

ISSN 2587- 2001 e-ISSN 2618-6187

ANASAY

3 Aylık Ulusal Hakemli - Süreli Dergi -Yıl:5 – Sayı:16 - Mayıs 2021

koynunda büyüdük



AKHAİMENİD DÖNEMİNDE YOL AĞLARI

THE NETWORK OF ROADS IN THE ACHAEMENID PERIOD

DOI: 10.33404/anasay.891845

Çalışma Türü: Araştırma Makalesi / Research Article^{1*}

Leila AFSHARI* - Rabia AKARSU**

ÖZ

Akhaimenid İmparatorluğu'nun (MÖ 550-330) kurulmasıyla birlikte, farklı halklara ve geleneklere sahip geniş bölgeler de İran egemenliğine girdi. Dolayısıyla, coğrafi ve demografik açıdan birbirinden farklı olan çeşitli bölgelerin yönetimini de sağlamak ve krallığın tüm bölgelere olan erişimi kolaylaştırmak için çok sayıda donanımlı yol ağlarına ihtiyaç duyulmuştur. Bu yüzden, Akhaimenidler mevcut sınırları içerisinde siyasi durumun istikrara kavuşmasının ardından bu amaca ulaşmak için, bir taraftan eski yolların bakım ve onarımını yaparak diğer taraftan da ilave olarak yeni yollar inşa ettiler. Bu doğrultuda yorgun yolcuların dinlenebilmesi için yollar boyunca inşa ettikleri konaklama istasyonlarda yiyecek, su, at ve diğer imkanları da sağladılar. Ayrıca bu yollar da sivil halkın kullanımını dışında, güvenliği sağlamak üzere askeri personel de

1- Makale Geliş Tarihi:05. 03. 2021 Makale Kabul Tarihi: 04.05. 2021

* Bu makale Dr. Öğr. Üyesi Rabia AKARSU danışmanlığında yürütülen “Yeni Veriler Işığında Güneybatı İran’da Ramhormoz Ovası’nda Akhaimenid Dönem Yerleşimlerinin Dağılımı ve İran, Mezopotamya, Anadolu’daki Diğer Bölgeler ile İlişkiler” başlıklı doktora tezinin bir bölümünden üretilmiştir.

* Doktora Öğrencisi, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Arkeoloji Anabilim Dalı, Protohistorya ve Önasya Arkeolojisi Bilim Dalı, 25240 Erzurum/TÜRKİYE, E-posta: le.afshari@gmail.com. ORCID ID <https://orcid.org/0000-0002-7673-6132>

** Dr. Öğr. Üyesi, Atatürk Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Arkeoloji Bölümü, Protohistorya ve Önasya Arkeolojisi Anabilim Dalı, 25240 Erzurum/TÜRKİYE, E-posta: ozcanrabia@gmail.com. ORCID ID

 <https://orcid.org/0000-0002-0352-5078>

bulundurulmuştur. Söz konusu “*Kral yolları*” olarak da bilinen bu ana yollar, krallığın tüm başkentlerini (Susa, Persepolis, Pasargad, Hegmataneh, Sardes, Babil) ve önemli merkezlerini birbirine bağlamaktaydı. Ana yollar dışında, çoğu bölgelerdeki diğer alanlar da birçok sayıda tali yol vasıtası ile merkezlere bağlanıyordu.

Bu çalışmada, Akhaimenid İmparatorluğu tarafından planlanan yollar hakkında yazılı belgeler ve arkeolojik veriler ışığında bilgi verilmeye çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Akhaimenid İmparatorluğu, Kral Yolları, Persepolis, Susa, Sardes, Babil.

ABSTRACT

With the establishment of the Achaemenid Empire (550-330 BC), vast areas with different nationalities, customs and traditions came under the rule of the Achaemenid kingdom. Managing these different regions required well-equipped and numerous means of communication to facilitate access throughout the imperial kingdom. To achieve this, once the country had stabilized, the Achaemenids rebuilt old roads and established new ones. For the benefit of the passengers on these roads, they built several stations to provide food, water, horses and other amenities so that the fatigue of the passengers was alleviated. Soldiers were also present on these roads to ensure the safety of the traffic. The main roads were called “Royal roads” and connected all the capitals and important centers (Susa, Persepolis, Pasargad, Hegmataneh, Sardes, Babylonia) of the empire. There were many secondary roads connecting other areas and larger centers (Other cities and villages). Therefore, in this study, it will be tried to give information about the roads planned by the Achaemenid Empire in the light of written documents and archaeological data.

Keywords: Achaemenid Empire, Royal Roads, Persepolis, Susa, Sardes, Babylon

Giriş

Yollar, toplumlar arasındaki kültürel etkileşimler, politik ilişkiler ve ekonomik alışverişler için en önemli bağlantı olarak kabul edilebilir. Dolayısıyla, insanlık tarihine baktığımızda, bir medeniyetin gelişmişliğini ve uluslararası ilişkiler alanındaki ilerlemişliğini, iletişim ağının eksiksiz, karmaşık ve donanımlı olmasında görmekteyiz (Labafkhaniki & Firouzmandi, 2009, s. 66).

Tarih boyunca büyük bir öneme haiz olan bu eski yollar, Akhaimenid hanedanlığı tarafından yol tabanı iyileştirilerek ve parçaları birleştirilerek bir bütün haline getirilmiş, doğu-batı arasında ekonomi, bilim, sanat, kültür ve ticaret alanlarında ilerlemeyi kaydeden mükemmel bir ulaşım haline getirilmiştir (Khazaei, 2017, s. 40). Yol ağları sayesinde siyasi hakimiyetini pekiştiren Akhaimenid imparatorluğu yorgun yolcuların dinlenebilmesi için yollar boyunca yaptıkları istasyonlarda yiyecek, su, at ve diğer imkanları da sağladılar. Ayrıca bu yollarda genel hizmetler için sivil halk dışında, güvenliği sağlamak üzere askeri güç de bulundurmuşlardır. “*Kral yolları*” olarak bilinen ana yollar, krallığın tüm başkentlerini (Susa, Persepolis, Pasargad, Sardes, Babil) ve önemli merkezlerini birbirine bağlıyordu. Aynı şekilde, ana yollar dışında, kalan çoğu bölgede diğer yerleşimler (diğer şehirler ve köyler) birçok sayıda tali yol vasıtasıyla merkezlere bağlanıyordu. Aslında uygun iletişim kanallarından oluşan bir ağ sistemi kurulmadan bu kadar geniş bir coğrafyanın korunması imkansızdı. Akhaimenid İmparatorluğu, bu yolları önce askeri, ardından ticari amaçlar doğrultusunda siyasi hakimiyetini ve idari sürecini kolaylaştırmak için planlamış olmalıydı. Zamanla bu yolların varlığı, ticareti, malların taşınmasını ve seyahatin yapılmasını kolaylaştırmış, dolayısıyla, yollar sayesinde artan askeri ve ekonomik ilişkiler yol güvenliğinin sağlanmasını da gerektirmiştir. Bu nedenle, Akhaimenid krallarının farklı merkezler arasında iletişim kanalları oluşturmayı düşünmeleri gerekmektedir. Akhaimenidler tarafından kurulan iletişim ağ yolları, her türlü ticareti ve seyahat etmeyi teşvik ederek uzun süre coğrafyada etkili olmaya devam etmiştir. Satraplıkların başkentlerini ve büyük şehirleri birbirine bağlayan bu yolların en önemlilerinden biri, tarihçi Herodot tarafından ayrıntılı olarak anlatılan “*Kral yolu*” olarak adlandırılmıştır. Akhaimenid kralları, her yıl başkentleri Hegmataneh, Susa, Pasargad, Persepolis, Sardes ve Babil arasında seyahat edip ve genellikle birçok kraliyet yetkilisi de onlara eşlik ederdi. Her ne kadar bu seyahatlerin nedeninin bazı tarihçiler tarafından iklimsel şartlardan kaynaklandığı gösterilmişse de (Khazaei, 2017, s. 40) ancak, bu seyahatlerin asıl ana sebebinin siyasi hedefler ve kraliyet gücünün sergilenmesi olduğu söylenebilir. Bu düzenli ziyaretler, yolların korunmasını ve bununla birlikte temiz ve bakımlı kalmasını sağlıyordu. Buna ek olarak, imparatorluk yetkilileri arasındaki toplantılar, imparatorluk genelinde seyahat etmek için güvenli ve uygun bir ortamın yaratılmasını gerektiriyordu (Graf, 1994, s. 173). Bu gereklilik, Akhaimenid İmparatorluğu’nun tüm başkentlerinin uygun yollarla birbirine bağlan-

masını ve daha iyi korunmasını sağlamıştır. Bu yollardan bir tanesi Susa-Sardes “*Kral Yolu*” olarak tanımlanır, ancak Kral Yolu’nun, Akhaimenid İmparatorluğu’nun tüm önemli ana yollarına atıfta bulunan genel bir başlık olduğu da ayrıca belirtilmelidir (Khazaei, 2017, s. 40). Kral I. Darius tarafından geniş imparatorluk bölgesinin her yerine inşa edilen kral yolları, seyahati ve ticari malların taşınmasını kolaylaştıran, farklı etnik grupları birbirine yaklaştıran en etkili ve en önemli antik eserler olmuştur (Sami,1964, Cilt 2, s.172).

AKHAİMENİD ÖNCESİ YOLLAR

Geç Asur İmparatorluğu’nun fetihleri ile MÖ 9. yüzyıldan 7. yüzyıla kadar fethedilen bölgelere hükmetmek ve kontrol etmek için bir iletişim sistemi kurulmuştur. Nineva (Asur imparatorluğunun başkenti) ve Nimrud’daki Asur saraylarının arşivlerindeki resmi yazışmalar, ana yollarda ve ulaşım merkezlerinde bulunan ve asur imparatorluğunun başkenti Nineva’yı eyalet başkentlerine bağlayan bir dizi ara istasyonun varlığına işaret etmektedir. Aşağı Zab bölgesinin doğu kesiminde Zagros Dağları’ndan Batı İran bölgesine ve Suriye ile Filistin’in batı kısımlarında birkaç önemli Asur kral yolunun kalıntıları bulunmuştur (Khazaei, 2017, s. 40). Büyük olasılıkla, bu resmi Asur yolları sistemi, Batı’daki Akhaimenid imparatorluk iletişim sisteminin omurgasını ve temelini oluşturmuştur (Graf, 1994, s. 171-172). Bu yollardan eski Susa-Sardes yoluna işaret edebiliriz. Bu yol, Dicle boyunca eski Asur krallığının merkezi bölgesi boyunca uzanıyordu. Dolayısıyla söz konusu yolun, Nineva’yı Susa’ya bağlayan Asur krallığı tarafından inşa edilmiş olması mümkündür. MÖ 2. binyılın ikinci yarısında, Asurluların günümüz Türkiye’sinde Kaniş bölgesi ile ticaret yaptıkları açıktır ve Asur’dan batıya giden kraliyet yolunun çok iyi inşa edildiğine inanılmaktadır (Lending, 2009, s. 20).

AKHAİMENİD DÖNEMİNDE YOLLAR

Çalışmanın bu bölümünde, Akhaimenid Döneminde imparatorluk sınırları içinde kullanılan Susa-Persepolis, Susa-Sardes, Susa-Babil ve Susa-Med (Hamedan/Ekbatana) kral yolları ayrı başlıklar altında anlatılmaktadır.

1. Susa-Persepolis Kral Yolu

Susa ve Persepolis arasındaki kral yolu, büyük Akhaimenid İmparatorluğu’nun önemli merkezlerini birbirine bağlayan yol ağının en önemli kısımlarından birisiydi. Ghirshmen’in belirttiğine göre, Susa ile Persepolis arasındaki yol, kraliyet ailesinin üyeleri tarafından sürekli kullanılmaktaydı (Mirfatah, 1977,

s. 168-169). Persepolis tabletlerinde genellikle Susa ile Persepolis arasındaki 600 km'lik bir yoldan bahsedilir. Günümüzde coğrafi faktörlerin ve arkeolojik bulguların varlığı, antik kaynakların bu yol üzerindeki yerlerin varlığına işaret etmesi nedeni ile, sadece yolun varlığı kanıtlanmamıştır, aynı zamanda 22 istasyonluk bir dizinin olduğu da doğrulanmıştır (Weiesehöfer, 1998, s. 102-103).

Akhaimenid döneminde Persepolis'in bulunduğu yer olan Marvdaşt ovası, Pers bölgesinin içindeki ve dışındaki yolların kesişme noktası idi. Yol boyunca, her biri ekonomik olarak çevredeki köyler ile bağlantılı olan istasyonlar bulunmaktaydı. Güzergah üzerindeki istasyonların sıraları Persepolis tabletleri yardımıyla tespit edilebilir. (LabafKhaniki & Firouzmandi, 2009, s. 73) (Resim 1). Görünüşe göre bu yol, bir Elam ve Akhaimenid bölgesi olan Arcan'dan Fahlian ve Norabad bölgesinde önemli bir istasyona ulaşana kadar uzayarak devam edip, buradan kuzeybatıya doğru hareket ederek Susa'ya ulaşırdı.

Fahlian bölgesindeki arkeologların çalışmalarında, Akhaimenid dönemine ait surların izleri ve bu rotayı yapmak için kullanılan parke taş kalıntıları bulunmuştur (Azari & Babaei Tavasoki, 2012, s. 9-10). Elamlara ait Kuran-gan kabartması ve Fahlian'daki Akhaimenid kalıntılara ek olarak, Şiş Peir ve Şirin nehirlerinin birleştiği noktanın doğusunda büyük bir kale olan Sapiddez veya Kaleh Safid'in (Beyaz Kale) kalıntıları keşfedilmiştir (modern Norabad'ın doğusunda) (Imanpour, 2010, s. 89). Sağlam surlarla savunulan bu kale, A.M. Arfaee tarafından "*Hidali*" olarak tanımlanmıştır. Persepolis tahkimat tableti no 23'te bahsedildiği üzere, *Hidali*, muhtemelen Büyük Darius ve sonrasında askeri amaçlarla inşa edilmiştir (Arfaee, 1991, s. 37-43). Bu belgeye göre, muhtemelen Susa ile Persepolis arasında seyahat edenlerin ihtiyaçları için bu kalede yüklü miktarda mal depolanmıştır. Bu bilgi, Mamasani bölgesindeki, son yıllarda Persepolis tarzı sütun kaidelerinin kalıntılarının tespit edildiği, Kaleh Kali'deki arkeolojik keşiflerle de doğrulanmaktadır (Imanpour, 2010, s. 89). Susa ile Persepolis arasındaki mesafede tespit edilen arkeolojik buluntular, kral yolunun bu kısmının önemini göstermektedir.

Ebu Nasr, Farneşgan ve Mamasani şehirlerindeki Akhaimenid saraylarının kalıntıları, Firuzabad/Baladeh'deki bir sütun parçasının varlığı, Persepolis'ten Susa'ya önerilen kral yolu rotasını kanıtlamaktadır (Mostafavi, 1959, s. 16). Şiraz'a 6 km uzaklıkta bulunan Ebu Nasr Sarayı bölgesinde düşmüş taş lentoları arasında Persepolis motiflerine benzeyen birkaç kabartmanın da geriye kaldığı görülmüştür. Tüm bu eserlerden sadece bir lento ayakta kalmış olup,

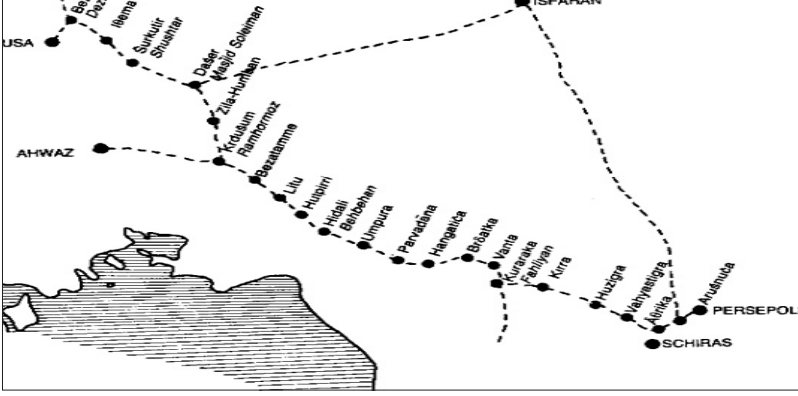
duvarlarında, elinde bir kap tutan hizmetkar figürü oyulmuştur. New York Metropolitan Müzesi tarafından 1932-1934 yılları arasında yapılan kazılar sonucunda, çanak çömlek örnekleri ve taştan yapılmış kap parçaları bulunmuştur. Hakvan höyüğünde 1959 yılında bilimsel çalışmalar yapılarak, Akhaimenid dönemine ait mimari izler ortaya çıkarılmıştır. Hakvan höyüğü, Şiraz'ın 54 km güneydoğusundaki Fermeşgan'ın 2 kilometre kuzeyinde yer almaktadır. Hakvan höyüğünden çıkarılan eserlerden, beyaz taş üzerinde oyulmuş uzun mızraklı ölümsüz askerleri tasvir eden ve kongre tasarımı içeren kabartmaya aynı zamanda Persepolis'te de rastlanmaktadır. Persepolis ile Susa arasındaki kral yolunda, Akhaimenid Dönemi'ne ait bir yerleşimin keşfedilmesi, burada Akhaimenid krallarını ağırlamak ve dinlendirmek için küçük binaların inşa edildiğini göstermektedir. Bu yapılar karşılama ve avlanma yeri olarak da kullanılmıştır. Persepolis'ten Abu Nasr Sarayı'na olan 6 km.lik mesafenin yaklaşık olarak Abu Nasr Sarayı ve Hakvan höyüğüne olan mesafeye eşit olduğu düşünüldüğünde, Abu Nasr Sarayı'nın kral yolunun ilk durağı ve Hakvan höyüğünün ikinci durağı olduğu varsayılabilir (Labaf Khaniki & Firouzmandi, 2009, s.74). Firuzabad veya Baladeh bahçelerinden birinde, Akhaimenid dönemine ait granitten yapılmış bir sütuna ait kalıntılar keşfedilmiştir. Bu sütunun etrafı, Akhaimenid döneminin olağan sütunlarında olduğu gibi, kaşık tasarımı denilen dar içbükey çatlaklarla süslenmiştir. Hakvan'daki Akhaimenid Dönemi'ne ait mimari kalıntılar göz önüne alındığında, bahsedilen taş parçanın Firuzabad veya Baladeh'de bulunması, muhtemelen Persepolis ile Susa arasındaki istasyonlardan birinin olması olasılığını arttırmaktadır (Mostafavi, 1996, s. 112-113).

Sarvan'da, Fahlian'ın 6 km batısında ve Nourabad'a 12 km uzaklıkta bulunan *Cin Can* bölgesinde, Akhaimenid mimari eserlerine ait kalıntılar bulunmuştur. Bu kalıntılar arasında, köşk benzeri olan bir yapının varlığı ilginçtir. Lotus çiçeklerle süslenmiş yapının sütun kaideleri, Persepolis'deki yüz sütunlu salonun sütun tabanı ile boyut olarak benzerlik göstermektedir. Bu sütun tabanlarından 3 tanesi diğerlerinden daha iyi korunmuştur (Atarashi & Horicuchi 1963). 2006 yılında yapılan arkeolojik kazılar, mimari yapıların sütunlarının taban kaplama yüzeyi ile aynı seviyede olduğunu ortaya çıkarmıştır (Asgari-chaverdi & Potts, 2007, s.181). Bu bina da muhtemelen Persepolis-Susa yolu üzerinde kralın dinlendiği istasyonlardan biri olduğu söylenilebilir (Vandenbergh, 1969, s. 85).

Herzfeld'e göre Fahlian'ın 10 km batısında bulunan Tel Speid de kraliyet yolunun üzerindeydi (Herzfeld, 1928, s. 82). Daudohtar kaya mezarının, Hu-

zistan'dan Fars'a giden antik yolun yakınında ve Şiraz ile Behbahan arasındaki yolun ortasında bulunması, MacDermot ve Schippmann tarafından, Dehno vadisinden kraliyet yolunun geçtiğine dair bir işaret olarak kabul edilmektedir (MacDermot & Schippmann, 1999, s. 283-308). Bununla birlikte, bazı arkeologlar, mezarın MÖ 640 ile 560 arasındaki Med dönemine ait olduğuna inanırlar (Vandenberghe, 1969, s. 59). Ancak, mimari ve dekorasyon tarzı nedeniyle Stornach, bu yapının tarihini MÖ 500 ile 300 yılları arasında kabul etmiştir (Stornach, 1978, s. 283-284). Yolcular, Sarvan'ın durağına varmadan önce Gaçkran'ın durağını görürler. Gaçkran, Bişabour durağından sonra yer alır ve Nurabad şehrine olan uzaklığı yaklaşık 6 km'dir. Gaçkran'da bir tarım firmasının kazısı sonucunda Persepolis'te bulunan çan şeklindeki sütunlara benzer iki taş sütun kaidesi daha açığa çıkarılmıştır. Bu iki sütunun kaidesinde, bir sıra birbirine bağlı lotus çiçekleri görülmektedir. Bu alanın kuzeyinde arkeolojik kazılar yapıldıktan sonra, taş temel, kerpiç duvar ve döşemeli zemine sahip mimari kalıntılar keşfedilmiştir. Bu mimari yapının zemini kazılarak taş sütunların tabanının ana konumu belirlenmiştir. Bu yapının büyük olasılıkla kral yolu üzerindeki istasyonlardan biri olduğu düşünülmektedir (Mirfatah, 1977, s. 180-188).

Cin Can ve Gaçkran'daki Akhaimenid mimari kalıntıları dışında, 3 sütunun tabanı *Pehlou* tepesinde keşfedilmiştir (Zeidi, McCall & Khosrowzadeh, 2006, s. 162). Bu üç bölgenin mimari yapıları, Akhaimenid yönetim sistemi ve Susa ile Persepolis arasındaki kral yolunun kalitesi hakkında çok faydalı bilgiler ortaya koymuştur (Labaf Khaniki & Firouzmandi, 2009, s. 75). 2015 yılının kışında, İsmail Yaghmaei başkanlığında Susa'dan Persepolis'e ulaşan kral yolu üzerinde araştırmalar gerçekleştirilmiş ve bu güzergah boyunca bazı Akhaimenid istasyon yerlerinin olası konumları hakkında yeni bilgiler elde edilmiştir. Ramhormoz şehrinin 14 km güneyinde ve Zubeideh Maghams köyü yakınlarında yer alan Kot bölgesi, yaklaşık 270x245 metrelik surları olan bir kalenin kalıntılarını içermektedir. Yönetim alanı, 2 metre yüksekliğinde doğal bir tepe üzerine inşa edilmiştir. Surlar aşınmış olup, geriye en fazla 1,5 metre yüksekliğindeki kalıntıları kalmıştır. Ancak kuleler halen yer yer 5 metre yüksekliğe kadar çıkabilmektedir. Kalenin duvar yapı elemanları kerpiçten yapılmış olup, kalenin çevresinde 5 metre genişliğinde ve 3 metre derinliğinde bir hendek görülmektedir. Kalenin tüm iç kısmı tarımsal faaliyetler için kullanılmış olup, tarım arazisinin kale ve surlara doğru genişlemesi ile birlikte birçok bölümü tahrip olmuştur. MÖ 1. binyıldan Orta İslam dönemine kadar yerleşimlerin bulunduğu bu bölgenin, Susa ile Persepolis arasındaki istasyon yerlerinden biri olduğu düşünülmektedir (Yagmaei, 2016, s. 4) (Resim 2, Resim 3).



Resim 1: Susa-Persepolis Arasındaki İstasyonlar (Labaf Khaniki & Firuzmandi, 2007, Tasvir-e 2)



Resim 2: Kot Bölgesi'nin Güneydoğu Görüntüsü (Yagmaei, 2016, s. 4)



Resim 3: Kot Bölgesi'nin Kuzeydoğu Görüntüsü (Yagmaei, 2016, s. 4)

2. Susa-Sardes Kral Yolu

Akhaimenid Susa-Sardes yol ağı ve haber dağıtma sistemi, Akhaimenid hanedanlığının mükemmel idari özelliklerinden biri olup, hakimiyet alanını ekonomik ve siyasal anlamda yönetmek üzere araç olarak tasarlanmıştır. Susa-Sardes kral yolu hakkında Herodot V. kitabında da, kral yolu boyunca mükemmel konaklama istasyonları ve kraliyet konutlarının varlığından bahsetmektedir (Duran, 2015, s. 884). Söz konusu bu yol ağının Akhaimenidlerden önceki uygarlıklar, tarafından da kullanıldığı görülmektedir. Asur devleti MÖ 9-7 yüzyıllar arasında ele geçirdiği bölgeleri kontrol etmek için bir iletişim sistemi oluşturmuştu. Nineva ve Nimrud'da bulunan Asur saraylarındaki resmi yazışmalar, bu sistem içerisinde posta istasyonları zinciri olduğuna işaret etmektedir. Buradaki yol istasyonları, eyalet merkezleriyle Asur başkentlerini birbirine bağlayan temel artelerde konumlanmıştı. Söz konusu yol daha çok kraliyet habercileri ve askeri haberciler gibi imparatorluk memurları tarafından kullanılmıştı. Yol ağı üzerinde bulunan köy garnizonları da kraliyet habercileri için konaklama ve tedarik malzemeleri sağlamaktaydı. Asur imparatorluk yolları, Zagros Dağları'nın karşısındaki Aşağı Zap bölgesinden doğuya yönelmekte, batıda ise Suriye-Filistin eyalet bölgesine ve Yukarı Mezopotamya boyunca uzanmaktaydı. Buradan hareketle, Asur İmparatorluğu'nun kullanmış olduğu bu yolların Akhaimenid iletişim ağının tarihi arka planını oluşturduğunu söyleyebiliriz (Graff, 1994, s. 171-172).

Akhaimenid döneminde de ticaretin, daha ziyade kara yoluyla ve kervanlar aracılığıyla yapıldığı açıktır. Akhaimenidler gelişkin bir yol ağı kurmuşlardı. En önemlilerinden biri belki de başlıcası olan, "Akhaimenid Kral Yolu"dur. Akhaimenidlerin egemenlik alanlarını batıya doğru genişletmeleriyle, yol ağının Kızılırmak'ın batısındaki kısmı (eğer varsa), daha da iyileştirilmiş olmalıdır. Elimizde kesin veriler bulunmamakla birlikte, Kral Yolu'nun Doğu ile Batıyı birbirine bağlayacak şekilde yapımına ve yol üzerindeki mola yerlerinin belirlenmesine, Akhaimenid kralı Kyros zamanında başlanmış olmalıdır. Daha sonra, Darius'un egemenliğinde satraplıkların yeniden organize edildiği bir dönemde, yol tamamlanmış olmalıydı (Tekin, 2017, s. 129). Arkeolojik kanıtlara göre, Kral yolu yaklaşık 2400 km. olup, Herodot'a göre bir kervanın zamanın normal şartlarında hareket noktasından varış noktasına ulaşması 90 gün sürdüğünü söylemektedir. Persepolis hazinesinden keşfedilen tabletlerde, Susa ve Persepolis arasındaki idari misafirlerin ve istasyonların günlük gıda hakkında

bahsedilmektedir. Mısır'dan keşfedilen papirüsler ve Filistin'de yazılı çanak çömleklerin bulunması, Akhaimenid İmparatorluğu'nun satraplıkları arasındaki yolların genişliğini de göstermektedir (Afkhami, 2015, s. 25). Kral Yolu, Basra Körfezi yakınlarındaki Susa'dan başlayarak Mazaka (Kayseri) ve Gordion şehirlerinden geçer ve batıda Sardes'e ulaşır. Kervanların dinlenebilmesi için her 25-30 km'de bir istasyonlar oluşturulmuştu. Doğu ile Batı arasındaki ulaşımın sağlanmasının yanı sıra esas olarak askeri ve ticari amaçla kullanılan yolun, Herodot tarafından da "Kral Yolu" olarak anılması, olasılıkla iki büyük Akhaimenid kralı Kyros ve Darius dönemlerindeki popülerliğinden/öneminden kaynaklanmaktadır. Kral Yolu, yalnızca Akhaimenid krallarının kullandığı bir yol olarak kalmayıp kuşkusuz ulaşım amacı, askeri ve ticari amaçlar doğrultusunda da kullanılmıştır. Herodot, yolun güzergahı ve yol üzerindeki yerleşim yerleri ile kaleler ve nehirlerden bahsederek, "*parasang*" olarak mesafelerini vermektedir (Tekin, 2017, s.129-130).

3. Susa-Babil Kral Yolu

Susa, stratejik olarak Hegmataneh ve Persepolis'ten daha iyi bir konuma sahipti. Akhaimenid İmparatorluğu zamanında bu şehir, Kral I. Darius tarafından siyasi ve idari başkent olarak seçilmesiyle birlikte büyük önem kazanmıştı. Eskiden Elam İmparatorluğu'nun başkenti olan Susa, birçok iletişim yolu vasıtasıyla diğer bölgelere bağlıyordu. Bu yollardan bazıları Akhaimenid öncesi dönemlere aitti. Yollardan biri Susa'dan batıya doğru uzanıp, geniş bir oviden geçerek Babil'e ulaşıyordu (Khazaei, 2017, s. 44). Olmstead'in dediğine göre, Susa'dan batıya doğru, geniş bir oviden ortasından Babil'e giden kolay bir yol bulunmaktaydı. Susa'dan Babil'e giden yol, günümüzde, Mişan ovası, Hur Hoveyze çevresi, Arvand Nehri'nin çevresindeki ovalar ve Basra bölgesinden geçerek Bağdat Ovası'na kadar ulaştığından dolayı tanımlanabilir. Bununla birlikte, İslami Döneme ait yazılı belgeleri inceleyerek, bu yol üzerindeki şehirlerin konumu tahmini olarak belirlenebilmektedir. Erken İslami dönem metinlerinden, İslami yüzyılların başlarında Susa ile Madain arasında Vasit'ten geçen bir yol olduğunu görmekteyiz. Bu yolun Sasani yolunun bir kalıntısı olduğunu, ayrıca Seleukos ve Part döneminden daha eski yollardan geriye kaldığını da kabul edersek, Erken İslami dönemde Susa-Gargoub-Tayib-Matous-Vasit-Bağdat yolunun aynı zamanda Akhaimenid dönemine ait bir yol olduğunu söyleyebiliriz. Ancak Dicle, Fırat, Karun ve Dez nehirlerinin alüvyal topraklarındaki değişimler, barajların çökmesi ve şehirlerin yıkılması, bununla birlikte nehir kolla-

rının yeniden yön bulması ve tüm bu arazi değişiklikleriyle birlikte Susa-Babil yolunun tamamen İslam döneminin başlangıcındaki yol olduğu teorisi doğru olmayabilir. Olasılıkla, Akhaimenid döneminden önce, Elam döneminden İslami döneme kadar (Hicri takvime göre 3. ve 4. yüzyıllara kadar) kullanılmış olan Susa ile Babil arasındaki yolların varlığı kabul edilebilir (Egtedari, 1996, s. 761, 764).

4. Susa-Med (Hamedan/Ekbatana) Kral Yolu

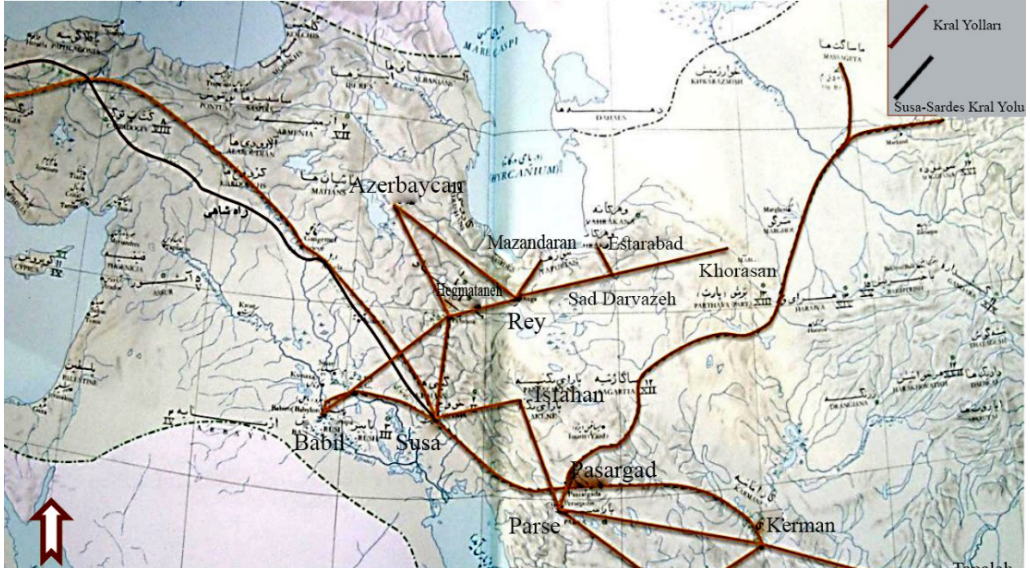
Tarih kitaplarında vurgulananın aksine, Susa-Med yolu, Akhaimenid dönemindeki en eski yol olarak kabul edilebilir. Şüphesiz bu yol, Kyros döneminden önce de vardı. Öyle ki, İran'ın Kyros tarafından fethi sırasında ve Darius'un iç savaşları zamanında, ordular da bu yoldan geçmiştir. Başka bir deyişle, bu yol hem daha eski olup hem de daha önemli siyasi olayları kendi ekseninde taşımıştır (Azari & Babaei Tavasoki, 2012, s. 15). Alvand Dağı'nın eteklerinde yer alan Hegmataneh (Ekbatana) veya bugünkü Hamedan şehri, Akhaimenid döneminden önce, Med İmparatorluğu'nun başkentliğini yapmıştır. Alvand Dağı, neredeyse geçilmez olan ve Babil Ovası'na yalnızca Assadabad'ın yüksek geçidinden erişilebilen dağ sırasının bir parçasıydı. Susa ve Hegmataneh antik başkentlerini birbirine bağlayan en önemli yollardan biri, Susa'dan Hegmataneh'ye giden yoldu. Bu yolun rotası, Merkezi Zagros (Luristan) boyunca devam ederdi. Diodorus Sicily'ye göre, Kassit diyarından geçen düz yol engebeli ve dar bir yol olduğundan Susa'dan Hegmataneh'ye giden yol Babil ovası boyunca daha uzun bir rotayı takip ederek, Babil'e ulaşmadan önce doğuya doğru ayrılırdı ve oradan da Bisotun üzerinden İran yaylasına bağlanırdı (Khazaei, 2017, s. 44, 46).

Akhaimenid Döneminde Tali Yollar

Ana yollar dışında yerel erişim sağlayan tali yollar denebilecek birçok yolun varlığından da bahsedebiliriz. Akhaimenid döneminde Anadolu'da da (Küçük Asya'da) bu tür yolların var olduğunu söyleyebiliriz. Bunlardan ikisi Tarsus'tan başlayan, biri kuzeydeki Kilikya kapılarından geçerek, sonunda Karadeniz'e ve diğeri kıyı boyunca batıya giden iki ticaret yolu bulunmaktadır. Karadeniz'in kuzey kıyılarında, Rusya'nın güneyindeki düzlükler boyunca, Ural üzerinden Sibiryaya ulaşan bir yol daha bulunmaktaydı. Altın, bu yol üzerinden Batı ülkelerine ulaşıyordu (Dandamayev & Lukonin, 1989, s. 210). Askeri seferlerle ilgili yazılı belgeler de, bu tür yolların varlığını kanıtlıyor; örneğin İyonyalılar, Efesusların rehberliğinde Melitene'yi (Malatya) Sardes'e bağlayan tali yolların üzerinden Sardes'e saldırmayı başarırlar (Khazaei, 2017,

s. 49). Bu yolun, ayrıca, bir asır sonra, Akhaimenid satrabı Tisafernes'in Sardes'ten Efesus'a dönüşünde, Karabel Geçidi'nden geçen ana yol boyunca, Agsilauş kolordusunu denetlemek için kullandığı yol olduğunu söyleyebiliriz (Briant, 1991, s. 74-75). Lykaonia ve Tarsus arasında başka bir yolun varlığından haberdarız. Kyros, Kilikya kapılarına giden ana yolu geçtiğinde, Eponaxa bu yolu kullanmış ve Kyros'tan beş gün önce Tarsus'a ulaşmıştır. Bu yollardan bazılarının, Akhaimenid döneminin öncesinde kullanıldığı ancak bu dönemde yeniden onarıldığı bilinmektedir.

Bu tali yollar, diğer iletişim yollarının aracılığı ile Akhaimenid İmparatorluğu'nun diğer merkezlerine bağlıydı. Tabletlerde bahsedilen ülke çeşitliliği, Akhaimenid başkentlerinin diğer vilayetlere farklı yollar vasıtası ile bağlandığını göstermektedir (Khazaei, 2017, s. 49). Muhtemelen diğer tali yollar, Kyzikos ve Daskyleion'dan güneye doğru uzanarak Susa-Sardes Kral Yolu'na bağlanıyordu (Magie, 1950, s. 41). Büyük İskender, orduları ile birlikte Fahlia üzerinden Pers kapılarına giderken, güvenlik endişesinden dolayı ordularının ihtiyacı olan erzacın büyük bir kısmını farklı bir yoldan Persepolis'e ulaştırmıştır. İskender, Hyrkania (Gorgan) topraklarında da en kısa olan dağlık bir rotayı seçmiş ve ordunun ihtiyacı olan malzemeyi askeri yoldan göndermiştir. Kyros, Frigya'nın son kenti Iconyon'da kalırken, Epyaxa'yı en hızlı dağ yolundan Tarsus'a gönderir ve böylelikle ordusunun bir kısmı kaybolmasına sebep olur. Bu hususta iki rivayet belirtilmiştir. Birincisi, bu birliklerin Kilikyalılar tarafından yok edilmesi, diğeri ise askerlerin yollarını kaybetmesi ve yolunu bulamamalarıdır. Aslında yerel rehberler olmadan bu tali yollardan geçmek mümkün değildi. Askeri açıdan geçilmez ilan edilen yolun kesinlikle sıradan insanlar için geçerli olmadığı unutulmamalıdır. Yunan yazarları bir araziye çöl olarak tanımladıklarında, onu kısa mesafelerde, bölgede büyük miktarda suya ihtiyaç duyan büyük bir ordunun geçişine göre tanımlarlar (Khazaei, 2017, s. 50). Örneğin, İskender Zaranka'ya (Sistan) girmeden önce, Med topraklarında yer alan Hamedan'a çok hızlı bir mesaj göndermeyi amaçlar. Bu sebepten dolayı ve ayrıca süreyi bir aydan on güne indirmek için, İran yaylasının tuzlu ve ürkütücü çölünden geçmeleri gerekiyordu (Qurtius Rufus, 1976, VII.2.18) (Harita 1).



Harita 1: Akhaimenid Dönemi Yol Ağları (Mokhtari Talegani & Amiri Saed, 2016, Shekle 3)

Yolların Korunma Sistemi

Karayolu ağı, herhangi bir zamanda ve yerde, sürekli bakım yapılmadan yolcularını uzun süre ağırlayamazdı. Akhaimenidler, ister askeri işlerde ister ticaret işlerinde, yollardan daima en iyi şekilde istifade etmek için yolcuların ve kraliyet kuryelerinin seyahatlerinde, yolların bakımı ve inşası için büyük bir idari teşkilatı düşünmek zorunda idi. Tarihçilerin çoğu, yol yapımı ve köprü yapımında yetenekli ve deneyimli İranlı mühendislerin varlığını kabul etmiş ve büyük yolların varlığını onların faaliyetlerinin bir sonucu olarak kabul etmişlerdir.

Bazı Persepolis tabletleri, inşa edilen yolları korumak ve yenilerini inşa etmek için bir grup memurdan bahseder. Ancak bu konudaki bilgilerimiz çok yetersizdir (Khazaei, 2017, s. 52). Kraliyet yolları, genellikle geniş olup arabalarla ulaşımı sağlamak mümkündü. Bunlardan Frigya-Kilikya, Susa-Persepolis yolları veya Hirkania'dan geçen yolu söyleyebiliriz. Gerçi bu yollardan arabalı ile geçiş yapmak bu yolların taşparke olduğu anlamına gelmiyordu ancak, toprak yolların genellikle aşağı yukarı geniş ve işaretlenmiş olduğunu söyleyebiliriz (Khazaei, 2017, s. 53).

Herodot'a göre, Akhaimenid döneminin önemli imparatorluk yolları boyunca mesafeler, İran'ın parasang ölçüğüne göre belirlenmiş ve her 25 ile 30

kilometrede bir dinlenme ve gezginler için su ve yiyecek temini için istasyonlar kurulmuştur. Bununla birlikte, rota boyunca yolların askerler tarafından korunduğu kritik ve stratejik noktalara da kaleler inşa edilmiştir (Herodotus, V, s. 52-53). Persepolis'in seyahat metinlerine göre, kraliyet yollarında seyahat etmek ve buralardaki imkanlardan yararlanmak için, yolcuların bir tür geçiş izni olan damgalı bir belgeye (*Halmi*) sahip olmaları gerekiyordu. Persepolis tabletleri, çoğunlukla İran'ın iç kısımlarıyla ilgili olsa da, Aramice papirüsler ve küçük seramik buluntuları, diğer imparatorluk bölgelerinde de, kraliyet yollarındaki resmi yolcular için yiyecek ve malzeme tedarikinin yanı sıra geçiş izni gibi benzer bir sistem olduğunu doğrulamaktadır (Khazaei, 2017, s. 53). Bu belgelerin, seyahatin başlangıç bölgelerindeki kent yöneticileri gibi üst düzey yetkililer tarafından verilmiş olması muhtemeldir. Bununla birlikte, yolların güvenliğinin sağlanması da bu yetkililerin görevleri arasındaydı ve bu yüzden yoldan geçen yolcular ile birlikte birkaç silahlı asker gönderilirdi (Briant, 1991: 70-73). Aynı zamanda, un, şarap ve atlar için arpa temin edilmesi ve yollarda büyük miktarlarda yiyecek depolamasından sorumluydular. Akhaimenid kralı II. Kambyses'in, Mısır'ı fethetmek üzere Sina Çölü'nü geçmesinde, Arapların yardımı olmadan Kambyses başarılı olamazdı. Ayrıca, çöl ve sert yollar için su temini akışı, Akhaimenidlerin yollarda su depolamayı düşünmelerine neden olmuştur. Muhtemelen Akhaimenidlerin Alborz yamaçlarında bir su kemeri kazmayı düşünmelerinin nedeni de bu olmuştur. Bu su kemeri, Med topraklarını Orta Asya'ya bağlayan yolun, büyük bir bölümünde kalıcı su rezervlerine sahip olmak amacıyla inşa edilmiştir. Bu nedenle, kral yollarının bakım ve onarımının kent yöneticilerinin sorumluluğunda olduğu söylenilebilir. Genel olarak, Akhaimenidlerin çoğunlukla çalışmamızda bahsedilen ana yolları (Susa-Persepolis, Susa-Sardes, Susa- babil, Susa-Med) kullandıkları ve bunun özellikle ticaret için daha fazla yolun korunmasına yardımcı olduğundan bahsedebiliriz.

SONUÇ

Tarihsel araştırmalar, kraliyet yollarının geçmiş dünyanın eski uygarlıkları arasındaki en önemli ortak yollar olduğunu, bu nedenle çeşitli tarihi uygarlıkların oluşumunda değişik insan ırklarının uyum ve koordinasyonunda bir faktör olduğunu göstermektedir. Çünkü tarih boyunca farklı uygarlıklar bu yollar sayesinde ekonomik, bilim, sanat, kültür ve ticaret alanlarında önemli ilerlemeler kaydetmiştir. Aslında, bu kraliyet yollarının sayesinde, özellikle Akhaimenid döneminde bu stratejik ve ticari yolların çevresinde bulunan birçok kentin daha

da zenginleşmesine sebep olmuştur. Akhaimenid kralları, siyasi ilişkileri geliştirmek ve çeşitli alanlara hakim olmak için yol yapım politikasına öncelik verdiler ve bu konuda hiçbir çabadan kaçınmadılar. Tabii ki, bu konuyu özellikle hayata geçiren Büyük Darius olmuştur. Darius'tan sonraki Akhaimenid kralları, özellikle Kserkses zamanından sonra, daha çok Akhaimenid İmparatorluğu'nun topraklarını genişletmeye çaba göstermişlerdir. Persepolis tabletleri, arkeolojik keşifler ile bu yolların varlığı ve işlevi üzerine Yunan tarihçilerinin yazılarına dayanarak, Darius ve Kserkses'in askeri amaçları için daha fazla yol inşa ettikleri ve Akhaimenid satraplıkları arasında bir bağlantı kurarak kontrolleri altında bulunan bölgelerdeki tüm bilgileri ve olayları öğrenmeye çalıştıkları söylenebilir. Öyle ki, Susa-Sardes Susa-Persepolis ve ulaşım cephelerindeki yolların onarımı ve inşası bu doğrultuda yapılmıştır. Yunan yazarları, özellikle Herodot tarafından da anlatıldığı üzere bu yolların geliştirilmesini önemli kılan, yol güvenliğinin sağlanmasıdır. Aslında, yolların temel işlevlerinin önce politik daha sonra ise ekonomik olduğu söylenilebilir.

Genel olarak, Akhaimenidlerin siyasi, askeri ve ticari işlerini daha ileri götürmek düşüncesi ile eski yolların onarılması, genişletilmesi ve yeni yolların inşası kurduğu amacına yönelik olarak, bu yolları korumak ve sürdürmek için yeni bir sistem kurdukları düşünülebilir. Seyahatler ve yolcuların refahı için belirli mesafelerde konaklama istasyonları kurarak, yolcu ve kervanlar için dinlenme alanları yarattılar ve her türlü ihtiyaçların karşılamasının yanı sıra, yolların güvenliğini de bu şekilde ön plana çıkardılar. Susa, Persepolis, Hegmataneh, Babil ve Sardes dahil olmak üzere, tüm ana yolların Akhaimenid döneminin birkaç önemli başkentine ulaştığına dikkat edilmelidir. Bu nedenle, Akhaimenid döneminde, kompakt yol sistemi sayesinde, imparatorluğun tüm bölgelelerinin birbirine bağlanması, yolların korunması sebebiyle güvenlik sağlanmıştı. Böylelikle, kraliyet kuryeleri, yabancı ülke temsilcileri, İran büyükelçileri, ticari kervanları ve diğer yolcuların sakin ve güvenli bir şekilde seyahat etmesi mümkün olmuştu. Akhaimenid imparatorluğu döneminde yolların onarılması, inşa edilmesi, sürekli bakımının yapılması ve buralarda güvenliğin sağlanması konusundaki eylemleri, söz konusu dönemde sanat, kültür ve ticaretin gelişmesinde en önemli faktörlerden biri olmuştur.

KAYNAKÇA

Atarashi, K. & Horicuchi, K. (1963). *Fahlian I: the Excavation at Tape Suruvan, 1959, Tokyo University Iraq-Iran Archaeological Expedition Reports, Institute for Oriental Culture*. Tokyo: University of Tokyo [cited in D.T. Potts and K. Roustaei(Edt), *The Mamasani Archaeological Project Stage One: A report on the first two seasons of the ICAR - University of Sydney Expedition to the Mamasani District, Fars Province, Iran, Tehran: I.C.A.R.*].

Arfaee, A. (1991). Rahe Shahi Shush- Perspolis. In: *Qafeleh Salar-e Sokhan*, Khanlari, Tehran, 29-45.

Asgarichaverdi, A.R. & Potts, D. (2007). Pazhoheshhaye Bastan Shenasi dar Mohavatehaye Sarvan, Kourangan va Tell-e Espid, Mantage Mamessani, Fahlian, Fars, Zemestan 2007. (Barnameh Moshtarak Pazhoheshkade Bastan Shenasi va Daneshgah Sidni Ostoralia), *Gozarash Amalkard Pazhoheshkade Bastan Shenasi 2007*, Hasan Fazeli Nashli (Edt), Tehran, Pazhoheshkade Bastan Shenasi, 181-182.

Azari, A. & Babaei Tavasoki, M. (2012). Tarikh Siyasathaye Rahsazi Shahan Hakhamaneshi. *Faslname Elmi Pazhoheshi Tarikh*, Shomare 24, 7-24.

Afkhami, B. (2015). Baresi Jaygah Rah Abrisham dar Dorehaye Tarikhi Iran Bastan. *Majale Motaleat Irani*, Daneshkade Adabiat va Olum Ensani, Daneshgah Shahid Bahonar Kerman, Sale 14, Shomareh 28, 17-36.

Briant, P. (1991). De Sardes à Suse. In: H. Sancisi-Weerdenburg and A. Kuhrt (Edt), *Achaemenid History VI: Asia Minor and Egypt*; Old Cultures in a new Empire Nederland Instituut Foor Het Nabije Oosten, Leiden, 67-82.

Dandamayev M.A. & Lukonin, V.G. (1989). *Culture and Social Institutions of Ancient Iran*, Cambridge University Press.

Duran, M. (2015). Satraplık Sistemini Pers Yönetim Teşkilatındaki Yeri. *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı: 34, 61-86.

Egtedari, A. (1996). *Khuzestan va Kogilouyeh va Mamesani-Jografyaye Tarikhi va Asar Bastani*. Jeld 3 dar Majmoe Asar Khozestan, Anjoman Asar va Mafakher Farhangi.

Graf, D.F. (1994). The Persian Royal Road System. In: H. Sancisi-Weerdenburg, A. Kuhrt & M.C. Root (Eds.), *Achaemenid History VIII: Continuity and Change*, Nederland Instituut Foor Het Nabije Oosten, Leiden, 167-189.

Herzfeld, E. (1928). Drei Inschriften aus persischen Gebiet. Mitteilungen der Altorientalische Gesellschaft, cited in D.T. Potts and K. Roustaei (edt.), *The Mamasani Archaeological Project Stage One: A report on the first two seasons of the ICAR - University of Sydney Expedition to the Mamasani District, Fars Province, Iran, Tehran: I.C.A.R.*, 81-86.

Herodotus, (1957). *The Persian Wars*. translated by A. D. Godley, The Loeb Classical Library, Cambridge (Mass.) & London.

Imanpour, M.T. (2010). The Communication Roads in Parsa during the Achaemenid Period. Maria Macuch, Dieter Weber and Desmond Durkin-Meisterernst (Edt), *Ancient and Middle Iranian Studies, Proceedings of the 6th European Conference of Iranian Studies, Held in Vienna, 18-22 September 2007*, 87-99.

Koch, H. (2001). *Az Zabane Darius*. (Çev. Parviz Rajabi), Entesharat Karang, Tehran.

Khazaei, S. (2017). Rahhaye Ertebet Khoshki dar Dore Hakhamaneshi, *Majale Pazhoheshhaye Tarikhi*, Sale 52, Dore Jadid, Sale 8, Shomare 4 (Peyapey 32), 37-58.

Lendering, J. (2009). Jadde Shahi. (Çev. Morteza Yavari), *Majale Amouzeh Tarikh*, Dore 11, Shomareh 1, 19-21.

Labaf Khaniki, M. & Firouzmandi, B. (2009). Rah-e Shahi dar Shabakeh Rahhaye Shahanshahi Hakhamaneshi. *Majale Pazhoheshhaye Bastan Shenasi Modares*, Sale aval, Shomare 1, 65-81.

Khatchadourian, L. (2016). *Imperial Matter Ancient Persia and the Archaeology of Empires*. University of California Press.

Magie, D. (1950). *Roman Rule in Asia Minor to the end of the Third Century After Christ*, Vol.2, Princeton University Press.

Mostafavi, M.T. (1959). Ahamiyat Tarikhi Jareh dar Sarzamin Fars. *Majale Bastan Shenasi*, Shomare 3 & 4, 13-26.

MirFatah, S. AA. (1977). Manzelgahhaye Rah-e Shahi (Manzelgah Gachkan). *Majale Barresihaye Tarikhi*, Shomare2, Sale Davazdahom, 167-190.

MacDermot, B.C. & Schippmann, K. (1999). Alexander's March from Susa to Persepolis. *Iranica Antiqua* 340, 283-308.

Qurtius Rufus. Q. (1976). *History of Alexander the Great of Macedon*.

translated by: J. C. Rolfe, The Loeb Classical Library, Cambridge (Mass.) & London.

Sami, A. (1964). *Tamadon Hakhamaneshi*, Jeld 2, Shiraz, Chapkhane Mousavi.

Stronach, D. (1978) *Pasargadae: A Report on the Excavations Conducted by the British Institute of Persian Studies from 1961 to 1963*, Oxford: Oxford University Press, 283-284.

Mokhtari Talegani, E. & Amini Saed, F. (2016). Bazshenasi Rahhaye Bastani-Tarikhi dar Mahdude Rey ta Saveh va Chegounegi Sheklgiri an Rahha. *Dovomin Konferans Beynalmelali Pazhohesh dar Oloum va Teknoloji*, İstanbul.

Tekin, O. (2017). Pers Döneminde Anadolu'da Para ve Ticaret, *Persler Anadolu'da Kudret ve Görkem*, Hazırlayanlar Kaan İren, Çiçek Karagöz, Özgün Kasar, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 102-135.

Vandenbergh, L. (1969). *Bastan Shenasi Iran Bastan*. (Çev. İsa Behnam), Tehran, Daneshgah Tehran.

Wiesehöfer, J. (1998). *Iran Bastan az 550 BC ta 650 BC*, (Çev. Morteza Sagebfar), Tehran, Entesharat Gognous.

Yagmaei, E. (2016) *Gozaresh-e Asib Shenasi Barkhi az Mohavatehaye Motalea Shode dar Barname "Shenasayi Rah-e Shahi Hakhamaneshi Shush-Takhte Jamshid" Fasl-e Dovom*, Zemestan, Pazhoheshgah Miras Farhangi va Gardeshgari, Yayınlanmamış.

Zeidi, M., McCall, B. & Khosrowzadeh, A. (2006). Survey of Dasht-e Rostam-e Yek and Dasht-e Rostam-e Do. In D. T. Potts and K. Roustaei (eds.), *The Mamasani Archaeological Project Stage One: A report on the first two seasons of the ICAR - University of Sydney Expedition to the Mamasani District, Fars Province, Iran*, Tehran: I.C.A.R., pp. 147- 168.

Bayram Arif KÖSE

ORTAÇAĞ ERMENİ KAYNAKLARINDA DOĞU KARADENİZ VE ÇEVRESİ

Hasan YILMAZ

DIRECT ELECTION OF THE PRESIDENT BY THE PEOPLE: THE CASE OF TURKEY

Mine KILIÇ - Gülden SAĞOL YÜKSEKKAYA

1928'DEN GÜNÜMÜZE KADAR TDK YAZIM KILAVUZLARINDAKİ KELİME SAYILARI ÜZERİNE

Mehmet ÖZBERK

NABOKOV'UN CİNNET ROMANINDA NARSİSTİK ÖRÜNTÜLER VE EŞ-İKİZ MOTİFİ

Ezgi ZENGİN DEMİRBİLEK

ERVİNG GOFFMAN'IN BENLİK KURAMI ÇERÇEVESİNDE İZLENİM YÖNETİMİ VE KİŞİLERARASI İLETİŞİME ETKİSİ ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

Bertuğ SAKIN - Sümeyye BÜYÜKBİRER

MANİPÜLATİF DİL ÜZERİNE ELEŞTİREL SÖYLEM ANALİZİ

Sevde Nur ÖZER

GEÇ HİTİT DÖNEMİ KABARTMALARINDA TASVİR EDİLEN YEMEK SAHNELERİ VE BU SAHNELERDE GEÇEN BAŞLICA OBJELER

Ahmet KARABULUT

TOPLUMSAL CİNSİYET ROLLERİ AÇISINDAN 8. SINIF TÜRKÇE DERS KİTABININ İNCELENMESİ

Leila AFSHARI - Rabia AKARSU

AKHAIEMENİD DÖNEMİNDE YOL AĞLARI

Rıdvan KIZILKAYA

TÜRK SİYASAL HAYATINDA BİR İKNA ARACI: SEÇİM MÜZİKLERİ (1965-1995)

M. Akif KORKMAZ

ALMANYA TÜRKLERİNDE AİLE KÜLTÜRÜ

Gözde EFE

İSMET ÇETİN, TÜRK HALK HİKÂYESİLİĞİ TÜRKİYE SAHASI, NOBEL YAYINLARI, ANKARA 2020, 296 s.

ANASAY

anasaydergisi@hotmail.com

e-ISSN 2618-6187

ISSN 2567-2001



9 772587 200005 4