



## ***Yeni-Asur ve Pers Kraliyet Posta Sistemleri Üzerine Değerlendirmeler***

## ***Reconsiderations on the Royal Postal Systems of New-Assyria and Persia***

**Muzaffer DEMİR**

 <https://orcid.org/0000-0001-7270-2317>



The entire contents of this journal, *Phaselis: Journal of Interdisciplinary Mediterranean Studies*, is open to users and it is an 'open access' journal. Users are able to read the full texts, to download, to copy, print and distribute without obtaining the permission of the editor and author(s). However, all references to the articles published in the e-journal *Phaselis* are to indicate through reference the source of the citation from this journal.

*Phaselis: Journal of Interdisciplinary Mediterranean Studies* is a peer-reviewed journal and the articles which have had their peer reviewing process completed will be published on the web-site ([journal.phaselis.org](http://journal.phaselis.org)) in the year of the journal's issue (e.g. Issue IV: January-December 2018). At the end of December 2018 the year's issue is completed and Issue V: January-December 2019 will begin.

Responsibility for the articles published in this journal remains with the authors.



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License.

**Citation** M. Demir, "Yeni-Asur ve Pers Kraliyet Posta Sistemleri Üzerine Değerlendirmeler". *Phaselis* VI (2020) 159-180. <http://dx.doi.org/10.18367/Pha.20010>

Received Date: 12.05.2020 | Acceptance Date: 22.09.2020  
Online Publication Date: 26.12.2020

**Editing** Phaselis Research Project  
[www.phaselis.org](http://www.phaselis.org)



## Yeni-Asur ve Pers Kraliyet Posta Sistemleri Üzerine Değerlendirmeler

### *Reconsiderations on the Royal Postal Systems of New-Assyria and Persia*

Muzaffer DEMİR\*

**Öz:** Eski Yakın Doğu devletlerinde MÖ III. binyılın ikinci yarısından itibaren resmi yazışmalarla ilgili çok sayıda delil günümüze kadar ulaşmıştır. Devletlerin merkezi yönetimleriyle hem eyaletlerdeki resmi görevlileri veya vasalları hem de yabancı devlet yöneticileri arasında gerçekleşen bu yazışmalar imparatorluk hızlı posta sisteminin nasıl yürütüldüğü sorusunu aklımıza getirmektedir. Bu devletler posta hizmetlerini güvenli, verimli ve hızlı bir şekilde yürütebilmek için ana yol güzergâhlarının altyapı çalışmalarına önem vermiş olmalıdır. Hatta özellikle Kraliyet yolları üzerinde belli aralıklarda posta istasyonları ve dinlenme yerleri kurmuşlar, buraları gerekli binek hayvanları ve görevlilerle donatmışlardır. Bu istasyonlar aracılığıyla mesajlar çok daha hızlı bir şekilde ulaştırılmıştır. Her bir istasyon aralığında at ve ulaklar yenilenmiştir. Devletlerarasındaki yazışmalarla ilgili delillerin bolluğuna rağmen, böylesine bir posta hizmetinin varlığı ve işlevselliği ile ilgili yeterli deliller sadece Yeni-Asur ve Pers Akhaimenid İmparatorlukları döneminden gelmektedir. Biz bu çalışmamızda her iki İmparatorlukta yürütülen aktarmalı hızlı posta sisteminin detaylarını açıklamaya çalışacağız. Bu sayede Pers Akhaimenid İmparatorluğu'nun geniş topraklarında irtibat kurma ve haberleşmenin özellikle Pers kraliyet yolları ana güzergâhları üzerinde çok daha fazla mümkün kılındığını ön göreceğiz.

**Anahtar sözcükler:** Kraliyet Yazışmaları, Posta sistemi, Yeni-Asur, Pers, Akhaimenid

**Abstract:** Lots of evidence of official correspondence from the Ancient Near East states has reached to present day starting from the second half of the IIIrd millennium BC. These correspondences not only between the central governments of the states and both officials or their vassals but also with the foreign state administrators raise the question of how the imperial express post system was being carried out. These states should have given importance to the infrastructure works of the main road routes in order to carry out the postal services safely, efficiently and quickly. They even erected post-stations and resting places, especially on the Royal roads, at certain intervals and equipped them with horses and men to take care of them. Messaging was delivered much faster by means of these stations. Each horse and man at these intervals was renewed. It is even said that the night-messengers succeeded the day-messengers in relays. Despite the abundance of evidence on correspondence between states, the sufficient evidence for the existence and functionality of such a high speed relay post comes from the Neo-Assyrian and Persian Achaemenid empires. In this study, we will try to explain the details of the high speed relay post service carried out in both of the Empires. It is also assumed that the connectivity and communication within the vast territorial extent of the Persian Achaemenid Empire had been enabled to a great deal especially along the main routes of Persian royal road.

**Keywords:** Royal Correspondence, Postal Service, New-Assyrian, Persian, Achaemenid

\* Prof. Dr., Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Muğla.  
dmuzaffer68@gmail.com | <https://orcid.org/0000-0001-7270-2317>

## Giriş

Eski Yakın Doğu krallıklarında Sumerce, Akadca, Asurca, Hurrice, Ugaritçe, Hititçe, Aramice, Elamca ve İbranice gibi çeşitli dillerde yapılan karşılıklı mektuplaşma veya yazışmaların özellikle kil tabletten çivi yazılı belgeler ve papirüsler kullanılarak hazırlandığı bilinmektedir. Çeşitli diplomatik mesajların yanında talimatlar, emirler ve raporlar içeren kraliyet mektuplaşma geleneğiyle ilgili en eski yazılı belgeler MÖ III. binyılın ikinci yarısından itibaren tarihlendirilebilmektedir. Sümer kent devletlerinde yöneticiler ve resmi görevliler arasında karşılıklı yazışma geleneğine ait çivi yazılı kaynaklar MÖ 2400 yılından itibaren başlamaktadır ve bunlar arasında III. Ur Hanedanlığı (MÖ 2048-1940)'nın yöneticilerine ait mektup grupları özel öneme sahiptir<sup>1</sup>. Eski Mısır'da ise mektupla haberleşme geleneği, MÖ 2686 yılı civarında başlayan Eski Krallık Dönemi'nden itibaren kayıtlara geçmekte olup, özellikle Yeni Krallık Dönemi'nde (MÖ ca. 1530-1069) yoğunluk kazanmıştır. Bu döneme ait 400 kil tablet ve fragmandan oluşan Amarna tabletleri gün yüzüne çıkarılmıştır; bunlardan 346 adedi dönemin diplomatik dili olan Akadca yazılı mektuplardır ancak bunlardan bazıları fragman niteliğinde olup içerdikleri mesajlar ya kısmen anlaşılmakta ya da hiç anlaşıl-mamaktadır. Bunlar XVIII. Hanedanlık'ın en baskın yöneticileri olan III. Amenhotep (MÖ ca. 1388-1351) ve onun oğlu IV. Amenhotep (MÖ ca. 1351-1334)'in müttefik devletler ve vasallarıyla yaptığı devlet yazışmalarını temsil etmektedir. Mektupların içeriğinden Mısır yönetim merkezlerinden ve Levant vasal krallık yöneticilerinden gelen çeşitli dillerdeki yazışmaların ilgili yerlere teslim edilmek üzere Gaza ve Beth-Shean'daki aktarma istasyonlarında kabul edildiği anlaşılmaktadır<sup>2</sup>.

Özellikle Ur gibi Sümer kent devletlerinin dışında Eski Mezopotomya Uygarlıkları arasında Eski Akad, Eski/Orta/Yeni Asurlular, Eski/Orta/Yeni Babilliler, Marililer ve Ugaritler'den de çok sayıda mektup günümüze kadar ulaşmıştır<sup>3</sup>. Eski Yakın Doğu Uygarlıkları içinde devlet arşivi tutma gele-neğine en çok önem veren ve bu bağlamda başkentleri Hattuşa'da binlerce tabletten oluşan bir arşiv binası bulunduran Hititler, özellikle Orta Krallık Dönemi'nin başlangıcından itibaren devletin sonuna kadar (MÖ ca. 1450-1190) yoğun bir şekilde mektupla haberleşme yöntemini devam ettir-mişlerdir. MÖ 1344 yılı civarında kısa süreliğine hüküm süren III. Tudhaliya, ülkesinde pek çok ayaklanmanın olduğu kriz döneminde, iskân yerini geçici olarak Şapinuwa (Ortaköy)'ya taşımış ve yabancı krallarla diplomatik anlamda da Hititler döneminden kalan en iyi mektup *corpusunu* bırakmıştır; Şapinuwa kazılarında şimdiye kadar Hitit devletinin iç ve dış yazışmalarıyla ilgili Hititçe ve çok az sayıda Luwice 500 mektup gün yüzüne çıkarılmıştır<sup>4</sup>.

MÖ 1250'li yıllardan itibaren etkisi gösteren Ege Göçleri'nin MÖ IX. yüzyılın başlarından itibaren Yakın Doğu'da etkisini yitirmesiyle birlikte Yeni-Asur (MÖ 911-612) ve Yeni-Babil İmparatorlukları'nda da mektupla haberleşmenin ivme kazandığına dair deliller günümüze kadar

<sup>1</sup> Kramer 1963, 36. Bu mektuplarda genellikle devlet yönetim meseleleri tartışılmaktadır. Mektupların başlıklarından bazıları belli görevlilerle uğraşmadaki zorluklar, surların inşası ve tamiri, eyaletlerin güvenliğinin sağlanması, görevlerin tamamlanması konusundaki raporlar ve diğer görevlilere yöneltilen adaletsizlik ve sadakatsizlik suçlamalarını kapsamaktadır. *Bk.* Michalowski 2011, 64-81, 122-169.

<sup>2</sup> Bu mektupların dili, formatı, takdimi ve saray yazıcıları hakkında değerlendirmeler için *bk.* Mynárová 2014, 10-31. Ayrıca *bk.* Moran 1992.

<sup>3</sup> Oppenheim 1967, 71-148. Akad kralı Sargon'un iktidarından (MÖ ca. 2334-2279) itibaren Eski Akadca arşiv mektupları günümüze kadar ulaşmıştır (Vulliet 2011, 487-489). Asurlu tüccarlar oligarşisi MÖ II. binyılın başlarından itibaren Anadolu'da Kültepe/Kaniş/Neşa *kārumu* ile oldukça yoğun bir ticaret yaptıkları gün yüzüne çıkarılan 22.500 civarında Eski Asurca tabletlerden anlaşılmaktadır ve bu tabletlerin bir kısmı mektup niteliğindedir (Veenhof 2008, 199-246).

<sup>4</sup> Ayrıca eyalet merkezi Tapikka (Maşathöyük)'da da 97 mektup ortaya çıkarılmıştır. Konuyla ilgili detaylı açıklamalar için *bk.* De Martino 1982, 291-321; Bryce 2003, özellikle s. 60 vd.; Hoffner 2009, 35 vd. Maşat Höyük ve Ortaköy arşivlerindeki mektuplarla ilgili değerlendirmeler için *bk.* Bilgin 2015, 47, 92, 95-96, 124, 133, 162, 283, 327-328, 384, 474, 503, 506.

ulaşmıştır<sup>5</sup>. Yeni-Asur devlet yazışmalarıyla ilgili olarak şimdiye kadar Irak, Suriye ve Türkiye’de MS 19. yüzyılın ortalarından itibaren yapılan arkeolojik kazılar sonucunda dağınık dönemlere ait yaklaşık 2000 adet mektubun yer aldığı tabletler gün yüzüne çıkarılmıştır. Bu mektupların sayısı III. Adad-nirari (MÖ ca. 810-783) ve son Kral III. Aşşur-uballit (MÖ ca. 612-608) dönemlerinde yoğunlaşmaktadır. Bunlardan yaklaşık 1200 adedi yüksek derecede tek tip haline getirilmiş kil tabletlerde yazılmış devlete ait resmi mektuplardır ve II. Sargon (MÖ ca. 721-705) dönemine tarihlendirilmektedir. Günümüze kadar ulaşabilen mektupların orijinal yazışmalarının sadece küçük bir kısmını oluşturduğu düşünüldüğünde ve diğer uygarlıklarda bulunan sayıyla karşılaştırıldığında, Yeni-Asurluların haberleşmeye çok daha fazla önem verdikleri anlaşılmaktadır<sup>6</sup>. Yeni-Babil İmparatorluğu (MÖ 612-539) dönemini aydınlatan 16.000 civarındaki yayınlanmış arşiv belgesi içinde ise büyük çoğunluğu Sippar ve Uruk tapınak arşivlerinden resmi haberleşmeyi içeren yaklaşık 1.100 adet mektup yer almaktadır<sup>7</sup>. Diğer taraftan Pers Akhaimenid İmparatorluğu (MÖ 559-330) dönemiyle ilgili tek bir kraliyet mektubu örneği bile günümüze kadar ulaşmamıştır.

Eski Yakın Doğu Uygarlıkları’nda merkezi idare ile kontrol altına aldıkları uzak mesafedeki topraklar veya yabancı devletlerle yapılan bütün bu mektuplaşmalar sosyo-siyasi ve şahsi nüfuza sahip elçiler ve resmi ulaklar aracılığı ile devlete ait posta hizmetlerinin varlığına işaret etmektedir. Bu devletlerin dönemlerinin zorlu topografik koşullarına rağmen uzun-mesafeli ve düzenli haberleşme yolları oluşturmak için altyapı yatırımları yapmış olmaları kaçınılmazdır<sup>8</sup>. Buna rağmen antik kaynaklar bu devletlerin tamamında hızlı ve verimli çalışan bir posta sisteminin varlığı konusunda sessizliğini korumaktadır. Özellikle Hitit krallarının imtiyazlı bir uzun mesafeli yollar sistemi kullandıkları bilinse de, Hitit devlet iletişim ağlarıyla ilgili kaynaklar yetersiz kaldığından belirsizlik söz konusudur<sup>9</sup>. Öte yandan, aşağıda aktaracağımız üzere, yine mektuplaşmanın standart olduğu özellikle Yeni-Asur ve Pers Akhaimenid dönemlerindeki kompleks ve iyi organize edilmiş posta sistemleri hakkında günümüze kadar yeterince önemli bilgi ulaşmıştır. Bu konuda bizi aydınlatan Yeni-Asur çivi yazılı kaynak sayısı çok fazla değildir. Pers Akhaimenid dönemi posta sisteminin bütünsel yapısı hakkında ise Hellen-Roma yazarları, Eski Ahit’in özellikle Ezra ve Nehemiah kitaplarında geçen ilgili metinler ve devlet yazışmalarının finansal yönlerini iyi belgeleyen yazıtlar sayesinde daha açıklayıcı bilgilere ulaşmakta ve yorumlarda bulunabilmekteyiz. Kanaatimizce Pers Akhaimenidai yönetimi, posta hizmetlerinin hızı ve verimliliğini hızlı atlı ulaklarının posta istasyonlarında görev devri sayesinde Yeni-Asurlular’dan da öteye taşımış ve böylelikle İmparatorluk topraklarının çok geniş olmasına rağmen karşılıklı irtibat ve haberleşmeyi kolaylaştırmayı başarmıştır.

### Yeni-Asur İmparatorluğu

Yeni-Asur İmparatorluğu’nda kral ve eyalet valileri ve yurt dışındaki temsilcileri arasındaki mesajlar veya mektuplar normalde güvenilir elçilik heyetleri tarafından teslim edilmekteydi. Bunun dışında onlar Yakın Doğu’da uzun mesafeli devlet mesajlarının aktararak taşınması ve iletilmesi sistemini geliştiren ilk uygarlık Yeni-Asur olmuştur. *Kalliu* olarak adlandırılan ve hızlı haberleşmenin önünü açan bu posta sisteminin III. Salmanassar (MÖ ca. 858-824) döneminde gerçekleştirilen yönetsel reformların bir parçası olduğu düşünülmektedir. Bu kral döneminde imparatorluk mühürünün

<sup>5</sup> Oppenheim 1967, 149-195.

<sup>6</sup> Radner 2014, 64.

<sup>7</sup> MÖ VI. yüzyıl Pers Akhaimenid idari dönemi de eklendiğinde bu rakam yaklaşık 1750 mektuba ulaşmaktadır (Jursa 2014, 99).

<sup>8</sup> Pers Akhaimenid yönetiminin yolların inşası ve bakımlarına yaptıkları yatırımlar konusunda bk. Colburn 2013, 31-33, 36-41.

<sup>9</sup> Kryszewski 2012, 5-24. Başkent Hattuşa’dan Batı’da Ephesos (Apaşa ?) ve Miletos (Millawanda) kentlerine kadar uzanan Hitit dönemi yolları hakkındaki yorumlar için ayrıca bk. Garstang 1943, 38 vd.

yazışma sisteminde kullanılmaya başlamış olması da bu öneriyi teyit etmektedir<sup>10</sup>. Acil cevap gerektiren veya özel hassasiyeti olan mektupların iletilmesi için ulaklar görevlendirilmekte ve bunlar da belli mesafedeki istasyonlarda aktarma yapmaktaydı<sup>11</sup>. Binek hayvanı olarak genellikle yorulma, hastalık ve sakatlanmalar bakımından atlardan daha dirençli ve daha az saman yiyen katır (*kūdunu*) çifti kullanılmaktaydı. Ancak hız gerektiren durumlarda atların tercih edilmiş olması kaçınılmazdır.

Yeni-Asur aktarmalı posta sisteminin detayları hakkında daha fazla bilgi vermek gerekirse, mektuplar muhtemelen mesajın önemine binâen ya *kallê* adında organize bir heyet tarafından ya da tek bir ulak tarafından iletilmekteydi. Heyetin başındaki görevli *rab kallê* (postabaşı) olarak adlandırılmaktaydı<sup>12</sup>. Muhtemelen Der yöneticisi Şamaş-bel-uşur tarafından II. Sargon'a iletilen bir mektupta *kallê*'nin öneminden bahsedilmektedir<sup>13</sup>. Şamaş-bel-uşur, *kallê* mesajı zamanında ulaştıramadığından alıcının şikâyetine cevap vermektedir. Detaylı bir şekilde ilgili yol üzerinde yeterli sayıda ahır kurulması konusunda gayretle çalıştıklarını, gerekli tedbirleri aldıklarını anlatmakta ve alıcıdan yolun kendi kontrolündeki gerekli yerlerine daha fazla *kallê* yerleştirmesi gereğini Krala iletmektedir. Dolayısıyla burada mesajın aktarmalı bir şekilde hızla iletilmesi için her istasyonda yeterince *kallê* ve binek hayvanları için ahır ve saman bulunmasının önemine vurgu yapılmaktadır; çünkü ilk *kallê* heyeti, güzergâh üzerinde belli bir mesafedeki istasyona kadar yol aldıktan sonra burada görevini yeni bir katır/at çifti ve teçhizat yüklemesiyle yol alacak yeni bir heyete devretmekteydi. Bu heyette yol boyunca değişmeyen tek kişi postabaşı olmalıydı. Görevi sona eren diğerleri rahatlıkla, acele etmeden geriye dönmekteydi. Ancak şunu da belirtmek gerekmektedir; kralın temsilcisi olarak kendisine yüklenen özel imkânlarla dayalı bir misyon çerçevesinde seçilmiş herhangi bir heyet, kendilerine güvenlikleri için rehberlik eden refakâtçılarıyla birlikte hiç değişmeden de yolun sonuna kadar gidebilirdi. Diğer taraftan *kallê*, büyük olasılıkla ne aciliyeti ne de özel hassasiyeti olan mesajların iletilmesinde görevlendirilmekteydi. Daha çok elçilik heyeti gibi hareket etmekteydi. Acil cevap veya soru gerektiren mesajlar her bir istasyona kadar yolları çok iyi bilen ve tecrübeli bir/iki ulak seçilerek götürülüyor olmalıydı. Kendilerinden sadece hızlı olmaları beklenmekteydi<sup>14</sup>. Aşağıda belirteceğimiz üzere bu basit ulaklar istasyonlar arasında güvenlik tedbirleri için devriye gezen askerler olduğundan yanlarına eskort alma gereği duymayabilirdi.



**Fig. 1.** İmparatorluk ekspres posta sistemi onayı için kullanılan Asur imparatorluk mühürü. Ninive. British Museum, BM 84672.

<https://www.ucl.ac.uk/sargon/essentials/governors/the kings road/>

<sup>10</sup> Radner 2014, 71.

<sup>11</sup> Bazen her iki sistemin de aynı anda kullanıldığı anlaşılmaktadır. Veliâht prens Sanherib'in babası II. Sargon'a gönderdiği mektup örneğiyle ilgili olarak bk. Radner 2015, 64.

<sup>12</sup> SAA I: 177. *Kallê*'den bahseden bir diğer yazıt için bk. SAA X: 361.

<sup>13</sup> SAA V: 227.

<sup>14</sup> Ulağın (Akadca: *asgandu*) hızlı seyahat etmesinin önemine Asarhaddon'un iktidarı döneminden (MÖ 681-669) gelen mektupta vurgu yapılmaktadır (SAA V: 138).

Yeni-Asurlular, bu posta sistemini etkin ve hızlı bir şekilde işletebilmek için üzerinde belli mesafelerde posta istasyonları olan “kraliyet anayolu” inşa etmişlerdir. Kraliyet anayolu için *hūl šarri* veya Babil dialektinde *ḫārran šarri* veya *girri šarri* (kraliyet yolu) tabirlerini kullanmışlardır. Bu yolla ilgili en fazla genişletme çalışmaları III. Salmanassar (MÖ 859-824) ve III. Tiglath-pileser (MÖ 745-727) dönemlerinde yapılmıştır<sup>15</sup>. III. Tiglath-pileser zamanında önemli yol çalışmaları yapılsa da, imparatorluğa ait posta sisteminin tam anlamıyla oturmadığına işaret eden deliller bulunmaktadır. Kralın sadık bir hizmetkârı veya vasalı olan Nabû-balassu-iqbi, Babylonia’nın güney kesimlerinde, dolayısıyla imparatorluk posta ağının dışında kontrolü elinde bulundurduğundan kralı düzenli olarak mektupla bilgilendirme konusunda yaşadığı zorluğu şikâyet konusu yapmaktadır. Öncelikle kralın kendisine göndermiş olduğu ilk mektuptan itibaren kendi ulaklarıyla teslim edilmek üzere düzenli olarak hızlı cevaplar gönderdiğini bildirmektedir. Ancak göndermiş olduğu bu mektuplardan bazılarının her zaman başarılı bir şekilde teslim edilemediğini ve bundan sorumlu tutulmaması gerektiğini vurgulamaktadır. Mektubunun başında ise kral tarafından gönderilen bazı mektupların kendisinden gizlendiğini öne sürmektedir<sup>16</sup>. Bu belgeden Asurlu devlet yetkililerinin kendi kraliyet anayolu görev alanları dışındaki bölgelerde resmi mektupların iletilmesinde sorumluluk almadıkları anlaşılmaktadır.

Kraliyet anayolu ile ilgili II. Sargon’un varisi Sanherib (MÖ 705-681) döneminden de önemli bir delil bulunmaktadır. Bir yazıtta Ninive (Ninüa) *metropolisinin* karmaşasında hızlı ulaşımı sağlamak için kentin içinden geçen yolun genişletildiği bildirilmektedir. Ayrıca yolun karşılıklı iki yanında, kraliyet yolunun genişliğinin korunmasına dair yazılı emirleri içeren iki stel gün yüzüne çıkarılmıştır. Bu kraliyet kararnamesinde, herhangi birisi yol üzerindeki eski evi yıkıldığında yeni yaptığı ev yolun bir kısmını işgal ederse, onun yeni evinin üzerinde kazığa oturtulma cezasına çarptırılacağı beyan edilmektedir<sup>17</sup>. Dolayısıyla kraliyet yolu üzerindeki işlevselliği engelleyebilecek türden herhangi bir davranışın çok ağır bir şekilde cezalandırıldığı görülmektedir. Bu da Yeni-Asurluların posta sisteminin düzgün bir şekilde işlemesine büyük önem verdiklerini kanıtlamaktadır.

Krallar ve imparatorluğun eyalet valileri, posta sistemini daha etkin ve hızlı hale getirmek için Kraliyet Yolu veya anayollar boyunca düzenli aralıklarla *bīt mardītus* olarak adlandırılan istasyonları kalıcı hale getirmişlerdir. *Bīt mardītus* “ölçülü yol aşaması” veya “mesafe evi” anlamına gelmekte olup, yol üzerindeki her istasyonda mesajı taşıyan ulakların ve hayvanların nakli yapılmaktaydı<sup>18</sup>. Posta istasyonları arasındaki mesafenin 35-40 km (22-25 mil) arasında olduğu tahmin edilmektedir<sup>19</sup>. Bu yol istasyonları, ya var olan yerleşimlerin içine yerleştirilmiş<sup>20</sup> ya da kendi kendine

<sup>15</sup> Kessler 1997, 130. Kessler (1997, 133), her ne kadar bu kelimelerle ilgili delillerin muğlak olduğunu ve bundan dolayı bütün önemli Asur eyalet anakentlerinin birbirleriyle entegre olduğunun ispatlanamayacağını iddia etse de, geniş yol ağlarına ait metinsel delilleri kabul etmektedir. Mektuplara ait deliller de birbirleriyle entegre yol sistemlerinin varlığına ve bu sayede imparatorluğun sorunsuz bir şekilde işlerini yürüttüğüne işaret etmektedir (Aster 2015, 282-283). Bu sistemin tam anlamıyla ideal bir şekilde kullanılamamasının sebepleri de tartışılmıştır. Levine (1989, özellikle 81, 89-90), Güney Assyria’da (Kuzey Irak Süleymaniye yakınlarında) Zamua bölgesini ilgilendiren Yeni-Asur Yol Kılavuzu hakkındaki çalışmasında, kılavuzun normalde on bir günde alınması gereken on bir *mardītustan* bahsettiğini ancak yolun on dört gün sürdüğünü, bunun sebebinin de bazı kötü yol kesimlerinin bir günden fazla sürmesinden kaynaklanabileceğini tartışmaktadır. Aynı zamanda yukarıda da değindiğimiz üzere Asur ticaret rotalarıyla ilgili deliller MÖ II. binyılın başlarından itibaren Anadolu ile yol ağlarının varlığına işaret etmektedir.

<sup>16</sup> SAA XIX: 136.

<sup>17</sup> Yazıtlar ve tercümesi için bk. Radner 2014, 72-73.

<sup>18</sup> Aster 2015, 283.

<sup>19</sup> Radner 2015, 63. Diğer taraftan *mardītus* teriminin bir günlük aralıklarda yerleştirilmiş istasyonlarda bir günde alınabilecek mesafeye işaret ettiği önerilmektedir (Levine 1989, 90). Asurlular dönemine ait herhangi bir posta istasyonuna ait arkeolojik kazı çalışmalarının yürütülmediği bilirse de, İsrail Samaria Tepeleri’nin batısında Tel Hadid yakınlarındaki kalıntıların bir Assur *bīt mardītus* yerleşimine işaret edebileceği öne sürülmüştür (Aster 2015, özellikle 285-288).

ihtiyaçlarını karşılayabilmesi için özellikle tarımsal alanlara sahip bölgelere inşa edilmiştir.

Diğer yandan *bīt mardītus*un nasıl yönetildiği ve idame edildiğine dair açıklayıcı deliller bulunmamaktadır. II. Sargon'un iktidarı (MÖ 721-705) döneminde bugünkü Lübnan'da Bekaa Vadisi'ndeki Şubutu eyaletinin valisi, iki posta istasyonunu işletmede karşılaştığı problemleri krala yazdığı mektubunda şöyle dile getirmektedir:

"Efendimiz krala: Sizin hizmetkârınız Bel-liqbi. *Efendim krala iyi sağlıklar dilerim. Benim bir yol istasyonum [bīt mardītus] olan Hēsa kasabası insan eksikliği yaşamaktadır; oradaki postabaşı ve hizmete [veya askere] alınanların komutanı yalnızdır ve oraya [gerektiği şekliyle] katılamamaktadır. Şimdi, bana otuz aile bulmama ve oraya yerleştirmeme izin ver. Orada, Hēsa'da yaşayan reis Nabû-uşalla'nın zanaatkârlar topluluğundan oluşan adamları bulunmakta; ona onları oradan göç ettirmesine ve Argite kasabasına yerleştirmesine, onlara tarlalar ve bahçeler vermesine izin ver. Efendim kralım kabul görürse, onlar reis Nabû-uşalla'ya mektup göndersinler ve orada köy yöneticisi la'iru'yu ve Sin-iddina'yı Sazanâ'daki Addahati'nin kahyâsı olarak atamama izin ver ki böylelikle bu yol istasyonlarıyla ilgilensinler ve kraldan korksunlar".<sup>21</sup>*

Bel-liqbi, eyaletindeki *bīt mardīte*den birisi olan Hēsa'nın reisi Nabû-uşalla'nın kral adına kontrolü sağlamak zorlandığını ve buradaki posta istasyonunda görevli insan kaynaklarının güçlendirilmesi gerektiğini krala bildirmektedir. Bu arada satır aralarından bir *bīt mardītus*'un nasıl işletildiğine dair de önemli bilgiler edinebilmekteyiz. Öncelikle bir posta istasyonunda önemli sayıda daimi görevliye ihtiyaç duyulduğu anlaşılmaktadır. Bu mektuptan görevlilerin üç önemli yönetsel niteliği ve görevi olduğu söylenebilir: Asur kralına sadık bir topluluk barındırmak, resmi haberleşmeyi sağlamak, ulaklar ve imparatorluğun diğer resmi görevlileri için kısa süreli barınma, yiyecek ve kullanılmaya hazır yeni binekler sağlamak. Bu ihtiyaçların askeri görevliler yerine yerleşik hayata geçirilen çiftçiler tarafından sağlanması durumu da öne çıkarılmaktadır. Bu bağlamda Bel-liqbi, Hēsa'nın bir köy yöneticisinin (*rab āli*) gözetiminde otuz aile ile yeniden nüfuslandırılarak ihtiyaçlarının karşılanması konusundaki sıkıntının giderilebileceğini dile getirmektedir. Aynı zamanda Hēsa'daki mühendis ve denetçilere muhtemelen artık gerek duyulmadığından onların bir diğer *bīt mardītus* olan Argite'ye gönderilmesini ve orada kendi kendilerine yeterli olabilmeleri için tarlalar ve bahçeler verilmesini tavsiye etmektedir. Bir anlamda eyalet yöneticisi burada, eyaleti içindeki posta istasyonlarını merkezden yardım almadan kendi kendine yeterli hale getirilebilmek için insan kaynaklarının nasıl kullanılması konusundaki önerilerini krala iletmektedir. Bu önerilerle ilgili merkezin onayını alma gereği duymaktadır. Dolayısıyla Bel-liqbi'nin posta istasyonunun işleyişiyle ilgili olarak kendi başına tasarrufta bulunamadığı, merkezi yönetimden izin alması gerektiği görülmektedir.<sup>22</sup>

Bir diğer mektupta Arbailayü'nün başını çektiği kraliyet elçilik heyeti, doğuya doğru Mazamua eyaletine giden kraliyet yolunun güzergâhındaki belli istasyonlarda yeterince katır sağlanmadığını gördüklerini krala şikâyet etmektedir. Doğu Arzuhina eyaletinin yöneticisi buna cevap olarak kendi kontrolü altındaki bazı bölgelerde aktarmalı posta sisteminin işletilmesinde yaşadığı zorlukları krala bildirmek zorunda kalmaktadır.<sup>23</sup> Öncelikle Aşağı Zap Vadisi'nin güneyine doğru yer alan ve doğuda Kara Dağ sırasının sınırını oluşturduğu Doğu Arzuhina eyaletinin kraliyet yolunun kavşak noktasında

<sup>20</sup> Nippur kentindeki örnek için bk. SAA XVIII: 192, r.8-12.

<sup>21</sup> SAA I: 177, 1-r.6.

<sup>22</sup> Aster 2015, 284-285. Damaskos valisi Bel-duri'nin II. Sargon'a gönderdiği bir mektupta, Bel-duri birkaç bölge valisi arasındaki çekişme hakkında krala bildirimde bulunmaktadır. Şikâyetinde bulunduğu konular, diğer yöneticilerin çöldeki köylerden kendisinin yiyecek ve ot toplamasına izin vermemesi ve diğerlerinin idaresinde iki *bīt mardītus* varken kendisinde üçüncüsünün olmasıdır. Bu üçüncüyü idame ettiremediği takdirde ihanet suçuyla ölüm cezasına çarptırılacağından korkmaktadır (SAA I: 172: 19-21, 30-33).

<sup>23</sup> SAA V: 227: 1-r.21.

yer aldığını vurgulamaktadır. Bu kavşak noktalardan birisi Arrapha (Kerkük)'ya, diğeri ise zorlu bir dağ güzergâhından sonra Mazamua'ya yönelmektedir. Aynı anda yolculuğa başlayan elçiler bu kavşak noktasına geldiklerinde yolları ayrılacağından katır yetersizliği vuku bulmuştur. Daha üst düzeyde bir heyet başı olduğundan Arrapha'ya giden kralın emireri Ubru-Harran'a Arzuhina'da yeterli sayıda binek sağlanmıştır. Ubru-Harran, bu kavşak noktasında iki binek katırı sağlayarak Arbailayu'yu Mazamua'ya göndermiştir. Ancak Arbailayu eyaletin ilk istasyonu olan Arrakdi'ye kadar ulaşmış, buradan sonraki istasyonlar olan Dur-Talite ve Taggalati'de sıkıntı yaşamıştır. Doğu Arzuhina eyalet yöneticisi bunun sebebini, Arzuhina merkez ile Arrakdi arasında binek hayvan bulmanın zorluğuna bağlamaktadır. Bu durumu düzeltmek için Bazyan Geçidi üzerinden Karadağ boyunca uzanan güzergâh üzerindeki Arrakdi'den sonra Dur-Atanate'de yeni bir istasyon kurulmasını teklif etmektedir. Başka bir fragmanlı mektuptan bu öneriyle ilgili gereğinin yapıldığını öğrenmekteyiz. Bu yeni kurulan istasyon aynı zamanda Mazamua Yol Rehberi olarak adlandırılan belgede gösterilmektedir: Arzuhina, Dur-Atanate, Dur-Talite, Taggalati, Azari ve sonrasında Arrakdi<sup>24</sup>. Dolayısıyla Asur merkezi idaresinin, posta sisteminin düzgün ve sorunsuz bir şekilde işlemesi için gerekli tedbirleri çok geçmeden aldığı anlaşılmaktadır.

Diğer taraftan kraliyet yol istasyonlarının, sıradan seyyahların kullanımına açık olmadığı, sadece kral ve memurlarının resmi mesajlarının mümkün olan en güvenilir ve hızlı bir şekilde iletilmesi görevini üstlendiği ileri sürülmektedir<sup>25</sup>. Bu iddiaya göre imparatorluk posta sisteminin kullanımı yüksek devlet görevlilerinden oluşan bir grubun mesajlarının iletilmesiyle sınırlandırılmıştı. Bunların Asur Ülkesi'nin "önde gelenleri" olarak adlandırılan yaklaşık yüz elli görevliden ibaret olduğu ön görülmektedir. Bu görevlilerin hepsi, mektuplar üzerinde kral adına kendi otoritelerini vurgulamak için Asur kraliyet mühür yüzüğüne (*unqu*) sahiptiler ve sadece üzerinde bu mührün olduğu mektuplar devlet posta sistemi tarafından gönderilmekteydi<sup>26</sup>. Mühür yüzüğü üzerinde kralı şaha kalkmış bir aslanla dövüşürken veya öldürürken gösteren sembol yer almaktaydı<sup>27</sup>. Posta istasyonlarının personelleri imparatorluk boyunca kabul gören bu mühür sayesinde iletilen resmi mektupların devlet önemine sahip olduklarını anında kavramakta, gerekli ilgi ve aciliyeti göstermekteydi.

Ancak bazı deliller resmi mühürü olmadığı halde kralın özel izniyle posta sisteminden faydalananlar olduğuna işaret etmektedir. Örnek vermek gerekirse; kral Sanherib'in oğlu Asarhaddon, MÖ 671-669 yılları arasında Babylonalı bilim adamı Mar-Issar'ı Babylonia bölgesinin kültlerini ve sivil kurumlarını yeniden organize etmek için görevlendirmişti. Bu süreçte sürekli olarak rapor vermesi gerektiğinden kraliyet posta sistemini kullanmasına izin verilmişti. Ancak iddiasına göre görev yaptığı yol boyunca diğer istasyonlarda sorun yaşamazken Babylonia'nın geri kalmış bölgelerinde yer alan üç posta istasyonunun (Kamanate, Ampihapi ve [ . . . ]garešu) personeli kendisinin resmi mektuplarını iki veya üç kez kabul etmemekte ısrar etmiştir. O da bu durumu krala şikâyet etmiş, İmparatorluk mühürüne sahip bir emirnamenin bunlara gönderilmesini ve durumun düzeltilmesini kraldan talep etmiştir<sup>28</sup>. Buradaki gerçek sıkıntı, kralın ilgili memurlarının geri kalmış bölgelerdeki bu posta istasyonlarına Mar-Issar'ın göreviyle ilgili gerekli talimatları iletmemelerinden ve istasyon görevlilerinin de bu durumdan haberdar olmamasından kaynaklanmış olabilir.

Posta sisteminin verimli çalışması, aktarma/mola istasyonlarının iyi organize olması yanında

<sup>24</sup> Kadner 2014, 77.

<sup>25</sup> Radner 2015, 63.

<sup>26</sup> Radner 2015, 65.

<sup>27</sup> Bk. Fig.1.

<sup>28</sup> SAA X: 361, r.3-11.



kraliyet yolları ana güzergâhları üzerinde haydutlara ve yol hırsızlarına karşı alınan güvenliğe de bağlıydı. Yeni-Asur yöneticilerinin başta kral ve eyalet yöneticileri olmak üzere bu konuda caydırıcı cezalar uygulayarak adaletli, güçlü ve gayretli olmaları güzergâhlar üzerindeki güvenliğin sağlanmasında en önemli unsur olmuştur. Asur kralı Asurbanipal'ın iktidarı dönemine (MÖ ca. 668-626) ait bir belgede, Arapların geçmişte olduğu gibi yolların belirli bağlantıları boyunca tam bir güvenlik içinde gidip gelebilmeleri için posta muhafızları uygulaması tanımlanmaktadır<sup>29</sup>.

Yeni-Asur posta sisteminin hızı da o dönemin koşullarında imparatorluğun uzak eyaletleriyle gerekli irtibatın ve haberleşmenin sağlanmasını, dolayısıyla yönetim işlerinin zamanında, sağlıklı bir şekilde yürütülmesini yeterince mümkün kılmış olmalıdır. Bu sayede imparatorluğun içsel bağlılığı pekiştirilmiş, Ortadoğu'daki alanlarda uzun süre hâkimiyet ve kontrol sağlanmıştır. Radner bir mesajın, Fırat ile Dicle nehirlerinin ve kollarının aşılmasındaki zorluk dikkate alındığında, batıdaki sınır eyaleti olan Quwê (Adana civarı)'den Asur merkezine (700 km/430 mil) beş günden daha kısa bir sürede oldukça hızlı ulaştığını öne sürmektedir<sup>30</sup>. Dolayısıyla Assyria'nın "iletişim imparatorluğu" olduğu<sup>31</sup> ve bu iletişim sistemlerinin hükümet yönetim sanatına önemli katkıları olduğu fikri öne sürülmektedir. Yeni-Asurlular tarafından uygulanan bu sistem aşağıda açıklayacağımız üzere başta Pers Akhaimenid olmak üzere diğer imparatorluklar tarafından da benimsenmiştir<sup>32</sup>.

### Pers Akhaimenid İmparatorluğu

Pers Akhaimenid dönemi posta sistemiyle ilgili en erken delil Ksenophon'un Büyük Kyros'un (MÖ ca. 559-529) eğitimini ele aldığı *Kyrou Paideia* adlı eserinden gelmektedir. Kralın posta ve yol sisteminde yaptığı düzenlemeler şöyle özetlenmektedir:

*"[17] Kyros'un imparatorluğunun büyüklüğü ile baş edebilmek için bir başka yöntem geliştirdiğini gözlemledik; bu kurum aracılığı ile kendisinden ne kadar uzaklıkta olursa olsun hızlıca olayların durumunu keşfedebilecekti: bir atı bitkin düşmeden bir günde ne kadar yol alabileceği konusunda deneye tabi tutmuştur ve sonrasında birbiri ile eşit mesafelerde posta-istasyonları/ahır [ὁ ἰππῶν] kurdurmuş [ἐποίησατο ἰππῶνας τοσοῦτον διαλείποντας] ve onların [istasyonların] idaresiyle ilgilenerek atlar ve askerlerle donatmıştır; istasyonların her birinde teslim edilen mektupları almak ve iletmeye devam etmek, bitkin atların ve sürücülerin yerine yenilerini göndermek için uygun bir memurun atanmasını sağlamıştır. [18] Bunlara ilaveten bu acele posta uygulamasının bazı günlerde bütün gece boyunca durmadığı söylenmektedir, öyleki gece-mesajcıları vardiyalarla gündüz-mesajcılarının yerini almaktadır ve durum böyle olunca bazıları bu acele posta uygulamasının turna kuşlarından [ἡ γέρανος] daha hızlı mesafe aldığını bildirmektedir. Onların hikâyesi kelimenin tam anlamıyla doğru olmasa bile bunun her halükârda karadan giden en hızlı seyahat yöntemi olduğu inkar edilemez; ve mümkün olan en kısa sürede müdahale edebilmek için kısa sürede her şey hakkında haberdar olmak iyi bir fırsattır"*<sup>33</sup>.

Ksenophon'un eserinde Büyük Kyros'u takdir ettiği ve onun başarılarını öne çıkardığı bilinse de, metnin gerçekliği şüphe götürmemektedir<sup>34</sup>. Kralın kurduğu posta sisteminin maksadı, gerektiğinde

<sup>29</sup> Pfeiffer 1935, 76-7, doküman 90.

<sup>30</sup> Radner 2015, 64.

<sup>31</sup> Kessler 1997, 129.

<sup>32</sup> Radner 2015, 68.

<sup>33</sup> Ksen. *Kyr.* VIII. 6. 17-18. Diğer taraftan Hamza el-İsfahani, Al-Ṭabarī ve Gardīzī gibi Ortaçağ İslam kaynakları bu posta sistemini *barīd* olarak adlandırmaktadırlar ve ilk kez I. Dareios tarafından (MÖ yak. 522-486) kurulduğunu öne sürmektedirler. Hatta bu yazarlardan Abū Manşūr al-Tha'ālibī'ye göre, I. Dareios resmi posta hizmetinde kullanılan binek atlarının ayırt edilebilmesi için kuyruklarının bağlanması usulünü getirmiştir (Silverstein 2007, 8).

<sup>34</sup> Silverstein 2007, 9-10.

en hızlı şekilde müdahale edebilmek için yönetimle ilgili her şey hakkında acil haber, bilgi ve istihbarat toplamayı sağlamaktı<sup>35</sup>. Ksenophon bir diğer metninde, Büyük Kyros'un faydalı bilgiler getirmeleri için "kralın gözleri ve kulakları" olarak adlandırılan istihbaratçı ve casuslar kullandığından, hediyeler ve onurlar bahşederek onları teşvik ettiğinden bahsetmektedir. Böylelikle halk, kendilerini dinliyormuş ve huzurunda görüyormuş gibi korkudan Kralın aleyhinde bir şey yapamıyordu. Bu istihbaratçı ve casusların sadece saray ve çevresine değil bütün ülkeye yayıldığına da ısrarla vurgu yapılmaktadır<sup>36</sup>.

Yukarıdaki metinde belirtildiği üzere her bir istasyonun başına atanan uygun memur, tıpkı Yeni-Asur istasyonlarında olduğu gibi, mektupları teslim eden yorgun ulak ve de bitkin atların yenilenmesinden sorumluydu<sup>37</sup>. Yerel satraplar, postabaşları görevlendirmenin yanısıra, istasyonlar sürekli ve hatta gece gündüz işlediğinden dolayı ihtiyaç duyulan hizmetli personelin ve barınma yerlerinin sağlanmasından, ahırların ve depoların binek takımları, saman ve yiyeceklerle donatılmasından ve güvenliğinden sorumluydu<sup>38</sup>. Satraplar, aynı zamanda kendi kontrol bölgelerinde haydutlara karşı muhafızlar ve rehberler sağlayarak hem resmi haberleşme ulaklarının hem de özel görevli seyyahların güvenliğini ve huzurunu sağlamaktaydılar<sup>39</sup>. Resmi haberleşme ulaklarının kullandığı yolların düzenli askeri devriyelerle güvenliğinin sağlandığına dair deliller bulunmaktadır. Herodotos, tarihi gerçekliği tartışmaya açık olsa da, satrapların yol denetiminden kaçmak için bazı gizli mesajların ilginç yöntemlerle gönderildiğine dair aktarımlarda bulunmaktadır<sup>40</sup>. Ayrıca Herodotos (V.52.2-3), aşağıda da açıklayacağımız üzere, hızlı posta hizmeti işleyen Pers kraliyet yolu ana güzergâhı üzerinde istasyonlar ve dinlenme yerlerinin yanısıra Kızılırmak geçiş noktasında bir, Kappadokia'da iki ve Armenia'da bir askeri garnizonun varlığına işaret etmektedir. Bu garnizonlar özellikle haydutların saldırısına müsait olan nehir geçiş noktalarında ve dağlık alanlarda kurulmuştur. Kraliyet yolunun özellikle Susa-Persepolis arasındaki dağlık kısmında yer alan garnizonların önemine vurgu yapılmaktadır<sup>41</sup>.

Herodotos, I. Kserkses'in (MÖ 486-465) MÖ 480 yılında Hellen ittifakı karşısında maruz kaldığı yenilginin ve felaketin haberlerini Persia'ya ulaştırmak için kullandığı hızlı ulaklarıyla ilgili bilgi verirken, yüksek hızlı aktarmalı posta sistemini şöyle açıklamaktadır (VIII.98.1-2):

*"[1] ...Yeryüzünde Pers haberleşme sistemi kadar hızlı hiçbir şey yoktur; bakınız Persler, kendi anlatışlarına göre, bu işi nasıl düzenlemişlerdir; yol, baştan sona kadar, bir günde aşılacak bölümlere ayrılmıştır, bu bölümlerde değiştirme yapmak için, bir günlük mesafe aralığı başına bir tane hesabı ile adam ve at tahsis edilmiştir; habercinin hedeflenen yolu en kısa*

<sup>35</sup> Sheldon 1992/3, 37-40.

<sup>36</sup> Kyr. VIII. 2. 10-12. Aynı zamanda bk. Hdt. I. 114. 2. "Kralın Gözleri" uygulamasının Parth ve özellikle Sasani dönemlerinde de devam ettiğine işaret eden daha fazla delil bulunmaktadır (Silverstein 2007, 22-23, 28).

<sup>37</sup> Sarayda da posta işlerini yürütülmesinde sorumlu bir üst yetkili olmalıydı. Ashpenaz isimli bir şahıs Kraliyet posta/yol-istasyonlarının idaresinden sorumlu olabilirdi. Bk. Daniel (The King James Versiyonu) I:3.

<sup>38</sup> Ayrıca bk. Ksen. Anab. III. 4. 31; Briant 2002, 357-361.

<sup>39</sup> İyi bir satrapın en önemli özelliği haydutlara karşı yolların güvenliğini sağlamaktır. Genç Kyros ile ilgili olarak bk. Ksen. Anab. I. 9. 11-12. Atinalı devlet adamı olup sürgüne gönderilen Themistokles'e atfedilen 20. mektupta, Pers yöneticisi Artabanos'un emriyle kendisine Sardeis'ten Persia'ya seyahatinde nezaret etmeleri için iki at, iki *oiketai* (hizmetkâr), yoldan ve *epitèdeiadan* (develer üstünde götürülen kumanyadan) sorumlu diğer 13 Persli askerin tahsis edildiği bildirilmektedir (Tuplin 2011, 46). Özel olarak görevlendirilen ve yollarında değerli eşyalar taşıyan seyyahlara daha fazla sayıda askeri görevli eşlik etmekteydi. Bk. PF (*Persian Fortification Tablets/Pers Tahkimat Tabletleri*) 2056. I. Artakserkses (MÖ 465-424), MÖ 457 yılı civarında Ezra/Esdras'ı dini görevle ve MÖ 444 yılı civarında da Nehemiah'ı vali olarak Babil'den İerusalem'e göndermiş ve kendilerine yol boyunca eşlik etmeleri için muhafızlar görevlendirmiştir. Ezra'nın yanında altın, gümüş ve tapınak için değerli eşyalar taşıdığı aktarılmaktadır. Bk. Ezra Kitabı (Ed.Fensham) VIII: 21-2, 31; Nehemiah Kitabı (Ed.Fensham) II: 7-9.

<sup>40</sup> Hdt. I. 123. 3-124. 1; V. 35. 3; VII. 239. 3-4.

<sup>41</sup> Diod. XIX. 17. 6-7.

*zamanda almasına hiçbir şey engel olamaz, ne kar, ne yağmur, ne güneşin ateşi ne de gece. [2] Birinci ulak haberi ikinciye aktarır, ikincisi üçüncüye ve böyle gider. Haber, Hellenlerin Hephaistos onuruna düzenledikleri meşale taşıyıcıları yarışındaki gibi elden ele geçerek yerine ulaşır. Bu atlı posta hizmeti Persia’da angareion olarak adlandırılmaktadır”.*

Perslerin bu posta sistemi için kullandığı ve Hellen dilindeki karşılığı “τό ἀγγαρήιον”, muhtemelen Akadca “egirtu” kelimesinden türemiştir<sup>42</sup>. Türkçe’de angarya olarak kullanılmaktadır ve bir kimseye ya da bir topluluğa hiçbir ücret ödemeksizin ve zorla, baskı ile yaptırılan iş anlamına gelmektedir. Aslında “angaria” hizmeti posta istasyonlarının ihtiyaç ve yükümlülüklerinin büyük kısmının yerel nüfus tarafından karşılanmak zorunda olması yönündeki beklentiyi ifade etmekteydi. Bu uygulama yukarıda bahsettiğimiz üzere Asurlular döneminden itibaren vardı ve Hellenistik Seleukos Hanedanlığı Dönemi’nde de uygulandığı teyit edilmektedir<sup>43</sup>. MS V. yüzyılda Sasani döneminde derlenen Babylonia Talmud’unda geçen metinlerden birisinde “angaria” hizmeti için kullanılmak üzere bir eşeği gasp etmenin hukuki durumu değerlendirilmektedir. Bu bağlamda iki türlü “angaria” ayrımı yapılmaktadır: “geri dönen angaria” ve “geri dönmeyen angaria”. Birincisinde ulak veya ulaklar tarafından kullanılan eşek/katır/at (bu durumda eşek) yorulduktan sonra muhtemelen bir refakatçi ile geriye, sahibine gönderilmekte ve sıradan insanlardan zorla alınan yardımlarla yenisi hacz edilmektedir. İkinci durumda ise binek hayvanı sahibine geri gönderilmemekte olup bunun karşılığında bedeli ödenmektedir. Haberin hızlı ulaştırılması gerektiğinde bu ikinci yöntem başvurulmaktadır<sup>44</sup>.

Büyük Kyros döneminde başlatılan bu posta sistemi, I. Dareios<sup>45</sup> ve yukarıda aktardığımız metinden de anlaşılacağı üzere I. Kserkses dönemlerinde kullanılmaya devam etmiştir. Aynı zamanda Eski Ahit’in Esther Kitabı’nda I. Kserkses (Ahasueros)’in emrinde imparatorluğun bütün eyaletlerini birbirine bağlayan hızlı bir haberleşme sistemine vurgu yapılmaktadır; kralın emriyle atlarını kullanan ulakların büyük bir hızla ilerlediklerinden bahsedilmektedir<sup>46</sup>. Burada görevlendirilen ulaklar daha çok eyaletlerden bilgi toplayanlar değil kraliyet kararnamelerini ivedilikle ulaştıran postacılar<sup>47</sup>. Diodoros, özellikle Susa ve Persepolis arasında çok daha büyük iletişim hızlarına ulaşıldığını bildirmektedir. 30 günlük mesafede bile aynı gün içinde mesajın gittiğini, hatta pek çok dar vadilerde bulunan muhafız ve haberleşme gözetleme (*skopai*) yerlerinin insan sesi duyulabilecek mesafede tutularak en yüksek sese sahip kişiler sayesinde bunun gerçekleştiğini iddia etmektedir<sup>48</sup>. Bu iddianın doğruluğunu kanıtlamak zor olsa da, Pers gençlerinin yüksek sesli konuşma, nefes alma ve ciğerlerini kullanma eğitimlerinden geçtikleri bilinmektedir<sup>49</sup>. Pers Akhaimenid hanedanlığı kralları Kambyses (MÖ ca. 550-530), I. Dareios ve I. Kserkses’in haberlerini hızla ulaştırmak için işaret ateşleri zinciri yöntemini de kullandığı bildirilmektedir<sup>50</sup>. Ancak sesle ve

<sup>42</sup> Frye 1963, 98, 257 dn. 74.

<sup>43</sup> Diod. XVIII. 32. 2.

<sup>44</sup> Babylonia Talmud’unda “angaria” sözcüğüne atıflar için bk. Silverstein 2007, 25.

<sup>45</sup> Hdt. V. 14.

<sup>46</sup> Esther Kitabı (The King James Versiyonu) III:13; VIII:10, 14.

<sup>47</sup> Silverstein 2007, 11.

<sup>48</sup> Diod. XIX. 17. 6-7.

<sup>49</sup> Strab. XV. 3. 18. Herodotos (VII.117.1), Artakhaies isimli bir Perslinin dünyadaki en yüksek sese sahip olduğunu yazmaktadır. Perslerin Tuna Nehri’nin bir yakasından diğerine insan sesiyle haberleşmesiyle ilgili olarak ayrıca bk. Hdt. IV. 141. 1.

<sup>50</sup> Bu kralların iktidarlarında saraya hizmet eden ulaklar, bekçiler, mesajcılar ve işaret-ateşçileri idare amirlerinden bahsedilmektedir. Özellikle Persepolis, Susa ve Ekbatana (Hamadan) arasında kullanılan işaret-ateşleri organizasyonu öylesine etkiliydi ki kralın Asia’da olup bitenlerle ilgili haberleri aynı günde alabildiği iddia edilmektedir (Arist. *Mund.* 398a 30-35). I. Kserkses, MÖ 480 yılında Hellenler üzerine kazandığı zaferini hızla ulaştırmak için bu yöntemi kullanmıştır (Hdt. IX. 3). Diodoros (XIX. 57. 5), Makedonia kralı I. Antigonos’un (MÖ 306-301) hâkim olduğu Küçük Asia’nın tamamı boyunca aralıklarla ateşle işaretleşme ve ulak-taşıyıcıları sistemi kurduğunu ve böylelikle bütün

görsel işaretleşmeyle haberleşme yöntemlerine erken uyarı ve haber sistemleri olarak askeri amaçla ve ek olarak başvurulduğu anlaşılmaktadır<sup>51</sup>. Aşağıda açıklayacağımız üzere yüksek hızlı aktarmalı posta sisteminin Sasani döneminde de en etkin kullanılan yöntem olduğu anlaşılmaktadır.

Bu posta hizmetinin yürütülmesinde en önemli rolü atlı ulaklar üstlenmiştir. Eski Yunan kaynaklarının bazılarında ulak için *astandes* sözcüğü kullanılmaktadır. Suda leksikon'unda bu sözcüğün tanımı şöyle yapılmaktadır: “*Astandai* mektup taşıyıcılarıdır [*grammatophoroi*] ki, birinden diğerine mesajları aktarmaktadırlar [*ek diadoches*]”. Hesykhios leksikon'unda ise *hemerodromoi* (günlük yol alıcılar), *aggeloi* (mesajcılar) ve anlamı müphem olan *krabbatoi* sözcükleri kullanılmaktadır. Burada özellikle Hesykhios'un vurguladığı *hemerodromoi* sözcüğü tam anlamıyla Pers kraliyet yolunda mektup taşımak için kullanılan ulaklara denk gelebilir. Pers kraliyet yollarındaki seyahatlerle ilgili önemli sayıda bilginin yer aldığı Persepolis Tahkimat Tabletleri'nde bunlara Elamca *pirradaziš* (süratli mesajcılar) adıyla sıkça atıfta bulunmaktadır<sup>52</sup>. I. Dareios dönemine ait tabletlerden birisinde Datiya adlı süratli bir mesajcıdan şöyle bahsedilmektedir:

“*Datiya* azık olarak 7 marris şarap aldı. O Krala ait mühürlü bir doküman [*halmi*] taşıdı. *Sardis* [üzerinden] sürat postası [yoluyla] geldi ve Persepolis'[teki] krala gitti. 11. Ay, 27.yıl. *Hidali*'de [Q 1809]”.

Öncelikle bu tablette kral ile ona tabi olanlar arasında haberleşmeyi sağlayan bir kraliyet posta sisteminin varlığı açıkça ortaya konulmaktadır. İçeriğinde MÖ 497 yılının Ocak veya Şubat ayına işaret edilmektedir. Datiya'nın daha sonra I. Dareios'un Thrakia Seferi'ni yapacak olan komutan Datis olduğu önerilmektedir; Kral Datis'i Ionia Ayaklanması (MÖ 499-493) başlamadan önce sürat postası yoluyla Küçük Asia turuna göndermiş ve gerekli haberleri biran önce Persepolis'e getirmesini emretmiştir<sup>53</sup>. Esther Kitabı'nda acil olmayan mektupları göndermek için kullanılan katır ve deve sürücülerinden farklı olarak daha hızlı postalar için görevlendirilen “at koşucuları” bunlar olmalıydı<sup>54</sup>.

Yukarıdaki metinden *pirradaziš*'in her daim resmi görevde olduklarına dair krala ait mühürlü mektup/doküman (*halmi*) taşıdıkları anlaşılmaktadır<sup>55</sup>. Böylesine bir mektup Pers Akhaimenid hâkimiyeti altındaki Mısır'dan günümüze kadar ulaşmıştır<sup>56</sup>. Bu mektuplar papirüsler üzerine yazılmakta, katlanarak mühürlenmekte ve deriden posta çantalarına konularak taşınmaktaydı. Sadece kral veya yakın akrabaları değil, bölgelerindeki istasyonlar ve güzergâhların idamesinden sorumlu en üst seviyedeki otoriteler veya yerel satraplar da bu seyahat geçiş dokümanlarını hazırlatma yetkisine sahipti. Mantıken genel bir yetki ile her bir yönetim bölgesi veya eyaletin otoriteleri tarafından verilen ikinci derecede önemli seyahat geçiş belgeleri arasında bir ayırım olmalıdır<sup>57</sup>. Ulakların taşıdığı bu mühürlenmiş dokümanlar, aynı zamanda kendilerine posta

işlerinde haberleşmeyi hızlandırmayı ümit ettiğini bildirmektedir.

<sup>51</sup> Sasani dönemi sonu itibariyle her iki yöntemin de terk edildiği düşünülmektedir (Silverstein 2007, 26).

<sup>52</sup> MÖ 509-494 yılları arasına ait Pers Tahkimat Tabletleri'nde aynı zamanda Persepolis ve Baktria, Karmania, India, Arakhosia ve Qandahar, Aria, Sagartia, Media, Babylonia, Mısır ve Sardeis arasındaki bağlantılara atıfta bulunmaktadır (Briant 2002, 357). Pers kraliyet yolunun özellikle Susa'dan Persepolis'e kadarki yaklaşık 600 km'lik kısmındaki yoğun *pirradaziš* trafiğine değinilmektedir. Bu tabletlerde geçen Elamca *utlak* sözcüğü ise kelimenin tam anlamıyla “resmi olarak görevlendirilen kişi” anlamına gelmekte ve sıradan mesajları göndermek için görevlendirilmekteydi. *Bk.* PF 1301, 1302, 1303 ve 1559; Hallock 1969, 42.

<sup>53</sup> Metnin tercümesi ve yorum için *bk.* Briant 2002, 370. Ayrıca *bk.* Lewis 1997, 342.

<sup>54</sup> Esther Kitabı VIII: 10.

<sup>55</sup> Cameron 1948, 53. Özel görevliler kral yüzüğü mührü sayesinde bütün eyaletlere mektup gönderebilmekteydi (Esther Kitabı VIII: 8, 10).

<sup>56</sup> Driver 1957, 27-8, doküman VI.

<sup>57</sup> Henkelman 2018, 226-227.

istasyonlarında gerekli mal ve malzemeleri kullanma hakkı vermektedir<sup>58</sup>. Bu mal ve malzemeler sürekli olarak satraplar tarafından sağlanmak zorundaydı. Bununla ilgili olarak Mısır'ın Pers satrapı Arşāma, seyahat geçiş onay belgesinde kendi alt yönetim bölgelerindeki yol istasyonlarından sorumlu görevlilerine isimleriyle hitap etmekte, ulak ve atı için ne türden, ne miktarda ve ne kadar sürelik erzaklar verileceğinin talimatını vermektedir. Persepolis Tahkimat Tabletleri de kayıtların ilgili eyalet otoriteleri tarafından toplandığına, harcanan meblağların yıllık muhasebe kitaplarına girildiğine işaret etmektedir<sup>59</sup>.

Resmi olarak görevlendirilen her bir ulak için seyahat kumanyaları hazırlanmaktaydı. Bu kumanyalar içinde özellikle un ve şarap miktarlarının bir günlük gidebilecekleri mesafe için yeterli olduğu, dolayısıyla posta istasyonlarının bir günlük aralıklardan daha fazla mesafede olamayacağı ön görülmektedir<sup>60</sup>. Ancak bize göre burada dikkate alınması gereken nokta bir ulağın bir günde, bir atla ve bir istasyon aralığında alacağı yol olmalıdır. Posta istasyonlarında depolarda tutulan seyahat kumanyalarından özellikle hububatın bir aylık miktarlarda hesaplandığı anlaşılmaktadır<sup>61</sup>. Yüksek hızda haberleşme için kullanılan atlar ise istasyonlardaki ahırlarda ayrı bakılmakta ve beslenmekteydi. Bu atlar en hızlıları arasından özel olarak seçilmekte, yetiştirilmekte ve eğitilmekteydi<sup>62</sup>. Sasani kralı II. Hüsrev (MS 590-628) dönemine ait bir metinde at (*tazan/savaran*), katır ve binek devesi yanında "kraliyet posta atı"ndan bahsedilmesi,<sup>63</sup> hızlı posta sistemi için özel eğitilmiş hızlı atların kullanıldığını teyit etmektedir.

Hızlı atlı ulaklar güvenilir kişilerdi ve kralın güvenini kazandıklarından büyük bir imtiyaza sahiptiler<sup>64</sup>. Bunlar ya tek başlarına görev yapmakta ya da kendilerine güvenlik amacıyla bir, iki veya üç kişiden oluştuğu görülen "seyahat-refakâtçileri/muhafızları" eşlik etmekteydi<sup>65</sup>. Ancak sıradan seyahat refakâtçileri ile güzergâh üzerindeki her istasyonda değiştirilen görevli refakâtçileri birbirinden ayırmak gerekmektedir<sup>66</sup>. Bir de gerek görüldüğünde yol rehberlerine başvurulmaktaydı. Ancak bunlar genelde yol tecrübesine sahip posta ulakları yerine, seyahat eden yabancılar yardımcı olmaktadır<sup>67</sup>.

Yukarıda değindiğimiz üzere, kraliyet posta hizmetlerinin hızlı ve güvenli bir şekilde yürütülebilmesi için belli aralıklarda inşa edilmiş posta istasyonlarının önemi büyüktür. Herodotos, Pers kraliyet yolu (*hodos basilike*) ana güzergâhı üzerindeki istasyonları, dinlenme yerleri ve istasyonlar arasındaki mesafeler hakkında şu bilgileri vermektedir: (V. 52. 1-4; 53-54. 1):

*"[1] Biz kendimiz bu yolun tabiatı hakkında bir şeyler söyleyeceğiz. Bütün yol boyunca kraliyet garnizonları ve çok iyi dinlenme yerleri vardır; hep insanların oturdukları yerlerden ve güvenlik içinde geçilir. [2] Lydia ve Phrygia içerilerinde yirmi stathmoi [ya da konak] boyunca*

<sup>58</sup> Briant 2002, 361 vd.

<sup>59</sup> Mısır'dan Arşāma dosyasının Aramice parşömeninin İngilizce'ye tercümesi için bk. Kuhrt 2014, 124. Ayrıca bk. TADAE (*Textbook of Aramaic Documents from Ancient Egypt/Eski Mısır'dan Aramice Dokümanlar Metin Kitabı*) A6.9. Benzer şekilde Baktria satrapı İrdabanuş ve diğer otoriteler tarafından verilen Susa'ya seyahat izin belgeleri ve detayları için bk. Henkelman 2018, 228-231.

<sup>60</sup> Hallock 1969, 6.

<sup>61</sup> Özellikle bk. PF 1672.

<sup>62</sup> PF 1672, 1700, 2061, 2062, 2065; Esther Kitabı VIII.10; Kuhrt 2014, 126. *Pirradazi*şin kullandığı at türlerine dair sınırlı sayıdaki arkeolojik delillerin değerlendirilmesi ve özellikle İran ovalarında Nisaia atlarının kalitesiyle ilgili referanslar için ayrıca bk. Colburn 2013, 44-45.

<sup>63</sup> Unvala 1921, 36, 99.

<sup>64</sup> Kuhrt 2014, 126.

<sup>65</sup> Özellikle bk. PF 1315, 1319-20, 1329.

<sup>66</sup> Floor 2001, 263.

<sup>67</sup> PF'de yollar boyunca yabancılar refakât eden *barrisdamaya* da (elit rehberlere) atıfta bulunmaktadır (Hallock 1969, 42).

uzanır ki bu, doksan dört buçuk parasangese denk gelir. Phrygia sınırında Halys [Kızılırmak] Nehri'ne gelinir, bu nehri geçebilmek için buraya hâkim durumda olan sıradağları ve nehri gözetim altında tutan önemli bir kaleyi aşmak gerekir...[53] İstasyonların [stathmoinin] toplam sayısı yüz on bir'dir. Böylelikle Sardeis'ten Susa'ya kadar pek çok at değiştirme yeri [katagogai] bulunmaktadır. Eğer biz kraliyet yolunun parasangesini doğru saymışsak- ki bir parasanges kesin olduğu üzere otuz stadia uzunluğundadır- bu durumda Sardeis ile Memnon<sup>68</sup> adlı kraliyet ikamet yeri arasındaki uzaklık on üç bin beş yüz stadiadır ve dört yüz elli parasangese eşittir [tahmini 2468.88 km]. Eğer her bir günün seyahatinde yüz elli stadia yol alınır ise, böylelikle harcanan gün sayısı doksan günden ne az ne de çoktur. [54.1] Miletoslu Aristagoras, Lakedaimonialı Kleomenes'e karadan seyahatin üç ay sürdüğünü söylediğinde buna uygun bir şekilde doğruyu söylemiştir. Eğer birisi çok daha doğru bir ölçüm arzu ederse geri kalanına eklenmesi gereken Ephesos'tan Sardeis'e seyahati de ona göstereceğim...".

Herodotos'un verdiği bu bilgileri, yukarıdaki metinde kendisinin de atıfta bulunduğu, Miletoslu Aristagoras'ın yanında Hekataios gibi İonialı coğrafyacıardan alarak kullandığını kabul edersek,<sup>69</sup> bu yolla ilgili en eski ancak günümüze kadar ulaşamayan Hellen kaynakları MÖ VII. yüzyıla, yani çok daha erken bir tarihe kadar gitmektedir. Yukarıda açıkladığımız üzere Yeni-Asur çivi yazılı metinlerinden ve Herodotos'un bu metninden kraliyet yolları üzerindeki posta istasyonlarının varlığı açıkça ortadadır. Yakın geçmişte yapılan arkeolojik kazılar sonucunda da Pers kraliyet yolunun Susa ile Persepolis arasındaki yirmi iki posta istasyonu gün yüzüne çıkarılmıştır<sup>70</sup>. Herodotos yukarıda aktardığımız V. 52. 1'de kraliyet (posta) istasyonlarının (stathmoinin) yanında ticari amaçlı olarak da kullanıldığı bilinen dinlenme yerlerine (katalysies) atıfta bulunmaktadır. V. 53. 1'de ise istasyonlar için stathmoi kelimesi yerine at değiştirme yerleri anlamına gelen katagōgaiyi kullanmaktadır. Dolayısıyla posta istasyonları veya at değiştirme yerlerinin yanında dinlenme yerleri de bulunmaktaydı. Böylesine dinlenme yerleri veya hanlar Lydialılar tarafından kapelos (çoğ.kapeloι) olarak adlandırılmaktaydı<sup>71</sup>.

Herodotos'un yanında Knidoslu Ktesias da, günümüze kadar sadece fragmanları gelen Persika adlı eserinde Pers Kraliyet yollarında seyahat ederken birebir gözlemlediği posta istasyonları hakkında bilgiler vermiştir. Photios *Bibliothekē*'sinde Persika'nın özetini verirken Ktesias'ın bu eserinde Ephesos'tan Baktria ve hatta India içlerine kadar uzanan yolda istasyonların sayısı, günleri ve parasanges olarak mesafeleri konu olarak işlediğini bildirmektedir. Ktesias, MÖ 404-398/7 yılları arasında II. Artaksekse Mnemon (MÖ 404-358)'un sarayına konuk olmuş ve onun doktoru olarak görev yapmıştır<sup>72</sup>. Ktesias, aynı zamanda kralın maiyeti ile birlikte imparatorluk boyunca mevsimsel

<sup>68</sup> Metinde geçen Memnon, aslında Mnemon şeklinde yazılmalıydı. Bunun metin kopyalanırken manüskrip hatası olması ihtimali yüksektir. Burada bahsedilen kişi büyük olasılıkla Pers Akhaimenidai kralı II. Artaksekse Mnemon (MÖ 404-358) olmalıdır. Bununla beraber, efsanevi olarak, Asur kralı Teutamón'un emrindeki Persia generali Tithonus oğlu Memnon'un Susa ve Troia arasındaki bölgeleri işgal ederek yollar inşa ettirdiği bildirilmektedir. Pausanias, Memnon'un ordusunu, yol dağlar tarafından kesintiye uğradığından, en kısa yollardan Susa'dan Troia'ya kadar götürdüğüne dair Phrygialıların rivayetlerine değinmektedir (Diod. II.22.3; Ktes. F1b; Paus. X. 31. 7). Efsanevi Asur kraliçesi Semiramis'in de Babil'den Ekbatana'ya kadar yol inşa ettirdiği aktarılmaktadır (Diod. II. 13. 5; Ktes. F1b).

<sup>69</sup> How-Wells 1912, Hdt. V. 52 üzerine yorum.

<sup>70</sup> Wiesehöfer 1996, 77.

<sup>71</sup> Ksenophon (*Anab.* I. 2. 24) Kraliyet yolu üzerindeki hanlar veya dükkânlar için *kapelleion* kelimesini kullanmaktadır. Bu kelime için ayrıca bk. Hdt. I. 94. 1; Nikolaos *FGrHist* F 49. Lydia, dükkâncı veya hancılar ülkesi olmasından dolayı '*Ludos kapelleuei*' atasözü yaygın olarak kullanılmaktaydı (Radet 1893, 97 vd).

<sup>72</sup> Phot. *Bibl.* 75=*FGrHist* 688 F 33: "[75] Ktesias'ın yurdu Knidos ve Sparta'yı ziyareti. Rhodos'taki Spartalı elçilere karşı yargısal işlemler ve beraat etmeleri. Ephesos'tan Baktria ve India'ya kadar istasyonların sayısı, günler ve parasangesler".

gezilere katılmış, Babil, Susa, Ekbatana, Persepolis ve hatta bazı diğer doğu kentlerinde vakit geçirmiştir<sup>73</sup>. Ziyaret ettiği bu büyük saray-kentleri arasındaki yollar üzerinde yer alan çok sayıdaki küçük kraliyet ikametgâhlarında da dinlenme imkânı bulmuş olmalıdır. Ktesias'ın ilgili eseri günümüze kadar ulaşsaydı, Herodotos'un posta istasyonlarıyla ilgili verdiği bilgilerle karşılaştırma yapma imkânımız olacaktı.

Herodotos ve Ktesias, Pers Akhaimenid yol sistemi hakkındaki bilgilerini büyük ihtimalle Susa'dan Mısır'a seyahat ile ilgili Aramice *corpusta* temsil edilen daha erken döneme ait devlet arşivlerinden elde etmiş olmalıydı<sup>74</sup>. Aşağıda açıklayacağımız üzere, Pers Akhaimenid yol mesafesi ölçüm sistemi sağlam temele oturduğundan Herodotos'un, yukarıda aktardığımız metninde, posta istasyonları arasında *parasanges* (ὁ παρασάγγης) ölçüm birimi olarak verdiği mesafelerin doğruyu yansıtmaya olasılığı yüksektir. MÖ VI. yüzyılın sonları ve MÖ V. yüzyılın erken dönemine ait Persepolis Tahkimat Tabletleri'nde de Pers yol ölçümlerine yer verilmektedir. Konuyla ilgili Hellen kaynaklarından da önce bu tabletlerde geçen veriler, Pers Akhaimenid yöneticilerinin imparatorluk yol sistemi boyunca geçen trafik ve bilgi akışını kontrol ettiklerini teyit etmektedir ki bu uygulamaların daha önceden fethedilmiş topraklarda işaretleme ve yol inşasına dair Yakın Doğu gelenekleriyle tutarlı olduğu görülmektedir. Elamca'da *dattimara* olarak adlandırılan görevliler yol ağları boyunca uzaklıkları ölçmekten sorumluydu. Bunlara bazen "mızrak taşıyıcıları" da denilmekte olup elit rehberler ve/veya askeri refakâtçılar olarak da hizmet edebiliyorlardı<sup>75</sup>. Bu işle uğraşanların genelde gruplar halinde çalıştıklarına işaret edilmektedir. Bazı tabletlerdeki verilerden Persepolis çevresinde bir veya belki iki grup *dattimaranın* ne gibi ilerleme sağladıkları tam anlamıyla takip edilebilmektedir<sup>76</sup>. II. Kyros'un iktidarı (MÖ 530) dönemine tarihlendirilen bir tablet, Fırat Nehri üzerinde Sippar (Babil yakınında) çevresindeki bir kraliyet yolunun 3 km'den kısa bir kesiminde ölçüm ipleri veya çizgileri ve hurma ağacından yol kirişleri kullanıldığını delillendirmektedir. Kralın kendisinin bu ölçümlerin yerini denetlediği ve ayrıca *dattimara* adlı görevlilerin çalışırken uzaklık işaretleri yerleştirdikleri önerilmektedir<sup>77</sup>.

Büyük İskender'in MÖ 334 yılında başladığı Pers seferi sırasında görevlendirdiği ve *dattimara* örneğine benzeyen *bematistesleri* (her adımlarını aynı uzunlukta atma konusunda eğitim almış yol uzaklığı ölçüm uzmanı) de, Pers yol ölçüm yöntemlerinden faydalanmış olmalıdır. Ktesias'ın *Persika* adlı eseri gibi, Büyük İskender'in *bematistesleri* olan Baeton, Diognetos ve Amyntas'ın yazmış olduğu eserler de günümüze kadar ulaşmamıştır. Daha sonradan yazılmış olan ve bu uzmanlara atıfta bulunan antik kaynaklar da yeterli bilgi vermemektedir<sup>78</sup>. Athenaios ve Strabon, Amyntas'ın Pers Kraliyet Yolu'ndaki mesafeler hakkında bilgi veren ve sadece sekiz fragmanı günümüze kadar gelen "Ἀσιατικοὶ σταθμοί" (Asia İstasyonları) başlığıyla yazdığı eserine değinmektedir<sup>79</sup>. Athenaios

<sup>73</sup> Ktesias, muhtemelen Babil'den Ekbatana'ya giderken I. Dareios tarafından dağ yüzeyine işlenmiş Behistun Yazıtı ve Kaya Rölyefi'ni görmüştür. Ktesias'ın *Persika* adlı eserinin bu konudaki ve Armenia'da kayalıklardan çıkan bir pınardaki siyah balıkların yendiğinde insanı öldürdüğüne dair fragmanları hakkında bk. Nichols 2008, 127, 139, 170. Yukarıda değindiğimiz üzere Ktesias gibi Themistokles de, daha önceden MÖ 464 yılı civarında I. Artakserkses'in Susa'daki sarayına gittiğinde ve kral tarafından kendisine bahşedilen Magnesia (Manisa)'daki sarayına dönerken Pers kraliyet yolunu ve üzerindeki posta istasyonlarını kullanmıştır (Plut. *Them.* XXX. 1-XXXII. 2; Stoneman 2015, 197).

<sup>74</sup> Bu konudaki tartışma için bk. Briant 2002, 359. How-Wells (1912, Hdt. V. 52 üzerine yorum), Herodotos'un Pers belgelerine danıştığını düşünmektedir.

<sup>75</sup> Büyük Kyros'un ordusunda yolları düzeltten mızraklılar/ciritçiler için bk. Ksen. *Kyr.* VI. 2. 36.

<sup>76</sup> Kegerreis 2016, 224; 2017, 46. Toplamda on altı tane *dattimara* başlığıyla metin bulunmaktadır ve özellikle Ambaduş'un denetiminde Hadaran civarında yapılan yol ölçümleriyle ilgili olarak bk. Hallock 1978, 112, 114.

<sup>77</sup> Kegerreis 2016, 225.

<sup>78</sup> Amyntas'ın kökeni, hayatı ve tarif ettiği olaylarla aynı dönemde yaşayıp yaşamadığı hakkında bir şey bilinmemekle beraber, kendisi B. İskender'in seferine katılmış olabilir (Hecker 2006, "Amyntas [10]" maddesi).

<sup>79</sup> Athenaios (*Deip.* II. 67A; X. 442B; XI. 500D; XII. 529E) ve Strabon (XV. 2. 8), onun bu eserinin birinci ve üçüncü kitabına atıfta bulunmaktadır.

ayrıca Baeton'un isminden bahsetmektedir<sup>80</sup>. Plinius, Baeton'a ilaveten Diognetos'un da Büyük İskender'in ordusunda çalıştığını bildirmektedir<sup>81</sup>. Söz konusu *bematistes*ler, Susa'dan Karmania'ya; Thapsakos'tan Persia Körfezi'ne; Thapsakos'tan Arbela ve Ekbatana üzerinden Kaspiani Kapıları'na; Kaspiani Kapıları'ndan Baktria içinden Iaksartes Nehri'ne ve Kaspian Kapıları'ndan Arakhosia ve India aracılığı ile Hyphasis'e kadar Asia boyunca pek çok yolu gözden geçirmiş, duraklama yerleri arasındaki uzaklıkların adımla ölçümlerini yapmış ve kayda geçirmişlerdir<sup>82</sup>. Büyük İskender'in sekreteri olan Kardialı Eumenes (MÖ ca. 362-316), *bematistes*lerin tuttuğu kayıtları günlük raporlar (*ephemerides*) halinde derlemiş olabilirdi ki bunlar sadece fragmanlar halinde günümüze kadar ulaşmıştır<sup>83</sup>. Büyük İskender'in mektuplarından anlaşılacağı üzere,<sup>84</sup> onun yol alınan istasyonların ve mesafelerin ayrı ayrı kayıtlarını (τῆς ἀναγραφῆς τῶν σταθμῶν) tutturduğu bir gerçektir<sup>85</sup>. Kegerreis, bazı eski Makedonia uygulamaları söz konusu olsa da, *bematistai* uzmanlığının gerçek anlamda Büyük İskender'in Pers seferi sırasında boy gösterdiğini ve Makedonluların Pers Akhaimenidai uygulamalarından faydalanmış olabileceğini savunmaktadır<sup>86</sup>. Sonuçta B. İskender de Pers Akhaimenidai yol sistemi mesafe ölçümlerinde düzenlemeler yaptırmış ve aynı posta sistemini kullanmaya devam etmiştir<sup>87</sup>.

Büyük İskender'in *bematistes*leri tarafından derlenen bu kayıtlar, MÖ III. yüzyılın ortalarında yazan meşhur coğrafyacı Kyreneli Eratosthenes'e de ilham kaynağı olmuştur. Eratosthenes'in günümüze kadar sadece fragmanları ulaşan eserinden faydalanmış olan Strabon, onun Kaspios Kapıları'ndan Indus ve Iaksartes nehirlerine kadar mesafe ölçümleri kaydettiğinden bahsetmektedir<sup>88</sup>. Eratosthenes bu çalışmasında yukarıda bahsettiğimiz Amyntas'ın "Ἀσιατικοὶ σταθμοὶ" başlıklı eserinden faydalanmıştır<sup>89</sup>. Buna ilaveten, üçüncü coğrafi durak olarak belirlediği Kaspios Kapıları ve Euphrates Nehri arasındaki uzunluk ve genişliği hesaplarken, hiç kuşkusuz Büyük İskender'in *bematistes*lerinin eserlerinde geçen yol ölçümlerini dayanak olarak göstermiş olmalıdır<sup>90</sup>. Eratosthenes aynı zamanda "τῆς ἀναγραφῆς τῶν σταθμῶν" (Yol Mesafelerinin Kaydı) başlıklı bir esere atıfta bulunmaktadır ki bu çalışmada Pers kraliyet yolunun Hyphasis Nehri'nin doğusundan Ganj Nehri'nin ağzına kadar uzanan kesimleri arasındaki uzaklık tahminleri verilmektedir<sup>91</sup>.

Özetle, bütün bu çalışmalardan Pers Akhaimenid yönetiminin yol mesafeleri ve *parasanges* listelerinin yer aldığı resmi yol kılavuzları da hazırladığı ve onların bu uygulamalarından

<sup>80</sup> Deip. X. 442 B.

<sup>81</sup> Plin. nat. 6. 61: *Diognetus et Baeton itinerum eius mensores*. Büyük İskender döneminde Giritli Philonides ve Diognetos gibi diğer *bematistes*lerin günümüze kadar ulaşamayan eserlerinin fragmanlarına Eusebios ve Hyginus tarafından yapılan atıflar için ayrıca bk. Kegerreis 2016, s.212 vd., özellikle 214 dn. 10; Kegerreis 2017, 39-43.

<sup>82</sup> Strab. II. 1. 23-7; XI. 8. 9; XV. 2. 8; Plin. nat. VI. 44-45, 61-62. *Bematistes*lerin uzaklık ölçümlerinin doğruluğunun tartışması hakkında bk. Roller 2010, 182-4. B. İskender'in ordusunda *bematistes*lerin oynadığı rol için ayrıca bk. Fraser 1996, 78-83. Kaynaklar aynı zamanda onların geçilen yerlerin topografyası, bölgelerin doğa tarihi ve iklimi hakkında yorum yaptıklarını ve farklı yazarların bilgilerinden de faydalandıklarını belirtmektedir (Plin. nat. VII. 11-12; Pearson 1955, 441; Engels 1978, 68-69, 157-158).

<sup>83</sup> Arr. Anab. V. 24. 6; VII. 4. 6. Kraliyet günlükleri ve Eumenes'in ordudaki rolü hakkında bk. Hammond 1988, 129-150.

<sup>84</sup> Plin. nat. VI. 62-63: *...epistulae quoque regis ipsius consentiunt his/bu şeylerle ilgili kralın kendi zevkine göre mektupları*.

<sup>85</sup> Kegerreis 2016, 220.

<sup>86</sup> Kegerreis 2016, 213 vd.; 2017, 43-53.

<sup>87</sup> Deri üzerine yazılmış ve sadece 2012 yılında yayınlanmış olan bir grup Aramice mektup, B. İskender'in Baktria'yı işgali sırasında Pers uzun-mesafeli haberleşme sisteminin iyi çalışır vaziyette olduğuna işaret etmektedir (Radner 2014, 8).

<sup>88</sup> Strab. XI. 8. 9 = Erat. Frag.108.

<sup>89</sup> Strab. XV. 2. 8 = Erat. Frag.78.

<sup>90</sup> Strab. II. 1. 23-7 = Erat. Frag.83, 84.

<sup>91</sup> Strab. II. 1. 7; XV. 1. 11 = Erat. Frag. 69, 73.



Makedonluların da faydalandığını öğrenmekteyiz. Dolayısıyla Pers kraliyet yolları üzerindeki istasyonlar arasındaki mesafelerle ilgili verilerin dönemi itibarıyla iyi çalışıldığı ve doğruyu yansıttığı çıkarımında bulunabiliriz. Bu bağlamda Herodotos'un yukarıda belirttiğimiz yol mesafeleri ile ilgili bilgilerinin Pers Akhaimenid sisteminden kaynaklanma ve doğruyu yansıtmaya olasılığı yüksektir. Zaten “*parasanges*” kelimesi (Orta Persçe *frasang*, Soğudca *fasukh*, Türkçe *fersah*, Latince *parasanga*, İbranice *parasa*, Arapça *farsakh*) muhtemelen Persçe'den Hellen diline geçmiştir<sup>92</sup>.

Herodotos'a göre (II. 6. 3; V. 53) bir *parasanges* 30 *stadiaya* eşittir ve Ksenophon'un *Anabasis*'inde de Herodotos'un verdiği 30 *stadia* üzerinden hesaplamalar yapılmaktadır<sup>93</sup>. Ancak *stadion* uzunluk biriminin kaç metreye karşılık geldiği yüzyıllar boyunca tartışma ve hipotez konusu olmuştur ve çeşitli önerilerde bulunulmuştur: 157 m (yol güzergâhı için); 176 m (Olympik); 185 m (Ptolemaik veya Attika); 196 m (Babylonia ve Persia); 209 m (Phoenikia-Mısır). Burada Herodotos'un verdiği verilerden hareket edersek, ona göre bir *stadion* altı yüz Hellen *pousuna* ve bu da yaklaşık 605 İngiliz feet'ine denk gelmektedir<sup>94</sup>. 600 Hellen *pousu* 182.880 metreye denk gelmektedir (605 feet dikkate alındığında 184.40400 m)<sup>95</sup>. Bu durumda bir *parasanges* 5.486.4 km'ye eşitlenmektedir. Strabon (XI. 11. 5) ise bir *parasangesin* 30, 40 ve 60 *stadiaya* eşit gelebildiğine dair farklı rakamlar vermektedir. Hatta Posidonios 60 *stadiadan* fazla veya tam tersine Agathias gibi 21 *stadia* olarak gösteren antik yazarların da olması bu uzaklık ölçüm biriminin arazi şartlarının durumuna göre belirlenmesinden kaynaklanabilir. Bu mesafe ölçüm birimi hakkında Perslerin uzmanlıklarının dikkate alınması daha doğrudur. Pers Akhaimenid yönetimi yolları üzerinde tıpkı Roma dönemi mil taşları gibi sabit uzaklık işaretlerinin olması ihtimali dikkate alınmalıdır. Herodotos ve Ksenophon yazdıkları eserler dikkate alındığında, Pers yol ölçüm sistemiyle ilgili en doğru bilgi veya kayıtlara ulaşılma fırsatına sahip olmalıydı. Dolayısıyla her ikisi de Pers Akhaimenidlerinin zaten bilinen kraliyet yolu üzerindeki ölçüm sistemini belirten daha önceden yazılmış bir *parasanges* listesinden rakamlarını almış ve kullanmış olmalıdır<sup>96</sup>. Sonuçta bu yazarların belirttiği, günümüzde yaklaşık 5.4. km'ye denk gelen bir *parasanges*, Persia yol ölçüm birimi olarak genel kabul görmektedir<sup>97</sup>.

Herodotos'un V. 53'te dört yüz elli *parasanges* üzerinden verdiği hesaplama dikkate alındığında (450x5.486.4), Sardeis'ten Susa'ya kadar uzanan kraliyet yolu ana güzergâhı mesafesi tahmini 2468.88 km tutmaktadır<sup>98</sup>. O yine burada bir günde yüz elli *stadia*, yani beş *parasanges* (5x5.486.4= 27.432 km) yol alınırsa Kraliyet Yolu boyunca seyahatin yaklaşık doksan gün süreceğini bildirmektedir. Ancak kendisi, bu yol üzerindeki toplam at değiştirme yeri veya istasyon sayısını yüz on bir olarak vermektedir. Her istasyon arasındaki mesafeyi 27.432 km kabul edersek,<sup>99</sup> Sardeis ile Susa arasında 3,044.952 (111x27.432) km'lik bir yol mesafesi ortaya çıkmaktadır. Bu da

<sup>92</sup> Skeat 2005, 429.

<sup>93</sup> Ksen. *Anab.* II. 2. 6; V. 5. 4; VII. 8. 26.

<sup>94</sup> Hdt. II. 149; IV. 41; Clinton 1834, 482.

<sup>95</sup> 185.5 m hesaplaması için bk. Sriraman 2012, 231.

<sup>96</sup> Rood 2010, 52-54, 62-64.

<sup>97</sup> Nichols 2008, 198; Paradeisopoulos 2014, 234, 237 dn. 68.

<sup>98</sup> Yukarıda belirttiğimiz üzere *stadion* uzunluk biriminin kaç metreye karşılık geldiği tartışmalı olduğundan Sardeis'ten Susa'ya kadar Pers kraliyet yolunun uzunluğu hakkında farklı önerilerde bulunulmuştur. Örneğin, yol mesafesi için önerilen bir *stadionu* 157 m olarak alırsak, bir *parasangese* denk gelen 30 *stadia* 4.710 km'ye eşittir. Bu durumda yolun uzunluğu 450x4.710=2119.5 km olarak çok daha kısalmaktadır. Babylonia ve Pers *stadion* ölçü birimini dikkate alırsak bir *parasangese* denk gelen 30 *stadia* 5.880 km'dir. Bu durumda yolun uzunluğu 2646 km'ye çıkmaktadır. Ayrıca 2673 km önerisi için bk. Colburn 2013, 46.

<sup>99</sup> Yukarıda belirttiğimiz üzere, Büyük Kyros her istasyon arasındaki uzaklığı, bir atın en son hızla tükenmeden gidebileceği mesafe aralığında belirlemişti (Ksen. *Kyr.* VIII. 6. 17). Bir yarış atının günümüzde saatte 50 km-60 km arasında hız yaptığını dikkate alırsak (Evans 2007, 181), bir atın hiç yorulmadan en son süratle 30 km civarına kadar sürülebileceği gerçeği durmaktadır.

Herodotos'un yol uzunluğu için verdiği yak. 2468.88 km rakamından daha fazla bir mesafeye işaret etmekte olup çelişki içermektedir. Bu çelişkili durum bazı istasyonlar arasındaki mesafenin daha kısa veya uzun olması ile açıklanabilir. İstasyonlar arasındaki mesafelerin 5-10 km gibi daha uzun veya kısa olmasının sebebi, bir bölgenin dağlık ve ovalık gibi topografik özelliklerine, kasabaların lokasyonuna veya su imkânı gibi diğer faktörlere dayanmalıydı<sup>100</sup>. Yukarıda belirttiğimiz üzere Yeni-Asurluların kraliyet yolları muhtemelen daha düz alanlardan geçtiğinden posta istasyonları arasındaki mesafe 35-40 km gibi daha uzun aralıklarda olabilmekteydi.

Herodotos'un kraliyet yolunda seyahat için verdiği doksan günlük süre yüksek hızlı aktarmalı posta sistemi için uzun düşmektedir. Öncelikle doksan günün gidiş ve dönüş karşılık gelme ihtimali göz ardı edilmemelidir. Nitekim Perslerin Lydia satrapı Tissapharnes (MÖ 445-395), Sardeis'ten Susa'ya göndereceği elçilerin üç ayda gidip gelebileceklerini bildirmektedir<sup>101</sup>. Bu da yolculuk mesafesini yarıya indirmektedir. Bir diğer vurgulanması gereken nokta yarısı kadar da olsa bu yolculuk süresinin yüksek hızlı posta sistemi için uzun sürmesidir. Dolayısıyla bu süre normalde ordunun hareketi, sıradan seyyahlar veya elçilerin seyahati için önerilmiş olmalıdır<sup>102</sup>. Orduyla hareket edildiğinde Babil'den Susa'ya 22 günde varıldığı bildirilmektedir<sup>103</sup>. Halbuki kraliyet yolu üzerinde aktarmalı posta hizmeti yapan bir ulak veya ulaklar mesajı tecrübeli bir yarış atıyla çok daha büyük bir hızla ulaştırabilmekteydi. Ancak Herodotos VIII.98'de ulakların ne kadar hızlı gittikleri konusunda bilgi vermemektedir. How-Wells, Marco Polo'ya atıfta bulunarak Kubilay Han'ın adamlarının bir günde 200 veya 250 mil gibi inanılmaz bir hıza ulaştıklarını bildirmektedir<sup>104</sup>. Colburn, Amerikalıların 2964 km'lik "Pony Express" seyahatlerinde bir günde ortalama 230 km yol gidilebileceğini dikkate alarak, Sardeis'ten Susa'ya kadar uzanan 2673 km'lik Pers kraliyet yolunun 11.6 günde alınabildiğini ancak üzengi ve at nallarının eksikliği dikkate alındığında biraz daha uzun sürdüğünü ön görmektedir<sup>105</sup>. Bütün bu önerilere rağmen imparatorluk posta sisteminin hızıyla ilgili bir haftadan iki haftaya kadar değişkenlik gösteren tahminler kesin bir temele dayanmamaktadır. Hangi tahminin en doğrusu olduğunu tam olarak ispatlamak zor olsa da, Pers Akhaimenid yöneticilerinin o dönemin şartlarında mümkün olan en son hıza ulaşabilmek için bütün imkânları kullandıkları ortadadır. Örnek vermek gerekirse, genç Kyros taht mücadelesi için büyük kardeşine karşı harekete geçeceğini ordusundan bile gizleyerek Tarsos'ta açıkladığında, II. Artakserkses bu hızlı posta sistemi sayesinde gerekli haberleri zamanında alıp hazırlıklarını yaparak büyük bir ordu toplamış ve MÖ 401 yılında Kunaksa'da büyük bir zafer kazanmıştır<sup>106</sup>.

Anayollar üzerindeki istasyonların varlığı ve dolayısıyla aktarmalı posta teşkilatının işlevselliği Parthlar ve Sasaniler döneminde de devam etmiştir. Kharakenoslu Isidoros'un "Parthia İstasyonları" başlıklı eseri MÖ I. yüzyılda Yakındoğu'daki güzergâhları ve istasyonları

<sup>100</sup> Hellen yazarlarının çalışmalarında kaydedilmiş olan yol kılavuzları dikkate alındığında istasyonlar arasındaki uzaklığın muntazam olmadığı görülmektedir (Briant 2002, 358-359).

<sup>101</sup> Ksen. *Ages.* I. 10.

<sup>102</sup> I. Kserkses'in ölüm haberlerinin bir heyet tarafından Mısır'a ulaştırılmasının dört ay sürdüğü düşünülmektedir (TADAE B2.2).

<sup>103</sup> Bu bağlamda Diodoros, Makedonia kralı Antigonos'un Persia seferi sırasında ordusuyla kaç günde ne kadar mesafe katettiği ile ilgili bilgiler vermektedir: Susa'dan Persia'ya yaklaşık 30 gün (XIX. 17. 6); Tigris Nehri geçildikten sonra Babylonia boyunca Susa ve oradan Ekbatana'ya kadar 40 gün (XIX. 19. 2), ancak Kossaia Dağları üzerinden geçen kestirme yoldan sadece 9 gün (XIX. 19. 8); Ekbatana'dan Persepolis'e yaklaşık 20 gün (XIX. 46. 6); Babil'den Susa'ya kadar 22 gün (XIX. 55. 2).

<sup>104</sup> How-Wells 1912, Hdt. VIII. 98 üzerine yorum.

<sup>105</sup> Colburn (2013, 46) aynı zamanda Riepl (1913)'in Sardeis'ten Susa'ya kadar 8 ila 10 gün arasında gidilebileceği gibi benzer bir tahminde bulunduğunu bildirmektedir. Bir günde 230 km yol katedildiği önerisi için ayrıca bk. Silverstein 2007, 193.

<sup>106</sup> Colburn 2013, 47.

sıralamaktadır<sup>107</sup>. Sasani yönetimi altında da mesajları ve hükümet emirlerini iletmek için posta istasyonlarının kullanımda olduğu anlaşılmaktadır; MS 561 yılında Byzantion ile yapılan barış anlaşmasının bir maddesinde her iki imparatorluğun kontrolündeki posta istasyonlarında elçilere binek hayvanları sağlanması şartı koyulmuştur<sup>108</sup>. I. Hüsrev döneminde (MS 531-579) vergi toplamayı daha etkin hale getirmek ve askeri haberleşmeyi hızlandırmak için yollar boyunca istasyonlar inşa ettirilmiştir<sup>109</sup>. Ana hatlar üzerinde her 25-30 milde (yak.40-48 km) ve toponomiye göre en fazla her 50 millik (yak. 80 km) mesafede posta istasyonlarının (*čāpār-kānalar*) kurulduğu düşünülmektedir<sup>110</sup>. İstasyonların her biri 30 ila 40 arası atla donatılmaktaydı ve maaşlı bir postabaşı (*čāpār-bāšī*) tarafından idare edilmekteydi<sup>111</sup>. Bir *čāpār* günde 70-100 mil (yak. 112-160 km) arasında yol alabilmekte ve bir günde iki veya üç at değiştirerek karavanla gidebileceğinden üç ila beş misli daha fazla yol alabilmekteydi<sup>112</sup>. Ona eşlik eden *šurčī* veya *šāgerd-čāpārın* görevi her değişimden sonra atı geldiği istasyona göndermekti. *Čāpārčīya* herbir *čāpār-kānadan ayrılmadan önce atı için ödeme yapılmak zorundaydı ve aynı zamanda *čāpār* her bir istasyon aşamasının sonunda bahşiş almaktaydı*<sup>113</sup>. *Čāpār*lar nerde olursa olsun binek hayvanı bulabilmekteydi ve hatta köylülerin atlarını zorla kullanma veya peşin para ile satın alma hakkına sahiptiler. Şahın işini yaptıklarından dolayı halk *čāpār*lara itaat etmek zorundaydı ve şahın özel ulakları bazen *čāpār-e īlčīgar* olarak adlandırılmaktaydı ve bazen vergi toplayıcıları olarak da kullanılmaktaydı. Ayrıca özel bir üniforma giymekte, kılıç gibi ağır silah kuşanmakta, belli özellikte bir sopa taşımaktaydı<sup>114</sup>. Sonuçta yukarıda verdiğimiz öneriler dikkate alınırca, Sasani posta sisteminde Pers Akhaimenidlerinkinden farklı olarak posta istasyonları arasındaki mesafelerin neredeyse iki kat uzunlukta olduğu ve haberleşme hızının da neredeyse yarıya indiği görülmektedir.

## Sonuç

Yeni-Asur İmparatorluğu belli bir genişliğe ulaştığında, imparatorluğundaki birlik ve uyumu sağlamak için merkezle eyaletler arasında daha hızlı ve güvenli bir haberleşme sistemine ihtiyaç duyulmuştur. Bütün mesafeyi tek başına alan ve mesajını sözlü veya yazılı olarak ileten tek ulak yerine, birden fazla atlı veya binekli ulaklarla belli aralıklardaki istasyonlar arasındaki mesafelerin alınarak ulakların ve bineklerin tazelenmesi, dolayısıyla aktarmalı sisteme geçilmesi sağlanmıştır. Bunda MÖ 3000’li yıllardan itibaren kullanılan yol ağlarının özellikle ana arterlerinin MÖ 800’lerden itibaren daha düzenli ve kullanışlı hale getirilmesinin payı olmalıdır. Yeni-Asurlular MÖ 670 yılı itibariyle imparatorluk haberleşme sisteminin bel kemiğini oluşturan kraliyet yolunu Gaza ve Adana arasındaki Akdeniz kıyılarından Hamadan’a kadar büyük Zagros Dağ sırası ötesindeki İran topraklarına, Pers Körfezi’nden Güney Toros Dağ sıraları etekleri boyunca Malatya ve Batman arasındaki Anadolu dağlık bölgelerine kadarki çok geniş bölgeleri örgütsel bir çatı altındaki yol ağları ve istasyonlarıyla birleştirmiştir. İmparatorluk MÖ VII. yüzyılın sonunda yıkıldığında, kurulmuş olan Kraliyet Yolu altyapısı kullanılmaya devam etmiştir. Elimizde çok fazla delil olmasa da bazı yönetsel dokümanlar onun varisi Yeni-Babil İmparatorluğu’nun bu altyapının devam ettirilmesi için yatırımlarına devam ettiğine işaret etmektedir. Aynı yatırımlar özellikle Pers devlet arşivlerinin

<sup>107</sup> Bu eser, sefere çıkan askeri birliklerin İmparatorluğun çeşitli güzergâhları boyunca ne kadar hızlı hareket ettiklerine dair önemli veriler içermektedir (Schoff 1914). Parth istasyonlarının siyasi ve askeri önemleri hakkında ayrıca bk. Kramer 2003, 120-130.

<sup>108</sup> Silverstein 2007, 41.

<sup>109</sup> I. ve II. Hüsrev’in eyaletlerden haber almaya özel ilgi duydukları vurgulanmaktadır (Silverstein 2007, 28).

<sup>110</sup> Floor 2001, 258.

<sup>111</sup> Hanway 1753, 262.

<sup>112</sup> Floor 2001, 258.

<sup>113</sup> Perkins 1843, 340-341.

<sup>114</sup> Chardin 1810, 199-201.

ve Eski Yunan kaynaklarının gösterdiği üzere Pers Akhaimenid kralları tarafından da devlet bazında büyük önem verilerek devam ettirilmiş, hatta kraliyet yolu posta sistemi Batı Anadolu ve Doğu Akdeniz liman kentlerinden Hindu Kuş dağlarına kadar öylesine hızlı ve etkin hale getirilmiştir ki muhtemelen daha sonraki örneklerini bile geride bırakmıştır. Böylelikle geniş toprakları içinde sadece insanların değil, mal ve mülklerin ve hatta fikirlerin hareketliliği ekseriyetle mümkün kılınmıştır. İdari açıdan da çok geç kalınmadan gerekli sorunlara müdahale edilmesini ve gereksinimlerin yerine getirilmesini kolaylaştırmıştır. Pers Akhaimenid Hanedanlığı'ndan sonra Seleukos, Parth ve Sasanilerin de bu posta sistemini sahiplendikleri ve hatta bu sistemin gelenekselleşerek *barīd* adıyla İslamiyet döneminde Abbasiler (MS 750-1258), Memlükler (MS 1250-1517), Safaviler (MS 1501-1736), Afşar ve Zend Hanedanları (MS 1750-1794) tarafından da kullanılmaya devam ettiği görülmektedir.

## BİBLİYOGRAFYA

- Aster 2015 S. Z. Aster, "An Assyrian bit mardite Near Tel Hadid?". *Journal of Near Eastern Studies* 74/2 (2015) 281-288.
- Bilgin 2015 R. T. Bilgin, *Bureaucracy and Bureaucratic Change in Hittite Administration*. PhD Thesis. Michigan University 2015.
- Briant 2002 P. Briant, *From Cyrus to Alexander: A History of the Persian Empire*. Eisenbrauns 2002.
- Bryce 2003 T. Bryce, *Letters of the Great Kings of the Ancient Near East*. London 2003.
- Cameron 1948 G. Cameron, *The Persepolis Treasury Tablets*. Chicago 1948.
- Chardin 1810 J. Chardin, *Les voyages en Perse II*, Ed. L. Langlès, 10 vols. Paris 1810.
- Clinton 1834 H. F. Clinton, *Fasti Hellenici: The Civil and Literary Chronology of Greece, from the LVth to the CXXIVth Olympiad*. Oxford 1834.
- Colburn 2013 H. P. Colburn, "Connectivity and Communication in the Achaemenid Empire". *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 56 (2013) 29-52.
- De Martino 1982 S. de Martino, "Hittite Letters from the Time of Tuthaliya I/II, Arnuwanda I and Tuthaliya III". *Altorientalische Forschungen* 32 (1982) 291-321.
- Driver 1957 G. R. Driver, *Aramaic Documents of the Fifth-Century BC*. Oxford 1957.
- Engels 1978 D. W. Engels, *Alexander the Great and the Logistics of the Macedonian Army*. Berkeley 1978.
- Evans 2007 D. L. Evans, "Welfare of the Racehorse During Exercise Training and Racing". Ed. N. Waran, *The Welfare of Horses*. New York (2007), 181-201.
- Fensham 1982 F. C. Fensham, *The Books of Ezra and Nehemiah*. Michigan 1982.
- Floor 2001 W. Floor, "The Chapar-Khāna System in Qajar Iran". *Iran* 39 (2001) 257-291.
- Fraser 1996 P. M. Fraser, *Cities of Alexander the Great*. Oxford 1996.
- Frye 1963 R. N. Frye, *The Heritage of Persia*. New York 1963.
- Garstang 1943 J. Garstang, "Hittite Military Roads in Asia Minor: A Study in Imperial Strategy with a Map". *American Journal of Archaeology* 47/1 (1943) 35-62.
- Hallock 1969 R. T. Hallock, *The Persepolis Fortification Tablets*. Chicago 1969.
- Hallock 1978 R. T. Hallock, "Selected Fortification Texts". *Cahiers de la Delegation Archeologique Francaise en Iran* 8 (1978) 109-136.
- Hammond 1988 N. G. L. Hammond, "The Royal Journal of Alexander the Great". *Historia: Zeitschrift für Alte Geschichte* 37/2 (1988) 129-50.
- Hanway 1753 J. Hanway, *An Historical Account of the British Trade over the Caspian Sea I*, 3 vols. London 1753.
- Hecker 2006 W. Hecker, *Who's Who in the Age of Alexander the Great: Prosopography of Alexander's Empire*. Blackwell Publishing 2006.
- Henkelman 2018 W. F. M. Henkelman, "Bactrians in Persepolis-Persians in Bactria". Eds. J. Lhuillier-N. Boroffka, *A Millennium of History. The Iron Age in southern Central Asia* (2 nd and 1 st Millenia BC). Berlin (2018), 223-255.
- Hoffner 2009 H. A. Hoffner, *Letters from the Hittite Kingdom*. Ed. G. M. Beckman, Atlanta 2009.
- How-Wells 1912 W. W. How - J. Wells, *A Commentary on Herodotus*, with introduction and appendixes. 2 vols. Oxford 1912.
- Jursa 2014 M. Jursa, "The Lost State Correspondence of the Babylonian Empire as Relected in Contemporary Administrative Letters". Ed. K. Radner, *State Correspondence in the Ancient World: From New Kingdom Egypt to the Roman Empire*. Oxford (2014), 94-111.
- Kegerreis 2016 C. M. Kegerreis, *Alexander the Explorer*. PhD Thesis. University of California 2016.

- Kegerreis 2017 C. M. Kegerreis, "Setting a Royal Pace: Achaemenid Kingship and the Origin of Alexander the Great's *Bematistai*". *The Ancient History Bulletin* 31/1-2 (2017) 39-64.
- Kessler 1997 K. Kessler, "Royal Roads and other Questions of the Neo Assyrian Communications System". Eds. S. Parpola-R. M. Whiting, *Assyria 1995: Proceedings of the 10th Anniversary Symposium of the Neo Assyrian Text-Corpus Project*. Helsinki (1997), 129-136.
- Kramer 1963 S. N. Kramer, *The Sumerians, Their History, Culture and Character*. Chicago/London 1963.
- Kramer 2003 S. N. Kramer, 'Das Itinerar Stathmoi Parthikoi des Isidor von Charax: Beschreibung eines Handelsweges?'. *Klio* 85 (2003) 120-130.
- Kryszewski 2012 A. Kryszewski, "Towards a Reconstruction of Hittite Geography - The Case of Šallapa". *Palamedes, A Journal of Ancient History* 7 (2012) 5-24.
- Kuhrt 2014 A. Kuhrt, "State Communications in the Persian Empire". Ed. K. Radner, *State Correspondence in the Ancient World: From New Kingdom Egypt to the Roman Empire*. Oxford (2014) 112-140.
- Levine 1989 L. D. Levine, "K. 4675+ - The Zamua Itinerary". *State Archives of Assyrian Bulletin* 3/2 (1989) 75-92.
- Lewis 1997 D. M. Lewis, *Selected Papers in Greek and Near Eastern History*. Ed. P. J. Rhodes, Cambridge 1997.
- Michalowski 2011 P. Michalowski, *The Correspondence of the Kings of Ur: An Epistolary History of an Ancient Mesopotamian Kingdom*. Winona Lake 2011.
- Moran 1992 W. L. Moran, *The Amarna Letters*. Baltimore 1992.
- Mynářová 2014 J. Mynářová, "Egyptian State Correspondence of the New Kingdom: The Letters of the Levantine Client Kings in the Amarna Correspondence and Contemporary Evidence". Ed. K. Radner, *State Correspondence in the Ancient World: From New Kingdom Egypt to the Roman Empire*. Oxford (2014), 10-31.
- Nichols 2008 A. Nichols, *The Complete Fragments of Ctesias of Cnidus: Translation and Commentary With An Introduction*. University of Florida 2008.
- Oppenheim 1967 A. L. Oppenheim (Tr. and Int.), *Letters from Mesopotamia: Official, Business, and Private Letters on Clay Tablets from Two Millennia*. Chicago/London 1967.
- Paradeisopoulos 2014 I. K. Paradeisopoulos, "Route and Parasangs in Xenophon's Anabasis". *Greek, Roman and Byzantine Studies* 54 (2014) 220-254.
- Perkins 1843 J. Perkins, *A Residence of Eight Years in Persia among the Nestorian Christians with Notices on the Muhammedans*. Andover 1843.
- Pearson 1955 L. Pearson, "The Diary and the Letters of Alexander the Great". *Historia: Zeitschrift für Alte Geschichte* 3/4 (1955) 429-455.
- PF (= Persian Fortification Tablets/Pers Tahkimat Tabletleri) R. T. Hallock, *The Persepolis Fortification Tablets*. Chicago 1969.
- Pfeiffer 1935 R. H. Pfeiffer, *State Letters of Assyria: A Transliteration and Translation of 355 Official Assyrian Letters dating from the Sargonid Period (722-625 BC)*. New Haven 1935.
- Radet 1893 G. Radet, *La Lydie et le monde grec au temps des Mermnades*. Paris 1893.
- Radner 2014 K. Radner, "An Imperial Communication Network: The State Correspondence of the Neo-Assyrian Empire". "Introduction: Long-Distance Communication and the Cohesion of Early Empires". Ed. K. Radner, *State Correspondence in the Ancient World: From New Kingdom Egypt to the Roman Empire*. Oxford (2014) 1-9, 64-93.
- Riepl 1913 W. Riepl, *Das Nachrichtenwesen des Altertums*. Leipzig 1913.

- Roller 2010 D. W. Roller, *Eratosthenes' Geography: Fragments collected and translated, with commentary and additional material*. Princeton/Oxford 2010.
- Rood 2010 T. Rood, "Xenophon's Parasangs". *Journal of Hellenic Studies* 130 (2010) 51-66.
- SAA I, V, X, XVIII, XIX S. Parpola (ed.), *The Correspondence of Sargon II, Part I: Letters from Assyria and the West*, Vol.I, Helsinki 1987. Eds. G. B. Lanfranchi-S. Parpola, *The Correspondence of Sargon II, Part II: Letters from the Northern and Northeastern Provinces*, Vol.V, Helsinki 1990; Ed. S. Parpola, *Letters from Assyrian and Babylonian Scholars*, Vol.X, Helsinki 1993; Ed. F. S. Reynolds, *The Babylonian Correspondence of Esarhaddon and Letters to Assurbanipal and Sin-šarru-iškun from Northern and Central Babylonia*, Vol. XVIII, Helsinki 2003; Eds. M. Luukko et al. *The Correspondence of Tiglath-Pileser III and Sargon II From Calah/Nimrud*, Vol. XIX, Helsinki 2012.
- Schoff 2014 W. H. Schoff, *The Parthian Stations by Isidore of Charax*. London 1914.
- Sheldon 1992/1993 R. M. Sheldon, "Spies and Mailmen and the Royal Road to Persia". *American Intelligence Journal* 14/1 (1992/1993) 37-40.
- Silverstein 2007 A. J. Silverstein, *Postal System in the Pre-Modern Islamic World*. Cambridge 2007.
- Skeat 2005 W. W. Skeat, *An Ethymological Dictionary of the English Language*. New York 2005 (Rev. Ed.).
- Stoneman 2015 R. Stoneman, *Xerxes: A Persian Life*. New Haven 2015.
- Sriraman 2012 B. Sriraman (ed.), *Crossroads in the History of Mathematics and Mathematics Education*. University of Montana 2012.
- TADAE (= *Textbook of Aramaic Documents from Ancient Egypt/ Eski Mısır'dan Aramice Dokümanlar Metin Kitabı*) B. Porten-A. Yardeni, *Textbook of Aramaic Documents From Ancient Egypt*. Jerusalem 1986-1999.
- The King James (= The Authorized King James Version of the Holy Bible) <https://www.kingjamesbibleonline.org>.
- Tuplin 2011 Tuplin, C., "Managing the World. Herodotus on Achaemenid Imperial Organisation". Eds. R. Rollinger et al., *Herodotus and the Persian Empire*. Wiesbaden (2011) 39-64.
- Unvala 1921 J. M. Unvala, *The Pahlavi Text King Husrav and his Boy*. Paris 1921.
- Veenhof 2008 K. R. Veenhof, "Communication in the Old Assyrian Trading Society by Caravans, Travelers and Messengers". Ed. C. Michel, *Old Assyrian Studies in Memory of Paul Garelli*, OAAS 4, PIHANS 112. Leyde (2008) 199-246.
- Vulliet 2011 F. H. Vulliet, "Letters as Correspondence, Letters as Literature". Eds. K. Radner-E. Robson, *The Oxford Handbook of Cuneiform Culture*. Oxford (2011) 486-507.
- Wiesehöfer 1996 J. Wiesehöfer, *Ancient Persia from 550 BC to 650 AD*. Trans. A. Azadi, London 1996.