DOI No: <http://dx.doi.org/10.29228/Joh30249>

Makale Türü: Araştırma makalesi
Geliş Tarihi: 17.08.2019
Kabul Tarihi: 30.01.2020
Online Yayın: 29.02.2020

Article Type: Research article
Submitted: 17.08.2019
Accepted: 30.01.2020
Published Online: 29.02.2020

Atıf Bilgisi / Reference Information

Doğancı, K. (2020). Antik Çağ'da Sahil Kentlerini İç Bölgelere Bağlayan Kara Yolları. *Journal of History School*, 44,129-156.

**ANTİK ÇAĞ'DA PONTOS SAHİL KENTLERİNİ İÇ BÖLGELERE
BAĞLAYAN KARA YOLLARI**

Kamil DOĞANCI¹

Öz

Doğu ve Orta Karadeniz bölgeleriyle lokalize edilen Pontos coğrafyasının dağlık yapısı günümüzde olduğu gibi eski çağlarda da sahil kesimiyle iç bölgeler arasındaki ulaşımı olumsuz etkiliyordu. Sert geçen kışlar ve kara yolu güzergâhı üzerindeki yüksek sıradağlarda yaşayan vahşi kabileler yol güvenliğini tehdit ediyordu. Romalıların MÖ 64 yılında bölgeyi ele geçirmesine kadar olan süreçte ulaşım büyük ölçüde deniz yoluyla sağlanıyordu. Roma'nın sömürgeci yapısı ve Doğu sınırını güvence altına alma çabaları, Karadeniz sahil kentlerini iç bölgelere bağlayan kara yollarının önem kazanmasına zemin hazırlamıştır. Bu dönemde Pontos'un iç kesimlerinde yeni kentler kurulmuş, bu kentleri sahildeki limanlara ve birbirlerine bağlayan yol yapım faaliyetleri hız kazanmıştır. Itinerarium Romana, Tabula Peutingeriana vb. gibi Roma dönemi yol ağını gösteren haritalar ve bölgede yapılan yüzey araştırmalarından elde edilen veriler sonucunda Pontos sahil kesimini iç bölgelere bağlayan üç ana kara yolu güzergâhı tespit edilmiştir: Polemonion-Neokaesareia, Amisos-Amaseia ve Trapezus-Satala. Bu ana güzergâhlar dışında farklı zamanlarda kullanılmış tali yolların varlığı da bilinmektedir.

Anahtar Kelimeler: Antik Çağ, Pontos, kara yolu, Satala, Trapezus, ticaret.

¹ Dr. Öğr. Üyesi, Bursa Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, kamil@uludag.edu.tr, Orcid: 0000-0001-6086-4386.

The Roads Connecting the Coast Cities of Pontus to Inland Regions in Antiquity

Abstract

The mountainous structure of Pontus, which is localized with the Eastern and Central Black Sea regions, had a negative impact on the transportation between the coastal areas and the inner regions in ancient times. Harsh winters and wild tribes living in high mountain ranges on the highway route threatened road safety. Until the Romans took over the region in 64 BC, the transport was mostly provided by sea. The imperialist structure of the Roman Empire and its efforts to secure the eastern border have paved the way for the importance of highways connecting the Black Sea coastal cities to the inner regions. During this period, new cities were established in the inner parts of Pontus, and the road construction activities linking these cities to the coastal ports have accelerated. The maps of the Roman period, such as *Itinerarium Romana* and *Tabula Peutingeriana*, and also datas from surveys in the region have identified three main roads linking the coastal part of Pontus to the inner regions: Polemonium-Neocaesareai, Amisos-Amaseia and Trapezus-Satala. Apart from these main routes, it is known that there are used secondary roads at different times.

Keywords: Antiquity, Pontus, roads, Satala, Trapezus, trade.

GİRİŞ

Hellen tarihindeki Büyük Kolonizasyon (MÖ 750-550) döneminde Pontos Eukseinos (=Karadeniz) kıyılarında birçok koloni kurulmuştu. Ana geçim kaynağı denizcilik ve ticaret olan bu kolonilerin dış dünyaya açıldıkları birer limanı vardı. Başlangıçta bu liman kentlerinin, henüz Hellen kültürüyle tanışmamış olan Anadolu'nun iç bölgeleriyle iletişimi oldukça sınırlıydı. Makedonyalı Büyük İskender'in Doğu Seferi ve sonrasındaki gelişmeler Anadolu'da Hellenistik kültürün yerleşmesine, Pontos liman kentleriyle iç bölgeler arasındaki iletişimin ve ticari ilişkilerin artmasına zemin hazırlamıştır. Bu yeni siyasal durum, sahildeki kentlerle hinterlandları arasındaki ulaşımı sağlayan kara yollarının yapılmasını zorunlu kılmıştır. Öncelikli olarak ticari gayelerle yapılan bu yollar, zaman zaman askeri amaçlara da hizmet etmiştir. Doğu-batı doğrultusunda Byzantion'dan (=İstanbul) başlayıp Kolkhis'e (=Gürcistan) kadar uzanan Karadeniz Sahil Yolu başka bir makalenin konusu olduğundan burada ele alınmayacaktır. Bölgeden geçen anayollar dışında kentleri birbirine bağlayan irili ufaklı tali yollar da bulunmaktaydı. Bu tali yolların bir kısmı küçük güzergâh değişiklikleriyle günümüzde hala kullanılmaktadır.

Antik Çağ'da Pontos Sahil Kentlerini İç Bölgelere Bağlayan Kara Yolları

Harita 1. Antik Çağ'da Pontos Sahil Kentlerini İç Bölgelere Bağlayan Kara Yolları²

Çalışmamız coğrafi olarak Antik Çağ'da Pontos adı verilen bölgeyle sınırlandırılmıştır. 'Pontos' kelimesi coğrafi bir terim olarak kullanılmışsa da, Antik Çağ yazarlarının bölgenin sınırları hakkında verdikleri bilgiler çoğu zaman birbiriyle çelişir.³ Modern araştırmacıların konu üzerindeki tartışmaları halen devam etmekle birlikte, biz çalışmamızda Türkiye'de Pontos Bölgesi çalışmaları denilince akla ilk gelen isimlerden biri olan Prof. Dr. Murat Arslan tarafından belirlenen ve birçok araştırmacı tarafından da kabul edilen sınırları esas aldık. Arslan'a göre; Anadolu'nun kuzeydoğusunda yer alan bölgenin kuzeyinde Pontos Eukseinos, batısında bölgeyi Paphlagonia'dan ayıran Halys (=Kızılırmak), doğusunda Kolkhis'le sınırı oluşturan Absarros (=Çoruh

² Tab. Peut., Segm. X.2-5; XI.1-2 (Miller, 1962); Tab. Peut., Segm. IX (Weber, 1976); French, 2016: 25.

³ Plin. nat. VI.4.11 vd.; Hdt. VII. 95; IV. 8; Ksen. Anab. V.6.15-6; Strab. XII.3.1-2; Kınacı, 2015: 184-185.

ırmağının kollardan biri) Irmağı, güneyinde ise üzerinde birçok tartışmanın olduğu Kappadokia sınırı yer alıyordu.⁴

Zaman olarak bölgenin iç kesimlerinde yeni kentlerin kurulduğu, buna paralel olarak yol yapım faaliyetlerinin yoğunlaştığı ve yollar üzerindeki güvenlik önlemlerinin arttığı Roma Dönemi esas alınmıştır. Bu döneme kadar Pontos sahil kentlerini iç bölgelere bağlayan yolların sayısı oldukça azdır. Her ne kadar Roma egemenliği öncesinde de bölgede kara yolu ulaşımının varlığı biliniyorsa da, Ksenophon ve Arrianos gibi Antik Çağ yazarlarının verdikleri bilgiler, Pompeius'un *Lex Pompeia*'sından önce sahildeki Hellen polisleriyle iç bölgeler arasındaki kara yolu ulaşımının doğal geçitlerden ve akarsu vadilerinden sağlanmış olduğunu gösterir. Pompeius'un MÖ 64 yılında Pontos'u ele geçirdikten sonra bölgede yoğun bir kentleşme ve yol yapım faaliyetlerine girişmesi, bu görüşü teyit etmektedir.

Karadeniz Bölgesi'ndeki dağların, Propontis'ten Kolkhis'e kadar doğu-batı doğrultusunda denize paralel olarak uzanması günümüzde olduğu gibi Antik Çağ'da da sahildeki liman kentleriyle hinterlandları arasındaki kara yolu ulaşımına büyük darbe vurmuştur.⁵ Dönemin yol yapım teknikleri ve yapı teknolojisi göz önüne alındığında kara yolu güzergahları belirlenirken zorunlu olarak coğrafi şartlara bağlı kaldığı görülür. Sahili iç bölgelere bağlayan kara yolları genellikle kaynaklarını iç bölgelerden alıp Pontos Eukseinos'a dökülen akarsuların oluşturduğu doğal vadileri takip etmiştir.⁶ Bu yollar öncelikli olarak Anadolu'nun iç bölgelerinde yetiştirilen tarım ürünlerini, çıkarılan madenleri (gümüş, demir, bakır vb.) ve diğer ticari ürünleri Amisos, Polemonion ve Trapezus gibi büyük liman kentlerine ulaştırmak amacıyla yapılmıştı. Karadeniz sahilindeki daha küçük yerleşimler, iç bölgelerle olan iletişimlerini yine aynı yolları kullanarak sağlamışlardır. Antik Çağ'da deniz ticaretinin önemini göz önüne aldığımızda, iç bölgeleri sahildeki liman kentlerine bağlayan bu yolların ne derece önemli olduğu daha iyi anlaşılır. Sahile uzak bölgelerdeki kentler ürettikleri ürünleri bu limanlar üzerinden tüm Karadeniz, Ege ve Akdeniz dünyasına pazarlayabilmişlerdir. Özellikle Pompeius'un Pontos'da yaptığı düzenlemelerden sonra ve *Pax Romana* (MS 1.-2. yüzyıllar) sürecinde Roma İmparatorluğu'ndaki tüm kentler gibi, bölgedeki yerleşimler de ticaretten elde ettikleri gelirler sayesinde zenginleşmişler ve refah seviyeleri artmıştır. Bu durum

⁴ Strab. XII.1.1; XII.2.10 (Pontos-Kappadokia sınırı); Strab. XII.3.1-2 (batıda Halys'ten doğuda Armenia'ya kadar olan topraklar); Strab. XII.3.17-8; Ptol. *geogr.* V.6.1; Arslan, 2007: 16; Broughton-Mitchell, 1999: 1220; Bryer-Winfield, 1985: 2; Miller, 1916: 629; Ünsal, 2006: 131; Kinacı, 2015: 184-5; Işık, 2001: 93.

⁵ Magie, 1950: 177; Broughton-Mitchell, 1999: 1220.

⁶ Broughton-Mitchell, 1999: 1220; Munro, 1901: 52 vd.; Magie, 1950: 177.

limanların kent ekonomilerindeki ağırlığını göstermesi açısından önemlidir. Limanlar, ticari potansiyelleriyle şehirlerin gelişmesinde ve fiziki yapılanmasında belirleyici olmuştur.⁷ Liman kentlerinin iç bölgelere ulaşım olanakları ve geniş bir hinterlanda sahip olmaları, ekonomilerini olumlu yönde etkilemiştir.

Tarih boyunca Pontos sahil kentlerini iç bölgelere bağlayan farklı güzergahlar kullanılmış olmakla birlikte, bunların çoğu patika olarak nitelendirilebilecek basit yollardır. Kıyı ile iç bölgeleri ayıran yüksek dağları aşan bu tali yollar hem sert kış şartları hem de yerel kabilelerin yabancılara dostane olmayan tutumlarının neden olduğu güvenlik problemleri nedeniyle yılın çok kısa bir döneminde yolculuk için uygundu.⁸ Herodotos, Ksenophon, Ptolemaios ve Arrianos gibi Antik Çağ yazarlarının eserleri, *Tabula Peutingeriana*, *Itineriarum Antonini* ve *insitu* olarak bulunan miltaşları incelendiğinde, Pontos sahilini iç bölgelere bağlayan üç ana kara yolu güzergâhı tespit edilmiştir (bkz. Harita 1):

1- Amisos-Amaseia-Zela-Sebastopolis-Kaesareia-Antiokeia

2- Polemonium-Neokaesareia-Komana Pontika-Sebasteia

3- Trapezus-Satala-Melitene-Samosata-Zeugma-Syria

Antik Çağ'da hazırlanmış *Tabula Peutingeriana* ve *Itineriarum Antonini* gibi haritalarda bazı eksiklikler ve hatalar bulunmaktadır. Bu eksiklikler ve yanlışların bir kısmı bölgede yapılan yüzey araştırmaları neticesinde elde edilen verilerle düzeltilmiştir. Yüzey araştırmalarında tespit edilen miltaşları ve antik yol kalıntıları karanlıkta kalan birçok noktayı gün ışığına çıkarmıştır. Özellikle David French'in Anadolu'daki Roma yolları ve miltaşları üzerine yaptığı çalışmalar bu alanda bir milat olarak kabul edilmelidir. Bununla birlikte Doğu Karadeniz'in dağlık coğrafyası genel olarak araştırmacılar tarafından ihmal edilmiş ve bölgede yeterli arkeolojik çalışma yapılmamıştır. Bu nedenle makale kapsamında söyleyeceklerimizin mutlaka eksik yanları olacağını baştan kabul etmek gerekir. İleride yapılacak saha araştırmaları makalemizde ele aldığımız kara yolu güzergâhları üzerinde küçük değişiklikler yapabilir. Ancak bölgenin coğrafi yapısı ve ulaşımın genellikle akarsu vadilerinin oluşturduğu doğal güzergâhlardan sağlandığı göz önüne alındığında çok büyük değişiklikler olabileceğini düşünmüyoruz.

⁷ Yılmaz, 2006: 86.

⁸ Strabon (II.1.15) bölgedeki dağlık alanların ve yaylaların soğuk olduğunu belirtir.

1. Amisos-Amaseia-Zela-Sebastopolis-Kaesaria-Antiokheia Güzergâhı⁹

MÖ 8. yüzyılda Miletoslular tarafından kurulan Amisos (Ἀμισός)¹⁰, Kappadokia ve Pontos'un iç kısımlarına ulaşan (Amaseia üzerinden) kara yolu bağlantısı ve Anadolu'nun kadim kervan yolunun kuzeydeki bitiş noktasında yer alan konumuyla kısa sürede önemli bir ticaret merkezi haline gelmiştir.¹¹ Amisos Limanı, Iris (=Yeşilırmak) ve Halys (=Kızılırmak) ırmaklarının oluşturduğu koyun ortasında, doğusunda Derbent Burnu, batısında Kalyon (=Fener) Burnu'nun rüzgârlara karşı set oluşturduğu görece korunaklı bir mevkiye konumlanıyordu.¹²

Tüm Karadeniz sahilinde hinterlandı en zengin olanı Amisos Limanı'ydı. Sinope gibi doğal bir liman olmamasına rağmen, hinterlandında Iris ve Halys ırmaklarının suladığı verimli ovalarda her türlü meyve, sebze ve tahıl¹³ yetiştiriliyordu.¹⁴ Sahilin hemen ardından yükselen dağlar kereste, demir, yarı değerli taşlar vb. açısından oldukça zengindi. Bol yağış alan bu bölgelerde büyükbaş hayvancılık yapılıyordu. Güneydeki dağlık Phazimonitis (=Merzifon, Vezirköprü) yöresindeki bakır, demir ve gümüş madenleri,¹⁵ Antik Çağ'da çok talep gören kaliteli Amisos ve Khalybes demiri, Dazimonitis (=Kazova, Tokat Ovası) ovasında yapılan bağcılık, meyvecilik ve tahıl üretimi, zengin demir ve bakır madenleri,¹⁶ Gazekene yöresinin (=Amasya ve çevresi) tarımsal ve hayvansal ürünleri ve Paryadres Dağları'nın eteğindeki Kabeira / Neokaisareia'daki (=Niksar) zengin maden yatakları¹⁷ vb. yeraltı ve yerüstü

⁹ Bazı araştırmacılar, Amisos'u iç bölgelere bağlayan kara yolunun Asur Ticaret Kolonileri (MÖ ca. 1950-1750) döneminden itibaren kullanıldığını ileri sürerler. Bu görüşe göre; İkiztepe'den başlayan kara yolu Dündartepe, Horoztepe, Maşathöyük, Kültepe, Pınarbaşı, Gürün, Darende, Arslantepe ve Kargamış üzerinden Asur'a ulaşıyordu (Eğilmez, 2016: 148).

¹⁰ MÖ 64 yılında bölgeyi ele geçiren Romalı General Pompeius, Amisos'u yeni oluşturulan Bithynia et Pontus eyaletine bağlamıştır (Strab. XII.3.14; Bryer-Winfield, 1985: 92-95; Wilson, 1960: 193-200; Olshausen, 2002b: 581; Talbert, 2000: 1229, map 87 B3).

¹¹ Ptol. *geogr.* V.4.3; *Tab. Peut.*, Segm. X.2; Olshausen, 2002b: 581; Magie, 1950: 185; Bryer-Winfield, 1985: 92; Arslan, 2007: 39-40; Ramsay, 1960: 27.

¹² Wilson, 1960: 193; Yılmaz, 2006: 86; Talbert, 2000: 1229, B3.

¹³ Plinius'a göre, Pontos'da yetiştirilen buğday Hellas'ta oldukça değerliydi. Darı ise daha çok yerelde tüketiliyordu (Plin. *nat.* XVIII.12.63; XVIII.25.101).

¹⁴ Strab. XII.3.38; Magie, 1950: 178; Rostovtzeff, 1941: 592; Broughton-Mitchell, 1999: 1220; Arslan, 2007: 18; Wilson, 1960: 193; Doğancı, 2018: 685.

¹⁵ Strab. XII.3.38; Magie, 1950: 179, 1067; Cumont-Cumont, 1906: 125-6; Arslan, 2007: 18; Doğancı-Altın, 2018: 9; Anderson-Cumont-Gregoire, 1910: 33 vd.; Doğancı, 2018: 685; Anderson, 1903: 49, 99-100.

¹⁶ Strab. XII.3.15; Magie, 1950: 179, 1067; Anderson, 1903: 51; Arslan, 2007: 24; Doğancı, 2018: 685; Leaf, 1916: 2.

¹⁷ Plut. *Luc.* XV.3-7; App. *Mithr.* 79-80; Strab. XII.3.30; Plin. *nat.* VI.3; Magie, 1950: 180, 370; Doğancı-Altın, 2018: 10-11; Wilson, 1960: 239, 241; Doğancı, 2018: 686.

zenginlikleri, Amisos'un hinterlandındaki ekonomik ve ticari potansiyeli göstermesi açısından önemlidir. Aynı şekilde Kappadokia'dan elde edilen tuz ve demir¹⁸ gibi ürünler Pontos Dağları'nı aşan kara yolu üzerinden Amisos Limanı'na getiriliyor, deniz yoluyla limana getirilen ve iç bölgelerin ihtiyacı olan ürünler de aynı kara yoluyla taşınıyordu.¹⁹ Summerer'a göre, Amisos hinterlandında görülen terrakotta çatılı mimari tarz ticari ilişkiler sonucu iç bölgelere yayılmıştır.²⁰

Karadeniz sahili boyunca dağların denize paralel olarak uzanması iç bölgelerle sahil kentleri arasındaki kara yolu ulaşımını olumsuz etkiliyor, hatta bazı bölgelerde imkânsız hale getiriyordu. Orta Karadeniz kesiminde Iris ve Halys gibi ırmakların oluşturduğu vadilerde alçalan bu sıradağlar ulaşımı kolaylaştırıyordu.²¹ Amisos-Amaseia arasındaki kara yolu üzerindeki Mahmurdağı 840 m, Hacılardağı 820 m ve Karadağı 900 m vb. oldukça makul yükseklikleriyle Pontos'un diğer bölgelerine oranla daha uygun geçiş imkânları sağlıyorlardı.²²

Kuzey-güney istikametinde Amisos ile iç bölgeler arasındaki ana kara yolu, Amisos'tan sonra Khiliokomon (=Suluova), Amaseia, Zela²³, Sebastopolis (=Sulusaray) ve Sebasteia (=Sivas) istikametini takip ediyordu.²⁴ Amisos-Laodikeia (=Ladik)-Amaseia kara yolu ise alternatif güzergah olarak kullanılmış olmalıdır.²⁵ Iris'in kollarından olan Skylaks (=Çekerek Suyu) ve Lykos (=Kelkit Çayı) vadileri bu anayola bağlanan tali yollar için uygun coğrafi koşullar

¹⁸ Plinius'a göre Kappadokia'da demir sadece Kerasus Irmağı'nın sularının getirdiği topraklardan elde ediliyordu: "... in Cappadocia tantum quaestio est, aquae an terrae fiat acceptum, quoniam perfusa Ceraso fluvio terra neque aliter ferrum e fornacibus reddit." (Plin. nat. XXXIV.41.142).

¹⁹ Plin. nat. XXXVII.37; Olshausen, 2002b: 581; Magie, 1950: 185; Bryer-Winfield, 1985: 92; Arslan, 2007: 40; Rostovtzeff, 1941: 592-3.

²⁰ Summerer, 2007: 27.

²¹ Yılmaz, 2006: 87. Herodotos (I.75), Lidya kralı Kroisos'un ordusuyla Halys ırmağının üzerindeki köprülerden geçtiğini belirtir. Herodotos'un bu ifadesi, MÖ 5. yüzyıl gibi erken bir tarihte bile Halys'in üzerinde köprüler olduğunu gösterir.

²² Bryer-Winfield, 1985: 92; Broughton-Mitchell, 1999: 1220.

²³ Caesar'a göre, Zela etrafında doğal korumaların olduğu bir Pontos kentidir (Caes. Bell. Alex., 72).

²⁴ Strab. XII.3.30; Talbert, 2000: 1238; Podossinov, 2012: 204; Broughton-Mitchell, 1999: 1220; Doğancı-Altın, 2018: 2-3; Bekker-Nielsen-Czichon, 2015: 295, 303; Magie, 1950: 1078, dpn. 25; Munro, 1901: 53-4). Amaseia yakınlarında bulunan miltaşları ve köprüler (Alçakköprü vb.) yolun bu bölgedeki güzergahı hakkında fikir verir (CIL III 6896; Magie, 1950: 1079, nr. 25; Olshausen, 2002a: 560).

²⁵ Eğilmez, 2016: 149; Anderson, 1903: 79.

sağlıyordu.²⁶ Örneğin Eupatoria²⁷, Kabeira / Neokasereia, Phazemon, Phanaroia (=Taşova), Khiliokomon vb. gibi verimli ovalarda yetiştirilen ürünler, bölgedeki dağlardan elde edilen kaliteli kereste (gemi yapımına uygun), bu akarsuların oluşturduğu doğal vadileri izleyen kara yollarından Amisos Limanı'na getiriliyordu.²⁸

Amisos'u, Pontos'un iç kesimlerine bağlayan bu kara yolu, Sebasteia'dan sonra ikiye ayrılıyordu. Doğuya giden kol Melitene (=Malatya), Elazığ ve Diyarbakır üzerinden Basra'ya kadar uzanıyordu. Yolu Sebasteia'dan sonra güneye doğru Kaesareia'ya (=Kayseri) uzanan kolu ise Tyana ve Kilikia Kapıları üzerinden Tarsus, Antiokheia ve Syria'ya ulaşıyordu.²⁹ Strabon, Issos Körfezi'yle Pontos Eukseinos arasındaki en kestirme kara yolunun 3000 *stadia* uzunluğundaki Issos-Amisos güzergahı olduğunu belirtir.³⁰ Kappadokia'yı Pontos Eukseinos'a bağlayan en kestirme ve doğal bir güzergah olan bu kara yolu, Amaseia üzerinden geçip Amisos Limanı'nda sona eriyordu.³¹ Anderson, bu kara yolunun Hellen Kolonizasyonu'ndan önceki zamanlarda da var olduğunu ve çok büyük değişikliklere uğramadan Roma Dönemi'nde de kullanıldığını ileri sürer.³² Kappadokia'daki Sebastopolis ve Sebasteia / Megalopolis yörelerindeki yataklardan elde edilen ve Pontos Eukseinos sahilindeki balıkçı kentlerin salamura ve kurutmada kullandıkları ekonomik değeri yüksek bir ürün olan kaya

²⁶ Lykos Çayı, Gümüşhane'den doğup Erzincan, Giresun, Sivas ve Tokat'tan geçerek Kızılçubuk köyü yakınlarında Iris Irmağıyla birleşir.

²⁷ Eupatoria, Pontos kralı VI. Mithridates tarafından Lykos Irmağının Iris'le birleştiği noktanın hemen güneyinde yer alan verimli Phanaroia ovasında kurulmuştur. Pompeius kenti ele geçirince buraya yeni binalar inşa ettirmiş ve çevreden nüfusu nakli yaparak kentin nüfusunu arttırmış ve adını Magnopolis olarak değiştirmiştir (Strab. XII.3.30; Summerer-Kienlin, 2013: 115).

²⁸ Strabon'a göre burası (günümüzde Taşova ve Erbaa ovaları) Pontos'un en iyi kısmıdır ve zeytin ağaçları, pek çok bağlar ve bir ülkenin sahip olabileceği bütün diğer nimetlere sahiptir (Strab. XII.3.30; XII.3.12; II.1.15). Theophrastus gemi yapımına uygun ağaçların yetiştiği bölgeleri sıralarken; Makedonia, Thrakia, Ida Dağı, Mysia Olmpos'u (=Uludağ) ve Sinope'nin yanında Amisos'u da sayar (Theophr. *hist. plant.* IV.5.5).

²⁹ Strab. XIV.5.22; Charlesworth, 1924: 79; Eğilmez, 2016: 148; Leaf, 1916: 8; Wilson, 1960: 193; Doğancı, 2018: 687; Arslan, 2007: 490; Magie, 1950: 370. Amisos Limanı Ortaçağ'da da Anadolu'nun iç kısımlarının Akdeniz ticaretine açılan penceresi olmuştur. 13. yüzyılda Anadolu'nun iç bölgelerinde üretilen ürünler dışında Basra ve İran'dan gelen mallar da buradan Avrupa'ya ihraç ediliyordu (Yılmaz, 2006: 87).

³⁰ Strab. II.1.3.

³¹ Pharnakes'in Pontos'taki faaliyetlerini haber alır almaz Mısır'dan yola çıkan G. Iulius Caesar, Suriye üzerinden Kappadokia'ya girdikten sonra Kaesareia / Mazaka'da iki gün konaklamış, ardından Komana'ya gelmiştir (Caes. *Bell. Alex.* 66, 67). Caesar, Mısır ile Pontos arasındaki en kestirme yol olan bu güzergahı takip etmiş olmalıdır.

³² Anderson, 1903: 49.

tuzu bu güzergâh üzerinden taşınyordu.³³ İç Anadolu ile Karadeniz Bölgesi arasındaki önemli geçiş noktalarından biri olan Sebastopolis; Tavium, Neokaesareia ve Komana Pontika yerleşimleriyle kara yolu bağlantısına sahipti.³⁴

2. Polemonion'u İç Bölgelere Bağlayan Kara Yolları

Pontos Eukseinos kıyısında, Amisos'a 120 km uzaklıkta, Sidenos'un (=Bolaman Çayı) denize döküldüğü körfezde kurulmuş eski bir liman yerleşimi olan Side / Polemonion (Πολεμώνιον) günümüzde Fatsa'nın (=Phabda) 10 km batısındaki Bolaman beldesi ile lokalize edilir.³⁵ I. Polemon (MÖ 37-7) yerleşimin ismini Polemonion olarak değiştirilmiştir.³⁶ MS 4. yüzyılda yaşayan Ammianus Marcellinus burasını Pontos'un önemli kentleri arasında sayar.³⁷ Arrianos kentin Phabda'ya (=Fatsa) uzaklığının 10 *stadia* olduğunu belirtir.³⁸ Kent, Byzantion'dan başlayıp Pontos Eukseinos sahilini takip ederek Trapezus'a ulaşan sahil yolundaki önemli merkezlerden biridir.³⁹

Polemonion'u iç bölgelere bağlayan iki kara yolu güzergâhı tespit edilmiştir. Güneye doğru Sidenos vadisini takip eden ana kara yolu bir müddet sonra iki kola ayrılıyordu. Güneydoğuya doğru devam eden kol Sauronisen (Gölköy), Matuasco (=Mesudiye) ve Anniaca'yı (=Koyulhisar, Eski Kale) geçtikten sonra güneybatıya doğru kıvrılarak Mesorome (=Suşehri?) ve Nikopolis (=Yeşilyayla) yakınlarında Lykos Vadisi'nde, tekerlekli araçların seyrüseferi için uygun tek güzergâh olan Nikomedia-Satala arasındaki ana kara yoluna bağlanıyordu. Nikopolis'te tekrar iki kola ayrılan yolun⁴⁰, güneydoğu güzergâhını izleyen birinci hattı Satala-Melitene arasında Euphrates üzerindeki askeri noktalardan biri olan Zimara'ya ulaşıyordu.⁴¹ Doğu istikametinde

³³ Strab. XII.3.37; Arslan, 2007: 22, 31; Doğanç-Altın, 2018: 12; Doğanç, 2018: 686.

³⁴ Günümüzde Tokat iline 68 km uzaklıkta yer olan Sulusaray, Karadeniz Bölgesi'ni İç Anadolu'ya bağlayan geçiş yolları üzerinde yer alır (Plin. nat. VI.8; Wilson, 1960: 218, 220; Doğanç-Altın, 2018: 12).

³⁵ Strab. XII.3.16; Amm. Marc. XXII.8.16; Ptol. *geogr.* V.6.4; Plin. nat. VI.4.1; *Tab. Peut.*, Segm. X.3; Olshausen, 2007: 461; Talbert, 2000: 1235, map 87 C3; Wilson, 1960: 245-6; Bryer-Winfield, 1985: 111-3.

³⁶ Strab. XII.3.16; Plin. nat. VI.4; Olshausen, 2007: 461; Wilson, 1960: 245.

³⁷ Amm. Marc. XXII.8.16.

³⁸ Arr. *periplus*, XVI: "Phadisane Kalesi'nden Polemonion kentine X *stadia*...".

³⁹ *Tab. Peut.*, Segm. X.3.

⁴⁰ *Tab. Peut.*, Segm. X.3-5; Podossinov, 2012: 204; French, 2016: 25, 29; Bryer-Winfield, 1985: 12, 17, 107; Ahlfeldt, 2015-2017 (Erişim Tarihi: 12.12.2018); <http://pelagios.org/maps/greco-roman/> (Erişim Tarihi: 10.12.2018).

⁴¹ *Tab. Peut.*, Segm. X; French, 2016: 25; Miller, 1916: 679; Ahlfeldt, 2015-2017 (Erişim Tarihi: 12.12.2018).

Satala'ya ulaşan 122 *milia passum*⁴² (ca. 180 km) uzunluğundaki ikinci kol üzerinde yer alan duraklama noktaları *Itinerarium Antonini*'de şöyle sıralanmıştır⁴³:

Tablo 1.

Itinerarium Antonini'de Nikopolis-Satala Yolu Üzerindeki Duraklama Noktaları ve Mesafeler

Yol Üzerindeki Duraklama Noktaları	Mesafeler
Nikopolis (=Yeşilyayla)	XXVIII <i>milia passum</i>
Olotoederiza (=Gölova)	XXVIII <i>milia passum</i>
Carsat	XXVIII <i>milia passum</i>
Arauraka (Aşağı Akçalı?)	XXVIII <i>milia passum</i>
Suissa (=Han Harabeleri?)	XXVI <i>milia passum</i>
Satala (=Sadak)	

Polemonion'u Pontos'un iç bölgelerine bağlayan ikinci güzergâh ise verimli arazilerle çevrili olan Neokaesareia'ya (=Niksar) ulaşıyordu. Strabon, Neokaesareia'nın Pontos'un tarımsal açıdan en zengin bölgelerinden biri olduğu belirterek, burada VI. Mithridates'in sarayının, hayvanat bahçelerinin, av sahalarının ve madenlerin bulunduğunu belirtir.⁴⁴ *Tabula Peutingeriana*'da bu yol üzerindeki tek durak noktası olan Bartae'ın (=Aşağı ya da Aybastı?) Polemonion'a uzaklığı 11 *milia passum* (16 km),⁴⁵ Bartae-Neokaesareia arası uzaklık ise 38 *milia passum* (56 km) olarak verilir.⁴⁶ Miller'e göre Polemonion-Neokaesareia arası 43-45 *milia passum*, Bartae-Polemonion arası ise yaklaşık 7 *milia passum*'dur (10 km).⁴⁷

Tabula Peutingeriana'da Neokaesareia'dan sonra ikiye ayrılan yolun batıya doğru giden kolu üzerindeki yerleşimler ve uzaklıklar (*milia passum*) sırasıyla Neokasereia X, Mirones (=Buzköy) XV, Pidis (=Akça) X, Choloe (=Dörtöl?) XII, Palalce (=Baraklı) XV, Amaseia olarak verilmiştir.⁴⁸ Neokaesareia'dan sonra güneybatıya giden yol ise, Neokasereia XVI, Sermaisa (=Gözova) XXII, Stabulum XXXII, Komana Pontika (=Gümenek, Kılıklı Köyü), Zela (=Zile) ve Tavium (=Büyük Nefes) güzergâhını izleyerek Kaesareia'ya

⁴² 1 *milia passum* = 1.478 metre olarak kabul edilir (Powell, 2018: 334; Leonard, 1948: 474).

⁴³ *Itin. Ant.*, 215.11-14; 216.1-3.

⁴⁴ Strab. XII.3.30; Bryer-Winfield, 1985: 107.

⁴⁵ Bryer-Winfield, 1985: 12, 42; Miller, 1916: 669; French, 2016: 29; Ahlfeldt, 2015-2017 (Erişim Tarihi: 12.12.2018).

⁴⁶ *Tab. Peut.*, Segm. X.2-3; Talbert, 2000: 1238, map 87; Bryer-Winfield, 1985: 42; Miller, 1916: 679.

⁴⁷ Miller, 1916: 679.

⁴⁸ *Tab. Peut.*, Segm. X.1-2; Ahlfeldt, 2015-2017 (Erişim Tarihi: 05.12.2018).

(=Kayseri) ulaşıyordu.⁴⁹ Bu güzergâh üzerindeki Komana Pontika, hem Nikomedia-Satala anayolu üzerindeki konumu hem de dini niteliğinden dolayı önemli bir merkezdi. Ayrıca Pontos-Kappadokia kara yolu üzerindeki stratejik geçiş noktalarından biriydi.

3. Trapezus-Satala-Melitene-Samosata-Zeugma ya da Antiokheia Güzergâhı

Trapezus'un (Τραπεζοῦς) kurulduğu bölgenin dağlık coğrafi yapısı ulaşım imkânlarını olumsuz yönde etkilemekle birlikte, burası aynı zamanda önemli ticari ve askeri yolların kavşak noktasında yer alıyordu.⁵⁰ Roma Dönemi'nde, Doğuda Parth Savaşları nedeniyle askeri açıdan önem kazanan kentte bazı dönemlerde *Legio I Pontica*⁵¹, *cohors Apuleia Civium Romanorum*, *cohors Cypriae*, *Ala Felix Theodosiana*, vb. gibi askeri birliklerin konuşlandığı görülür.⁵² Antik Çağ'da Trapezus Limanı, Amisos ile Phasis arasındaki sahil boyunca büyük gemilerin yanaşabileceği tek limandı. Ancak kuzeybatı rüzgârlarının olumsuz etkileri ve yeterince korunaklı olmaması nedeniyle genellikle yaz aylarında hareketliydi.⁵³ Trapezus, Polemonion'dan Kolkhis'e kadar uzanan uzun Karadeniz sahilinde hinterlandıyla kara yolu bağlantısına sahip tek yerleşimdi.⁵⁴ Dolayısıyla aradaki sahil yerleşimlerinin iç bölgelere ulaşımı da Trapezus üzerinden sağlanıyordu.

Doğu Karadeniz'i iç bölgelerden ayıran Paryadres Dağları, Trapezus'ta denize iyice yaklaştığı için buradaki ekilebilir alanlar çok sınırlıydı. Doğu-batı doğrultusunda uzunluğu 482 km'yi, yüksekliği bazı yerlerde 3000 m'yi bulan bu geçit vermez dağlar iç bölgelerden gelebilecek saldırılara karşı doğal sur vazifesi görüyordu. Bu dağlarda yaşayan vahşi kabileler Strabon'un (MÖ 64-MS 24) zamanında bile kara yolu yolculuğu için tehdit oluştuyordu.⁵⁵ Sahil kentleriyle hinterlandları arasındaki ulaşım genellikle akarsu vadilerinden ve geçitlerden

⁴⁹ *Tab. Peut.*, Segm. X; French, 2016: 25, 29; Ahlfeldt, 2015-2017 (Erişim Tarihi: 06.12.2018).

⁵⁰ *Plin. nat.* VI.4; *Procop. Aed.* III.7.1; Talbert, 2000: 1237, Map87 E4; Bryer-Winfield, 1985: 178 vd.; Öksüz, 2005: 16; Podossinov, 2012: 204; Arslan, 2007: 45; Wilson, 1960: 252-255.

⁵¹ İmparator Diokletianus (MS 284-305) tarafından oluşturulan bu askeri birlik MS 4. yüzyıl sonlarına kadar Trapezus'ta konuşlanmıştı (CIL III 6746; Speidel, 2009: 597).

⁵² CIL III 6746; *Not. Dig.*, Or. XXXVIII.16; Speidel, 2009: 597; Şenocak, 2014: 153.

⁵³ Olshausen-Savvidis, 2009: 865.

⁵⁴ Talbert, 1985: 161; Olshausen-Savvidis, 2009: 865.

⁵⁵ Strab. XII.3.18; Diod. XIV.30.4.

sağlandığı için günümüzde bölgedeki yol güzergâhlarında çok fazla değişiklik olmamıştır.⁵⁶

Trapezus, iki önemli ticaret yolunun karadaki bitiş noktasında yer alıyordu. Bu yollardan ilki doğudan Afganistan, İran, Hazar Denizi ve Kafkaslar üzerinden gelen kara yolu, diğeri ise Euphrates (=Fırat) ve Tigris (=Dicle) vadilerinden Elegeia (=İlica-Erzurum), Aşkale Kop Geçidi, Bayburt, Vavuk Geçidi, Gümüşhane, Zigana Geçidi-Trapezus güzergâhını takip eden kara yoluydu.⁵⁷ Bölgedeki en büyük limanı ile deniz yolu ulaşımındaki üstünlüğü yanında, Karadeniz sahilini iç bölgelere bağlayan önemli kara yolu bağlantılarıyla stratejik bir konumu vardı. Erzincan'dan sonra Trapezus'a kadar antik yol güzergâhı, günümüzdeki modern kara yolu güzergâhıyla hemen hemen aynıdır (bkz. Harita 2 ve 3). Erzincan'dan başlayan kara yolu Gümüşhane, Harşit Vadisi, Torul Vadisi ve Zigana Geçidi (2015 m) üzerinden Trapezus'a ulaşmaktadır.

Özellikle MS 1. yüzyıldan itibaren Roma'nın Doğu politikası çerçevesinde Parthlar ile olan mücadele nedeniyle İmparator Nero Dönemi'nden (MS 54-68) itibaren Trapezus'u iç bölgelere bağlayan kara yolları askeri açıdan da önem kazanmıştır.⁵⁸ İmparator Vespasianus Dönemi'nde (MS 69-79) Trapezus-Satala arasındaki kara yolu kışları da kullanılabilir hale getirilmiş ve Samosata'ya (=Samsat) kadar uzatılmıştır.⁵⁹ Samosata, Mezopotamya'dan gelip Kappadokia üzerinden batıya ve kuzeye giden ticaret yollarının geçiş noktasında, Euphrates'in batı yakasında yer alan stratejik konumuyla önemli bir idari ve askeri merkezdi.⁶⁰ Yolun Samosata'ya kadar uzatılmasıyla Elegeia (=İlica-

⁵⁶ Plin. nat. VI.4; Strab. XII.3.18: “*Sidene ve Themiskyra bölgesinden Küçük Armenia'ya kadar uzanarak, Pontos'un doğu tarafını meydana getiren Paryadros dağı da vardır...*”. Magie, 1950: 177; Mitford, 2000: 128; Mitford, 2018: 348; Emir, 2012: 10.

⁵⁷ Strab. XI.7.3; Plin. nat. VI.12; Çiğdem, 2007: 137, 143; Özsait, 2000: 38; Emir, 2012: 16-7; Arslan, 2005: 78; Bryer-Winfield, 1985: 92; Doğancı, 2018: 688; Ünsal, 2006: 137.

⁵⁸ Domitius Corbulo'nun Parthlar üzerine yaptığı sefer sırasında Melitene'den yola çıkıp Satala üzerinden Armenia'ya girmesi burasının askeri açıdan önemine işaret eder (Çiğdem, 2011: 99). Rhenus (=Ren) Nehri *limes*'lerindeki lejyonlar deniz yoluyla Trapezus'a getirilmiş, buradan da Satala, Melitene, Samosata ve Zeugma'ya sevk edilmiştir (Arslan, 2005: 51-2; Köse, 2017: 12; Çiğdem, 2007: 144; Mitford, 2018: 87; Emir, 2012: 25; Bryer-Winfield, 1985: 180; Talbert, 1985: 171; Çiğdem, 2011: 100; Doğancı, 2018: 690; Olshausen-Savvidis, 2009: 866; Yıldırım, 2012: 96).

⁵⁹ Samosata günümüzde tamamen Atatürk Barajı suları altında kalmıştır. Böylece Roma dönemini aydınlatacak birçok kalıntı baraj suları altında yok olmuştur (Lightfoot, 1993: 122).

⁶⁰ Verimli topraklara sahip olan Samosata, korunaklı konumuyla eskiden kraliyet merkeziyken şimdi (Strabon zamanında, MS 1. yy) Roma eyaleti haline gelmiştir (Strab. XVI.2.3). İmparator Hadrianus Dönemi'nde (MS 117-138) *XVI Flavia Firma* lejyonu kalıcı olarak Samosata'ya konuşlandırılmış ve böylece kentin askeri konumu güçlendirilmiştir (Mitford, 2018: 84; Campbell, 1999: 842).

Erzurum), Fırat ve Dicle vadileri ile Güneydoğu Anadolu, Kuzey Suriye ve Mezopotamya'yı Trapezus'a bağlayan bir kara yolu güzergâhı ortaya çıkmıştır.⁶¹ Her ne kadar askeri amaçlarla yapılmış olsa da iç bölgelerde üretilen ürünlerin Trapezus Limanı'na ulaştırılmasında da kullanılmış olmalıdır. İmparator Traianus, Parth Seferi kapsamında MS 114 yılında Asia Minor-Kilikia-Samosata-Melitene-Sipikor Geçidi (2250 m) güzergâhını takip ederek Roma'nın bölgedeki önemli askeri üstlerinden biri olan ve *Legio XV Apolloniaris*'in konuşlandığı Satala'ya gelmiştir.⁶² İmparator Hadrianus (MS 117-138), Parth cephesine asker ve mühimmat sevkiyatını güvence altına almak amacıyla Trapezus'ta tam teşekküllü bir liman inşa ettirmiştir.⁶³ Daha sonraki süreçte Trapezus'un ticari bir üs durumuna gelmesinde doğu cephesine yakın olan stratejik konumunun rolü yadsınamaz. Hadrianus'un Trapezus'u Euphrates *limes*lerine bağlayan yolları onartması da yine askeri sevkiyatlarla ilgili olmalıdır.⁶⁴

3.1 Trapezus-Satala Kara Yolu

Roma Dönemi kara yolu güzergâhları hakkındaki en önemli kaynaklarımızdan biri olan *Tabula Peutingeriana*'ya göre Trapezus'tan iç bölgelere doğru Pyxites (=Değirmendere) Irmağı'nın oluşturduğu vadiyi takip eden kara yolu aşağı yukarı günümüzdeki Gümüşhane-Trabzon kara yolunu takip ederek Ad Vinesimum / Magnana'ya (=Maçka) ulaştıktan sonra burada iki kola ayrılıyordu. Magnana'da, Trapezus-Argyropolis (=Gümüşhane) yolundan ayrılarak hafif şekilde güneydoğuya kıvrılarak Coşandere Vadisi'ni takip eden birinci yol Gizenenica (=Hortokop)⁶⁵, Bylae⁶⁶ (=Kolathanları), Frigidarium

⁶¹ *Tab. Peut.*, Segm. X; Çiğdem, 2007: 145; Mitford, 2018: 84; Doğancı, 2018: 690; Çiğdem-Emir, 2016: 228; Öksüz, 2005: 16; Özsait, 2000: 41.

⁶² *Not. Dig.*, Or. XXXVIII, 13: “*Praefectus legionis quintaedecimae Apollinaris, Satala.*”; *Itin. Ant.*, 183.5: “*Satala leg. XV Apollinans m.p. XXVI*”; Bryer-Winfield, 1985: 181; Campbell, 1999: 842; Mitford, 1997: Çiğdem, 2011: 101; Speidel, 2009: 595,601; Cumont-Cumont, 1906: 341-2; Magie, 1950: 607; Melitene-Samasota arasındaki güzergâh için bkz. Mitford, 1998: 260-8; Lightfoot, 1993: 123; Şahin, 2018: 14, 16.

⁶³ *Arr. periplus*, XVI.6; Speidel, 2009: 602; Bryer-Winfield, 1985: 180; Özsait, 2000: 41; Öksüz, 2005: 19; Kaya, 2017: 86.

⁶⁴ *Arr. periplus* XVI.6: “*Hermonassa'dan Trapezous'a 60 stadia bulunur. Burada siz, bir liman inşa ediyorsunuz; zira eskiden sadece yaz ayları boyunca burada demirmek mümkündü...*”; Wilson, 1960: 254; Köse, 2017: 12; Emir, 2012: 25; Bryer-Winfield, 1985: 180; Çiğdem, 2007: 145; Özsait, 2000: 41; Doğancı, 2018: 690.

⁶⁵ Hortokop Kalesi'nin planı ve kalenin güneyine doğru devam eden Roma yolu kalıntıları için bkz. Crow-Bryer, 1997: 283-4.

⁶⁶ Bylae (=Kolathanları), Trapezus'u iç bölgelere bağlayan kara yolu güzergâhındaki Paryadres Dağları üzerinde, yaklaşık 2450 m. rakımlı bir geçiş noktasıydı (Miller, 1916: 681; Ahlfeldt, 2015-2017 (Erişim Tarihi: 12.12.2018).

(=Anzarya Hanları) üzerinden Patara'ya (=Madenhanları) ulaştıktan sonra tekrar güneye yönelenerek Medocina / Medocia (=Şon Kale) ve Solonenica'yı (=Leri?) geçip Longini Fossatum / Bourgousnoes (=Bağdat Köprüsü) yakınlarında Zigana Geçidi üzerinden gelen diğer kara yoluyla birleşiyordu.⁶⁷ Ad Vincessimum / Magnana'dan (=Maçka) güneybatıya doğru devam eden kol ise 2030 m rakımlı Zigana Geçidi'ni⁶⁸ aşp, güneydoğu istikametinde bir yay çizerek Thia⁶⁹ (Beşkilise=Mescitli) üzerinden Sedisca / Solonenica'ya (=Tekke) ulaşıyordu. Longini Fossatum / Bourgousnoes (=Bağdat Köprüsü) yakınlarında Gizenenica (=Hortokop) üzerinden gelen diğer kara yoluyla birleşiyordu.⁷⁰ Başka bir ifadeyle bu yol Zigana-Torul-Harşit Vadisi-Gümüşhane rotasını takip ediyordu. İki kol birleştikten sonra güneye doğru Yurtlar Dere ve Domana (=Köse ?) üzerinden Roma'nın Euphrates üzerindeki önemli askeri merkezlerinden biri olan Satala'ya⁷¹ (=Sadak) ulaşıyordu.⁷² Trapezus-Satala arası kuş uçuşu yaklaşık 71 *milia passum* (ca. 105 km) olmakla birlikte dağlık arazi nedeniyle kara yoluyla uzaklık 124 *milia passum*'u (ca. 183 km) bulur.⁷³ Ptolemaios'a göre Satala, Trapezus'un 60 *milia passum* (ca. 88 km) güneyinde yer alıyordu.⁷⁴ Ptolemaios'un verdiği uzaklık kuş uçuşu mesafe olmalıdır.

Itinerarium Antonini ve *Tabula Peutingeriana*'da Trapezus-Satala güzergâhı üzerindeki duraklama yerleri farklılıklar gösterir. *Itinerarium*

⁶⁷ Miller, 1916: 681; Ahlfeldt, 2015-2017 (Erişim Tarihi: 14.11.2018); French, 2016: 28; Talbert, 1985: 161-2; Crow-Bryer, 1997: 284-5.

⁶⁸ *Tab. Peut.*, Segm. X.3; French, 2016: 27; Mitford, 2000: 128).

⁶⁹ Thia (=Beşkilise, Mescitli), Gümüşhane'nin 8 km batısında yer alır (Talbert, 2000: 1237, Map87 E4; Bryer-Winfield, 1985: 51-52).

⁷⁰ Hortokop Kale, Trapezus'un 25 km güneyinde Trapezus-Satala kara yolunun Zigana Geçidi mevkiinde, Değirmendere Vadisi'ndeki Ortaköy'de yer alır (Kaya, 2017: 85; Crow-Bryer, 1997: 286).

⁷¹ Stratejik bir noktada yer alan Satala, Euphrates'in Roma'nın doğudaki doğal sınırı olarak kabul edildiği Augustus Dönemi'nden (MÖ 27-MS 14) itibaren Euphrates *limes*'lerini korumak amacıyla ileri bir karakol merkezi olarak ön plana çıkmıştır. Bölgede konuşlanacak askeri birlikler deniz yoluyla Trapezus'a, buradan da sahili iç bölgelere bağlayan kara yolu üzerinden Satala, Melitene ve Samasota vb. gibi stratejik noktalara sevk edilmiştir. Bu bölgede konuşlu Roma lejyonları için bkz. *Notitia Dignitatum* (ed. O. Seeck); Kaya, 2005: 88-97; Yarlığaş, 2016: 127-158; Şenocak, 2014; Uzunoğlu, 2012: 93-127; Yıldırım, 2013: 167-182.

⁷² Miller, 1916: 681; Talbert, 1985: 161-2; French, 2016: 28; Ramsay, 1960: 56; Bryer-Winfield, 1985: 16; Ahlfeldt, 2015-2017 (Erişim Tarihi: 15.11.2018). Trapezus-Satala arasındaki antik kara yolu üzerinde bulunan miltaşları güzergah hakkında önemli ipuçları verir (French, 2012: 260, nr. 152 (Elmelik-Kelkit); nr. 153 (Sadak-Kelkit); nr. 154 (Tütenli-Kelkit)).

⁷³ Bryer-Winfield, 1985: 180; Miller, 1916: 681-2; Mitford, 2018: 348.

⁷⁴ Ptol. *geogr.* I.15.9.

Antonini'ye göre toplam uzunluğu 135 *milia passum* (ca. 200 km) olan Trapezus-Satala güzergâhındaki duraklama yerleri ve mesafeler şöyledir⁷⁵:

Tablo 2

Itinerarium Antonini'de Trapezus-Satala Güzergahı Üzerindeki Duraklama Noktaları ve Uzaklıklar

Yol Üzerindeki Duraklama Noktaları	Uzaklıklar
Trapezus (=Trabzon)	XX <i>milia passum</i>
Ad Vicensimum (=Maçka)	XXXII <i>milia passum</i>
Zigana (=Zigana)	XXIV <i>milia passum</i>
Thia (=Beşkilise, Mescitli)	XVII <i>milia passum</i>
Sedisca (=Tekke)	XXIII <i>milia passum</i>
Domana (=Köse ?)	XVIII <i>milia passum</i>
Satala (=Sadak)	

Tabula Peutingeriana'da ise yol üzerindeki istasyonların sayısı daha fazladır⁷⁶:

Tablo 3

Tabula Peutingeriana'da Trapezus-Satala Güzergahı Üzerindeki Duraklama Noktaları ve Uzaklıklar

Yol Üzerindeki Duraklama Noktaları	Uzaklıklar
Trapezus (=Trabzon)	XX <i>milia passum</i>
Magnana (=Hortokop yada Maçka)	X <i>milia passum</i>
Gizenenica (=Meşciçi)	XVIII <i>milia passum</i>
Bylae (=Kolathanları)	VI <i>milia passum</i>
Frigdarium (=Anzaryahanları)	VIII <i>milia passum</i>
Patara (=Maden)	XIII <i>milia passum</i>
Medocia (=Şon Kale yada Ağyarlar)	XII <i>milia passum</i>
Saloneninca (= Murathanoğulları yada Leri?)	XVIII <i>milia passum</i>
Domana (=Köse ?)	XVIII <i>milia passum</i>
Satala	

Trapezus-Satala arasındaki kara yolu, hem askeri hem de ticari amaçlarla kullanılmıştır. Yol üzerindeki Paryadres Dağları (=Kuzeydoğu Anadolu Sıradağları-Soğanlı, Kaçkar ve Rize Dağları) gemi ve mobilya yapımında kullanılan meşe, çam, köknar, kayın vb. gibi ağaçlarla kaplıydı. Bu ormanlardan zift ve katran elde ediliyor ve dağların eteklerinde bağıcılık ve arıcılık

⁷⁵ *Itin. Ant.*, 216.4-6; 217.1-4; Ahlfeldt, 2015-2017 (Erişim Tarihi: 08.11.2018).

⁷⁶ *Tab. Peut.*, Segm. X.2-5; Miller, 1916: 681; Mitford, 2000: 131; Cumont-Cumont, 1906: 354-5; Mitford, 2018: 349; Bryer-Winfield, 1985: 12.

yapılıyordu.⁷⁷ Paryadres Dağları bakır, alumen⁷⁸ (=şap), demir, gümüş madenleri açısından oldukça zengindi. Bu dağlar üzerinde antik kaynaklarda da sık sık değinilen 9, Gümüşhane civarında ise 14 maden yatağı kalıntıları bulunmuştur.⁷⁹

3.2 Satala-Melitene Kara Yolu

Antik Roma yolunun Satala-Melitene arasındaki güzergâhı genel olarak Euphrates'i takip eder.⁸⁰ Euphrates, Roma İmparatorluk Dönemi boyunca önce Parthlarla (MÖ 247-MS 224) ardından da Sasanilerle (MS 224-651) doğal sınır olarak kabul edildiğinden yol boyunca ırmağın batı kıyısında belirli aralıklarla Roma kaleleri ve gözetleme noktaları bulunuyordu.⁸¹

Itinerarium Antonini'de Satala-Melitene kara yolu üzerindeki duraklama noktaları ve uzaklıklar şöyledir:⁸²

Tablo 4

Itinerarium Antonini'de Satala-Melitene Güzergahı Duraklama Noktaları ve Uzaklıklar

Yol Üzerindeki Duraklama Noktaları	Uzaklıklar
Satala	XVII milia passum
Suisa	XXVIII milia passum
Arauracos (=Melikşerif)	XXIII milia passum
Carsagis (=Cengerli)	XXVIII milia passum
Sinervas	XXVIII milia passum
Analiba (=Armudan yada Hasanova?)	XVI milia passum
Zimara (=Pingan, Adatepe Köyü-Divriği)	XVI milia passum
Teucila (=Ortaköy?-Divriği)	XXVIII milia passum
Sabus (=Çit Harabe)	XVI milia passum
Dascusa (=Ağın-Elazığ)	XXXII milia passum
Chiaca	XVIII milia passum
Melitene	

⁷⁷ Ksen. *Anab.* IV.8.19-20; Theophr. *hist. plant.* IV.5. 1-6; Strab. XII.3.18; Plin. *nat.* XXI.45.77; Olshausen-Savvidis, 2009: 865-6; Kınacı, 2015: 199; Cumont–Cumont, 1906: 237-8; Magie, 1950: 179; Emir, 2012: 10.

⁷⁸ Antik Çağ'da oldukça geniş bir kullanım alanı olan *alumen* için bkz. Plin. *nat.* XXXV.52: "... gignitur autem in Hispania, Aegypto, Armenia, Macedonia, Ponto, Africa, insulis Sardinia, Melo, Lipara..."

⁷⁹ Strab. XII.3.19; Demir, 2009: 69-70; Çiğdem, 2007: 137; Köse, 2017: 11; Magie, 1950: 179; Doğancı, 2018: 689; Çiğdem-Emir, 2016: 231; Olshausen-Savvidis, 2009: 866; Leaf, 1916: 2; Cumont–Cumont, 1906: 239, 297; Kınacı, 2015: 188, 191; Anderson, 1903: 100.

⁸⁰ *Tab. Peut.*, Segm. X.5-XI.1-2; Talbert, 1985: 161-2; Miller, 1916: 681; French, 2016: 25, 27.

⁸¹ Procopius'a (*Aed.* III.7.4) göre: "...Pers sınırındaki her şehir düzgün ve güvenli olmalıydı..."

⁸² *Itin. Ant.*, 207.9-209.5.

Antik Çağ'da Pontos Sahil Kentlerini İç Bölgelere Bağlayan Kara Yolları

Harita 2. Roma Dönemi'nde Trapezus-Melitene-Samosata Kara Yolu⁸³

Harita 3. Günümüz Trabzon-Malatya-Adıyaman Kara Yolu

Satala'dan sonra güneye doğru Euphrates'i takip eden kara yolu; Analiba⁸⁴, Zimara, Arege?, Teucila, Dascusa gibi kale veya gözetleme noktaları üzerinden *Legio XII Fulminata*'nın konuşlandığı Melitene'ye ulaşıyordu.⁸⁵ Satala-Melitene

⁸³ *Tab. Peut.*, Segm. X.2-5; Talbert, 1985: 161-2; French, 2016: 13; Mitford, 2000: 128.

⁸⁴ *Notitia Dignitatum*'a göre (Or. XXXVIII, 28) burada küçük bir Roma birliği bulunuyordu: "*Cohors quarta Rateorum, Analiba*"; Ayrıca bkz. *Itin. Ant.*, 208.4; *Tab. Peut.*, Segm. XI.1; Şahin, 2018: 29.

⁸⁵ Melitene, Roma'nın Euphrates *limes*'lerindeki önemli askeri noktalarından biriydi. Domitius Corbulo'nun MS 56 yılında Parth Seferi için karargâhını burada kurması kentin askeri önemini

arasındaki kara yolu hem işlek bir ticaret yolu olması, hem de Roma'nın Doğu sınırını oluşturması nedeniyle, bu güzergâh üzerinde güvenlik en üst seviyedeydi.

3.3 Melitene-Samasota Güzergâhı

Satala üzerinden gelen antik Roma kara yolu Melitene'de iki kola ayrılıyordu. Doğu istikametinde devam eden birinci kol Euphrates'e ulaşınca güneye yönelip, nehir vadisini takip ederek sırasıyla Samasota ve Zeugma'ya ulaşıyordu.⁸⁶ *Itinerarium Antonini*'de Melitene-Samosta arası toplam 91 *milia passum* (ca. 135 km) olarak verilirken yol üzerindeki duraklama noktaları şöyle sıralanmıştır:⁸⁷

Tablo 5

Itinerarium Antonini'de Melitene-Samasota Güzergâhı

Yol Üzerindeki Duraklama Noktaları	Uzakhklar
Samasota (=Samsat)	XXIII <i>milia passum</i>
Perre (=Pirun)	XXVII <i>milia passum</i>
Lacotena (=Derik Kale)	XXVIII <i>milia passum</i>
Miasena (=Tahniç)	XII <i>milia passum</i>
Melitene (=Malatya)	

Zeugma, aynı zamanda Mezopotamya ve İran'dan gelip Antiokheia üzerinden Doğu Akdeniz limanlarına ve Hacı Yolu bağlantısıyla Anadolu'nun içlerine kadar uzanan, dini-ticari kara yoluna bağlanan bir noktada, Euphrates'in batı kıyısında yer alıyordu.⁸⁸ Samasota'dan sonra güneye doğru devam eden kara yolu, Palmyra, Damascus, Basra ve hatta Kahire'ye kadar ulaşan kollara ayrılıyordu.⁸⁹

gösterir (*Not. Dig.*, Or. XXXVIII, 14: "*Praefectus legionis duodecimae fulminatae, Melitena.*"; Speidel, 2009: 596, 601; Mitford, 1997: 141; Çiğdem, 2011: 99; *Tab. Peut.*, Segm. XI.2; Miller, 1916: 681-2; French, 2016: 13,25,28). Antik yolun Satala-Melitene arasındaki güzergâhı üzerinde birçok miltaşı bulunmuştur (CIL III 6893; CIL III 13642; Hächler, 2019: 613, nr. 285 (Malatya yakınlarında); French, 2012: nr. 155-6 (Bahçebaşı, Malatya); Ramsay, 1960: 47, 56; Talbert, 1985: 162.

⁸⁶ Miller, 1916: 681-2; Talbert, 1985: 162; Ramsay, 1960: 56.

⁸⁷ *Itin. Ant.*, 215.7-11.

⁸⁸ I. Seleukos Nikator (MÖ 312-281) tarafından Doğu'dan gelen kara yollarının geçiş noktası üzerindeki stratejik bir noktada kurulan Zeugma (=geçit yeri, köprü), konumun avantajıyla kısa sürede zenginleşmiştir. Seleukos Krallığı'nın zayıflamasından sonra sırasıyla Kommagene Krallığı ve Roma İmparatorluğu'nun egemenliği altına giren kent bu dönemde altın çağını yaşamıştır (Yıldırım, 2012: 95).

⁸⁹ Talbert, 1985: 162; Miller, 1916: 680; Yıldırım, 2012: 97; Ahlfeldt, 2015-2017 (Erişim Tarihi 13.12.2018).

3.4 Melitene-Antiokheia Güzergâhı

Melitene'den batıya doğru yönelen ikinci kol güneye doğru kavis yaparak Arabissos, Kokousos, Flaviopolis ve Anazarbus üzerinden Constantinopolis-Ankyra-Antiokheia-Jerusalem güzergahını takip eden Hacı Yolu'na bağlanıyordu.⁹⁰ *Itinerarium Antonini*'de Melitene-Kokousos arası uzaklık toplam 153 *milia passum* (ca. 226 km) olarak verilir.⁹¹

Tablo 6

Itinerarium Antonini'de Melitene-Samasota Güzergahı

Yol Üzerindeki Duraklama Noktaları	Uzakhklar
Melitene	XXVIII <i>milia passum</i>
Arcas (=Akçadağ)	XXII <i>milia passum</i>
Dandexena?	XXIV <i>milia passum</i>
Asdara yada Osdara (=Demircilik?)	XXVIII <i>milia passum</i>
Arabissos (=Afşin)	XXII <i>milia passum</i>
Ptandari?	XXVII <i>milia passum</i>
Kokousos (=Göksun)	

Neticede, Trapezus'tan başlayıp Satala ve Melitene üzerinden Kuzey Suriye, Mezopotamya, Levant ve Mısır'a ulaşan bu güzergahın Anadolu'yu Ortadoğu'ya bağlayan önemli bir kara yolu olduğunu söyleyebiliriz. Trapezus-Zeugma arasındaki kara yolu, Euphrates üzerindeki Roma askeri noktalarını birbirine bağlamış ve doğu sınırında kesintisiz bir savunma hattı oluşturarak ticaret yollarını güvence altına almıştır.⁹²

4. Trapezus-Tripolis-Argyropolis Kara Yolu

Trapezus'u iç bölgelere bağlayan ikinci kara yolu Tripolis (=Tirebolu) üzerinden geçiyordu.⁹³ Trapezus'tan Tripolis'e kadar sahilden devam eden kara yolu Tripolis'te Harşit Çayı⁹⁴ vadisini takip ederek iç bölgelerdeki Doğakent, Kürtül, Torul ve Argyropolis'e (=Gümüşhane) kadar uzanıyordu. Harşit vadisi, kuzeyde Pontus Eukseinos, güneyde Bayburt, doğuda Trapezus, batıda Giresun Dağları ve Kalkanlı Dağlarıyla çevrilmiştir.⁹⁵ Engebeli bir yapıya sahip olan vadi

⁹⁰ *Tab. Peut.*, Segm. X.4-5; Ahlfeldt, 2015-2017 (Erişim Tarihi 08.12.2018); *Itin. Ant.*, 210.11-211.1-4; Ramsay, 1960: 302.

⁹¹ *Itin. Ant.*, 214.11-13; 215.1-6.

⁹² Miller, 1916: 681; Şahin, 2018: 15; Yıldırım, 2012: 96 vd.

⁹³ Talbert, 2000: 1237, Map87 D4; Bryer-Winfield, 1985: 138-42.

⁹⁴ Kaynağını Gümüşhane'den alan Harşit Çayı; Torul, Kürtün, Harşit (=Doğakent) yerleşimlerden geçerek Karadeniz sahilindeki Tirebolu'da denize dökülür.

⁹⁵ Pekşen, 2017: 30.

eski çağlardan itibaren iç bölgeleri Karadeniz sahiline bağlayan doğal bir geçit olarak kullanılmıştır. Günümüzde de Harşit (=Doğankent) ilçesine Tirebolu-Torul arasındaki kara yolu ile ulaşım sağlanmaktadır. Harşit sahildeki Tirebolu'ya 30 km, Giresun'a 79 km, Gümüşhane'ye 83 km ve Trabzon'a 115 km uzaklıktadır.

SONUÇ

Pontos Bölgesi'ndeki kara yolu ulaşımının Romalıların bölgeyi ele geçirdiği MÖ 64 yılına kadar çok yetersiz olduğu görülür. Hem arkeolojik veriler hem de Onbinlerin Dönüşü sırasında Pontos'tan geçen Ksenophon'un verdiği bilgiler bölgede yolculuk yapmanın çok tehlikeli ve riskli olduğunu gözler önüne serer. Pontos Eukseinos'a paralel olarak uzanan geçit vermez yüksek sıradağlar, iç bölgelerle sahil kentlerini birbirinden ayırmıştı. Ulaşım, az sayıdaki doğal geçit ve nehir vadilerinden sağlanıyordu. Ancak bu doğal geçitler ve nehir vadileri vahşi kabileler tarafından kontrol edildiği için, kara yoluyla seyahat etmek hem meşakkatli hem de yerel kabilelerin saldırı tehdidi nedeniyle çok riskliydi. Özellikle de ticari geçişler için çok da uygun değillerdi. Ayrıca sert ve yağışlı kış mevsiminde bu geçitler de kapalı oluyordu. Romalıların Pontos'u ele geçirmesinden sonra bölgenin kaderi de değişmiş ve bölgedeki kara yolları önem kazanmıştır. Roma'nın emperyalist politikaları paralelinde, özellikle tekerlekli araçların seyahat edebileceği geniş yolların yapılmasıyla bölgedeki askeri hareketlilik artmış, ticaret gelişmiştir. Ele geçirdiği tüm bölgelerden vergi alan Roma, özellikle aynı olarak aldığı vergilerin taşınması ve bu bölgeleri elde tutabilmek için gerekli askeri birliklerin ve lojistik malzemelerin sevk edilmesi noktasında kara yollarına ihtiyaç duymuştur. Bu bağlamda Trapezus Limanı, Doğu'ya gönderilen askeri birliklerin toplandığı ilk durak noktası olarak ön plana çıkar. Pompeius bölgeyi ele geçirdiğinde ilk iş olarak yolları onartmış, yenilerini yaptırmış ve bu yollar üzerinde yeni kentler kurmuştur. Ancak, 'Pontos'taki yolların hepsi Romalı General Pompeius tarafından yaptırılmıştır' ifadesi çok iddialı bir sav olur ve çok da kabul edilebilir değildir. Pompeius, kendisinden önce var olan ancak savaşlar, güvenlik, ekonomik vb. nedenlerle atıl kalmış olan yolları canlandırmış, bazı bölgelerde bunlara yenilerini eklemiştir. Bölgenin MÖ 64 yılında Roma'nın eline geçmesi güvenliği arttırmış, daha önce sahildeki Hellen kolonileri genellikle deniz yolunu kullanırken, güvenliğin artmasıyla birlikte iç bölgelere ulaşan kara yollarına da yönelmişlerdir.

Çalışmamızda Pontos sahil kentlerini iç bölgeleri bağlayan ikisi ticari, bir tanesi askeri-ticari olmak üzere toplam üç adet güzergah tespit edilmiştir:

Antik Çağ'da Pontos Sahil Kentlerini İç Bölgelere Bağlayan Kara Yolları

a.) Amios'tan başlayıp Amaseia, Zela ve Sebastopolis üzerinden Kaesareia ve Antiokheia'ya ulaşan kara yolu (ticari)

b.) Polemonium'dan başlayıp Neokaesareia ve Komana Pontika üzerinden Sebasteia'ya ulaşan kara yolu (ticari)

c.) Trapezus-Satala-Melitene-Samosata-Zeugma kara yolu (askeri-ticari)

Romalıların bölgedeki inşa faaliyetlerinin (yol ve kent) nedenlerinden ilki ekonomik ve ticari kaygılardı. Özellikle, Pontos sahil kentlerinden Amisos ve Polemonion'u iç bölgelere bağlayan kara yolları daha çok ticari amaçlara hizmet etmiştir. Sahildeki liman kentlerinin hammadde kaynaklarına erişimini sağlayan bu kuzey-güney güzergâhları, bölgede güvenliğin sağlanmasıyla önem kazanmaya başlamıştır. Pontos'un iç kesimlerinden ve Kappadokia'dan elde edilen gümüş, demir, bakır vb. madenler Akdeniz ve Ege pazarlarına bu yollar sayesinde ulaştırılmıştır. Bu durum hem sahildeki liman kentlerinin hem de madenlerin çıkarıldığı iç bölgelerin ekonomik olarak kalkınmalarına ve gelişmelerine katkıda bulunmuştur.

Trapezus'u Satala, Melitene, Samosata ve Zeugma'ya bağlayan kara yolu ise daha çok askeri amaçlarla kullanılmıştır. Roma'nın Pontos'taki kara yolu ulaşımına önem vermesinin en önemli nedeni Doğu sınırını koruma altına almak için uyguladığı askeri politikalarıdır. Pontos'un ele geçirmesinden sonra Doğu sınırında güvenlik sorunlarının ortaya çıkması üzerine, Trapezus-Satala-Melitene-Samosata-Zeugma güzergâhı öncelikli olarak askeri amaçlarla oluşturulmuştur. Yol üzerinde belli aralıklarla konumlandırılan gözetleme kuleleri ve kaleler gibi güvenlik noktaları, yolun öncelikli olarak askeri gayelerle kullanıldığını gösterir. Nitekim Parth'larla olan mücadeleler sırasında Avrupa'daki eyaletlerde konuşlu olan bazı lejyonlar Pontos Eukseinos üzerinden denizyoluyla Trapezus Limanı'na getirilmiş, buradan da Euphrates'e paralel bir rota izleyen Satala-Zeugma kara yoluyla Doğu *limes*lerine sevk edilmiştir. Roma Dönemi'nde Doğu sınırına asker göndermenin en kestirme ve güvenli rotasının Karadeniz-Trabzon-Zeugma rotası olduğunu söyleyebiliriz. Günümüzdeki yüzey araştırmaları ve arkeolojik kazılar sonucunda tespit edilen antik yol kalıntıları, miltaşları, gözetleme noktaları vb. buluntular, yolun varlığını kesin olarak kanıtlamaktadır. Zaman zaman kullanılan Bithynia-Ankyra-Kaesareia güzergâhı güvenli olmakla birlikte, yolun bazı bölümleri tekerlekli araçlar için uygun değildi.

KAYNAKÇA / REFERENCES

Antik Kaynaklar

- Amm. Marc. (=Ammianus Marcellinus, *Rerum Gestarum Libri*). Kullanılan Metin ve Çeviri: *Ammianus Marcellinus*, English trans. by J.C. Rolfe, Loeb Classical Library, London 2000.
- App. *Mithr.* (=Appianus, *Mithridateios*). Kullanılan Metin ve Çeviri: *Appian's Roman History*, English trans. by H. White, Loeb Classical Library, London & Cambridge 1955.
- Arr. *periplus* (=Arrianus, *Periplus Ponti Euxini*). Kullanılan Metin ve Çeviri: *Arrianus'un Karadeniz Seyahati / Arriani Periplus Ponti Euxini*, çev. Murat Arslan, İstanbul 2005.
- Caes. *Bell Alex.* (=Caesar, *De bello Alexandrino*). Kullanılan Metin ve Çeviri: *Alexandrian, African and Spanish Wars*, with an English trans. by A.G. Way, Loeb Classical Library, London & Cambridge 1955.
- Diod. (=Diodorus Siculus, *Bibliothēke Historikē*). Kullanılan Metin ve Çeviri: *Diodorus of Sicily*, English translation by R.M. Geer, Loeb Classical Library, London & New York 1947.
- Hdt. (=Herodotos, *Historiae*). Kullanılan Metin ve Çeviri: *Herodot Tarihi*, çev. M. Ökmen, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 1991.
- Itin. *Ant.* (*Itinerarium Antonini*). Kullanılan Metin ve Çeviri: *Itinerarium Antonini Augusti et Hierosolymitanum*, ed. by G. Parthey-M. Pinder, Impensis Friderici Nicolai, Berolini 1948.
- Ksen. *Anab.* (=Ksenophon, *Anabasis*). Kullanılan Metin ve Çeviri: Ksenophon, *Anabasis (Onbinlerin Dönüşü)*, çev. Oğuz Yargılaş, Kabalcı Yayınları, İstanbul 2011.
- Not. *Dig.* (=Notitia Dignitatum). Kullanılan Metin ve Çeviri: *Notitia Dignitatum Accedunt Notitia Urbis Constantinopolitanae et Laterculi Provinciarum*, ed. by Otto Seeck, Berolini 1876.
- Plin. *nat.* (=G. Plinius Secundus, *Naturalis Historia*). Kullanılan Metin ve Çeviri: Pliny, *Natural History*, English trans. by H.R. Rackham-W.H.S. Jones-D.E. Eichholz, Loeb Classical Library, London 1938-1971.
- Plut. *Luc.* (=Plutarkhos, *Lucullus*). Kullanılan Metin ve Çeviri: *Plutarch's Lives*, English trans. by B. Perrin, Loeb Classical Library, London & New York 1959.

- Proc. *Aed.* (=Procopius, *De Aedificiis*). Kullanılan Metin ve Çeviri: Procopius, *On Buildings*, trans. by H.B. Dewing-Glanville Downey, Loeb Classical Library, Cambridge 1940.
- Ptol. *geogr.* (=Claudios Ptolemaios, *Geographika Hyphegegis*). Kullanılan Metin ve Çeviri: *Claudii Ptolemaei Geographia*, ed. and trans. by C. Müller, 2 vols, Paris 1883, 1901.
- Ptol. *geogr.* (=Claudios Ptolemaios, *Geographika*). Kullanılan Metin ve Çeviri: *Ptolemy's Geography*, trans. by J. Lennart Berggren and Alexander Jones, Princeton University Press, Princeton & New York 2000.
- Strab. (=Strabon, *Geographika*). Strabon, *Geographika (The Geography of Strabon)*, Kullanılan Metin ve Çeviri: English trans. by H.L. Jones, Loeb Classical Library, London & New York 1957.
- Tab. *Peut.* (=Tabula Peutingeriana). Kullanılan Metin ve Çeviri: *Peutingersche Tafel*, ed. by Konrad Miller, Stuttgart 1962.
- Tab. *Peut.* (=Tabula Peutingeriana). Kullanılan Metin ve Çeviri: *Tabula Peutingeriana: Codex Vindobonensis 324*, ed. by E. Weber, Graz 1976.
- Theophr. *hist. plant.* (=Theophrastos, *Historia Plantarum*). Kullanılan Metin ve Çeviri: Theophrastus, *Enquiry into Plants*, ed. by A. Hort, Cambridge 1968.

Modern Kaynaklar

- Ahlfeldt, J. (2015-2017). *Digital Atlas of the Roman Empire*. Lund University, <http://dare.ht.lu.se/places/21165.html>, 07.11.2018.
- Anderson, J.G. (1903). *Studia Pontica I: A Journey of Exploration in Pontus*. Bruxelles.
- Anderson, J.G., Cumont, F., Gregoire, H. (1910). *Studia Pontica III: Receueil des inscriptions grecques et latines de Pont et de l'Arménie*. Bruxelles.
- Arslan, M. (2005). *Arrianus'un Karadeniz Seyahati/Arriani Periplus Ponti Euxini*. Odin yayıncılık.
- Arslan, M. (2007). *Roma'nın Büyük Düşmanı Mithradates VI Eupator*. Odin yayıncılık.
- Bekker-Nielsen, T. & Czichon, R. (2015). Ancient Roads and Bridges of the Vezirköprü District. K. Winther-Jacobsen & L. Summerer (Ed.),

Landscape Dynamics and Settlement Patterns in Northern Anatolia in the Roman and Byzantine Period, 295-305

- Broughton, T.R.S. & Mitchell, S. (1999). Pontus. S. Hornblower & A. Spawforth (Ed.), *The Oxford Classical Dictionary*, 1220. Oxford university press.
- Bryer, A. & Winfield, D. (1985). *The Byzantine Monuments and Historical Topography the Pontos*. Dumbarton Oaks Studies.
- Campbell, J.B. (1999). Legion. S. Hornblower & A. Spawforth (Ed.), *The Oxford Classical Dictionary*, 839-842, Oxford University Press.
- Charlesworth, M.P. (1924). *Trade-routes and Commerce of the Roman Empire*. Cambridge University Press.
- Crow, J. & Bryer, A. (1997). Survey in Trabzon and Gümüşhane Vilayets, Turkey, 1992-4. *Dumbarton Oaks Papers*, 51, 283-289.
- Cumont, F. & Cumont, E. (1906). *Studia Pontica II: Voyage d'exploration archéologique dans le Pont et la Petite Arménie*.
- Çiğdem, S. (2007). Eskiçağ'da Trabzon limanı: askeri ve ekonomik yönden gelişimi ve doğu-batı ilişkilerindeki rolü. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 10 (2), 133-155.
- Çiğdem, S. (2011). Roma-Parth ilişkilerinde elegeia/erzurum ve çevresi. *Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11 (46), 97-118.
- Çiğdem, S. & Emir, O. (2016). Geç hellenistik dönemde kuzeydoğu anadolu bölgesi'nin stratejik önemi. S. Kılıç ve A.S. Yıldırım (Ed.), *Çayeli'nden Erzurum'a Yrd. Doç. Dr. Cemil Kutlu Armağan Kitabı*, 227-247. Atatürk Üniversitesi Yayınları.
- Demir, M. (2009). Antik dönemde bir doğu karadeniz kavmi: Khalybler. H. Çal ve diğerleri (Ed.), *Giresun ve Uluslararası Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu Bildiriler (09-11 Ekim 2008)*, 67-78.
- Doğancı, K. (2018). Antikçağ'da Karadeniz Bölgesi'ndeki Limanların Bölgenin Ticari ve Ekonomik Hayatına Katkıları. L.G. Gökçek, E. Yıldırım, O. Pekşen (Ed.), *Anadolu'nun Eski Çağlarında İktisadi ve Zirai Hayat*, 673-705. Değişim Yayınları.
- Doğancı, K. & Altın, R. (2018). Strabon'a göre antikçağ'da Amaseia ve çevresi. *Karadeniz Araştırmaları*, XV(58), 1-25.
- Eğilmez, S. (2016). Historical geography of middle black sea (Amisos). *History Research*, 6 (3), 145-152.

- Emir, O. (2012). Eskiçağ'da doğu karadeniz bölgesi'nin jeopolitik önemi. *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 13(13), 9-26.
- French, D.H. (2012). *Roman Roads & Milestones of Asia Minor, 3, Milestones, Fasc. 3.3 Cappadocia*. Electronic Monograph 3. British Institute at Ankara.
- French, D.H. (2016). *Roman Roads & Milestones of Asia Minor: Roads on the Itineraria*, 4.1. Electronic Monograph 9. British Institute at Ankara.
- Hächler, N. (2019). *Kontinuität und Wandel des Senatorenstandes im Zeitalter der Soldatenkaiser. Prosopographische Untersuchungen zu Zusammensetzung, Funktion und Bedeutung des amplissimus ordo zwischen 235-284 n. Chr.* Series: Impact of Empire, Roman Empire c. 200 B.C.-A.D. 476, vol. 33. Brill Academic Publishers.
- Işık, A. (2001). *Antik Kaynaklarda Karadeniz Bölgesi*. TTK Yayınları.
- Kaya, D. (2017). *Roma'nın Anadolu'daki Doğu Sınırı: Karargahlar, Köprüler ve Yol Ağlarının Arkeolojik Açından İncelenmesi*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, İstanbul üniversitesi sosyal bilimler enstitüsü.
- Kaya, M.A. (2005). Roma lejyonerleri ve anadolu. *DTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*, XXII (36), 88-97.
- Kaya, M.A. & Taşdöner-Özcan, K. (2016). Roma İmparatoru Hadrianus ve Anadolu: Geziler, Eyaletler ve Kentler. B. Tamer, E.N. Akdoğan-Arca, N.G. Özdi (Ed.), *Vir Doctus Anatolicus / Studies in Memory of Sencer Şahin*, 494-513. Kabalcı yayınları.
- Kınacı, M. (2015). Antikçağda pontos bölgesi'nin tarihsel coğrafyası. *Cedrus*, III, 181-229.
- Köse, B.A. (2017). Ortaçağda Trabzon limanının tarihsel coğrafyasının siyasal ve ekonomik sonuçları. *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 11 (22), 9-42.
- Leaf, W. (1916). The commerce of Sinop. *Journal of Hellenic Studies*, 36, 1-15.
- Leonard, H. (1948). *Hellen-Latin Eski-Çağ Bilgisi* (Çev. S.Y. Baydur). İstanbul üniversitesi edebiyat fakültesi yayınları.
- Lightfoot, C.S. (1993). Roma İmparatorluğu'nun Doğu Sınırı ve Satala. S. Kıvanç, M. Arslan, S. Mutlu, Ş. Gül (Ed.), *1992 Yılı Anadolu Medeniyetleri Müzesi Konferansları*, 118-128.
- Magie, D. (1950). *Roman Rule in Asia Minor*. Princeton.

- Miller, K. (1916). *Itineraria Romana: Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana*.
- Mitford, T.B. (1997). The Inscriptions of Satala (Armenia Minor). *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik*, 115, 137-167.
- Mitford, T.B. (1998). The Roman Frontier on the Upper Euphrates (Edit. Roger Matthews), *Ancient Anatolia: Fifty years' work by the British Institute of Archaeology at Ankara*, 255-272.
- Mitford, T.B. (2000). Thalatta, Thalatta: Xenophon's View of the Black Sea, *Anatolian Studies*, 50, 127-131.
- Mitford, T.B. (2018). *East of Asia Minor: Rome's Hidden Frontier*. Oxford University press.
- Munro, J.A.R. (1901). Roads in Pontus, Royal and Roman. *The Journal of Hellenic Studies*, 21, 52-66.
- Olshausen, E. (2002a). Amasea. C.F. Salazar & D.E. Orton (Ed.), *Brill's New Pauly Antiquity*, I, 560.
- Olshausen, E. (2002b). Amisus. C.F. Salazar & D.E. Orton (Ed.), *Brill's New Pauly Antiquity*, I, 581-2.
- Olshausen, E. (2007). Polemonium. C.F. Salazar & D.E. Orton (Ed.), *Brill's New Pauly Antiquity*, 11, 461-2).
- Olshausen, E. & Savvidis, K. (2009). Trapezus. C.F. Salazar & D.E. Orton (Ed.), *Brill's New Pauly Antiquity*, 14, 865).
- Öksüz, M. (2005). Kuruluşundan 19. yüzyıla kadar trabzon tarihine kısa bir bakış. *Karadeniz Araştırmaları*, 5, 11-25.
- Özsait, M. (2000). İlkçağ tarihinde Trabzon ve çevresi. *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri (6-8 Kasım 1998)*, 35-45.
- Pekşen, O. (2017). MÖ 15. Yüzyılın Ortalarından Roma Dönemine Kadar Harşit Vadisi ve Çevresinin Siyasal, Ekonomik ve Etnik Yapısı. M. Fatsa ve M. Özmenli (Ed.), *Harşit Vadisi (Tarih-Coğrafya-Kültür)*, 30-38.
- Podossinov, A.V. (2012). Bithynia, Paphlagonia and Pontus on the Tabula Peutingeriana. Gocha R. Tsetskhladze (Ed.), *The Black Sea, Paphlagonia, Pontus and Phrygia in Antiquity*, 203-206. BAR International Series 2432.
- Powell, L. (2018). *Augustus at War: The Struggle for the Pax Augusta*.

- Ramsay, W.M. (1960). *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*. (Çev. M. Pektaş). MEB yayınları.
- Rostovtzeff, M.I. (1941). *The Social and Economic History of the Hellenistic World*. Oxford University press.
- Speidel, M.A. (2009). *Heer und Herrschaft im Römischen Reich der Hohen Kaiserzeit*.
- Summerer, L. (2007). Greeks and natives on the southern Black Sea coast in antiquity. G. Erkut & S. Mitchell (Ed.), *The Black Sea: Past, Present and Future*, 27-36. British Institute of Archaeology.
- Summerer, L. & Kienlin, A. (2013). Pompeiopolis: The Metropolis of Paphlagonia. H. Bru (Ed.), *L'Anatolie des peuples, des cités et des cultures: Ile millénaire av. J.-C.-Ve siècle ap. J.-C. colloque international de Besançon-26-27 novembre 2010*, 115-126.
- Şahin, T. E. (2018). Strabon'un hayaşa bölgesi kentleri; Satala'dan Zımara'ya. *Akra Kültür Sanat ve Edebiyat Dergisi*, 6 (15), 11-39.
- Şenocak, M.B. (2014). *Anadolu'da Roma Lejyonları ve Askeri Birlikleri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Talbert, R.J.A. (1985). *Atlas of Classical History*. Routledge.
- Talbert, R.J.A. (2000). *Barrington Atlas of the Greek and Roman World, with Map-by-Map Directory*.
- Uzunoğlu, H. (2012). Anadolu'da Roma lejyonları. *Eski Çağ Yazıları*, 2, 93-127.
- Ünsal, V. (2006). Doğu Karadeniz'in tarihi coğrafyası. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 8 (2), 129-144.
- Wilson, D.R. (1960). *The Historical Geography of Bithynia, Paphlagonia and Pontus in the Greek and Roman Periods*. Unpublished B. Litt. Thesis. University of Oxford.
- Yargılaş, O. (2016). Legio XV. Apollinaris'in doğu'daki görevleri ve satala'ya konuşlandırıldığı tarih üzerine. *Eskiçağ Yazıları*, 10, 127-158.
- Yıldırım, E. (2012). Antik yazarların eserlerinde Zeugma. *Tarihin Peşinde Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 8, 93-113.

Kamil DOĞANCI

Yıldırım, E. (2013). Roma İmparatorluğu'nun doğu sınırını korumak için fırat nehri boyunca kurulan lejyonlar. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 13 (4), 167-182.

Yılmaz, A. (2006). Samsun Limanı. *Türk Coğrafya Dergisi*, 45, 85-100.