

ROMA İMPARATORLUĞUNUN İLK DEVİRLERİNDE PİSIDİA'DA YOLLAR VE ULAŞIM

DAVID H. FRENCH VE STEPHEN MITCHELL

Burdur İlinde ki mil taşları üzerin- de araştırma yapmamıza izin verdikleri için T.C. Kültür Bakanlığı, Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü ile Burdur Müzesi ilgililerine minnettarız. Özellikle müdür Kayhan Dörtlük ve asistan Selçuk Beşer'e araştırmalarımız sırasında gösterdikleri kişisel yardımlar için pek çok teşekkür ederiz.

Araştırmalar sırasında Bakanlık temsilcisi olarak bize katılan ve büyük yardımlarda bulunan Bay Orhan Gürman'a da teşekkürlerimizi iletmek bir görevdir.

Ayrıca Burdur müzesindeki 2770 no.lu yazıtı kısmen burada yayınlamamıza izin vermekle gösterdiği cömertlikten ötürü de müdür Kayhan Dörtlük'e minnettarız.

Bu yazıdan amaç kısmen Ankara İngiliz Arkeoloji Enstitüsünün son yıllarda yürüttüğü çalışmaları göstermek. kısmen de birkaç ön sonuç vermektir. Calder ve diğerlerinin 1928'den beri yayınladıkları **Monumenta Asiae Minoris Antiqua'nın** ve 1958'de yayınlanan **Classical Map of Asia Minor'ın** yeniden düzenlenmesi gibi bazı projeler hakkında burada bilgi verilmeyecektir.

Roma Bölgesel idareleri ile özellik- le yol sisteminin tarihi ve gelişimi ile ilgili özel projeler tüm ilgimizi toplamak- tadir. Yollar üzrine yapılan bu çalışma ile el ele olarak, **Corpus Inscriptionum Latinarum** .17. cilt, 5. fasikül **Asia Mi-**

nor'un tamamlanma projesi de yürütülmektedir. Bu çalışma, Anadolu'da Trakya (ayrı eyalet olması nedeni ile) ve bu günkü Türkiye'nin güney-doğu bölgesi (Suriye sınırları içinde olması nedeni ile) dışında, Fırat nehrinin batısı ve Torosların kuzeyine düşen bölgede ve Kilikya'da bulunan daha önce yayınlanmış ya da yayınlanmamış tüm mil taşlarının tam ve yeni bir korpusunu kapsar.

Bu yazı tüm projenin yalnız bir yönünü içine alır : Roma Eyaleti'ndeki Pisidia'da yollar, mil taşları ve yolların yönetimi üzerindeki çalışma. Anadolu'da yapılan ilk yollardan biri olan **Via Sebaste'nin** bu bölgeden geçmesi nedeni ile Pisidia her zaman Anadolu'da çok önemli olmuş ve özel bir ilgi görmüştür. Pisidia aynı zamanda **Vio Sebaste'ye** ait, iyi korunmuş mil taşları nedeni ile de büyük ilgi toplar.

VIA SEBASTE

Via Sebaste adının kanıtları 90 yıldan daha fazla bir süreden beri bilinmektedir. Ürkütlü yakınlarında bulunan bir mil taşının üzerinde şöyle bir metne rastlanır:

Imp(erator) Coesar
Divi F(ilius) Augustus Pont(ificis)
Maxim(us) Co(n)s(ul) XI Des(ignatus)
XII Imp(erator) XV Tr(ibunus) Pot(estatis)

XIIX Viam Sebasten
Curante Corn{uto)
Aquila Leg(ato) Suo
Propr(aetore) Fecit
(Milia) CXXII

imparator Caesar,
ilahi Julius Caesar'ın oğlu, En yü•
ce *rahip* Augustus,
.11. konsüllüğü sırasında,
12. kez konsül olarak atandı, XV. kez
imparator olarak ilan edildi
18. seferde (Tribunus'un) yönetimin
tÜ"l gücünü elinde tuttuğu bir sı- rada,
Eyalet valilerinden Cornutus Aquila'nın aracılığı ile.
Colonia Antiochia'dan 122 mil öte-
den geçen
Via Sebaste'yi yaptı.

Augustus'un altıncı yönetim yılı **M.ö.**
6 dır. **Via Sebaste** adı açıkca yolun
yapıcısı İmparator Augustus'tan türemiş-
tir. Sebastus, Latince'de ki Augustus
sözcüğünün Yunanca'da ki karşılığıdır.
Bu nedenle yola Augustus'un adının ve-
rildiği kesindir. Burdur ve Konya arasın-
da ki bölgede bulunan mil taşlarında da
aynı tip metinler vardır.

M.Ö. 6. yıla Tarihlenen Augustus Devri Mil Taşları

1. Ürkütlü (Burdur) (CIL 111. Suppl. 1.6974; Suppl. 2.12217)
2. Boğaziçi (Burdur) (yayınlanmamış)
3. Yarı (Burdur (yayınlanmamış)
4. Genceli (Isparta) (yayınlanmamış)
5. Selki (Konya) (CIL 111. Suppl. 2.1440la)
6. Selki (Konya) (CIL ili. Suppl. 2.1440lb)
7. Yunuslar (Konya) (CIL 111. Suppl. 2.1440lc)

Bu taşlar sayesinde böylelikle **Vio Sebaste** diye 'İçlendirilmiş bir yolun varlığı kesinleşir. Ürkütlü mil taşının 90 yıl önc,a yayınlanmasından bu yana, kesin yolun henüz bulunmamış ve ta-
rımlanmamış olmasına rağmen. **Vla-
•seboste'nin** ana çizgilerinde kuşku-
yoktur. DOha önceki iddialar, bu yolun
Colonia Cremna'dan (şimdiki Girmi).
Colonio Comama, (şimdiki Ürkütlü ya-
kınları) ya, oradan da Burdur Gölü'nüri
kuzeyinden Keçiborlu, Uluborlu (antik
Apollonia). Yalvaç (antik Antiochia).
Konya (-antik Iconium) ve Hatunsaray•
(antik Colonia Lystra) o geçtiğini öne-
rirdiler. Augustus'un **Vi a Sebaste'yi** da-
ha önce kurduğu kolonileri birbirine
bağlamak amacı ile yaptırdığı düşün-
lürdü.

Yakın zamanlarda ki araştırmalar
da bu yolun yapılışının ardındaki ama-
cın bu görüş ile ilgili olduğunu kanıtla-
makrodir. Bu gün Iconium'un, Colonia
lulia Iconiensem olarak adlandırıldığı
artık bilinmektedir. örneğin lulia sıfatı
buranında Augustus tarafından kuruldu-
ğunu belgeler.

Eski kuramın tümü ile parçalanma-
sına gerek yoktur ama kuşkusuz aynı
ayrıntılarda bazı düzeltmelerin yapılma-
sı şarttır. **Via Sebaste'nin** gerçek bir
bölümü bu gün, Yalvaç'tan Hatunsar-
ay'a dek izlenebilir. Bazı küçük yanlış-
lıklar dışında yayınlanmış tüm haritalar
doğrudur. Daha önce *ki* arkeologların hiç
birisinin herhangi bir izden söz et-
memelerine rağmen Yalvaç'ın batısında
bu yol bu gün bile izlenebilir. Çok az
kalıntıya rastlasak da yolun Burdur Gö-
lü'nün kuzey kıyısından, Uluborlu'dan
Karakent'e (antik Lystra) doğru gittiği
açıktır. Karakent yakınlarından güneye
doğru. aşağı yukarı Ürkütlü'ye dek tüm
yol boyunca göze görünen kalıntılar
vardır. Via Sebaste'nin bu bölümü için
eski hesaplarda utlak düzeltmeler
yapılmalıdır. Ürkütlü'nün batısında hiç
bir iz seçilememiştir. (Harita, res. 1).

Via Sebaste'nin en azından Colonia Lystra ve Colonia Comama arasında ki bölüm kesin olarak tanımlandığına göre, üç önemli noktayı vurgulamaktü yarar vardır :

- i. **Via Sebaste**, Galatya'nın bar, bölgelerinde ki genel yol sisteminin bir parçası değil, bu sistemden ayrı, başboşına bir yoldur.
2. Anadolu'daki ilk Roma yol sistemi, prokonsül Manius Aquilla tarafından **M.Ö.** 129-126 yıllarında Asla eyaletinde yaptırılmış ve merkezi Efes'e bağlanmıştı. öte yandan **Via Sebaste'** nin hiçbir organik merkeze bağlı olmadığı görülür. Bu yol belki de Asla eyaletinin daha önceki yol sistemlerine yalnız yüzeyden bağlanmıştı.
3. Via Sebaste'nin Augustus'un kurduğu kolonileri birbirine bağlamak amacı ile yaptırdığı var sayımının okla yatkinlığı kadar bu yolun askeri amaçlar ile yaptırdığı, ordu tarafından kullanıldığı ve bakımının yapıldığı do doğal olarak akla getir. Ama maalesef bu görüşü destekleyecek kanıt yoktur. Burdur yazıtı (aşai)ıya bakınız) yolların kullanım ve bakımının, çok dikkatle ve düzenlemelerde, belki de çok eski tarihlerde slvil halkın eline geçtis":ilnl göstereblllr.

Yol sisteminin yönetimi, Anadolu' da yönetim, sosyal ve ekonomik örüntüleri ile Roma imparatorluğunun çalışmasına büyük katkılarda bulunmuş, 01- rıca Romalıların öncülüğünün altında Pisidla, Frlgyo, Ukonio, Isouria ve bunlar gibi çoğunlukla yerli halktan oluşan bir çok kentin, ekonomik kaynaklan işletmesi konusunda yapılan çalışmalara da yararı dokunmuştur.

PISIDIA'DA YOL YÖNETİMİ

Roma imparatorluk yolları, kuşkusuz **Via Sebaste** ve Anadolu'daki diğer kara yollarını do kapsayarak, öncelikle devletin, ordunun ve ordu görevlilerinin, eyalet valilerinin ve beraberindekilerin, imparatorluğun mali memurlarının yararlanması için planlanmış ve yapılmıştı. Bu yolların ,resmi yolcuları her zaman yol boyunca ulaşım için posta atları ve arabalarını, yük hayvanları ve yük arabalarını ve bir devlet ulaştırma sisteminin getirebileceği diğer tüm kolaylıkları aramışlardı. Bu araçları sağlama yükü ise büyük ölçüde eyalet halklarına düşmüş, imparatorluğun büyümesi ile korunması ve idaresi daha çok askere ve memura gerek gösterdiği içinde bu yük gittikçe ağırlaşmıştı. Bu nedenle oracaların gereksiz yere ve uygunsuz olarak kullanılmasının, M.S. 1. ve V. yüzyıllar arasında ki süreye tarihlenen bazı yazılı belgelerde de belirtildiği gibi **et-** raftaki kent ve köylülerin şikayetine yol açtığını ve Roma tarihinin pek sık tekrarlanan konularından biri olduOunu görmek hiç de şaşırtıcı değildir. Buna rağmen şimdiye değin hiç bir kaynak, hayvan ve yük arabalarının nasıl bir düzen içinde çalıştırıldığı konusunda ayrıntılı bilgi vermemektedir. • Bundan ötürü de bu sistemin ne şekilde çalıştığı yalnız onohatları He tonımlanoblmmekte-- dir. Bu konuya ışık tutan bir yazıt kısa bir süre önce Burdur Arkeoloji Müzesine getirilmiştir. Burdur tren istasyonu yakınında bulunduğu sanılan bu yazıt, imparatorluk devrinin başlarına tarihlenir (yaklaşık olarak M.S. 15). Ayrıca yukarıda da gördüğümüz gibi Pisidia'daki Sogalossus kentinin resmi görevlilerine sağlanacak ulaşım araçları hakkında ayrıntılı bir yönetmeliği de kapsar. Bu nedenle, ulaşım sistemi konusunda en eski ve en ayrıntılı belge olan bu yazıt aynı zamanda tüm imparatorlukta devlet ulaştırma sistemi üzerine yazılan genel tartışmaların do temel

- ilkelerini kapsar.

Kurşuni mermer stel; alınlık ve akroterll, arka yüz bitirilmeden bırakılmış. Yükseklik .1.25 m.; tepe genişliği 0.795 m.; derinlik 0.31 m; metnin bitimi ile taşın en alt ucu orasındaki uzaklık 0.25 m.; Harfler: Latince metinde .1.1-0.05 m.; 1.2-0.03 m.; 1.3-25 0.006-0.008 m.; Yunanca metinde 1.26-52 0.01 m. Yunanca metinde satır başlarındaki bazı harfler diğerlerinden daha büyük. Burdur Müzesi Env. no. 2770. (Res. 2).

Yazıtın Çevirisi:

Tiberius Caesar Augustus'un atadığı eyalet valisi (Proproetor) Sextus Sotidius Strabo Libuscidianus şöyle der:

«Biri Tanrıların en büyüğü, diğeri imparatorların en büyüğü okln Avgistiler, eğer birinin ödeme yapmadan arabaları kullanmasını önlemek için büyük bir dikkat sarfetmişlerse, bunu bir ferman"ıa perçinlemek benim için büyük bir zuldür. Kuşkusuz, bazı kişilerin kuraya aykırılığı, onların ivedilikle cezalandırılmalarını gerektirir. Ben yalnız kendi gücümle değil ama bu konuda emirlerini aldığım prenslerin. **en iyisi** olan imparatorun desteği ile, herkezin görebileceği dikkatle izleyebileceği ya da ihmal edip, kusur işlememesi amacı ile kasaba ve köylerin tek, tek herbirine, sağlanması gerektiği kanısında olduğum hizmetlerin listesini kapsayan bker taş diktim.

Sagalassus halkı yoldan geçenlerin gerekli ihtiyaçlarını sağlamak için 10 yük arabası ve çok sayıda katır bulundurmaları zorundadır. Bunlar hizmet ettikleri kimselerden bir yük arabasına karşılık, arabanın kat ettiği her **schoenum** luk uzaklık için 10 asses, bir katır içinse her schoenum o karşılık 4 asses bedel olacaklardır. Eğer katır yerine eşek temin etmek kendilerine daha uygun

geliyorsa, o vakit bir katır yerine iki eşek vermek zorundadırlar ve iki eşek karşılığında alacakları bedel bir katırın fiyatına eşit olmalıdır. Bir başka çar-3 olarak da Sagalassus halkı tercih ettiği takdirde kendilerine, gine yolcuların gereksinmelerini sağlamakla görevli başka kasaba ya da köylerdeki kişilere her bir katır ya da yük arabası için kendi alacakları bedel ile eş bir bedel ödeyerek bu hizmeti yerine getirme imkanı tanınır. Bura halkı Cormasa ve Conana arasında ki ulaşımı sağlamak zorundadır.

Bu hizmetlerden yararlanma hakkı her ne kadar herkez için garantili değilse de, prenslerin en iyisinin atadığı vali ve onun oğlu için, benim verdiğim fiyatları ödemeği taahhüt ettikleri takdirde garantilidir ve fırsat düştükçe valinin 10 yük arabası, ya da bir yük arabası yerine üç katır veya tek bir katır yerine iki eşek kullanması mümkündür. Ayrıca bu hizmetlerin yapılması ordu görevlileri için, orduda görevli olup başka eyaletlerden buraya yolcu olarak gelenler içinde aşağıdaki şartlarda garantilidir : benim kararlaştırdığım bedeli ödeyen Romalı senatörlere 10 yük arabasından ya da her bir yük arabası için üç katırdan veya her bir katır için iki eşekten fazlası verilmeyecektir. Prenslerin en iyisi için bizimle birlikte aynı şartlarda çalışan bir süvariye ise, üç yük arabası ya da her bir yük arabasına karşılık üç katır veya her bir katıra karşılık iki eşek mutlaka sağlanmalıdır. Fakat bunlardan biri; kendine tanınan haktan daha fazlasını isterse o vakit bu ulaşım araçlarını kiraya veren kimsenin istediği ücreti ödeyip, bunları kiralayacaktır; aynı şartlarda Romalı bir yüzbaşıda bir yük arabası, ya da bunun yerine üç katır veya altı eşek isteme hakkına sahiptir.

Ben tahıl ya da buna benzer nesnelere kendi ihtiyaçları için gerekse satmak için bunları nakledenlere,

şahısların kişisel hayvanlarına, ya da azatlı kölelerinin veya esirlerinin hayvanlarına hiç bir kolaylık sağlamak arzusunda değilim. Benim kendi adamlarımın tümüne, barook temini ve ev sahipliği nezaketi hiç bir ödeme yapılmadan sağlanmalıdır. keza bu başka eyaletlerde orcu görevinde olanlarla, prenslerin en iyisinin azatlı köle ve esirleri ile onların hayvanları için de geçerlidir,.

Bu yönetmelikler bizim başka bir yazıttan öğrendiğimize göre **M.S.** 10 ve 20 yılları arasında Roma'da Tiber nehri kıyılarının yöneticisi olan ve Tiberius yönetimi altında da bu eyaletin valisi olan Sexus Sotidius Strabo Ubuscidianus'un çıkardığı bir yasanın kapsamı içerisinde dirler. Bu devirde Sogalassus Galatyo eyaleti sınırları içindedir. Bu nedenle Sotidius'un Galatyo yöneticisi olduğu açıktır. Bu yönetmelikleri kapsayan yasanın tarihi kesin olarak bilinmez ama Sotidius'un **M.S.** 14 de ölen ve kendince «prenslerin en iyisi» diye tanımladığı imparator Augustus'tan emir aldığı ileri sürmesi, onun yaklaşık olarak **M.S.** 13-15 yılları arasında Sagalassus valisi olarak görev yaptığı kanısını güçlendirir. Bazı resmi yolcuların, bunlar gerek görevli gerekse görevsiz olsun, Sagalassus ve çevresinde ki köylerin halklarını muhtemelen para bile ödemesiğin fazla hayvan ve yük arabası vermeğe zorlamaları, böylesine ayrıntılı bir yönetmeliğe gerek doğurmuştu. Kuşkusuz bölge halkı, bu yolsuzluklardan şikayet ederek valinin de dikkatini soruna çekmişti. Bu yönetmeliğe göre Sagalassus halkı batıda Cormasa (Eğneş yakınında bir ören yeri) ve kuzeydoğuda Konana (Gönen yakınında) ile sınırlanan kendi bölgeleri içerisinde ki alanda ulaşım araçlarını sağlamakla yükümlüydüler. Burdur Gölünün kuzeyinden gelip, bu bölgenin kenarından geçen **Via Sebose**, kuşkusuz ulaşım araçlarının sağlanmasını gerektiren anayoldan biri idi. Ama Sagolassus'luların yalnız bu anayolda değil, yakın çevresin-

deki diğer tüm yollarda da ulaşım araçlarını sağlamakla yükümlü oldukları açıktır. İl sınırlarının genişliğinden ötürü, Sagalassus halkı da, yönetimleri altındaki çevre köy ve kasabalardan bu yükümlülüğe yardımcı olacak hayvan ve yük arabalarını sağlıyorlar ve bunlardan da yararlanabiliyorlardı.

Yolda sağlanabilecek en yüksek sayıda ulaşım aracı ise 10 arabayı ya da 10 katm veya 20 eşşeği geçmiyordu. Ulaşım araçlarına hak tanınan kişiler şunlardı.

1. İmparatorun temsilcisi : Bu temsilci eyalette en yüksek dereceli mali memur olarak görev yapar, yerli halktan vergi toplar ve erata ve diğer resmi görevlilere maaşlarını ödeyip, her türlü ihtiyaçlarını karşılardı. Bu nedenle ulaşım araçlarının büyük bir oranının temsilciye ayrılması çok doğaldı.
2. Ordu görevlileri : (Doğrudan doğruya ya da dolaylı olarak Roma orduları ile ilişkisi olanlar) Bunlar iki gruba ayrılırlardı:
 - a. Belgesi (diploması) olonlor: Vali tarafından verilmiş yazılı bir belge taşıyan ve bu belge ile kendilerine ulaşım ıcracı kullanım hakkı tanınan, genellikle de kaç araba ya da yük hayvanı isteyebilecekleri bu belgede saptanmış olanlar.
 - b. Diğer eyaletlerden gelen ordu görevlileri : Bunları kendi aralarında şöyle sınıflayabiliriz:
 - 1) Roma Senatörleri : en fazla hak tanınan kimseler.
 - 2) imparatorun hizmetindeki süvariler (Kişisel güçleri ile hareket edenler dışın-

- dekiler). Bunlara tanınan araç sayısı hakkı senatörlere tanınan hakkın üçte biri kadardır.
- 3) Ordudaki yüzbaşılar (Sentyonlar) : Bunlara süvarilere tanınan araç hakkı sayısının üçte biri kadarkı tanınmıştır.

Yoldan yararlanan bu kişilerin tümünün ot ve yük arabası kirası olarak hep aynı miktarı ödemeleri gerekirdi. Orneğin her **scheonum** başına bir araba için 10 asses, bir katır için 4 asses, bir eşek için 2 asses gibi. Eski bir uzaklık birimi olan schoenus bir kişinin bir saat içinde kot edebileceği yolla ölçülüyordu ve arazinin durumuna göre değişebiliyordu. Böylelikle ana yolda bir **schoenus'luk** uzaklık, patlaklardan başka yolu olmayan dağlık bölgelerdeki bir **schoenus'luk** uzaklıktan bir Roma milinden daha fazlaydı. Bu kira fiyatları ile bu araçların açık pazarlardaki ticari değerlerini karşılaştırma olasılığı kuşkusuz yoktur. Ama genellikle yol üzerindeki bu kira fiyatlarının çok daha düşük olduğunu ve bu hizmeti sağlamakla yükümlü otonlara oldukça ağır geldiğini düşünebiliriz.

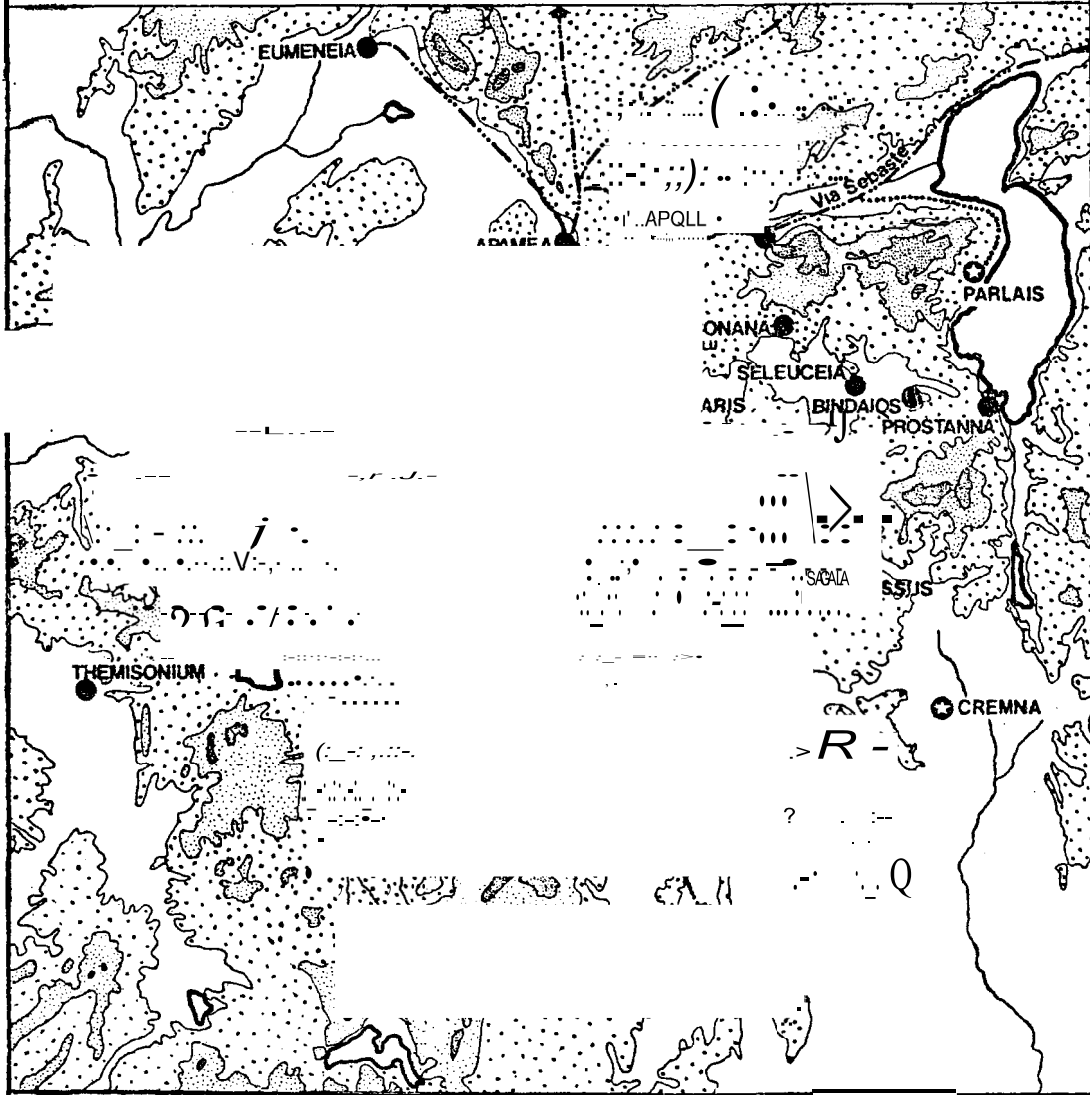
Ürettikleri malları pazara köyden

kente bir kentten diğerine götürmek isteyen çiftlik sahipleri ve çiftçilere ise hiç bir ulaşım aracını kullanma hakkı tanınmıyordu ve bunlar hayvanları için yem, arabaları için barınak isteme olanağına bile sahip değillerdi.

Yönetmeliğin son maddesi ise resmi görevli yolculuk edenlerin ne şekilde ağıllanacağı konusunda bazı kuralları kapsıyordu. Roma Cumhuriyet Devrinde olduğu gibi, imparatorluk devrinde de eyalet valileri, kendileri ile beraberlerindeki için yiyecek ve barınak, ayrıca hayvanları içinde ahır isteyebiliyorlardı. Ayrıca imparatorun özel mülkünü **tdore** eden esir ve azatlı köleler aynı ayrıcalıklara sahiptiler. Ama gerek Latince, gerekse Yunanca metinde yönetmeliğin kısmen gözükken bu son cümlesi, herhalde bu kişilerin bölge halkından mantıksız isteklerde bulunmasını önlemek üzere yazılmıştı. Bu yeni yazıt, böylece Roma hükümeti tarafından ortaya konan Pisidra devlet ulaşım sisteminin yönetimi hakkında bize geniş bilgi verir. **Kuşkusuz** yönetmeliklerde yöresel değişikliklere yer verilmiş, ama benzeri kurallar imparatorluğun tüm bölgelerinde geçerli olmuştu. Eğer bu gün bu kuralların kapsamı hakkında açık bir fikre sahip olabiliyorsak, bunu kesinlikle bu yeni yazıtta borçuyuz.

BATI PİSİDİA'DA ROMA DEVRİ YOLLARI

ROMAN FİOAOSİN WESTERN PİSİDİA



W KOLONİ
COLONY

1Z/21
LsdJ 2000m

C!J .:,n \11so

0 5 10 15 20 30 40km'

EYLUL SEPT 1976

1 C:m 1000m

(Harita, Resim : 1)

SEX SOLIDUS STRABO ILLIBUS CIDIANUS ILE ITICAES ARIS AU CUS I PRO PR DIC

EST QUIDEM OMNIUM INIQUISSIMUM MAE EDICTO ME OASIRIN CEFRE IDU OXU CUSTIPAL TER DE ORUM A LITER ERIN CIE U M
 MAXIMA US DILIGENTISSIMA EA VERUNT NEQ VISE CA ATUITS UE HIC ULSUT ATURS IFOUONIA MIKENTIN PUORU NDAM
 PRAESENTEM VINDICTA M DESIDER AT FORMU IAM FORUM QUA ESTARI TUDICO OPORTERE INGIN CULIS CIVITATIBU }
 ET VICIS PROPOSUISER VNTUR U EA MA VUS NEQUESTA ERIT VINDICTA U KUJNON M EA TNNTUM POTE STATE IED
 PRINCIPIS OPTIMI A PVO DI U MEN M AND ATIS ACCEPIM NIESTATE
 GALIAS ENO SOMIN ISTERIUM CARRO UM DECEM ETM ULORUM TOTIDE MPRAEITARE DEBEN TADUS US NECESSARIO SIFRAN SE
 UNTIUM ET ACCIPERE IN SINGULA CANA ET IN SINGULOS CHOENOF AB IRE VU TEN TUR AR IS DENOSIM U IO AD IEM SINGULOS
 ET SCHOENOS IN CUIOS FRISPUATER NOS PUODS IASINOF ANIENT EODEM PKEI IOUOS PRO UNOMU I ODENT
 AUT SI MA LIENT IN SINGULOS AVIOS ET IN SINGULAS CARAS IDUODA CCEPTUR FER ANS SI IESIPR NEBERENT
 DARI PRAESENTIIS PUI ALTERIUS CIVITATIS AVI VICI MUNIRE FUNGENT OR UT IDEM PROCEDANT
 PRAESTARE AUTEM DEBEBUNT VE HIC VIA USQUE COR MASA ET CONANA N EPVEIAXXEN OMNIBU
 SHUIUS REITUISERITSE DPROCUR ATOR PRINCIPIS OPTIMI FI IO DUVEIUS UODI UENDEARR A DECEM ADU
 PROSINGULIS CARIS MDLORUM MIRUM A AUT PRO SINGULIS MDLIS ASINORUM BINORUM PVBUS EODEM TE
 MPORE UTENTUR SOLUTUM PRETIUM AME CONSTITUTUM PRAETER EXM IITANTIBUS ET IIS PUI DIPLOM UM HAB
 EBUNT ET IIS PUI EX ALIIS PROVINCIIS MILITANTES COMAE ABUNTI I AUT SEN ATONIP OPU ROMAN ANI NON PUS PUAM
 DEFICIA CARNA AUT PROSINGULIS CARNIS AVI IERANI AUT PRO SINGULIS AVIIS ANI BINI PRAESENTIORS IOUT VAS IDUOD
 PRAESCIPI SI EPUI ROMANO C UIUS OFFICIO PRINCEPS OPTIMUS UTITUR TER CARRA AUT IN SINGULA TERNIM VLI AUT
 IN SINGULOS CUIOS BINIASINI DARI DEBEBUNT EDEM CONDICIONE SI PUO AMPIUS PUI DESIDER ABIT CONDUCEI
 ARBITRIO IOCANTIS CENTURIONICARRUM A UT TRESMULLIUTASINI SE X EADEM CONDICIONE IISQUI FRUMEN
 TUM A UT NI UDPID TALE UEI PU A ESTUS VU CAUS SAUEIUS US PORTANT PRAE STAKINI HI I VOIO NEPUECVI PUAM P
 ROSUO AUTS UORUM LIBERTORUM A UT SE RUORUM IUMENIU AN ANSIONE M OMNIBUS PUI ERUNT EX
 COMITATI V NOSTRO FI MILITANTIBUS E X OMNIBUS PROVINCIIS ET PRINCIPIS OPTIMI LIBERTIS ET IEBUIS ET IUMENTIS
 EORU MIGNA TUITAM PRAE STABI OPORTET ITA UT ALIIP UNAB INUITIS GRATUITAN ONERASICANI

CE TOCCW TI Δ IO CCTPABUNNIBOYCKHIAN OCTPECEBEY THCTIBEPIOKAI CAPOCCEBACTOYANTICTPA

Resim : 2 Yunanca metin

