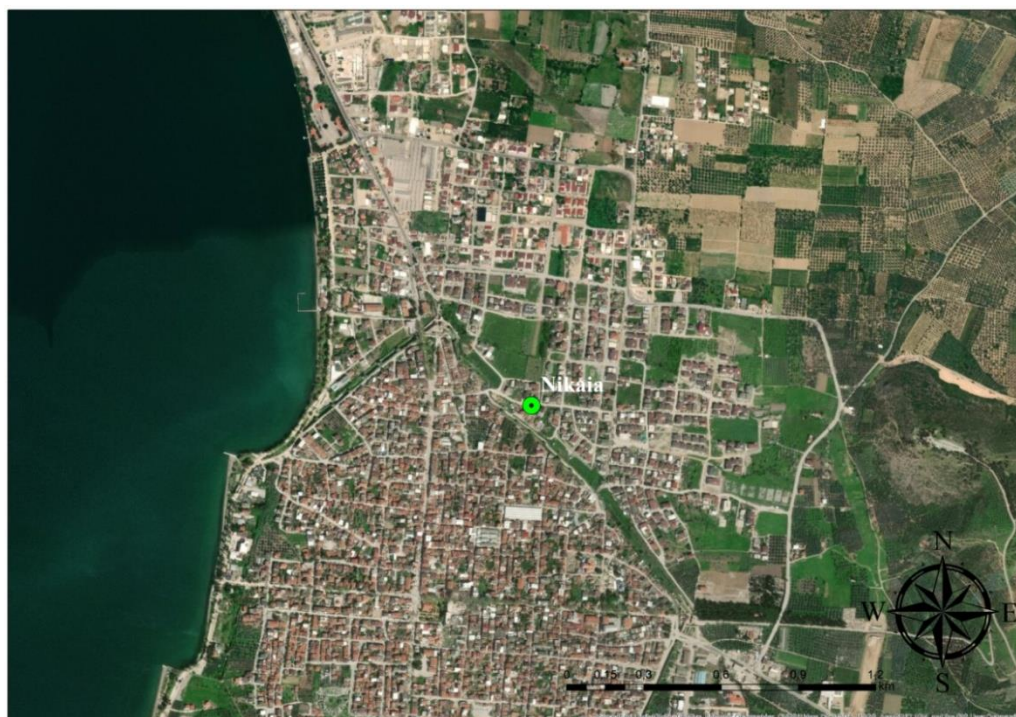
Harita 16



Harita 17



Harita 18



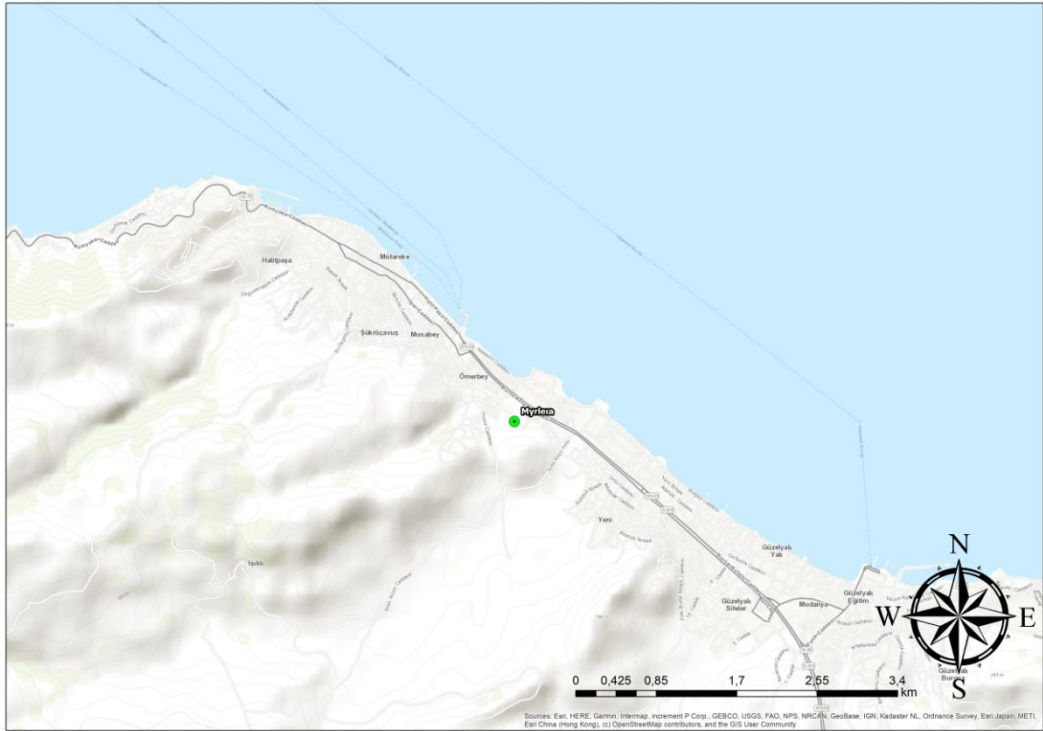
Harita 19



Harita 20



Harita 21



Harita 22



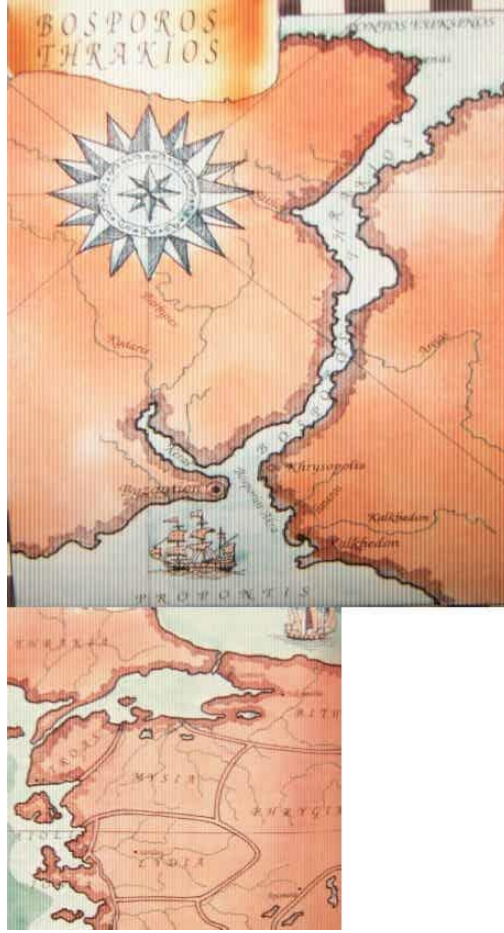
Harita 23



Harita 24



Harita 25



Harita 26



Harita 27



Harita 28



Harita 29



Harita 30



Harita 31



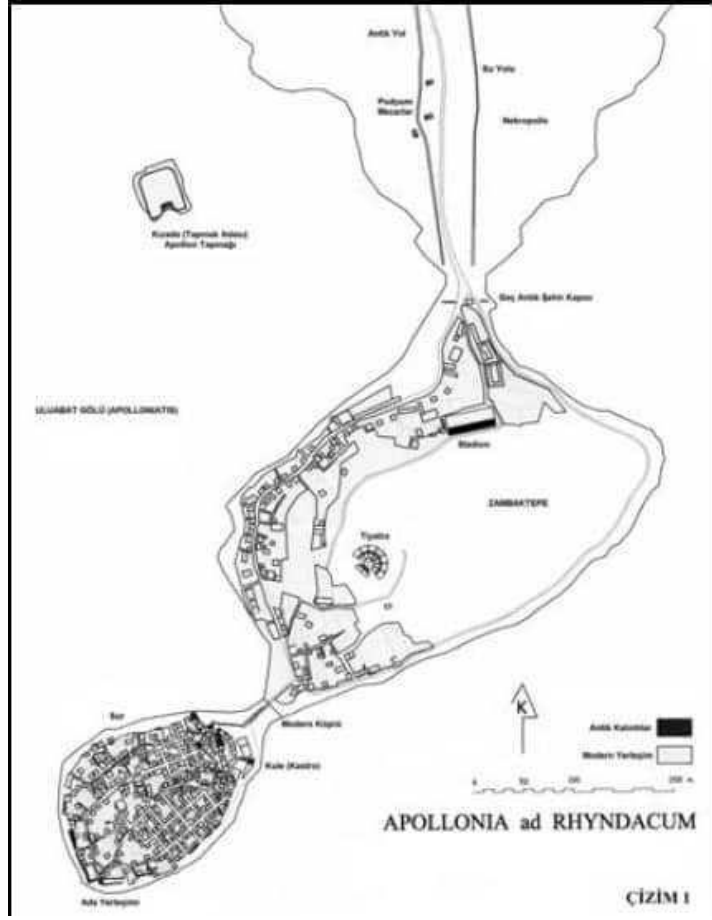
Harita 32



Harita 33



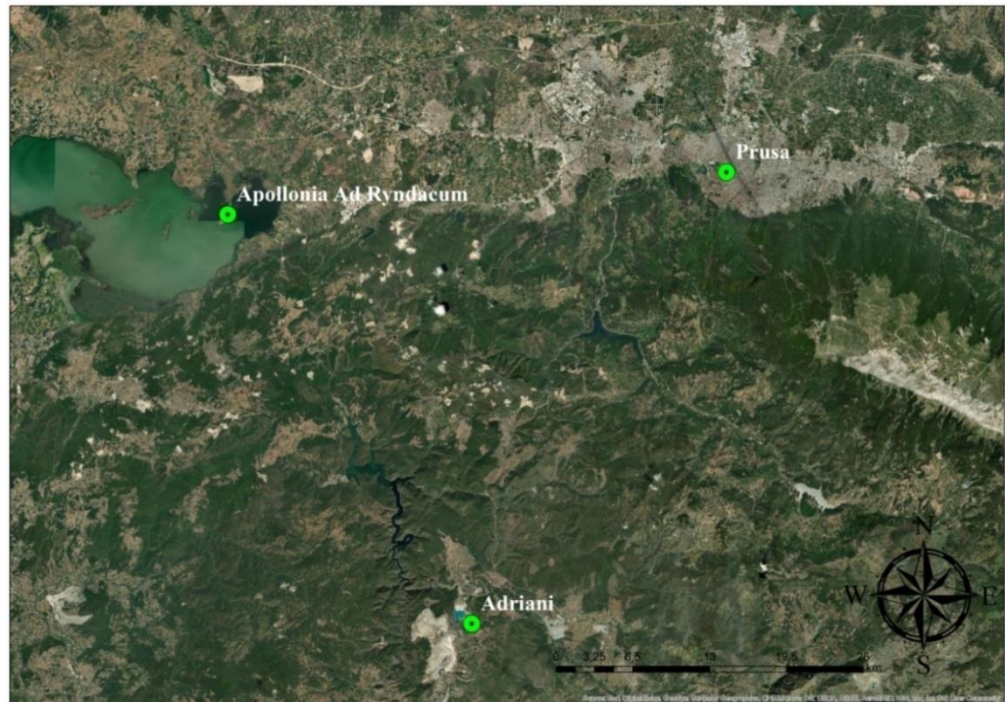
Harita 34



Harita 35



Harita 36



Harita 37



Harita 38

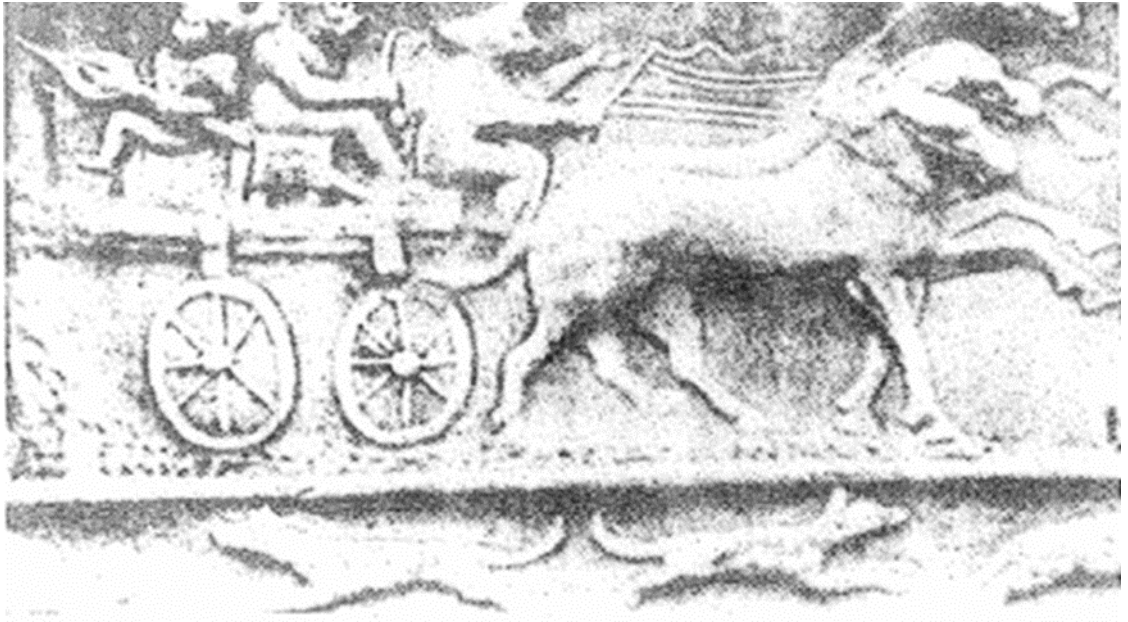


Harita 39

RESİMLER



Resim 1



Resim 2



Resim 3



Resim 4



Resim 5



Resim 6



Resim 7



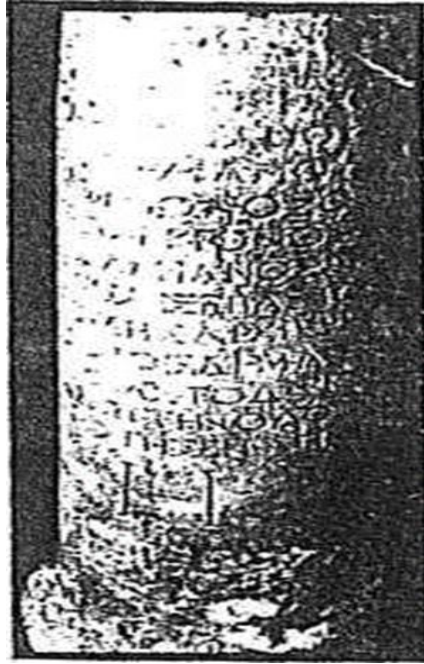
Resim 8



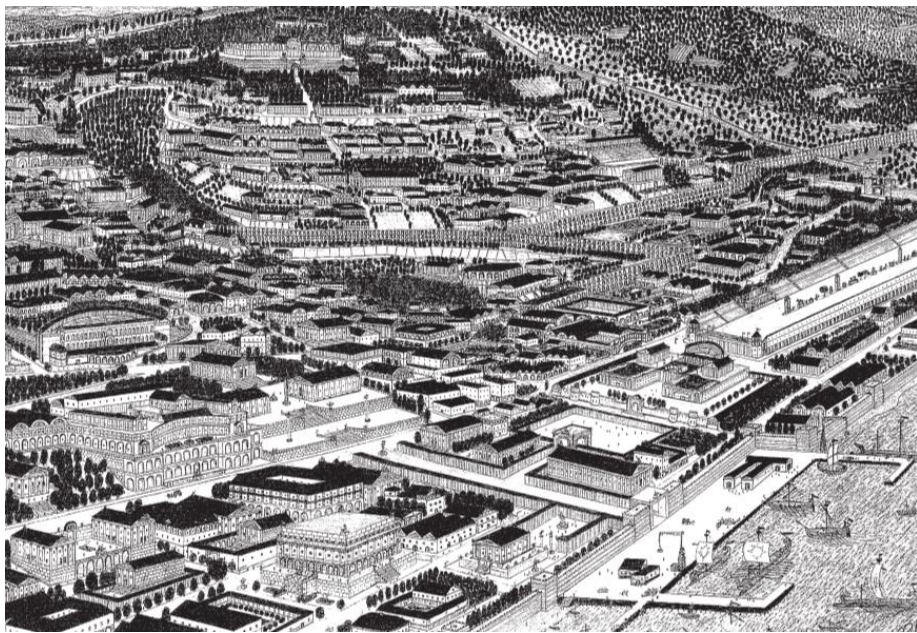
Resim 9



Resim 10



Resim 11



Resim 12



Resim 13



Resim 14