



 <http://dx.doi.org/10.26450/jshsr.1791>

**Citation:** Çoruh Kurt, H. (2020). Batı Anadolu'da kavşak noktası bir kent: Kyzikos. *Journal of Social and Humanities Sciences Research*, 7(51), 440-448.

**Dr. Öğr. Üyesi HACER ÇORUH KURT**

Harran Üniversitesi, Fen - Edebiyat Fakültesi, Arkeoloji Bölümü, Şanlıurfa / TÜRKİYE,  0000-0002-9478-0903

## BATI ANADOLU'DA KAVŞAK NOKTASI BİR KENT: KYZİKOS<sup>1</sup>

### ÖZET

Kyzikos, Propontis'in (Marmara) güneyinde, Çanakkale ve İstanbul boğazlarından gelen yollara hâkim bir yarımada (Kapıdağ) üzerinde kurulmuştur. Kent Ege ile Akdeniz'i Karadeniz'e bağlayan deniz trafiğinin önemli duraklarından biridir. Kyzikos sahip olduğu büyük limanları ve tersanesiyle büyük bir ticaret merkezidir. Kent Karadeniz ticareti için de büyük bir alışveriş merkezi olduğundan, erken dönemden itibaren zenginleşmiştir. Kyzikos, işlek bir karayolu ile Pergamon'a (Bergama) ve Kral Yolunun son bulduğu Sardes'e (Salihli) bağlanmış olmasıyla dikkat çekmektedir. Kent Propontis'den Pergamon'a ve Hermos Havzası'ndaki (Gediz) kentlere ulaşan ticaret yolunun başlangıcındaydı.

Asya'nın giriş kapısı olarak kabul gören kent, Roma döneminde Tuna ve Ren Nehri kıyılarından, Fırat boylarına giden askerlerin Avrupa'dan Asya'ya geçiş güzergâhında yer almaktaydı. Doğudaki büyük ordu yolu ile birleşen üç yola sahip olması, kentin önemini artırmıştır.

Kyzikos'un kara ve deniz ulaşımındaki ayrıcalığı, sikkelerinin de antik dönemin en geçerli sikkelerinden biri olmasında önemli rol oynamıştır. Kyzikos tarih boyunca en önemli ulaşım yollarının kavşak noktasında yer almasıyla diğer kentler arasında özel bir yere sahip olmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Kyzikos, Propontis, Mysia, Kapıdağ Yarımadası.

## A CITY AT THE JUNCTION POINT OF WESTERN ANATOLIA: KYZIKOS

### ABSTRACT

Kyzikos was established on the south of Propontis (Marmara), on a peninsula (Kapıdağ), which dominates the roads coming from the Dardanelles and the Straits of Bosphorus. It is one of the important stops of sea traffic connecting the Aegean and the Mediterranean to the Black Sea. Kyzikos is a large trade center with its large ports and shipyard. Since the city is a large shopping center for Black Sea trade, it has been enriched since the early period. Kyzikos attracts attention with its connection to Pergamon (Bergama) and Sardes (Salihli), where the King's Road ended. It was at the beginning of the trade route from Kent Propontis to Pergamon and the cities in the Hermos Basin (Gediz).

Kyzikos has been accepted as the entrance gate of Asia. During the Roman period, Kyzikos was on the transition route from Europe to Asia, for the troops from the Euphrates shores to the shores of the Danube and the Rhine. The importance of the city has increased because of the combined three roads with the great army road in the east.

The privilege of Kyzikos in land and sea transportation played an important role in making its coins one of the most valid coins of the ancient period. Kyzikos has had a special place among other cities with its location at the crossroads of the most important transportation routes throughout history.

**Key Words:** Cyzicus, Kyzikos, Propontis, Kapıdağ Peninsula.

### 1. GİRİŞ

Antik dönemde Anadolu'da bölgeleri birbirine bağlayan büyük kervan yolları, ülkeyi enine boyuna keserek ilerlemiş, büyük göçlerin güzergâhı olmuş ve devletlerin iletişim kanallarını oluşturmuştur (Lloyd, 1989:8). Anadolu'yu baştanbaşa saran yollar, doğanın öngördüğü doğrultularda uzanmışlardır. Coğrafi yapı Batı Anadolu'daki belli başlı ulaşım yollarının yönlerini, belki başka hiçbir yerde olmadığından daha fazla etkilemiştir. Bu bölgedeki yolların güzergâhları antik dönemden günümüze kadar büyük değişiklik olmaksızın kullanılmışlardır (Magie, 2002:13). Batı Anadolu Bölgesi, doğal zenginlikler açısından azımsanmayacak bir öneme sahiptir. Bölgede yer alan kaynakların işletilmesi, iç kısımlardan denize ulaşan ana yollar sayesinde gerçekleştirilmiştir. Üretim merkezlerinin de bu yollar boyunca sıralandığını görmekteyiz. Bu yolların bitiş noktalarındaki sahil kentleri, hem endüstri merkezleri hem de doğal ürünler ile üretim mallarının ihraç edildiği gemi yükleme limanları olarak

<sup>1</sup> Bu Çalışma II. Uluslararası Anadolu Uygarlıkları Sempozyumu, *Yollar ve Köprüler*'de özet bildiri olarak sunulmuştur.

büyük önem kazanmışlardır (Magie, 2003: 38). Batı Anadolu’da yollar önemli durak yerlerine sahiptir. Avrupa’dan geçişlerde, Bosporus (İstanbul Boğazı) ve Hellespontos (Çanakkale Boğazı) boğazları ile Propontis’in (Marmara Denizi) derin bir girinti yaptığı koyun sonunda yer alan, Kyzikos (Balıkesir-Erdek) limanı öne çıkan bir konumdadır (Lloyd, 1989:8).

Anadolu’nun kuzeybatı köşesinde yer alan Kyzikos, Mysia Bölgesi’nin (Er, 2006:480, Mysia maddesi) önemli kentlerinden olup bir Miletos kolonisidir (Ehrenberg, 1937:152; Tekin, 1992: 88). Propontis kıyısında, anakaraya dar bir boyunla bağlanan Arktonnesos’un (Kapıdağ Yarımadası) güneyinde lokalize olan Kyzikos (Koçhan, 2013: 70), Propontis’in en güçlü ve en büyük kentidir (Harita1) (Rose, 2013:101). Kyzikos; yarımadanın boynundan başlayarak anakaraya yayılan bir yerleşme olduğu için, bu konumuyla hem Hellespontos (Çanakkale) Boğazı’na hem de Propontis’e (Marmara Denizi) hakimdir. Bu civardan geçen gemiler ister uzaktan, ister kıyından geçsin kenti görmemeleri imkânsızdır (Aristeides, 1973:XXXVI, 6). Kentin konumu hakkında, MS 2. yüzyılda yaşamış ünlü hatip Aristides: “Burasını görmek tanrının ona verdiği bahtiyarlığı anlamak için kâfidir. Kara ile deniz ancak bu derece elverişli olabilir. Asya’nın önünde kıt’a ile sona eren bir ada halindedir. O, yalnız iki yanında bulunan Pontos Eukseinos’la Hellespontos’u değil insanların geçtikleri bütün denizleri birleştiriyor. Çünkü her cinsten yabancı gemiler onun denizlerinden gelip geçiyorlar.” (Ertüzün, 1998:38; Marquardt,1836: 88) demektedir. Bu ifadeden kentin, o dönemde Propontis’in en işlek limanlarına sahip olduğunu anlamaktayız (Erhat, 1989:Kyzikos maddesi). Kyzikos, kıstağın doğu ve batısında yarımadadan ileri çıkan dalgakıranlarla korunan limanlara sahipti. Ortada ise kanallar vasıtasıyla limanlarla birleşmiş olan sığ bir göl (Lagün) yer alıyordu. Kentin kıstağa bakan güney yönü, limanların olduğu kısım da dâhil olmak üzere deniz kenarını izleyen bir surla çevrelenmiştir (Lloyd, 1989:206; Magie, 2003:55).

Antik kaynaklar Kyzikos’un sahip olduğu büyük limanları ve tersanesiyle önemli bir ticaret merkezi olduğundan bahsetmektedir (Aristeides, 1973: 16; Strabon, 2002, XII 8,11). Propontis’in üç büyük limanı olarak Byzantion ve Perinthosla birlikte Kyzikos limanı gösterilmektedir. Perinthos’da olduğu gibi Kyzikos’da tombolo tipi liman kentlerine örnektir (Erel, Zabcı, Akyüz ve Çağatay, 2008: 79). İki limanı ve 200 gemiyi alabilecek bir tersanenin olması Kyzikos için büyük bir avantaj olmuştur (Alberti, 1988: 286; Duncan Jones, 2002: 33; Oleson, 2008:658; Pococke, 1745:115). Kyzikos’da ağız zincir çekilerek kapatılan iki büyük doğal liman bulunmaktadır. Daha geniş olan liman batıda yer alıyor. Argonautlar mitolojisinin geçtiği liman olan Thrakisos, adını Byzantion ve Thrakian limanlarından gelen tüccarlardan almıştır (Hasluck ve Anderson, 1904: 142). Antik kaynakların aksine araştırmacılar kentin iç liman Panormos, doğu limanı Thrakisos ve batı limanı Hytios olmak üzere üç limana sahip olduğunu düşünmektedirler. (Ertüzün, 1998: 107). Kyzikos bir liman olarak, Mısırlı tüccarların da sık uğradığı bir kenttir. Kentte var olan Mısır kültürlerinde de bunun yansımasını görmekteyiz (Magie, 1953:176). Kyzikos’un iç limanı Panormos asıl ticaret limanıdır. Aristides nutkunda ticaretin iki ucunu teşkil eden Cades /Cadiz (İspanyanın güney batısında liman kenti) ve Phasis (Gürcistan- Poti) şehirleri arasındaki yolun ortasında bulunan bu liman dolayısıyla şehri güzel cümlelerle anmaktadır (Ertüzün, 1998: 107). Çünkü Kyzikos ton balığı ticaretinin ana üssü olup ton balığını göçünün son noktası olan Gades /Cadiz ile ticari bağlantı içindedir (Bresson, 2015:186).

Kyzikos, limanları nedeniyle Ege ve Akdeniz’i Karadeniz’e bağlayan deniz trafiğinin önemli bir durağı olarak karşımıza çıkmaktadır (Doğer, 1988: 26; Sacks, Murry ve Bunson, 1997: 74). Kentte, MÖ 4. ve 2. yüzyıl arasındaki parlak dönemde, yarımadanın boyun kısmında açılan bir kanal vasıtasıyla, bugünkü Bandırma ile Erdek körfezleri arasında nakliyat yapılabiliyordu (Hapçioğlu, 1977: 203). Antik kaynaklar iç limana berzahtaki kanaldan girildiğinden bahsetmektedir (Ertüzün, 1998: 107). Bugünde izleri görülen bu kanaldan, antik dönemde küçük tonajlı gemilerin geçişi mümkün olmaktadır (Ertüzün, 1998:4).

Arkaik dönemden itibaren ticari mallar deniz aşırı yolculuklarını deniz rotaları ve limanlar yoluyla gerçekleştirmişlerdir. Atina seramikleri deniz aşırı yolculuklarını Kyzikos’da tamamlıyor buradan Daskyleion üzerinden Anadolu’nun içlerine doğru yayılıyordu. Daskyleion mallarının çoğunu Kyzikos üzerinden temin etmekteydi. Küçük Frigia ve Daskyleion üzerinden Propontis’e uzanan ticari bir rota bulunmaktaydı (Yaldır Koçak, 2011: 371). Batı Anadolu’ya ait çömlekler Kyzikos ticari rotasıyla Karadeniz’in kuzeyinde önemli bir kent olan Berezan’a kadar ulaşıyordu. Hatta Kyzikos’un Abydos’la birlikte, Miletos’dan daha fazla Yunan çanak çömleğini Berezan’a ithal ettiğini bilmekteyiz (Solovyov, 2010:123).

Kyzikos, Anadolu'nun batıya açılan kapısı olup bu konumu yüzünden tarihi boyunca istilalara savaşlara sahne olmuştur (Bkz. Çoruh, 2017). Hatta MÖ.73'te Roma Devleti'nin müttefikliğine sadık kaldığı için Mithridates tarafından kuşatılmıştır. Mithridates'in kenti kuşatmasının altında yatan sebep aslında burayı Küçük Asia'nın giriş kapısı (Munro ve Anthony, 1897:163) olarak görmesidir (Aslan, 2010:339).

MÖ 60'larda korsanlar deniz ticaretinde sorun yaratarak, bütün Akdeniz ve Hellespontos'a yayılmışlardır. Kyzikoslular da ani korsan saldırılarını önlemek ve anakara ile bağlantıyı sağlamak için iki körfezi birbirine bağlayan kısımda yer alan ve daha önce açık olan kanalı doldurmuşlardır (Ertüzün, 1998: 4, 37; Hasluck, 1910:4). Akdeniz ticaretinin önemli bir merkezi olan Rhodos güçlü donanmasıyla Ege Denizi'ni korsanlara karşı korurken, Propontis'i koruma işini de Byzantion ile birlikte Kyzikos üstlenmişti (Ertüzün, 1998: 29; Mansel, 1999:478). Kent Roma döneminde bir deniz üssü olup MS.170 de Classic Pontica'nın Trapezus'daki (Trabzon) üssünün Kyzikos'a taşındığını bilmekteyiz (Pitassi, 2009:265). Kyzikos limanı önemini uzun dönemler boyunca sürdürmüştür. Hatta aralarında Kyzikos'un da bulunduğu Byzantion limanı Kadırğa, Nicomedia (İzmit), Kios (Gemlik), Gallipoli (Gelibolu) tersanelerini Osmanlı Karadeniz ve Akdeniz'e yayılırken Batı Anadolu'da hazır bulmuş ve kullanmıştır (Ayduz, Kalın ve Dağlı, 2014: 26) .

Anadolu'da Persler döneminde düzenli bir yol ağının kurulması, bu topraklardaki Pers hâkimiyetinin 200 yıl sürmesindeki en önemli etkenlerden biridir. Bu yollardan en uzununu ve en önemlisi Batı Anadolu kıyılarından başlayıp, Anadolu'yu batıdan doğuya baştanbaşa geçerek İran içlerine kadar giden Kral yolu idi (Sevin, 1982: 327). Yol ağının oluşturduğu uygun ortamda Batı ve Güneybatı Anadolu'daki kentler, bir yandan İç Anadolu diğer yandan Ege Bölgesi ve Balkan Yarımadası ile ticarete bulunarak maddi bir refaha erişmişlerdir (Arıcan, 2004: 27; Mansel, 1999:259; Sevin, 1982:329; Sevin, 2016:6). Ephesos'ta başlayan yol, Lydia'da Sardes'den geçerek Gordion ve Ankara üzerinden Kızılırmak'a ulaşıyordu. Buradan da Kapadokya ve Kilikya'dan Fırat'a varıp, Dicle'yi geçerek Susa'ya varmaktaydı (Akurgal, 1998: 339). Ephesos, Ege ve Akdeniz ticaretinde söz sahibi olarak Suriye'nin doğu eyaletlerinden gelen büyük bir anayol ile bağlanmıştı. Bu ana yolun kuzeybatıda Kyzikos'a uzandığını bilmekteyiz (Thompson, 2011: 64).

Kyzikos, Batı Anadolu'da önemli yolların kavşağında bir kent olarak karşımıza çıkmaktadır. Kent Makestos Vadisi'nden (Simav- Susurluk Çayı) yukarı doğru giden ve Propontis'den Pergamon'a, Hermos Havzası'ndaki (Gediz) kentlere ulaşan ticari bir yolun başlangıcında bulunuyordu (Magie, 2003: 56; Sevin, 2016: 56). Bu Makestos vadi yolu ile Küçükasya'nın kuzey ve batı limanları iletişime girmiştir (Hasluck, 1910:131). Özellikle Seleukoslar ve Pergamon Krallığı için bu yol ayrı bir önem taşıyordu (Sevin, 2016:7). Batı Anadolu'nun kuzey ve güney uçlarını birleştiren bu önemli yol (Tozan, 2017:541), Kyzikos'dan başlayıp Pergamon'un merkezinden geçerek, Propontis'i iç kısımlarla birleştiriyordu (Ramsay, 2010:166 Sevin, 2016:7) Yol ilk olarak aşağı Makestos'un yatağı boyunca ilerleyerek, nehrin Mysia dağlarını yardığı boğaza değin uzanmıştır. Buradan güneybatı yönünde ilerleyip, yukarı Kaikos'un (Bakırçay) kuzeyindeki engebeli ve yüksek bir araziye geçerek, Pergamon'un yaklaşık 39 km doğusunda, Kaikos nehrinin kaynaklarının çıktığı geniş bir vadiye inmiştir. Bu vadiden güneye doğru devam eden yolun, Kaikos ve Hermos (Gediz) havzalarını ayıran su toplama alanını aşarak Sardes'e ve Kral Yolu'na bağlanmıştır (Doğer, 1988: 26; Magie, 2002: 17; Sevin, 2016:7). Hatta Pergamon Kralı Philetairos, Galat akınları yüzünden sıkıntı çeken Kyzikoslulara, Kaikos (Bakırçay) Ovası'ndan hasat ettiği buğday ve arpayı (Magie, 2002: 22), yardım amaçlı olarak (Magie, 2003: 56) bu güzergâh üzerinden kente göndermişti (Doğer, 1988: 27).

Kyzikos için bu yolun Güney Yolu ile de bağlantılı olması oldukça önemlidir. Kral Yolu'ndan Kogamış Vadisi'ne girişte ayrılan yol, bu havzadan yukarı doğru çıkıp ırmağın su toplama alanına varmış ve dağları aşarak en son olarak Hierapolis (Pamukkale) Ovası'nda Güney Yolu'na bağlanmıştır (Magie, 2002: 17). Güney Yolu, oldukça eski bir yoldu ve doğal engeller açısından rahat olup doğu ile doğrudan bir ulaşım hattıydı. Güney Yolu; Ephesos'dan başlayıp Messogis'in (Aydın) batısındaki bir geçitten geçerek Maiandros (Büyük Menderes)'a ve bu nehirden yukarı Hierapolis ovasına uzanmıştır. Buradan da Apameia (Dinar)'a yönelmiş ve Lykonía ve Kappadokia'ya ilerlemiştir. Bu yol, Kserkes'in Yunanistan'a karşı harekete geçtiğinde izlediği ve Genç Kyros'un da kardeşinden Pers tahtını almak için askerlerini bu kez ters yönde sevk ettiği yoldur. Büyük İskender de Granikos'taki zaferinden sonra Lydia'ya ilerlediğinde bu yolu kullanmıştır. Aynı yol, Hellenistik dönemde de Seleukos krallarının Suriye ve Ege arasındaki başlıca iletişim hattı olarak görev yapmıştır. Ayrıca Hristiyanlıkla birlikte

Ephesos'dan Doğu'ya yolculuk edenlerin kullandığı ortak yol olarak da bilinmektedir (Magie, 2002: 14).

Kyzikos'dan Kaikos Vadisi'ne uzanan iki yol (Munro ve Anthony, 1897:163) bulunmaktadır. Bunlardan daha doğuda ve daha önemli olanı, Kyzikos'dan güneydoğuya doğru uzanmıştır. Manyas Gölü'nün doğu kenarı boyunca uzanan bu yol, Septimus Severus ve sonraki imparatorlarının yol işaretlerinin yer aldığı bir köprü ile Debleki Çayı'nı geçmiştir. Güneydoğuya doğru devam eden yolun Makestos Irmağı'na vardığı bölgede Miletopolis'den gelen bir yol ile birleştiği bilinmektedir (Magie, 2002: 82). Kyzikos'tan güneye ilerleyip Manyas Gölü'nü batısında bırakan yol daha güneyde Apollonia ad Rhyndacum (Gölyazı) ve Miletopolis (Mustafakemalpaşa) tarafından gelen yol ile birleşerek Susurluk'a ulaşıyor, buradan Demirkapı üzerinden Balıkesir Ovası'na giriyordu. Hadrianoutherai'da (Balıkesir) bu yol çeşitli yönlere çatallanarak doğuda Hadrianeia'ya (Dursunbey), batıda Adramytteion'a ilerlemekte, güneyde ise çeşitli güzergâhlardan Pergamon'dan Thyateira'ya giden yol ile birleşmekteydi (Magie, 2002:83; Tozan, 2017:549).

*Tabula Peutingeriana*'da (Bkz. Harita 2), Hellespontos kıyılarından itibaren sahili izleyerek güneye ilerleyen yolun Adramytteion'dan sonra çatallanarak ikiye ayrıldığı görülmektedir. Çatallanan bu yolun bir hattı sahili izleyerek Aşağı Bakırçay Havzası'ndan geçmekte iken, diğer hat daha doğudan, iç bölgeden ilerleyip doğrudan Pergamon'a ulaşmaktadır (Tozan, 2017:549).

Kyzikos'dan Pergamon'a giden (Cohen, 1996: 73), daha direkt ama engebeli olan ikinci yol, Manyas Gölü'nün batısına Tarsios'un genel uzantısını izleyerek Perikharaxis'e uzanmıştır. Perikharaxis'in ortalama bir saatlik kuzeydoğusundaki bir Roma köprüsü ve küçük bir kaleye ait kalıntılar ile yol devam etmektedir (Magie, 2002: 84). Perikharaxis'in güneyinden yol Kınık Çayı'nın akıntısını, Akmaz Dağı üzerinden giden Ürkütler Geçidi'ne dek izleyerek Bakırçay Havzası'na girmiştir. Buradan Bakırçay'ın kollarından İlya Çayı'nı takip ederek yol Alliano'i'da bir köprüyü aşmış ya Pergamon'un hemen doğusunda Pergamon -Thyateira yoluna bağlanıyor, ya da doğrudan Pergamon'a ulaşıyordu (Magie, 2002:84; Tozan, 2017:548). *Tabula Peutingeriana*'da gösterilen Kyzikos'tan gelerek Pergamon'a ulaşan iki güzergâhtan batıda olanı bu güzergâh olmalıdır. Bu güzergâhı Aristeides de kullanmıştır (Hasluck, 1910:141). Aristeides, bu yolun en azından Pergamon'dan Alliano'i'ye kadar olan kısmını kullanmış olup muhtemelen Hadrianoutherai çevresindeki arazileri ile Pergamon arasında gidip gelirken de yine bu güzergâhı izlemiştir. Bu güzergâha aşına olduğu anlaşılan Pergamonlu ünlü hekim Galenos, Alliano'i'un Pergamon'a 100 *stadion*'dan (18.6 km) biraz uzakta olduğunu belirtirken bu güzergâhın devamındaki Pergamon-Kyzikos yolu üzerindeki Ergasteria'dan (Balya-Maden) (Hasluck, 1910:138; Tozan, 2017:549) söz etmektedir.

Kyzikos'dan Adramyttium'a ve Pergamona giden ana yol üzerinde yolu korumakla görevli kaleler olduğunu bilmekteyiz. Aesepus Nehri boyunca dört kale, 6-33 km arasında değişen mesafelerde sıralanmışlardı (Rose, 2013:271).

Roma'nın Asya Eyaleti olan Anadolu üzerindeki geniş yol ağı, Batı'nın üretim mallarının Doğu'nun ürünleriyle değişimine imkân sağlamıştır. Dikey yollarla Marmara Denizi ve Ege'nin güneydoğu köşesindeki uzak limanlar, hem birbirleriyle hem de Doğu'ya giden yollar ile iletişime sokulmuştur (Magie, 2002: 18). Batı Anadolu'daki bağlantı yolları ve güzergâh ağı, esas olarak Roma Dönemi'nden kalmadır: Bunların takviyesi, MÖ 133-129 sürecinde Asya Eyaleti'nin kuruluşundan hemen sonra başlamıştır. Yol sistemi sonraki dönemlerde daha da genişlemiş ve Geç Antik Dönem'de en kapsamlı haline erişmiştir (Külzer, 2018: 83). MS.1 yüzyılda Troas Bölgesi'nde Adramyttion kıyılarından Alexandra Troas'a ve Lampsacus kıyılarına takip eden kaldırım taşı döşenmiş bir yolun Kyzikos'a kadar uzandığı bilinmektedir (Lennox Manton, 2016:116).

MS. 2 ve 3. Yüzyıllarda ana trafik arteri olarak Roma ordularının geçtiği yolu görmekteyiz. Ordu yolu Singidunum'dan başlayarak Serdica üzerinden gelip Hellespontos'daki liman kentlerinden geçip Ankyra üzerinden Mezopotamya'ya kadar devam etmiştir. İmparatorluğun Doğu seferleri dolayısıyla bu yol en önemli arter haline gelmiştir. Yol tehlike zamanında birliklerin sürekli gidip geldikleri Don'daki Batı cepheleri ile Fırat'taki Doğu cephelerini birbirine bağlamış, böylelikle Küçükasya ile Trakya arasında ekonomik bir ilişki oluşturmuştur. Yoğun askeri geçişler bu yolun ve çevresindeki kentlerin önemini daha da artırmıştır. Bu durum, yolun geçtiği Küçükasya kentlerinin ekonomik ağırlığını artırıp ticaret yolunu daha da kuzeybatıya çekmiştir. Sonuç olarak Batıda birçok liman kenti

önemini kaybetmiş ve ticaret birkaç merkezde yoğunlaşmaya başlamıştır (Dönmez Öztürk, 2006:79). Gren'e göre (1941:13,135), İonia limanlarına uzanan güney yollarının önemi, ağırlık merkezinin kuzeye doğru kaydığı dönemde gittikçe azalmış, MS 2. ve özellikle 3. yüzyıllarda ise tamamen çökmüştür. Bu yolların çöküşünün ardındaki sebep, Tuna Bölgesi ile olan ticaretin güçlenmesi ve askeri birliklerin sık geçtiği yerler olarak Kyzikos'da Propontis'e ve Bithynia limanlarına uzanan yolların önem kazanmasıdır (Magie, 2002: 60).

MS. 2. yüzyılda özellikle ticari merkez olan İonia bölgesinde kentler arasında birlik anlamına gelen Homonoia anlaşmaları yoğunlaşmıştır. Çünkü iç kısımlarda kalan kentler ürettikleri malların ithali için kıyı kentlerinin limanlarına ihtiyaç duymaktaydılar. MS. 3. yüzyılda ticaret ordu yolu güzergâhına kayınca Via Egnatia yolu üzerindeki Propontis kentleri de yoğun homonoia anlaşmaları yapmışlardır (Dönmez Öztürk, 2006: 184). Kentleri bu anlaşmalara iten sebepler ticari ve daha çok Doğu'ya giden askeri birliklerin iâşesinin karşılanması ile ilgilidir (Dönmez Öztürk, 2006: 184). Ordu yolu üzerindeki kentler aynı zamanda önemli ticaret yollarının kavşak noktalarındaki kentlerdi (Dönmez Öztürk, 2006:169). Kyzikos'un önemli bir liman kenti olan Smyrna ile homonoia anlaşması olduğunu bilmekteyiz. Bu anlaşmada Roma ordu yolu üzerindeki Kyzikos'un, Avrupa'ya geçişlerde en önemli noktalardan biri olması etkindir. Ayrıca Kyzikos'u daha da önemli kılan kentten güneye doğru giderek Miletepolis'den geçip doğudaki büyük ordu yoluyla birleşen üç yola sahip olmasıdır (Dönmez Öztürk, 2006: 80; Green, 1941: 49).

Kyzikos'un, Perinthos'la (Marmara Ereğlisi) MS 2. yüzyıl ve MS 3. Yüzyılda yaptığı homonoia anlaşmaları ise hem ekonomik hem de askeri amaçlıdır. Anlaşmalar, karşılıklı mal alışverişinin yanı sıra, kentlerin ticari faaliyetlerinde birbirlerinin limanlarını kullanmaları ile ilgilidir. Perinthos, Trakya'dan Küçükasya'nın batısına ithal edilecek ürünleri için Kyzikos limanına, Kyzikos ise Trakya'nın içlerine ithal edilecek malları için Perinthos limanına ihtiyaç duymuştur (Dönmez Öztürk, 2006: 99). Kent, Trakya'nın en önemli limanına sahip olmasının yanı sıra, Roma çağında inşa edilen ve başlangıç noktası Perinthos olan, Via Egnatia yolu ile daha da öne çıkmıştır (Dönmez Öztürk, 2006: 97; Erel, Zabcı, Akyüz ve Çağatay, 2008: 82). Bu yolla Perinthos, Philippi üzerinden Tuna garnizonlarına kadar giden yol ağında önemli bir kavşaktı. Kent Roma ordusunun geçiş istasyonu ve toplanma noktasıydı (Dönmez Öztürk, 2006: 97). Perinthosla birlikte Kyzikos Limanı büyük karayollarına bağlanmış ve Roma birlikleri için geçiş noktaları olmuştur (Wheeler, 2012: 121). Askeri bir yol olan Via Egnatia, MS.6.yüzyılın ortalarına kadar önemini sürdürmüş, Geç Antik Dönem'de bu yol Doğu ve Batı arasında en önemli iletişim kanalı olmuş, yol boyunca önemli kiliseler mimarlık eserleri, insanlar ve yeni fikirler bu yolla taşınmıştır (Roisman ve Worthington, 2010:565) . St. Paul (Aziz Pavlus) da bu yolu kullanmıştır (Gill ve Gemph, 1994:409) .

Ticaret konusunda başarılı olan Kyzikos'un sikkelerin antik dünyanın geniş bir bölümüne yayılarak oldukça ünlü olduklarını bilmekteyiz. Ele geçen metinlerden, Kyzikenelerin uluslararası ticarete tartışmasız güçlü bir yeri olduğu ortaya çıkmaktadır. Arkeolojik buluntular da, bu sikkelerin Karadeniz ve Yunanistan arasındaki ticarete önemli bir rolü olduklarını göstermektedir. Atina yazıtlarında da bu sikkelerden sıkça bahsedilmektedir (Carradice ve Price, 2001:83; Kyzikos sikkeleri için bkz. Motor, 2010). Kent aynı zamanda Karadeniz ticareti için de (bkz. Çoruh, 2016) büyük bir alışveriş merkezi olduğundan, erken dönemde yüksek düzeyde bir refaha kavuşmuştu (Magie, 2003:56; Sevin, 2016: 56). Ancak kentin kıstağında, gemi geçişlerini sağlamak amacıyla kazılan kanal, kıstağın çevresinin iyice sığlaşması ile kumla dolmuş ve kullanılamaz olmuştur. Bu yüzden kentin bir zamanlar oldukça işlek olan limanı, Marmara Denizi'ndeki gemi geçişleri için ters bir girintide kalmıştır (Umar, 2006:216). Kyzikos'un yaşadığı büyük depremler (MacMullen, 1959:223; Saradi Mendelovici, 1990: 59), istilalar ve limanlarının dolması ile ticaret yapılamaz hale gelmesi, kentin gelişimini durdurmuş ve kentin terkedilmesine yol açmıştır.

## 2. SONUÇ

Kyzikos, ticaret yollarının üzerinde bulunması sebebiyle kısa zamanda zenginleşmiş ve küçük Asia kıyısının en güzel kentlerinden biri olmuştur. Kent, doğu-batı ve güney hattındaki yol üzerinde bulunması, Ege-Karadeniz yönünde ilerleyen gemiler için önemli bir liman olmasının yanı sıra geniş pazar açısından faydalanarak bölgenin deniz ticaretini elinde tutmuştur. Bu yüzden oldukça ileri düzeye erişmiştir. Kyzikos'un gelişimine belki de en büyük katkıyı önemli kara ve deniz yolları, elverişli

limanları, savunmaya uygun konumu sunmuştur. Kentten geçen yollar, kentin gelişimine ticari katkı sağlarken, aynı zamanda sikkelerin yayılımı açısından da önem arz etmiştir. Anadolu'nun batıya açılan kapısı olarak görülen kent, çeşitli yönlerden gelen yolların merkezinde yer alması ile ön plana çıkmıştır. Konumunun verdiği avantajları ile Batı Anadolu'da yolların kavşak noktasında bir kent olan Kyzikos, Antik dönemin parlak ve güçlü bir kenti olarak tarihteki yerini almıştır.

## KAYNAKÇA

- ARISTEIDES, A. (1973). *Orationes, Panathenaic Oration and in Defence of Oratory, with an English translation by C.A.Behr*. The Loeb Classical Library, Cambridge-London.
- AKURGAL, E. (1998). *Anadolu Kültür Tarihi*. Ankara: TÜBİTAK.
- ALBERTI, L. B. (1988). *On the Art of Building in Ten Books*. J. Rykwert, L. Neil, R. Tavernor (Çev.), MIT Press, London.
- ARICAN, E. (2004). *Mysia, Panormos'tan Bandırma'ya Tarihi Tezler*. Bandırma: İlkhaber.
- ASLAN, M. (2010). *İstanbul'un Antikçağ Tarihi, Klasik ve Hellenistik Dönemler*. İstanbul: Odin Yayıncılık.
- AYDUZ, S., KALIN, İ. & DAĞLI, C. (Ed.). (2014). *The Oxford Encyclopedia of Philosophy, Science, and Technology in Islam*. Oxford University Press.
- BRESSON, A. (2015). *The Making of the Ancient Greek Economy: Institutions, Markets, and Growth in the City-States*. Princeton University Press.
- CARRADICE, I. & PRICE, M. (2001). *Helen Dünyasında Sikke*. Çev: O. Tekin, İstanbul: Homer Kitabevi.
- COHEN, G. M. (1996). *The Hellenistic Settlements in Europe, the Islands, and Asia Minor*. University of California Press.
- ÇORUH, H. (2016). *Kyzikos ve Karadeniz Kentleri arasındaki Bağlantılar*, 13.Uluslararası Türk Dünyası Sosyal Bilimler Kongresi, 28- 29 Ekim 2015, Azerbaycan, Bildiri Kitabı, İstanbul.
- ÇORUH, H. (2017). Kyzikos Deniz Savaşı. *Sobider*, 4(10), 321-331.
- DOĞER, E. (1988). Antik Kyzikos Ekonomisi Üzerine Gözlemler. *I. Kyzikos Paneli*, Bandırma.
- DÖNMEZ ÖZTÜRK, F.(2006). *Roma Çağı Küçükasya Kentleri Arasında Homonoia Anlaşmaları*. İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- DUNCAN JONES, R. (2002). *Structure and Scale in the Roman Economy.*, Cambridge University Press, United Kingdom.
- EHRENBERG, V. (1937). When Did the Polis Rise? *JHS*, 57(2), 147-159.
- ER, Y. (2006). *Klasik Arkeoloji Sözlüğü*. Ankara: Phoenix.
- EREL, T. L., ZABCI, C., AKYÜZ, H. S. & ÇAĞATAY, N. (2008). Antik Perinthos (Marmara Ereğlisi) Kentinin 15. Yüzyıla Kadar Gerçekleşen Tarihsel Depremleri. *Türkiye Jeoloji Bülteni*, 51(2), 77-89.
- ERHAT, A. (1989). *Mitoloji Sözlüğü*. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- ERTÜZÜN, R. M. (1998). *Kapıdağı Yarımadası ve Çevresindeki Adalar, Tarih ve Arkeolojisi Üzerinde Araştırmalar*, İstanbul: Nadirkitap.
- FRENCH, D. (2016). *Roman Roads and Milestones of Asia Minor*, Vol. 4, The Roads Fasc. 4.1 Notes on the Itineraria. Electronic Monograph, 10, British Institute at Ankara.
- GILL, D. W. J. & GEMPH, C. (Ed.) (1994). *The Book of Acts in Its First Century Setting, Vol 2, Graeco-Roman Setting*, Wm. B. Eerdmans Publishing, Michigan.
- GREN, E. (1941). *Kleinasien und der Ostbalkan in der wirtschaftlichen Entwicklung der römischen Kaisezeit*, Uppsala.

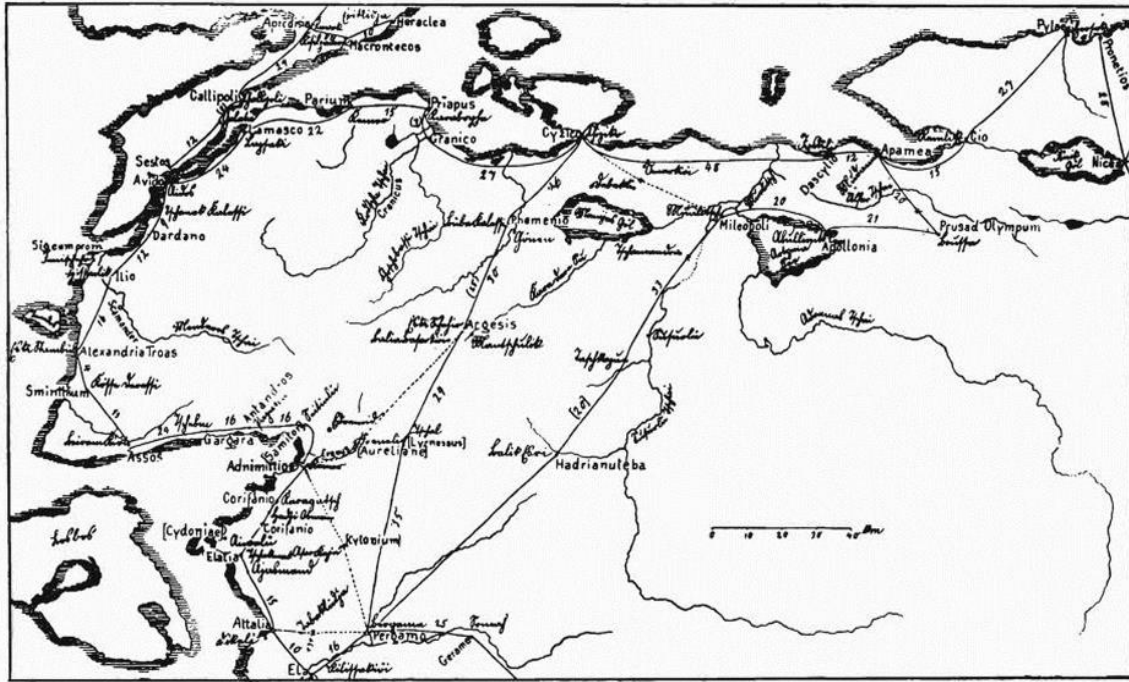
- HAPÇIOĞLU, N. (1977). Kapıdağ Kıyılarında Jeomorfolojik Gözlemler. *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, (22), 203-211.
- HASLUCK, F.W. & ANDERSON, A.E. (1904). On The Topography Of Cyzicus. *JHS*, XXIV(1), 135-143.
- HASLUCK, F.W. (1910). *Cyzicus*. Cambridge University Pres.
- KOÇHAN, N. (2013). Kyzikos, Hellespontus'da Bir Eyalet Merkezi. *Atatürk Üniversitesi, Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi*, (31), 69-91.
- KÜLZER, A. (2018). Batı Anadolu'da Geç Antik Çağ ve Bizans Dönemi Yol Ağı: Geniş Çapta Kollara Ayrılmış Yol Sistemine Bazı Eklmeler. *Sanat Tarihi Dergisi*, XXVII (1), 83-95.
- LENNOX MANTON, E. (2016). *St Paul in Roman Asia Minor*. Shield Crest, England.
- LLOYD, S. (1989). *Türkiye'nin Tarihi, Bir Gezginin Gözüyle Anadolu Uygarlıkları*. Çev. E. Varinlioğlu, Ankara: TÜBİTAK.
- MACMULLEN, R. (1959). Roman Imperial Building in the Provinces. *Harvard Studies in Classical Philology*, 64, 207-235.
- MAGIE, D. (1953). Egyptian Deities in Asia Minor in Inscriptions and on Coins. *AJA*, 57, 163-187.
- MAGIE, D. (2002). *Anadolu'da Romalılar 2, Batı Anadolu ve Zenginlikleri*. Çev. N. Başgelen - Ö. Çapar, İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- MAGIE, D. (2003). *Anadolu'da Romalılar 3, Batı Anadolu Kent Devletleri*. Çev. N. Başgelen - Ö. Çapar, İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- MANSEL, A. M. (1999). *Ege ve Yunan Tarihi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- MARQUARDT, J. (1836). *Cyzicus und sein Gebiet*. Berlin.
- MOTOR, H. (2010). *Bursa, Balıkesir ve Bandırma Müzelerindeki Kyzikos Sikkeleri*. Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi, Erzurum.
- MUNRO, J. A. R. & ANTHONY, H. M. (1897). Explorations in Mysia. *The Geographical Journal*, 9(2),150-169.
- OLESON, J. P. (2008). *The Oxford Handbook of Engineering and Technology in the Classical World*. Oxford University Press.
- PITASSI, M. (2009). *The Navies of Rome*. The Boydell Press.
- POCOCKE, R. (1745). *Description of East*. Londra.
- RAMSAY, W. M. (2010). *The Historical Geography of Asia Minor*. Cambridge University Press.
- ROISMAN, J. & WORTHINGTON, I. (Ed.) (2010). *A Companion to Ancient Macedonia*. Wiley Blackwell.
- ROSE, C. B. (2013). *The Archaeology of Greek and Roman Troy*. Cambridge Press.
- SACKS, D., MURRY, O. & BUNSON, B. (1997). *A Dictionary of the Greek World*. Oxford University Pres, US.
- SARADI MENDELOVICI, H. (1990). Christian Attitudes toward Pagan Monuments in Late Antiquity and Their Legacy in Later Byzantine Centuries. *Dumbarton Oaks Papers*, 44, 47-61.
- SEVİN, V. (1982). *Anadolu'da Pers Egemenliği*. İstanbul: Anadolu Uygarlıkları Görsel Anadolu Tarihi Ansiklopedisi.
- SEVİN, V. (2016). *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası I*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- SOLOVYOV, S. (2010). Arkaik ve Klasik Dönem Anadolu ve Rusya. *ArkeoAtlas*, 01, 116-125.
- STRABON (2002). *Geographika, Antik Anadolu Coğrafyası*. Çev: Adanan Pekman, İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

- TEKİN, O.(1992). *Antik Numismatik ve Anadolu, Arkaik ve Klasik Çağlar*. İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- THOMPSON, L. L. (2011). *Abingdon New Testament Commentaries: Revelation*, Abingdon Press.
- TOZAN, M. (2017). Pergamon'un Yolları: Antikaçağ'dan Bizans'a Bakırçay (Kaikos) Havzası'nın Yol Sistemi. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXXII (2), 531-563.
- UMAR, B. (2006). *Mysia*. İstanbul: İnkılap Kitabevi.
- WHEELER, E. L.(2012). Roman Fleets in the Black Sea: Mysteries of the "Classis Pontica". *Acta Classica*, 55, 119-154.
- YALDIR KOÇAK, A. (2011). Imported Trade Amphoras in Daskyleion from the Seventh and Sixth Centuries BC and the Hellespontine-Phrygia Route. *Journal World Archaeology*, 43(3),364-379.

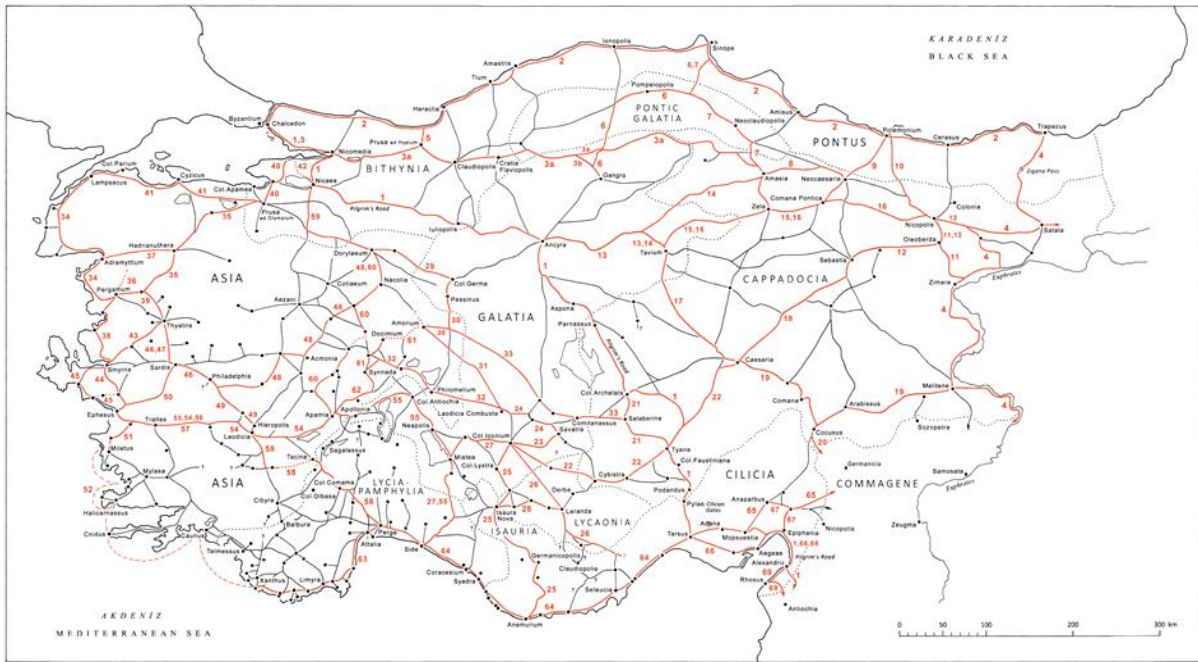


**Harita 1-** Kyzikos'un Konumu. ( P.Thonemann, The Hellenistic Age: A Very Short Introduction, Map1.The Hellenistic Aegean).





**Harita 2-** K. Miller, *Itineraria Romana: Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana*. Stuttgart. 693.



**Harita 3-** Tabula Peutingeriana'daki Yolların Güzergâhları. French, D.(2016). *Roman Roads and Milestones of Asia Minor*, Vol. 4 The Roads Fasc. 4.1 Notes on the Itineraria, p.86. Electronic Monograph, 10, British Institute at Ankara.