



T.C.
EGE ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü

ROMA İMPARATORLUK DÖNEMİ'NDE MISIR
HUBUBATININ ROMA'YA İHRACATINDA
İSKENDERİYE'NİN ROLÜ

Yüksek Lisans Tezi

Doğanay Görkem İBAÇOĞLU

Arkeoloji Anabilim Dalı

İZMİR

2024

T.C.

EGE ÜNİVERSİTESİ

Sosyal Bilimler Enstitüsü

ROMA İMPARATORLUK DÖNEMİ'NDE MISIR
HUBUBATININ ROMA'YA İHRACATINDA
İSKENDERİYE'NİN ROLÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Doğanay Görkem İBAÇOĞLU

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Ahmet Kaan Şenol

Arkeoloji Anabilim Dalı

Sualtı Arkeolojisi Yüksek Lisans Programı

ETİK KURALLARA UYGUNLUK BEYANI

Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne sunduğum “Roma İmparatorluk Dönemi’nde Mısır Hububatının Roma’ya İhracatında İskenderiye’nin Rolü” başlıklı yüksek lisans tezinin tarafımdan bilimsel, ahlak ve normlara uygun bir şekilde hazırlandığını, tezimde yararlandığım kaynakları kaynakçada ve dipnotlarda gösterdiğimi onurumla doğrularım.

Doğınay Görkem İBAÇOĞLU

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın, yapılan araştırmalar sonucunda Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır hububatının Roma'ya ihracatında İskenderiye'nin rolü hakkında yeterli çalışma bulunmaması sebebiyle yapılmasına karar verilmiştir. Birçok bilimsel makale ve kitapda belli bölümlerde Mısır hububatının bölge için önemine değinilmiş olsa da bu konu üzerine net bir kaynak bulunmamaktadır. Bu tez çalışması, Mısır bölgesi denilince akla gelen Tahıl Ambarı benzetmesinin nedenlerini anlatmakla beraber, tahılın Roma İmparatorluk Dönemi ve erken tarihdeki insanlık için önemide dahil olmak üzere birçok soruya cevap vermektedir. Bu sorulara ek İskenderiye şehri olmasaydı Roma İmparatorluğu günümüzde hatırladığımız büyüklükte bir dönem gücü olabilirmiydi ve Roma İmparatorluğu'nun Mısır'ı fethine kadar neden bu hububatın Akdeniz pazarına girmediği gibi birçok soruya cevap vermektedir?

Danışmanım Prof. A. Kaan ŞENOL ile tez konusunu belirledikten sonra, konuyla ilgili yapılmış olan çalışmalar ve arkeolojik veriler, derlenip tez çalışmasına eklenmiştir. Konunun anlaşılabilir olması için basit ve sade bir anlatım dili kullanılmıştır.

ÖZET

"Roma İmparatorluğu Dönemi'nde Mısır Tahılının Roma'ya İhracatında İskenderiye'nin Rolü" başlıklı tez, Roma İmparatorluğu Dönemi'nde Mısır'dan Roma'ya yapılan tahıl ihracatı ile İskenderiye kenti arasındaki önemli tarihsel ve ekonomik ilişkiyi araştırmaktadır. Çalışma, önemli bir liman kenti olarak İskenderiye'nin stratejik önemini ve Roma nüfusunu sürdürmek için çok önemli bir meta olan tahıl ticaretini kolaylaştırmadaki önemli rolünü göz önüne sermektedir. Tez İskenderiye'nin konumunun coğrafi avantajları, tahıl taşımacılığını destekleyen altyapı ve lojistik tahıl ihracatının hem İskenderiye hem de Roma İmparatorluğu üzerindeki ekonomik etkisi ve bunu etkileyen siyasi dinamikler dahil olmak üzere bu ticari ilişkinin çeşitli yönlerini araştırıyor. Bu ticaret ağına ek olarak İskenderiye'deki tahıl tedarik, depolama ve dağıtım mekanizmalarını inceleyerek şehrin daha geniş tedarik zincirinde hayati bir halka olarak oynadığı role ışık tutmaktadır. Tez tarihsel kayıtları, arkeolojik bulguları ve bilimsel araştırmaları analiz ederek, İskenderiye'nin stratejik konumu, denizcilik yetenekleri ve idari yapılarının Roma'ya istikrarlı ve tutarlı bir tahıl tedariki sağlamada nasıl önemli bir rol oynamasını sağladığının daha derinden anlaşılmasına rol oynamakta. Çalışma iki şehir arasındaki karmaşık karşılıklı bağımlılığın ve bu ticari ilişkinin Roma İmparatorluğu'nun istikrarı ve refahı üzerindeki daha geniş etkilerinin altını çiziyor. Özünde bu tez İskenderiye'nin Roma İmparatorluğu döneminde Mısır tahılının Roma'ya ihracatında oynadığı çok yönlü rolü aydınlatarak, bu önemli ticaret ağını şekillendiren ekonomik, politik ve lojistik dinamiklere ve bunun hem şehir merkezleri hem de bölge üzerindeki etkilerine ışık tutuyor.

Anahtar Kelimeler: *İskenderiye, Roma, Nil, Hububat, Deniz ticareti*

ABSTRACT

The thesis titled "The Role of Alexandria in the Export of Egypt Grain to Rome during the Roman Empire" explores the important historical and economic relationship between the grain exports from Egypt to Rome during the Roman Empire and the city of Alexandria. The study highlights the strategic importance of Alexandria as an important port city and its important role in facilitating the grain trade, which was a crucial commodity to sustain the Roman population. The thesis explores various aspects of this trade relationship, including the geographical advantages of Alexandria's location, the infrastructure and logistics that support grain transportation, the economic impact of grain exports on both Alexandria and the Roman Empire, and the political dynamics that influenced it. In addition to this trade network, the thesis examines the grain supply, storage and distribution mechanisms in Alexandria, shedding light on the city's role as a vital link in the wider supply chain. By analyzing historical records, archaeological finds and scientific research, the thesis plays a role in a deeper understanding of how Alexandria's strategic location, maritime capabilities and administrative structures enabled it to play an important role in providing a stable and consistent grain supply to Rome. The study underscores the complex interdependence between the two cities and the wider implications of this commercial relationship for the stability and prosperity of the Roman Empire. In essence, this thesis illuminates the multifaceted role played by Alexandria in the export of Egyptian grain to Rome during the Roman Empire, shedding light on the economic, political and logistical dynamics that shaped this important trade network and its effects on both the city centers and the region.

Keywords: *Alexandria, Rome, Nile, Grain, Maritime trade*

İÇİNDEKİLER

ETİK KURALLARA UYGUNLUK BEYANI	iii
ÖNSÖZ	iv
ÖZET	v
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	vii
ŞEKİL LİSTESİ	x
TABLO LİSTESİ	xii
1. Giriş	1
2. Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır Eyalati'nde Tahıl Üretimi.....	3
2.1. Antik Mısır'da Tahıl Üretimine Genel Bakış	4
2.2. Roma İmparatorluk Dönemi'nde Nil'de Ekim ve Hasat Yöntemleri	6
2.3. Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır Eyaletinde Üretilen Tahıl Türleri	9
2.4. Antik Roma Mutfağı ve Roma Beslenme Düzeninde Hububatın Önemi	10
3. İskenderiye	15
3.1. Mareotis Gölü	23
3.2. İskenderiye Limanları	25
3.2.1. İskenderiye Limanı Magnus Portus	26
3.2.2. Eunostes Limanı	29
3.3. İskenderiye'nin Oşionagrafik Koşulları ve Deniz Tabanı Yapısı	31
3.3.1. Rüzgârlar	33
3.3.2. Dalgalar	34

3.3.3. Su Seviyesi	35
3.3.4. Sedimentasyon	36
4. Roma	37
4.1. Roma Limanları	38
4.1.1. Ostia	41
4.1.2. Portus	42
4.2. Roma Limanlarındaki Huhubat Depolama Sistemleri	49
4.3. Roma Limanlarından Hububatın Şehre Taşınması	50
4.4. Cure Annonae, Hububat Ticareti ve Lojistiğindeki Rolü	53
4.4.1. Tahıl Yardımının Tarihi	55
4.4.2. Tahılın Öğütülmesi ve Pişirilmesi	57
4.4.3. Cure Annonae'nın Çöküşü	59
4.4.4. Tahıl Yardımının Politik Yönü	60
4.5. Roma Şehrinde Tüketilen Hububat Miktarı	62
5. Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır'dan Roma'ya Tahıl Taşımacılığı	66
5.1. Roma İmparatorluğunda Tahıl Taşımacılığının Önemi	67
5.2. Mısır Tahılına Yönelik Roma Talebine Genel Bakış	68
5.3. Hububat Tedariği ve Nakliyesi	69
5.3.1. Tedariği	71
5.3.2. Nakliyesi	72
5.4. Hububat Taşımacılığında Kullanılan Gemiler	77
6. Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır Hububatının Roma'ya İhracatında İskenderiye'nin Rolü.....	80

6.1. İskenderiye Limanlarından Gelen Hubatın Roma Piyasasındaki Konumu	82
7. Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır Hububatının Roma'ya İhracatında Karşılaşılan Zorluklar.....	84
7.1. Akıntılar	85
7.2. Rüzgârlar	86
7.3. Korsanlık	88
7.4. Ticaret Sezonları	91
7.5. Hububatın Depolanması	92
7.6. Bu Zorlukları Azaltmak İçin Alınan Önlemler	93
8. Ekonomik ve Politik Etkiler	95
8.1. Mısır ve Roma Arasındaki Tahıl Ticaretinin Ekonomik Boyutu	96
8.2. Mısır ve Roma Arasındaki Siyasi İlişkilerin Şekillenmesinde Tahıl Taşımacılığının Rolü	97
SONUÇ.....	99
KAYNAKÇA	103
TEŞEKKÜR	120
ÖZGEÇMİŞ	121

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1: Gallo-Roma biçerdöverini tasvir eden bir kabartma.

Şekil 2: Hububat hasat eden iki Mısırlıyı tasvir eden fresk.

Şekil 3: Antik Mısır'da Nil'e bitişik tarım alanlarını betimleyen bir çizim.

Şekil 4: İki inek tarafından çekilen bir pulluğu idare eden çiftçi ve ahşap bir kazmayla toprağı belliye bir işçiyi betimleyen duvar freski.

Şekil 5: Şaduf sistemi ile su çeken bir çiftçi ilistirasyonu.

Şekil 6: Altı sıralı arpa fotoğrafı.

Şekil 7: Şu anda Vatikan Müzesi'nde bulunan bir yiyecek natürmortunu gösteren M.S. 2. yüzyıldan kalma bir Roma mozaigi.

Şekil 8: Museo Archeologico Nazionale di Napoli'de bulunan pazar veya sokak tezgâhında bir satıcıdan ekmek satın alan müşterileri gösteren Roman Pompei'den bir tablo.

Şekil 9: Balık, kalamar, meyve ve (görünüşe göre) yengeçleri göstere, M.S. 3. yüzyıldan kalma bir mozaik.

Şekil 10: İskenderiye şehrinin planını betimleyen bir çizim.

Şekil 11: Antik dönem ve günümüzde Mareotis Gölü'nün sınırlarının gösterildiği bir çizim (Açık gri antik sınırlarını gösterirken, koyu gri günümüzdeki sınırlarını göstermektedir.)

Şekil 12: Uzak tarafta Taposiris Magna Deniz Feneri'nin görülebildiği, Mareotis Gölü'nün diğer yakasına doğru bir iskelenin karşısındaki liman kıyısındaki caddeden manzara.

Şekil 13: Ptolemaios I Dönemi'nde Pharos (deniz feneri) ve İskenderiye limanı.

Şekil 14: Bir geminin İskenderiye limanına yanaşma planını ve liman içi yapıların gösterildiği bir çizim.

Şekil 15: Antik dönem ahşap iskele bölümleri.

Şekil 16: İskenderiye şehir planını ve limanlarını gösteren bir çizim.

Şekil 17: Arkasındaki tepelerle birlikte Roma Forumu'ndaki Aziz Agnes Şehitliği'nin 18. yüzyıldan kalma bir tablosu.

Şekil 18: Ostia ve Portus limanlarının planını gösteren bir çizim.

Şekil 19: Castrum ve emsal yollar ile Ostia Antica'nın şematik planı.

Şekil 20: Vatikan Müzesi Galerisi'nden antik Ostia haritası.

Şekil 21: Ostia'daki Grandi Horrea. Muhtemelen tahıl için kullanılmış geniş depolama alanı.

Şekil 22: Dört atın çektiği arabayı gösteren Roma kabartması.

Şekil 23: Avignon Güzel Sanatlar Müzesi'nde bulunan, güney Fransa'da fıçıları taşıyan mavnayı çeken adamları gösteren Roma kabartması.

Şekil 24: Neronian parası; arka tarafta Annona'nın bilinen en eski tasviri, tahıl deposunun bulunduğu tahtta oturan tahıl tanrıçası Ceres'in önünde duruyor.

Şekil 25: Pompei'de bulunan bir değirmen ve fırın kompleksi.

Şekil 26: Nil Deltası'nın 100 mil uzunluğunu ve 150 mil genişliğini gözler önüne seren bir uydu fotoğrafı.

Şekil 27: Temmuz ayında Roma'dan yüksek gemi, özel tekne veya karayoluyla yaklaşık seyahat süresini gösteren harita. Konturlar gün cinsinden ölçülen zamanı gösterir.

Şekil 28: Hububat ölçümünü gösteren bir Roma mozaïği.

Şekil 29: Bir gemiye tahıl yüklenmesini gösteren M.S. 2. veya 3. yüzyıldan kalma bir fresk.

Şekil 30: M.S. 1.-3. yüzyıla ait bir Akdeniz yük gemisinin kabartması.

Şekil 31: Akdeniz'deki hâkim akıntılar.

Şekil 32: Akdeniz'deki hâkim rüzgârlar.

TABLO LİSTESİ

Tablo 1: İskenderiye rüzgâr istatistikleri.

Tablo 2: İskenderiye dalga istatistikleri.



1. GİRİŞ

Ekmek 12 bin yıldır tarihte farklı şekillerde yer almıştır, özellikle de fakirler arasında. Un ve su... Bundan daha basit ne olabilir? Günümüzde bile tahıl, tarımın %65'ini oluşturmaktadır. Meyve ve sebzeler ise sadece %6'sını. Antik Yunan köylüleri, kahvaltıda bayat ekmeklerini şaraba banıp yerlerdi. Ve İncilde de yer ettiği gibi ekmek için dua etmeyeceksek, Hz. İsa bize neden dua etmeyi öğretti? Ekmek her zaman sıradan insanların yiyeceği olmuştur. Bu nedenle tahıl da bu eko sistemin en önemli yapı taşıdır.

Tarihin sayfalarında, Roma İmparatorluk dönemindeki İskenderiye ve Roma arasındaki tahıl ticareti gibi hiçbir olay sosyo-ekonomik ve jeopolitik dinamikler üzerinde böylesine derin bir etki bırakmamıştır. Bu iki antik kenti birbirine bağlayan karmaşık ticaret ağı, Roma İmparatorluğu'nun gücünün sürdürülmesi ile halkının ve ordularının ihtiyaçlarının karşılanmasında çok önemli bir rol oynamıştır. Bu ticaret bağlantısının kalbinde, Akdeniz'in kavşağında yer alan hareketli bir metropol olan İskenderiye şehri ile limanları bulunmaktaydı. Kent Mısır'ın değerli tahılının her zaman aç olan Roma şehrine ihracına bir kanal görevi görüyordu. Bu ticari ilişkinin önemi, ekonomik sonuçlarının çok ötesine uzanmaktaydı. Bu ilişki coğrafi avantajların, denizcilik uzmanlığının, idari sistemlerin ve siyasi motivasyonların karmaşık bir etkileşimini kapsar. Tarih, arkeoloji ve ekonomi bilim adamları bu ticaretin inceliklerini araştırdıkça, Mısır'ın tahıllarının Roma'ya ihracında İskenderiye'nin rolünün sadece bir ticaret meselesi değil, aynı zamanda bir güç, diplomasi ve hayatta kalma rolünü ortaya çıkarmaktadır. Bu tez Roma İmparatorluğu döneminde Mısır tahılının Roma'ya ihracında İskenderiye'nin oynadığı rolün çok yönlü boyutlarını incelemeyi amaçlamaktadır. Tarihsel kayıtların, arkeolojik keşiflerin ve bilimsel yorumların kapsamlı bir incelemesiyle bu çalışma, bu önemli ticari ilişkinin temelini oluşturan karmaşık mekanizmaları ortaya çıkarmaya çalışıyor. İskenderiye'nin bu tahıl ticaret ağında bir temel taşı olarak hizmet etmesini sağlayan coğrafi, lojistik, ekonomik ve politik faktörlere ışık tutarak, bu iki etkili şehir arasındaki simbiyotik ilişki ve bunun geniş kapsamlı sonuçları hakkında daha derin bir anlayış sağlamayı amaçlanmaktadır.

Bu keşif yolculuğuna çıkarken, İskenderiye'nin Roma İmparatorluğu'nun devamına katkısının büyüklüğünü ve bu ticaretin istikrarının hem yerel ekonomiler hem de emperyal güç

dinamikleri için sahip olduğu daha geniş sonuçları kabul etmek önemlidir. Tarihsel bağlamı derinlemesine inceleyerek ve İskenderiye'nin rolünün ayrıntılarını ortaya çıkararak, Roma İmparatorluğu'nun girift ekonomik ağı ve ihtişamını korumak için stratejik ortaklıklara bel bağlaması hakkında daha kapsamlı bir anlatıya katkıda bulunmayı amaçlıyorum. Bu tez aracılığıyla, İskenderiye'nin Mısır'ın tahıllarına açılan bir kapı olarak konumunun, bir zamanlar bilinen dünyayı kaplayan bir imparatorluğun kaderini şekillendirmede nasıl önemli bir rol oynadığını açıklayarak, olayların gidişatını şekillendiren tarihin katmanlarını ortaya çıkarmayı amaçlamaktadır.



2. Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır Eyaleti'nde Tahıl Üretimi

Uçsuz bucaksız toprakları ve idari yeteneğiyle ayırt edilen Roma İmparatorluğu, varlığının önemli bir bölümünü geniş toprakları boyunca yaptığı tahıl üretimi ile dağıtımını yöneten karmaşık sistemlere borçluydu.¹ Temel unsurlardan biri olan tahıl ihtiyacı, Roma İmparatorluğu'nun Mısır'ı tahıl ambarı olarak konumlandırmasına neden oldu.² Nil boyunca uzanan verimli topraklar ve devlet tarafından düzenlenen tarım uygulamalarıyla birlikte hem imparatorluk hem de sakinleri için güvenilir bir beslenme kaynağı oluşturdu.³ Mısır'ın etkileyici tahıl üretimi özünde çevredeki ovaları ekilebilir hale getiren ve bol ürün vermesini sağlayan zengin alüvyon biriktiren Nil'in yıllık su taşkınlarına mecburdu.⁴ Mısır'ın tarımsal refahının ayrılmaz bir parçası olan bu doğal döngü imparatorluğun tahıl arzına önemli ölçüde katkıda bulunma kapasitesinin temelini oluşturdu. Bununla birlikte bu tarımsal refah tesadüfi bir olay değildi. Roma İmparatorluğu'nun Mısır'ında tahıl üretimi, tutarlı bir tahıl arzını sürdürmenin stratejik önemini kanıtlayacak şekilde devlet tarafından titizlikle denetleniyordu. Tahıl devlet kontrolü altında toplanıp, depolanıp, dağıtılırken tahıl ambarları ve tarımsal faaliyetleri yöneten karmaşık bir idari mekanizmada bulunmaktaydı. Bu sistematik çerçeve yalnızca Roma'nın ihtiyacı olan hububatın tedariğini sağlamakla kalmayıp aynı zamanda Mısır tahıl ambarları ile imparatorluk çekirdeği arasında simbiyotik bir ilişki geliştirdi.⁵



Şekil 1: Gallo-Roma biçerdöverini tasvir eden bir kabartma.

Kaynak: (Çevrimiçi)

<https://stravaganzastravaganza.blogspot.com/2011/03/agriculture-in-roman-empire.html>

¹ Alan K. Bowman, and A.L. Wilson, *Quantifying the Roman Economy: Methods and Problems*, Oxford University Press, Oxford, 2009, s. 42.

² Alan K. Bowman, *Egypt after the Pharaohs: 332 BC-AD 642*. University of California Press, California, 1996, s. 78.

³ Wilkins 1972, s. 234

⁴ David G. Wilkins, *The Social Significance of the Roman Grain Dole*. The Classical Journal, 67, 1972, s. 227-238.

⁵ Bowman 1996, s. 91.

Bu tahıl üretimi yalnızca bir tarımsal süreçler bütününe ötesine geçerek Roma İmparatorluğu Mısır'ının ekonomisine ve toplumsal dokusuna nüfuz etti. Tahıl için sürekli talep nüfusun önemli bir kısmına geçim kaynağı sağlayan gelişen bir tarım sektörüne yol açtı. Dahası fazla tahıl yalnızca imparatorluk içinde değil aynı zamanda dış bölgelerle etkileşimlerinde kapsayan geniş ticaret ağlarını kolaylaştırdı. Bu geniş ticaret ağları ise Mısır'ın ekonomik refahına büyük katkıda bulundu.⁶

Birincil tahıl tedarikçisi olarak Mısır'ın rolünün jeopolitik önemi yatsınamaz.⁷ Roma İmparatorluğu'nun istikrarının, Mısır eyaletinin tahıl arzını sürdürme yeteneğine bağlı olduğunu hatta Mısır'ın siyasi güvenliğinin imparatorluğun devamlılığını sağlamak için elzem bir durum halini aldığını unutmamamız gerek.⁸

2.1. Antik Mısır'da Tahıl Üretimine Genel Bakış

Mısır'ın bereketli toprakları, Nil Nehri'ne hayat veren sularının kucakladığı tahıl üretimi etrafında dönen medeniyetin geçim ve refahının belkemiğini oluşturan sofistike bir tarım sisteminin ortaya çıkmasına neden oldu.⁹ Zengin alüvyonlu toprağı, öngörülebilir yıllık taşkınları ve muazzam miktarlarda tahıl yetiştirme yeteneğı bölgenin ekonomik dokusunun temel taşlarındanı.¹⁰ Mısır'da tahıl ekimi Nil'in yıllık taşkınlarının gelgitleriyle yakından iç içe geçmişti. Nehir kabardıkça suları komşu tarlalara taşıyor, toprağı canlandırıyor ve besin açısından zengin alüvyon tabakası bırakıyordu.¹¹ Verimli tarım toprakları için zengin alüvyon tabakası belkide en önemli unsurdu. Bu durumu derinden anlamak için bir bitkinin ihtiyaçlarına bakarsak. Bitkilerin gelişmesi ve ürün vermesi için gerekli olan iki önemli etken olduğunu görmekteyiz. Bu iki önemli

⁶ Wilkins 1972, s. 233.

⁷ Bowman 2009, s. 55.

⁸ Pierre Tallet, *Agricultural Strategies in Roman Egypt: From the Saite Period to the Arab Conquest*, Oxford University Press, Oxford., 2011, s. 102.

⁹ Barry J. Kemp, *Ancient Egypt: Anatomy of a Civilization*. Routledge, London, 2006, s. 126.

¹⁰ Ian Shaw, *The Oxford History of Ancient Egypt*. Oxford University Press, Oxford, 2000, s. 78.

¹¹ Toby A. H. Wilkinson, *The Rise and Fall of Ancient Egypt*. Random House, New York, 2003, s. 212.

unsur ise soluduğumuz havanın içinde bulunmaktadır. Bunlar azot, karbon ve oksijendir. Bitkiler karbon ihtiyaçlarını soluduğumuz havadan karşılayabilselerde, havanın içindeki azotu elde etmek için farklı bir sistem geliştirmişlerdir. Toprakta alınması gereken azot tarımcılık için önemli sorunlara neden olmuştur. Nil gibi taşkın yapmayan tarım deltalarında insanlar tarih boyunca gübreleme ve nadasa bırakma gibi yollarla toprağın azot miktarını arttırmaya çalışmışlardır. Tarım



Şekil 2: Hububat hasat eden iki Mısırlıyı tasvir eden fresk.

Kaynak: (Çevrimiçi) <https://www.fao.org/country-showcase/item-detail/en/c/1287824/>

arazileri sürüldükten sonra nadasa bırakılarak havadaki azotun toprağa geçmesi sağlanmıştır. Lakin bu durum ekim için elverişli toprakların birkaç ekim sezonu boyunca kullanılamamasına neden olmuştur. Nil'in sürekli taşkınları nadas gibi belli dönemlerde ekimin durmasına neden olacak tarım tekniklerine olan ihtiyacı ortadan kaldırmıştır. Düzenli olarak taşan Nil bitkilerin ihtiyacı olan azotu toprakta yeteri kadar bulunmasını sağlamaktadır. Bu taşkınlar rekoltelerin yüksek ortalamalarda tutulmasını sağlarken âtıl tarım arazilerinin sayısını düşürmektedir. Nadasa bırakılmayan ve gerekli minarel ihtiyaçları karşılanmayan tarım arazilerinde rekoltelerde ekim sayısı arttıkça doğrudan bir düşüş gözlemlenir.

Mısırlı çiftçiler ekinleri için en uygun yetiştirme koşullarını sağlamak için ekimlerini çekilen sel suları ile aynı zamana denk gelecek şekilde titizlikle zamanlamışlardır.¹² Eski Mısır'da tahıl üretiminin önemi sadece geçimlik olmanın çok ötesine geçmiştir. Başta buğday ve arpa olmak üzere tahıl yalnızca temel bir gıda kaynağı olmakla kalmayıp aynı zamanda kültürel ve ekonomik öneme de sahip olmuştur.¹³ Tahıl hayati bir meta olarak bölge halkına hizmet etsede genellikle komşu bölgelerle başka mallarla takas ürünü olarak kullanıldı.¹⁴ Ayrıca tahıl devletin ekonomik faaliyetlerinde merkezi bir rol oynayarak bir tür vergilendirme işlevi görmüş ve anıtsal inşaat projeleri için gerekli işgücünü desteklemiştir.¹⁵

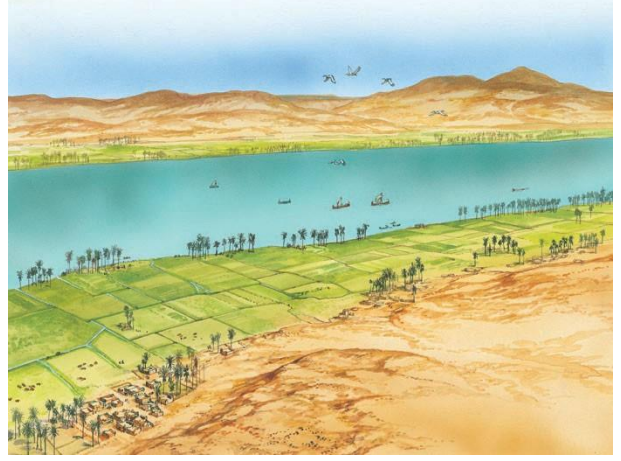
¹² Kathryn A. Bard, *An Introduction to the Archaeology of Ancient Egypt*. John Wiley & Sons, New Jersey, 2015, s. 45.

¹³ Wolfgang Helck, *Die ägyptischen Gaue*. Harrassowitz, Wiesbaden, 1987, s. 91.

¹⁴ Barry J. Kemp, *Ancient Egypt: Anatomy of a Civilization*. Routledge, London, 1991, s. 162.

¹⁵ Gay Robins, *The Art of Ancient Egypt*, Harvard University Press, Cambridge, 2008, s. 54.

Mısır'da tahıl üretiminin yönetimi hiyerarşik bir idari sistemler tarafından denetlenen karmaşık bir operasyondur. Yerel memurlar ve yazıcılar köylülerden tahıl şeklinde vergi toplanmasını koordine ettiler.¹⁶ Fazla mahsulü depolamak ve kıtlık dönemlerine karşı koruma sağlamak için tahıl ambarları kuruldu.¹⁷ Genellikle tapınakların yakınında bulunan bu tahıl ambarları, tahıl dağıtımını ilahi lütuf kavramıyla bir araya getirerek sembolik ve dini bir öneme de sahip oldu.¹⁸



Şekil 3: Antik Mısır'da Nil'e bitişik tarım alanlarını betimleyen bir çizim.

Kaynak: (Çevrimiçi) <https://www.q-files.com/history/ancient-egypt/farming-in-ancient-egypt/>

Mısır'da tahıl üretimi yalnızca tarımsal bir uygulama değil aynı zamanda tüm toplumun üzerinde geliştiği bir temel haline aldı.¹⁹ Hububat sadece halkı beslemekle kalmayıp aynı zamanda ticareti kolaylaştırdı, ekonomik faaliyetleri destekledi ve eski Mısır'ın kültürel-dini manzarasında bütünüleyici bir rol oynadı.²⁰

2.2. Roma İmparatorluk Dönemi'nde Nil'de Ekim ve Hasat Yöntemleri

Mısır halkı için eski bir yaşam çizgisi olan Nil Nehri, Roma İmparatorluk Dönemi'nde tarım uygulamalarının ana kayası olmaya devam etti.²¹ Nil Nehri yıllık su baskını ile Roma İmparatorluk Dönemi'nde eski Mısır'ın tarım uygulamalarının şekillenmesinde çok önemli bir rol oynamıştır.²² Bu dönemin tarım takvimi, Nil'in yıllık su baskını ritimleriyle karmaşık bir şekilde bağlantılıydı. Sel suları çekilirken çiftçiler ekime hazırlık olarak tarlaları sürmeye ve tesviye

¹⁶ Wilkinson 2003, s. 289.

¹⁷ Bard 2015, s. 67.

¹⁸ Kemp 2006, s.213.

¹⁹ Shaw 2000, s. 96.

²⁰ Wilkinson 2003, s. 289.

²¹ Roger S. Bagnall, *Egypt in Late Antiquity*. Princeton University Press, New Jersey, 1993, s. 167.

²² Bagnall 1993, s. 144.

etmeye başladılar. Nil’de ekim çiftçiler tarafından iyi koordine edilmiş bir çaba gerektiriyordu. Nil’de tarım nehre karşı yapılan bir organizasyondan çok taşkınların ve Nil’in karakterinin iyi takip edilip uyum sağlanmasıyla yapılmaktaydı. Sel suları çekilip geride verimli çamurlar bırakırken ekime hazırlanmak için tarlalar sürülüp tesviye edillirdi.²³ Tohumları ekmek için geleneksel el yöntemleri kullanılırken hazırlanan toprakta eşit miktarda tohum dağılımı sağlanmaya çalışılıyordu.²⁴



Şekil 4: İki inek tarafından çekilen bir pulluğu idare eden ve ahşap bir kazmayla toprağı belliyen bir işçiyi betimleyen duvar freski.

Kaynak:(Çevrimiçi)

<https://landiustravel.com/egypt/ancient-egypt/ancient-egyptian-agriculture/>

Tohum ekme süreci tipik olarak çiftçilerin tohumları hazırlanan toprağı elle veya tahta pulluk gibi basit aletler kullanarak dağıttığı manuel yöntemleri içermektedir.²⁵ Bu teknik bol bir hasat potansiyelini en üst düzeye çıkararak tarlalar arasında tohumların nispeten eşit bir şekilde dağılmasını sağlamaktaydı. Hasat aylarca süren zahmetli bir çalışmanın sonucuydu. Hasatın zamanlaması çok önemliyken ekinlerin büyüme aşamalarının dikkatli bir şekilde gözlemlenmesini gerektiriyordu.²⁶ Hasat tipik olarak tahılı tabandan kesmek için orak veya diğer el aletlerinin kullanılmasını içeriyordu. Çiftçiler olgun tahılları tabandan kesmek için orak kullanırdı. Ardından hasat edilen ürünler demetler halinde toplanır ve kurumaya bırakılırdı.²⁷ Daha sonra demet haline getirilen hububatlar güneş altında kurumaya bırakılırdı.²⁸ Bu süreci kurutulmuş tahılın yenilebilir taneleri samandan ayırmak için dövüldüğü harmanlama aşaması izlerdi.²⁹ Kurutulmuş tahılın samandan ayrıldığı aşamayı genellikle hayvanların ayaklarıyla çiğnenmesiyle veya el yordamıyla yapılan harmanlama aşaması izlerdi.

²³ Shaw 2000, s. 96-102.

²⁴ Kathryn A. Bard, *An Introduction to the Archaeology of Ancient Egypt*. John Wiley & Sons, New Jersey, 2015, s. 57.

²⁵ Bard 2015, s. 57.

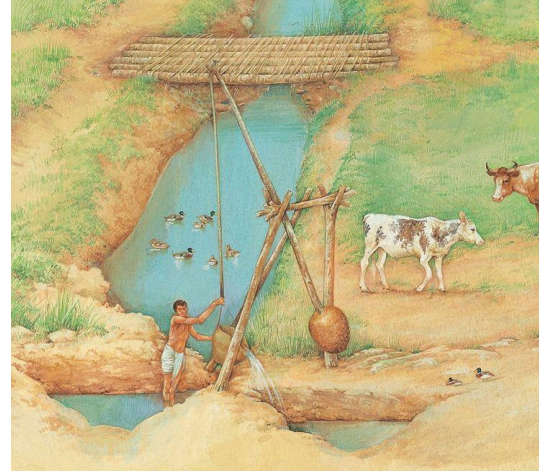
²⁶ Helck 1987, s. 34.

²⁷ Shaw 2000, s. 125.

²⁸ Wilkinson 2003, s. 73.

²⁹ Helck 1987, s. 45.

İmparatorluk Mısır'ının köklerinin eski geleneklere dayanmasına rağmen gelişmiş tarım tekniklerinde kullanıldığını unutmamamız gerekir. Karşı ağırlıklı bir kaldıraç olan "şaduf" genellikle sulama amaçları için kullanılırdı.³⁰ Bu cihaz çiftçilerin Nil'den su çekmesine ve sulama için tarlalarına yönlendirmesine olanak sağlayarak ekilmiş ürünler için su sağlamaktaydı. Bu yenilik çiftçilerin Nil Nehri'nden verimli bir şekilde su çekmesine ve tarlalarını sulamasına olanak tanıdı. Arşimet vidası gibi daha teknolojik ürünlerin Nil'de kullanıldığını düşünmek istesekte "şaduf" gibi ucuz ve kullanışlı bir sistemin yerini alabileceğini düşünmek biraz zordur. Buğday ve arpa gibi temel ürünlerin yetiştirilmesi Roma İmparatorluk Dönemi tarımının temelini oluşturmuştur.³¹ Bu tahıllar yalnızca nüfusu beslemek için değil aynı zamanda geniş Roma İmparatorluğu'nun askeri ve ticari ağlarını sürdürmek için de hayati önem taşıyordu.³² Bölgenin tarımsal fazla vermesi yalnızca Mısır'ı değil aynı zamanda imparatorluk içindeki diğer eyaletlerin de tahıl tedarikiğini kolaylaştırdı. Nil boyunca tarımsal çabaların başarısı uygarlığın refahının ayrılmaz bir parçasıydı. Yıllık ekim ve hasat döngülerine bağlı tarım bayramları insanlarla toprak arasındaki simbiyotik ilişkiyi tanıyarak dinsel bir şevkle kutlanırdı.³³ Hasatın cömertliği Nil'in öngörülemeyen davranışının ortaya çıkardığı zorluklara karşı bir zafer olarak kutlanırdı. Bu kutlamanın tarımsal bollukla ilişkilendirilen tanrılara yapılan adaklarla birlikte genellikle dini semboller vardı.³⁴ Hasadın bolluğu tahıl ambarlarında depolanarak kıtlığa karşı korunmak ve yıl boyunca nüfusu desteklemek için stratejik rezervler oluşturuyordu. Hasat edilen tahıl daha sonra tahıl ambarlarında depolanarak kıtlık dönemlerine karşı korunur ve yıl boyunca toplumun beslenmesi için kritik bir kaynak olarak hizmet ederdi.³⁵



Şekil 5: Şaduf sistemi ile su çeken bir çiftçi ilistirasyonu.

Kaynak: (Çevrimiçi)

<https://finwise.edu.vn/what-is-a-1693944094747474/>

³⁰ Wilkinson 2003, s. 78-83.

³¹ Helck 1987, s. 34.

³² Wilkinson 2003, s. 143.

³³ Bagnall 1993, s. 167.

³⁴ Bagnall 1993, s. 213.

³⁵ Wilkinson 2003, s. 83.

Roma İmparatorluk Dönemi'nde Nil'de tarım gelenek ve yeniliğin uyumlu bir karışımıydı.³⁶ Roma İmparatorluk Dönemi'nde Nil boyunca ekim ve hasat yöntemleri nehrin yıllık ritimleriyle derinden iç içe geçmiştir. Çiftçiler başarılı bir mahsul verimi sağlamak için hem geleneksel hem de ileri teknikleri kullanmıştır. Zamansız ekme, besleme ve hasat uygulamaları "şaduf" gibi gelişmelerle tamamlandı. Ekim, yetiştirme ve hasatın dikkatli koordinasyonu Mısır halkının doğal çevreleri ile onun üretkenliğinden yararlanma yolları hakkında derin bir anlayışa sahip olduklarını göstermektedir.

2.3. Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır Eyaleti'nde Üretilen Tahıl Türleri

Roma İmparatorluk Mısır'ının tarımsal manzarası medeniyetin çevresinin kaynaklarını kullanma konusundaki yaratıcılığının bir kanıtı olarak Nil Nehri'nin verimli kıyıları boyunca yetiştirilen çok çeşitli tahıllarla karakterize ediliyordu.³⁷ Çeşitli tahıl mahsullerinin stratejik entegrasyonu yalnızca yerel nüfusu beslemekle kalmayıp aynı zamanda Roma İmparatorluğu'nun geniş topraklarının ihtiyaçlarını da karşılamaya katkıda bulundu. Eski uygarlıkların temel gıda maddesi olan buğday, Roma İmparatorluğu'nun Mısır bölgesindeki ekim tercihlerinde öne çıkan bir tahıl ürünüydü.³⁸ Emmer buğdayı (*Triticum dicoccum*) ve ekmeklik buğday (*Triticum aestivum*) gibi çeşitler yaygın olarak yetiştiriliyordu.³⁹ Emmer buğdayı sert kabuğuyla özellikle kurak iklime uygun ve haşere ve hastalıkların ortaya çıkardığı zorluklara dayanabiliyordu.⁴⁰ Ekmeklik buğday ise daha yüksek verim ve besin değeri sunarak genel tahıl üretimine önemli ölçüde katkıda bulundu.

Arpa Roma İmparatorluk Mısır'ında yetiştirilen bir başka önemli tahıl ürünüydü. Yetiştirilen başlıca iki arpa türü; iki sıralı arpa (*Hordeum distichon*) ve altı sıralı arpa idi (*Hordeum*

³⁶ Shaw 2000, s. 88.

³⁷ Bowman 1996, s. 245.

³⁸ Shaw 2000, s. 198.

³⁹ Sue Colledge, *Plant Exploitation on Epipalaeolithic and Early Neolithic Sites in the Levant*, BAR Publishing, Oxford, 2001, s. 22-54.

⁴⁰ Helck 1987, s. 63.

vulgare). İlki üstün kalitesi ve demlemeye uygunluğuyla bilinirken ikincisi zorlu ortamlara dayanıklılığıyla karakterize edilirdi.⁴¹ Arpa sadece hayati bir besin kaynağı değil aynı zamanda Mısır halkı için diyet ve kültüründe temel bir madde olan bira üretiminde de çok önemli bir rol oynadı. Buğday ve arpa dışında daha az da olsa darı da yetiştiriliyordu. Kuraklığa dayanıklı bir tahıl ürünü olan darı, genellikle kıtlık zamanlarında ek gıda kaynağı olarak kullanılmıştır.⁴² Kurak koşullara dayanıklılığı onu bölgenin genel gıda güvenliğine katkıda bulunan önemli bir kaynak haline getirdi.



Şekil 6: Altı sıralı arpa fotoğrafı.

Kaynak: (Çevrimiçi)

<https://gobotany.nativeplanttrust.org/species/hordeum/vulgare/>

Farklı tahıl çeşitlerinin stratejik olarak yetiştirilmesi uygarlığın hem yerel nüfusu hem de genel olarak imparatorluğu sürdürmek için istikrarlı bir gıda arzı sağlayarak iklimsel dalgalanmaların ve haşerelerin ortaya çıkardığı riskleri azaltmasını sağladı. Günümüzde bile birçok çiftçi rekolte risklerinden dolayı farklı türlerde hububat ekme yoluna gitmektedir.

2.4. Antik Roma Mutfağı ve Hububatın Roma Beslenme Düzenindeki Önemi

Antik Roma mutfağı dönemler boyunca farklı unsurlar nedeniyle değişikliklere uğramıştır. Beslenme alışkanlıkları krallıktan cumhuriyete ve en sonunda da imparatorluğa kadar farklı siyasi olaylar ile fetihler nedeniyle değişiklikler gösterdi. Başlangıçta Roma sosyal sınıfları arasındaki beslenme farklılıkları o kadar büyük olmasada imparatorluğun sınırlarının genişlemesi ile farklı beslenme alışkanlıklarının ortaya çıktığını gözlemleyebiliyoruz. Organik gıdaların çoğu normal koşullar altında bozulma eğilimindedir ancak küller ve hayvan kemikleri Romalıların beslenme alışkanlıkları hakkında bize değerli bazı arkeolojik bilgiler sunmaktadır. M.S. 79'da Vezüv'ün yaktığı Herculaneum'da bulunan nohut ve meyve kalıntıları

⁴¹ Kemp 2006, s. 132.

⁴² Bowman 1996, s. 245.

sayesinden Roma mutfağındaki varlıkları bilinmektedir. Şehrin kanalizasyonlarında küçük balık kılçığı, deniz kestanesi dikenleri, mineralize bitki kalıntıları bulunmuş ve arkeolojik araştırmalar sonucu bitkiler arasında dereotu, kişniş, keten, mercimek, lahana, haşhaş ile diğer çeşitli sert kabuklu yemişler, meyveler, baklagillerin yanı sıra çeşitli balık, kabuklu deniz hayvanları teşhis edilmiştir. Pompei'de ise üzümler, ekmekler ve hamur işleri Lares'e adak olarak yakılmış halde bir peristil evin avlusunda gömülü halde bulunmuştur.⁴³

Bu kadar çeşitli besin buluntularına rağmen Roma Cumhuriyeti'nin ilk günlerinde beslenme esas olarak tahıllara, özellikle de farklı türde ekmekler üretmek için öğütülen buğdaya odaklanıyordu.⁴⁴ "Panis quadratus" olarak bilinen bu ekmek, pleblerden senatörlere kadar tüm toplumsal katmanlardaki Romalılar için günlük bir temel malzemeydi.⁴⁵ Bununla birlikte buğday ekmeği her yerde bulunurken arpa da yaygın olarak tüketiliyordu; her ne kadar çoğu zaman daha az ayrıcalıklı sınıflarla ilişkilendirilsede.⁴⁶ İmparatorluğun toprakları genişledikçe Roma beslenmesinde önemli bir dönüşüm meydana geldi. Bir zamanlar lüks sayılan et tüketimi giderek yaygınlaştı. Romalıların domuz eti, sığır eti ve av hayvanı dahil olmak üzere çeşitli et kaynaklarına erişimi başladı. Bu değişim özellikle Roma elitinin devekuşu ve tavus kuşu gibi egzotik etlerin yer aldığı abartılı ziyafetlere düşkün olduğu İmparatorluk Dönemi'nde belirgindi.⁴⁷ Geniş kıyı şeridi ile bol miktarda tatlı su kaynağı göz önüne alındığında, balık ve deniz ürünleri Roma beslenmesinde önemli bir yer tutuyordu. Fermente bir balık sosu olan garumun üretimi birçok



Resim 7: Şu anda Vatikan Müzesi'nde bulunan bir yiyecek natüremortunu gösteren M.S. 2. yüzyıldan kalma bir Roma mozaigi.

Kaynak: (Çevrimiçi)

<https://mymodernmet.com/what-did-the-romans-eat-drink/>

⁴³ Samuel Guttenplan, *A Companion to Food in the Ancient World*. Wiley Blackwell, London, 1994, s. 105-109.

⁴⁴ Mary Brown, *Dietary Practices in Ancient Rome*. Cambridge University Press, Cambridge, 2005. s. 23.

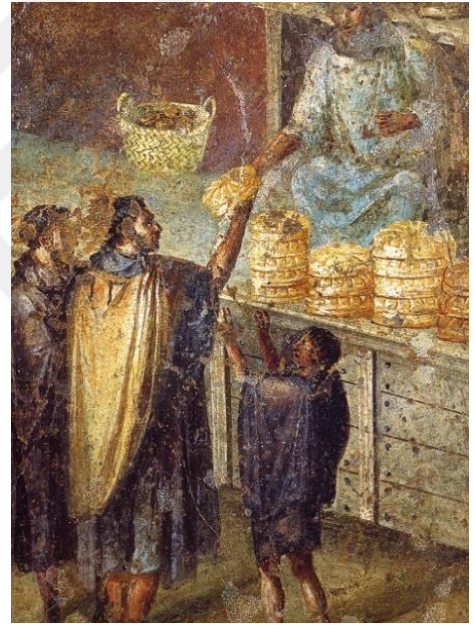
⁴⁵ Brown 2005, s. 23.

⁴⁶ Robert Davis, *Fruits of the Empire: Agriculture in Roman Asia Minor*. Yale University Press, New Haven, 2007, s. 45.

⁴⁷ Emily Johnson, *Fish and Fermentation: A Study of Garum Production in Ancient Rome*, Princeton University Press, New Jersey, 2008, s. 112.

yemeğe derinlik ve lezzet kattı.⁴⁸ Mercimek, nohut ve çeşitli yeşillikler gibi sebzeler de günlük öğünlerin temel bileşenleriydi.⁴⁹ Bu arada üzüm, zeytin gibi meyveler yoğun bir şekilde yetiştiriliyor ve Roma mutfağının iki temel ögesi olan şarap ile zeytinyağı üretiminde kullanılıyordu.⁵⁰ Toplu yemek, Roma toplumunun kültürel bir özelliği idi. "Convivia" olarak bilinen özenli ziyafetler yaygındı; yalnızca Romalı şeflerin mutfak becerilerini değil aynı zamanda toplumdaki sosyal hiyerarşileri de sergiliyorlardı. Bu toplantılar yemekten çok daha fazlasını içeriyordu; zenginlik, statünün sergilendiği platformlardı ve genellikle müzik gibi eğlencelerin yanı sıra soytarılar ile akrobatların performansları da eşlik ediyordu.⁵¹

Genel olarak Roma yemek yeme aralıklarına mercek altına alacak olursak. Şafakta geleneksel olarak ientaculum adlı verilen bir kahvaltı servis edilirdi. Romalılar gün ortasından öğleden sonraya kadar günün ana yemeği olan cena'yı, akşam karanlığında vesperna denilen hafif bir akşam yemeğini yerlerdi. Roma halkı için egzotik sayılan gıdaların artan ithalatıyla birlikte cena sırasında tüketilen gıda miktarı daha da arttı ve daha geniş bir gıda yelpazesini içermeye başladı. Böylece yavaş yavaş bu öğün akşam saatlerine doğru kaymasıyla vesperna yıllar içinde tamamen terk edilmiştir.⁵² Gün ortası öğün olan prandium bu nedenle insanları cena'ya kadar tok tutmak için olan hafif bir öğün haline geldi. Roma toplumunun alt sınıfları arasında yemek yeme aralıkları ve düzeni genellikle boş zamanlara göre düzenlendiğinden net bir sistem oturtmak mümkün değildir. Bununla birlikte normalde kol emeği ile uğraşmayan üst sınıflar arasında tüm iş yükümlülüklerini



Şekil 8: Museo Archeologico Nazionale di Napoli'de bulunan bir pazar veya sokak tezgâhında bir satıcıdan ekmek satın alan müşterileri gösteren Pompei'den bir tablo.

Kaynak: (Çevrimiçi)
<https://mymodernmet.com/what-did-the-romans-eat-drink/>

⁴⁸ Marcus Jones, *Feasting in the Roman Empire: Culinary Culture and the Dionysian Feast*, Routledge, Londoni, 2010, s. 78.

⁴⁹ John Smith, *Bread and Society in Ancient Rome*, Oxford University Press, Oxford, 2001, s. 67.

⁵⁰ Sarah White, *Vegetables in Roman Cuisine: Art, Archaeology, and Science*. University of Michigan Press, Ann Arbor, 2012, s. 89.

⁵¹ David Wilson, *Roman Banquets: A Feast for the Senses*. University of Texas Press, Texas, 2015. s. 134.

⁵² John Artman, *Ancient Rome- Independent Learning Unit*, Good Apple, New York, 1991. s. 26.

sabahları yerine getirecek şekilde programlamak adet haline geldi. Prandiumdan sonra son işler yerine getirilir ve hamam ziyareti yapılır ardından öğleden sonra saat iki civarında cena başlardı.⁵³ Bu yemek özellikle konukların davet edildiği durumlarda gece geç saatlere kadar sürebilir ve genellikle comissatio tarafından takip edilir yani bir tur alkollü içecek (genellikle şarap) içilirdi. Krallık ve erken cumhuriyet dönemlerinde ve daha sonraki dönemlerde de işçi sınıfları için cena esasen bir tür yulaf lapasını yemekten ibaretti.⁵⁴ Bu lapanın en basit türü buğday, su, tuz ve yağdan yapılırdı. Daha sonraki dönemlerde bu lapanın zeytinyağı ile daha sofistike bir varyasyonu ortaya çıkmış ve mümkün olduğunca çeşitli sebzeler eşliğinde tüketilmeye başlanmıştır.

Zenginler bakliyatlarını genellikle yumurta, peynir ve bal eşliğinde tüketirlerdi. Ara sıra bakliyatlar et veya balıklada servis edilirdi. Cumhuriyet dönemi sırasında cena iki bölüme ayrıldı. Bunlar; ana yemek ile meyve, deniz ürünleri (örn. yumuşakçalar, karides) içeren ikinci bir bölüm şeklindeydi. Cumhuriyetin sonunda yemeğin üç bölüm şeklinde sunulması olağandı: meze (gustatio), ana yemek (primae mensae) ve tatlı (sekundae mensae). Roma lejyonlarının temel gıda tayınları ise buğdaydı. 4. yüzyılda çoğu lejyoner Roma'daki herkes kadar iyi yemek yiyordu. Sığır eti, koyun eti veya domuz eti gibi etlerin yanı sıra ekmek ve sebze tayınları sağlanırdı. Erzak çeşitleri ayrıca lejyonların konuşlandırıldığı bölgelere veya sefer yaptığı konumada bağlıydı. Koyun eti Kuzey Galya ve Britanya'da popülerdi ancak domuz eti lejyonların ana et kaynağını oluşturmaktaydı.⁵⁵ Fakat bölgesel değişikliklere rağmen lejyonların ana karbonhidrat ihtiyacını hububatlar karşılıyor olmalıydı. Bazı durumlarda hububatlı günlük protein ihtiyacı karşılayan ana unsur olarakta kullanılmış olmalıdır.



Şekil 9: Balık, kalamar, meyve ve yengeçleri gösteren M.S. 3. yüzyıldan kalma bir mozaik.

Kaynak: (Çevrimiçi)

<https://mymodernmet.com/what-did-the-romans-eat-drink/>

⁵³ John Guy, *Roman Life*, Ticktock Publishing LTD, Kent, 1998. s. 8.

⁵⁴ Greg Woolf, *Ancient civilizations: the illustrated guide to belief, mythology, and art*. Barnes & Noble, New York, 2007, s. 388

⁵⁵ Ilaria Gozzini Giacosa, *A taste of Ancient Rome*, University of Chicago, Chicago, 1992, s. 156-158.

Roma diyeti erken cumhuriyet döneminden Roma İmparatorluk Dönemi'ne kadar önemli bir dönüşüm geçirmiştir. Başta buğday ve arpa olmak üzere tahıllar temel besin maddeleri olmaya devam ederken et, balık, sebze ve meyve tüketimi daha da yaygınlaştı. Roma mutfak geleneği Roma İmparatorluğu'nun geniş ve çeşitli doğasını yansıtan, uyarlanabilirliği ve çeşitli bölgesel etkilerin bir araya gelmesiyle dikkat çekmektedir.



3. İskenderiye

İskenderiye'nin hikayesi İskender'in M.Ö. 331'deki zaferinden sonra başlamaktadır. 331 yılında Büyük İskender tarafından kurulan İskenderiye şehri, antik dünyanın en ikonik ve etkili merkezlerinden biri olarak karşımıza çıkıyor. Mısır kıyısında yer alan bu olağanüstü şehir, Helenistik Dönem'de bir kültür, bilgi ve kozmopolitlik feneri haline geldi. Kuruluşu ve sonraki gelişimi bölge tarihinin şekillenmesinde ve insan uygarlığı üzerinde silinmez bir iz bırakmasında çok önemli bir rol oynamıştır. Anadolu fetihleri sonrası İskender, ordusunu güneybatıya yani Mısır'a doğru yöneltip Pers kralı Darius'un vekili Mazaces'i hedefine aldı. İskender, Mazaces'in teslim olmasını kabul etmesine tekabül, Mısır'da Pers egemenliğini sona erdirdi. Zafer sonrası İskender, kırlara yaptığı gezi sonrası Mariout gölüne yelken açtı. Büyük İskender amansız fetih arayışında, vizyonunun bir kanıtı olarak hizmet edecek ve bilinen dünya üzerindeki hakimiyetini işaretleyecek bir şehir kurmayı amaçlamaktaydı. İskender Mısır'ı başarıyla fethettikten sonra şu anda İskenderiye şehrinin bulunduğu yerde karaya çıkmıştır. İskender için bu bölgenin konumu, bir şehir kurmak için çok iyi bir pozisyon gibi görünmüş olmalıydı.⁵⁶ Şehrin konumu, Mısır'ın iç kesimleri ile ötesi için ticareti ve iletişimi



Şekil 10: İskenderiye şehrinin planını betimleyen bir çizim.

Kaynak: (Çevrimiçi)

<https://www.nationalgeographic.com/history/history-magazine/article/>

kolaylaştıran Nil Deltası'na yakınlığı da dahil olmak üzere çeşitli avantajlar sunuyordu.⁵⁷ İskender'in konumla ilgili olumlu değerlendirmesi anlaşılabilirdi çünkü alan bir şehir kurmak için idealdi. İskender'in seçtiği alan Nil Deltası'nın batı ucuna yakın ve Akdeniz kıyısına paralel uzanan yüksek, düz bir kara şeridiydi. Bu yüksek yerin güneyinde kademeli bir eğim ile Mareotis Gölü'ne veya Marian/Mariut'a ulaşım sağlanıyordu.⁵⁸ Nil çevresindeki mükemmel topraktan üzüm bağları dikmek ve yağ üretmek için yararlanan, yaygın olarak Rhakotis olarak adlandırılan tarıma dayalı

⁵⁶ Arrian, *Anabasis Alexandri*, Penguin Classics, London, 1976, s. 140.

⁵⁷ P. M. Fraser, *Ptolemaic Alexandria*, Oxford University Press, Oxford, 1972, s. 22-23.

⁵⁸ Fraser, "The ΔΙΟΛΚΟΣ of Alexandria" *The Journal of Egyptian Archaeology*, 1961, s. 5-7.

köyler bulunmaktaydı.⁵⁹ Doğuda ise Nil'in üç kanalı vasıtasıyla ulaşılabilen Kanopik kolu uzanıyordu. İskender'in bulunduğu yerin batısında, Nekropol yeri bulunan çöl yatıyordu.⁶⁰ Şeridin kuzeyinde Pharos adası tarafından sert Akdeniz ikliminden korunan geniş, derin bir koy bulunuyordu.⁶¹ Hava durumu bile İskender'in seçimini destekliyor gibiydi. Akdeniz'den gelen deniz Meltem'i ve Nil'in sürekli yükselişinin birleşimi ile diğer şehirlerin sıcaktan zarar gördüğü yaz aylarında bile bu durum bölgeyi serin tutuyordu.⁶² Adını taşıyacak şehir için böylesine ideal bir yer bulmanın heyecanını yaşayan İskender hemen temelleri planlamaya başladı. İskender şehrin planlarını bir arpa yardımıyla çizdi.⁶³ Fakat Kuşlar İskender için rahatsız edici bir kehanet olarak aşağı uçup tahılı yediler.⁶⁴ Bununla birlikte İskender'in danışmanları ve kahinleri bu kehanetin halk için refah ve bolluğun göstergesi olduğu konusunda ısrar ettiler.⁶⁵ Deniz fenerinin inşası M.Ö. 280 ile 270 yılları arasında I. Ptolemaios yönetiminde başladığında İskenderiye, ekonomik zenginlik ve metropoliten büyüme kehanetini yerine getirmişti.⁶⁶ İskenderiye, Büyük İskender tarafından kurulmuş ve Yunan mimar Dinocrates tarafından M.Ö. yaklaşık 332-331 yıllarında Rhakotis antik kenti alanında tasarlanmış ve geliştirilmiştir. Dinocrates Rhakotis'te bir kent kurmakla görevlendirildiğinde, Mısır'ın küçük bir yoksul balıkçı ve çoban kasabası olan İskenderiye, Avrupa ile Asya arasında giderek artan ticaretin etkisiyle kısa sürede gelişti. İskenderiye'nin kuruluşu yeni bir çağın başlangıcı oldu. Şehir hızla gelişti ve kültürlerin, dinlerin ve etnik kökenlerin canlı bir erime potası haline geldi. Kozmopolit doğası Yunanlılar, Mısırlılar, Yahudiler, Persler ve Suriyeliler dahil olmak üzere antik dünyanın her köşesinden insanları cezbedti. Bu farklı nüfus şehre zengin bir dil, gelenek ve inanç dokusu aşılayarak İskenderiye'yi gerçekten çok kültürlü bir merkez haline getirdi.⁶⁷ Ayrıca kent Helenistik ve Semitik öğretilerin merkezi olarak Yunan düşünce ve bilim dünyasındaki en önemli gelişmelerin odağı durumuna geldi. Mısır asıllı olmaktan çok Yunan izlerinin daha baskın olarak görüldüğü şehir, aynı zamanda

⁵⁹ Kimberly Williams, *Alexandria and the Sea: Maritime Origins and Underwater Exploration*, Sharp Books International, Tanpa, 2004, s. 12.

⁶⁰ Thomas C. Clarie, *A lighthouse for Alexandria: Pharos, Ancient Wonder of the World*, NH: Back Channel Press, Portsmouth, 2008, s. 28-32.

⁶¹ Fraiser 1961, s. 5.

⁶² Strabo, *Geography*, Loeb Classical Library Online, 8, 1932, book 17. s. 32.

⁶³ Arrian 1976, s. 143.

⁶⁴ Claire 2008, s. 17.

⁶⁵ Arrian 1976, s. 143.

⁶⁶ Fraser 1961, s. 20.

⁶⁷ D. C. Braund, "Cosmopolitanism and Ethnicity in Ptolemaic Alexandria," *Greece & Rome* 43, no. 2, 1996, s. 135-143.

“Mısır’ın yanındaki İskenderiye” anlamına gelen ‘Alexandria Ad Aegyptum’ olarak da bilinirdi. İskenderiye'nin dini manzarası da çeşitli ve canlıydı. Şehir, duvarlarında bir arada var olan çeşitli kültürlerin inanç ve uygulamalarını yansıtan, farklı tanrılara adanmış çok sayıda tapınağa ev sahipliği yapmıştır. Bunların en ünlüsü Mısır ile Yunan unsurlarını harmanlayan senkretik bir tanrı olan şehrin dini senkretizminin ve kültürel kaynaşmasının bir sembolü haline gelen Serapis Tapınağı idi.⁶⁸

Pers'lere karşı Makedonya seferi sırasında İskender'in ordusunda görev yapan I. Ptolemaios, İskender'in M.Ö. 323'te ölümü üzerine Mısır'ın kontrolünü ele geçirdi. İskender'in eski bir arkadaşı ve koruması olan Ptolemaios 1, İskenderiye'yi başarılı bir uluslararası ticaret ve hızlı kentleşme merkezi olarak başarıyla tekrardan kurdu.⁶⁹ Strabon, şehri otuz stadia (kabaca 4700 metre) uzunluğunda ve sekiz stadia (kabaca 1200 metre) genişliğinde tanımlamıştır.⁷⁰ İskender'in tahıl planlarından bir yüzyıldan daha kısa bir süre sonra şehrin fiziksel büyümesi, İskenderiye'yi Akdeniz'in önde gelen ticaret kentlerinden biri yapmıştır. Batlamyus M.Ö. üçüncü yüzyılda İskenderiye'de her biri neredeyse belirli bir demografik topluluk tarafından oluşan beş ayrı gruptan bahsetmiştir. Bunlar arasında Makedonya, Trakya, Ege Adaları, Küçük Asya'dan topluluklar ve Levant'tan Yahudiler vardı. Buna ek olarak Ptolemaios yönetimi döneminde vatandaş olmayanların sayısı artmıştır.⁷¹ Her biri yeterince büyük olan iki ana cadde şehri yayalar ve tekerlekli arabalar için ikiye bölüyordu.⁷² İki tekerlekli at arabaları göz önünde bulundurularak inşa edilmiş geniş bulvarlı bu şehir, adını Yunan alfabesinin ilk beş harfinden alan beş ayrı mahalleye bölünmüştür: Alfa, Beta, Gamma, Delta ve Epsilon. İskenderiye'nin en dikkat çekici özelliklerinden biri şehir planlaması ve mimari başarılarıydı. Şehir bir düzen ve verimlilik duygusu yaratarak dik açılarda kesişen geniş caddelerle ızgara şeklinde düzenlenmişti. Kanopi Yolu olarak bilinen ana cadde, limandan Büyük Kütüphane'ye kadar uzanıyordu ve şehrin merkezi eksenini olarak hizmet veriyordu. Kanopi Yolu'nun doğu ucunda yer alan etkileyici Kraliyet Mahallesi, şehrin ihtişamını simgeleyen sarayları, tapınakları ve idari binaları barındırıyordu.⁷³ Muhtemelen

⁶⁸ R. A. Hazzard, *Imagination and the Imaginary in Early-Modern Europe*, Northwestern University Press, Evanston, 2018, s. 75-77.

⁶⁹ Claire 2008, s. 37.

⁷⁰ Strabo 17, 1932, s. 33.

⁷¹ Fraser 1961, s. 29-51.

⁷² Clarie 2008, s. 28.

⁷³ J. G. Manning, *The Last Pharaohs: Egypt Under the Ptolemies, 305-30 BC*, Princeton University Press, Princeton, 2010, s. 65-66.

İskenderiye'deki en ünlü kurum Büyük Kütüphane idi. Ptolemaios I döneminde inşa edilen kütüphane antik dünyanın tüm bilgilerini toplamayı ve korumayı amaçlıyordu. İskenderiye'nin entellektüel kalbi haline gelen kütüphane dünyanın dört bir yanından alimleri, filozofları ve bilim adamlarını kendine çekti. İskenderiye'nin etkisi sınırlarının çok ötesine ulaşmaktaydı. Şehrin entelektüel ve kültürel başarıları sonraki nesiller üzerinde derin bir etki yarattı. Öklid, Eratosthenes ve Arşimet gibi ünlü şahsiyetler de dahil olmak üzere İskenderiyeli bilim adamları, matematik, astronomi ve mühendislik dahil olmak üzere çeşitli bilgi alanlarına çığır açan katkılarda bulundular. Onların keşifleri ve çalışmaları antik dünyaya yayıldı. Şehir gelecek yüzyıllar boyunca bilim ve felsefenin gelişimini şekillendirdi.⁷⁴ Büyük Kütüphane birkaç yüz bin cilde ulaştığı tahmin edilen geniş bir parşömen koleksiyonu barındırıyordu ve bu da onu antik dünyanın en büyük bilgi kütüphanesi haline getiriyordu.⁷⁵ Alfa kraliyet saraylarının, ana tapınağın, müzenin, kütüphanelerin ve bahçelerin bulunduğu kraliyet mahallesiydi. Yunan soyluları Beta mahallesinde yaşamaktaydı. Gamma ise Yunan halk tabakasının mahallesiydi. İranlılar, Yahudiler ve diğer yabancı azınlıklar Delta mahallesinde ağırlanıyorken, Epsilon ise Mısır'ın yerlilerine ayrılmıştı. Bu caddelerden biri, İskenderiye'nin doğu ucundaki Kanopi kapısından batıdaki Nekropol'e kadar uzanıyordu ve beş mil uzunluğunda, 200 fit genişliğindeydi.⁷⁶ Diğer sokaklar şehri çaprazlayan ve dik açılarla kesişen bir ızgara sistemi oluşturdu.⁷⁷ Yazar Plutarkhos İskenderiye'nin şeklini Makedon ordu pelerinlerine benzetmekteydi. Şehir ızgara şeklinde tasarlanmıştır ve tasarımı Yunan temellerini barındırıyordu. Surlar şehre güvenlik sağlarken şehre sadece doğu, batı ve güney kapılarından girilebiliyordu.⁷⁸ Ptolemaios 1, İskenderiye Kütüphanesi ve İskender'in mezar yeri de dahil olmak üzere saraylar ile diğer önemli simge yapıların inşası için birçok insan görevlendirmiştir. Bunlar gibi ihtişamlı binalar İskenderiye'deki toplam binaların en az dörtte birini oluşturuyordu.⁷⁹ Ptolemaios 1 arpada çizilen planları başarılı bir şekilde çeşitli nüfusa, güçlü bir ekonomik güce sahip, organize, hareketli bir şehre dönüştürdü. İskenderiye M.Ö. üçüncü yüzyılda ticari açıdan önemli diğer birkaç şehirle rekabet ediyordu.⁸⁰ Mısır Helenistik dünyaya uzun süredir çok arzu

⁷⁴ R. Macve, "Accounting, Organizations, and Institutions: Reactions to Public Sector Reforms in Europe," *Accounting, Organizations and Society* 26, no. 4-5, 2001, s. 439-460.

⁷⁵ L. Brubaker & K. M. Smith, *The SAGE Handbook of Nations and Nationalism*, SAGE Publications, London, 2006, s. 431-433.

⁷⁶ Clarie 2008, s. 29.

⁷⁷ Strabo 17, 1932, s. 34.

⁷⁸ Clarie 2008, s. 29.

⁷⁹ Strabo 17 1932, s. 35.

⁸⁰ Diodorus, *The Library of History*, Loeb Classical Library Online 8, 1975, book 17. s. 52.

edilen ürünlerini özellikle tahıl ve papirüs sağlıyordu. Mısır uyuşturucuları, baharatları ve parfümleri de Helenistik dünyaya yayılarak İskenderiye'yi meşhur bir ticaret merkezi haline getirdi. Ek olarak İskenderiye tekstil üretiminde de önemli bir pazara sahipti. Tahıl, yağ ve papirüs de önemli yerel endüstrilerdi.⁸¹ İskenderiye'nin Akdeniz'in diğer bölgeleriyle olan ticaretinin çoğu şehrin etrafında şekilleniyordu. Rodos adası gelirinin çoğunu Mısır ile olan ticaretten, büyük ölçüde İskenderiye üzerinden sağlıyordu.⁸² İskenderiyeli vatandaşlardan oluşan gruplar ticaretin arasındaki bağlantıyı sağlamlaştırmanın bir yolu olarak sık sık ziyaret edilen adalarda garnizonlar kurdular. Ptolemaios I yönetimi sırasında İskenderiye ayrıca Kartaca ve İtalyan yarımadasının bazı bölümleriyle de ticaret yaptı.⁸³ İskenderiye filosundaki önemli sayıda gemi (donanmada 4000 ve M.Ö. 246'ya kadar yalnızca ticari amaçlar için 250'den fazla gemi) şehrin gelişen deniz ticaretini kolaylaştırdı.⁸⁴ Boşaltmaya ve yeniden yüklenmeye hazır olan yabancı ticaret gemileri İskenderiye'nin hareketli limanlarında saatlerce hatta bazen günlerce demirli kalmaktaydı.⁸⁵ İskenderiye için denizcilik ekonomisinin önemi şehrin üçüncü yüzyıldan kalma bir tasvirinde de görülmektedir. Bu önemi şehrin gemi şeklinde şapka giyen bir kadın tarafından temsil edilmesi ile gözlemleyebiliyoruz.⁸⁶ İskenderiye'nin uluslararası ticaretindeki gelişmelere rağmen Mısır'ın iç ticareti de Akdeniz'deki en kazançlı girişimleri geride bırakıyordu. Şehrin hemen güneyinde yer alan Mariout Gölü sayısız kanal aracılığıyla Nil'e ve Mısır'ın kalbine erişim sağlıyordu.⁸⁷ İskenderiye Ticaret amacına uygun-ideal bir yerleşim yerine sahipti ve ticaretin Mısır'a aktığı kanalları olan Akdeniz'e açılan bir kapıydı. İskenderiye'nin kültürel önemi görkemli mimarisinin ve entelektüel başarılarının ötesine uzanıyordu. Şehir Akdeniz dünyasını Afrika ve Doğu'nun zenginliklerine bağlayan bir ticaret ve ticaret merkezi haline geldi. İskenderiye Limanı olarak bilinen hareketli limanı farklı bölgeler arasında mal, fikir ve kültür alışverişini kolaylaştıran çok önemli bir deniz kapısıydı. Kentin stratejik konumu onu deniz ticaret yolları için hayati bir merkez haline getirirken ekonomik refahına katkıda bulundu ve onu ticari faaliyetlerin buluşma noktası haline getirdi.⁸⁸ İskenderiye ticareti öncelikle tahıl, buğday ve arpa ithalatından oluşuyordu, ancak bu ticaret bal ve keten gibi diğer ürünleri de içeriyordu. Hem yerel hem de Suriye'den bitkisel yağ

⁸¹ Fraser 1961, s. 133-148.

⁸² Williams 2004, s. 26.

⁸³ Fraser 1961, s. 152-154.

⁸⁴ Williams 2004, s. 56-52.

⁸⁵ Clarie 2008, s. 12.

⁸⁶ Williams 2004, s. 41.

⁸⁷ Strabo 17, 1932, s. 31.

⁸⁸ Bowman 1996, s. 33-35.

ve zeytinyağı ithalatı da İskenderiye'nin ticaretinde önemli rol oynuyordu.⁸⁹ İskenderiye'nin yukarı Nil bölgesiyle ticareti her biri ayrı ayrı karlı şarap, peynir ve kuruyemişler etrafında toplanmıştı. Gelişen İskenderiye ekonomisinin mimarı olan Ptolemaios 1 karmaşık ve kapsamlı vergi sistemleri ile şehrine gelen zenginliklerden yararlandı. M.Ö. 258'de Ptolemaios 1 çeşitli ürünler için 200'den fazla vergi içeren bir gümrük sistemi çıkardı.⁹⁰ İskender'in halefi vergilerini iki kategoriye ayırdı: Kora vergileri, İskenderiye ürünlerine uygulanan iç tarifeler ile hem Mısır'da hem de Akdeniz'de ithal ve ihraç edilen ürünlere uygulanan tarifeler. Mısır'daki eski mülk sahipliği kavramlarının bir sonucu olarak kral mülkün nihai sahibi olarak kabul ediliyordu. Bu nedenle tüm mülkler onun yönetimi altındaydı. Böylece Ptolemaios 1 diğer kalemlerden kazandığı vergiler sayesinde yerel sanayiye sert vergi oranları dayatmaktan kaçındı.⁹¹ Papirüs, tuz, boyalar, deri, cam, çanak çömlek, bazı yağlar, metal işçiliği ve kemik oymacılığı gibi yerel ürünler İskenderiye'de minimum ücretle dolaşıyordu.⁹² İskenderiye'den ihraç edilen ve İskenderiye'ye ithal edilen ürünler çok daha yüksek vergilendirmelere tabi tutuldu.⁹³ Ptolemaios 1 ithal ve ihraç edilen mallar için tüccarlardan dünyanın herhangi bir yerinden daha yüksek oranlarda ödemeler talep etti.⁹⁴ Yukarı ve Orta Mısır sınırlarını aşan her şeye aşırı oranlarda “iç” vergi uygulandı. Mısır sınırının çeşitli noktalarından da “dış” vergiler alınmış ve yüksek vergi oranlarıyla yine şaşırtıcı bir gelir elde edilmiştir.⁹⁵ Suriye'den gelen bitkisel yağ gibi basit gıda maddeleri Mısır'a giderken yüzde elli vergi oranı çekiyordu. Ek olarak bu tüccarlar genellikle mal beyanı, satışı ve yeniden yüklenmesi sürecinde yine birden fazla vergiye tabi tutuldu. Bu devasa vergilerden elde edilen gelir Ptolemaiosların hazine kasalarına önemli katkıda bulundu. Madeni para ve bankacılık sisteminin gelişmesi sonucu benzersiz bir şekilde İskenderiye madeni paraları antik dünyada dolaşmaya başladı. Ptolemaios 1 sulama sistemlerini iyileştirerek şehir genelinde tarımsal kalkınmayı teşvik etti. Sulama ve tarıma ek başka alanlarda da İskenderiye'nin altyapısına yatırımlar yaptı.⁹⁶ Ayrıca Ptolemaios İskenderiye limanları üzerinde de yatırımlarda bulundu. M.Ö. üçüncü yüzyılda İskenderiye limanları bölgedeki tüccarlar tarafından dolup taşıyordu. Gelişen bir ekonomik merkez ve tüm Akdeniz için bir ticaret merkezi olarak şehir antik dünyanın dört bir yanından gelen gemilerle dolup taşıyordu. İskenderiye

⁸⁹ Fraser 1961, s. 147-148.

⁹⁰ Williams 2004, s. 45.

⁹¹ Fraser 1961, s. 134-150.

⁹² Williams 2004, s. 50.

⁹³ Fraser 1961, s. 143.

⁹⁴ Williams 2004, s. 46.

⁹⁵ Fraser 1961, s. 149.

⁹⁶ Williams 2004, s. 45-49.

limanlarında neredeyse Mısır dış ticaretinin tamamı gerçekleşiyordu. İskender'in tercih ettiği konum sayesinde limanlar özellikle körfezin derinliği bu kadar tutarlı ve yoğun trafiği barındırmaya uygundu. İskenderiye çevresindeki birçok liman zaman geçtikçe giderek sığlaştı. Bu süreç bu koyların batıya yakınlığının bir sonucuydu. Nil'den salınan silt sonunda kıyı boyunca uzanan doğal koyları doldurdu. Körfezin ve Pharos adasının doğal eğriliği sayesinde İskenderiye'deki limanlar ise bu kademeli sığlaşmadan korunmuştur.⁹⁷ Uzun, ince bir kara şeridi olan Pharos adası kıyıya paralel uzanıyordu. Pharos Adası'na uzanan bir dalgakıran olan "T" biçimli burnun sap bölümü, zaman içinde biriken millerle genişleyerek yaklaşık 1 km genişliğinde bir kıstak oluşturmuştur. Pharos adası bu iki kara parçası arasında oturmasına ve aradan gemilerin geçişi için yeterli alan bırakmasına rağmen, yine de İskenderiye körfezini etkili bir şekilde kapatıyordu. Bu ada körfezi Akdeniz'in genel havasından korurken aynı zamanda Nil'in ürettiği siltin körfeze girmesini engelledi.⁹⁸ Böylece İskenderiye körfezi Nil'in ağzındaki diğer bölgelere göre çoğunlukla daha derin ve tehlikeli Akdeniz'i geçmek için tasarlanmış derin gövdeli ticaret gemilerini barındırmaya daha elverişli bir hal aldı.

Roma İmparatorluk Dönemi'nde ise İskender tarafından kurulan ünlü şehir İskenderiye canlı bir ticaret, kültür ve entelektüel arayış merkezi olarak gelişmeye devam etti. Roma yönetimi altında İskenderiye Mısır'da önemli bir idari ve ekonomik merkez olarak muazzam bir siyasi öneme sahipti. Şehir Aegyptus eyaletinin başkenti olarak hizmet etti ve Roma ile doğu bölgeleri arasında çok önemli bir bağlantı halini aldı. Roma imparatorları İskenderiye'de güçlü bir varlıkla sürdürmesi ve bölgeyi atanmış yetkililer aracılığıyla yönetmesiyle şehrin imparatorluğa sadakatini sağladılar.⁹⁹ İskenderiye'nin farklı kültürlerin bir potası olarak eşsiz konumu Roma döneminde kimliğini şekillendirmeye devam etti. Şehir Roma gelenek ve göreneklerini bünyesinde barındırırken Helenistik mirasını da korumuştur. Bu kültürel kaynaşma Akdeniz'in dört bir yanından akademisyenleri, filozofları ve sanatçıları kendine çeken dinamik bir sanatsal ve entelektüel ortamla sonuçlandı.¹⁰⁰ İskenderiye bir bilgi ve öğrenme feneri olarak kaldı. İskenderiye Büyük Kütüphanesi eski görkeminden uzaklaşmış olsa da hala etkileyici bir metinler, el yazmaları ve parşömenler koleksiyonunu barındırıyordu. Bilim adamları ve aydınlar şehre akın ederek felsefe,

⁹⁷ Williams 2004, s. 55.

⁹⁸ Strabo 17, 1932, s. 25.

⁹⁹ Alan K. Bowman. "Alexandria: Political Significance in the Roman Period." *Journal of Roman Studies* 88 ,1998, s. 112-129.

¹⁰⁰ Roger Hill, "Cultural Fusion in Roman Alexandria." *Mediterranean Studies* 19, no. 2, 2010, s. 78-95.

astronomi, matematik ve tıp gibi alanlara önemli katkılarda bulundular. Ünlü İskenderiye Müzesi de dahil olmak üzere müzelerin varlığı entelektüel söylemi ve araştırmayı daha da teşvik etti.¹⁰¹ İskenderiye Roma döneminde dikkate değer mimari başarılarla sahipti. Antik Dünyanın Yedi Harikası'ndan biri olan Pharos Deniz Feneri gemileri şehrin hareketli limanına yönlendirmeye devam etti. Serapis Tapınağı ve İsis Tapınağı gibi görkemli tapınaklar şehrin dini çeşitliliğini ve ihtişamını gözler önüne seriyordu. Roma amfiteyatrosu şehrin canlı sosyal yaşamını yansıtan kültürel performanslar ve eğlenceler için mekanlar sağladı.¹⁰² Gelişmeye devam eden bir liman kenti olan İskenderiye ticareti kolaylaştırmadaki hayati rolüne devam etti. Akdeniz kıyısındaki stratejik konumu Mısır, Roma ve diğer Akdeniz bölgeleri arasında kolay mal alışverişine izin verdi. Tüccarlar tahıl, tekstil, baharat, lüks mallar da dahil olmak üzere çok çeşitli malların ticaretini yaparken geniş rıhtımları ve ambarlarıyla şehrin limanı hareketliydi.¹⁰³ Şehir Roma döneminde de bir güç, kültür ve yenilik merkezi olarak parlamaya devam etti. Politik önemi, kültürel kaynaşması, entelektüel parlaklığı, mimari harikaları ve ekonomik refahı antik dünyada öne çıkmasına katkıda bulundu. İskenderiye'nin bu dönemdeki mirası Roma İmparatorluğu ve daha geniş Akdeniz bölgesinin tarihinde silinmez bir iz bıraktı.

İskenderiye kentinin kuruluşu ve özellikleri insanlık tarihinde önemli bir sayfa açmaktadır. İskenderiye'nin stratejik konumu, çok kültürlü yapısı, görkemli mimarisi ile entelektüel başarıları Roma himayesine kadar geçen süreçte ve sonrasında Akdeniz kültürleri için önemli bir yer sağladı. Bilgi, ticaret ve kozmopolitlik merkezi olarak miras, antik dünya üzerinde kalıcı bir etki bıraktı.

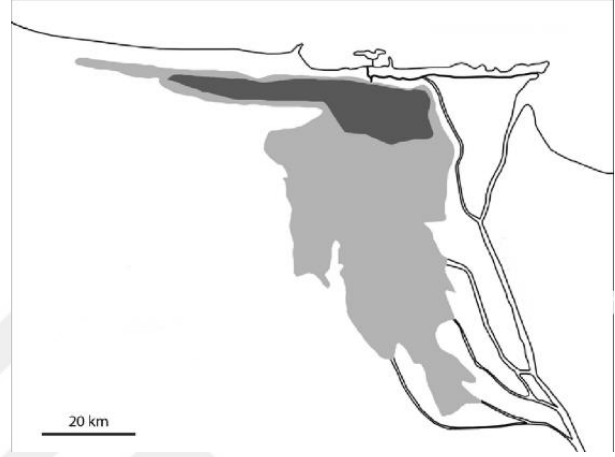
¹⁰¹ Nigel G. Wilson, "Intellectual Life in Roman Alexandria." *Classical Quarterly* 65, no. 1, 2015, s. 23-40.

¹⁰² David L. Edwards, "Architectural Marvels of Roman Alexandria." *Journal of Mediterranean Archaeology* 18, no. 2, 2005, s. 145-163.

¹⁰³ Dominic Rathbone, "Trade and Commerce in Roman Alexandria." *Journal of Ancient Economic History* 40, no. 3, 2012, s. 456-475.

3.1. Mareotis Gölü

İskenderiye'ye bitişik olan Mareotis Gölü gemiler ve bölge için ek yanaşma alanı sağlayan doğal bir liman görevi gördü. Mareotis Akdeniz'e kanallarla bağlanarak malların taşınmasına olanak sağlamakta ve hinterland ile ticareti kolaylaştırmaktadır. Göl İskenderiye'nin denizcilik altyapısında çok önemli bir rol oynarken şehir ile batı Nil Deltası'nın verimli toprakları arasında bir bağlantı görevi görmüştür.¹⁰⁴ İskenderiye limanları Akdeniz boyunca mal, kültür ve fikir alışverişini kolaylaştırarak şehri canlı bir ticaret ve kültürel sentez merkezi haline getirirken Mareotis gölünün sağladığı kolaylıkları unutmamız gerekir. Deniz ticaretinde yarattığı bu kolaylık farklı bölgelerden gelen tüccarların mallarını rahatça İskenderiye'ye getirmesine ve yerel pazarları egzotik mallarla zenginleştirmesine katkıda bulundu. İskenderiye farklı medeniyetlerin bir potası ve öğrenme ve entelektüel arayışlar için bir merkez haline geldiğinden, limanlar aynı zamanda Helenistik kültürün yayılması için bir geçit görevi gördü.¹⁰⁵ İskenderiye limanları şehrin canlı bir ticaret ve kültürel alışveriş merkezi olarak gelişmesini sağlayan can damarıydı. İskenderiye Limanı, Eunostos Limanı, Canopus Limanı ve Mareotis Gölü İskenderiye'yi daha geniş Akdeniz dünyasına bağlamada hayati roller oynadı. Nil Deltası'nın kalbinde yer alan Antik Mareotis Gölü bölgenin peyzajını ve kültürel dinamiklerini şekillendiren önemli bir coğrafi özellikti. Eski zamanlarda Mariutis veya Mareotis olarak bilinen bu geniş göl Mısır uygarlığının gelişmesinde çok önemli bir rol oynadı. Antik Mareotis Gölü Nil Deltası'nın batısında yer alan yaklaşık 45 kilometre uzunluğunda ve 10 kilometre genişliğinde acı bir göldü. Jeolojik çökme ve Nil Nehri ile



Şekil 11: Antik dönem ve günümüzde Mareotis Gölü'nün sınırlarının gösterildiği bir çizim (Açık gri antik sınırlarını gösterirken, koyu gri günümüzdeki sınırlarını göstermektedir.)

Kaynak: (Çevrimiçi)

https://www.researchgate.net/figure/The-approximate-ancient-and-present-limits-of-Lake-Mareotis-E-Khalil_fig1_354689952

¹⁰⁴ Bowman 1996, s. 108-109.

¹⁰⁵ W. V. Harris, "Trade", *The Cambridge Ancient History: The Hellenistic World*, Cambridge University Press, Cambridge, 1984, s. 437-438.

çevredeki bataklıklardan gelen su birikimi gibi doğal faktörlerin bir kombinasyonu ile oluşmuştur. Gölün Akdeniz'e yakınlığı eşsiz acı su bileşimine katkıda bulunmuştur.¹⁰⁶

Gölün acı suyu tatlı su ve deniz ortamları arasında bir geçiş bölgesi görevi görmüştür. Bu durumu ise çok çeşitli bitki ve hayvan türlerini destekleyen çeşitli bir ekosistem yaratmıştır. Göldeki bol balık popülasyonu onu eski Mısırlılar için önemli bir balıkçılık alanı haline getirmiş ve değerli bir geçim kaynağı sağlamıştır.¹⁰⁷ Antik Mareotis Gölü'nü çevreleyen verimli topraklar ise tarıma son derece elverişliydi. Buğday, arpa ve keten gibi mahsullerin yetiştirilmesi gölün zengin alüvyal topraklarında gelişmiştir. Bölgenin tarımsal üretkenliği gölün Akdeniz'e



Şekil 12: Uzak tarafta Taposiris Magna Deniz Feneri'nin görülebildiği Mareotis Gölü'nün diğer yakasına doğru bir iskelenin karşısındaki liman kıyısındaki caddeden manzara.

Kaynak: Bagnall, Roger, "Marea." Electronic Encyclopædia of the Ancient World. EEAW, Inc., 2002.

yakınlığıyla birleştiğinde Mısırlılar için ticareti ve ekonomik refaha ulaşımı kolaylaştırdı.¹⁰⁸ Antik Mareotis Gölü eski Mısır toplumunda kültürel ve dini bir öneme sahipti. Göl bereketin koruyucusu olarak saygı duyulan tanrıça İsis ile ilişkilendirilmiştir. Gölün çevresinde önemli ibadet ve hac merkezleri olarak hizmet veren çok sayıda tapınak ve dini mabet inşa edilmiştir.¹⁰⁹

Mareotis Gölü eski Mısır'da önemli bir coğrafi ve kültürel dönüm noktasıydı. Ekolojik önemi ve kültürel etkileri Mısırlıların hayatlarını şekillendirerek onlara ekonomik fırsatlar ile manevi bağlantılar sağladı. Balık popülasyonu ve etrafındaki tarım arazilerinden çok tüm dönemlerde Nil Deltası ile İskenderiye şehrini denizden birbirine bağlama görevi hep önde olmuştur. Mareotis Gölü'nün olmadığı bir senaryoda İskenderiye şehrinin anlamsız ve kullanışsız bir liman şehri olmaktan öte geçemeyeceğini unutmamamız gerekmektedir.

¹⁰⁶ Bowman 1996, s. 33.

¹⁰⁷ R. S. Bagnall, *Egypt in Late Antiquity*, Princeton University Press, Princeton, 1993, s. 86.

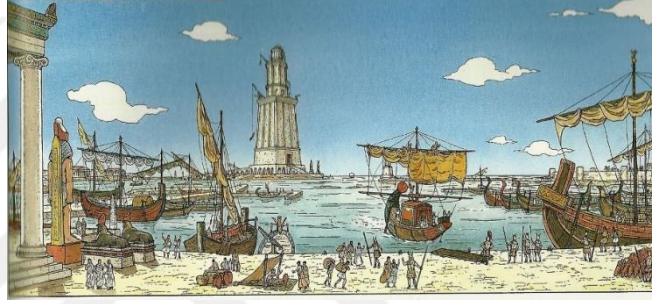
¹⁰⁸ J. W. Ray, *The Rosetta Stone and the Rebirth of Ancient Egypt*, Profile Books, London, 2007, s. 69.

¹⁰⁹ L. Manniche, *Sacred Luxuries: Fragrance, Aromatherapy, and Cosmetics in Ancient Egypt*, Cornell University Press, London, 1999, s. 174.

3.2. İskenderiye Limanları

İskender'i kesinlikle bir denizci olarak tanımlayamayız. 300 trirem ile Hellespont'u geçip Asya'ya kıyılarına çıktıktan sonra teknelerini sembolik olarak yaktırmıştır. Bu nedenle Sur'u fethetmek için Sidon ve Kıbrıs'tan gelen 400 trirem'in yardımına ihtiyaç duymuştur. M.Ö. 20 Ocak 331'de İskenderiye'yi kurup Mısır'da yalnızca birkaç ay kaldıktan sonra dikkatini yalnızca anakara ülkelerine yöneltmiştir.

Şehir deniz ile üzerine bir nehir limanının inşa edildiği Mariotis Gölü (şimdiki Maryut Gölü) arasındaki bir arazi şeridi üzerinde yer almaktaydı. Nehir limanı II. Ramses tarafından yaptırılan ve II. Ptolemaios tarafından restore edilen bir kanal aracılığıyla doğrudan Nil ve Kızıldeniz'e bağlanmaktadır. Bununla birlikte liman konumlarının tercihleri



Şekil 13: Ptolemaios I Dönemi'nde Pharos (deniz feneri) ve İskenderiye limanı.

Kaynak: (Çevrimiçi)

<https://tr.pinterest.com/pin/314618723950407332/>

genellikle farklı şartlara bağlıydı. Bu nedenle kullanışlı/işlevsel bir liman genellikle coğrafyanın el verdiği ölçüde ve mühendislik becerileri ile sınırlı kalmaktaydı. Lakin İskenderiye'nin topografisi şehre iki liman bölgesi kazandırma şansı sağlamaktaydı. Çift liman inşa etme ihtiyacı iki ana rüzgâr ve açık deniz dalgalarının yönünün zorluk çıkarması gerçeğinden kaynaklanmaktaydı. Heptastadyum'un inşasından sonra Pharos adası bu kriteri mükemmel bir şekilde karşılayan bir yarımada haline geldi. Heptastadyum inşası ile şehre batıda Eunostos ve doğuda Magnus Portus olmak üzeri her türlü dalga ve rüzgârda denize açılma şansı sağlayan iki liman sağlanmış oldu.

Heptastadyum'un altında bulunan kemerler aracılığıyla gemiler denize açılmadan önce limanlar arasından geçiş yapabiliyor, rüzgâr ve dalga yönüne göre en güvenli liman tarafından Akdeniz sularına kendilerini bırakabiliyorlardı. Bununla birlikte İskenderiye Körfezi'nin batı kısmının Heptastadyum'un inşasından sonra giderek alüvyonla dolmaya başlamış olması sonucu körfezin bu bölümünde bugün mevcut olan kavisli kıyı şeridinin ortaya çıkmasına neden olduğunu belirtmek gerekir. Alüvyonlar nedeniyle oluşan bu kavis sonucu zamanla batı limanının işlevselliğinin düşürdüğünü düşünmek yanlış olmayacaktır. Roma Dönemi'nde ise bu silt taşınımı

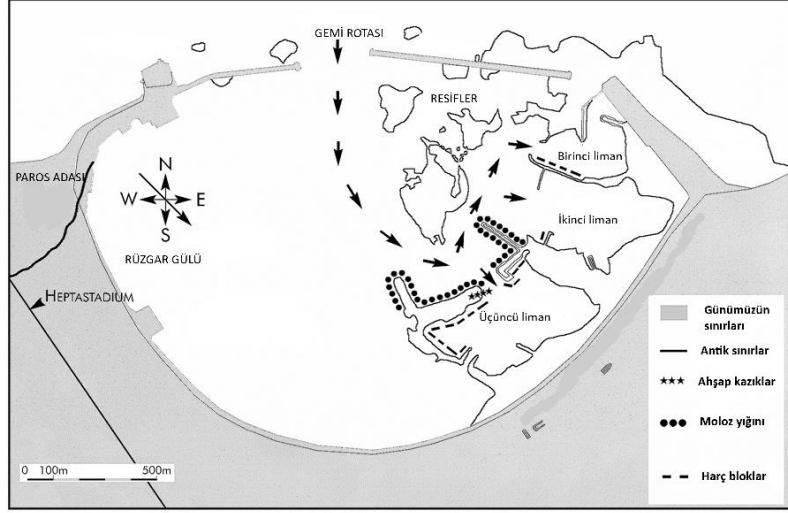
nedeniyle Heptastadyum'un altından geçişlerin yapılamadığını düşünmek yanlış olmaz. Bu durumun ne kadar bir zamanda gerçekleştiğini anlamak için İskender'in Mısırlı selefleri tarafından seçilen Canopus (bugünkü Abu Kir) kesinlikle güzel bir örnek olacaktır. Canopus limanı Kuzeydoğu sektöründen gelen dalgalara maruz kalmaktaydı. Bu dalgalar B-K sektöründen gelenlere göre daha az sıklıkta görülürse yine de kışın çok problem yaratmaktaydı. Üstelik bu bölge Rosetta yakınlarındaki Nil'in ana ağızlarından birine yakınlığı nedeniyle bariz bir şekilde çamurlaşma eğilimi göstermektedir. Nil'in taşıdığı çökelti K-D sektöründen gelen dalgalarla kıyı boyunca taşınmasına neden olurken limanı işlevsiz bir hale sokmaktaydı. Bu dalgalar yine sahil boyunca taşıdığı çökelti Heptastadyuma kadar taşıyarak İskenderiye limanı topografisini Roma döneminde farklı bir duruma sokmuş olmalıydı. Bu nedenle Roma döneminde Eunostos limanı ile Magnus Portus limanı arasındaki direk bağlantı kesilmiş olsada yinede batı limanı sağladığı faydalar ile belli bir ölçüde varlığını sürdürmüştür.

3.2.1. İskenderiye Limanı (Magnus Portus)

Büyük Liman veya Doğu Limanı olarak da bilinen İskenderiye Limanı şehrin ana deniz kapısıydı. Avrupa Sualtı Arkeolojisi Enstitüsü'nden Franck Goddio tarafından İskenderiye Körfezi'nde yürütülen arkeolojik araştırmalar ilk Ptolemaioslar zamanından kalma liman kompleksini ortaya çıkarmıştır. Bu kraliyet limanları Ptolemaiosların bazıları olağanüstü derecede büyük olan birkaç yüz kadırgadan oluşan savaş gemisi filolarını barındırıyordu. Kompleks muhtemelen M.Ö. 300 ile 250 yılları arasında Helenistik dönemde Julius Caesar'ın M.Ö. 48'de gelişinden 200 yıl önce inşa edilmiş üç limandan oluşmaktaydı.¹¹⁰ Ne yazık ki bu limanların tasarımına ilişkin döneme ait elimizde hiçbir belge olmamasından dolayı mevcut bilgilere ve Romalı yazar Vitruvius'un deniz yapılarıyla ilgili başlıca metinlerine dayanarak varsayımlarda bulunmak zorunda kalmaktayız. İskenderiye sahilleri liman kurulumuna elverişli bir yapıya sahip olsa da dış etken unsurları göz arda etmemeliyiz. Bu dış etkenler arasında bulunan İskenderiye sahillerinin rüzgâr rejimi doğu limanının gelişimi ve kullanım amacını en çok etkileyen unsurlardan

¹¹⁰ Franck Goddio, *Alexandria – The Submerged Royal Quarters*, Périplus Ltd, London, 1998, s. 245-253.

olmuştur. Bu rüzgâr rejimine yapından bakacak olursak; İskenderiye sahilleri için rüzgâr ve dalga koşullarının eski çağlardan bu yana neredeyse hiç değişmediği varsayılabiliriz. Mevcut istatistikler İskenderiye'de hâkim olan rüzgârların (ve dalgaların) B-K sektöründen geldiğini göstermektedir (yıllık ortalama olarak zamanın %50'sinden fazlası ve Haziran'dan Eylül'e kadar olan yaz aylarında zamanın

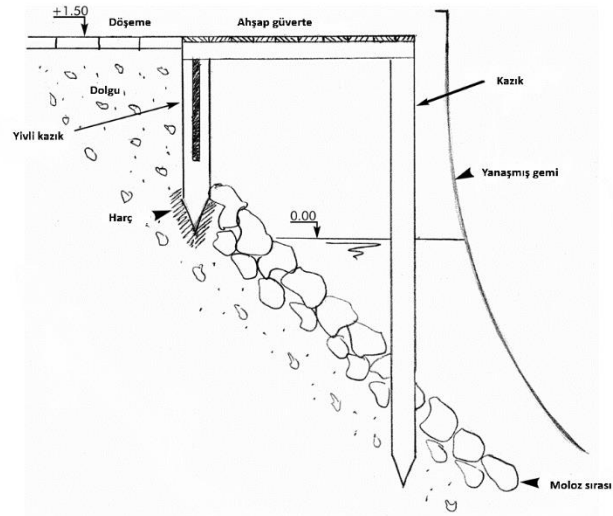


Şekil 14: Bir geminin İskenderiye Limanı'na yanaşma planını ve liman içi yapıların gösterildiği bir çizim.

Kaynak: (Çevrimiçi) <https://www.ancientportsantiques.com/a-few-ports/alexandria/>

%70-90'ı). İkinci önemli rüzgâr sektörü ise Kuzeydoğu'dur (ekimden mayıs ayna kadar olan kış aylarında %20-30). Bu ikinci sektör yukarıda da belirtildiği gibi çift liman düzenlemesinin nedeni olduğundan, batı limanın gelişmesinde büyük önem taşımaktadır. Bu rüzgâr rejimine ek bölgeyi tam olarak bilmeyen denizciler için sahil şeridinde bir o kadar da tuzak bulunmaktaydı. İskenderiye Körfezi'nin bu doğu kısmı açık denizdeki KB dalgalarına nispeten daha fazla maruz kalıyor ve bu dalgalar o dönemde deniz seviyesinin üzerinde ortaya çıkan resiflerin sunduğu doğal korumayı desteklemek için koruyucu bir dalgakıran ("Diabathra") inşa edilmesinin gerekli olduğu anlamına geliyordu. Limanın neden İskenderiye Körfezi'nin doğu yakasında bulunduğu bir başka açıklaması da Heptastadyum'da meydana gelen ve Canopus'ta aynı sorunla karşılaşan Ptolemaios planlamacılarını caydıran siltasyon olabilir. Limanın inşaatının en erken Ptolemaios I Soter döneminde başladığı (M.Ö. 304'te tahta çıktığı) varsayılırsa Heptastadyum'un inşasının üzerinden neredeyse 25 yıl geçmiş demektir. Bu Heptastadium'a yönelik siltlenmeyi açığa çıkaracak ve planlamacıları limanları başka yerlere yerleştirmeye teşvik edecek kadar uzun bir süre olacaktır. Bu nedenle limanlara erişim ancak resiflerin batı ve güney tarafından çizilecek bir rota ile sağlanabiliyordu. Bu teknelerin yelken açmadan önce rüzgârın 3/4'ünü tersten alarak körfeze girebileceği ve ardından üç limandan birinin girişine ulaşmak için kuzeydoğuya kürek çekebileceği anlamına geliyordu. Limanı kullanan gemi türleri açısından az sayıda büyük ticari gemi tespit

edilse de savaş gemilerinin filoları daha iyi bilinmektedir.¹¹¹ Romalılar ile Kartacalılar Batı Akdeniz'de triremeler ve quinqueremlerle savaşıırken Makedonlar ile İskenderiyeliler benzerleri bir daha asla görülmeyecek kadar dev kadırgalar inşa ediyorlardı. Özellikle bu devasa gemilerin I. Ptolemaios'un tahta çıktığı dönemde ortaya çıktığını belirtmek gerekir. Pompei'nin korsanlara karşı savaşındaki filosu (M.Ö. 67 ve 66'da) 200 quinquerem ile 30 triremden oluşuyordu ve Antonius'un Actium savaşındaki



Şekil 15: Antik ahşap iskele bölümleri.

Kaynak: (Çevrimiçi) <https://www.ancientportsantiques.com/a-few-ports/alexandria/>

filosu 170 ila 500 gemiden oluşuyordu. Diğer dönemlerde İskenderiye filosunun daha küçük olduğu da biliniyor: M.Ö. 48 yılında Sezar'ın İskenderiye savaşında yaktığı filo 50 adet quinquerem ve trirem, 22 adet diğer gemi ile cephaneliklerde karaya çekilen 38 gemiden oluşuyordu.¹¹² Bu gemilerin demirleneceği alanlara Şekil 14'deki haritadan yararlanarak bakacak olursak. Limanlardaki su alanları yaklaşık sırasıyla ilk liman için 7 hektar, ikinci liman için 12 hektar (Muhtemel 800 m lik rıhtım), üçüncü liman için yaklaşık 16 hektar (muhtemel 1250 m lik rıhtım) olmalıydı. Bunlara ek Heptastadiumun oluşturduğu kıstak da yaklaşık 1000 ile 2000 m lik bir kumsalla birlikte yaklaşık 100 hektarlık bir liman alanı oluşturmaktaydı. Bu verileri kullanıp dönem içinde kullanılan gemi boyutlarındaki göz önünde bulundurarak limanların gemi kapasitesine bakacak olursak. İlk liman 9 büyük gemiyi rahatça barındırabilecek kapasitedeydi. İkinci liman ise kıçtan rıhtıma bağlanmış şekilde yan yana 75 orta boy gemi ve 20 küçük gemi kapasitesinde olmalıydı. Üçüncü liman ise 230 quinquereme kadar rıhtım alanına sahip olmalıydı. Sahil şeridi boyunca ise 2000 m'lik bir mesafe üzerinde inşaat halindeki yaklaşık 150-200 quinquereme'yi barındırma imkânı sağlayabilecekti. Lakin bu rakamlar kusursuz bir şekilde yerleştirilmiş gemilerin

¹¹¹ A. Guillerme, "La marine dans l'antiquité", Presses Universitaires de France, Paris, 1995, s. 82.

¹¹² A. Bernand, "Alexandrie la Grande", Hachette Littératures, 1998, s. 211.

oluşturduğu sayılardır. Gerçek hayatta %5’lik bir pay bırakmamız mantıklı olacaktır. Tek başına doğu limanı hem yüzlerce gemiyi 3 farklı limanında Akdeniz’in haşın dalgalarından koruyabilirken sahil şeridi ile bir yanda da gemi bakımı ve inşası için bir olanak sağlamaktaydı. İskenderiye’de bulunan iki ana liman yapısının en önemli unsurları koruyucu dalgakıranlar ve rıhtımlardır. Dalgakıranlar moloz yığını veya bloklardan yapılmış dikey yüzölçümlü yapılar olmalıydı. İskenderiye açısından bu konu üzerinde durmanın bir anlamı yok; açık deniz dalgakıranları (henüz) araştırılmamıştır. Çünkü bunlar muhtemelen modern dalgakıranların altında yer almaktadır. Üç limanın her birini koruyan iç dalgakıranlar ve iskelelerden oluşmaktaydı. İskele malzeme seçimi ise antik Akdeniz uygarlıkları için pek farklılık göstermediği düşünülebilir. Genel olarak dalga kıranlar ve liman kompleksi içinde zemine veyahut taşlara sabitlenmiş ahşap temelli mimari sistemler kullanılmış olmalıydı. Bu hammaddelere ek malzeme bilgisinin gelişmesi ile puzolana içeren harçlarında dahil olduğunu düşünmemiz yanlış olmaz. Fakat ilk yerleşimciler doğu limanını inşa ettiklerinde puzolana avantajına sahip değillerdi. Ancak İskenderiye’deki üçüncü limanda keşfedilen büyük harç bloğu (tipik olarak 5-8 m genişliğinde, 10-15 m uzunluğunda ve 1-3 m yüksekliğinde) puzolana içermesi nedeniyle Roma dönemine ait olmalıdır.¹¹³ Bu bloğun puzolana içermediğine ve M.Ö. 250 tarihli olduğuna inanılırsa bu düşünce daha sonra değiştirilmiştir. Blok yaklaşık 0,1 x 0,1 m boyutlarında değişen harç katmanları ve düz kireçtaşı parçalarından oluşur. Bloğun altında 3-4 cm kalınlığında çam kalasların bulunması bloğun su geçirmez, yüzer bir keson içine döküldüğünü göstermektedir. Bu aynı zamanda harçta tutulan dikey ve eğimli kirişlerin varlığıyla da doğrularken bu da kesona yüzme ve batma aşamaları sırasında sağlamlık kazandırdığı görülmektedir.¹¹⁴ Buda bize temel ahşap iskele sisteminde bir değişim olmadığını fakat yapıyı sabitlemek için kullanılan malzemenin Roma hakimiyetiyle birlikte ihtiyaç duyulduğu zamanlar taş yerine puzolana içeren Roma betonun tercih edildiğini göstermektedir.

Genel anlamda Paros’un ana karaya bağlanması sonucu oluşan siltilasyon ile doğu limanın Roma hakimiyetinde büyük bir koy haline gelmesi Portus Magnus’u bölge için bir numaralı liman haline getirmiştir. Bu siltilasyon yüzünden batı limanındaki kapasite doğu limanına eklenen üç ayrı liman ve sahil şeridindeki demirleme alanlarıyla karşılanmaya çalışılmıştır.

¹¹³ Goddio 1998, s. 37.

¹¹⁴ J. Oleson, C. Brandon, R. Hohlfelder, M. Jackson, *Building for Eternity – The history and Technology of Roman Concrete Engineering in the Sea*, Oxbow Books, Oxford, 2014, s. 222.

Bölgenin siltilasyon, rüzgâr ve akıntı rejimleri yüzünden doğu limanı İskenderiye ticareti ile gemi logistiği açısından önemli bir konum haline gelmiştir.

3.2.2. Eunostos Limanı

Batı Limanı olarak bilinen Eunostos şehrin denizcilik faaliyetlerini kolaylaştırmada İskenderiye şehrini tamamlıyordu. Büyük Limanın batısında yer alan bu liman daha küçük gemiler için yanaşma alanı sağlarken yerel ticaret ve kıyı taşımacılığı için bir merkez görevi gördü. Antik deniz ticareti alanında Eunostos Limanı hareketli İskenderiye şehrinde önemli bir yere sahipti. Büyük Liman'ın batısında yer alan bu liman yerel ticaret ve kıyı taşımacılığı için çok önemli bir kapı görevi görüyordu. Stratejik konumu ve iyi gelişmiş altyapısı onu İskenderiye'nin deniz ağının

hayati bir bileşeni haline getirdi. Eunostos Limanı İskenderiye'nin batı yakasında önemli bir konuma sahipti ve doğu yakasındaki Büyük Limanı tamamlıyordu. Bu konumlandırma deniz trafiğinin verimli bir şekilde yönetilmesine izin verirken İskenderiye'nin çevredeki bölgelerle iyi bağlantılarda kalmasını sağladı.¹¹⁵ Liman özellikle yerel ticaret ve kıyı taşımacılığı yapan daha küçük gemilere hizmet veren rıhtımlar ile depolar dahil olmak üzere iyi gelişmiş bir altyapıya sahipti. Bu tesisler liman boyunca istikrarlı bir ticaret akışı sağlayarak ticari malların sorunsuz transferini kolaylaştırdı.¹¹⁶ Eunostos Limanı İskenderiye'nin ekonomik refahında çok önemli bir



Şekil 16: İskenderiye şehir planını ve limanlarını gösteren bir çizim.

Kaynak: (Çevrimiçi)

https://www.reddit.com/r/MapPorn/comments/14av3qp/i_drew_this_map_of_ancient_alexandria_using_a_few/

¹¹⁵ T. Hussein, "Alexandria's Harbors and the Shipping Industry", Alexandria: A Cultural and Religious Melting Pot, Leuven, Peeters, 2004, s. 142-143.

¹¹⁶ D. Whitehead, "Alexandria", The Cambridge Ancient History: The Hellenistic World, Cambridge University Press, Cambridge, 2008, s. 373.

rol oynadı. Yerel ticaret için bir merkez görevi gördü ve şehir ile Mısır'ın çevresindeki bölgeler arasında çok önemli bir bağlantı sağladı. Liman kıyı boyunca ve Nil Deltası boyunca daha küçük gemilerle taşınan tarımsal ürünler, tekstil ürünleri, çanak çömlek ve lüks eşyalar da dahil olmak üzere çok çeşitli malları elleçliyordu.¹¹⁷

Mareotis gölünden gelen gemilerin bu liman yardımı ile Akdeniz ile tanıştığında unutmamız gerekmektedir. Genel olarak liman Nil Deltasından gelen küçük tonajlı gemiler için bir uğrak yeri olurken bu minimalde hububat ticareti için önemli bir konuma sahip olmuştur. Liman İskenderiye ile batı Nil Deltası'nın tarımsal kaynakları arasında kritik bir bağlantı noktası işlevi gördü. Şehri ayakta tutan antik dünyada ticari ve politik bir güç merkezi olarak konumunu destekleyen hayati bir meta olan tahılın verimli bir şekilde taşınmasına izin verdi.¹¹⁸ Eunostos Limanı yalnızca bir ekonomik faaliyet merkezi değil aynı zamanda kültürel alışveriş için canlı bir merkezdi. Çeşitli bölgelerden gelen gemiler yanlarına sadece ticari malları değil fikirleri, dilleri ve kültürel uygulamaları da getirdiler. Farklı kültürlerin bu alışverişi İskenderiye'nin sosyal dokusunu zenginleştirdi ve onun kozmopolit doğasına katkıda bulundu.¹¹⁹ Yunan yerleşimciler ve tüccarlar İskenderiye'ye gelip yerel Mısır ve diğer Akdeniz kültürleriyle etkileşime girdikçe liman helenistik kültürün yayılmasında da rol oynadı. Bu kültürel kaynaşma ve alışveriş İskenderiye'nin entelektüel ve sanatsal başarılarının temelini atarak onu ünlü bir öğrenme ve yaratıcılık merkezi haline getirdi.¹²⁰ Eunostos Limanı İskenderiye'de yerel ticareti, kıyı taşımacılığını ve kültürel alışverişini kolaylaştıran hayati bir deniz merkeziydi. Stratejik konumu iyi tasarlanmış altyapısı ile ekonomik önemi şehrin refahına ve daha geniş Akdeniz dünyasıyla bağlantılı olmasına katkıda bulunmuştur. İskenderiye'yi Akdeniz'e bağlamaktan çok Nil'i Akdeniz'e bağlayan bir görevi üstlenmiştir.

3.3. İskenderiye Oşeonografik Koşulları ve Deniz Tabanı Yapısı

Hareketli bir ticaret ve denizcilik merkezi olarak tanınan İskenderiye refahının çoğunu stratejik kıyı konumu ile onu çevreleyen elverişli oşinografik koşullara borçluydu. Akdeniz

¹¹⁷ W. V. Harris, "Trade", *The Cambridge Ancient History: The Hellenistic World*, 2011, s. 18-20.

¹¹⁸ Bowman 1996, s. 101.

¹¹⁹ T. Hussein 2004, s. 134.

¹²⁰ R. S. Bagnall, *Alexandria: Library of Dreams*, Yale University Press, New Haven, 2002, s. 71.

kıyılarında yer alan İskenderiye çok çeşitli oşinografik koşullardan faydalanırken bazı zamanlarda da zarar görmüştür. Kentin kuzey kıyı şeridi uluslararası deniz yollarına doğrudan erişim sağlayan açık denize bakarken, doğu ile batı kıyıları burunlar ve adalar gibi doğal özelliklerle korunak sağlamıştır. Bu nedenlerle nispeten sakin ve korunan bir kıyı bölgesi oluşturmuştur. Kıyı şeridindeki resifler belli dönemlerde gemi trafiğini engelleyen durumların oluşmasına sebebiyet vermiştir. Bu tehlikeli durum yıllar içinde kazalarla karşılaşan denizcilerin çözümleri ile azaltmıştır. Çözüm genellikle tek bir rota üzerinden giderek resifleri pas geçmek gibi basit bir yöntemdir. Resifler harici oşinografik koşullar güvenli seyrüseferi kolaylaştırmış ve denizcilik faaliyetleri için uygun bir ortam sağlamıştır. İskenderiye'yi çevreleyen sular da dahil olmak üzere Akdeniz diğer bölgelere kıyasla nispeten düşük genlikli gelgitler yaşar. Buda tehlikeli resiflerin genelde göz önünde olmasını sağlar. Bölgedeki su hareketleri üzerindeki birincil etki, Akdeniz boyunca esen baskın doğu rüzgârları da dahil olmak üzere rüzgâr kaynaklı akıntılardan kaynaklanmaktadır. Deniz tabanının batimetriyle birleşen bu akıntılar İskenderiye limanlarına girip çıkan gemilerin navigasyonunu ve hareketlerini etkilemiştir. İskenderiye bölgesinin deniz tabanı yapısı sedimantasyon, tektonik aktivite ve denizaltı özelliklerinin oluşumu dahil olmak üzere çeşitli jeolojik süreçlerle şekillenmiştir. Kıyı şeridi kıyıda daha derin sulara doğru kademeli olarak eğimli olan kumlu plajlar, kayalık çıkıntılar ve sık rafların bir kombinasyonunu içeriyordu. Bu deniz tabanı özellikleri doğal limanların oluşumunu etkilemiş ve gemiler için demirleme noktaları sağlamıştır.

İskenderiye'nin oşinografik koşulları ile deniz tabanı yapısı ticaret yollarının ve ekonomik refahın şekillenmesinde çok önemli bir rol oynamıştır. Sakin-korunaklı kıyı bölgesi doğal limanların ile elverişli rüzgâr düzenlerinin varlığıyla birleştiğinde İskenderiye'yi Akdeniz ile Kızıldeniz arasında taşınan mallar için ideal bir aktarma noktası haline getirdi. Elverişli kıyı coğrafyası düşük genlikli gelgitler ve doğal limanlar şehrin gelişen bir ticaret merkezi statüsüne katkıda bulundu. Fakat bu kadar elverişli coğrafyası ve rüzgâr ile akıntılara karşı alınan o kadar önleme rağmen mayıs ayından eylül ayına kadar olan güzel sezonda bile İskenderiye'den Roma'ya yılda ortalama 2 sefer yapılabilidiğini de unutmamız gerekmektedir.¹²¹ Bu bölümde yılda ortalama 2 sefer yapılmasına neden olan unsurları sırasıyla inceleyeceğiz.

¹²¹ L. Casson, *Ships and seamanship in the ancient world*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1995, s. 270-297.

3.3.1. Rüzgârlar

İskenderiye'nin rüzgâr koşullarına daha detaylı olarak bakacak olursak;

Aşağıdaki istatistikler 1973-1992 dönemi için İskenderiye meteoroloji istasyonu tarafından sağlanmıştır. (Sektör başına zaman yüzdesi olarak ifade edilmiştir):

Ay	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Yıl
K-D	19	20	29	30	30	17	5	7	16	30	30	20	21
D-G	15	17	15	15	11	5	2	2	5	12	13	16	11
G-B	35	26	15	9	6	6	5	4	5	10	21	35	15
B-K	31	37	41	46	53	72	88	87	74	48	36	29	53
K(D)G	34	37	44	45	41	22	7	9	21	42	43	36	32
G(B)K	66	63	56	55	59	78	93	91	79	58	57	64	68

Tablo 1: İskenderiye rüzgâr istatistikleri.

Kaynak: (Çevrimiçi) https://www.ancientportsantiques.com/wp-content/uploads/2011/07/Tablonun_ilk_dort_satiri_90_sektoruden_gelen_ruzgarlarin_olusma_sikligini_vermektedir.

Son iki satır K(D)G sektörü için "doğulu" ve G(B)K sektörü için "batılı" olarak adlandırılabilen 180°'lik iki sektörün rakamlarını vermektedir. Son sütun ise yıllık ortalamayı vermektedir. Bu bağlamda yıllık ortalama olarak batı rüzgârları 2/3 oranında, doğu rüzgârları ise 1/3 oranında esmektedir. Yine yıllık ortalama olarak rüzgârlar zamanın yarısından biraz daha fazla bir süre ile B-K sektöründen (Kuzeybatıdan) esmektedir. Bu nedenle Kuzeybatı rüzgârlarına hâkim rüzgâr diyebiliriz. Yaz aylarında (Haziran-Eylül) rüzgârlar 3/4'ten daha fazla süreyle rüzgârlar kuzeybatıdan esmektedir ve rüzgârların %35 ila %45'i yalnızca Ekim ayında ve kış aylarında Mayıs ayına kadar doğudan gelmektedir. Temmuz ve Ağustos aylarındaki ünlü "yaz rüzgârları" batı rüzgârlarının %90'ından fazlasında çok net bir şekilde görülmektedir.

Bu rakamlar İskenderiye'den Roma'ya yelken açmanın neden tersine gitmekten çok daha kolay olduğunu açıklarken aynı zaman Roma'dan İskenderiye'ye yolculuğun yeri geldiğinden iki katı uzun bir hal aldığını göstermektedir.

3.3.2. Dalgalar

İskenderiye'nin dalga rejimine bakacak olursak;

Aşağıdaki istatistikler 1960-1980 döneminde Doğu Akdeniz'de seçilen gemilerde yapılan gözlemlerden elde edilmiştir:

	K285- K325	K325- K5	K5- K35	K35- K65	Durgunluk	Toplam
Y<0.1m	-	-	-	-	56	56
0.1>Y>1m	10	6	2	2	-	20
Y>1m	13	7	2	2	-	24
Toplam	23	13	4	4	56	100

Tablo 2: İskenderiye dalga istatistikleri.

Kaynak: (Çevrimiçi) <https://www.ancientportsantiques.com/wp-content/uploads/2011/07/>

İlk dört sütun gösterilen sektörler için açık deniz dalgalarının oluşma sıklığını zaman yüzdeleri olarak göstermektedir. Beşinci sütun durgun dalgaların (ve İskenderiye'ye ulaşamayan diğer sektörlerin) yüzdesini verir. İlk satır sakin denizi belirtir. İkinci sütun 1 m'nin altındaki dalgaları, üçüncü sütun ise 1 m'nin (tepe-çukur yüksekliği) üzerindeki dalgaları gösterir.

Yukarıdaki tablonun sağladığı verilere göre Mısır ve Libya kıyılarındaki deniz yarından biraz fazla bir süre boyunca sakindir. Yelkenli gemiler için sorun teşkil eden 1 m'yi aşan dalgalar yaklaşık yılda dörtte bir oranında meydana gelir. B-K sektöründen gelen dalgalar (yaklaşık olarak N285'ten N5'e) zamanın %36'sını temsil eder ve K-D'den (yaklaşık olarak N5'ten N65'e) gelen dalgalar ise yalnızca %8'ini temsil eder. Dalga koşulları bakımından Mısır ve Libya kıyılarının sakinliği denizcilerin açık denizi kullanmak yerine Scilya'nın güneyine kadar neden kıyı seferini tercih ettiklerinin cevaplarından biri olabilir.

3.3.3. Su Seviyesi

Bölgenin su seviyelerine bakacak olursak.

- LLWL (En Düşük Düşük Su Seviyesi): -0,43 m
- CD (Harita Verisi veya hidrografik sıfır): -0,34 m
- MLWL (Ortalama Düşük Su Seviyesi): -0,05 m
- MSL (Ortalama Deniz Seviyesi): +0,08 m
- MHWL (Ortalama Yüksek Su Seviyesi): +0,21 m
- HHWL (En Yüksek Su Seviyesi): +0,74 m

LLWL'nin hidrografik sıfırın 9 cm altında olduğu ve İskenderiye'deki ortalama deniz seviyesinin Mısır kara referansının 8 cm üzerinde olduğu belirtilmelidir. Ortalama deniz seviyelerinin son 2500 yılda değiştiğini de belirtmek gerekir. Bu konuda uzmanların tartışmasına girmeden, bu dönemdeki deniz seviyesi yükselmesinin yaklaşık 0,50 m ¹²², yani yaklaşık 2 cm/yüzyıl olduğu tahmin edilebilir. Geçtiğimiz yüzyılda (1880-1980)¹²³ yaklaşık 18 cm'ye ulaştığı için mevcut artış hızının çok daha fazla olduğu ve günümüzde 50 ila 100 cm arasında olacağının tahmin edildiği de eklenebilir. Ortalama deniz seviyesindeki salınımlar yine de son iki bin yılda meydana gelmiş gibi görünüyor. Östatik hareketleri (denize bağlı olanlar) tektonik hareketlerden (karaya bağlı olanlar) ayırmak da oldukça zordur. Girit örneği iyi bir örnektir. Son 2000 yılda deniz seviyesi adanın batı ucunda karaya göre 4 ila 8 m düşerken, aynı dönemde doğu ucunda 1 ila 4 m yükselmiştir.¹²⁴ İskenderiye'de son 2000 yılda deniz seviyesinin 0,5 m yükseldiği, kara seviyesinin ise 5 ila 6 m düştüğü artık kabul ediliyor.

¹²² N. Flemming, "Archéologie des côtes de la Crète", Les Dossiers de l'Archéologie, N° 50, 1981, s. 57.

¹²³ B. Douglas, "Global Sea level rise", J. of Geophysical Research, vol. 96, N° C4, 1991, s. 279-292.

¹²⁴ N. Flemming 1981, s. 68.

3.3.4. Sedimentasyon

Son olarak bölgenin sedimentolojisine bakacak olursak İskenderiye Körfezi yakınındaki plajlarda ve deniz tabanında bulunan çökellerin tane büyüklüğü (D50) 0,20 ila 0,50 mm arasında değişen kumlardan oluşur. Bu kum Nil'in taşıdığı antik birikintilerdir. Lakin sahil boyunca erozyon görülmektedir. Bu erozyonun esas nedeni fırtınalar sırasında sahil kumunun açık denizde taşınmasıdır. Kumun açık denizden geçişine ek olarak hem doğuya hem de batıya doğru önemli miktarda uzun kıyı sürüklenmesi vardır. Uzmanlar her yönde kum taşınmasının yaklaşık 100.000 m³/yıl olduğunu ve dolayısıyla bu miktarın birbirini götürdüğünü tahmin ediyor. Kıyıya dik bir engel yapılması durumunda her iki tarafta da kum birikeceği açıktır. Heptastadyum'un inşasından sonra gerçekleşmiş olan da bu olsa gerek.¹²⁵

¹²⁵ Douglas 1991, s. 280.

4. Roma

Şehir planlamasının ve mimari ustalığın zirvesinin bir kanıtı olan Roma İmparatorluk şehri imparatorluğun ihtişamı ile toplumsal dinamiklerinin bir mikro kozmosu olarak hizmet etti.¹²⁶ Yönetişim, kültür ve ticaretin kalbi olan Roma İmparatorluğu'nun şehir manzarası insanlık tarihinde silinmez bir iz bırakan bir medeniyetin karmaşıklıklarını ve başarılarını özetliyordu. Bizim için hububatın şehre taşınmasında önemli yer kaplıyan Tiber Nehri harici şehri kısaca



Şekil 17: Arkasındaki tepelerle birlikte Roma Forumu'ndaki Aziz Agnes Şehitliği'nin 18. yüzyıldan kalma bir tablosu.

Kaynak: (Çevrimiçi)

<https://www.theguardian.com/cities/2016/mar/15/story-cities-part-2-secret-ancient-rome>

tanıyacak olursak. Roma İmparatorluğu şehrinin merkezinde sivil yaşamın ve siyasi söylemin merkez üssü olan forum bulunuyordu.¹²⁷ Yunan agoralarını örnek alan forum, tapınakları, bazilikaları ve kamusal alanları barındırarak yasal işlemler, törenler ve halka açık konuşmalar için bir sahne haline geldi. İkonik bir örnek olan Roma Forumu, Satürn Tapınağı ve Septimius Severus Kemerı gibi her biri sanat ve işlevselliğin birleşimini temsil eden mimari harikaları sergiledi.¹²⁸ İmparatorluk dönemi Roma şehri en ünlüsü Colosseum olmak üzere amfiteyatroların yapımına tanık oldu.¹²⁹ Bu mimari öğeler Roma'nın mimari hünerinin somutlaşmış haliydi. Bir mühendislik harikası olan Colosseum halkın çeşitli eğlence zevklerine hitap eden gladyatör yarışmalarına, sahte deniz savaşlarına ve diğer gösterilere ev sahipliği yaptı.¹³⁰ Muazzam kapasitesi ve yenilikçi tasarımı Roma'nın alanı manipüle etme ve kitlesel toplantılara hitap etme becerisinin altını çizdi. Roma İmparatorluğu şehrinin dokusuna işlenmiş karmaşık yolları, su kemerleri ve kamu tesisleri ağı Roma şehir planlamasının gelişmişliğini kanıtlıyordu.¹³¹ Appian Yolu tarafından özetlenen yol

¹²⁶ Ward-Perkins 1994, s. 112.

¹²⁷ Forsythe 2005, s. 78.

¹²⁸ Claridge 2010, s. 45.

¹²⁹ MacDonald 1982, s. 167.

¹³⁰ Roth 1993, s. 92.

¹³¹ Stambaugh 1988, s. 33.

sistemi imparatorluğun uçsuz bucaksız verimli topraklarını birbirine bağlayarak seyahati ve ticareti kolaylaştırdı.¹³² Su kemerleri birer mühendislik harikaları olarak sağlıklı yaşam koşullarını teşvik etti ve hızla büyüyen kentsel nüfusa istikrarlı bir su temini sağladı.¹³³ Roma İmparatorluğu kentinin bir diğer ayırt edici özelliği olan hamamlar ise vatandaşların hijyen, eğlence ve tartışmalarla meşgul olduğu sosyal merkezlerdi.¹³⁴

Roma İmparatorluğu kentindeki sosyal tabakalaşma, mimarisine ve mekansal organizasyonuna yansdı.¹³⁵ Yoğun nüfuslu apartmanlar olan Insulae alt sınıfları barındırırken gösterişli özel konutlar olan domus zenginlerin savurganlığını sergiliyordu.¹³⁶ Bunların arasında tüm toplumsal yelpazeye hitap eden çeşitli etkinliklere ev sahipliği yapan Roma Kolezyumu gibi anıtsal yapılar vardı.¹³⁷ Şehir imparatorluğun kentsel planlama, mimari ve yönetimdeki hünerinin bir kanıtıydı.¹³⁸ Bu tüm mimari öğler Tiber Nehri'nin inanılmaz mal tedariği olmadan düşünülemez. Tiber Nehri ve ona bağlı Roma limanları hem mimari öğelere hemde isyanları engelleyen süspansiyonlu hubatın şehre taşınması için önemli bir yol görevi gördü.

4.1.Roma Limanları

"Bütün yollar Roma'ya çıkar" ifadesi yalnızca kara üzerinden değil deniz üzerinden de iletişimi içeren bir altyapının metaforudur. Geç Cumhuriyet ve Erken İmparatorluk dönemlerinde Roma, Akdeniz'i bir mare nostrum'a (bizim denizimiz) dönüştürmüştü. Kıyılarındaki her limandan gemiler imparatorluğun başkentine mal getiriyordu. Aynı zamanda limanlar ve nehirler malların üretici ile tüketici arasındaki dağıtımında önemli rol oynayan bir yol ağı oluşturulmuştu. Ve son olarak yerel ürünleri İtalya'nın iç kesimlerinden nehrin aşağısına getiren ve denizaşırı ürünleri nehir ağzındaki büyük limanlardan (Ostia ve Portus) yukarıya taşıyan Tiber vardı. Nehir limanları ile ticareti oluşturulması uzun zaman alan ve sürekli bakım gerektiren karmaşık bir sistemdi. Kara,

¹³² Laurence & Newsome, 1994, s. 124.

¹³³ Evans 1997, s. 55.

¹³⁴ Quilici & Quilici Gigli, 2008, s. 71.

¹³⁵ Wallace-Hadrill, 1994, s. 88.

¹³⁶ Macaulay-Lewis, 2010, s. 67.

¹³⁷ Kleiner 2016, s. 42.

¹³⁸ Woolf 1992, s. 101.

nehir, deniz taşımacılığı için yollar ve limanların inşa edilmesi gerekirken en önemlisi güvence altına alınan mallar için yeterli depolama alanının yapılması gerekiyordu. Uzun mesafeli kamu yolları veya otoyollar gezginler, cursus publicus ve malların taşınması için önemli iletişim yolları haline geldi. Bu ana yollar daha geniş bir çevre yolları ağıyla birbirine örülmüş ve küçük köylerin birbirlerine pazarlar ile kasabalara erişimi sağlanmıştı. Tiber en başından beri Roma'nın tedarik sisteminin bir parçasıydı ve sonunda şehri canlı tutan, deniz de dahil olmak üzere su yolları oldu.

Tiber'in ostium'u (nehir ağzı) özellikle bu bağlamda önemli bir rol oynadı. Kökleri Roma'nın genişlemeye başladığı Appian Yolu'nun inşa edildiği ve Ostia'nın kurulduğu M.Ö. 4. yüzyılın sonuna kadar uzanıyor. Stratejik olarak Tiber Nehri'nin ağzında yer alan Ostia limanı Roma İmparatorluğu'nun denizcilik ağında bir temel yapı



Şekil 18: Ostia ve Portus limanlarının planını gösteren bir çizim.

Kaynak: (Çevrimiçi) https://www.ostia-antica.org/valkvisuals/html/intro_04.htm

taşı olarak ortaya çıktı.¹³⁹ Başkentin ana limanı olan Ostia Akdeniz dünyasından karmaşık bir mal örgüsünü kanalize ederek, Roma'nın tedarikinin can damarı olarak hizmet etti.¹⁴⁰ Genişleyen depoları ve iyi organize edilmiş altyapısıyla Ostia, ticaretin gelgitlerini yönetmede Roma'nın ustalığının bir örneğiydi.¹⁴¹ Ostia'nın hareketli sokakları ticari öneminin ötesinde coğrafi sınırları aşan bağlantılar kurarak kültürel etkileşimlere tanıklık etti.¹⁴² Ostia başlangıçta yakındaki tuzlaları korumak ve Roma'nın savunmasının bir parçası olarak Tiber'i kontrol etmek için askeri bir garnizon olarak kurulmuşsa da kısa süre sonra başkentin denizaşırı limanına dönüştürüldü. Ancak nehir limanı olarak Ostia ideal bir liman değildi. Değişen kum yığınları daha büyük gemilerin yanaşmasını engelledi; denize demir atmak zorunda kalıyorlardı, bu da boşaltmayı zor ve riskli hale getiriyordu. Helenistik dönemde ticaretin genişlemesi Akdeniz'deki gemilerin tonajında istikrarlı bir artışa neden oldu ve daha büyük ve daha iyi derin su limanlarına ihtiyaç duyuldu. M.Ö.

¹³⁹ Claridge 2010, s. 45.

¹⁴⁰ Keay 2012, s. 78.

¹⁴¹ Coarelli 2014, s. 99.

¹⁴² Saller 1994, s. 55.

194 yılında Scipio Africanus'un girişimiyle Napoli Körfezi'ndeki Puteoli'de Roma için yeni bir liman inşa edildi. Böylece Puteoli-Ostia-Roma üçgen liman ağını oluşturarak sonraki yüzyıllarda başkentin ikmalini güvence altına aldı. Roma'nın tedarik zincirindeki pahalı halka Puteoli'ydi. Aynı zamanda en savunmasız olanıydı. Sezar bunu ilk fark edenlerden biriydi. Ancak Sezar'ın planları Claudius'un saltanatına kadar uygulamaya konmadı.

Tiber ağzının yaklaşık 3 km kuzeyinde yeni bir limanın planlanmasına M.S. 42'de başlandı. M.S. 46'da nehir ile deniz arasında iki kanal inşa edildi ve muhtemelen M.S. 54'te liman havzası tamamlandı. Ancak çalışmalar rıhtımlarda yapılan iyileştirmeler ve depolama binalarının eklenmesiyle devam etti. Muhtemelen liman M.S. 64'te Nero tarafından tamamlanmış olabilir. Seçilen alan liman havzasını korumak için taranan büyük kum yığınlarından ve denize inşa edilen uzun dalgakıranlardan ile bir deniz fenerinden oluşuyordu. 1.200 m'den fazla uzanan yapay olarak oluşturulmuş oval şekilli bu büyük havzanın arkasına dikdörtgen darsena ve iki kanalla bağlantılar eklenmiştir. Büyük havuz yüklerini doğrudan nehir teknelerine boşaltabilecek gelen gemilerin demirlemesi için oluşturulmuş darsena ise demirleme için ayrılmıştı. Ancak yeni limanın savunmasızlığı M.S. 62 yılında bir fırtına sırasında yaklaşık 200 geminin liman havzasında batmasıyla ortaya çıktı. Trajan bu tehlikeyi ortadan kaldırmak için M.S. 106-113 yıllarında Claudius'un limanının arkasına altıgen şeklinde yeni bir liman inşa etti. İmparator Claudius tarafından yaptırılan anıtsal bir liman kompleksi olan Portus Roma'nın mühendislik becerisini ve lojistik zekasını sergiliyordu.¹⁴³ Ayrıntılı bir kanal sistemiyle birbirine bağlanan altıgen havzası malların hareketini düzene sokarak tıkanıklığı azaltarak verimliliği artırdı.¹⁴⁴ Portus'ta anıtsal bir deniz feneri olan Claudius'un Pharos'u sadece limanı aydınlatmakla kalmıyor aynı zamanda Roma'nın deniz üstünlüğünü de simgeliyordu.¹⁴⁵ Portus yalnızca mallar için bir kanal görevi görmeyip aynı zamanda lejyonların hızla konuşlandırılmasını kolaylaştırarak Roma'nın askeri egemenliğini sağlamlaştırdı.¹⁴⁶

Titizlikle tasarlanmış ve stratejik olarak konumlandırılmış bu Roma İmparatorluk limanları imparatorluğun çeşitli vilayetlerini ve kültürlerini birbirine bağlayarak canlılıkla nabız gibi atıyordu.¹⁴⁷ Tahıl, zeytinyağı ve lüks mallar gibi metaların mübadelesi bu deniz yollarından

¹⁴³ Keay 2000, s. 34.

¹⁴⁴ Kjeilen 2006, s. 22.

¹⁴⁵ Coarelli 1989, s. 41.

¹⁴⁶ Keay 2013, s. 63.

¹⁴⁷ Bowman 1994, s. 41.

geçerek Roma'nın ekonomik istikrarını besledi.¹⁴⁸ Dahası bu limanlar fikirlerin, inançların ve uygulamaların birbirine karıştığı imparatorluğun duvar halısını zenginleştiren kültürel birleşme potası işlevi gördü.¹⁴⁹ Özetle Roma şehri limanları imparatorluğun denizcilik emellerinin ve sosyo-ekonomik dinamizminin özünü özetliyordu.¹⁵⁰ Diğerlerinin yanı sıra Ostia, Portus sadece liman değildi; ticaret, diplomasi ve kültürel alışveriş akımlarını yönlendiren antik Roma'nın mirası üzerinde silinmez bir iz bırakan çok yönlü merkezlerdi.

4.1.1. Ostia

Tiber Nehri'nin ağzında yer alan Ostia Roma'nın denizdeki hünerinin ve ekonomik canlılığının bir kanıtı olarak duruyor. Bu hareketli liman ticareti kolaylaştırmada, başkenti doyurmada ve geniş Roma İmparatorluğu içinde kültürel alışverişi teşvik etmede gibi bir çok önemli bir rol oynadı.¹⁵¹ Ostia'nın stratejik konumu onu başkentten artan nüfusunu ayakta tutan mal akışını idare ederek Roma'nın tedarikinin can damarı haline getirdi.¹⁵² Depoları, tahıl ambarları ve rıhtımlarıyla Ostia mal akışını verimli bir şekilde yöneten iyi organize edilmiş bir altyapıya sahipti.¹⁵³ Mağazalar ve evlerin sıralandığı sokak ağı şehrin kozmopolit bir merkez olarak rolünü kanıtlayan canlı bir kentsel yaşam dokusu sunuyordu.

Ostia'nın göze çarpan özellikleri arasında Roma'nın boş zaman ve eğlence tutkusunun bir kanıtı olan anıtsal tiyatrosu vardı.¹⁵⁴ Binlerce kişiyi ağırlayabilen bu tiyatro dramatik oyunlardan gladyatör yarışmalarına kadar çok çeşitli gösterilere ev sahipliği yapmış ve halkın farklı zevklerine hitap etmiştir.¹⁵⁵ Tiyatronun mimarisi ve sosyal bir alan olarak önemi liman kenti içinde kültürel ve rekreasyonel boyutların kusursuz entegrasyonunun altını çizdi.¹⁵⁶ Ostia'da tapınaklar ve kült mabetleri gibi çeşitli dini yapıların varlığı limanın kozmopolit doğasını yansıtıyordu.¹⁵⁷ Eşsiz bir

¹⁴⁸ Harris 2015, s. 89.

¹⁴⁹ Millar 2006, s. 47.

¹⁵⁰ Duncan-Jones 2010, s. 87.

¹⁵¹ Keay 2012, s. 55.

¹⁵² Mattingly 2011, s. 123.

¹⁵³ Coarelli 2014, s. 67.

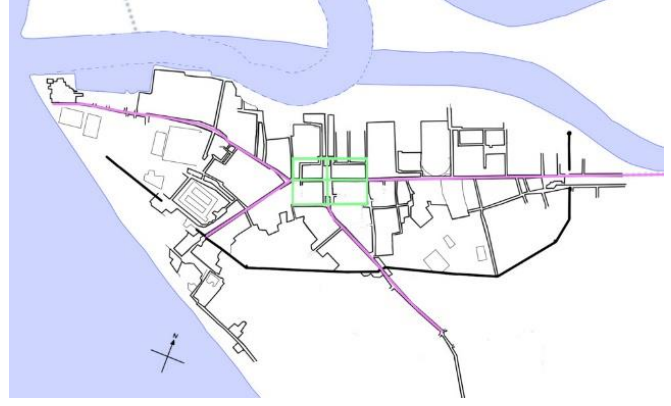
¹⁵⁴ Wiseman 1980, s. 76.

¹⁵⁵ Boatwright 2012, s. 45.

¹⁵⁶ Coarelli 2014, s. 112.

¹⁵⁷ Beard 2012, s.34.

keşif olan Ostia Sinagogu şehir nüfusunun çeşitliliğini ve çeşitli dini toplulukların bir arada varoluşunu örneklendirmiştir.¹⁵⁸ Herkül Tapınağı ve Capitolium gibi bu yapılar, Ostia'nın canlı manzarasında din, ticaret ve yönetimin iç içe geçtiğini kanıtlıyordu.¹⁵⁹ Ostia Limanı faydacı işlevini aşarak Roma dünyasının bir mikro kozmosu haline geldi.¹⁶⁰ Limanından akan ticaret imparatorluğun dört bir yanından hatta ötesinden egzotik mallar, kültürel fikirler ve çeşitli insanlar getirdi.¹⁶¹ Bu dinamik etkileşim dillerin geleneklerin ve yaşam tarzlarının birleştiği kozmopolit bir atmosferi besleyerek Ostia toplumunun dokusunu zenginleştirdi.¹⁶²



Şekil 19: Castrum ve emsal yollar ile Ostia Antica'nın şematik planı.

Kaynak: (Çevrimiçi) <https://www.ostia-antica.org/dict/topics/reliefs/reliefs-intro.htm>

Ostia İmparatorluk Limanı sadece bir deniz girişi değil aynı zamanda yaşam, ticaret ve kültürle nabızı atan canlı bir varlıktı. ¹⁶³ Onun stratejik önemi sofistike altyapısı ve canlı sosyal çevresi imparatorluğun çok yönlü hakimiyetini yansıtmaktadır. Fakat nehir ağzında bulunan yapısı yıllar içinde silt taşınımı ile nehir ticaretini etkileyen konuma gelmiştir. İlerleyen dönemlerde sadece tonajı düşük gemiler için bir geçiş noktası ve demirleme yeri halini almıştır.

4.1.2. Portus

Portus her yıl binlerce gemiye hizmet veren Roma'nın başlıca deniz limanıydı. Hem Roma'nın hem de imparatorluğun istikrarını sağlayan en önemlisi tahıl olmak üzere yüzlerce kaynağın ithalatı, depolanması ve dağıtımı için birincil merkez olarak hizmet etti. Arkeolog Simon

¹⁵⁸ Smallwood 1986, s. 55.

¹⁵⁹ Coarelli 2014, s. 112.

¹⁶⁰ Keay 1984, s. 43.

¹⁶¹ Garnsey 1998, s. 67.

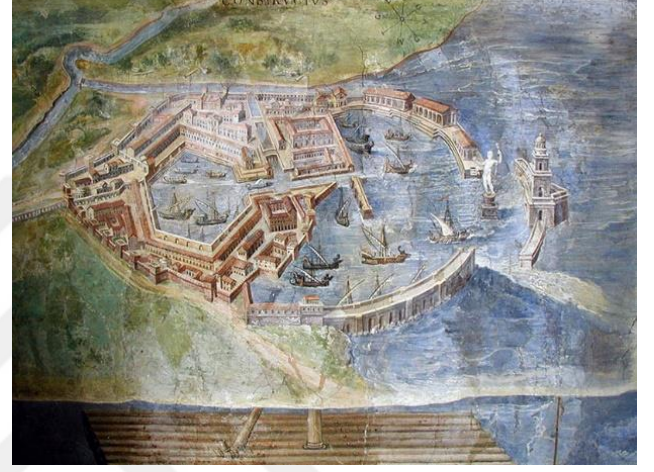
¹⁶² Allison 2004, s. 45.

¹⁶³ Keay 2013, s. 88.

Keay, "Roma'nın tam kapasiteyle çalışabilmesi için Portus'un da tam kapasiteyle çalışması gerekiyordu" diyor. Portus Roma'nın yüzyıllardır süren etkili bir derin su limanı arayışına yanıtı. Sonunda yalnızca Romalıların yapabileceği bu büyük projeye başlandı. Portus yalnızca insan yapımı liman havzasını değil aynı zamanda tapınaklar, idari binalar, depolar, kanallar ve yollar da dahil olmak üzere küçük bir şehirle ilgili tüm altyapıyı kapsamaktadır.

M.S. 1. yüzyılın başlarında Portus'un ortaya çıkmasından hemen önce Roma toprakları İberya'dan Yakın Doğu'ya kadar uzanıyor ve Akdeniz'i çevreleyen tüm kıyı bölgelerini kapsıyordu. Romalılar Akdeniz'i Roma yaşamının o kadar doğuştan gelen bir parçası olarak görüyorlardı ki ona genellikle Mare Nostrum veya "bizim denizimiz" diyorlardı. Bununla birlikte paradoksal olarak Roma'nın yaklaşık 20 mil içeride bulunması nedeniyle yakınlarda uygun bir deniz limanı yoktu. Bu engel önceki bin yıl boyunca periyodik olarak şehri rahatsız etmişti. Bir bakıma Roma'nın büyümesi her zaman sürekli genişleyen İtalyan ve Akdeniz ticaret ağlarıyla bağlantı kurma

kapasitesine bağlıydı. Roma genişledikçe nüfusunu beslemek için dış kaynaklara daha fazla yöneldi. Tarihi boyunca Roma'nın büyüklüğü ve potansiyeli her zaman liman yetenekleriyle orantılı ve sınırlı görünüyordu. M.Ö. 1. binyılın ilk yarısında erken Roma yerleşimi Capitoline, Palatine ve Aventine Tepeleri'nin eteğindeki küçük bir nehir limanına dayanıyordu; burada Tiber Nehri'ndeki yaklaşık 90 derecelik bir kıvrım tekneler için küçük bir doğal ova oluşturuyordu. Forum Boarium ve Portus Tiberinus olarak bilinen bölge aynı zamanda iki önemli antik İtalyan ticaret yolunun kesiştiği yerd. Bu nehir limanı Roma tarihinin bu erken döneminde tedarik, iletişim ve yeniden dağıtım faaliyetlerinin kalbidir. Burada bulunan ve Roma'da şimdiye kadar keşfedilen en eski arkeolojik kanıtlar şehrin ilk günlerinde bile Romalıların yabancı gezginlerle etkileşimde bulunduğunu ve Akdeniz'in dört bir yanından mal ithal ettiğini gösteriyor. M.Ö. dördüncü yüzyıla gelindiğinde Roma orijinal yedi tepenin bulunduğu bölgenin ötesine ve orta İtalya'ya doğru genişledikçe sınırlı nehir limanını aşmaya başladı. Tiber Nehri aracılığıyla denize bağlı olmasına



Şekil 20: Vatikan Müzesi Galerisi'nden antik Ostia haritası.

Kaynak: (Çevrimiçi)
<https://www.shorthistory.org/ancient-civilizations/ancient-rome/the-ancient-roman-port-city-ostia/>

rağmen denizde seyreden gemiler ve büyük boyutlu tekneler, nehrin yukarısından şehre doğru güvenli bir şekilde manevra yapamıyordu. M.Ö. 386'da önemli bir adım atıldı. Roma, yaklaşık 20 mil uzakta Tiber'in ağzında Ostia kolonisini kurduğunda sadece büyüyen şehre tahıl ve diğer gıda maddelerini sağlamak için değil aynı zamanda Akdeniz ile olan bağlantılarını güçlendirmek için de. Ostia zamanla önemli bir Roma şehri haline geldi ve imparatorluk Roma'nın çok yönlü liman sisteminde önemli bir rol oynadı ancak şehrin tek limanı olarak yetersiz kaldı. Akdeniz'e komşu olmasına rağmen bölgenin coğrafi dezavantajları vardı. Ostianın bir nehir limanı olması asla çok sayıda gemiyi idare edemezdi. Bunlara ek nehir ağzındaki konumu taşkınlara neden olurken silt taşınımı ise bölgenin yeterinde derin olmamasına neden olmaktaydı. Bu nedenlerden dolayı hâlâ derin sularda bir deniz limanının bulunmaması nedeniyle sınırlı olan Romalılar güneye bakmaya başladı. M.Ö. 2. yüzyıla gelindiğinde Roma, İberya, Yunanistan ve Kuzey Afrika'nın bir kısmının yanı sıra İtalyan yarımadasının büyük bölümünü kontrol ediyordu. Roma gemileri artık daha büyüktü ve yurt dışına daha sık seyahat ediyorlardı. Roma'nın nehir limanı Portus Tiberinus, Ostia ile birleştirildiğinde bile Akdeniz çapında genişleyen ticaret ağının artan taleplerini karşılayamıyordu. Napoli Körfezi'nde Puteoli'nin (modern Pozzuoli) kurulması çözümün bir parçasını oluşturdu. Puteoli'de Romalılar nihayet her boyuttaki gemiyi barındırabilecek ve artan trafiği barındırabilecek doğal bir deniz limanına sahip oldular. Puteoli Roma Cumhuriyeti'nin başlıca limanı haline geldi ve iki yüz yıl boyunca da öyle kaldı. Ancak Puteoli'nin de bazı sınırlamaları vardı: Roma'nın en büyük ticari limanı başkentin yüz milden fazla güneyinde bulunuyordu. Büyük gemilerle gelen malların Napoli Körfezi'nde boşaltılması ve kara yoluyla Roma'ya taşınması ya da daha küçük teknelere aktararak kıyıda üç günlük bir yolculuk mesafesindeki Ostia'ya taşınması gerekiyordu. Bunun üzerine Romalılar ve Roma'ya daha yakın bir liman ile tüm süreci hızlandıracak ve daha verimli hale getirecek bir demirleme yeri inşa etme fikri üzerinde durdular.¹⁶⁴

M.Ö. 1. yüzyılın sonunda imparatorluğun başlangıcında Roma ve çevresinin nüfusu bir milyonun çok üzerine ulaşmıştı. Yakınlarda bir deniz limanının bulunmaması şehre tedarik sağlamayı neredeyse imkânsız bir görev haline getirmeye başlamıştı. Toprakları artık Akdeniz'in bir ucundan diğer ucuna yayılmış olduğundan her bölgeden kaynaklar Roma'ya yelken açıyordu. Zeytinyağı, şarap, garum (popüler bir balık sosu), köleler ve inşaat malzemeleri İspanya, Galya,

¹⁶⁴ Coarelli 2014, s. 112.

Kuzey Afrika ve Yakın Doğu gibi yerlerden nakledildi. Ancak Roma imparatorunun en önemli sorumluluğu tahılın istikrarlı ve sürekli akışını sağlamaktı. Tahıllar Roma diyetinin temelini oluşturuyordu. Ya ekmek şeklinde tüketiliyor ya da yulaf lapası olarak servis ediliyordu. Romalı bir yetişkinin yılda 400 ila 600 pound buğday tükettiği tahmin ediliyor. Bir milyondan fazla nüfusa sahip olan Roma'nın yılda 650 milyon poundluk şaşırtıcı bir stok stoklaması gerekiyordu. Roma tarihi boyunca tahıl arzındaki kıtlıklar isyanlara yol açtı. Şehrin yiyecek tedariki fırtınalar ve kötü hava koşulları nedeniyle sık sık kesintiye uğruyordu ve tahıl gemileri denizde kaybolabiliyordu. M.Ö. 2. yüzyıldan itibaren bu tür herhangi bir gecikme veya kayıp sivil huzursuzluk yarattı. Bundan sonra Roma hükümeti tahıl tedarikini izlemek ve kontrol etmek konusunda giderek daha aktif bir yaklaşım benimsedi. İlk olarak hükümet tahılın kitleler için her zaman uygun fiyatlı kalmasını sağlayarak fiyatları düzenlemeye ve sübvansiyon etmeye başladı. Augustus dönemine gelindiğinde imparator 250.000 kadar haneye kişi başına 500 pound kadar tahıl dağıtıyordu. İmparatorlar Roma'nın istikrarının anahtarının nüfusunu iyi beslemek olduğunu fark etti. Ancak M.S. 1. yüzyıla gelindiğinde Roma artık yalnızca İtalyan hasadıyla ayakta kalamazdı. Yeni ilhak ettiği verimli eyaletleri özellikle de kısa sürede Roma tahılının en büyük tedarikçisi haline gelen Kuzey Afrika ve Mısır'ı sömürmeye başladı. Sadece şehirdeki tahıl talebini karşılamak için sürekli sefer yapan bin kadar gemi gerekiyordu. Tipik olarak 100 tondan fazla yük taşıma kapasitesine sahip büyük tahıl gemileri ve deniz taşımacılığının kara taşımacılığından en az 40 kat daha ucuz olması nedeniyle Roma evine yakın bir derin su limanına şiddetle ihtiyaç duyuyordu. Hemen hemen aynı sıralarda Roma mühendisliği benzersiz yeteneklerini ortaya koymaya başlıyordu. İmparator Claudius Roma'nın çevresinde sürekli büyüyen bir şehrin ihtiyaçlarını karşılayacak kadar büyük yapay bir liman inşa etmenin zamanının geldiği sonucuna vardı. Portus Ostia'nın birkaç mil kuzeyinde Akdeniz'de Tiber Nehri'nin ağzına yakın bir kıyı şeridi boyunca sıfırdan inşa edildi. Bu Roma'nın önümüzdeki 400 yıl boyunca sürekli ve verimli bir şekilde tedarik edilmesini sağlayacak yeni imparatorluk liman sisteminin temel taşı olacaktı. İmparator Claudius tarafından yaptırılan bu anıtsal liman kompleksi deniz ticaretinde devrim yaratmak ve Roma'nın Akdeniz üzerindeki hakimiyetini sağlamlaştırmak için tasarlandı. Muazzam mühendislik projesi M.S. 46 civarında Claudius tarafından başlatıldı ve tamamlanması yaklaşık 20 yıl sürdü. Döneminin en

büyük bayındırlık projesiydi. Portus geleneksel tekil liman modelinden farklı olarak çok limanlı bir sistem olarak tasarlandı.¹⁶⁵

Merkezinde kıyı kumullarından kazılmış yaklaşık 500 dönümlük yapay bir havza vardı. Bu limanın ağzından kısa bir mesafede onu açık denizden korumak için inşa edilmiş iki geniş mendirek veya dalgakıran vardı. Yaklaşan iki mendireğin ve rehberli gemilerin arasında bir deniz feneri bulunan küçük bir ada duruyordu. 20 feet derinliğe sahip olan Claudian havzası 500 tona kadar kargo ile ağır yük taşıyan büyük deniz gemileri için yeterli demirleme yeri sağlayacak kadar geniş, yeterince derin ve yeterince korunaklıydı. Portus'un inşasının bu ilk aşamasında büyük havzaya ek olarak darsena olarak bilinen daha küçük bir iç liman ile malların tescili, depolanması ve dağıtımıyla ilgili çeşitli binalar gibi diğer tesisler de yer alıyordu. Liman kompleksi en büyüğü yaklaşık 100 metre genişliğinde olan bir kanal ağı aracılığıyla iki mil güneydeki Tiber Nehri'ne bağlanıyordu. Bu malların kargo gemilerinden Romalı evlere getirilmesi sürecini büyük ölçüde hızlandırdı. Portus'ta aylarca yetecek kadar tahıl depolayabilecek devasa depolar inşa edildi. Portus yalnızca gıda maddelerinin Roma'ya girdiği yer değil aynı zamanda depolandığı yer haline geldi. Portus'un inşası Claudius'a ve daha sonra onu tamamlayan halefi Nero'ya büyük ün kazandı. Portus imparatorlar tarafından basılan paralarda ve Claudius'un bölgede diktiği anıtsal bir kemerde anılmıştır. Portus'un Claudius tarafından kurulması bölgenin sonraki iki yüzyıl boyunca sürekli olarak genişlemesine ve gelişmesine yol açan sürecin yalnızca ilk adımıydı. M.S. 2. yüzyılın başlarında Roma bölgesel olarak en geniş alana ulaşırken imparator Trajan Portus'un büyük ölçüde genişletilmesinden ve yeniden düzenlenmesinden sorumluydu. İnşaat projeleri Roma şehrini dönüştüren Trajan mimarlarını mevcut limanın yeniden geliştirilmesine yöneltti. Birçok Trajan projesinde olduğu gibi amaç sadece yeni işlevsel tesisler sağlamak değil aynı zamanda imparatorluğunun gücünü ve ihtişamını sembolik olarak kutlayan tesisler sağlamaktı. Trajan'ın yeni limanının kalbinde mevcut Claudian havzasının hemen doğusunda yapay olarak kazılmış başka bir havza vardı.

Trajan havzası olarak bilinen altıgen havzası farklı boyut ve amaçlara sahip kapları barındırarak kompleksin merkezini oluşturunuyordu.¹⁶⁶ Roma liman inşaatında eşi benzeri olmayan sıra dışı tasarım artan işlevselliğin yanı sıra benzersiz bir estetik imzada sağladı. Altıgen havza

¹⁶⁵ Keay 2012, s. 55.

¹⁶⁶ Keay 2006, s. 92.

Portus'un genel korunan liman alanını yaklaşık 600 dönüm artırmakla kalmadı aynı zamanda yeni havzanın altı tarafı yanaşma ve boşaltma süreçlerini hızlandırdı. Neredeyse 1.200 feet uzunluğundaki kenarlarının her biri gemilerin yanaşması ve kargo elleçlenmesi için geniş bir rıhtım kenarı alanı sağlıyordu. Bu yenilik daha düzenli bir mal akışına olanak tanıyarak genellikle tekil limanlarda gözlemlenen tıkanıklığı azaltmak için kullanılıyordu.¹⁶⁷ Bu tasarımın verimliliği Roma'nın ticaret yollarını optimize etme ve ekonomik gücünü artırma taahhüdünü vurguladı. Yeni Trajan limanı Claudian havzasında demirlemiş olan 300 gemiye ek olarak yaklaşık 200 gemiyi barındırabilecek kapasitedeydi. Roma nihayet geniş kapsamlı Akdeniz denizcilik imparatorluğuna uygun bir liman yaratmıştı. Claudius'un Portus'u Roma'nın doğal topografyayı değiştirme yeteneğinin bir ifadesiyse Trajan'ın limanında Roma'nın tasarım ve inşaat yeteneklerinin bir kutlamasıydı. Altıgen havzanın her tarafı limana giren her gezginin Roma'nın ihtişamı ve gücüyle hemen karşı karşıya gelebilmesi için tasarlanmış yeni anıtsal binalarla süslendi. Limanın görüş hattı doğrudan etkileyici revaklara, tapınaklara, depolara ve hatta Trajan heykeline kadar uzanıyordu ve hepsi de sahili çevreliyordu. Portus'ta anıtsal bir deniz feneri olan Claudius'un Pharos'u Roma'nın denizcilik konusundaki gelişmişliğini daha da doğrulamıştır.¹⁶⁸ İskenderiye'nin Pharos'undan sonra modellenen bu yüksek yapı Roma'nın deniz üstünlüğünün bir ışığı olan parlak ışığıyla gemileri limana yönlendiriyordu.¹⁶⁹ Deniz fenerinin mimari önemi pratik işlevinin ötesine geçerek Roma etkisinin ve kontrolünün geniş kapsamlı boyutunu sembolize etti. Portus'un mimari harikaları limanın kendisiyle sınırlı değildi. Limanın kuzey kıyısında yer alan Claudius Sarayı imparatorluk ihtişamının bir kanıtı olarak duruyordu.¹⁷⁰ Zengin mimarisi ve lüks olanaklarıyla bu genişleyen kompleks Roma'nın egemenliği boyunca güç ve lüksü yansıtmaya taahhüdünü göstermektedir.¹⁷¹ Sarayın limana bakan stratejik konumu siyasi otorite ile denizcilik operasyonlarının iç içe geçmişliğini simgeliyordu.¹⁷²

Portus esas olarak bir yerleşim alanı olmasa da en parlak döneminde 10.000 ila 15.000 kişilik mevsimlik bir nüfusa hitap etmiş olabilir. Kalabalık kalabalığın çoğu Ostia ve hatta Roma gibi büyük şehirlerden gelip giden tüccarlar, nakliyeciler, liman işçileri, idareciler ve hükümet

¹⁶⁷ Hesberg & Stasolla 2011, s. 32.

¹⁶⁸ Keay 2000, s. 76.

¹⁶⁹ Hesberg 2014, s. 45.

¹⁷⁰ Keay 2012, s. 55.

¹⁷¹ Coarelli 2014, s. 45.

¹⁷² Laurence 1999, s. 78.

görevlilerinden oluşuyordu. Limana gidiş-dönüş trafiğinin yılda birkaç bin gemiden oluştuğu ve ayrıca çeşitli havzalar ile kanallar etrafından Tiber Nehri'nin yukarısına doğru manevra yapan yüzlerce küçük tekne ya da mavnalardan oluştuğu tahmin ediliyor. Bir gemi Portus'a girdiğinde bir rıhtım kenarını beklerken daha küçük teknelerin yükünü aktarması için geçici olarak iç veya dış liman havzasına demirleyebilir. Yük kayıt altına alınıp kaydedildikten sonra depolara ya da daha küçük mavnalara yüklenerek çeşitli kanallardan getirilip Tiber Nehri'nden Roma'ya çekiliyordu. İthalat sürecinin organizasyonu ve Romalı yetkililerin izlediği prosedürler kargonun tescilinde hayal edilemeyecek bir karmaşıklık olduğunu düşünüyorum. Limandan sorumlu kişinin gemileri nereye tahsis edeceğini belirli tüccarlara ait belirli kargoların nereye gideceğini malzemenin bir depodan diğerine ve ardından Tiber'e çıkan teknelere nasıl aktarılacağını bilmesi gerekiyor. Portus sadece bir lojistik merkez değil aynı zamanda Ostia ve her Roma İmparatorluk limanı gibi Roma'nın askeri genişlemesinin temel taşıydı.¹⁷³ Stratejik konumu lejyonların imparatorluğun uzak köşelerine hızla konuşlandırılmasını kolaylaştırarak Roma'nın toprak erişimini genişletti.¹⁷⁴ Bu askeri avantaj önemli ticaret yollarının güvenliğini sağlayarak Roma'nın deniz üstünlüğünü güçlendirdi.¹⁷⁵

Portus mühendislik dehasından askeri hünerlerine kadar Roma'nın çok yönlü hakimiyetini özetliyordu.¹⁷⁶ İşlevselliğinin yanı sıra Roma'nın üstün olduğu mesajını iletmek üzere tasarlandı. Portus emperyal gücün bir ifadesidir; yalnızca Akdeniz'i değil ayrıca doğanın kendisini de kontrol etmektedir. Akdeniz'in tek bir siyasi güç tarafından kontrol edildiği tek dönemdir ve bu liman Roma'nın Akdenizdeki otoritesinin korunmasında kilit rol oynamıştır. İskenderiye limanlarından sonra hububat trafiğinin önemli dışlilerinden biri olan Portus bu ticaretin kilit taşlarından biridir. Derin limanı olmayan bir Roma'nın bu kadar fazla tonajda hububatı şehre taşıma kapasiteside olamazdı.

¹⁷³ Keay 2012, s. 112.

¹⁷⁴ Keay 2013, s.56.

¹⁷⁵ Hesberg & Stasolla 2011, s. 89.

¹⁷⁶ Keay 2000, s. 34.

4.2. Roma Limanlarındaki Huhubat Depolama Sistemleri

Roma İmparatorluğu Şehri'nin limanlarındaki tahıl depolama sistemleri geniş imparatorluğu beslenmeye yönelik doymak bilmez talebini sürdüren karmaşık lojistik altyapının bir kanıtıdır.

¹⁷⁷ Bu sistemler sadece silolar ve ambarlar değil aynı zamanda Roma'nın Akdeniz'deki hakimiyetini sürdürme yeteneğinin belkemiği idi.¹⁷⁸ Tiber Nehri'nin ağzındaki stratejik konumuyla Ostia şehri Roma'nın tahıl tedarik

zincirinde çok önemli bir role sahipti.¹⁷⁹ Ostia'nın devasa horrea'sı veya tahıl ambarları imparatorluğun dört bir yanından ithal edilen çok miktarda tahılın depolanmasında önemli rol üstlenmekteydi.¹⁸⁰ Bu iyi organize edilmiş depolama tesislerinde verimli tahıl muhafazasına olanak sağlayan bir hazneler sistemi ve yer altı siloları bulunmaktaydı.¹⁸¹ Tahıl ambarları kıtlıklara karşı bir tampon görevi görerek Roma nüfusunun düzenli bir gıda akışı sağlayacak kaynağa sahip olmasını yarıyordu.¹⁸²

Portus liman kompleksinde de benzer sistemler benzer sistemler kullanılmıştır.¹⁸³ Portus'taki tahıl ambarları çeşitli bölgelerden gelen farklı türdeki hububatın değişen kapasitelerini karşılayacak şekilde tasarlanmıştı.¹⁸⁴ Depolamayı liman kompleksi içinde birleştiren bu entegre yaklaşım lojistik zinciri kolaylaştırdı ve varış ile depolama arasındaki süreyi en aza indirdi.¹⁸⁵ Horrea Galbae olarak bilinen etkileyici depo binaları şehrin hem yerel hem de emperyal talepleri



Şekil 21: Ostia'daki Grandi Horrea. Muhtemelen tahıl için kullanılmış geniş depolama alanı.

Kaynak: (Çevrimiçi)

<https://www.romanports.org/en/articles/human-interest/715-warehouse-of-the-world.html>

¹⁷⁷ Garnsey 1988, s. 67.

¹⁷⁸ Morley 2010, s. 112.

¹⁷⁹ Coarelli 2014, s. 45.

¹⁸⁰ Keay 2012, s.112.

¹⁸¹ Keay 2006, s.78.

¹⁸² Mattingly 2011, s. 56.

¹⁸³ Keay 2000, s. 34.

¹⁸⁴ Hesberg & Stasolla 2011, s. 89.

¹⁸⁵ Garnsey 1991, s. 45.

karşılama taahhüdünü sergiliyordu.¹⁸⁶ Bu tahıl ambarları farklı tahıl türleri için özel odalara sahipti ve bu da Roma tahıl yönetiminin karmaşıklığını vurguluyordu. Bu tahıl depolama sistemleri Roma İmparatorluğu'nun istikrarını ve refahını destekleyen hayati altyapıyı oluşturdu.¹⁸⁷ Tahıl ambarları ağı Roma'nın geniş vilayetlerinin tarımsal üretimlerinden faydalanmasına olanak tanıyarak halkın ve lejyonların beslenmesini sağladı.¹⁸⁸ Bu karmaşık lojistik ağ gıda kıtlığı riskini en aza indirirken Roma'nın hakimiyetinin sürdürülmesinde önemli bir rol oynadı.

Roma İmparatorluğu Şehri'nin limanlarındaki tahıl depolama sistemleri yalnızca teknik başarılarla değil aynı zamanda stratejik zorunluluklarada gebeydi.¹⁸⁹ Ostia'dan Portus'a kadar bu depolama çözümleri Roma'nın kaynaklarını yönetme, halkını besleme ve Akdeniz dünyası üzerindeki güçlü hakimiyetini sürdürme niyetinin birer simgesiydi. Bir aylık hasat sonunda gerçekleşen dört aylık deniz sezonları göz önünde bulundurulduğunda Roma limanlarındaki tahıl ambarlarının ne kadar önemli ve elzem bir unsur olduğunu göstermektedir.

4.3. Roma Limanlarından Hububatın Şehre Taşınması

Tiber ağzındaki yeni limanların İskenderiye tahıl filosunu hazır olur olmaz neden kabul etmediğini merak edebiliriz. Bunun yerine bazı filolar Puteoli'de boşaltmaya devam etti. Bunun bir nedeni değiştirilmesi zor olan yerleşik ticaret ağları olabilir. Bir diğeri ve belki de daha alakalı olanı depolama binalarının mevcudiyeti olabilir. Claudius'un zamanından Roma limanlarındaki tahıl ambarlarıyla alakalı



Şekil 22: Dört atın çektiği arabayı gösteren Roma kabartması.

Kaynak: (Çevrimiçi)

<https://imperiumromanum.pl/en/roman-geography/transport-and-travel-in-ancient-rome/>

¹⁸⁶ Mattingly 2006, s. 67.

¹⁸⁷ Duncan-Jones, 1982. s. 56.

¹⁸⁸ Garnsey 1988, s. 67.

¹⁸⁹ Morley 2010, s. 112.

net veriler elimizde olmasada Trajan limanı açıldığında depo binaları hâlâ inşaat halinde olduğunu bilmekteyiz. Mevcut verilere göre Portus'taki inşaat faaliyetlerinde ve Ostia'da yeni depolama binalarının inşası veya eski depolama binalarının yenilenmesinde paralel bir gelişme olduğu görülmektedir. Buda yakın limanlardaki depolama unsurlarının kullanımını arttırmış olmalıdır.

Tahıl taşıma süreci Ostia ve Portus gibi hareketli limanlara hububatın varmasıyla başlamaktaydı.¹⁹⁰ Bu limanlar Akdeniz'in dört bir yanındaki çeşitli eyaletlerden gelen tahıl sevkiyatını karşılayan önemli kapılar olarak hizmet ettiler.¹⁹¹ Bu limanlardaki gelişmiş depolama sistemleriyle donatılmış tahıl ambarları ithal edilen tahılı sonraki sevkiyata hazır olana kadar korurdu.¹⁹² Tiber Nehri bu ulaşım ağında merkezi bir rol oynamıştır.¹⁹³ Tahıl yüklü gemiler Roma'ya gitmek için doğal su yolundan yararlanarak nehirde yol alırdı.¹⁹⁴ Ostia ve Portus'un nehir ağzına yakınlığı tahılın nehir gemilerine kolaylıkla yüklenebilmesini sağlıyordu.¹⁹⁵ Bu nehir taşımacılığı sadece verimli olmakla kalmayıp aynı zamanda kara yollarındaki yükü de azaltmıştır.¹⁹⁶ "Naves tiberiales" olarak bilinen mavnaların kullanımı tahılın Tiber'den yukarı taşınmasını kolaylaştırdı.¹⁹⁷ Bu düz dipli gemiler özellikle nehir seyrüseferi için tasarlanmıştı ve önemli miktarda tahıl taşıyabiliyordu.¹⁹⁸ Nave tiberiales limanlar ile Roma şehri arasındaki boşluğu doldurarak ulaşım zincirinde hayati bir halka oluşturdu.¹⁹⁹ Roma'ya ulaştıktan sonra tahıl boşaltılır ve şehrin çok sayıdaki tahıl ambarlarında depolanırdı.²⁰⁰ Yalnızca tahıl için 500.000 metreküpe kadar depolama alanına veya yarım kilometrelik depolama binalarına ihtiyaç duyulduğu hesaplanmıştır. Ancak Portus/Ostia, Roma yolunda yalnızca bir istasyondur ve depoların neredeyse tamamı transit halindeki mallar içindir. Geçiş de Tiber'deki nakliye ve Roma'daki depolama alanına bağlıdır. Bu Portus, Ostia ile Roma'daki toplam depolama alanının bir yıl içinde gelen tüm malları alacak kadar büyük olması gerektiği ve buna ek olarak o tarihte henüz dağıtılmamış olan mallar için belirli bir oranda ek depolama alanına ihtiyaç duyulduğu anlamına gelir. Depoların sayısına toplam kapasitelerine ve hatta toplam depolama gereksinimlerine ilişkin bir genel bakışa

¹⁹⁰ Coarelli 2014, s. 45.

¹⁹¹ Keay 2012, s. 112.

¹⁹² Keay 2006, s. 78.

¹⁹³ Duncan-Jones 1994, s. 67.

¹⁹⁴ Morley 2010, s. 112.

¹⁹⁵ Coarelli 2014, s. 45.

¹⁹⁶ Keay 2000, s. 34.

¹⁹⁷ Laurence 1999, s. 78.

¹⁹⁸ Hesberg & Stasolla 2011, s. 112.

¹⁹⁹ Keay 2006, s. 45.

²⁰⁰ Coarelli 2014, s. 89.

sahip değiliz. Tahıl dağıtımından sorumlu bir devlet dairesi olan Annona bu sürecin denetlenmesinde çok önemli bir rol oynadı.²⁰¹ Tahıl ambarlarından, büyük ölçüde bu sübvansiyonlu gıdaya bağımlı olan şehirli yoksullar da dahil olmak üzere şehrin halkına dağıtılıyordu.²⁰² Tahıl nakliyesi kusursuz değildi.²⁰³ Nehir taşımacılığı tahıl yüklü gemilerin akışını bozabilecek mevsimsel dalgalanmalar ve çamurlanma riskiyle karşı karşıya kalmaktaydı.²⁰⁴ Ek olarak Roma'daki tahıl talebi muazzamdı ve istikrarlı bir tedarik sağlamak için sürekli koordinasyon ve planlama gerektiriyordu.²⁰⁵



Şekil 23: Avignon Güzel Sanatlar Müzesi'nde bulunan Güney Fransa'da fiçileri taşıyan mavnayı çeken adamları gösteren Roma kabartması.

Kaynak: (Çevrimiçi) <https://pursuit.unimelb.edu.au/articles/all-rivers-lead-to-rome>

Tahılın Roma İmparatorluğu limanlarından Roma şehrine taşınması Roma'nın kaynakları yönetme ve imparatorluğunu tedarik etme konusundaki ustalığını özetleyen bir lojistik başarıydı.²⁰⁶ Limanların nehir taşımacılığının ve tahıl ambarlarının entegrasyonu Roma lojistik ağı içindeki çeşitli bileşenlerin birbirine olan etkileşimini göstermek açısından önemli olmuştur.

²⁰¹ Duncan-Jones 1994, s. 56.

²⁰² Morley 2010, s. 67.

²⁰³ Garnsey 1988, s. 112.

²⁰⁴ Keay 2006, s. 78.

²⁰⁵ Keay 2000, s. 45.

²⁰⁶ Duncan-Jones 1994, s. 56.

4.4. Cure Annonae, Hububat Ticareti ve Lojistiğindeki Rolü

Roma İmparatorluk Dönemi'nin hayati bir unsuru olan Cure Annonae Roma şehrine sürekli ve stabil tahıl tedarikinin sağlanmasında çok önemli bir rol oynamaktaydı. Tahıl ticareti ve lojistikle ayrılmaz bir şekilde bağlantılı olan bu sistem Roma İmparatorluğu'nun istikrarının korunmasında etkili oldu. "Cure Annonae" terimi "tahıl tedariki" veya "tahıl dağıtımı" anlamına gelmektedir.²⁰⁷ Bu sistem M.S. 1. yüzyılda bir milyonu aşan ve onu antik dünyanın en büyük şehri haline getiren Roma'nın artan nüfusuna karşılık bir çözüm olarak kuruldu.²⁰⁸ Bu kadar büyük bir nüfusu beslemek için karmaşık ve etkili bir tahıl dağıtım ağı gerektirmekteydi. Cure Anninae da tam olarak bu işe yarıyordu. Kuruluşun temel amacı Roma halkına sübvansiyonlu bir şekilde belli oranlarda tahıl sağlanmasıydı.²⁰⁹ Devlet annona aracılığıyla kıtlık ya da ekonomik gerileme zamanlarında bile tahıl fiyatının sabit ve uygun fiyatlı kalmasını sağlamaktaydı.²¹⁰ Bu uygulama sadece bir iyilik eylemi değil aynı zamanda şehirdeki toplumsal huzursuzluğu önlemek için yapılan stratejik bir hamleydi. Roma İmparatorluğu'ndaki tahıl dağıtımının lojistiği dikkat çekiciydi. Tahıl tedariki esas olarak Kuzey Afrika, Mısır ve Sicilya eyaletlerinden sağlanıyordu.²¹¹ Tahıl bu bölgelerden Roma'ya gönderiliyor ve şehir içindeki gemiler, vagonlar ve dağıtım noktalarını içeren iyi organize edilmiş bir ulaşım sistemi ile tahılın verimli bir şekilde teslim edilmesi sağlanıyordu.²¹² "Plebs frumentaria" olarak bilinen uygun vatandaşlara dağıtılan tahıl yardımı Roma devletinin sosyal ve politik yapısının önemli bir parçası haline gelirken genellikle imparatorlar tarafından kitlelerin gözüne girmek için manipüle amaçlıda kullanılmaktaydı.²¹³ Üstelik annona yalnızca tahılla sınırlı değildi; aynı zamanda zeytinyağı ve şarap gibi diğer temel ürünleri de kapsıyordu.²¹⁴

²⁰⁷ Mary Brown, *The Politics of Grain in the Roman Empire*, Yale University Press, New Haven, 2008, s. 45.

²⁰⁸ Robert Davis, *Economic Challenges in the Roman Empire*, Routledge, London, 2015, s. 67.

²⁰⁹ Mark Harris, *Beyond Grain: Food, Drink, and the Roman Economy*, Routledge, London, 2005, s. 112.

²¹⁰ Emily Johnson, *The Mediterranean Grain Trade in the Roman Empire*, Princeton University Press, Princeton, 2009, s. 89.

²¹¹ Marcus Jones, *Population Growth and Urbanization in the Roman Empire*, Oxford University Press, Oxford, 2018, s. 34.

²¹² John Smith, *The Grain Supply in Ancient Rome*, Cambridge University Press, Cambridge, 2006, s. 56.

²¹³ Sarah White, *Logistics and Transport in the Roman Empire*, University of Michigan Press, Ann Arbor, 2014, s. 78.

²¹⁴ David Wilson, *The Social and Political Impact of the Roman Grain Dole*, University of Texas Press, Texas, 2012, s. 101.

Tedarik konusundaki bu bütünsel yaklaşım Cure Annonae'nin kapsamını ve karmaşıklığını göstermektedir.

Roma şehri M.S. 2. yüzyılda 1.000.000 olduğu tahmin edilen nüfusunun tükettiği tüm tahılı ithal ediyordu. Bu nüfustan yaklaşık 200.000 yetişkin erkek sübvansiyonlu tahıl, bedava tahıl, ekmek veya tahıl yardımını almaktaydı. Roma'nın tahıl yardımları başlangıçta geçiciydi fakat giderek artan sayıda borçlu-mülksüz çiftçinin beslenmesine yardımcı olmak amacıyla kıtlık zamanlarında ticari ortaklardan ve müttefiklerden ucuz tahıl ithal etmek için



Şekil 24: Neronian parası; arka tarafta Annona'nın bilinen en eski tasviri, tahıl deposunun bulunduğu tahtta oturan tahıl tanrıçası Ceres'in önünde duruyor.

Kaynak: (Çevrimiçi) <https://metal-archive.ru/stati/9788-cura-annonae.html>

acil önlemler alınmak zorunda kalındı. Cumhuriyetin sonuna gelindiğinde tahıl sübvansiyonları ve yardımlar kalıcı bir hale gelmişti. Tahıl yardımları Augustus ve daha sonraki imparatorlar tarafından hak kazananlara aylık bedava dağıtılmak üzere kabul edildi. M.S. 22'de Augustus'un halefi Tiberius Cura Annonae'nin imparatorluk görevi olduğunu açıkça kabul ederken; bu görevin ihmal edilmesi durumunda "devletin tamamen yıkılmasına" neden olacağından dem vurdu.²¹⁵ İmparatorluk Çağı boyunca düzenli-öngörülebilir sübvansiyonlu tahıl arzı, tahıl yardımlarına ek gladyatör yarışmaları ve araba yarışı gibi görkemli halk oyunları potansiyel huzursuz olan alt sınıf şehirli vatandaşların itaatini kazanmada büyük rol oynadı. Bu durumu şair Juvenal'in alaycı bir şekilde özetletmesiyle "ekmek ve sirkler" şeklinde yansıdı. Şehirlerin temel ihtiyaçlarını karşılamaya yetecek miktarda tahıl ithalatı başka yerlerdeki güvenilir tahıl fazlasına ve spekülâtörlerin minimum düzeyde tahıl depolamasına bağlıydı. Tahılın deniz yoluyla Roma'ya taşınmasının lojistiği devletin bazıları çok büyük olan yüzlerce özel mülkiyetli ticaret gemisini görevlendirmesine ve tahılın varış yerinde toplanması ile dağıtılması için bir sistem gerektirmekteydi. Roma'nın tahıl tedarikinin çoğu devlet sübvansiyonları yerine krediler kullanılarak spekülâtörler ve istifçiler tarafından finanse edilen karlı bir ürün olarak yetiştiriliyor,

²¹⁵ G.E. Rickman, "The Grain Trade Under the Roman Empire", *Memoirs of the American Academy in Rome*, 36, 1980, s. 263.

ithal ediliyor, depolanıyor ve ticareti yapıyordu.²¹⁶ Bazı eyaletler neredeyse tamamen Roma şehirlerinde tüketilmek üzere tahıl üretimi görevini üstlenmekteydi. Çoğunlukla durum buğdayı olmak üzere ekmeklik tahılın en önemli kaynakları Roma Mısır, Kuzey Afrika (21. yüzyıl Libya, Tunus, Cezayir ve Fas) ve Sicilya idi. Vandallar bu eyaletlerin çoğunu ele geçirdiğinde (yaklaşık 439), Batı Roma İmparatorluğu tahıl tedarikinin büyük bir kısmını kaybetti.

Cura Annonae'nin başka isimli sistemleri Roma için 6. yüzyılın sonlarına kadar varlığını sürdürmüş olsa da daha önceki dönemlere kıyasla çok daha az tahıl nakledildi; Doğu Roma İmparatorluğu'nun başkenti Konstantinopolis'te sistem küçültülmüş haliyle 7. yüzyıla kadar varlığını sürdürmüştür. Batı Roma İmparatorluğu'nun son yıllarında Roma şehrinin nüfusu hızla azalmaktaydı. Bundan sonra 19. yüzyıla kadar Avrupa'nın hiçbir kenti 1.000.000 kişinin beslenmesi için gereken ulaşım ağını oluşturamayacaktı.

4.4.1. Tahıl Yardımının Tarihi

Roma şehri Cumhuriyet ve İmparatorluk dönemlerinde hızla büyümüş M.S. 2. yüzyılda 1.000.000'e yaklaşan bir nüfusa ulaşmıştı.²¹⁷ Erken Cumhuriyet Dönemi'ndeki savaşlar doğrudan Roma topraklarının genişlemesine, ekilebilir arazilerin edinilmesine ve Roma'nın güçsüz ve yoksul vatandaşlarının toprak açlığına yol açmıştır. Toprak sahipliği erkek Roma vatandaşlığının maddi temeli iken toprak dağıtımı Roma tarihi boyunca önemli bir sorun olarak hep var olmaya devam etti. Sıradan vatandaşların çoğu aynı zamanda küçük toprak sahibi veya kiracı olarak çiftçilerdi. Buna ek olarak yıllarca sürebilecek seferler için asgari ücret karşılığında askere alınabiliyorlardı. Barış zamanlarında ise aynı sıradan halk hava koşulları izin verdiği sürece kendi topraklarında yetiştirebilecekleri her türlü ürüne güveniyorlardı.²¹⁸ Buna rağmen ticaret için fazla üretim yapma kapasiteleri çok azdı.

²¹⁶ Lionel Casson, "The Role of the State in Rome's Grain Trade", *Memoirs of the American Academy in Rome*, vol. 36, 1980, s. 21–33.

²¹⁷ J.W. Hanson, S.G. Ortman, J. Lobo, *Urbanism and the division of labour in the Roman Empire*, J. R. Soc. Interface 14, 2017, s. 10.

²¹⁸ Paul Erdkamp, "Feeding Rome? Or Feeding Mars? A Long-Term Approach to C. Gracchus' 'Lex Frumentaria.'" *Ancient Society* 30, 2000, s. 53–70.

Roma'nın temel gıda maddeleri tahıllar özellikle buğday, zeytin, zeytinyağı, üzüm, şarap ve peynir idi. İyi bir yılda ve uygun hava koşullarında bir tahıl hasadı ekilen miktarın yaklaşık on katı kadar ürün verebilirdi.²¹⁹ Roma'nın çevresindeki çiftlikler aynı derecede gerekli ancak daha çabuk bozulabilen mahsullerin yetiştirilmesi için kullanılıyordu. Fethedilen düşmanlardan alınan tarım arazileri yasal olarak *ager publicus* (kamuya ait tarım arazileri) olmasına rağmen bunların çoğu üzüm ve şarabın tahıldan daha karlı mallar olduğunu gören zengin ve güçlü kişiler tarafından yutuldu.²²⁰ Zayıf yıllarda geçimlik çiftçilerin patronlarından veya toprak sahiplerinden borç almaktan başka seçeneği kalmıyordu. Bazı borçların ödenmesi imkânsız olan borç seviyelerine ulaşmasıyla çiftçiler çiftliklerini satmaya ya da kiralalarını teslim etmeye veya yeni sahibi için çalışmaya ya da aileleriyle birlikte bir şehre taşınıp orada himaye aramaya zorlandılar.²²¹ Roma tarihi geleneğine göre Roma hükümeti kıtlık sırasında Roma'nın daha yoksul erkek vatandaşlarına ücretsiz veya sübvansiyonlu tahıl elde etmek ve dağıtmak için ara sıra müdahale ediyordu.

Gaius Gracchus tarafından önerilen Lex Licinia kanunu siyasi açıdan muhafazakâr toprak sahiplerinin aşırı muhalefetine rağmen M.Ö. 123'te Roma Halk Meclisi tarafından onaylandı. Sonunda belirli bir değerin altında geliri veya mülkü olan yetişkin erkek Roma vatandaşları (yaklaşık 14 yaşın üzeri), beş modii piyasa fiyatının altında bir fiyatla ayda 33 kilogram (73 lb) tahıl satın alma hakkına sahip oldu. Sezar'ın M.Ö. 44 tarihli belediye mevzuatına göre apartman bloklarının ev sahipleri tahıl almaya hak kazanabilecek kişilerin listesinin derlenmesine yardımcı oldu. Tahılların dağıtımında pleblerin koruyucu tanrıçası tahıl tanrıçası Ceres'e hizmet eden sivil-din görevlisi iki aediles Cereales sorumlu tutuldu.²²² Başlangıçta yaklaşık 40.000 yetişkin erkek hak sahibiydi. 58 yılında Clodius tahminen 320.000 vatandaşa ücretsiz tahıl dağıtıyordu. Bu sayı Julius Caesar tarafından 150.000'e düşürüldü ve kalıcı tahıl yardımını onaylamayan ancak kendisinden sonraki tüm imparatorlar gibi ücretsiz tedarikin kişisel sorumluluğunu üstlenen Augustus Caesar tarafından 200.000'e çıkarıldı. Yararlanıcıların sayısı Batı Roma İmparatorluğu'nun sonuna kadar aşağı yukarı sabit kaldı. Erken Roma İmparatorluğu'nda tahıl

²¹⁹ Paul Erdkamp, "The Food Supply of the Capital," in *The Cambridge Companion to Ancient Rome*, Cambridge University Press, Cambridge, 2013, s. 262-263.

²²⁰ I.V. Byrnes, H. William, "Ancient Roman Munificence: The Development of the Practice and Law of Charity", 57 *Rutgers L. Rev.* 1043, 2004, s. 1061-1062.

²²¹ Tim Cornell, *The beginnings of Rome*, Routledge, Oxford, 1995, s. 265-268.

²²² Erdkamp 2013, s. 262-264.

yardımları gereksinimlerinin Roma'nın ithal tahılının %15-33'ünü oluşturduğu düşünülüyor.²²³ Kentin arzının büyük bir kısmı serbest piyasadan sağlanıyordu. Şehirdeki fiyatlar her zaman başka yerlere göre daha yüksekken tüccarlar kar elde edecek şansa sahiptiler. Aynı vergi olarak toplanan tahılın bir kısmı memur ve askerlere dağıtılıyor iken bir kısmı da piyasa fiyatıyla satılıyordu.

M.S. 3. yüzyılda muhtemelen Septimius Severus'un (M.S. 193-211) hükümdarlığı sırasında tahıl yardımının yerini ekmek aldı. Severus ayrıca Roma sakinlerine zeytinyağı sağlamaya başlarken daha sonra İmparator Aurelian (270-275) şarap ve domuz eti dağıtımını ekledi.²²⁴ İkinci yüzyılın sonlarından itibaren Severus hanedanının yönetimi altında Roma ordusunun yiyecek tedariki Annonae militaris başlığı altına girdi; bu madeni para veya aynı ödeme yoluyla tercihen ticaret fazlaları olarak karşılanabilecek ancak diğer durumlarda "sifonla çekilebilecek" bir talep biçimiydi. Buna ek olarak ordunun ihtiyaçları her zaman sivilin ihtiyaçlarından daha öncelikli tutulmuştur.²²⁵ Ekmek, zeytinyağı, şarap ve domuz eti yardımı görünüşe göre M.S. 476'da Batı Roma İmparatorluğu'nun sonuna kadar devam etti ancak Roma şehrinin nüfusundaki düşüşler gerekli toplam miktarların azalmasına neden oldu.²²⁶

4.4.2. Tahılın Öğütülmesi ve Pişirilmesi

Roma Cumhuriyeti'nin sonraki yüzyıllarında tahıl yardımı alanların çoğunluğu tahılı Roma'nın birçok küçük un değirmeni, fırını veya aşçıhanesinden birinde öğütüp pişiriyordu. Bunlar şehrin her semtinde bulunmaktaydı. Romalıların çoğu yangın riskinin yüksek olduğu apartman bloklarında yaşıyordu ve yemek pişirmek için ateş yakmak ev sahipleri tarafından yasaklanmıştı. Yalnızca daha iyi durumda olanlar tahıllarını öğütebilir ve ekmeklerini evde pişirebilirdi. Neolitik çağlardan beri tahıl öğütmek için elle çalıştırılan küçük değirmenler (quernler) kullanılıyordu. Daha verimli olan elle çalıştırılan döner "hazneli değirmenler" M.Ö. 5. yüzyılda Yunanistan'da geliştirildi ve muhtemelen kısa süre sonra Roma'da yayıldı. Çoğunun küçük ve genellikle az

²²³ David Kessler, Peter Temin, "The Organization of the Grain Trade in the Early Roman Empire," *The Economic History Review*, New Series, Vol. 60, No. 2, 2007, s. 316.

²²⁴ Erdkamp 2013, s. 266-267.

²²⁵ Paul Erdkamp, "The Corn Supply of the Roman Armies during the Principate (27 BC-235 AD)". In: *The Roman Army and the Economy*, J.E. Gieben, Amsterdam 2000, s.47-50.

²²⁶ Jason Linn, "The Roman Grain Supply, *Journal of Late Antiquity*, Vol. 5, no. 2, 2012, s. 298-299,

depolama kapasitesi vardı. Köleler, eşekler veya atlarla çalışan çok daha büyük daha verimli döner değirmenler ticari girişimler olarak finanse edildi ve işletildi. Ostia Antica ve Roma'da bulunanların genel olarak İmparatorluğun tipik örnekleri olduğu varsayılmaktadır.



Şekil 25: Pompei'de bulunan bir değirmen ve fırın kompleksi.

En geç M.Ö. 170'li yıllarda ve muhtemelen yüzyıllar öncesinden itibaren Roma şehrinde profesyonel fırınlar faaliyet gösteriyordu.²²⁷ M.Ö. 150'ye gelindiğinde fırıncılar

ticaret birlikleri ve loncalar halinde örgütleniyorlardı. Hamur yoğurmak, hayvan güdümlü yoğurma makinelerini denetlemek ve fırınları yakmak ve ateşlemek için hem köle hem de özgür emek kullanıldı. Ekmeğin maliyeti, fırını ısıya getirmek ve orada tutmak için kullanılan çok büyük miktarlardaki odun yakıtının toplanması, taşınması ve hazırlanması masraflarını içeriyordu; Ticari pişirmede 3 ila 5 metre çapındaki devasa "arı kovanı" fırınları kullanıldı ve ekmeğe sadece birkaç dakika içinde pişmesi sağlandı.²²⁸ Ekmeğin üretimi ilerleyen dönemlerde giderek makineleşmeye başladı. Suyla çalışan değirmenler ilk kez M.Ö. 1. yüzyılda kullanılmaya başlandı. Bunların geliştirilmesi, özellikle su kemerleri olmak üzere altyapıya büyük yatırım yapılmasını gerektirdi.²²⁹

109 yılında açılışı yapılan Aqua Traiana Bracciano Gölü yakınındaki kaynaklardan Janiculum Tepesi'ne yaklaşık 40 kilometre (25 mil) su getirdi. Su sadece değirmenleri döndürmekle kalmıyordu aynı zamanda içilecek kadar temiz olmasından dolayı içme suyu olarak da kullanılıyordu.²³⁰ 2. yüzyılın sonlarında veya 3. yüzyılın başlarında Roma şehrinde tüketilen tahılın çoğu su gücü kullanılarak öğütülüyordu. Yozlaşmış tahıl dağıtıcılarının neden olduğu kıtlık ve bunun sonucunda M.S. 190'da çıkan isyanlar İmparator Septimius Severus yönetimindeki hükümeti tahıl dağıtımını un dağıtımına dönüştürmeye zorladı. Janiculum'un su değirmenleri

²²⁷ Sarah Bond, *Trade and Taboo: Disreputable Professions in the Roman Mediterranean*, University of Michigan Press, Ann Arbor, 2016, s. 154.

²²⁸ B. Graham, R. Van Dam, "Modelling the Supply of Wood Fuel in Ancient Rome". *Late Antique Archaeology*, 12, 2016, s.148-159.

²²⁹ Rabun Taylor, "Bread and Water; Septimius Severus and the Rise of the curator Aquarum et Miniciae," *Memoirs of the American Academy in Rome*, Vol 55, 2010, s. 199-200.

²³⁰ A. Trevor Hodge, *Roman Aqueducts and Water Supply*, Duckworth Archaeology, Bristol Classical Press, London, 2002, s. 255.

"şehrin değirmencilik operasyonlarını merkezileştirmeyi, düzenlemeyi ve hatta belki de özelleştirmeyi amaçlıyordu."²³¹

Sübvansiyonlu ekmek alan kişiler fırıncıya öğütme ve pişirme için küçük bir ücret öderlerdi. Ama hala tahıl satışı serbest durumdaydı. Tahıl tedarikinden un tedarikine geçiş bazıları yalnızca tahmin edilebilecek birçok sorunu da beraberinde getirecekti. Un tahıla göre çok daha kolay bozulabilen bir madde olduğundan daha sık dağıtılması gerekmekteydi. İmparator Aurelian'ın (M.S. 270-275) genellikle tahıl veya undan ekmeğe geçişi değiştirmesi veya tamamlaması ve düzenli olarak dağıtılan ürünlere zeytinyağı, tuz ile domuz eti eklemesiyle tanınır. Bu ürünler bundan önce ara sıra dağıtılıyordu. Aurelian'ın aynı zamanda somunların fiyatını değil ağırlığını arttırdığı da biliniyor. Bu yardım yoluyla bedava ekmek ve diğer ürünleri alamayan Romalılar arasında şüphesiz popüler olan bir önlemdi.²³² M.S. 4. yüzyılda Roma'da devlet tarafından denetlenen ve denetlenen 290 tahıl ambarı ve depo ile 254 fırın vardı ve bunların iş birliğini sağlamak için ayrıcalıklar tanınıyordu.²³³

4.4.3. Cura Annonae'nın Çöküşü

Roma şehrinin nüfusu M.S. 1. yüzyılın sonlarından M.S. 3. yüzyıla kadar muhtemelen 1.000.000'den fazla kişiye ulaştı. 400'de 700.000-800.000'e, 452'de ise 400.000-500.000'e düştü. O'Donnell nüfusun 500'de 100.000 olduğunu Orta Çağ'da daha da azaldığını tahmin ediyor.²³⁴ Twine bunun 5.-6. yüzyıllarda 30.000 olduğunu tahmin ediyor. Azalan bir nüfus ve daha küçük bir ordu aşağı yukarı yerel çiftlikler tarafından desteklenebilirdi.²³⁵ Azalan nüfusla artık Annona'yla bağlantılı birçok su değirmeni, depo, fırın, liman ve ulaşım tesisine ihtiyaç duyulmuyordu.

Vandallar M.Ö.'den başlayarak yaklaşık bir yüzyıl boyunca Roma'nın kuzey Afrika eyaletlerinin kontrolünü ele geçirdi. 439'da böylece Batı İmparatorluğu'nun tahıl tedarikinin büyük bölümünü karşılayan kaynağı ele geçirilmiş oldu. 533-34'te Justinian'ın güçleri tarafından yeniden

²³¹ Taylor, s. 204-209.

²³² Alaric Watson, *Aurelian and the Third Century*, Routledge, London, 2004, s. 139-140.

²³³ James O'Donnell, *The Ruin of the Roman Empire*, Ecco, New York, 2009, s. 49

²³⁴ O'Donnell, s. 48.

²³⁵ Linn 2012, s. 320-321.

fethedilsede tahıl ihracatları muhtemelen Doğu Roma İmparatorluğu'nun yararı için doğuya yönlendirildi. Western Cura Annonae 6. yüzyıla kadar varlığını sürdürmüş olduğu düşünülse de resmi olarak sona erdiğine veya varlığını devam ettirdiğine dair hiçbir kanıt yoktur.

Konstantinopolis'in tahıl tedariki Mısır'ın kaybedilmesi nedeniyle büyük ölçüde azaldı. İlk olarak 602-628 Bizans-Sasani Savaşı sırasında geçici olarak Sasani İmparatorluğu'na ve daha sonra Mısır'ın ve Levant'ın büyük kısmının Müslümanların fethinde Rashidun Halifeliği'ne kalıcı olarak verildi. İmparator Herakleios (hükümdarlık dönemi 610–641), Mısır'ın ana limanı İskenderiye'nin 621 yılında "kralların kralı" (şehaňşah) II. Hüsrev tarafından ele geçirilmesinin ardından ithal Mısır tahılına verilen sübvansiyonları sona erdirmek zorunda kaldı.²³⁶

4.4.4. Tahıl Yardımlarının Politik Yönü

Erken Cumhuriyet döneminde acil durumlarda tahıl temini Senato adına konsüllerin yetkisindeydi ve tahıl kıtlığını önlemek amacıyla çeşitli zamanlarda bu yetki kullanılmak zorunda kalınmıştır. Livy'nin Roma tarihinin bir bölümünde, M.Ö. 439'da Spurius Maelius adlı sıradan ama zengin bir Mısır tüccarı tarafından senatodan habersiz tahıl dağıtılması sonucu idam edilmesi anlatılır. Senatonun bu durumu güç gösterisi olarak yorumlayıp bu kanate vardığını düşünebiliriz. Livy görevleri yurt dışından tahıl temin etmek olan ve praefectus annonae olarak tanımladığı kişilerden bahseder. Ancak bu unvan işlev ve makam ancak çok daha sonra Augustus döneminde resmileştirilmiştir.²³⁷ M.Ö. 300'lü yılların başlarından itibaren bu görevlerin idari sorumluluğu aedillere geçmiştir.²³⁸ Daha sonralarda Annona'nın bir tanrıça olarak kişileştirilmesiyle kutsiyet kazandırılmıştır. Roma şehri için tahıl parası aedile'nin Ceres Tapınağı'nda veya yakınındaki bölgelerde dağıtıldı. Cumhuriyetin sonlarında Pompey'e acil Cura Annonae yetkisi verilmiştir. Bu yetki daha sonralarda Akdeniz korsanlarıyla olan ilişkilerinde ve sonraki kariyerinde önemli bir etki ve güç kaynağı olmuştur. Bazı modern araştırmalar Cicero'nun Pompey adına Senato'da yaptığı

²³⁶ Martin Hurbanič, "The Avars at the Gates", *The Avar Siege of Constantinople in 626: History and Legend*, New Approaches to Byzantine History and Culture, Cham, Springer International Publishing, 2019, s. 181–201.

²³⁷ Garnsey, s. 182, 204-213.

²³⁸ Garnsey, s. 178.

konuşmalarında Roma'nın tahıl tedarikine yönelik korsanlık tehdidini önemli ölçüde abarttığını öne sürmektedir.²³⁹

Arazi mülkiyeti, toprak dağıtımı, borç ve tahıl arzı sorunları, geç Cumhuriyet döneminin popüler siyasetinin temel unsurlarıydı. Roma tarım arazilerinin zengin bir azınlığın elinde toplanması topraksız Romalıları istihdam yerine yoksullukla karşılaşacakları şehre itmişti. Aristokrat Gracchi kardeşler toprak sahibi aristokrasinin egemenliğine bir dizi çatışmayla karşı çıktılar ve bu durum radikal bir toprak reformu programı olan Lex Agraria Sempronia'nın geçici olarak başarılı bir şekilde kabul edilmesiyle sonuçlandı. Senato ve onların destekçileri Gracchi kardeşlerin ve destekçilerinin öldürülmesi de dahil olmak üzere reformlara aşırı bir şiddetle direndiler. Kısa bir süre sonra Sempronian yasası iptal edildi ve daha muhafazakâr bir Lex Octavia ile değiştirildi.

Cumhuriyetin son yıllarında hem siyasi muhafazakârlar hem de demagoglar devlet tahıl bağışları üzerinde pazarlık yaparak siyasi rakiplerine karşı halk desteği aradılar. Cicero ve Clodius iki kötü şöhretli örnektir. Cicero, Sicilya'daki kıtlık sırasında fakirlere bedava tahıl vermiştir. Hayat kurtarmak veya ihtiyaç zamanlarında fiyatları düşürmek için tahıl sübvansiyonlarına ve tahıl bağışlarına karşı değildi, ancak düzenli bedava tahıl dağıtımlarının yalnızca devlet parasına bağımlılığı ile aylıklığı teşvik edeceğine inanıyordu. Clodius'un tahıl yasası statü veya zenginlik ne olursa olsun yararlanıcı sayısını her erkek vatandaşı (yaklaşık 320.000) kapsayacak şekilde artırdı.²⁴⁰ Sistem tedarik zincirinin herhangi bir noktasında ister sadece dedikodu yoluyla olsun ister rakipler, tüccarlar ya da acenteler tarafından yapılan doğru veya yanlış bilgilendirilmiş raporlar yoluyla savunmasızdı. Sicilya'daki köle isyanları haberi Roma'da tahıl fiyatlarını karşılanamaz seviyelere yükseltiyordu. Tahıl fiyatlarının düşürülmesi siyasi düşmanları tarafından öldürülmeden önce pleb tribünlüğüne olağandışı üç kez oy verilen radikal halkçı Saturninus için önemli bir gündem haline geldi.²⁴¹

Juvenal (M.S. 60-140) Roma İmparatorluğu'nun panem et circenses (ekmek ve sirkler) sözüyle kitlelere eğlenceler ve sübvansiyonlu veya ücretsiz ekmek sağlamasını anlatır. Çoğu modern literatürde bu Annona'yı "Roma imparatorlarının bencil ve beceriksiz tiranlar oldukları

²³⁹ P. De Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World*, Cambridge University Press, Cambridge, 2002, s.149-179.

²⁴⁰ Garnsey 1989, s. 209-211.

²⁴¹ Garnsey 1989, s. 198.

gerçeğini örtbas etmeye yönelik rüşvetçi ve yozlaştırıcı bir girişimi" olarak tanımlanır. Augustus ahlaki gerekçelerle tahıl yardımı fikrini onaylamasa bile o ve ondan sonraki tüm imparatorlar gerekli niteliklere sahip vatandaşlara gıda sağlanmasının sorumluluğunu ve itibarını üstlendiler.²⁴² Daha sonrasında İmparator Tiberius ölen ve tanrılaştırılmış Augustus'un kültüne hizmet etmek için yerel olarak seçilen Augustalis rahiplik makamını kurdu muştur. Augustal'ların çoğu tahıl üretimi nakliyesi ve dağıtımıyla ilgilenen saygın profesyonellerden oluşmaktaydı. İmparator Nerva İtalyan çocuklara ve yetimlere fayda sağlamak için bir yiyecek ve bakım ödeneği (Alimenta) başlattı ve İmparator Trajan'ın ise bunu yönetmek için senatör seçkinleri tarafından konsül olmadan önce çok aranan bir görev olan kûratör alimentorum görevini başlattığı düşünülmektedir. Bu makamın bilinen son sahibi Titus Flavius Postumius Quietus 271 yılında Roma şehir valisi olarak görev yapmaktaydı. Alimenta muhtemelen kapsamını genişletmek amacıyla İmparator Aurelian tarafından sona erdirildiği düşünülmektedir.²⁴³ Annona Civilis'in işleyişi zamanla daha karmaşık hale geldi.²⁴⁴ Devletin annonayı dağıtmadaki rolü birliğinin ve gücünün merkezi bir özelliği olarak kaldı: "Bu devlet işlevinin beşinci yüzyılda sona ermesi, Roma şehir için tahıl talebinin sona ermesi gibi, ekonomik parçalanmaya yol açan önemli bir faktördü."

4.5. Roma Şehrinde Tüketilen Hububat Miktarı

Günlük tahıl tüketimi Roma toplumunun tanımlayıcı bir özelliği olmasına ek tüm sosyal sınıfları doğrudan ya da dolaylı yollarla etkilemekteydi. İmparatorluk döneminde bir milyondan fazla olduğu tahmin edilen şehrin nüfusu yaşamlarını sürdürmek için büyük ölçüde tahıl bazlı ürünlere bağılıydı.²⁴⁵ Başta buğday ve arpa olmak üzere tahıllar Roma mutfağının çok yönlülüğünü sergileyecek şekilde basit yulaf lapasından özenle hazırlanmış hamur işlerine kadar sayısız lezzete dönüştürüldü.²⁴⁶

²⁴² Barbetta Stanley Spaeth, *The Roman goddess Ceres*, University of Texas Press, Texas, 1996, s. 47-48.

²⁴³ Pat Southern, *The Roman Empire from Severus to Constantine*, Routledge, London, 2004, s. 180-181.

²⁴⁴ Southern 2004, s. 326.

²⁴⁵ Mattingly 2011, s. 89.

²⁴⁶ Garnsey 1991, s. 45.

Roma şehrinde tüketilen tahıl miktarını kesin olarak tahmin etmek karmaşık bir iştir.²⁴⁷ Bununla birlikte tarihçiler ve akademisyenler söz konusu büyük miktarları yaklaşık olarak tahmin etmek için çeşitli kaynaklardan gelen verileri bir araya getirmektedirler. Bazı tahminler şehrin yılda yüzbinlerce ton tahıl tükettiği tezini ortaya atmaktadır.²⁴⁸ Bu miktarlar sadece şehrin muazzam iştahını değil aynı zamanda bu talebi karşılamak için gereken etkileyici altyapı ve ağırları da göstermektedir.²⁴⁹ İmparatorluk Roma Şehri'ndeki tahıl tüketimi yalnızca beslenmeyi aşarak Roma yaşamının önemli bir yönü haline geldi.²⁵⁰ Tüketilen tahılın muazzam hacmi çeşitli hazırlanma biçimleri ile dağıtımındaki inceliklerin tümü Roma toplumunun çok yönlü doğasını ve onun tahıllara olan bağlılığını göstermektedir. İmparatorluk Dönemi'nde tüketilen günlük besinleri ile alınan kalorileri anlamak eski Romalıların beslenme alışkanlıkları ve yaşam tarzları hakkında değerli bilgiler sağlar. Kesin veriler kıt olsa da bilimsel araştırmalar Roma diyetlerinin besinsel bileşimine kısa bir bakış sunarken imparatorluğu besleyen besinlere ışık tutmaktadır.²⁵¹ Eski Romalılar tarafından tüketilen günlük besinler öncelikle çeşitli besin kaynaklarından elde ediliyordu.²⁵² Buğday ve arpa gibi tahıllar temel karbonhidratları sağlayarak diyetlerinin temelini oluşturdu.²⁵³ Bunlar genellikle her ikisi de yaygın temel gıda maddeleri olan ekmek ve yulaf lapasına dönüştürülürdü.²⁵⁴ Ayrıca mercimek ve nohut gibi baklagiller bitki bazlı protein ve lif sunuyordu.²⁵⁵ Meyveler, sebzeler, süt ürünleri ve etler sosyal sınıflar arasında değişen erişilebilirliğe rağmen Roma diyetinde bulunabilmekteydi.²⁵⁶ Ortalama bir Romalı'nın kalori alımı meslek, sosyoekonomik durum ve yiyeceğe erişim gibi faktörlere bağlı olarak değişiyordu.²⁵⁷ Roma diyetleri kalori açısından yoğun ve genellikle modern günlük kalori gereksinimlerini aşardı.²⁵⁸ Bunun nedeni karbonhidrat açısından zengin tahılların yaygınlığı ve daha yüksek kalori alımına katkıda bulunan etin dahil edilmesi idi.²⁵⁹ Bununla birlikte varyasyonlar vardı: zenginler çeşitli ve kalori açısından zengin diyetleri karşılayabilirken, şehirli yoksullar öncelikle annona

²⁴⁷ Erdkamp 2005, s. 67.

²⁴⁸ Garnsey 1988, s. 112.

²⁴⁹ Duncan-Jones 1994, s. 56.

²⁵⁰ Mattingly 2011, s. 89.

²⁵¹ Garnsey 1991, s. 45.

²⁵² Wilkins & Hill 2006, s. 78.

²⁵³ Erdkamp 2005, s. 67.

²⁵⁴ Wilkins & Hill 2006, s. 78.

²⁵⁵ Erdkamp 2005, s. 67.

²⁵⁶ Garnsey 1991, s. 102.

²⁵⁷ Duncan-Jones 1994, s. 75.

²⁵⁸ Garnsey 1988, s. 44.

²⁵⁹ Erdkamp 2005, s. 123.

aracılığıyla dağıtılan tahıl bazlı ürünlere güveniyordu.²⁶⁰ Tahıl dışında eski kaynaklar yıllık ithalatın hesaplanmasına ilişkin hiçbir rakam vermezken tahıl için rakamların güvenilirliği çokça sorgulanır. Fransız tarihçi ve arkeolog Joël Le Gall (1913-1991) Roma'ya getirilen toplam mal miktarının yılda yaklaşık 800.000 tona ulaştığını düşünürken, Alman meslektaşı Ulrich Fellmeth 400.000- 660.000 ton arasında daha mütevazı bir tahminde bulunur. Rickman Roma'nın nüfusunu beslemek için yılda 40 milyon modii (272.000 ton) tahıla ihtiyaç duyduğunu tahmin ediyor.²⁶¹ Erdkamp 750.000 ila 1.000.000 arasında olduğu tahmin edilen toplam nüfusta kişi başına yıllık tüketimin 200 kilogram (440 lb) olduğunu varsayarak minimum yıllık gereksinimin 150.000 ton olduğunu tahmin ediyor.²⁶² Mattingly ve Aldrete ithal edilen tahılın 1.000.000 kişi için 237.000 ton olduğunu tahmin ediyor; bu da yalnızca tahıldan kişi başına günlük 2.326 kalori sağlıyor.²⁶³ Makul bir tahmine varmak için başlangıç noktası Roma'da yaşayanların sayısı olabilir. İmparatorluk zamanları için bu rakam 800.000 ila 1.200.000 arasında olmalıdır. Tahıl ithalatı Roma nüfusunun beslenmesi ve dolayısıyla hükümet kontrolü açısından hayati önemi nedeniyle miktarlarının hesaplanmasında yararlı bazı eski rakamlar sağlayabilen tek ticari faaliyettir. Mısır/Kuzey Afrika'dan ne kadar tahıl ithal edildiğini ve Roma'da ne kadar tüketildiğini anlatan birkaç kaynak var. Bu kaynaklara göre her yıl ithal edilen tahıl miktarının yaklaşık 60 - 63 milyon modi olduğu yani 400.000 - 430.0000 tona eşdeğer olduğu görülmektedir. Tahıl tüketimine ulaşmada başka bir yaklaşım da nüfus büyüklüğüne ve gerekli günlük kaloriye bakmaktır. Bu yaklaşımın sonuçları, 170.000 ton (24 milyon modii) ile 350.000 ton (50 milyon modii) arasında değişen çok daha büyük bir dalgalanmayı göstermektedir; ilk rakam düşük kalori ihtiyacına ikincisi ise nüfusun yüksek kalori ihtiyacına dayanmaktadır.

Kesin günlük kalori tüketimini hesaplamak zor olsa da tahminler tarihsel kayıtlara ve diyet modellerine göre yapılmıştır. Ortalama bir Roma diyeti muhtemelen günde yaklaşık 2.000 ila 3.000 kalori sağlıyordu. Bu fiziksel emek ve sık faaliyetler içeren eski bir Roma yaşam tarzının enerji gereksinimlerini sürdürmek için fazlasıyla yeterli olacaktır.²⁶⁴ Roma İmparatorluğu döneminde tüketilen günlük besinler ve alınan kaloriler antik dünyayı ayakta tutan beslenme

²⁶⁰ Duncan-Jones 1994, s. 75.

²⁶¹ Rickman 1980, s. 264.

²⁶² Erdkamp 2013, s. 263.

²⁶³ David Mattingly, Gregory Aldrete, *Ancient Rome, The Archaeology of the Ancient City*, In: *The Feeding of Imperial Rome*, Oxbow Books, Oxford, 2000, s. 142-165.

²⁶⁴ Garnsey 1988, s. 44.

temellerine bir bakış sunmakta.²⁶⁵ Çeşitli besin kaynakları ve kalori açısından yoğun diyetler yiyeceğin Roma yaşam tarzlarını şekillendirmedeki ve imparatorluğun çok yönlü taleplerini desteklemedeki rolünün altını çizmektedir.

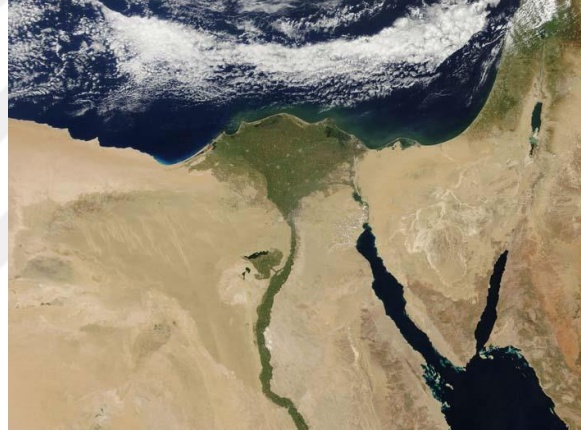


²⁶⁵ Mattingly 2011, s. 67.

5. Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır'dan Roma'ya Tahıl Taşımacılığı

"İmparatorluğun tahıl ambarı" olarak bilinen Mısır Roma için başlıca tahıl kaynağıydı.²⁶⁶ Verimli toprakları ve gelişmiş tarım uygulamaları bölgeyi önemli bir tahıl tedarikçisi haline getirdi. Mısır'ın can damarı olarak hizmet veren Nil Nehri bu hayati malların kırsal kesimden hareketli limanlara taşınmasını kolaylaştırmaktaydı.²⁶⁷ İmparatorluğun önemli liman şehirlerinden biri olan İskenderiye'nin Nil'in ağzına yakınlığı bu taşıma sürecini daha da hızlandırdı.²⁶⁸

Tahıl yüklü gemiler, nehrin doğal akışından yararlanarak Nil boyunca yolculuklarına başlardı.²⁶⁹ İskenderiye'ye yolculuk genellikle birkaç hafta sürerdi ve bu süre boyunca Nil'in akıntı yönü tahılın tarım merkezlerinden liman kentine taşınmasını kolaylaştırırdı.²⁷⁰ İskenderiye'ye ulaşan tahıl şehrin geniş ambarlarında depolanıyordu. Bu tesisler Roma'nın talebinin kıtlık dönemlerinde bile karşılanmasını sağlayacak şekilde çok miktarda tahıl barındırabiliyordu.²⁷¹ Tahıl yüklü gemiler İskenderiye'den Akdeniz'i geçerek Roma limanlarına tehlikeli bir yolculuğa çıkarken



Şekil 26: Nil Deltası'nın 100 mil uzunluğunu ve 150 mil genişliğini gözler önüne seren bir uydu fotoğrafı.

Kaynak: (Çevrimiçi)

<https://www.livescience.com/57023-nile-river-facts.html>

genellikle olumsuz hava olayları ve korsanlık gibi zorluklarla karşı karşıya kalırlardı. Ancak imparatorluğun tahıl ihtiyacı bu deniz ticaretini tüm risk lere rağmen devam ettirmektedir.²⁷²

²⁶⁶ Erdkamp 2005, s. 123.

²⁶⁷ Garnsey 1991, s. 102.

²⁶⁸ Keay 2012, s. 56.

²⁶⁹ Erdkamp 2005, s. 123.

²⁷⁰ Garnsey 1988, s. 44.

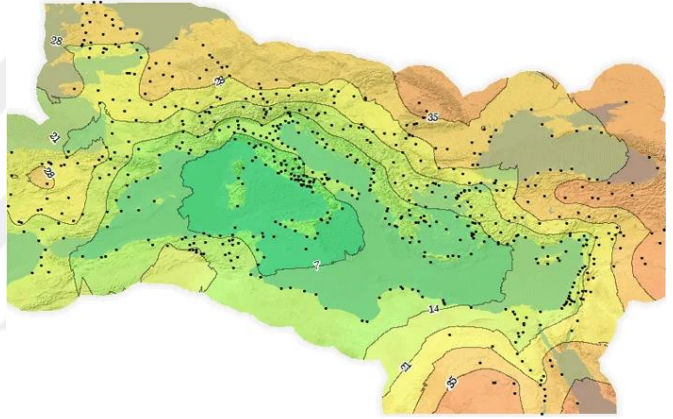
²⁷¹ Keay 2012, s. 56.

²⁷² Garnsey 1988, s. 44.

Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır'dan Roma'ya yapılan tahıl nakliyesi imparatorluğun kalbini ayakta tutan karmaşık lojistik ağı örneklemektedir.²⁷³ Nil'in sularının İskenderiye tahıl ambarlarının ve deniz yollarının entegrasyonu Roma İmparatorluğu'nun kaynakları yönetme ile başkentinin iâşesini sağlama becerisini gözler önüne sermektedir.

5.1. Roma İmparatorluğu'na Tahıl Taşımacılığının Önemi

Tahıl taşımacılığı Roma İmparatorluğu'nun istikrarını, büyümesini ile dayanıklılığını destekleyen, genişleyen nüfusuna ve lejyonlarına gıda sağlayan bir cankurtaran halatı olarak ortaya çıktı.²⁷⁴ Karmaşık tahıl taşıma sistemleri ağı Roma'nın kaynakları yönetme ve emperyal hakimiyetini sürdürme konusundaki ustalığını gözler önüne serdi.²⁷⁵ Başta buğday ve arpa olmak üzere tahıllar Roma diyetlerinin ana unsurları olarak temel bir enerji kaynağıydı.²⁷⁶ Tahıl tüketiminin ölçeği şaşırtıcıydı. Roma'nın nüfusu büyük ölçüde bu tahıllara bağlıydı. Mısır ve Kuzey Afrika gibi bölgelerin tarımsal üretimi şehre gerekli miktarda tahıl sağlanmasında önemli bir rol oynadı.²⁷⁷ Ancak bu kaynaklar ile Roma şehri arasındaki mesafeler verimli ulaşım için sağlam lojistik çözümler gerektiriyordu.²⁷⁸



Şekil 27: Temmuz ayında Roma'dan yüksek hızlı gemi, özel tekne veya karayoluyla yaklaşık seyahat süresini gösteren harita. Konturlar gün cinsinden ölçülen zamanı gösterir.

Kaynak: (Çevrimiçi)

<https://imperiumromanum.pl/en/roman-geography/transport-and-travel-in-ancient-rome/>

²⁷³ Mattingly 2011, s. 67.

²⁷⁴ Garnsey 1988, s. 44.

²⁷⁵ Garnsey 1991, s. 102.

²⁷⁶ Erdkamp 2005, s. 123.

²⁷⁷ Garnsey 1991, s. 102.

²⁷⁸ Duncan-Jones 1994, s. 75.

Roma devleti güvenilir tahıl taşımacılığının stratejik öneminin bilincindeydi. Bu farkındalık tahıl tedariki, depolaması ve imparatorluk çapında dağıtılması için iyi organize edilmiş sistemlerin kurulmasına yol açtı.²⁷⁹ Ostia ve İskenderiye gibi liman kentleri çeşitli eyaletlerden tahıl sevkiyatı alan bu ağda hayati düğüm noktaları olarak görev yaptı.²⁸⁰ Bu limanlarda tahıl ambarlarının inşası ve gelişmiş depolama sistemleri tahılın sevk edilinceye kadar korunmasını sağladı.²⁸¹ Roma'daki Tiber Nehri bu ulaşım ağında merkezi bir rol oynadı. Tahıl yüklü gemiler nehrin akıntılarında gezinerek yüklerini limanlardan şehre taşıyordu. Bu nehir taşımacılığı sadece kara yollarındaki yükü azaltmakla kalmadı aynı zamanda tedarik masraflarında da büyük ölçüde düşüş sağladı.²⁸² Tahıl taşımacılığının önemi yalnızca tedarığın ötesine geçti.

Tahıl emperyal kontrolün güçlü bir aracıydı çünkü kıtlıklar sivil huzursuzluğa ve istikrarsızlığa yol açabilirdi.²⁸³ Tahıl taşımacılığı Roma İmparatorluğu'nun işlevselliğinin, iç içe geçmiş lojistik hünerinin, toplumsal istikrarın ve emperyal otoritenin temel taşı olarak ortaya çıktı.²⁸⁴ İmparatorluğun tahılı güvence altına alma, taşıma ve dağıtma yeteneği tarihteki en zorlu medeniyetlerden birini ayakta tutan kaynak yönetimindeki ustalığın bir örneğiydi.

5.2. Mısır Tahılına Yönelik Roma Talebine Genel Bakış

İmparatorluk döneminde Roma şehirlerinde Mısır tahılına olan talep İmparatorluğun şehirli nüfusunu ve geniş topraklarını sürdürmenin önemli bir bileşeniydi. Bu talep nüfus artışı kentleşme ve geniş şehir merkezleri sağlamanın lojistik zorlukları gibi faktörlerin karmaşık etkileşiminden kaynaklanmıştır.²⁸⁵ Roma'nın ve Roma İmparatorluğu'nun diğer büyük şehirlerinin hızlı kentleşmesi başta tahıl olmak üzere gıda talebini artırdı.²⁸⁶ İnsanların bu şehirlere akın etmesi önemli miktarda gıdaya ihtiyaç duyan nüfusun hızla artmasına neden oldu.²⁸⁷ Yoğun nüfusları ile

²⁷⁹ Garnsey 1991, s. 102.

²⁸⁰ Keay 2012, s. 56.

²⁸¹ Keay 2006, s. 86.

²⁸² Coarelli 2014, s. 78.

²⁸³ Garnsey 1991, s. 78.

²⁸⁴ Mattingly 2011, s. 45.

²⁸⁵ Garnsey 1991, s. 78.

²⁸⁶ Duncan-Jones 1994, s. 102.

²⁸⁷ Mattingly 2011, s. 45.

karakterize edilen şehir merkezleri kıtlıkları ve sosyal huzursuzluğu önlemek için sürekli gıda mevcudiyetini sağlayacak verimli sistemlere ihtiyaç duyuyordu.²⁸⁸

Önemli bir tahıl tedarikçisi olarak Mısır'ın rolü Roma şehirlerinin taleplerinin karşılanmasında çok önemliydi.²⁸⁹ Mısır'ın Nil'in yıllık taşkınlarıyla desteklenen verimli toprakları, bol miktarda buğday ve diğer tahıllar üretti.²⁹⁰ Bu tahılın aktığı birincil liman olan İskenderiye, Roma ile diğer şehir merkezlerini beslemek için sevkiyatların alınmasında ve gönderilmesinde kritik bir rol oynadı.²⁹¹ Tahıl temini ve dağıtımından sorumlu devlet tarafından yönetilen bir sistem olan annona Roma şehirlerindeki tahıl talebini yönetmek için kurulmuştur. Bu sistem tahılın Mısır gibi eyaletlerden Roma'ya taşınmasını kolaylaştırmış ve tahılın bir kısmının kent yoksullarına sübvansiyonlu oranlarda dağıtılmasını sağlamıştır. Annona yalnızca halkın temel ihtiyaçlarına hitap etmekle kalmıyor aynı zamanda kentli kitlelerin sadakatini sağlamak için kullanıldığı için siyasi bir öneme de sahipti.²⁹²

İmparatorluk döneminde Roma şehrinin Mısır tahılına olan talebi imparatorluğun karmaşık tedarik ve yönetim sistemlerinin bir tezahürüydü.²⁹³ Kentleşme, nüfus artışı ve lojistik zorluklar gibi faktörlerin yakınsaması Mısır'ın tahıl arzının Roma İmparatorluğu içindeki kentsel deneyimi şekillendirmedeki öneminin gözler önüne çıkardı.

5.3. Hububat Tedariği ve Nakliyesi

Roma İmparatorluk Dönemi'nde tahıl taşımacılığı imparatorluğun bu hayati mala olan doymak bilmez talebini karşılamak için çeşitli yöntemler ve yollar içeren anıtsal bir lojistik çabaydı.²⁹⁴ Bu karmaşık tahıl taşıma sistemi kentsel nüfusu sürdürmede, lejyonları beslemede ve sosyal düzeni sürdürmede çok önemli bir rol oynadı.²⁹⁵ Nehir taşımacılığı Roma İmparatorluğu'nda

²⁸⁸ Erdkamp 2005, s. 92.

²⁸⁹ Garnsey 1991, s. 78.

²⁹⁰ Erdkamp 2005, s. 92.

²⁹¹ Keay 2012, s. 55.

²⁹² Duncan-Jones 1994, s. 102.

²⁹³ Mattingly 2011, s. 45.

²⁹⁴ Garnsey 1988, s. 67.

²⁹⁵ Duncan-Jones 1994, s. 102.

tahıl dağıtımının mihenk taşıydı.²⁹⁶ Mısır'daki Nil ve Roma'daki Tiber gibi nehirler dökme yüklerin uzun mesafelerde taşınması için doğal otoyollar olarak hizmet ettiler. Tahıl yüklü gemilerin ve mavnaların kullanılması bu su yollarında verimli bir şekilde hareket etmeyi mümkün kıldı ve karadan ulaşım üzerindeki baskıyı azalttı. Nehir taşımacılığı tahıl yükünde daha düşük maliyet ve daha az aşınma ve yıpranma avantajı sunuyordu.²⁹⁷

Deniz taşımacılığı uzak vilayetleri Ostia ve İskenderiye gibi büyük liman şehirlerine bağlamıştır. Tahıl sevkiyatları önemli yükleri taşımak için özel olarak tasarlanmış büyük gemilerde Akdeniz boyunca taşınıyordu. Deniz taşımacılığı çok çeşitli bölgelere erişim sağlarken aynı zamanda olumsuz hava koşulları ve korsanlık gibi zorlukları da beraberinde getirdi.²⁹⁸ Geniş kapsamlı bölgelerden tahıla erişmenin faydaları genellikle risklere ağır basıyordu. Özellikle daha kısa mesafeler için veya nehirlerin uygun bir seçenek olmadığı durumlarda karayolu taşımacılığı da kullanıldı. Tahılları kırsal alanlardan yerel pazarlara veya toplama noktalarına taşımak için el arabaları ve vagonlar kullanılıyordu. Ancak karayolu taşımacılığı genellikle yolların ve arazinin kalitesiyle sınırlıydı ve bu da onu büyük ölçekli uzun mesafeli tahıl dağıtımı için daha az verimli hale getiriyordu.²⁹⁹ Devlet kontrolündeki tahıl dağıtım sistemi olan annona bu taşıma yöntemlerinin koordinasyonunda etkili oldu. Bu sistem tahılın hem şehir merkezlerinde hem de askeri karakollarda hedeflenen varış noktalarına ulaşmasını sağlamıştır. Annona'nın verimliliği farklı ulaşım modlarının entegrasyonuna ve imparatorluk genelinde kaynakların koordinasyonuna dayanıyordu.³⁰⁰

Roma İmparatorluk dönemindeki çeşitli tahıl taşıma yöntemleri imparatorluğun geniş topraklarının beslenme ve stratejik ihtiyaçlarını karşılamak için yenilikçi yaklaşımlarını yansıtır.³⁰¹ Annona tarafından denetlenen nehir, deniz ile kara taşımacılığı yöntemlerinin birleşimi, Roma İmparatorluğu'nun ayakta kalması ve genişlemesi için çok önemli bir temel oluşturdu.

²⁹⁶ Erdkamp 2005, s. 92.

²⁹⁷ Duncan-Jones 1994, s. 102-104.

²⁹⁸ Keay 2012, s. 55-56.

²⁹⁹ Erdkamp 2005, s. 92-94.

³⁰⁰ Duncan-Jones 1994, s. 101-105.

³⁰¹ Garnsey 1988, s. 47.

5.3.1. Tedarik

Roma'nın düzenli tahıl tedariki başka yerlerdeki iyi hasatlara, etkili bir taşıma, depolama, dağıtım sistemine ve bir pay karşılığında riskleri üstlenmeye istekli dürüst yatırımcılara bağlıydı. İmparatorluk annonasının Valisi'nin Ostia, Portus'ta bir ofisi ve tahıl depoları vardı (amaca göre Claudius tarafından inşa edilmiş ve Trajan tarafından genişletilmişti) ve İskenderiye gibi tedarik limanlarında da neredeyse aynı tesisler bulunmaktaydı.³⁰² Kullanılan ticaret mekanizmaları yatırımcıların, tüccarların ve zengin azatlıların tahıl ithalatını finanse etmek ve Romalı kitlelerin gözüne girmek için Roma'nın senatör ile üst sınıflarının üyeleriyle pazarlık yaptığı sistem Cumhuriyet Döneminde zaten mevcuttu. Tahıl ticaretinde riskler kadar ödüller de yüksekti.

Bazı Roma eyaletlerinin ekonomileri neredeyse tamamen tahıl ihracatına bağlıydı; madeni para yerine aynı haraç veya vergi ödüyorlardı. Roma'nın bu tür eyaletlerin sosyal ve politik istikrarı ve korunmasıyla özel bir ilgisi vardı.³⁰³ M.Ö. 200'lü yılların sonlarında Sicilya ve Sardunya eyaletlerinden Roma şehrine tahıl gönderiliyordu. M.Ö. 2. yüzyılda Gaius Gracchus yeni fethedilen



Şekil 28: Hububat ölçümünü gösteren bir Roma mozaïği.

Kaynak: (Çevrimiçi) <https://imperiumromanum.pl/en/roman-society/population-of-roman-empire/>

Kartaca'nın verimli topraklarından yararlanmak için 6.000 kolonisti yerleştirdi ve her birine tahıl yetiştirmek için yaklaşık 25 hektar (62 dönüm) alan verdi. Böylece Kartaca annonaya büyük katkıda bulunanlardan biri oldu.³⁰⁴ M.Ö. 1. yüzyılda Roma buğdayının üç ana kaynağı Sardinya, Sicilya ve günümüz Tunus'unda bulunan antik Kartaca kentinin merkezi olduğu Kuzey Afrika

³⁰² Geoffrey Rickman, "Rome, Ostia and Portus: the problem of storage", *Mélanges de l'école française de Rome* Année, 114-1, 2002, s. 353-362.

³⁰³ Lionel Casson, "The Grain Trade of the Hellenistic World", *Transactions and Proceedings of the American Philological Association* 85, 1954, s. 183.

³⁰⁴ Alessandro Cristofori, "Grain Distribution in Late Republican Rome", 2018, s. 146-151.

bölgesiydi. Sicilya'dan Roma'nın Ostia Antica limanına tek yön yolculuk süresi yaklaşık dört gündü. Kartaca'dan yola çıkma süresi yaklaşık dokuz gündü. Mısır'ın Roma İmparatorluğu'na katılması ve İmparator Augustus'un (M.Ö. 27- M.S. 14) doğrudan yönetimine geçmesiyle Mısır, Roma'nın ana tahıl kaynağı haline geldi.³⁰⁵ 70'li yıllara gelindiğinde tarihçi Josephus Afrika'nın Roma'yı yılın sekiz ayında, Mısır'ın ise yalnızca dört ayında beslediğini iddia ediyordu. Her ne kadar bu ifade Sicilya'dan gelen tahılı göz ardı etse ve Afrika'nın önemini abartıyor olsa da tarihçiler arasında Roma için en önemli tahıl kaynaklarının Afrika ve Mısır olduğuna dair çok az şüphe var.³⁰⁶

Mısır'ın sadece dört ay Roma'yı beslediği fikri aslında tam doğru bir bakış açısı değildir. Mısır'dan Roma'ya sağlıklı bir şekilde zaten dört ay ulaşılabilir. Belkide bu dört aylık sezonda Roma şehri ve limanlarının tahıl ambarlarının doluluğu nedeniyle Kuzey Afrika ile Sicilya limanları depo amacıyla kullanılmış olabilir. Çünkü deniz sezonu dışında Sicilya ve Kuzey Afrika şehirlerine ulaşmak İskenderiye Limanlarındaki tahıl ambarlarına ulaşmaktan daha kolay olmalıydı. Lakin diğer hububat üretici bölgelerinde Roma şehrine sağladığı tahıl göz ardı edilmemelidir.

5.3.2. Nakliye

Roma'yı tahıl tedarik merkezlerine bağlayan nakliye yolları stratejik öneme sahipti. Tahıl tedarikini kim kontrol ediyorsa sivil tüccarlara ve onların filolarına yaptırılan ithal tahılın zamanında gelmesine bağlı olan Roma şehri üzerinde de bir ölçüde kontrol sahibiydi. Çoğu yıl Roma'nın devlet tahıl depoları kış sonunda ciddi şekilde tükenmiş durumda oluyordu. Çok büyük miktarda tahıl fazlası yaratmak ve fiyatları düşük tutmak için birkaç yıllık hasat miktarını stoklamanın bariz avantajları vardı; Historia Augusta, Severus'un Roma halkına "7 yıllık tahıl haraçını" bıraktığını iddia ediyor.³⁰⁷ Aynı strateji kıtlığı simüle etmek ve açık piyasada tahıl fiyatlarını yükseltmek için tahıl istifleyen sivil mısır faktörleri tarafından çok farklı etkiler yaratmak için kullanıldı. Roma'ya tahıl sağlanması önemli bir nakliye ve idari görevdi. "Akdeniz'in bir ucundan diğerine tahıl göndermek, kara yoluyla yaklaşık 120 kilometre uzağa taşımaktan daha

³⁰⁵ Erdkamp 2013, s. 270.

³⁰⁶ Rickman 1980, s. 263-264.

³⁰⁷ Historia Augustus; The life of Septimius Severus, 1.8.5.

ucuzdu."³⁰⁸ Kesler ve Temin'e göre Roma'nın erken imparatorluk dönemindeki tahıl tedariği için yılda toplam 2.000 ila 3.000 ticari sefer yapıldığı ve her gemi ortalama 70.000 kg, hatta bazen çok daha fazla yük taşıdığını söylemektedir.³⁰⁹

Ostia (Roma yakınında) ve Puteoli (Napoli yakınında) limanlarından Mısır'daki İskenderiye'ye limanlarına yolculuk süreleri rüzgârın pupadan esmesi durumunda 14 günden daha kısa sürebilmekteydi. Neredeyse tüm askeri olmayan gemiler gibi büyük tahıl taşımaları da kürekle değil yelkenle yapıyordu. Rüzgârlar ters estiğinden ve gemiler mümkün olduğunca kıyı şeridini kucaklayarak bir rotayı takip etmek zorunda kaldığından Roma'ya dönüş çok daha uzun sürmekteydi.³¹⁰ "İskenderiye'den Roma'ya olan yolculuk, kötü rüzgârlara karşı sürekli bir mücadeleleydi." Lionel Casson yolculuğun ortalama süresinin yaklaşık 70 gün olduğunu tahmin ediyordu.³¹¹ Casson dışa doğru giden yük gemilerinin "Ostia veya



Şekil 29: Bir gemiye tahıl yüklenmesini gösteren M.S. 2. veya 3. yüzyıldan kalma bir fresk.

Kaynak: (Çevrimiçi) <https://www.archaeology.org/issues/168-1503/features/2971-rome-portus-rise-of-empire>

Puteoli'den İskenderiye'ye rüzgâr arkalarındayken on günden iki haftaya kadar bir sürede indiklerini" ve tahıl yüklü geri dönüş yolculuğunun "...en az bir ay ve bazen de iki ay sürdüğünü" tahmin etmektedir.³¹² Yükleme ve boşaltma için gereken süre göz önüne alındığında Mısır'dan Roma'ya giden rotayı geçen daha büyük tahıl gemileri muhtemelen yılda yalnızca bir gidiş-dönüş yolculuğu tamamlıyordu. Bu durumda Kuzey Afrika veya Sicilya'dan yılda birkaç gidiş-dönüş sefer gerçekleştirilebilirdi.³¹³ Lionel Cassona göre İskenderiye'den Roma'ya giden tipik bir tahıl gemisi rotasını şu şekilde oluşturmaktaydı. İskenderiye'den ayrılan bir tahıl gemisi önce kuzey doğuya

³⁰⁸ Rickman 1980, s. 262.

³⁰⁹ David Kessler, Peter Temin. "The Organization of the Grain Trade in the Early Roman Empire." *The Economic History Review* 60, no. 2, 2007, s. 313–315.

³¹⁰ Rickman 1980, s. 266.

³¹¹ Lionel Casson, "The Isis and her Voyage," *Transactions and Proceedings of the American Philological Association*, Vol. 81, 1950, s. 50-51.

³¹² Lionel Casson, *The ancient mariners: seafarers and sea fighters of the Mediterranean in ancient times*, Princeton University Press, Princeton, 1991, s. 207–208.

³¹³ Erdkamp 2013, s. 271.

Kıbrıs'a yönelecek ardından Küçük Asya'nın güney kıyısını batıya doğru takip edecek ve gerektiğinde yol üzerindeki birkaç limandan birinde durarak Girit'in güney kıyısı boyunca ilerleyecekti. Tahıl gemisi Girit'ten Akdeniz üzerinden batıya doğru Malta adasına doğru ilerleyecekti; hedef Syracuse, Sicilya ve Messina Boğazı olacaktı. Büyük tahıl gemileri Boğazları geçtikten sonra Napoli yakınlarındaki Puteoli limanına ya da M.S. 113 civarındaki liman iyileştirmelerinden sonra Roma yakınlarındaki Ostia'ya yanaşacaktı. Büyük gemilerin kargoları Puteoli'den daha küçük gemilere indirilecek ve Ostia'ya götürülecekti. Kuzey Afrika veya Mısır'dan gelen daha küçük gemiler boşaltma için doğrudan Ostia'ya gidebilirdi.³¹⁴ Lakin Messina boğazı geçişi düşündürücü bir rotadır. Anakara ile Scilya'yı birbirine bağlayan bu boğazın en geniş yeri 16 km iken en dar yeri ise 3 km'dir. Güneye doğru gidildikçe genişleyen boğazın derinliği ise maksimum 90 metredir. Boğazın suları denizcileri oldukça zorlayan şartlara sahiptir. Boğazın ana akıntısı güney kuzey istikametinde iken yan akıntı ters yönde gerçekleşmez. Boğazın rüzgâr rejimi ise tam tersi yönde kuzey güney eksenindedir. Bu durum denizcileri boğaz geçişinde yelkenlerini kapalı bir vaziyette kendilerini boğazın akıntısına bırakarak gerçekleştirmek zorunda bırakmaktadır. Bunlara ek olarak Messina boğazı güçlü girdapları, dengesiz akıntıları ile denizciler arasında nam salmış ve Yunan efsanelerinde konu olmuştur. Böyle bir kararsız boğaz geçişinde hiçbir denizcinin yelkenleri kapalı şekilde savunmasız bir durumda boğazı geçmek istemeyeceklerini düşünmemiz gerekmektedir. Buda risk almak yerine Scilya sahillerini takip eden bir rota tercih eden denizci sayısını düşündürmektedir. Bu limandan limana dolaşılan deniz yolculuğu düşüncesi Aziz Pavlus tarafından bahsedilen yolculuk hikayesi ile çoğu kişi için standart bir rota halini almıştır. Havari Pavlus'un M.S. 62'deki deneyimine bakacak olursak, Mısır'dan Roma'ya yapılacak yolculuğunu göstermektedir. Pavlus Küçük Asya'dan Roma'ya gidecek bir gemiye bindi. Gemi büyüktü ve hem mürettebat hem de yolcular dahil olmak üzere 276 kişi vardı. Yolculuk Kefaret Günü'nden sonra (genellikle Ekim başıdır) yelken sezonunun sonlarındaydı ve rüzgârlar ters esiyordu. Girit'in güney kıyısı boyunca olağan rotayı izleyen Paul'un gemisi rotasından çıktı ve Malta adasında kazaya uğradı. Kışı Malta'da geçirdi ardından Puteoli ve Roma'ya doğru ilerledi.³¹⁵ Lakin bu yolculuğun yelken sezonun son günlerinde yapıldığını unutmamak gerekmektedir. Mısır'dan Roma'ya tahıl yolculuğu 3-5 aylık kısa bir sefer sezonunu

³¹⁴ Casson 1991, s. 47-50.

³¹⁵ Nicolle Hirschfeld, "The Ship of Saint Paul: Historical Background," *The Biblical Archaeologist*, Vol 53, No. 1, 1990, s. 25.

içerir. Bu dönemde Kuzey Afrika sahillerinden Scilyaya geçen bir geminin Portus limanına ulaşması en kötü durumda 20 gün olmalıdır.

Eski Mısır'da tahılın hasat mevsimi nisandan haziran başına kadardı. Yıllık Nil seli haziran ayında başlaması nedeniyle nehrin sularının tarım arazilerini kaplamadan hasadın tamamlanması gerekiyordu. Mısır'daki tahılın Roma tarafından çiftçilerden vergi olarak alınmaktaydı. Tahıl çoğunlukla mavnalarla Nil Nehri'nin çeşitli kolları üzerinden İskenderiye şehrinin güney kesimini çevreleyen Mareotis Gölü'ne taşınırdı. Orada kalite açısından incelenen ürünler standartları kabul edildiğinde kanal yoluyla İskenderiye limanına yani Büyük Liman'a nakledilirdi ve burada Roma'ya giden gemilere yüklenmesi gerçekleştirilirdi.³¹⁶ Hasattan sonra ilk tahıl gemisi filosunun Roma'ya gelişi her yıl merakla beklenen bir olaydı.³¹⁷ Roma'nın Tiber ağzındaki limanı Ostia limanında tahıl gemilerden indirilir ve mavnalara yüklenirdi. Deniz taşımacılığında boyutları birbiriyle örtüşse bile okyanusta giden gemiler (naves onerariae) ile kıyı gemileri arasında ayırım yapmak zorundayız. Pek çok kıyı gemisi de muhtemelen nehirlerde yelken açabilecek büyüklükteydi. Böylece kıyı limanlarında yeniden yükleme maliyetlerinden tasarruf ediliyordu. Bu nedenle farklı bir gemiye yükleme yapılmadan direk Tiber nehriyle birlikte iç bölgelere ilerleyen gemiler düşüncesinde aklımızın kenarında tutmalıyız. Çünkü yüklerin boşaltılmasında uzun bir süre alıyordu. Demirli gemilerin boşaltılması zaman alıyordu çünkü gemilerin ve rıhtımların büyüklüğüne bağlı olarak liman işçilerinin (saccarii) sayısı sınırlı olacaktı. Süre mevcut işçi sayısına ve malların gemiden depolara taşınması ile yeni bir yük için geri getirilmesi için gereken süreye bağlı olacaktır. Bir papirüs tahıl taşıyan bir geminin boşaltılmasının 12 gün sürdüğünü söylüyor.³¹⁸ Bu geminin oldukça büyük bir gemi olduğunu düşünmeliyiz, belki de ölü ağırlığı 350 ton olan bir gemi. İmparatorluk Roma'sında büyük ihtimalle 150 tonajlı bir geminin boşaltılması 5-6 gün kadar sürmeliydi. Bir liman işçisinin o anda ortalama en fazla 40 kilo yük (veya bir amfora şarap veya çuval tahıl) taşıdığını ve gemiden saatte 5 yük çıkarabildiğini varsayalım: 150.000 kilo emtia, yük başına 40 kilodan hesaplırsak 3.750 yük sayısına ulaşırız. 3.750 yükleme: Saatte 5 yükleme = 750 saatlik çalışma. Günde 10 saat etkin çalışma = 75 iş günü. Bir gemiyi 5 günde boşaltmak için şuna ihtiyaç vardır: 75: 5 = 15 işçi. 150 tonluk bir geminin boşaltılması için standart olarak 5 gün varsayarsak, tahmini ortalama 80-85 gemi (5 gün boyunca

³¹⁶ Micheal Given, *The Archaeology of the Colonized*, Routledge, New York, 2004, s. 101.

³¹⁷ Erdkamp, 2013, s. 270.

³¹⁸ U. Fellmeth, "Die Häfen von Ostia und ihre Wirtschaftliche Bedeutung für die Stadt Rom", MDAH 10:1, 1991, s. 45-46.

16-17 gemi) aynı anda boşaltma için limanda olacaktır; bu sayı 1.200 ile 1.200 arasında olacaktır. 1.275 liman işçisine ihtiyaç duyulacak. Bu gemileri yeniden yüklemek için aynı sayıda liman işçisi gerekiyordu ve bu da toplam liman işçisinin sayısını günde 2.400 ile 2.550 arasına çıkardı. Fakat bu hesaplama temel bir hesaplama değildir. Rakamları ikiye katlamamız durumumuzda yükleme ve boşaltma işlerinin daha hızlı ilerleyebileceğini görebiliriz. Büyük ihtimalle mal indirme ve yükleme ekipleri olarak ayrılmış guruplar tarafından bu organizasyon yapılmaktaydı. Güneşin doğumundan batımına kadar vardiyalar halinde liman boyunca düzenli bir karmaşanın süre geldiğini düşünmek yanlış olmaz. Roma gibi ithal ürüne aç bir şehir için sadece gündüzleri güneş ışığından yararlanılarak bir operasyonun yürütüldüğü düşünülemez. Taşınan yükü kişi başı 50 kg'a çıkarıp saate 10 birim yük boşalttığını düşündüğümüzde 1500 yükleme ve indirme çalışanı yeterli olacaktır. Ticaret sezonunda 8 saatlik vardiyalar ile çalışan 500 kişilik yükleme ve indirme ekipleri mantıklı bir sonuç olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak boşaltma sonrasında birçok gemi limanda kalıyordu. Bazıları gemiler yeni yükler bekliyor, diğerleri ise onarım yaptırıyor veya yeni bir yolculuk için erzak temin ediyorlardı. Ayrıca istikrarsız hava koşulları, bazı bürokratik zorlukların yanı sıra limanda kalış süresinin uzamasına da neden olabiliyordu. Antik bir papirüste geminin 30 Haziran'da vardığını, boşaltmanın 12 Temmuz'da bittiğini ancak 2 Ağustos'ta kaptanın hâlâ yola çıkma emrini beklediğini okuyabiliyoruz. Bu gibi koşullar bir limanın boyutunun ithal edilen malların hacminin gerektirdiğinden başka ihtiyaçlara göre tasarlanmasını gerekli kıldı. Açık deniz gemilerinin limanda kalma süresi ortalama 10 gün olarak kabul edilirse, sezon boyunca her bağlama/demirleme sahasına 20'ye kadar gemi alınabilecektir. Dönüştürüldüğünde bu, düşük tahminle 123-124 gemiye ve yüksek tahminle 213-214 gemiye tekabül ediyor.

Daha sonrasında yüklü mavnalar veya gemiler nehirden yukarıya, hayvan ya da insan gücüyle çekilerek Roma şehrine ulaştırılırdı. Bu nehrin akış yönüne ters şekilde yapılan yolculuk 30 kilometre (19 mil) sürmekteydi. Tahıl Roma'ya vardığında ihtiyaç duyulana kadar horrea adı verilen büyük depolarda depolanıyordu. M.S. 1. yüzyıldan itibaren çoğu horrea devlete aitti.³¹⁹ Bu depolarda tahılın bozulmasını başlatıcı koşullardan uzak tutulmasını sağlarken aynı zamanda tahılın piyasaya sürülmesi için kontrollü belirli merkezler görevini üstleniyordu.

³¹⁹ Erdkamp 2013, s. 274-275.

5.4 Hububat Taşımacılığında Kullanılan Gemiler

Roma İmparatorluğu'nun uçsuz bucaksız topraklarında tahılın taşınması büyük boyutlarda bir lojistik zorluk yaratmaktaydı. Denizde tahıl taşımacılığı özel sorunlar ortaya çıkarıyordu. Çimlenmeyi geciktirmek ve tahıl kurtları, böcekler, küf gibi zararlıların neden olduğu bozulmayı azaltmak için tahılın kuru tutulması gerekiyordu. Başlangıç limanından bitiş limanına kadar çuvallar içinde nakledilen tahıllar gemilerin ambarlarında gevşek bir şekilde taşınmaktaydı. Tahılların iyice emniyete alınmış ve kuru olması elzemdi. Dengesiz kargolar sert havalarda alabora olmaya yol açabilir ıslak tahıllar ise hızla filizlenebilir, sıvı temasıyla genleşen tahıllar ise yük dengesizliğinden kaynaklı bir gemiyi ikiye bile bölebilirdi.³²⁰ Bu koşullar neticesinde tahıl taşımacılığında kullanılan gemilerin diğer ticari deniz araçlarından farklı bir mühendislik anlayış ile üretilmeleri gerekmektedir.

Tahılın Roma'ya taşınması için yüzlerce hatta binlerce gemi varlığı gerekmektedir. Bunun üstesinden gelmek için Romalılar Roma İmparatorluk Dönemi'nde tahıl taşımacılığı için özel olarak tasarlanmış gelişmiş gemi filosuna güvendiler. Bazılarının kapasitesi 50.000 modii (350 ton) veya daha fazla kapasiteli olabildiği düşünülmektedir. Lucianus ve Elçilerin İşleri'nde çok daha büyük kapasiteli gemilerden bahsedilsede çoğu eski tahmin gibi bunlar da muhtemelen abartılı rakamlardır. Bu gemiler Roma şehrine ve imparatorluktaki diğer büyük şehir merkezlerine istikrarlı bir tahıl tedarikinin sağlanmasında çok önemli bir rol oynadı. Tahıl taşımak için kullanılan birincil gemiler "nave onerariae" olarak biliniyordu.³²¹ Bu gemiler büyük miktarlarda tahıl ve diğer temel ürünleri



Şekil 30: M.S. 1.- 3. yüzyıla ait bir Akdeniz yük gemisinin kabartması.

Kaynak: (Çevrimiçi)

<https://www.romanports.org/en/articles/human-interest/715-warehouse-of-the-world.html>

³²⁰ Rickman 1980, s. 261-264.

³²¹ Mary Brown, *Sailing the Seas: Ship Design and Navigation in Antiquity*. Yale University Press, New Haven, 2017, s. 56.

taşımak üzere özel olarak tasarlandı. Geniş depolama kapasitesine sahip sağlam bir yapıya sahiplerdi bu da onları Akdeniz'deki uzun ve çoğu zaman tehlikeli yolculuklar için ideal kılıyordu.³²² Naves onerariae'nin ayırt edici özelliklerinden biri de boyutlarıydı. Bu gemiler Roma filusunun en büyük gemileri arasındaydı ve bazıları 300 tona kadar tahıl taşıma kapasitesine sahipti.³²³ Böylesine geniş bir kargo kapasitesi Roma'nın sürekli artan nüfusunun muazzam taleplerini karşılamak için gerekliydi. Bu kapların tasarımı aynı zamanda stabilite ve dayanıklılığa da öncelik verdi. Romalı mühendisler dalgalı denizlerde alabora olma riskini en aza indirmek için ağırlık merkezi alçak olan gemiler geliştirdiler.³²⁴ Ek olarak gövdeleri sağlam malzemelerle güçlendirilerek deniz yolculuğunun aşınmasına ve yıpranmasına karşı dayanıklı hale getirildi. Bu tahıl gemileri tipik olarak yelken ve kürek kombinasyonu ile çalıştırılıyordu. Bu ikili tahrik sistemi daha fazla manevra kabiliyeti ve kontrol sağlayarak olumsuz hava koşullarında bile güvenli navigasyona olanak sağladı.³²⁵ Değerli kargoyu korumak ve nakliye sırasında bozulmayı önlemek çok önemliydi. Roma İmparatorluğu'nda tahıl taşımacılığının lojistik verimliliği dikkat çekiciydi. Naves onerariae büyük miktarlarda tahıl çuvalarıyla yüklü olarak Kuzey Afrika ve Mısır gibi tahıl üreten eyaletlerden ayrılacaktı. Bu gemiler yerleşik ticaret yollarını takip ediyor ve imparatorluk genelindeki liman ve depo ağından yararlanıyordu.³²⁶

Lucian M.S. 150'de Yunanistan'ın Pire limanına sığınan çok büyük bir tahıl gemisinden bahsetmektedir. Lucian Isis'in uzunluğunun 55 metre (180 ft) olduğunu ve bunun dörtte birinden fazla bir genişliğe sahip olduğunu yazıyor. Güverteden kargo ambarının dibine kadar 13 metre (43 ft) idi. Casson, Lucan'ın ölçümlerinin doğruluğunu kabul ederken geminin kargo kapasitesini 1200 ila 1300 ton tahıl olarak hesaplar.³²⁷ Rickman, Lucian'ın rakamlarını olası bir abartı olarak tanımlıyor; Hopkins, böyle bir geminin kötü hava koşullarında batmasının muhtemel olduğunu ağır tahıl yüklünün ise çoğu limanda güvenli bir demirleme yeri bulamayacak kadar büyük olmasının yol açıp mali kayıplara neden olacağını varsayımında bulunuyor. Bu tartışmaların hala

³²² Robert Davis, *Sails, Oars, and Navigation in the Roman World*. Princeton University Press, Princeton, 2006, s. 89.

³²³ Marcus Jones, *Maritime Logistics in the Roman World*. Oxford University Press, Oxford, 2011, s. 112.

³²⁴ John Smith, *Roman Shipping and Trade: Britain and the Rhine Provinces*. Routledge, London, 2008, s. 45.

³²⁵ Sarah White, *Naval Architecture and Shipbuilding in the Roman World*. Cambridge University Press, Cambridge, 2013, s. 78.

³²⁶ David Wilson, *The Grain Trade of the Roman Empire*. University of Texas Press, Texas, 2004, s. 101.

³²⁷ Casson 1950, s. 43, 51.

sürmesinin en önemli nedeni antik yazarlar tarafından tahıl gemileri için bildirilen boyutları doğrulayan arkeolojik bulgularların söz konusu olmamasıdır.³²⁸

Tahıl ticaretiyle uğraşan gemiler özel mülkiyettedir. Roma İmparatorluk hükümeti tahıl ticareti için gemi yapımını teşvik etmek amacıyla sübvansiyonlar ile vergi muafiyetleri sağladı ve gemi kazası riskinin yüksek olduğu kış da dahil olmak üzere tüm yıl boyunca tahıl teslim eden gemi sahiplerine bir tür sigorta sağlayarak nakliye riskini kendi üzerine aldı.³²⁹ İmparatorluğun ilk dönemlerinde özellikle Claudius döneminde gemi sahipleri ile tahıl ticareti giderek daha fazla İmparatorluk kontrolü altına girdi ve bizzat imparatorla özdeşleştirildi. Hatta Claudius döneminde tahıl ticareti için en az 10.000 modi'lik gemilerle sözleşme yapmak isteyen gemi sahiplerine vatandaşlık verilmesi ve ithalat, liman vergilerinden muafiyet de dahil olmak üzere bir dizi ayrıcalıklar verdi.³³⁰

Roma İmparatorluk Dönemi'nde tahıl taşımacılığında kullanılan gemiler büyük ve büyüyen bir imparatorluğun ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde tasarlanmış birer mühendislik harikasıdır. Roma'nın ve diğer büyük şehirlerin gıda güvenliğini sağlamadaki rolleri çok önemlidir. Tasarımları ve lojistik verimlilikleri Roma mühendisliğinin yaratıcılığını yansıtıyordu. Fakat hububat taşıyan gemileri aklımıza getirdiğimizde dönemin ticaret gemilerinden farklı bir görüntünün gözümüzün önüne gelmesini engellememiz gerekmektedir. Büyük ihtimalle modifiye edilmiş dönem ticaret gemileri bazı farklı protokoller ile ticaretlerine devam ediyorlardı.

³²⁸ Geoffrey Rickman, "Ports, Ships, and Power in the Roman World," *Memoirs of the American Academy in Rome, Supplementary Volumes*, Vol. 6 *The Maritime World of Ancient Rome*, 2008, s. 8-9.

³²⁹ Michael Charles, Neal Ryan, "The Roman Empire and the Grain Fleets: Contracting out Public Services in Antiquity", 2009, s. 9-12.

³³⁰ Garnsey 1988, s. 182, 204-213.

6. Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır Hububatının Roma'ya İhracatında İskenderiye'nin Rolü

Roma İmparatorluğu tarihinin yıllıklarında çeşitli tahılların ihracatında İskenderiye kadar önemli bir rol oynayan çok az şehir vardı. Roma İmparatorluk Dönemi boyunca İskenderiye Roma İmparatorluğu'nun uzak bölgelerine hayati gıda sağlayan geniş tahıl ihracatı ağında kritik bir bağlantı noktası olarak ortaya çıktı.³³¹ Bu hareketli liman kenti Mısır'ın verimli topraklarından imparatorluğun uzak vilayetlerine buğday, arpa ve diğer tahıllar gibi çeşitli tahılların akışını kolaylaştıran Akdeniz ve Nil'in kavşağında bulunuyordu.³³² Akdeniz ile bereketli Nil Deltası'nın kavşağında yer alan İskenderiye ve iyi bağlantılara sahip limanları Roma İmparatorluk Dönemi boyunca imparatorluğun ayakta kalmasını sağlamada çok önemli bir rol oynamıştır. İskenderiye limanı imparatorluk döneminde Roma İmparatorluğu'nu ayakta tutan karmaşık tahıl taşımacılığı sisteminde çok önemli bir rol oynadı.³³³ İskenderiye limanları Mısır'ın bereketli bölgelerinden ve ötesinden buğday, arpa ve diğer tahıllar da dahil olmak üzere çeşitli tahılların ihracatını kolaylaştırmak için stratejik olarak konumlandırılmıştı.³³⁴ Genellikle "imparatorluğun ekmek sepeti" olarak selamlanan Mısır tahıl üretiminde önemli bir konuma sahipti.³³⁵ Temel tahıl akışının başlıca kanallarından biri olan İskenderiye, imparatorluğun hareketli şehir merkezlerine tedarikin sağlandığı bir geçit görevi görüyordu. Nil'in yıllık su baskını bol hasat için gerekli olan verimli toprağı sağlayarak Mısır'ı imparatorluğun başlıca tarımsal bolluk kaynaklarından biri haline getirdi. Bu bölgede yetiştirilen tahıllar yalnızca Roma halkını beslemekle kalmayıp aynı zamanda lejyonları ve imparatorluk çapındaki şehir merkezlerini destekleyen temel mallar haline geldi. İskenderiye'nin Nil'in ağzındaki stratejik konumu ona Mısır'ın tarım merkezlerine benzersiz bir erişim sağladı. İskenderiye'nin Nil Nehri'nin ağzındaki stratejik konumu bir tahıl taşıma merkezi olarak öneminde kilit bir faktördü. Bu konum tahılın Mısır'ın verimli hinterlandından Roma ve diğer vilayetlere gitmekte olan bekleyen gemilere sorunsuz bir şekilde aktarılmasını kolaylaştırdı. İskenderiye'nin Nil'e yakınlığı tahılların tarlalardan limana verimli bir şekilde taşınmasını

³³¹ Garnsey 1988, s. 110.

³³² Keay 2012, s. 88.

³³³ Garnsey 1988, s. 55.

³³⁴ Keay 2012, s. 96.

³³⁵ Duncan-Jones 1994, s. 104.

sağlamıştır. Bu coğrafi avantaj İskenderiye'yi tahıl ihracatının toplanması, depolanması ve dağıtımını için bir odak noktası haline getirdi.³³⁶

Şehrin genişleyen liman sistemi özellikle de Büyük Liman imparatorluğun tahıl ambarlarının doldurulduğu bir geçit görevi görüyordu.³³⁷ Şehrin geniş limanı ve altyapısı rıhtımlarından geçen büyük miktarlardaki tahılı işlemek için optimize edildi. Mısır'ın hinterlandından gelen muazzam miktardaki tahılı barındırmak için geniş tahıl ambarları inşa edildi. Bu tahıl ambarları kıtlık zamanlarında bile tutarlı bir tahıl arzı sağladı ve imparatorluğun gıda arzındaki olası kesintilere karşı koruma sağladı.³³⁸ Bu limanlar tahılların toplanması, depolanması ile Roma'ya ve diğer vilayetlere gönderilmesi açısından hayati öneme sahipti. Bu limanlar imparatorluğun hakimiyetini güçlendiren şehir merkezlerini ve orduları ayakta tutuyordu.³³⁹ Gelen tahılı depolamak için İskenderiye'de muazzam tahıl ambarları inşa edildi. Bu sayede talep zamanlarında hububatın korunmasını ve kullanılabilirliğini sağladı. Tahıl ambarları aynı zamanda olası kıtlıklara karşı bir tampon görevi görerek kentsel nüfusa iase sağlanmasındaki aksaklıkları önledi.³⁴⁰ İskenderiye'den şehir merkezlerine ile askeri karakollara tahıl nakliyesini etkin bir şekilde denetleyen annona sistemi sosyal istikrarın ve siyasi kontrolün sürdürülmesinde çok önemli bir rol oynadı.³⁴¹ Ayrıca İskenderiye'nin denizcilik tesisleri Roma mallarının dış pazarlara ihraç edilmesinde hayati bir rol oynadı. Tahıl ithalatı ve diğer ihracatlar arasındaki bu karşılıklı ilişki, İskenderiye'nin hareketli bir ticaret merkezi statüsüne katkıda bulundu.³⁴² Bu ticareten elde edilen zenginlik İskenderiye'nin Roma İmparatorluğu içindeki önemini daha da sağlamlaştırdı.

Özellikle Mısır'ın bölgesinin tarımsal zenginliği Roma İmparatorluğu'nun tahıl ihracatına önemli ölçüde katkıda bulunmuştur.³⁴³ Nil'in yıllık taşkınları verimli toprağı besliyor imparatorluğun artan iştahını beslemek için İskenderiye limanlarından taşınan bol miktarda hasat sağlıyordu.³⁴⁴ Dönemin mimari harikası olan şehrin tahıl ambarları bu değerli tahılların güvenli bir şekilde depolanmasını sağlayarak etkili bir şekilde dağıtımını sağlıyordu.³⁴⁵ Roma İskenderiye'nin

³³⁶ Keay 2012, s. 90.

³³⁷ Keay 2006, s. 37.

³³⁸ Keay 2012, s. 74-92.

³³⁹ Garnsey 1988, s. 135.

³⁴⁰ Keay 2012, s. 79-80.

³⁴¹ Duncan-Jones 1994, s. 106.

³⁴² Keay 2012, s. 94-95.

³⁴³ Duncan-Jones 1994, s. 108.

³⁴⁴ Garnsey 1988, s. 140.

³⁴⁵ Keay 2012, s. 98.

tahıl nakliyesi ve tedarikindeki rolünün önemini her zaman göz önünde bulundurmıştır.³⁴⁶ İskenderiye limanları imparatorluk nüfusunun günlük ekmeğini almasını ve lejyonlarının iyi beslenmesini ile harekete hazır kalmasını sağlayan bu karmaşık sistemdeki önemli düğüm noktalarıydı.³⁴⁷ İskenderiye'nin Roma İmparatorluk tahıl taşımacılığındaki önemi bir lojistik merkez rolünün ötesine geçmiştir. Üstelik İskenderiye limanlarının sağladığı deniz ticaret yolları sadece tahıllarla sınırlı değildi. Bu limanlar imparatorluğun kasasını zenginleştiren ve ekonomik gücünü artıran mal alışverişini sağlayan canlı ticaret merkezleriydi.³⁴⁸ Tarımsal ihracatın ve ticari faaliyetlerin yakınsaması İskenderiye'nin statüsünü ile Roma İmparatorluğu'nun karmaşık dokusunda hayati bir merkez üssü olarak sağlamlaştırdı. İskenderiye üzerinden tahıl taşımacılığının yönetimi ve istikrarı imparatorluğun devasa nüfusunu sürdürmesini sağlarken toprak bütünlüğünün korunması yeteneğinin bir yansımasıydı. İskenderiye şehri Roma İmparatorluğu'nun tahıl taşıma sisteminde merkezi bir konuma sahipti. İmparatorluğun lojistik becerisinin ve stratejik yönetişiminin bir örneğiydi. Tahıl akışı için bir kanal olma rolü tamamı bu deniz geçidinin kolaylaştırdığı beslenmeye dayanan Roma eyaletleri ile şehir merkezlerinin birbirine bağlılığının altını çizdi. İskenderiye ve limanlarının Roma'nın Mısır bölgesinden çeşitli tahıllar ihraç etmedeki rolü imparatorluğun genişleyen topraklarını ve nüfusunu sürdürmedeki payını gözler önüne sermektedir.³⁴⁹ Bu limanlardan çıkan deniz ticaret yolları uzak bölgeleri birbirine bağlayarak imparatorluğun tarımsal bolluk ve ekonomik refahla beslenmesi ile günümüzdeki Roma İmparatorluğu algısını yaratmakta öncülük etti.

6.1. İskenderiye Limanlarından Gelen Hububatın Roma Piyasasındaki Konumu

İmparatorluk Dönemi'ndeki Roma tahıl pazarının girift mozağinde İskenderiye şehri geniş imparatorluğu ayakta tutan tahıl tedarikinde önemli bir oyuncu olarak ortaya çıktı. İskenderiye'nin katkılarına bağlı olan pazarın kesin yüzdesinin hesaplanması tarihsel kayıtların,

³⁴⁶ Garnsey 1988, s. 90.

³⁴⁷ Duncan-Jones 1994, s. 45.

³⁴⁸ Keay 2012, s. 64-85.

³⁴⁹ Mattingly 2011, s. 92.

ticaret yollarının ve lojistik verilerin karmaşık bir analizini gerektirir.³⁵⁰ Kesin rakamlar elimizden kaçsa da bilimsel içgörüler İskenderiye'nin stratejik konumu ve üretken limanlarından etkilenen Roma tahıl pazarının önemli payına ışık tutuyor. İskenderiye'nin stratejik olarak Akdeniz ve Nil'in kavşağında bulunan liman tesisleri onu tahıl ithalatı için bir kapı olarak konumlandırdı. Mısır'ın bereketli bölgelerinden gelen tahıllar İskenderiye limanlarından akarak yalnızca yerel nüfusu beslemekle kalmadı aynı zamanda imparatorluğa dağıtılan tahılın önemli bir bölümünü de oluşturdu.³⁵¹ Şehrin tahıl ambarları onun önemli bir tahıl tedarikçisi rolünün kanıtıydı.³⁵²

İskenderiye'nin Roma tahıl pazarındaki yüzde payını değerlendirmek için tarihçiler arkeolojik kanıtların, tarihsel hesapların ve ekonomik modellerin bir kombinasyonuna güveniyor.³⁵³ Doğrudan niceliksel rakamları tespit etmek zor olsa da İskenderiye limanlarından geçen önemli miktardaki tahıl önemli pazar etkisinin göstergesidir.³⁵⁴ İmparatorluğun tahıl ticaretinin önemli bir bölümünün İskenderiye'nin deniz bağlantılarına ve lojistik uzmanlığına bağlı olduğu yaygın olarak kabul ediliyor. Roma devletinin İskenderiye'nin rolünü tanıması tahılların imparatorluk çapında dağıtımını kolaylaştıran annona sisteminde açıkça görülmektedir. Kayıtlar kesin bir yüzde vermese de İskenderiye'nin başkent in askeri kampanyaların ve taşra merkezlerinin sürdürülmesindeki önemi onun hayati pazar varlığının altını çiziyor.³⁵⁵ İskenderiye limanlarından akan hareketli ticaret imparatorluğun gıda güvenliği ve ekonomik istikrarı üzerinde elle tutulur bir etkiye sahipti.³⁵⁶

İskenderiye'nin İmparatorluk Dönemi'nde Roma tahıl pazarındaki payının önemli olduğu inkâr edilemez.³⁵⁷ Şehrin limanları lojistik gücü ile stratejik konumu imparatorluğun canlılığını ve genişlemesini besleyen tahılların önemli bir kısmına katkıda bulundu.

³⁵⁰ Garnsey 1988, s. 78.

³⁵¹ Keay 2006, s. 101.

³⁵² Keay 2012, s. 75.

³⁵³ Duncan-Jones 1994, s. 69.

³⁵⁴ Keay 2012, s. 80.

³⁵⁵ Duncan-Jones 1994, s. 72-75.

³⁵⁶ Keay 2012, s. 80.

³⁵⁷ Mattingly 2011, s. 99.

7. Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır Hububatının Roma'ya İhracatında Karşılaşılan Zorluklar

Roma İmparatorluğu'nun uzak noktalarını birbirine bağlayan karmaşık ticaret ağında İmparatorluk Dönemi'nde Mısır tahılının Roma'ya ihracatı imparatorluğun kalabalık başkentini ve genişleyen topraklarını ayakta tutan hayati bir cankurtaran halatıydı. Bununla birlikte görünüşte sorunsuz olan bu değiş tokuş hem tedarik zincirinin hem de Roma devletinin dayanıklılığını test eden zorluklarla doluydu. Mısır'ı Roma'dan ayıran coğrafi genişlik en önemli zorluklardan birini oluşturuyordu.³⁵⁸ Tahılın Mısır'ın bereketli tarlalarından Roma'nın hareketli pazarlarına zorlu yolculuğu hava koşullarının, korsanlığın ve lojistik darboğazların değerli yükün zamanında teslim edilmesini engelleyebileceği hain deniz yollarında gezinmeyi içeriyordu.³⁵⁹ Akdeniz'in öngörülemeyen doğası potansiyel olarak başkentte kıtlığa ve huzursuzluğa yol açan sürekli bir tehdit oluşturuyordu.³⁶⁰

Dahası deniz taşımacılığına bağımlılık Roma Donanmasının bu hayati deniz yollarını güvence altına alma kapasitesinden kaynaklanan zafiyetleri ortaya çıkarmıştır.³⁶¹ Akdeniz'in uçsuz bucaksız olması, korsanların ve düşman güçlerin potansiyel olarak tahıl sevkiyatlarını kesintiye uğratarak ve arz kıtlığına neden olarak genişliğini istismar edebileceği anlamına geliyordu. Roma devleti bu zorluklara rağmen istikrarlı bir tahıl akışı sağlayarak bu ticaret yollarının korunmasına önemli kaynaklar ayırmak zorunda kaldı. Deniz taşımacılığının fiziksel tehlikelerinin ötesinde bürokratik engeller de ihracat sürecini karmaşık hale getirdi.³⁶² Güzergâh üzerindeki çeşitli limanlardaki düzenlemeler, tarifeler, gümrük denetimleri gecikmelere ve ek maliyetlere yol açarak tahıl ticaretinin verimliliğini engelleyebilir. Roma devletinin farklı bölgelerin çıkarlarını dengeleme ve tahıl arzı üzerinde kontrol sağlama ihtiyacı ihracat çabalarına karmaşıklık katmanları ekledi.³⁶³ Tahılın Roma'ya gelişi, dağıtım ve adil tedarikle ilgili bir dizi başka zorlukla karşılaştı.³⁶⁴ Kent sakinleri ve ordu da dahil olmak üzere nüfusun çeşitli kesimlerine tahıl tahsisini yönetmek,

³⁵⁸ Duncan-Jones 1994, s. 79.

³⁵⁹ Keay 2012, s. 83.

³⁶⁰ Garnsey 1988, s. 85.

³⁶¹ Keay 2012, s. 86.

³⁶² Garnsey 1988, s. 45-67.

³⁶³ Duncan-Jones 1994, s. 23-35.

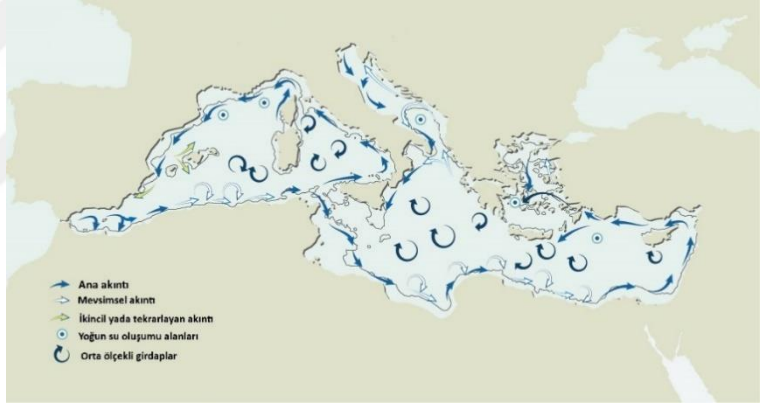
³⁶⁴ Erdkamp 2005, s. 78.

dikkatli planlama ve koordinasyon gerektiren karmaşık bir görevdi. Tedarik zincirindeki eksiklikler veya kesintiler kamuoyunda huzursuzluğa yol açabilir ve siyasi istikrarı baltalayabilir.³⁶⁵

Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır tahılının Roma'ya ihracatı coğrafya, lojistik, güvenlik ve yönetimin karmaşık etkileşimini vurgulayan bir dizi zorlukla işaretlendi.³⁶⁶ Roma devletinin bu zorluklarla başa çıkma yeteneği, istikrarın korunmasında ve imparatorluğun gıda arzının güvence altına alınmasında kritik bir rol oynadı.

7.1. Akıntılar

Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır'ın bereketli tarlalarını Roma'nın hareketli pazarlarına bağlayan deniz ticaret yolları hiç zorluklar çıkarmayan bir sistem değildi. Bu zorluklar arasında deniz akıntılarının etkisi önemli bir rol oynayarak Mısır tahıl ihracatıyla ilgili lojistiği ve riskleri şekillendirmiştir. Tahıl sevkiyatları için hayati bir kanal olan Akdeniz



Şekil 31: Akdeniz'deki hâkim akıntılar.

Kaynak: C. Millott and Taupier-Letage, I. (2005). Circulation in the Mediterranean Sea. Hdb Env Chem Vol.5, Part K, ss. 29-66

rüzgâr düzenleri, topografya ve coğrafya tarafından etkilenen karmaşık bir deniz akıntıları ağı ile karakterize edilir. Bu akıntıların karmaşık etkileşimi tahıl yüklü gemilerin ilerlemesini ya hızlandırabilir ya da yavaşlatıp engelleyerek hem verimlilik hem de güvenlik için zorluklar ortaya çıkarabilirdi. Modern zamanların gelişmiş seyir teknolojisinden yoksun olan eski gemiler Mısır'dan Roma'ya yolculuk ederken bu doğal güçlerin insafına kalmışlardı.

³⁶⁵ Duncan-Jones 1994, s. 42-54.

³⁶⁶ Mattingly 2011, s. 112.

Bu akıntıların en ünlüsü Akdeniz boyunca esen güçlü ve soğuk bir kuzeybatı rüzgârı olan "Mistral"dır. Mistral sadece gemilerin hızını ve yönünü etkilemekle kalmayıp aynı zamanda deniz yolculuğu risklerini de artırdı. Bu rüzgârla karşılaşan tahıl yüklü gemiler rotaları ile hızlarını korumada zorluklarla karşılaşabilir ve bu da potansiyel olarak tedarik zincirinde gecikmelere- aksamalara yol açabilirdi. Ek olarak deniz akıntıları amaçlanan rotalardan öngörülemeyen sapmalara yol açarak gemileri kayalık kıyı şeritleri, tehlikeli sığılıklar ve diğer deniz engelleri gibi tehlikelere maruz bırakabilirdi. Bu zorluklardan kaynaklanan gemi enkazı ve kargo kaybı potansiyeli hayati önem taşıyan malları uzun mesafeler boyunca taşımanın doğasında var olan risklerin altını çizdi.³⁶⁷ Roma devleti deniz akıntılarının etkisini fark etti ve bunların tahıl sevkiyatları üzerindeki etkilerini hafifletmeye çalıştı. Deniz yolları boyunca uzanan kıyı limanları olumsuz koşullarla karşılaşan gemiler için güvenli limanlar sağlamak üzere stratejik olarak konumlandırıldı. Güvenilir limanların kurulması gemilerin elverişsiz deniz akıntılarını beklemesine izin vererek olası gecikmeleri ve riskleri en aza indirdi.³⁶⁸

Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır tahılının Roma'ya ihracatı gerçekte Akdeniz'deki deniz akıntılarının yarattığı zorluklarla şekillendi. Bu doğal güçler ile eski denizcilik teknolojisi arasındaki etkileşim imparatorluğu tahıl ticareti yoluyla sürdürme lojistiğine bir karmaşıklık katmanı ekledi.

7.2. Rüzgârlar

Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır tahılının Roma'ya ihracatını kolaylaştıran eski deniz ticaret yolları yalnızca deniz akıntılarının kaprislerine tabi olmakla kalmıyor aynı zamanda Akdeniz'in hâkim rüzgârlarından da büyük ölçüde etkileniyordu. Rüzgâr modelleri ve tahıl yüklü gemiler arasındaki karmaşık dans bu önemli ticaretin lojistiğini, verimliliğini ve risklerini şekillendiren benzersiz bir dizi zorluk yarattı. Akdeniz'in rüzgâr modelleri, coğrafya, sıcaklık farklılıkları ve atmosferik basınç sistemleri dahil olmak üzere çeşitli faktörlerden etkilenir. Bu bağlamda en etkili rüzgârlardan biri gemilerin ilerlemesini engelleyebilecek veya

³⁶⁷ Casson 1995, s. 33-57.

³⁶⁸ Keay 2012, s. 96-108.

kolaylaştırabilecek güçlü ve istikrarlı bir kuzeybatı rüzgârı olan "Meltem" idi. Meltem Mısır'dan Roma'ya giden gemiler için elverişli koşullar sağlayabilirken aynı zamanda özellikle kendi kuvvetlerine karşı seyahat eden gemiler için de risk oluşturuyordu. Gemiler rüzgârın sunduğu dirence karşı ilerlemek için mücadele edebileceğinden hâkim rüzgârlara karşı yelken açmak yetenekli navigasyon ve dikkatli zamanlama gerektiriyordu. Bu zorluk özellikle Roma'nın artan nüfusunun taleplerini karşılamak için tutarlı ve verimli nakliye gerektiren değerli Mısır tahılı yükünü taşıyan kargo yüklü gemiler için belirgindi.³⁶⁹



Şekil 32: Akdeniz'deki hâkim rüzgârlar.

Kaynak: <https://www.mediterranean-yachting.com/winds.htm>

Roma devleti rüzgâr modellerinin etkisini fark etti ve tahıl ticaret yollarını buna göre optimize etmeye çalıştı. Akdeniz kıyı şeridindeki limanlar ve demirleme yerleri olumsuz rüzgâr koşullarında gemilere güvenli limanlar sağlamak için stratejik olarak kurulmuştur. Bu konumlar yalnızca doğa güçlerine karşı koruma sağlamakla kalmadı aynı zamanda gemilerin olumsuz rüzgâr modellerini beklemesine izin vererek gecikme ve kayıp risklerini azalttı.³⁷⁰ Dahası eski deniz seyrüseferinin nüanslarını anlayan yetenekli denizcilerin mevcudiyeti rüzgâr modellerinin ortaya çıkardığı zorlukların üstesinden gelmede çok önemliydi.³⁷¹ Bu denizciler Akdeniz'in karmaşık rüzgâr dinamiklerinden en iyi şekilde yararlanarak elverişli rüzgârları ve gelgitleri kendi avantajlarına kullanma konusunda çok bilgiliydiler.

Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır tahılının Roma'ya ihracatı hâkim deniz rüzgârlarının getirdiği zorluklardan önemli ölçüde etkilenmiştir. Bu rüzgârlar denizcilik teknolojisi ve stratejik planlama arasındaki etkileşim imparatorluğun gıda arzını sürdüren bu hayati ticaretin başarısını şekillendirdi.

³⁶⁹ Casson 1995, s. 149.

³⁷⁰ Keay 2012, s. 124-138.

³⁷¹ Casson 1995, s. 161.

7.3. Korsanlık

Akdeniz'deki korsanlık faaliyetlerinin uzun bir tarihi bulunmaktadır ve çağlar boyunca denizcilik endüstrisi üzerinde önemli bir etki sahibi olmuştur. Antik Akdeniz dünyasında korsanlık yaygın bir sorundu ve deniz yoluyla mal taşımacılığı için önemli bir tehdit oluştuyordu. Korsanlar genellikle gemilere saldırıp yağmaladıkları kargolarını çaldıkları hatta bazen mürettebatı ve yolcuları ele geçirdikleri için korsanlık, eski tüccarlar ile armatörler için büyük bir endişe kaynağıydı. Bu durum tüccarların deniz yoluyla mal taşımalarını zorlaştırır iken riskli bir hale sokmuş, bu da ticareti ve ekonomiyi zaman zaman olumsuz etkilemiştir. Eski Yunanlıların ve Romalıların gemilerini korsanlardan korumak için önlemler aldıklarına dair kanıtlar vardır. Örneğin Yunanistan'ın Korint şehrinde gemi sahipleri gemilerini korumak için özel güvenlik görevlileri tutarlardı.³⁷² Romalılar ayrıca deniz devriyeleri kurmak ve korsanlara katı cezalar uygulamak gibi korsanlıkla mücadele için adımlar attılar.³⁷³ Genel olarak korsanlığın eski tüccarlar için büyük bir endişe kaynağı olduğu ve Akdeniz'deki denizcilik endüstrisi üzerinde önemli bir etkisi olduğu görülüyor. Coğrafyanın korsanlığa imkân sağlayan yapısı nedeniyle korsanlık deniz ticaretini etkilemiş önemli bir faktördür. Eski Yunanlıların inanişına göre insanlar denize açılmaya başladığından beri korsanlık vardı;

Thukidydes'in deyişiyile;

“Çünkü en eski Hellenler ile gerek anakaranın kıyılarında yaşayan Barbarlar gerekse adalarda yerleşmiş halklar, gemileriyle birbirlerinin ülkelerine gidip gelmeye başlar başlamaz, korsanlıkta aldı yürüdü. Aralarında en güçlü ve becerikli olanları yönetimi ele alarak hem kendilerine kazanç hem de güçsüzlere yiyecek sağlıyorlardı.”³⁷⁴

Bu satırlar korsanlığın en eski dönemlerinde saygınlık gören bir meslek olduğunu, bu meslek mensuplarının şöhretli sayıldıklarını göstermektedir. Yunanlılar korsanlığı şerefsiz bir iş olarak görmüyordu. Kendi halkına dokunulmadığı sürece korsanlık olağan hatta onurlu bir iş kabul ediliyordu. Ayrıca mal alım satımıyla uğraşan bütün denizciler yeri geldiğinde korsanlık da

³⁷² E. H. Cline, "Maritime Trade in the Ancient Greek World", *Journal of Roman Archaeology*, 17, 2004, s. 65-78.

³⁷³ J.S. Morrison & J. F. Coates, "The Athenian Trireme: The History and Reconstruction of an Ancient Greek Warship". Cambridge University Press, 1986, s. 105-107.

³⁷⁴ Thukydides, *Peleponnesos Savaşı*, Hürriyet Yayınları, İstanbul, 1976, s. 75.

yaparlardı. Tarih boyunca ve özellikle ticaret yollarını kontrol eden güçlü bir donanma bulunmadığı zamanlarda Akdeniz bir korsan yuvasıydı. Girintili çıkıntılı yapısı ve sayısız adasıyla Ege'de korsanlık eskiden beri yaygındı ve Yunanistan kardeş kavgalarıyla her bölündüğünde akıncı gemiler adalarda harekete geçerdi.³⁷⁵ Başlangıçta küçük teknelerle denize açılıp gelip geçen ticaret gemilerini taciz eden ve korsanların sayıları giderek artmış, zamanla daha büyük gemiler kullanmaya ve 'Tiran' ya da 'Kral' olarak anılan liderlerin etrafında örgütlenmeye başlamışlardır. Bu liderlerin bazıları büyük ün kazanarak tarihte iz bırakacak kadar güçlenmiş ve çok geçmeden korsanlar Suriye ile Fenike sahillerindeki zengin kentleri ve Ege Denizi'nden geçen ticaret gemilerini yağmalamaya başlamıştır. Korsanlık antikçağ boyunca ekonomiyi, siyaseti derinden etkilemiştir. Bazı dönemlerde ticaret durma noktasına gelerek Roma imparatorluğu'nda ekonomik krize neden olmuştur. Ticaretin güvenli bir şekilde yürütülmesi için önemli bir engel oluşturmuş, bu durum güzergâhların seçiminde dikkate alınmıştır. Bununla beraber sürekli korsan saldırılarına uğraması yüzünden Knidos, Kolophon, Teos gibi bazı liman kentlerin sönmüşleşmesine neden olmuştur.

İhtişamı ve nüfuzuyla tanınan Roma İmparatorluğu Akdeniz'i kapsayan gelişen bir deniz ticaret ağına sahip olmasına rağmen korsanlıktan erken dönemlerdeki gibi nasibini almıştır. Deniz ticareti ağı imparatorluğun sürdürülmesinde ve zenginleştirilmesinde hayati bir rol oynamaktaydı. Ancak Roma İmparatorluk Dönemi'nde (M.Ö. 27 – M.S. 476) suları rahatsız eden deniz korsanlığı tehlikesine karşı sorunsuz değildi. Romalılar tarafından sıklıkla "Mare Nostrum" olarak adlandırılan Akdeniz deniz ticaretinin hareketli bir yoluydu.³⁷⁶ Bu geniş su alanı malların hareketini kolaylaştırarak imparatorluğun en uzak bölgelerini ve ötesini birbirine bağlayan bir kar makinesiydi. Bu makine aynı zamanda derinliklerinde gizlenen ve savunmasız ticari gemileri yağmalamaya hevesli korsanların da dikkatini çektiyordu.³⁷⁷

Roma İmparatorluk Dönemi'nde deniz korsanlığı organize korsan grupları tarafından gerçekleştirilen soygun, şiddet ve adam kaçırma eylemleriyle karakterize ediliyordu.³⁷⁸ Bu kötü niyetli denizciler genellikle Kilikya, Girit ve İlirya gibi Kuzey Afrika kıyılarındaki stratejik konumdaki üslerden faaliyet gösteriyorlardı.³⁷⁹ Korsanlığın Roma deniz ticareti üzerindeki etkisi

³⁷⁵ Kai Brodersen, *Asteriks ve Roma dünyası*, çev.: Noyan T., Kitap Yayınevi, İstanbul, 2003, s.103-104.

³⁷⁶ Lionel Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*. Princeton University Press, Princeton, 1995, s. 24.

³⁷⁷ Strabo, *Geography*, Loeb Classical Library, 1932, s. 167.

³⁷⁸ Brent D., Shaw, *Pirates in the Age of Sail*, W. W. Norton & Company, New York, 2019, s. 42.

³⁷⁹ Boris Rankov, *The Praetorian Guard*. Osprey Publishing, Botley, 1994, s. 78.

derindi. Korsan faaliyetler yerleşik ticaret yollarının bozulmasına yol açarak onları hain ve güvenilmez hale getirdi.³⁸⁰ Tüccarlar ile armatörler sürekli korsanlık tehdidiyle karşı karşıya kalıyor ve bu da onları belirli sulara girmekten alı koyuyordu.³⁸¹ Korsanlık yüzünden sınırlandırılan ticari rotalar Roma halkının geçinmesi için hayati öneme sahip olan tahıl, zeytinyağı ve şarap gibi mallar kıtlaştı ve pahalı hale gelmesine neden olmaktaydı.³⁸² Deniz korsanlığının ekonomik sonuçları korkunçtu. Deniz ticaretiyle ilgili artan riskler sigorta primlerinin artmasına neden oldu.³⁸³ Üstelik tüccarlar genellikle korunmak için daha büyük, ağır silahlı gemilere başvurmak zorunda kalıyordu ve bu da daha yüksek işletme maliyetlerine yol açıyordu.³⁸⁴ Bu harcamalar sonuçta artan emtia fiyatları şeklinde tüketicilere yansdı.³⁸⁵ Roma hükümeti korsanlık sorununun ciddiyetinin farkına varmasıyla bununla mücadele etmek için önlemler almaya başladı. Korsanlığa yatkın bölgelerde deniz devriyeleri yoğunlaştırılmasına ek deniz fenerlerinin inşalarının sayısı artırılarak tehlikeli kıyı şeritlerinin aydınlatılması sağlandı.³⁸⁶ Roma Donanması önemli ticaret yollarını korumakla görevlendirilirken devlet tarafından işletilen bir tahıl tedarik sistemi olan "Cura Annonae" temel malların istikrarlı bir şekilde tedarik edilmesini garantiledi.³⁸⁷

Deniz korsanlığının İmparatorluk Dönemi boyunca Roma deniz ticareti üzerinde geniş kapsamlı etkileri yatsınamaz. Korsanlık faaliyetleri ticaret yollarını aksatırken maliyetleri yukarı çekmiş ve imparatorluğun karşılaştığı ekonomik zorluklara ek yenilerini eklemiştir.³⁸⁸ Romalılar korsanlıklara mücadele için karşı önlemleri olsa da korsanlığın varlığı akdenizdeki güç boşlukları meydana geldikçe kendine yaşam alanı bulmaya devam etti.

³⁸⁰ James P. Delgado, *Encyclopedia of Underwater and Maritime Archaeology*, Yale University Press, New Haven, 1997, s. 112.

³⁸¹ John J. Wilkes, *The Illyrians*, Wiley, New Jersey, 1996, s. 121.

³⁸² Richard Duncan-Jones, *The Economy of the Roman Empire: Quantitative Studies*, Cambridge University Press, Cambridge, 1982, s. 88.

³⁸³ Simon Keay, *The Roman Empire: The Economy of the Roman Empire*, Routledge, London, 1986, s. 54.

³⁸⁴ Kevin Greene, *Technological Innovation and Economic Progress in the Ancient World*, Routledge, London, 2018, s. 76.

³⁸⁵ David J. Mattingly, *An Imperial Possession: Britain in the Roman Empire, 54 BC- AD 409*. Penguin UK, London, 2007, s. 163.

³⁸⁶ William Ledyard Rodgers, *Greek and Roman Naval Warfare: A Study of Strategy, Tactics, and Ship Design from Salamis (480 BC) to Actium (31 BC)*. Naval Institute Press, Maryland, 1937, s. 109.

³⁸⁷ Paul Erdkamp, *A Companion to the Roman Army*, John Wiley & Sons, New Jersey, 2007, s. 198.

³⁸⁸ Peter Garnsey, Richard Saller, *The Roman Empire: Economy, Society, and Culture*. University of California Press, California, 1987, s. 135

7.4. Ticaret Sezonları

Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır tahılının Roma'ya ihracatı yalnızca deniz akıntıları ve rüzgârlarla şekillenmiyor aynı zamanda sefer mevsimlerinde önemli ölçüde etkileniyordu. Bu mevsimsel değişimler tahılların imparatorluğun kalbine istikrarlı-güvenilir bir şekilde akmasını sağlamak için dikkatli planlama ve uyarlama gerektiren benzersiz bir dizi zorluk ortaya çıkardı. Tahıl sevkiyatlarının zamanlaması, mahsullerin ekilmesi ve hasat edilmesinin farklı mevsimsel kalıpları izlediği Mısır'daki tarımsal döngülerden büyük ölçüde etkilenmiştir. Buğday ile arpa gibi tahılların yetiştirilmesi, ekinlerin Roma'ya ihraç edilmek üzere zamanında olgunlaşmasını sağlamak için ekim, büyüme ve hasadın senkronizasyonunu gerektirdi.³⁸⁹ Bu tarımsal zaman çizelgelerine güvenmek ihracat için tahılların mevcudiyetini etkileyen bir ritim yarattı.

En önemli zorluklardan biri depolanan tahıl rezervlerinin tükenmesi ile yeni hasat edilmiş mahsullerin gelmesi arasındaki bir dönem olan "açlık açığı" ile adlandırılan zamandı. Genellikle ilkbaharın sonlarında veya yazın başlarında meydana gelen bu dönem tahıl kıtlıklarına yol açtı ve Romalı yetkililer üzerindeki rezervlerini yönetmesi ile istikrarlı bir arz sağlama zorunluluğu baskısını artırdı.³⁹⁰ Ayrıca tahıl sevkiyatlarının Roma takvimiyle senkronizasyonunu karmaşık hale getirerek ticaretin lojistik inceliklerini artırdı. Tahıl filosunun Roma'ya gelişide Tiber Nehri'nin seyrüsefer kabiliyetinin zamanlamasına bağlıydı. Tiber'in su seviyeside diğer nehirler gibi mevsimlere göre değişim göstermekteydi. Yaz aylarında düşük su seviyeleri kışın yağış ve kar erimesi nedeniyle yüksek seviyelere çıkıyordu. Bu durum tahıl yüklü gemilerin Tiber'de güvenli bir şekilde seyrüseferini etkileyerek, potansiyel olarak tahılların başkente tesliminde gecikmelere ve aksamalara neden oluyordu.³⁹¹ Roma devleti mevsimlerin ortaya çıkardığı zorlukları fark etti ve mevsimlerin tahıl ticareti üzerindeki etkilerini azaltmak için önlemler aldı. Tahıl ambarları ile depolar gibi saklama tesisleri sayesinde hasatlar arasındaki boşluğu kapatmak ve yıl boyunca istikrarlı bir arz sağlamak için tahıl rezervlerinin mevcut olmasını

³⁸⁹ Duncan-Jones 1994, s. 67-78.

³⁹⁰ Erdkamp 2005, s. 97-111.

³⁹¹ Keay 2012, s. 67-69.

amaçlanmıştır. Ek olarak annona sistemi tahıl sevkiyatlarının Roma takvimine uygun bir şekilde başkent ve eyaletlerinin ihtiyaçlarına yönelik koordine edilmesinde büyük rol oynadı.³⁹²

Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır tahılının Roma'ya ihracatı mevsimsel ekim, hasat ve denizcilik döngüleriyle karmaşık bir şekilde iç içe geçmişti. Bu mevsimlerin getirdiği zorluklar Roma devletinin başkentinin güvenilir bir gıda arzını garanti altına almak için dikkatli planlama ve stratejik yönetim uygulanmasını gerektiriyordu.

7.5. Hububatın Depolanması

Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır tahılının Roma'ya ihracatı yalnızca ulaşım ve lojistiğin karmaşıklıklarını değil aynı zamanda hasat edilen tahılların korunması gibi hayati bir görevi de içeren çok yönlü bir çabaydı. Tahılları etkili bir şekilde depolamak imparatorluğun kalbine istikrarlı-güvenilir bir gıda arzı sağlamak için ustalık, altyapı ve yönetim gerektiren kendi zorluklarını ortaya çıkardı. Mısır tahılını ihracat için depolamanın başlıca zorluklarından biri bozulmayı, kirlenmeyi ve kaybı önleme ihtiyacıydı.³⁹³ Tahıllar kalitelerini ve yenilebilirliklerini tehlikeye atabilecek nem, haşereler, küf ve sıcaklık dalgalanmaları gibi çeşitli faktörlere karşı hassastı. Mısır'dan Roma'ya genellikle haftalarca süren uzun yolculuk tahılların besin değerlerini koruyacak ve bozulmayı önleyecek şekilde depolanması gerektiği anlamına geliyordu. Tahıl ambarları bu zorlukların ele alınmasında kritik bileşenler olarak ortaya çıktı. Bu depolama tesisleri önemli limanlar ve ticaret yollarıyla birlikte hem Mısır'da hem de Roma'da stratejik olarak konumlandırılmıştı. Tasarımları nem birikimini önlemek için uygun havalandırma sistemleri ve yükseltilmiş zeminler dahil olmak üzere, olumsuz çevre koşullarının etkisini azaltan özellikler içeriyordu.³⁹⁴ Ek olarak çeşitli kapatma yöntemlerinin ve haşere kontrol önlemlerinin kullanılması depolanan tahılların bozulmaya karşı korunmasına yardımcı oldu. Roma devleti ayrıca depolanan tahılların kalitesini güvence altına almak için düzenlemeler ve gözetim uygulamıştır. Tahıllar gemilere yüklenmeden önce potansiyel sorunları belirlemek ve ele almak için denetimler ve kalite

³⁹² Erdkamp 2005, s. 112.

³⁹³ Duncan-Jones 1994, s. 23.

³⁹⁴ Erdkamp 2005, s. 212-235.

değerlendirmeleri yapıldı.³⁹⁵ Bu proaktif yaklaşım nakliye sırasında bozulma ve kontaminasyonla ilişkili riskleri azaltmayı amaçlıyordu. Ayrıca depolama ve dağıtımın senkronizasyonu eksiklikleri veya fazlalıkları önlemek için çok önemliydi. Depolanan tahıl arzını Roma nüfusunun ve taşranın talepleriyle dengelemek titiz bir planlama ile koordinasyon gerektiriyordu.³⁹⁶

Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır tahılının Roma'ya ihracatı etkili depolama ve koruma zorluklarıyla desteklendi. Depolama tesislerinin inşası, kalite kontrol önlemlerinin uygulanması ile dağıtımın koordinasyonu Roma'ya gelen tahılların yüksek kalitede ve tüketime uygun kalmasını sağlamada çok önemli roller oynadı.

7.6. Bu Zorlukları Azaltmak İçin Alınan Önlemler

Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır tahılının Roma'ya ihracatı ters rüzgâr düzenleri, hain deniz akıntıları, depolama riskleri ve daha fazlası dahil olmak üzere çok sayıda zorluğun ustaca ele alınmasını gerektiren sofistike bir girişimdi. Roma devleti stratejik önlemler, altyapı geliştirme ve düzenleyici gözetimin bir kombinasyonu sayesinde bu karmaşıklıkların üstesinden gelmeyi başardı. Bu sayede imparatorluğun kalbine istikrarlı ve güvenilir bir tahıl tedariki sağlandı. Roma devleti kötü şöhretli "Meltem" gibi rüzgâr rejimlerine ve bunların deniz taşımacılığı üzerindeki etkisinin farkındaydı. Bu rüzgârların ortaya çıkardığı riskleri ve zorlukları azaltmak için gemiler dönem için gelişmiş seyir teknolojisi ile donatıldı. Kare teçhizatlı yelkenler gemilerin rüzgâra karşı tramola yapmasına izin vererek hâkim rüzgârlara karşı seyrederken bile rotalarını korumalarını sağladı.³⁹⁷ Stratejik olarak konumlandırılmış kıyı limanlarının ile demirleme yerlerinin kurulması olumsuz koşullarla karşılaşan gemiler için güvenli limanlar sağladı. Bu yerler elverişsiz rüzgâr modellerinin olduğu zamanlarda sığınak sağlayarak gemilerin olumsuz koşulları beklemesine ve gecikmeleri en aza indirmesine olanak tanıdı. Ek olarak Roma Donanması'nın önemli deniz yollarını güvence altına alma ve korsanlığa karşı koruma çabaları daha sorunsuz tahıl taşımacılığına katkıda bulundu.³⁹⁸

³⁹⁵ Duncan-Jones 1994, s. 45-67.

³⁹⁶ Erdkamp 2005, s. 257-258.

³⁹⁷ Casson 1995, s. 56-78.

³⁹⁸ Keay 2012, s. 132.

Tahıl ambarları ile antrepolarıda dahil olmak üzere depolama tesisleri Roma'ya gönderilen Mısır tahılının kalitesini ve miktarını korumada hayati bileşenlerdi. Bu tesisler bozulma ve kirlenmeyi önlemek için havalandırma sistemleri ile nem kontrol mekanizmalarıyla donatıldı. Depolanan tahılları tehlikeye atabilecek istilalara karşı korunmak için haşere kontrol önlemleri kullanıldı. Depolanan tahılların kalitesini sağlamak için düzenlemeler ve denetimler uygulandı. Tahıllar gemilere yüklenmeden önce nakliye sırasında kirlenme riskini en aza indirmek için titiz kalite değerlendirmeleri yapıldı.³⁹⁹

Roma devleti tahıl taşımacılığıyla ilgili lojistik zorlukların üstesinden gelmek için çok yönlü bir yaklaşım kullandı. Karmaşık bir yönetmelikler ve idari mekanizmalar ağı olan annona sistemi imparatorluk genelinde tahıl sevkiyatı, dağıtımı ve tedarikinin koordinasyonunu kolaylaştırdı. Bu sistemin titiz yönetimi tahıl arzının Roma nüfusu ve taşranın talepleriyle dengelenmesine yardımcı oldu. Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır tahılının Roma'ya ihracatı stratejik önlemler ve dikkatli planlama ile ele alınan bir dizi zorlukla işaretlendi.⁴⁰⁰ Roma devletinin teknolojik yenilik, altyapı geliştirme ve düzenleyici denetime yaptığı yatırım imparatorluğu ayakta tutan tahıl arzının istikrarı ile güvenilirliğini sağlamada çok önemli bir rol oynadı.

³⁹⁹ Duncan-Jones 1994, s. 45.

⁴⁰⁰ Erdkamp 2005, s. 155-178.

8. Ekonomik ve Politik Etkiler

Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır tahılının Roma'ya ihracatı yalnızca ekonomik bir işlem değildi. İmparatorluğun dinamiklerini şekillendiren karmaşık bir güç, siyaset ve ticaret etkileşimiydi. Tahıl ticareti yalnızca arz ile talebin ötesine geçen, Roma dünyasını ayakta tutan karmaşık ilişkiler ağını aydınlatan bir dizi ekonomik ve politik faktörden etkilendi. Mısır'ın verimli toprakları imparatorluğun ekmek sepetiydi ve Roma'nın hızla artan nüfusunun geçimi için hayati önem taşıyan bol miktarda tahıl üretiyordu.⁴⁰¹ Temel gıda kaynağı olarak Mısır tahılına olan bu bağımlılık onun stratejik öneminin gözler önüne sererken Mısır'ı Roma'nın gıda güvenliğinin mihenk taşı olarak konumlandırdı.

Arz ve talep arasındaki karmaşık ilişki Roma devletinin tahıl piyasasına müdahalesiyle daha da karmaşık hale geldi. Arzı yönetmek ve kıtlığı önlemek için emperyal yetkililer ile yerel yöneticiler arasında dikkatli bir koordinasyon gerektiriyordu. Devlet üreticilerin, tüccarların ve tüketicilerin davranışlarını etkileyen bir uygulama olarak kitlelerin satın alınabilirliğini sağlamak için genellikle tahıl fiyatlarını sübvansetti. Bu müdahalenin Mısır'ın tahıl üretimi ve ihracatı üzerinde dalgalanma etkilerine neden oldu.⁴⁰²

Mısır tahılının Roma'ya ihracatı yalnızca ekonomik bir çaba değildi. Bu ihracat aynı zamanda derin siyasi sonuçları da ortaya çıkardı. Mısır'ın tahıl üretimi ve ticareti üzerindeki kontrol, Roma imparatorlarının otoritelerini-meşruiyetlerini pekiştirerek hayati kaynaklar ile nüfus üzerinde kontrol uygulamalarını sağladı.⁴⁰³ Karmaşık bir düzenleme-dağıtım ağı olan annona sistemi Roma ile vilayetlerinin sağlanması yoluyla emperyal gücün sağlamlaştırılmasında çok önemli bir rol oynadı.⁴⁰⁴ Tahıl ticaretinin siyasi etkisi imparatorluğun sınırlarını aşarak dış ilişkileri ve diplomasiyi şekillendirdi. Mısır'ın imparatorluğun tahıl ambarı olarak oynadığı rol ona imparatorluk hiyerarşisinde benzersiz bir konum sağlarken Mısır'ın seçkinleri genellikle

⁴⁰¹ Duncan-Jones 1994, s. 67.

⁴⁰² Erdkamp 2005, s. 199-222.

⁴⁰³ Garnsey 1988, s. 34.

⁴⁰⁴ Erdkamp 2005, s. 265.

imparatorluk idaresi ve siyasetiyle uğraştı.⁴⁰⁵ Mısır'ın tahıl ihracatı ile Roma'nın siyasi istikrarı arasındaki simbiyotik ilişki, ekonomik ve siyasi güçlerin birbirine bağılılığının altını daha da çizdi.

Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır tahılının Roma'ya ihracatı, ekonomik ve politik etkilerin birleştiği bir bağlantı noktasıydı. Mısır'ın tahılının Roma'nın nüfusunu beslemedeki hayati rolü devletin piyasaya müdahalesi ve bunun emperyal güç dinamikleri üzerindeki etkisiyle birleştiğinde, imparatorluğu ayakta tutan karmaşık ilişkiler ağının incelikli bir resmini çizmektedir.

8.1. Mısır ve Roma Arasındaki Tahıl Ticaretinin Ekonomik Boyutu

Mısır tahılının Roma parası ile takası Roma İmparatorluk Çağı'nı besleyen çok önemli bir ekonomik motordur. Mısır'ın verimli toprakları ve temel gıda maddesi olarak tahılın stratejik önemi ile desteklenen bu ticaret imparatorluk içinde kaynak-güç akışını yönlendiren çok yönlü ekonomik boyutun bir örneğini oluşturuyordu.

Mısır'ın özellikle tahıl ekimindeki tarımsal başarısı onu imparatorluğun tahıl ambarı haline getirdi. Nil'in yıllık su baskını buğday ve arpa dahil olmak üzere çeşitli tahılların yetiştirilmesine izin veren verimli topraklar yarattı.⁴⁰⁶ Tahıl bolluğu yalnızca Mısır'ın kendi nüfusunu beslemekle kalmadı aynı zamanda Roma'ya sınırlarının büyümesi ve istikrarı için gerekli olan gıdayı sağladı. Tahıl ticareti Mısır'ın Roma ile ekonomik ilişkisinin bel kemiğini oluşturuyordu. İmparatorluğun Mısır tahılına olan talebi Mısır'ın tarım sektörünü tahıl ekimine öncelik vermeye motive eden önemli bir pazar yarattı.⁴⁰⁷ Tahıl üretimine olan bu odaklanma Mısır'ın ekonomik servetini destekledi ve imparatorluk sermayesinin hayati bir tedarikçisi olarak rolünü şekillendirdi.

Roma ekonomisi girift bir şekilde tahıl ticaretine bağlıydı ve tahıl imparatorluğun temel para birimi olarak hizmet ediyordu.⁴⁰⁸ Tahıl fiyatlarını istikrara kavuşturma ve kitleler için karşılanabilirlik sağlama politikaları da dahil olmak üzere devletin piyasaya müdahalesi, ekonomik

⁴⁰⁵ Garnsey 1988, s. 56-78.

⁴⁰⁶ Duncan-Jones 1994, s. 87.

⁴⁰⁷ Erdkamp 2005, s. 288-309.

⁴⁰⁸ Duncan-Jones 1994, s. 134.

kaygılar ile siyasi yönetim arasındaki etkileşimi gözler önüne serdi.⁴⁰⁹ Roma uygun fiyatlı tahıl akışını sürdürmek için buna güvendiğinden bu müdahale Mısır'ın tahıl arzının önemini daha da artırdı. Tahılın madeni parayla mübadelesi Roma'nın mali dinamiklerinin ayrılmaz bir parçasını oluşturuyordu. İmparatorluk genelinde toplanan vergiler ve haraçlar genellikle tahıl olarak ödeniyordu ve tahıl daha sonra ba kent n nüfusunu ve imparatorluk yönetimini desteklemek için Roma'ya yönlendiriliyordu.⁴¹⁰ Mısır'ın üretimi ile Roma'nın tüketimi arasındaki girift ekonomik dans tahıl ticaretinin yalnızca imparatorluğ  beslemede değıl aynı zamanda operasyonlarını finanse etmede de nasıl bir rol oynadığını gösterdi.

Roma İmparatorluk Dönemi boyunca Mısır-Roma tahıl ticaretinin ekonomik boyutu Mısır'ın tarımsal hünerini Roma'nın geçim ve kaynak açlığıyla birbirine bağlayan kritik bir g  t . Bu ticaretin girift ekonomik koreografisi yalnızca imparatorluğ n nüfusunu sürdürmekle kalmadı aynı zamanda ekonomik ve mali istikrarının dokusunu da  killendirdi.

8.2. Mısır ve Roma Arasındaki Siyasi İlişkilerin  killenmesinde Tahıl Ta ımacılığının Rolü

Roma İmparatorluk Dönemi'nde Mısır tahılının Roma'ya taşınması yalnızca bir ticaret işlemi olma rolünün ötesine geçti. Mısır ve Roma arasındaki siyasi ilişkilerin sadece sürdürüldüğü değıl  oğ  zaman yeniden  killendirildiğı bir kanal görevi gördü. Tahıl taşımacılığı ile siyasi dinamikler arasındaki karmaşık etkileşim bu hayati malın imparatorluk içindeki g   dinamiklerini etkileyen diplomatik bir araç olarak nasıl hareket ettiğine ışık tutuyor.

Mısır tahılının Roma'ya ihracı tamamen ekonomik bir çabadan çok uzaktı.⁴¹¹ Mısır'ın imparatorluğ n tahıl ambarı statüsü ona hatırı sayılır bir nüfuz sağladı ve seçkinlerine imparatorluk idaresi ile siyasetinde bir rol verdi.⁴¹² Mısır seçkinlerinin Roma'ya tahıl ikmalini denetleyen annona sistemine dahil olmaları onların imparatorluk ba kentiyle siyasi bağlar geliştirmelerine olanak sağladı. Bu bağlantı onlara çıkarlarını savunmak ve her iki bölgeyi de etkileyen kararları

⁴⁰⁹ Erdkamp 2005, s. 331.

⁴¹⁰ Duncan-Jones 1994, s. 178.

⁴¹¹ Erdkamp 2005, s. 376.

⁴¹² Garnsey 1988, s. 89.

şekillendirmek için bir platform sağladı. Ayrıca Mısır'dan Roma'ya sürekli tahıl tedarığı Mısır'ın imparatorluğun kalbinin sadık bir tedarikçisi olarak rolünü pekiştirdi.⁴¹³ Bu güvenilirlik her iki taraf da istikrarlı bir arzı sürdürmekten elde edilen karşılıklı faydaların farkında olduğundan tahıl ticaretini bir siyasi kaldıraç aracına dönüştürdü. Bu arzın güvencesi bir iş birliği ile karşılıklı bağımlılık duygusunun gelişmesine yardımcı oldu ve böylece daha geniş siyasi manzarayı etkiledi.

Tahıl nakliyesinin Mısır ve Roma arasındaki diplomatik ilişkiler üzerinde de etkileri oldu.⁴¹⁴ Tahıl arzındaki gecikmeler, aksamalar veya değişiklikler ilişkileri gerginleştirme ve diplomatik müzakereleri tetikleme potansiyeline sahipti. Annona sistemi koordinasyon ve gözetim mekanizmalarıyla Mısır ile Roma makamları arasında siyasi etkileşimler-tartışmalar için bir platform sağladı.⁴¹⁵ Bu etkileşimler ticaret lojistiğinin ötesine geçerek genellikle karşılıklı ilgi ve endişe konularına değindi. Kıtık veya tahıl kıtlığı gibi kriz zamanlarında tahıl ticaretinin diplomatik boyutu daha da belirginleşir. Roma'nın Mısır'dan güvenilir bir tahıl tedarığı sağlama yeteneği topraklarını yönetme ve vatandaşlarının refahını koruma yeteneğinin bir yansıması haline geldi.⁴¹⁶ Bu Roma'ya Mısır ile dostane ilişkileri sürdürmesi ve imparatorluğun tahıl ambarı rolünü sürdürmesi için baskı yaptı.

Mısır tahılının Roma'ya taşınması ekonomik önemi ile sınırlı değildi; Roma İmparatorluk Dönemi'nde iki bölge arasındaki siyasi ilişkilerin şekillenmesinde çok önemli bir rol oynamıştır.⁴¹⁷ Tahıl ticareti siyasi bağlantıların kurulduğu ittifakların sürdürüldüğü ve karşılıklı çıkarların güvence altına alındığı bir araç haline geldi. Bu karmaşık etkileşim geniş Roma İmparatorluğu'ndaki diplomasinin ve gücün çok yönlü doğasını vurguladı.

⁴¹³ Erdkamp 2005, s. 420.

⁴¹⁴ Garnsey 1988, s. 134.

⁴¹⁵ Erdkamp 2005, s. 465.

⁴¹⁶ Garnsey 1988, s. 45-67.

⁴¹⁷ Erdkamp 2005, s. 112.

9. SONUÇ

Hububat insanlık tarihinin en başından beri önemli bir kalori ve besin kaynağı olmuştur. Günümüzde bile insanlığın kalori ihtiyacının %70'ini bu besin karşılamaktadır. Antik medeniyetler nehir kenarı yerleşimleri kurarak hem ulaşım ihtiyaçlarını karşıladıkları gibi hemde taşkın ovaları sayesinde verimli topraklarda tarım yapma şansına sahip olmuşlardı. Sulama sistemlerinin günümüzdeki kadar yaygın olmadığı dönemlerde nehir demek tarım demekti. Antik dönemde özdeşleşen bu iki kelinin en iyi tezahürünü ise Nil Nehri oluşturmaktaydı. Uçsuz bucaksız havzası ve tarıma elverişli taşkın karakteriyle 'tahıl ambarı' ismini alan bu nehir, Antik Mısır uygarlıklarından Roma'ya kadar birçok toplumun büyük ölçüde ihtiyaç duyduğu besin açlığını doyurmuştur. Tarım antik dönemlerde genellikle nehirlerin taşkın havzalarında yapıldı. Bunun en önemli nedeni taşkınlar sayesinde alüvyonlarla birlikte gübrelenen toprağın verim açısından stabil bir çizgi izlemesiydi. Gübrelenmeyen tarım arazilerinde rekolte her hasatta neredeyse yarıya kadar düşüş göstermekteydi. Suni ya da doğal gübrelemenin bu kadar gelişmediği antik dönemlerde ise nehir taşkınları ile elde edilen gübreleme elzem bir durum oluşturmaktaydı. Bitkiler evrimleri gereği karbondioksit ve azot gibi elementlere ihtiyaç duymaktadır. İki element soluduğumuz havada bulunmakla birlikte (%78 Azot, %21 Oksijen, %1 diğer gazlar) sadece karbon bitkiler tarafından atmosfer aracılığıyla alınabilmektedir. Azotun toprak yoluyla alınması zorunluluğu taşkın yapan nehir havzalarını tarım açısından önemli bir noktaya koymaktaydı. Birçok nehir sisteminde tarımla karşılaşmakta hiçbirisi Nil Nehri gibi küresel bir tahıl talebini karşılayacak boyutta değildir. Lakin Nil'in bu tahıl üretimi kapasitesi Roma İmparatorluğu'nun Mısır'ı fetihine kadar Akdeniz pazarında vazgeçilmez bir güç kaynağı olarak görülmemiştir. Bu durum için birkaç farklı unsurun bir araya gelmesini beklememiz gerekmektedir. Erken dönemlerde Mısır bölgesi Hindistan, Çin, Arabistan, Güney Afrika ve Kızıl deniz bölgelerinden gelen egzotik ürünlerin Akdeniz pazarına açılan kapısıydı. Bu egzotik mal ticaretinden zenginleşen bölge için tahıl üretimi bölgesel tüketim kaygıları üzerine geçememiştir. Tahıl pazarı için serbest bir piyasa olmaması komşu devletler harici Mısır bölgesi tahılının tüm Akdenize yayılmasını engellemekteydi. İskender'in fetihleriyle birlikte ortaya çıkan Akdeniz genelindeki kâr amacı güden ticaret çılgınlığı Mısır bölgesi hububatının Akdeniz'e yayılmasını sağlamak için önemli koşullardan bir başkasını sağlamaktaydı. Buna mukabil egzotik malların daha rahat bir şekilde akdeniz pazarına ulaşmasını

sağlamak için kurulan İskenderiye önemli bir konum haline gelmişti. Nil'in sığ kanopik kollarından Akdeniz pazarına ulaşmak zor iken Akdeniz ve Mariotis Gölü arasına kurulan İskenderiye şehiri ile bu yol daha stabil ve kesintisiz bir hal almıştı. Nil nehrinden Mariotis Gölü'ne açılan kanal sayesinde İskenderiye şehrini ulaşan gemiler Akdeniz pazarına kolaylıkla ulaşabilmekteydi. Paros adasına yapılan bir fener sahildeki resiflerden denizcileri korurken Heptastadion ile şehire bağlanan bu ada şehre doğusunda ve batısında olmak üzerine iki adet liman kazandırmaktaydı. Buda rüzgâr şartları ne olursa olsun gemilerin denize açılma şansını arttıran bir durum ortaya çıkarmaktaydı. Tarım için elverişli bir nehir olan Nil, İskender tarafından yaratılan Akdeniz'deki serbest piyasa ekonomisine ek, Nil'e kolay ve kesintisiz ulaşımı sağlayan İskenderiye şehri ile taçlanmıştı. Fakat bölgenin Akdeniz için önemli bir tahıl üreticisi olması için Roma imparatorluğunun Mısır'ı fethine kadar beklemek zorundaydık. Tahıl açlığına ek bu tahılı Akdeniz'deki insanlara ulaştırabilecek idari sistem ve mühendislik becerisi ile Roma Nil'i en verimli kullanan toplum olmuştur. Akdeniz besin açısından belli bir nüfus seviyesini kaldırabilecek güçte iken İskender'in oluşturduğu mantık ile erken dönemlerin aksine bir bütün haline gelmiştir. Bu artan nüfus, savaşların ve kıtlıkların etkisiyle büyük şehirlere göçleri tetiklemiştir. Bu nedenledir ki büyük nüfusların kalori ihtiyaçlarının karşılanması için hububat önemli bir unsur olmuştur. Genel anlamda Roma beslenme düzeninde günlük kalori hububatlar, bakliyatlar, küçük protein kaynakları, zeytinyağı ve şarap gibi besinlerle karşılanırken av hayvanı ve et Galia fetihlerine kadar lüks olarak kalmıştır. Galia fethinden sonra bile Roma mutfağındaki et kullanımı hiçbir zaman hububatın yerini alamamıştır. Bu hububat ihtiyacının Mısır bölgesinden karşılanması ve devlet tarafından şehirlere süspanseli bir şekilde verilmesi ile taşradan köye nüfus akışının sayısında artış oluşmuştur. Bu tahıl yardımları ile Roma diyince aklımıza gelen bir milyonluk nüfuslu şehir kavramını oluşturmuştur. Bu inanılmaz boyutlardaki tahıl talebini karşılamak için idari açıdan neredeyse kusursuz bir kurumun varlığını gerektirmekteydi. Cure Annoe ilk başlarda süsbaniyonlu tahıl ile besin ihtiyaçlarının karşılayarak karışıklıkları önlemeyi amaçlasa da daha sonraki dönemlerde İmparatorluğun vazgeçilmez bir yardım ve siyasi güç gösterisi kuruluşu haline almıştır. Hububatın Mısır'dan ithalatını, depolanmasını ve dağıtılmasını planlayıp yürüten Cure Annona zamanla siyasi güç peşindeki idareci ve senatörlerin hedefi haline gelmiştir. Hububatın bu kadar elzem olduğu bir dönemde tahıl yardımlarını kontrol etmek Senato'daki ve İmparatorluk'daki güç dengelerini değiştirebileceği gibi diktatörlük yolunda önemli bir koz olarak karşımıza çıkmaktadır. Zaman zaman bu süspansiyonlu tahıl yardımlarının İmparatorluğa zarar verdiğini düşünen imparatorlar

çıkarsa da hububat arzı, bu yardımlarla hayatını geçindiren insanlar ve süsbansiyonlu tahıl sayesinde konumunu güçlendiren kişiler yüzünden İmparatorluğun sonuna kadar süre gelmiştir.

Aslında hubuatın Roma şehrine yolcuğu Nil'de hasat edilen tahıllarla başlamaktaydı. Hasat edilen hububat hemen Nil kenarındaki çekek yerlerinde mavnalara yüklenerek İskenderiye'ye olan yolculuğuna başlıyordu. İskenderiye limanlarında kalitesi kontrol edilen tahıl silolarda nakliye zamanını beklemekteydi. Belli dönemlerde hasat yapılan hububat çimlenmeyi ve küflenmeyi engellemek için büyük silolarda nemden uzak bir şekilde kuru halde tutulmaktaydı. Aynı prosedür nakliye için gemilere yüklenen tahıllar için de geçerliydi. Bu nedenlerle hububat taşınan gemilerde ticaret gemilerinden belli farklılıklar bulunmalıydı. Genel olarak kuru yük gemilerinde tahılların üstü örtülü bir şekilde ticareti fikri genel anlamda kabul görse de yük stabilitesi kaygıları nedenleriyle çuvallarda ve gövde altındaki depolama alanlarında konumlandırıldığı gerçeği kaçınılmazdır. En tekin ve kış rüzgârının alındığı dönemlerde bile İskenderiye-Roma yolculuğunun 2 haftadan fazla olduğu düşünüldüğünde bu süre üstü açık dökme yük gemilerinde bile çimlenme için yeterli bir süreye tekabül etmekteydi. Yükün korunması kaygılarından sonra akıntılar, rüzgârlar ve korsanlardan kurtulan gemiler kendilerini Roma limanlarında buluyordu. Burada ürünleri bir başka siloya boşaltılırken buradan ürünler nehirlerle yardımı ile iç bölgelere ve Roma'ya ulaştırılıyordu. Nehir bulunmayan bölgelerde bu ulaşım boğa arabalarıyla gerçekleşmekteydi. Kara taşımacılığının maliyeti nedeniyle deniz ulaşımı son ana kadar kullanılmaya devam ediliyordu. Dört öküzün çektiği dört tekerlekli arabaların kullanıldığı karayolu taşımacılığı yavaş ve maliyetliydi. Her araba 350 kilogramdan (770 lb) 500 kilograma (1.100 lb) kadar tahıl taşıyabiliyordu. Bu ana kadar bakıldığında Nil'den Roma'ya kadar olan tahıl taşımacılığında önemli bir kara taşımacılığı bulunmamaktaydı. Bu da tahılın fiyatını çok ucuz bir fiyatta tutarken İtalya içinde tahıl tarımını gereksiz ve pahalı bir durumu dönüştürüyordu. Po Vadisi'nde hububat hasatı yapılması durumunda deniz yoluyla bu ürünün Roma'ya ulaştırılması İskenderiye'den gelen gemilere göre hem daha uzun bir süre alacak, hem daha pahalı olucak hemde İtalya'nın topuğu boyunca kıyı yolculuğunun getirisi olarak daha tehlikeli bir sefer rotası yaratacaktı.

Mısır dışındaki 29 Akdeniz limanının Kuzey Afrika'dan Roma'ya olası tahıl ihracatçıları olduğu biliyoruz. Bu limanlardan en büyüğü muhtemelen Kartaca'ydı. Bölgede ulaşımına uygun nehirlerin bulunmaması göz önüne alındığında, tahılın bu limanlara karayoluyla taşınması

gerektirmekteydi. Bu durumda Mısır gibi nehir yoluyla hububat taşınılabilen bir bölge varken Mısır dışındaki bu bölgelerin tahıl pazarındaki payını sorgulatmaktadır. Antik Cyraenica'dan (Libya) gelen tahıl bir başka önemli bir kaynak olarak karşımıza çıkmaktadır. Çünkü buradaki erken hasat diğer tahıl üreten bölgeler hasat edilmeden önce Roma'nın ihtiyacını karşılayabilirdi. Lakin Mısır harici Akdeniz'deki diğer tüm tahıl üretim alanlarında aynı benzer sorunlarla karşılaşmaktayız. Tarım alanlarının direk bir su yoluyla ileşimi bulunmamakla birlikte Nil Nehri gibi geniş alanı kaplayan kontrollü bir tarım havzası bulunmamaktaydı. Mısır bölgesi harici tahıl üretimleri piyasadaki tahıl fiyatlarının belli ölçüde dengelerken bir diğer yandan erken hasat ve tarım etrafındaki bölgelerin belli miktar tahıl ihtiyacını karşılamak gibi sınırlı alanlarda etkili olabiliyordu. Fakat Nil'deki tarım tek başına Roma'nın hububat ihtiyacını karşılayabilmekteydi. Sadece Nil'in bereketi bu tahıl talebini karşılamak için yeterli olmamıştır. Nil'in Akdeniz'e dökülen kollarının nehir tarafından gelen sedimentlerle dar sığ ve tahıl yüklü gemiler için elverişsiz koşullar oluşturmaktaydı. Mariotis Gölü ve Akdeniz arasında bulunan İskenderiye'nin varlığının olmadığı düşünüldüğünde Roma'nın tahıl ambarı ismini Mısır bölgesinin almasının imkânı olamazdı. İskenderiye'nin varlığının olmadığı bir durumda ise milyonluk nüfusu olan bir Roma'nın varlığı imkânsız bir olay olacaktı. Besin ihtiyaçlarının zor şekilde karşılandığı bir toplum için kuvvetli bir askeri güçte bir o kadar imkânsız bir hal halini alacaktı. Roma'nın gücünün ve nüfusunun pik yaptığı dönemin Mısır'ın fethi ile karşımıza çıkması bize İskenderiye ve Mısır tahılının olmadığı bir evrende şuanki düşündüğümüz Roma İmparatorluk algısının olamayacağını göstermektedir.

10. KAYNAKÇA

ALLISON, PENELOPE M., 2004, *Pompeii's Living Statues: Ancient Roman Lives Stolen from Death*. University of Michigan Press. Ann Arbor.

ARRIAN, JOHN. 1976, *Anabasis Alexandri* (The Campaigns of Alexander), Penguin Classics, London.

ARTMAN, JOHN, 1991, "Ancient Rome- Independent Learning Unit", Good Apple, New York.

BAGNALL, R.S., 1993, *Egypt in Late Antiquity*, Princeton, Princeton University Press, New Jersey.

BAGNALL, R.S., 2002, *Alexandria: Library of Dreams*, New Haven, Yale University Press, New Haven.

BAGNALL, ROGER S., Bagnall, 1993, *Egypt in Late Antiquity*. Princeton University Press, New Jersey.

BARD, KATHRYN A., 2015, *An Introduction to the Archaeology of Ancient Egypt*. John Wiley & Sons, New Jersey.

BARGUET, M.A., 1989, "The Nile Delta and Canopus in the Ptolemaic and Roman Periods", *Egitto e storia antica dall'ellenismo all'età araba*, vol. 2, Naples, Istituto Universitario Orientale.

BEARD, MARY., 2012, *The Roman Triumph*, The Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge.

BEAVER, PATRICK, 1976, *A History of Lighthouses*, Carol Pub Group, New Jersey.

- BEHRENS-ABOUSEIF, DORIS, 2006, "The Islamic History of the Lighthouse of Alexandria" *Muqarnas* 23.
- BOATWRIGHT, MARY T., 2012, *The Romans: From Village to Empire*. Oxford University Press, Oxford.
- BOND, SARAH, 2016, *Trade and Taboo: Disreputable Professions in the Roman Mediterranean*, University of Michigan Press, Ann Arbor.
- BOWMAN, A. K., 1996, *Egypt After the Pharaohs, 332 BC-AD 642: From Alexander to the Arab Conquest*, Berkeley, University of California Press, California.
- BOWMAN, ALAN K., 1998, "Alexandria: Political Significance in the Roman Period." *Journal of Roman Studies* 88.
- BOWMAN, ALAN K., 1994, *Life and Letters on the Roman Frontier: Vindolanda and its People*. Routledge, Oxfordshire.
- BOWMAN, ALAN.K. AND WILSON, 2009, *Quantifying the Roman Economy: Methods and Problems*. Oxford University Press, Oxford.
- BRAUND, D.C., 1996, "Cosmopolitanism and Ethnicity in Ptolemaic Alexandria," *Greece & Rome* 43, no. 2.
- BRODERSEN, K.: 2003, *Asteriks ve Roma Dünyası*, çev.: Noyan T., 2. baskı, İstanbul, Kitap Yayınevi
- BROWN, MARY., 2005, *Dietary Practices in Ancient Rome*. Cambridge University Press, Cambridge.

BROWN, MARY., 2017, *Sailing the Seas: Ship Design and Navigation in Antiquity*. Yale University Press, New Haven.

BROWN, MARY., 2008, *The Politics of Grain in the Roman Empire*. Yale University Press, New Haven.

BRUBAKER, L AND SMITH, 2006, *The SAGE Handbook of Nations and Nationalism*, SAGE Publications, London.

BURY, JOHN BAGNELL, 1923, *History of the Later Roman Empire*, Vols., Macmillan & Co., Ltd., New York.

BUTZER, K., 1975, "Landscape Changes and Agricultural History in the Nile Delta," *After the Australopithecines: Stratigraphy, Ecology, and Culture Change in the Middle Pleistocene*, The Hague, Mouton Publishers.

BYRNES IV, WILLIAM H., 2004, "Ancient Roman Munificence: The Development of the Practice and Law of Charity", 57 Rutgers L. Rev. 1043.

CASSON, LIONEL, 1995, *Ships and seamanship in the ancient world*, Johns Hopkins University Press, Baltimore.

CASSON, LIONEL, 1950, "The Isis and her Voyage," *Transactions and Proceedings of the American Philological Association*, Vol. 81.

CASSON, LIONEL, 1991, *The ancient mariners: seafarers and sea fighters of the Mediterranean in ancient times*. Princeton University Press, New Jersey.

CASSON, LIONEL, 1995, *Ships and Seamanship in the Ancient World*. The Johns Hopkins University Press, Baltimore.

CASSON, LIONEL, 1954, "The Grain Trade of the Hellenistic World." *Transactions and Proceedings of the American Philological Association* 85.

CASSON, LIONEL, 1980, "The Role of the State in Rome's Grain Trade." *Memoirs of the American Academy in Rome*, vol. 36.

CASSON, LIONEL, 1995, *Ships and Seamanship in the Ancient World*. Princeton University Press, New Jersey.

CHARLES, MICHAEL AND RYAN, NEAL, 2009, "The Roman Empire and the Grain Fleets: Contracting out Public Services in Antiquity".

CLARIDGE, AMANDA, 2010, *Rome: An Oxford Archaeological Guide*, Oxford University Press, Oxfordshire.

CLARIE, THOMAS C., 2008, *A lighthouse for Alexandria: Pharos, Ancient Wonder of the World*, NH: Back Channel Press, Portsmouth.

CLINE, E. H., 2004, "Maritime Trade in the Ancient Greek World". *Journal of Roman Archaeology*, 17.

COARELLI, FILIPPO, 1989, "Il porto di Claudio", *Bullettino della Commissione Archeologica Comunale di Roma*, 90,

COARELLI, FILIPPO, 2014, *Rome and Environs: An Archaeological Guide*. University of California Press, California.

COARELLI, FILIPPO, 2014, *The Forum of Augustus*, Routledge, London.

COLLEDGE, SUE, 2001, *Plant Exploitation on Epipalaeolithic and Early Neolithic Sites in the Levant*, BAR Publishing, Oxford.

COOPER, J. G., 2013, "Climate, Land Use, and Coastal Erosion in Ancient Alexandria", *The Ecological Future of Ancient Alexandria: Beyond Catastrophe*, Cambridge University Press, Cambridge.

CORNELL, TIM, 1995, *The beginnings of Rome*, Routledge, London.

CRISTOFORI, ALESSANDRO, 2018, "Grain Distribution in Late Republican Rome".

DAVIS, ROBERT 2015, *Economic Challenges in the Roman Empire*, Routledge, London.

DAVIS, ROBERT, 2007, *Fruits of the Empire: Agriculture in Roman Asia Minor*, Yale University Press, New Haven.

DAVIS, ROBERT, 2006, *Sails, Oars, and Navigation in the Roman World*, Princeton University Press, New Jersey.

DE SOUZA, P., 2002, *Piracy in the Graeco-Roman World*, Cambridge University Press, Cambridge.

DELGADO, JAMES P., 1997, *Encyclopedia of Underwater and Maritime Archaeology*, Yale University Press, New Haven.

DIODORUS, 1975, *The Library of History*, Çeviren C. Bradford Welles. Loeb Classical Library Online 8, book 17.

DOUGLAS, B., 1991, "Global sea level rise", *J. of Geophysical Research*, vol. 96, N° C4.

DUNCAN-JONES, RICHARD, 1982, *Structure and Scale in the Roman Economy*, Cambridge University Press, Cambridge.

DUNCAN-JONES, RICHARD, 1994, *Money and Government in the Roman Empire*, Cambridge University Press, Cambridge.

DUNCAN-JONES, RICHARD. 1982, *The Economy of the Roman Empire: Quantitative Studies*, Cambridge University Press, Cambridge.

EDWARDS, DAVID L., 2005, "Architectural Marvels of Roman Alexandria." *Journal of Mediterranean Archaeology* 18, no. 2.

EL FAKHARANI, FAWZI, 1974, "The Lighthouse' of Abusir in Egypt" *Harvard Studies in Classical Philology* 78.

ERDKAMP, PAUL, 2000, "The Corn Supply of the Roman Armies during the Principate (27 BC-235 AD)". In: *The Roman Army and the Economy*, J.E. Gieben, Amsterdam.

ERDKAMP, PAUL, 2013, "The Food Supply of the Capital," in *The Cambridge Companion to Ancient Rome*, Cambridge University Press, Cambridge.

ERDKAMP, PAUL., 2000, "Feeding Rome? Or Feeding Mars? A Long-Term Approach To C. Gracchus' 'Lex Frumentaria.'" *Ancient Society* 30.

ERDKAMP, PAUL, 2005, *The Grain Market in the Roman Empire: A Social, Political and Economic Study*, Cambridge University Press, Cambridge.

ERDKAMP, PAUL., 2007, *A Companion to the Roman Army*. John Wiley & Sons, New Jersey.

ERSKINE, A., 2013, "The Ptolemies and the Sea," *The Cambridge Ancient History: The Hellenistic World*, Cambridge Press, Cambridge.

EVANS, HARRY B., 1997, *Water Distribution in Ancient Rome: The Evidence of Frontinus*, University of Michigan Press, Ann Arbor.

FLEMMING, N., 1981, "Archéologie des côtes de la Crète", *Les Dossiers de l'Archéologie*, N° 50.

FORSYTHE, GARY., 2005, *A Critical History of Early Rome: From Prehistory to the First Punic War*, University of California Press, California.

FRASER, P.M., 1961, "The ΔΙΟΛΚΟΣ of Alexandria" *The Journal of Egyptian Archaeology*.

FRASER, P.M., 1972, *Ptolemaic Alexandria*, Oxford University Press, Oxford.

GARNSEY, PETER & RICHARD SALLER, 1987, *The Roman Empire: Economy, Society, and Culture*, University of California Press, California.

GARNSEY, PETER, 1988, *Famine and Food Supply in the Graeco-Roman World: Responses to Risk and Crisis*, Cambridge University Press, Cambridge.

GARNSEY, PETER, 1998, *Cities, Peasants and Food in Classical Antiquity: Essays in Social and Economic History*, Cambridge University Press, Cambridge.

GIACOSA, ILARIA, 1992, *A taste of Ancient Rome*, University of Chicago, Chicago.

GIVEN, MICHAEL, 2004, *The Archaeology of the Colonized*, Routledge, New York.

GODDIO, F., 1998, *Alexandria – The Submerged Royal Quarters*, Publ. Périplus Ltd, London.

GODDIO, F., 2006, *The Topography and Excavations of Heracleion-Thonis and East Canopus: Alexandria's Ancient Harbors*, Flammarion, Paris.

GRAHAM, B. & VAN DAM, R., 2016. "Modelling the Supply of Wood Fuel in Ancient Rome", *Late Antique Archaeology*, 12.

- GREENE, KEVIN, 2018, *Technological Innovation and Economic Progress in the Ancient World: M.I. Finley Re-Considered*. Routledge, London.
- GUILLERM, A., 1995, "La marine dans l'antiquité", Presses Universitaires de France, Paris.
- GUY, JOHN, 1998, *Roman Life*, Ticktock Publishing LTD., Kent.
- HANDLER, SUSAN, 1971, "Architecture on the Roman Coins of Alexandria," *American Journal of Archaeology* no. 1.
- HANSON J.W., Ortman S.G., Lobo J., 2017, "Urbanism and the division of labour in the Roman Empire", *J. R. Soc. Interface* 14,
- HARRIS, MARK, 2005, *Beyond Grain: Food, Drink, and the Roman Economy*. Routledge, London.
- HARRIS, W. V., 2015, *The Making of a Roman Aristocrat: The Political Career and Correspondence of C. Vettius Sabinianus*, Oxford University Press, Oxford.
- HARRIS, W.V., 1928, "Alexandria and the Sea: Ports, Harbors, and Shipping," The Cambridge Ancient History, The Hellenistic World.
- HARRIS, W.V., 1984, "Trade," in W. V. Harris (ed.), *The Cambridge Ancient History: The Hellenistic World*, Cambridge University Press, Cambridge.
- HAZZARD, R.A., 2018, *Imagination and the Imaginary in Early-Modern Europe*, Northwestern University Press, Evanston.
- HELCK, WOLFGANG, 1987, *Die ägyptischen Gaue*, Harrassowitz, Wiesbaden.
- HESBERG, HENNER VON, AND FRANCESCA ROMANA STASOLLA, 2011, *The Portus Project*, *The Journal of Roman Archaeology*, 24.

HESBERG, HENNER VON, 2014, *The Pharos of Claudius and the Mausoleum of Augustus*, Yale University Press, New Haven.

HILL, ROGER, 2010, "Cultural Fusion in Roman Alexandria." *Mediterranean Studies* 19, no. 2.

HIRSCHFELD, NICOLLE, 1990, "The Ship of Saint Paul: Historical Background," *The Biblical Archaeologist*, Vol 53, No. 1.

HISTORIA AUGUSTUS; The life of Septimius Severus.

HODGE, A. TREVOR, 2002, *Roman Aqueducts and Water Supply*, Duckworth Archaeology, Bristol Classical Press, London.

HOWE, TIMOTHY, EDWARD GARVIN, E, AND WRIGHTSON, GRAHAM, FELLMETH, U., 1991, Die Häfen von Ostia und ihre Wirtschaftliche Bedeutung für die Stadt Rom, pagina 21, note 65.

HURBANIČ, MARTIN, 2019, "The Avars at the Gates", The Avar Siege of Constantinople in 626: History and Legend, *New Approaches to Byzantine History and Culture*, Cham, Springer International Publishing.

HUSSEIN, T., 2004, "Alexandria's Harbors and the Shipping Industry," *Alexandria: A Cultural and Religious Melting Pot*, Leuven, Peeters.

JOHNSON, EMILY, 2008, *Fish and Fermentation: A Study of Garum Production in Ancient Rome*, Princeton University Press, New Jersey.

JOHNSON, EMILY, 2009, *The Mediterranean Grain Trade in the Roman Empire*, Princeton University Press, New Jersey.

JONES, MARCUS, 2010, *Feasting in the Roman Empire: Culinary Culture and the Dionysian Feast*, Routledge, London.

JONES, MARCUS, 2011, *Maritime Logistics in the Roman World*, Oxford University Press, Oxford.

JONES, MARCUS, 2018, *Population Growth and Urbanization in the Roman Empire*, Oxford University Press, Oxford.

JOYCE, ROSEMARY A., 2012, "The Politics of Pompeian Households: An Analysis of the Excavated Material and Historical Context", *Bulletin of the Institute of Classical Studies*, 55.

KEAY, SIMON, 1984, "Late Antique Maritime Portraits in the North West Provinces of the Roman Empire", *Oxford Journal of Archaeology*, 3.

KEAY, SIMON, 1986, *The Roman Empire: From Severus to Constantine*, Routledge, London.

KEAY, SIMON, 2000, *Roman Monuments at Portus: Amphorae, Architectural Remains, Mosaics, Sculpture*, Inscriptions, British School at Rome.

KEAY, SIMON, 2000, *Portus: An Archaeological Survey of the Port of Imperial Rome*, University of California Press, California.

KEAY, SIMON, 2006, "Portus and the Alexandrian Grain Trade Revisited", *The Journal of Roman Studies*, 96.

KEAY, SIMON, 2006, "The Port of Claudius and Rome's Supply of Grain from Egypt", *The Journal of Roman Studies*, 96.

KEAY, SIMON, 2012, *Portus and its Hinterland*, The British School at Rome, Rome.

KEAY, SIMON, 2012, *The Grain Trade and Its Economic and Social Significance in the Roman World*, The British School at Rome, Rome.

KEAY, SIMON, 2012, *The Palace of Claudius at Portu*, The British School at Rome, Rome.

KEAY, SIMON, 2013, *Rome: A History in Seven Sackings*, Picador, London.

KEAY, SIMON, 1986, *The Roman Empire: The Economy of the Roman Empire*, Routledge, London.

KEMP, BARRY J., 1991, *Ancient Egypt: Anatomy of a Civilization*, Routledge., London.

KESSLER, DAVID, AND PETER TEMIN, 2007, "The Organization of the Grain Trade in the Early Roman Empire." *The Economic History Review* 60, no. 2.

KIMBERLY, WILLIAMS, 2004, *Alexandria and the Sea: Maritime Origins and Underwater Exploration*, Tampa, FL: Sharp Books International.

KJEILEN, TORE, 2006, *Portus*, Encyclopedia of the Orient.

KLEINER, FRED S., 2016, *Roman Sculpture*, Yale University Press, New Haven.

LAURENCE, RAY, AND DAVID J. NEWSOME., 1994, *Rome, Ostia, Pompeii: Movement and Space*, Oxford University Press, Oxford.

LAURENCE, RAY., 1999, *The Roads of Roman Italy: Mobility and Cultural Change*, Routledge, London.

LAVAN, LUKE, 2011, *Rome and the Performance of Memory: Dialogues in an Empire*, Cambridge University Press, Cambridge.

LINN, JASON, 2012, "The Roman Grain Supply, 441-455", *Journal of Late Antiquity*, Vol. 5, no. 2.

MACAULAY-LEWIS, ELIZABETH, 2010, "Housing in Late Antique Rome: Continuity and Change in Domestic Space Use AD 300-600", *Journal of Roman Archaeology*, 23.

MACDONALD, WILLIAM L., 1982, *The Architecture of the Roman Empire*, Yale University Press, New Haven.

MACVE, R., 2001, "Accounting, Organizations, and Institutions: Reactions to Public Sector Reforms in Europe," *Accounting, Organizations and Society* 26, no. 4-5.

MANNICHE, L., 1999, *Sacred Luxuries: Fragrance, Aromatherapy, and Cosmetics in Ancient Egypt*, Cornell University Press, London.

MANNING, J. G., 2010, *The Last Pharaohs: Egypt Under the Ptolemies, 305-30 BC*, Princeton University Press, Princeton.

MATTINGLY, DAVID J., 2011, *Imperialism, Power, and Identity: Experiencing the Roman Empire*, Princeton University Press, Princeton.

MATTINGLY, DAVID J., 2014, *An Imperial Possession: Britain in the Roman Empire*, Penguin UK,

MATTINGLY, DAVID J., 2007, *An Imperial Possession: Britain in the Roman Empire, 54 BC-AD 409*, Penguin UK, London.

MATTINGLY, DAVID, AND GREGORY ALDRETE, GREGORY, 2000, *Ancient Rome, The Archaeology of the Ancient City, In: The Feeding of Imperial Rome*, Oxford, Oxford University School of Archaeology

MATTINGLY, DAVID., 2006, *An Imperial Possession: Britain in the Roman Empire*, Penguin UK, London.

MATTINGLY, DAVID., 2010, *Imperialism, Power, and Identity: Experiencing the Roman Empire*, Princeton University Press, Princeton.

MC KENZIE, JUDITH, 2011, *The Architecture of Alexandria and Egypt, C. 300 B.C. to A.D. 700*, Volume 63, Yale University Press, New Haven.

MCDONALD, WILLIAM L., 1982, *The Architecture of the Roman Empire*, vol. 1, An Introductory Study, Yale University Press, New Haven.

MILLAR, FERGUS., 2006, *A Greek Roman Empire: Power and Belief under Theodosius II (408-450)*, University of California Press, California.

MORLEY, NEVILLE., 2010, *The Roman Empire: Roots of Imperialism*, Pluto Press, London.

MORRISON, J. S., & COATES, J. F., 1986, "The Athenian Trireme: The History and Reconstruction of an Ancient Greek Warship", Cambridge University Press, Cambridge.

O'DONNELL, JAMES J., 2009, *The Ruin of the Roman Empire*, Ecco, New York.

OLESON, J., BRANDON, C., HOHLFELDER, R., JACKSON, M., 2014, *Building for Eternity – The history and Technology of Roman Concrete Engineering in the Sea*, Oxbow Books, Oxford.

PARKINSON, R.B., 2003, "Commerce and Trade," in M. A. Barguet et al. (eds.), *The Encyclopedia of Ancient Egyptian Architecture*, The American University in Cairo Press, Cairo.

PLINY, Natural History, 36.17

QUILICI, LORENZO, & STEFANIA QUILICI GIGLI, 2008, *The Water Supply of Ancient Rome: City Area, Water, and Population*. *Journal of Roman Archaeology*, 21.

- RANKOV, BORIS, 1994, *The Praetorian Guard*, Osprey Publishing, Botley.
- RATHBONE, DOMINIC, 2012, "Trade and Commerce in Roman Alexandria." *Journal of Ancient Economic History* 40, no. 3.
- RAY, J. W., 2007, *The Rosetta Stone and the Rebirth of Ancient Egypt*, Profile Books, London.
- RICKMAN, G.E., 1980, "The Grain Trade Under the Roman Empire", *Memoirs of the American Academy in Rome*, 36.
- RICKMAN, GEOFFREY, 2008, "Ports, Ships, and Power in the Roman World," *Memoirs of the American Academy in Rome, Supplementary Volumes, Vol. 6, The Maritime World of Ancient Rome*.
- RICKMAN, GEOFFREY, 2002, "Rome, Ostia and Portus: the problem of storage", *Mélanges de l'école française de Rome Année*.
- RIGGS, C., 2012, *The Oxford Handbook of Roman Egypt*, Oxford University Press, Oxford.
- ROBINS, GAY, 2008, *The Art of Ancient Egypt*, Harvard University Press, Brighton.
- RODGERS, WILLIAM LEDYARD, 1937, *Greek and Roman Naval Warfare: A Study of Strategy, Tactics, and Ship Design from Salamis (480 BC) to Actium (31 BC)*, Naval Institute Press, Maryland.
- ROTH, LELAND M., 1993, *Understanding Architecture: Its Elements, History, and Meaning*. Westview Press, Boulder.
- SALLER, RICHARD P., 1994, *Patriarchy, Property and Death in the Roman Family*, Cambridge University Press, Cambridge.

SHAW, BRENT D., 2019, *Pirates in the Age of Sail*, W. W. Norton & Company, New York.

SHAW, IAN, 2000, *The Oxford History of Ancient Egypt*, Oxford University Press, Oxford.

SMALLWOOD, E.M., 1986, *The Jews Under Roman Rule: From Pompey to Diocletian*, BRILL, Boston.

SMITH, JOHN, 2001, *Bread and Society in Ancient Rome*, Oxford University Press, Oxford.

SMITH, JOHN, 2008, *Roman Shipping and Trade: Britain and the Rhine Provinces*, Routledge, London.

SMITH, JOHN, 2006, *The Grain Supply in Ancient Rome*, Cambridge University Press, Cambridge.

SOUTHERN, PAT, 2004, *The Roman Empire from Severus to Constantine*, Routledge, London.

SPAETH, BARBETTE STANLEY, 1996, *The Roman goddess Ceres*, University of Texas Press, Texas.

STAMBAUGH, JOHN E., 1988, *The Ancient Roman City*, Baltimore.

STONE, DAVID L., 2014, "Africa in the Roman Empire: Connectivity, the Economy, and Artificial Port Structures," *American Journal of Archaeology*, Vol. 118, No. 4.

STRABO, 1932, Geography, Çeviri. Horace Leonard Jones, Loeb Classical Library Online, 8, book 17.

SUTTON-JONES, KENNETH, 1985, *Pharos: The Lighthouse Yesterday Today and Tomorrow*, Michael Russell Publishing Inc, Wilby.

TALLET, PIERRE, 2011, *Agricultural Strategies in Roman Egypt: From the Saite Period to the Arab Conquest*, Oxford University Press, Oxford.

TAYLOR, RABUN, 2010, "Bread and Water; Septimus Severus and the Rise of the curator Aquarum et Miniciae," *Memoirs of the American Academy in Rome*, Vol 55.

THUKYDIDES, 1976, *Peleponnesos Savaşı*, çev.: Tanju Gökçal, İstanbul, Hürriyet Yayınları.

WALKER, CHARLES., 1989, *Wonders of the Ancient World*, Gallery Books, New York.

WALLACE-HADRILL, ANDREW, 1994, *Houses and Society in Pompeii and Herculaneum*, Princeton University Press, New Jersey.

WARD-PERKINS, BRYAN, 1994, *Roman Imperial Architecture*, Yale University Press, New Haven.

WATSON, ALARIC, 2004, *Aurelian and the Third Century*, Routledge, London.

WHITE, SARAH, 2014, *Logistics and Transport in the Roman Empire*, University of Michigan Press, Ann Arbor.

WHITE, SARAH, 2013, *Naval Architecture and Shipbuilding in the Roman World*, Cambridge University Press, Cambridge.

WHITE, SARAH, 2012, *Vegetables in Roman Cuisine: Art, Archaeology, and Science*. University of Michigan Press, Ann Arbor.

WHITEHEAD, D., 2008, "Alexandria," *The Cambridge Ancient History: The Hellenistic World*, Cambridge, Cambridge University Press, Cambridge.

WILKES, JOHN J., 1996, *The Illyrians*, Wiley, New Jersey.

WILKINS, DAVID G., 1972, "The Social Significance of the Roman Grain Dole " *The Classical Journal*, 67.

WILKINS, JOHN, AND SHAUN HILL, 2006, *Food in the Ancient World from A to Z*, Routledge, London.

WILKINSON, TOBY A. H., 2003, *The Rise and Fall of Ancient Egypt*, Random House, New York.

WILSON, DAVID, 2015, *Roman Banquets: A Feast for the Senses*. University of Texas Press, Texas.

WILSON, DAVID, 2004, *The Grain Trade of the Roman Empire*, University of Texas Press, Texas.

WILSON, DAVID, 2012, *The Social and Political Impact of the Roman Grain Dole*, University of Texas Press, Texas.

WILSON, NIGEL G., 2015, "Intellectual Life in Roman Alexandria", *Classical Quarterly* 65, no. 1.

WISEMAN, T.P., 1980, *Roman Drama and Roman History*, *The Classical Quarterly*, 30.

WOOLF, GREG, 1992, *Becoming Roman: The Origins of Provincial Civilization in Gaul*, Cambridge University Press, Cambridge.

WOOLF, GREG, 2007, *Ancient civilizations: the illustrated guide to belief, mythology, and art*. Barnes & Noble, New York.

ZANKER, J. P., 2011, "The Port-Cities of Roman Egypt: Canopus and Heracleion-Thonis", *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*, Oxford University Press, Oxford.

11. TEŞEKKÜR

Çalışma süreci boyunca, bana daima vakit ayıran, her zaman yol gösterici ve yapıcı eleştiriler ile yaklaşan danışmanım Prof. Dr. Ahmet Kaan ŞENOL'a ve bana sürekli destek olan aileme teşekkürü bir borç bilirim.



12. ÖZGEÇMİŞ

- Kişisel Bilgiler

Ad Soyad: Doğanay Görkem İBAÇOĞLU

Meslek: Arkeolog

- Eğitim Bilgileri

2022- Ege Üniversitesi: Sualtı Arkeolojisi Yüksek Lisans Bölümü
2018 – 2022 Ege Üniversitesi: Edebiyat Fakültesi- Klasik Arkeoloji Bölümü
2014 – 2017 Ege Üniversitesi: Urla Denizcilik Meslek Yüksekokulu – Sualtı Teknolojisi
2010 – 2014 Nevvar Salih İşgören Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi – Gemi Güverte
2010 Yavuz Selim İlköğretim Okulu

- Yetkinlikler

Bilgisayar Microsoft Office

- Sertifikalar

Birinci Sınıf Dalgıç T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü

Tazyik Odası Operatörü T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı İzmir Liman Başkanlığı