

**T.C.
ERZİNCAN BİNALİ YILDIRIM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI**

**MÖ. 3. BİNYILDAN HELLENİSTİK DÖNEMİN SONUNA
KADAR DOĞU KARADENİZ'DEN ORTA ANADOLU'YA
BAĞLANAN YOL GÜZERGÂHLARI**

Yüksek Lisans Tezi

**Hazırlayan
Zeynep BAYRAK**

**Danışman
Doç. Dr. Salih KAYMAKÇI**

Mayıs 2025, ERZİNCAN

BİLİMSEL ETİĞE UYGUNLUK

“MÖ. III. Binyıldan Hellenistik Dönemin Sonuna Kadar Doğu Karadeniz’den Orta Anadolu’ya Bağlı Yol Güzergâhları” adlı **Yüksek Lisans** tezin tarafımda incelenmiştir. Bu çalışmadaki tüm bilgilerin, akademik ve etik kurallara uygun bir şekilde elde edildiğini beyan ederim. Aynı zamanda bu kural ve davranışların gerektirdiği gibi, bu çalışmanın özünde olmayan tüm materyal ve sonuçları tam olarak aktardığımı ve referans gösterdiğimi belirtirim.

Zeynep BAYRAK

T.C.
ERZİNCAN BİNALİ YILDIRIM ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Ana Bilim Dalı :Tarih Ana Bilim Dalı
Program Adı :Tezli Yüksek Lisans
Tez Başlığı : MÖ. III. Binyıldan Hellenistik Dönemin Sonuna Kadar
Doğu Karadeniz’den Orta Anadolu’ya Bağlına Yol
Güzergâhları

Yukarıda bilgileri verilen tez çalışmasının a) Giriş, b) Ana bölümler ve c) Sonuç kısımlarından oluşan (Kapak, Ön söz, Özet, İçindekiler ve Kaynakça hariç) toplam 60 sayfalık kısmına 09/05/2025 tarihinde ilişkin **Turnitin** intihal programından aşağıda belirtilen filtreleme uygulanarak alınmış olan özgünlük raporuna göre tezin benzerlik oranı:% 14 dür. Filtrelemeye **alıntılar ve kaynakça dahil edilmiştir**.

Filtrelemede yedi (7) kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç tutulmuştur.

Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez İntihal Raporu Uygulama Esaslarını inceledim ve bu uygulama esaslarında belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmasının herhangi bir intihal içermediğini, aksinin tespit edilmesi durumunda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini bilgilerinize arz ederim: 09/05/2025

Danışman: Doç. Dr. Salih KAYMAKÇI

Öğrenci: Zeynep BAYRAK

KILAVUZA UYGUNLUK

“MÖ. III. Binyıldan Hellenistik Dönemin Sonuna Kadar Doğu Karadeniz’den Orta Anadolu’ya Bağlı Yol Güzergâhları” başlıklı Yüksek Lisans Tezi, Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Lisansüstü Tez Yazım Kılavuzuna uygun olarak hazırlanmıştır.

Hazırlayan

Zeynep BAYRAK

Danışman

Doç. Dr. Salih KAYMAKÇI



KABUL VE ONAY TUTANAĞI

Doç. Dr. Salih KAYMAKÇI danışmanlığında Zeynep BAYRAK tarafından hazırlanan “MÖ. III. Binyıldan Hellenistik Dönemin Sonuna Kadar Doğu Karadeniz’den Orta Anadolu’ya Bağlı Yol Güzergâhları” adlı bu çalışma jürimiz tarafından Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı’nda Yüksek Lisans olarak oy birliği kabul edilmiştir.

09/05/2025

JÜRİ:

Danışman	:Doç. Dr. Salih KAYMAKÇI	(İmza)
Üye	:Dr. Öğr. Üyesi Kemal TAŞCI	(İmza)
Üye	:Doç. Dr. Derya ÇIĞIR DİKYOL	(İmza)

ONAY:

Bu tezin kabulü Enstitü Yönetim Kurulu’nun... /.../2025 tarih vesayılı kararı ile onaylanmıştır.

..... /...../2025

Prof. Dr. Necdet TOZLU

Enstitü Müdürü

ÖN SÖZ

Doğu Karadeniz ile Orta Anadolu arasındaki antikçağ dönemine ait ulaşım ağları, tarih boyunca hem bölgesel hem de kıtalar arası ilişkilerde belirleyici rol oynamıştır. Bu yollar, yalnızca ticaret akışını sağlamakla kalmamış, aynı zamanda bölge tarihini ekonomik, kültürel ve stratejik açıdan bütünleştiren ana hatlar olmuştur. Bu antik yollar boyunca inşa edilen kale, kervansaray ve gözetleme kuleleri gibi yapılar İpek Yolu dönemine tarihlenen zengin arkeolojik buluntular sunmaktadır. Stratejik açıdan bakıldığında bu yolların önemi yadsınamaz. Bu tez çalışmasında, Doğu Karadeniz ile Orta Anadolu arasındaki antik çağ yol güzergâhları yazılı kaynaklar, coğrafi analizler ışığında incelenecektir.

Tez araştırma konumu çalışmama izin veren ve çalışmam boyunca her türlü desteğini esirgemeyen sayın Doç. Dr. Salih KAYMAKÇI hocama ve tez hazırlama aşamasında desteğini esirgemeyen Lokman AKPINAR'a teşekkürlerimi sunarım. Önerileri ve yardımları için Doç. Dr. Derya Çığır-Dikyol hocama teşekkür ederim.

Tezin hazırlanmasında her türlü yardımlarını esirgemeyen ve yanımda olan sevgili annem ve babam için bu çalışma da benimle birlikte pek çok sıkıntılara ortak oldular. İkisine de teşekkür ediyorum.

Zeynep BAYRAK, Erzincan, 2025

MÖ. III. BİNYILDAN HELENİSTİK DÖNEMİN SONUNA KADAR DOĞU KARADENİZDEN ORTA ANADOLU'YA BAĞLANAN YOL GÜZERGÂHLARI

Zeynep BAYRAK

Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Yüksek Lisans Tezi, Mayıs 2025

Danışman: Doç. Dr. Salih KAYMAKÇI

ÖZET

Bu araştırma, Doğu Karadeniz ile Orta Anadolu arasında yer alan, farklı dönemlerde çeşitli toplumlar tarafından kullanılmış doğal ve yapay güzergâhları ele almaktadır. Bu araştırma söz konusu güzergâhların ticari, kültürel ve jeopolitik önemini inceleyerek yeni bir perspektif sunmayı amaçlamaktadır. Bu güzergâhlar sayesinde çevresindeki bölgeler arasında da kültürel alışverişi sağlanmıştır. Ticaret yollarının yanı sıra bölgedeki zengin yeraltı ve yer üstü kaynakları önemli bir gelir kaynağı oluşturmuştur. Elde edilen veriler dönem içerisinde kullanılan yolların belirlenmesinde olanak sağlamıştır. Böylelikle farklı toplumların sahip olduğu kültürler ile bölgeler arası yapılan ticaretler sayesinde yayılım göstermiştir. Çalışma da önce bölgenin konumu ele alınacak, ardından tarihsel süreçte yolların gelişimi incelenecektir. Bu çalışma, ticaret yollarının ekonomik ve kültürel etkileşimdeki rolünü ortaya koymayı hedeflemiştir.

Tez toplam dört bölümden oluşmaktadır. Birinci ve ikinci bölümde bölgelerin coğrafi yapısı, tarihi coğrafyası hakkında bilgiler verilmeye çalışılmıştır. Üçüncü bölümde Erken Tunç Çağı'nda kullanılan özellikle MÖ. III. Binyıldan itibaren tercih edilen yol güzergâhları üzerinde durulmuştur. Dördüncü bölümde ise MÖ. II. binyılda Asur Ticaret Kolonileri ile başlayıp Hellenistik Dönemin sonuna kadar kullanılan yollar üzerinde durulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Doğu Karadeniz, Orta Anadolu, Kara Yolu Güzergâhları, Ticaret, Tarihsel Coğrafya

B.C. III. ROAD ROUTES CONNECTING FROM THE EASTERN BLACK SEA TO CENTRAL ANATOLIA FROM THE MILLENNIUM TO THE END OF HELLENISTIC PERIOD

Zeynep BAYRAK

Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi

Graduate School of Social Sciences

Master Thesis, May 2025

Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Salih KAYMAKÇI

ABSTRACT

This research deals with the natural and artificial routes between the Eastern Black Sea and Central Anatolia, which were used by various societies in different periods. This research aims to present a new perspective by examining the commercial, cultural and geopolitical importance of these routes. Thanks to these routes, cultural exchange has been ensured between the surrounding regions. In addition to the trade routes, the rich underground and aboveground resources in the region have created an important source of income. Thus, it has spread thanks to the cultures of different societies and the trade between regions. In the study, the location of the region will be discussed first, and then the development of roads in the historical process will be examined. This study aimed to reveal the role of trade routes in economic and cultural interaction.

The thesis consists of four chapters in total. In the first and second parts, information about the geographical structure and historical geography of the regions was tried to be given. In the third part, it is used in the Early Bronze Age, especially BC. From the III millennium onwards, the preferred road routes were emphasized. In the fourth part, BC. Starting with the Assyrian Trade Colonies in the second millennium and the roads used until the end of the Hellenistic Period, the focus was on the roads.

Keywords: Eastern Black Sea, Central Anatolia, Land Routes, Trade, Historical Geography

İÇİNDEKİLER

MÖ. III. BİNYILDAN HELENİSTİK DÖNEMİN SONUNA KADAR DOĞU KARADENİZ'DEN ORTA ANADOLU'YA BAĞLANAN YOL GÜZERGÂHLARI BİLİMSEL ETİĞE UYGUNLUK	i
TEZ ÖZGÜNLÜK SAYFASI.....	ii
KILAVUZA UYGUNLUK	iii
KABUL VE ONAY TUTANAĞI.....	iv
ÖN SÖZ	v
ÖZET	vi
ABSTRACT	vii
İÇİNDEKİLER.....	viii
SİMGELER VE KISALTMALAR LİSTESİ	xi
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

DOĞU KARADENİZ VE ORTA ANADOLU GENEL COĞRAFİ ÖZELLİKLERİ

1.2. Konumu	3
1.2.1. Doğu Karadeniz'in Konumu.....	3
1.2.2. Orta Anadolu'nun Konumu	3
1.3. Jeomorfolojik Özellikleri.....	5
1.4. İklim ve Bitki Örtüsü.....	5
1.5. Hidrografya.....	6
1.6. Madenler.....	8

İKİNCİ BÖLÜM

TARİHİ COĞRAFYA

2.1. Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası	12
--	----

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TARİH ÖNCESİ ÇAĞLARDA DOĞU KARADENİZ VE ORTA ANADOLU YOL GÜZERGÂHLARININ GELİŞİM AŞAMALARI

3.1. Tarih Öncesi Dönemde Doğu Karadeniz ve Orta Anadolu	17
3.2. Erken Tunç Çağı ve MÖ III. Binyıl Yol Güzergâhları	23
3.2.1. Transkafkasya Kültürü	25

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TARİHİ DÖNEMLERDE DOĞU KARADENİZ VE ORTA ANADOLU YOL GÜZERGÂHLARI

4.1. Asur Ticaret Koloniler Çağı	28
4.2. Hitit Dönemi	35
4.3. Geç Hitit'ten Lidya'ya: Güzergâhların Dönüşümü	42
4.3.1. Geç Hitit Beylikleri Dönemi Güzergâhı	42
4.3.2. Friglerin İç Anadolu'da Kurduğu Ticaret Yolları	43
4.3.3. Urartuların Doğu Anadolu'daki Askeri Güzergâhlar	44
4.3.4. Lidyalılar Döneminde Şekillenip Persler Tarafından Devralınan Kral Yolu'nun Alt Yapısı	46
4.4. Pers Egemenliği	47
4.4.1. Kral Yolu Güzergâhı	49
4.4.2. İran -Trabzon Transit Yol Geçidi	50
4.5. Hellenistik ve Roma Dönemi	52
SONUÇ	59
KAYNAKÇA	61

EKLER	70
ÖZGEÇMİŞ	79



SİMGELER VE KISALTMALAR LİSTESİ

Bkz	: Bakınız
Çev	: Çeviren
Edit	: Editör
ETÇ	: Erken Tunç Çağı
Haz	: Hazırlayan
MÖ	: Milattan Önce
MS	: Milattan Sonra
ETÇ	: Erken Tunç Çağı
OTÇ	: Orta Tunç Çağı
S	: Sayfa
TTK	: Türk Tarih Kurumu
TÜBA-AR	: Türkiye Bilimler Akademisi Arkeoloji Dergisi

GİRİŞ

Bu çalışmanın amacı, Doğu Karadeniz ve Orta Anadolu arasında yer alan kara yollarının tarihsel süreç içerisindeki gelişimini, kullanılan bu yolların ticari ve kültürel etkileşimdeki işlevini ve farklı medeniyetler tarafından nasıl kullanıldığını analiz etmektedir. Araştırma sahasının içinde yer alan Doğu Karadeniz, dağlık topoğrafyası ve sert iklim koşulları, bölge üzerinde yapılan arkeolojik ve tarihsel araştırmaların sınırlı kalmasına neden olmuştur. Buna karşın Orta Anadolu, iklim koşulları ve coğrafi yapısı bakımından daha elverişli olup, tarih boyunca daha yoğun yerleşim ve ulaşım faaliyetlerine sahne olmuştur.

Bu araştırma ile birlikte az incelenmiş olan Doğu Karadeniz ve Orta Anadolu yol ağlarının arkeolojik ve yazılı kaynaklarla ilişkilendirilerek bölge hakkında geniş bir perspektiften ele almayı hedeflemektedir. Bölge hakkında bilgi veren antik yazılı kaynaklar sayesinde, yerleşimlerin tarihsel adları ve konumlarına ilişkin önemli bilgiler elde edilmiştir.

Doğu Karadeniz'in dağlık, bölgenin stratejik konumunu pekiştirmiş ve iç bölgelerle Karadeniz kıyısı arasında bir geçiş alanı oluşturmuştur. Bu güzergâhlar, yalnızca ticari malların değil aynı zamanda kültürel ve teknolojik unsurların taşınmasında önemli bir rol oynamıştır. Yapılan bu çalışmada, bölgelerin coğrafi yapısı ve tarihi coğrafyası incelenerek, tarihsel süreç içinde şekillenen yol güzergâhları, bu yolların oluşum nedenleri ve hangi toplumlar tarafından ne amaçla kullanıldığı analiz edilmeye çalışılacaktır. MÖ. II. binyıldan Hellenistik dönemin sonuna kadar ki süreçte kullanılan güzergâhların tarihsel süreci değerlendirilmiştir.

Pontos sahil şeridi genel bir limana sahiptir. Bu özelliğinden ötürü Miletliler bölgede ilk kolonilerini kurmuşlardır.¹ Karadeniz'in sert dalgaları ve rüzgârlarından korunmak için gemilerin küçük tonajlı olması ve kıyı şeridine yakın ilerlemeleri yani Karadeniz'e doğru açılmamaları gerekmektedir. Konumuz kara yolları olduğu için bu çalışmada nehir taşımacılığı hakkında kısa bir bilgi verip daha sonraki bölümlerde bu konuya değinilmeyecektir.

¹ Anthony Bryer, David Winfield, *Karadeniz'in Orta Çağ Dönemi Eserleri ve Topoğrafyası I. Cilt*, çev. İsmail Köse, (Ankara: TTK, 2020), 12.

Bölgede yapılan arkeolojik çalışmaların azlığından dolayı yeterli buluntulara sahip değiliz. Buna rağmen antik kaynakların incelenmesi, bahsi geçen bölgelerde bulunan seyyahlar/gezginler, mil taşları ve coğrafi özelliklerin değerlendirilmesi gibi kaynaklar kullanılacaktır. Elde edilen kaynaklar incelenerek konuya açıklık getirilecektir.

Amaç ve Yöntem

Bu çalışmanın amacı, Doğu Karadeniz ile Orta Anadolu arasında MÖ. III. binyıldan Roma dönemine kadar kullanılmış tarihi güzergâhları belirlemek ve bu yolların toplumsal, ekonomik ve jeopolitik işlevlerini antik kaynaklar ve arkeolojik veriler ışığında analiz etmektir. Ancak unutulmamalıdır ki antik kaynaklar mutlak değildir ve her metin kendi bağlamında değerlendirilmelidir. Tarihsel araştırmalarda, bu kaynakların içerikleri, yazılış amaçları ve yazarın bakış açıları dikkate alınarak eleştirel bir analiz yapılması esastır. Bu sayede antik metinlerden elde edilen bilgilerin doğruluğu ve güvenilirliği daha sağlıklı bir şekilde değerlendirilebilir.

Konu hakkındaki çalışılmış diğer makale, dergi, kitap vs. çalışmaları derlenerek genel bir çalışma ortaya konulması amaçlanmıştır. Antik yazarların başında Ksenophon'un yazmış olduğu *Anabasis Onbinlerin Dönüşü* adlı çalışma ile Doğu Anadolu ve Karadeniz'in kuzey kısımları hakkında kayda değer önemli bilgiler ihtiva etmektedir. Ayrıca diğer antik kaynaklar arasında Herodotos'un *Tarih*, Strabon'un *Geographika* gibi eserlerden de yararlanılmıştır.

Literatür taraması ile mevcut akademik çalışmaların karşılaştırılması yapılmıştır. Yapılan bu çalışma ile ilgili öncelikte Doğu Karadeniz ve Orta Anadolu'nun coğrafya sınırları detaylı bir araştırma yapılmış ardından bahsi geçen bölgelerin iklim ve topoğrafyasının etkileri üzerinde durulmuştur. Bölgenin tarih öncesi devirlerden başlayarak özellikle Tunç Çağı'ndan başlayarak Asur Ticaret Kolonileri, Hititler, Pers İmparatorluğu ve Roma Dönemi boyunca güzergâhların kullanımı üzerinde yoğunlaşmaktadır. Konumuzun amaçlarından biri de Anadolu coğrafyasında hüküm süren kavimlerin birbirleriyle ilişkisi sonucunda yolları hangi amaçla kullandıkları ve bu yollardan hangi ürünleri taşıdıklarını tespit etmektir. Yapılan bu çalışmaların ardından elde edilen bilgiler bir araya getirilip uygun bir şekilde yazıya aktarılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

DOĞU KARADENİZ VE ORTA ANADOLU GENEL COĞRAFI ÖZELLİKLERİ

1.2. Konumu

1.2.1. Doğu Karadeniz'in Konumu

Doğu Karadeniz bölümü bulunduğu konum itibariyle kuzeyde Karadeniz, kuzeydoğusunda Kafkasya, güneyinde Doğu Anadolu ve güneybatısında ise Orta Anadolu ile çevrili kıyı bölgesidir. Doğu Karadeniz'in sınırları Gürcistan'ın batı sınırından başlayarak Melet Irmağı'na kadar ulaşır. Bu bölgenin güney sınırında ise Kelkit Vadisi ve Tekeli Dağı bulunmaktadır.² Doğu Karadeniz bölümünün dağlık alanı kıyı ile hemen paralel uzanan ve yaklaşık 3000 metreye ulaşabilen dağlardır. Karadeniz, doğu, batı ve orta olmak üzere üç kısımda incelenir. Doğu Karadeniz olarak bilinen Pontos toprakları antik kaynaklarda batı sınırı olarak Halys'in denize döküldüğü kesime kadar, doğu sınırını ise Kolkhis topraklarının doğu sınırında bulunan Trapezus kenti, güneyinde Kappodokia Armenia (Doğu Anadolu), güneydoğusunda Halys'in yukarı kesimi, güneybatıda ise Skylaks (Çekerek Çayı), kuzeyini Pontos Euxeinos çevreler şeklinde anlatılmıştır³.

1.2.2. Orta Anadolu'nun Konumu

Orta Anadolu, kuzeyde Karadeniz Dağları güneyde ise Toroslar tarafından çevrelenmiş geniş düzlükleriyle kapalı havza özelliği göstermektedir.⁴ Geniş düzlüklere

² Salih Kaymakçı, “*Kelkit Havzası'nın Eskiçağ Tarihi ve Arkeolojisi (Lykos)*”, (Konya: Kömen Yayınları, 2017), 5

³ Aytun Yazgı, “*Flavius Hanedan Döneminde (İ.S. 69-96) Bithynia-Pontos Eyaleti*” (Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2018) s.2-3.

⁴ Talip Yücel, *Türkiye Coğrafyası*, (Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Ens. Yayınları, 1987), 68.

sahip olan Orta Anadolu Bölgesi doğu batı yönünde 750 km, kuzey güney yönünde ise 430 km’lik alana sahiptir.⁵ Bölge doğudan ve batıdan platolarla çevrelenmiştir.⁶ Bölgenin oluşturduğu doğal sınırlar Yukarı Kızılırmak bölümünün güney kıyısından Toroslara kadar ulaşan bölge ile batıda Yukarı Sakarya bölümünün Kızılırmak ile buluştuğu araziye kapsar.⁷ Kuzeyde ise Karadeniz dağlarına kadar ulaşır. Söz konusu bu bölge Kappadokia’yı da meydana getirir.

Doğu ile Batı arasında stratejik bir konumda bulunan Karadeniz bölgesi, tarihsel süreçte Urartular, Persler, Grekler ve Roma gibi birçok uygarlığın geçiş ve etki alanı olmuştur. Herodot Historia adlı eserinde Pontus’un coğrafi büyüklüğünü şu şekilde tanımlar:

“Bakınız bu ölçüler nasıl alınmıştır: Bir gemi iyi mevsimde genellikle gündüz yetmiş bin kulaç geceleyin altmış bin kulaç yol yapar. Bunu bildikten sonra, denizi, giriş yerinden Phasis yani en uzun olduğu yere kadar dokuz gün sekiz gece çeker, bu da bin yüz on tane bin kulaç, başka deyişle onbirbinyüz stadion tutar ve Sindosların ülkesinden Thermodon üzerindeki Themiskyra’ya kadar Pontos Euxeinos’un geniş yeri üç gün iki gecelik oldur, bu da üç yüz otuz bin kulaç ya da üç bin yüz stadiondur. İşte ben Pontos Euxeinos’un, Bosporus’un ve Hellespontus’un enini boyunu böyle hesap ettim. Verdiğim bu açıklamalar coğrafya gerçeklerine tam olarak uyar...”⁸

Hem Doğu Karadeniz hem de Orta Anadolu bölgesinin konumundan bahseden yazılı kaynaklara bakıldığında her iki bölge için geçiş rotası üzerinde bulunmasından ötürü önemli bir konumdadır. Stratejik konumda yer almasının yanında yeraltı ve yerüstü kaynakları sayesinde çeşitli uygarlıklar tarafından tercih edilen bölge olmuştur.

⁵ Hakkı Yazıcı, *İç Anadolu Bölgesi Coğrafyası*, (Ankara: Nobel Yayın Dağıtım, 2002), 7-9.

⁶ Yazıcı, *İç Anadolu Bölgesi Coğrafyası*, 10.

⁷ İbrahim Atalay, Kenan Mortan, *Türkiye Bölgesel Coğrafyası*, (İstanbul: İnkılap Yayınevi, 1997), 381.

⁸ Herodotos, *Tarih IV*, çev. Müntekim Ökmen, (İstanbul: Türkiye İş Bankası, 2021), 86.

1.3. Jeomorfolojik Özellikleri

Konumuz içerisinde olan Doğu Karadeniz ve Orta Anadolu engebeli bir yapıya sahiptir. Yükseklik doğudan batıya aşamalı bir şekilde düşer. Kuzey ve güney sahillerine paralel uzanan bu dağlar İç Anadolu’da yaylaların oluşmasını sağlamıştır.

Ulaşım şebekesinin oluşmasında topoğrafik özellikler önemli bir faktördür. Doğu Karadeniz bölgesinin jeolojik özellikleri bölge yollarında belirleyici olmuştur. Dağların Karadeniz kıyısına paralel uzanması iç bölgelere ulaşımında güçlük oluşturmaktadır. Ulaşım genellikle dağ sıraları arasındaki doğal geçitlerle sağlanmıştır.

Kuzey Anadolu ile Orta Anadolu arasındaki bağlantıyı Trabzon ve Gümüşhane arasındaki Zigana ve Aşkale ile Bayburt bölgesindeki Kop geçitleriyle sağlar. Jeomorfolojik açıdan doğal olarak oluşan kara yolu ulaşımı çevresindeki topluluklar arasında etkileşim oluşmasını sağlamıştır. Bölgenin özelliği olan bu dağlık yapıyı antik yazarlardan Strabon şu şekilde bahsetmektedir: “...zira genel olarak Paryadros dağ silsileleri ardında iyi sulanmış ormanlık yerler olduğundan ve birçok yerleri derin dereler ve dik uçurumlarla temayüz ettiğinden büyük kaleler yapmaya çok elverişlidirler.”⁹ Aynı zamanda bölgenin savunmaya elverişli bir bölge olduğu da dikkat çekmektedir. Antik dönemde kara yolu ulaşımının yanında nehir ulaşımı da görülmektedir. Gümüşhane sınırları içerisinde olan ve Karadeniz’e dökülen Harşit Çayı buna örnek gösterilebilir. Konumuz kara yolu ulaşımı olduğu için nehir yolu ulaşımı üzerinde durulmayacaktır.

1.4. İklim ve Bitki Örtüsü

Coğrafi konumu itibarıyla Karadeniz, yazları serin ve yağışlı, kışları ise soğuk ve kar yağışlıdır. Yaz ve kış aylarında sıcaklık farkları fazla değildir. Doğal bitki örtüsü kıyıya yakın bölgelerde geniş yapraklı, soğuk ve yüksek kesimlerde iğne yapraklı bitkiler görülür. Doğu Karadeniz bölümü yağışların yoğun olduğu nemli bir özelliğe sahip olması, bölgenin yağış miktarına göre bitki örtüsünde çeşitliliğin oluşmasında zemin hazırlamıştır.¹⁰ Orta Anadolu, dağlık arazinin ortasında bulunduğu için iklimsel farklar çok olmamaktadır. Yazlar sıcak ve kurak kışları ise sert kar yağışı görülmekle birlikte ılıman geçer. Burada sıcaklar batıdan doğuya doğru tedricen düşer.

⁹ Strabon, *Geographika XII*, çev. Prof. Dr. Adnan Pekman, (İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2009), 40.

¹⁰ İbrahim Atalay, *Türkiye Coğrafyası* (İzmir, Ege Üniversitesi, 1997), 22.

Yollar doğal çevre ve iklim faktörüyle doğrudan ilgilidir. Güzergâhların belirlenmesinde doğal çevre ve iklim faktörlerinden başka, yolun emniyeti, ticaret merkezine uzaklık ve limanlara yakınlık gibi konuları da ele almaktadır.

1.5. Hidrografya

Doğu Karadeniz hidrografya bakımından oldukça zengin bir bölgedir. Yerleşim alanlarının bu topraklarda gelişmesinde başlıca etkili olan su kaynakları ve nehirler ise Dicle, Fırat, Kızılırmak ve Yeşilirmak gelmektedir.(Harita 1.5.) Anadolu'nun yüksek dağları arasında sulak ve yerleşmelere elverişli vadiler vardır. Karadeniz Bölgesi'nden ve Kuzeydoğu Anadolu'dan kaynaklarını alan akarsular yaz aylarında da yağış suları ile beslenilmiş olmasından dolayı yılın her ayında su bulunmaktadır.¹¹ Türkiye'de açık havzaya sahip olan akarsular döküldükleri denize göre Karadeniz Havzası, Marmara Havzası, Ege Havzası ve Basra Körfezi Havzalarına ayrılmaktadır. Konumuz itibarıyla Karadeniz'e dökülen nehirler Çoruh, Yeşilirmak, Kızılırmak ve Sakarya'dır.

Adem Işık, Flavius Arrianos'tan aldığı bilgilerle Sakarya nehri hakkında şöyle bahseder:

*“Gordion, Hellespontos kenarındaki Phrygia'ya ait bir şehirdir. Sangarius nehri kıyısındadır. Bu nehrin kaynakları Phrygia'dadır. Bithynia Thrakia'sından geçer ve Pontos Euxeinos'a dökülür.”*¹²

Lykos (Kelkit), Iris(Yeşilirmak) ve Akampsis (Çoruh) gibi nehirler Karadeniz'e dökülmek için kuzeye döner ve hayati önem taşımaktadır. Dördüncü diğer bir nehir ise Halys (Kızılırmak) nehridir. Nehrin kaynakları Orta Pontos' ta yer alan Sebasteia' nın (Sivas) doğusunda yer alır ve buradan yönünü Kappadokia' ya ve oradan Orta Anadolu'ya geçer ve kuzeye yönelip Paurae (Bafra) yakınlarından denize dökülür.¹³ Orta Anadolu'nun en önemli su kaynakları Kızılırmak ve Sakarya Nehirleri ile bunların kolları olan Delice ve Porsuk Çayı'dır. Sivas'ın doğusundan Kızıladağ'dan doğup İç Anadolu'nun tümüyle dolaşıp Karadeniz'e dökülür. Aynı zamanda hidrografya, yolların inşasında da önemli rol oynamaktadır.¹⁴

¹¹ Cemalettin Şahin, Hayati Doğanay, N. Ali Özcan, *Türkiye Coğrafyası (Fiziki- Beşeri- Ekonomik- Jeopolitik)*, (Ankara: Gündüz Eğitim ve Yayıncılık, 2010), 147.

¹² Adem Işık, *Antik Kaynaklarda Karadeniz Bölgesi* (Ankara: TTK, 2001), 32.

¹³ Bryer, Winfield, *Karadeniz'in Orta Çağ Dönemi Eserleri ve Topoğrafyası*, 3.

¹⁴ Selahattin Tozlu, “Trabzon-Erzurum Anayolunun Mevsimlik Güzergâhları (Yaz Kış Yolları)”, içinde *Anadolu'da Tarihi Yollar ve Şehirler Semineri*, 21 Mayıs 2001, s 180-181.

Anadolu'nun en uzun nehri olan Kızılırmak'ın da tarihi açıdan önemi büyüktür. Hitit metinlerinde Kızılırmak ismi *Marassantiya* olarak geçmektedir.¹⁵ Sürekli karşımıza çıkan ve Strabon'un *Geographika* adlı eserinde Kızılırmak, Halai'de bulunan kıraçlar nedeniyle '*Halys*' olarak anıldığını ve bu kelimenin Yunanca 'da *tuzlu su* anlamına geldiğini belirtmiştir.¹⁶ Herodotos Kızılırmak'ın yayılım alanından şöyle bahseder:

*...Medlerin toprakları ile Lydialılarınkiler arasında sınır, aslında Halys ırmağıydıki, bu ırmak Ermenistan dağlarından çıkar. Kilikia'dan geçer Matienleri sağına, Phrygia'yı soluna alıp, bu iki ülke arasında akar; bu ülkeleri geçtikten sonra kuzeye doğrularak Kappadokia Suriyelileri ile sol kıyıdaki Paphlagonia arasında sınır çizer. Demek ki Halys ırmağı hemen hemen bütün Asya'yı bir kıydan öbürüne kesmiş olur, bir yanda Kıbrıs adasının karşısına rastlayan kıyı, öbür yandan Karadeniz kıyıları burası bir çeşit boyun noktasıdır ve ayağına çabuk bir adam bu yolu beş günde alabilir.*¹⁷

Aynı zamanda Karadeniz Bölgesi deniz taşımacılığında imkân sağlayan (*Dnieper, Dniester, Tanais, Bug, Danube, İris, Halys, Harpasos*)¹⁸ geniş ırmaklarıyla deniz ticaretinde, özellikle Yunan Kolonizasyon döneminde oldukça önemli bir yeri olmuştur.

Bölgedeki akarsular hakkında bilgi veren Herodot, Armenia ve Kilikya arasında sınır oluşturan Euphrates (Fırat) nehri için "*içinde gemilerin yüzebildiği nehir*" tanımlamasını yapar.¹⁹ Bu bölümde Herodotos 'gemilerle seyredilebilir' ifadesini kullanır. Bu tanım, Fırat'ın sadece sulama ya da sınır değil, ticaret ve ulaşım içinde kullanıldığını gösterir. Herodotos bölgede aşılması gereken dört nehirden de bahseder.²⁰ Sonuç olarak, Kızılırmak ve Fırat gibi büyük nehirler hem doğal koridorlar hem de zorlu engeller olarak antik kara yollarının planlanmasında belirleyici olmuş; vadiler boyunca ilerleyen yollar, nehir geçiş noktalarına konuşlanan istasyonlarla desteklenerek Anadolu'nun iç kesimlerini Mezopotamya, Karadeniz ve Akdeniz limanlarına başarıyla bağlanmıştır.

¹⁵ Sebahattin Bayram, Remzi Kuzuoğlu "Eski Asur Dönemi Metinlerinde Geçen Akarsu İsimleri", içinde *XVIII. Türk Tarih Kongresi*, VIII. Dizi Sayı:35, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1-5 Eylül 2018), 328-329.

¹⁶ Strabon, *Geographika* XII, 3.12.

¹⁷ Herodotos, *Tarih I*, 72.

¹⁸ Emir, "*Eskiçağ 'da Doğu Karadeniz Bölgesi'nin Jeopolitik Önemi*", 8 Aralık 2023, 16.

¹⁹ Herodotos, *Tarih I*, 194.

²⁰ Herodotos, *Tarih V*, 52.4.

1.6. Madenler

Anadolu'ya göç eden halkların bu bölgeye çeken etmenler, uygarlığın gelişimiyle beraber önemi artan maden kaynaklara sahip olma düşüncesi önemli bir etken olmuştur. Eskiçağ uygarlıklarında maden, önemli bir yer tutmaktadır. Maden, sadece günlük hayatı kolaylaştırmakla kalmaz aynı zamanda ekonomi açısından da oldukça önemlidir. Madenin bilinçli olarak alet ve edevatta kullanılması insanoğlunun en önemli buluşlarından biridir. Yalçın, Anadolu Madenciliğini beş aşama da incelemiştir. Anadolu madencilik faaliyetlerini MÖ. 8200 yılı öncesi hazırlık dönemi ile başlatmış, MÖ. 2800 yılına kadar geliştirmiş bu tarihten sonrası için endüstriyel olarak açıklamıştır.²¹ Bilim dünyasında Anadolu, madenciliğin beşiği olarak bilinir.

İnsanın tanıştığı ilk maden bakırdır. Buna ek olarak Anadolu' da maden kullanımına ait ilk veri olarak bakır madeni olduğunu söyleyebiliriz.²² MÖ. VI. binyılın ikinci yarısından itibaren Anadolu'daki bakır buluntularında çoğalma gözlemlenmiştir.²³ Bugünden on bin yıl önce Çayönü Tepesi sakinleri çanak çömlek üretimine geçmeden, nabit bakırı toplayıp balık oltası, iğne ve boncuk gibi küçük nesneler üretmişlerdir. Anadolu'daki topluluklar o dönem içinde obsidyen yönünden zengin olan Hasan Dağı, Nemrut Dağı, Süphan Dağı, Acıgöl-Melendiz Dağları ve Bingöl Dağları gibi bölgeleri değerlendirme yoluna gitmişlerdir.²⁴ (Harita-1.6) Herodotos, Halybes'lerin MÖ. II. ve I. binde Pontos civarında yaşadıklarını ve demircilikle uğraştıklarını zikreder.²⁵ Trabzon'un sınır bölgesinde bulunan Koskarlı ve Kaledere mağarasında yapılan çalışmada çakmaktaşı ve obsidyen materyalleri bulunmuştur.²⁶ Bu metinden anlaşılıyor ki Anadolu'da bakır gibi madenlerin erken dönemlerden itibaren kullanılması ve işlenmesi, bölgelerarası ticaretin gelişmesini sağlamıştır. Bu ticaret ağlarının oluşmasında da yolların (o dönem ulaşım güzergâhlarının) kritik bir rol oynadığını söyleyebiliriz. Özellikle MÖ. VI. binyıldan itibaren Anadolu'daki maden ocaklarının işletilmesi ve bu

²¹ Ünsal Yalçın, "Anadolu Madencilik Tarihine Toplu Bir Bakış", *Yer Altı Kaynakları Dergisi*, 5/9 Ocak 2016, 4.

²² Ekrem Memiş, "Eskiçağ Türkiye Tarihi", (Bursa: Ekin Yayınları, 2015), 9-10; Erkan Fidan, "Madenciliğin Beşiği Anadolu: Tarihöncesi Dönemlere Ait Bakır Yatakları", *Belleten*, 292/81, (2017).

²³ Salih Kaymakçı, "Kelkit (Lykos)", 11.

²⁴ Bahar, *Eskiçağ Uygarlıkları*, 170; Arkeoatlas Dergisi, "Tarihöncesinden Demir Çağı'na Anadolu'nun Arkeoloji Atlası", edit. Necmi Karul, 27.12.2010, 188-195.

²⁵ Mehmet Tezcan, *Klasik ve Ortaçağ Dönemlerinde Karadeniz ve Kafkasya*, (Trabzon: Serander Yayınları, 2012), 122-123.

²⁶ Hülya Çalışkan Akgül, "Türkiye'nin Doğu Karadeniz Bölgesi'nin Prehistoryası: Bir Terra Incognita Analizi", *Karadeniz İncelemeler Dergisi*, 11/21, 2016, 13.

madenlerin farklı bölgelere taşınması, karayolları veya dönemin elverişli patikaları üzerinden gerçekleşmiş olmalıdır. Yukarı da bahsedilen ticaret yolları sadece hammadde değil, aynı zamanda kültürel etkileşimin de taşıyıcısı olmuştur. Farklı bölgeler arasında insan hareketliliğinin artmasıyla beraber madenlerin taşınması ve ticareti için oluşturulan bu yollar, bölgenin sosyo-kültürel yapısının şekillenmesinde belirleyici olmuştur. Bu yolların kalıntıları ve ticaret bağlantıları, günümüzde arkeolojik ve tarihsel araştırmalarla daha ayrıntılı şekilde ortaya çıkarılabilmektedir.

Anadolu'nun madenciliği bu denli gelişmesinin ana sebebi elbette maden kaynakları açısından oldukça zengin bir coğrafyaya sahip olmasıdır. Özellikle Orta Anadolu Bölgesi tuncun ana maddesi olan bakır yatakları açısından oldukça verimlidir. Bölgenin başlıca maden kaynakları bakımından Karaali Bakır Madeni, Çankırı Yapraklı mevki bakır yatakları, Tokat Gümüşlük mevki bakır madenleridir.²⁷ MÖ. 3. binyıldan sonra Anadolu'da kullanılan aktif maden kaynakları ve metalürjik faaliyetler sadece Anadolu yerel kralların değil aynı zamanda maden açısından fakir olan Mezopotamya halkının da dikkatini çekmiştir. Asurlu tüccarlar Hitit kaynaklarında 'Gümüş Ülkesi'²⁸ olarak geçen Anadolu'dan gümüş ve altın alıp, karşılığında kalay ve dokuma ürünlerini satmış olabilirler.²⁹ Tarih boyunca ticaret güzergâhların belirlenmesinde, değerli madenlerin ve hammaddelerin varlığı önemli bir rol oynamıştır. Bu dönemde ticaret yolları, doğrudan maden kaynaklarına veya bu madenleri işleyen merkezlere ulaşmayı hedeflediği için madenlerin konumu, güzergâh seçimini büyük oranda etkilemiştir. Toplumların ekonomik gücünün dayanaklarından biri olan madenlerin çıkarıldığı bölgeler, ticaret ağının ve dolayısıyla yol inşasının önemli durakları olmuştur.

Doğu Karadeniz'in yüksek kesimlerinde bakır, gümüş, çinko, kurşun yataklarının bulunduğu ve MÖ. III. binyıldan itibaren kullanıldığı bilinmektedir.³⁰ Bu maden kaynakları Giresun'dan başlayarak Transkafkasya/Gürcistan bölgesine kadar uzanır. Bahsi geçen bu bölgede yer alan Artvin (Murgul), Rize ve çevresi; Trabzon ili (özellikle Maçka, Sürmene, Yomra, Of, Bayburt, Gümüşhane), Ordu, Giresun maden cevherleri

²⁷ Erkan Fidan, "Tarih Öncesi Dönemlerde Anadolu'da Kullanılmış Olan Maden Yatakları", içinde *Yeraltı Kaynakları Dergisi*, 9, 2016, 49-59.

²⁸ Ahmet Ünal, *Hititçe-Türkçe Türkçe-Hititçe Büyük Sözlük*, (Ankara: Bilgin Kültür Sanat Yayınları, 2016), 20.

²⁹ Fikri Kulakoğlu, *Asurlular Dicle'den Toroslar'a Tanrı Asur'un Krallığı*, ed. K. Köroğlu, S.F. Adalı, (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2018), 62.

³⁰ Kaymakçı, *Kelkit (Lykos)*, 14.

bakımından oldukça verimli bölgedir. Bu bölge, yeraltı maden kaynakları bakımından oldukça verimli bölge olup eski dönemlere ait yeterli derecede arkeolojik veriye sahip değildir.³¹ Doğu Karadeniz bölgesindeki bu yoğun maden yatakları iki bölge arasında yolların gelişmesinde etkili olmuş olabilir.

Giresun'un demir ve gümüş madenleri bakımından zengin olduğu ve bu madenleri işlediği antik kaynaklarda yer almaktadır.³² Gümüşhane'nin maden bakımından zengin olduğu ve Urartuların bölge ile ilişkileri büyük olasılıkla bu maden kaynaklarıdır.³³ Urartular, Gümüşhane'deki madenleri değerlendirmiş olmalıdırlar.³⁴ Aynı zamanda Urartuların bu bölgeye yaptıkları seferler sonucunda zengin maden kaynaklarına sahip oldukları ve Diauehi Krallığı'ndan da madeni ganimetler elde ettikleri düşünülmektedir.³⁵

Kimmerler ve Sakaların altın, demir, gümüş ve tunç gibi madenleri işleyerek kullanıldığı bilinmektedir. Doğu Karadeniz bölgesindeki Dikkaya mevkiinde Kimmerler ve Sakalara ait olduğu tespit edilen 4 adet hayvan motifli tunç balta eserler bulunmuştur.³⁶ Buna ek olarak Ordu Ünye'de *phiale* tipindeki gümüşten yapılmış kabın Kimmerler'e ait olduğu düşünülmektedir.³⁷

Mithradates Hanedanlığı döneminde Doğu Pontos bölgesinde maden işlemesi yüksek oranda görülmüş ve bronz, altın ve gümüş sikkelerin basıldığı bilinmektedir. Erzincan/Refahiye'de bulunan yüksek maden yatakları Amisos, Sinope ve Amastris 'de VI. Mithradates döneminde basılan bronz sikkeler bulunmuştur.³⁸

Anadolu'da ilk demir buluntuları MÖ. III. binyılda olmuştur. Ancak demir üretimi MÖ. II. binyıl sonlarında ortaya çıkmıştır.³⁹ Karadeniz bölümünde yaşayan

³¹ Lokman Akpınar, “Antik Dönemde Doğu Pontus Bölgesinde Madencilik”, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2024), 34-38.

³² Ksenophon, *Anabasis*, çev. Ari Çıkına, (İstanbul: Türkiye İş Bankası, 2020), V.5.1.

³³ Süleyman Çiğdem, *Eski Çağ'da Orta Çağ'a Gümüşhane*, (Gümüşhane: Gümüşhane Valiliği, 2012), 33.

³⁴ Kaymakçı, *Kelkit (Lykos)*, 52.

³⁵ Harun Danışmaz, *Urartu Krallığı Yönetim ve Organizasyon*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2020), 11 16.

³⁶ Akpınar, “Antik Dönemde Doğu Pontus Bölgesinde Madencilik”, 57.

³⁷ Harun Turak, “Eskiçağ'da Aksu ve Melet Havzası”, (Yayımlanmamış Doktora Tezi, Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, 2024), 65.

³⁸ Akpınar, “Antik Dönemde Doğu Pontus Bölgesinde Madencilik”, 73. Ayrıca bakınız: İbrahim Üngör, “Erzincan ve Çevresinde Urartu Dönemi Madenciliklerine Dair Yeni Görüşler” içinde *XVIII. Türk tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler X. Cilt*, ed., Semiha Nurdan, Muhammed Özler, (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2018).

³⁹ Savaş Özkan Savaş, *Çivi Yazılı Belgeler Işığında Anadolu'da (İ.Ö. 2. Bin Yılında) Madencilik ve Maden Kullanımı*, (Ankara: TTK, 2006), 18.

Khalypslerin⁴⁰ hakkında Ksenophon geçimlerini demircilikle sağladığından bahseder.⁴¹ Bunlardan Ksenophon, *Khalyb* ve *Khaldia* isimleriyle bahsetmiştir.⁴² Strabon ise “...*Khalybes denirdi...*” şeklinde bahseder.⁴³



⁴⁰ Yunanca işlenmiş demir, elik anlamına gelir. Klasik dönem yazarlarına göre Pontos ve Kuzey Anadolu’daki Kapadokya’da yaşamış halktır. Yaşadıkları bölge Haldia olarak bilinir. Haldia, Kızılırmak’tan Giresun ve Trabzon’a kadar ułařır.

⁴¹ Ksenophon, *Anabasis*, V.5.1.

⁴² Ksenophon, *Anabasis*, IV.7.15.

⁴³ Strabon, *Geographika XII*, 3.19.

İKİNCİ BÖLÜM

TARİHİ COĞRAFYA

2.1. Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası

Tarihi coğrafya, geniş bir araştırma alanıyla bugünden geçmişe uzanmaktadır. Bugünkü ülkelerin milli sınırlarındaki değişimler, geçmişte var olup günümüzde var olmayan ülkelerin coğrafi özellikleri araştırır.⁴⁴ Coğrafi faktörler tarihin en eski devirlerinden itibaren insan topluluklarını sosyal, siyasal, ekonomik, kültürel ve dini açıdan yaşantılarını etkilemiş ve böylece tarihin gelişimine yön vermişlerdir. Tarihi olaylar meydana geldiğinde medeniyetlerin yayılıp genişlemesinde ve dağılıp yok olmasında en önemli etken doğal şartlardır. Coğrafi faktörler insan topluluklarını ekonomik, kültürel, dini hayatlarını olumlu yönden etkilediği gibi aynı zamanda olumsuz yönden de etkilemektedir.

Antik Çağ'da kara yolu güzergâhları, coğrafyanın sunduğu doğal unsurlar ve sınırlamalar doğrultusunda belirlenmiştir. Dağlar, vadiler, nehirler ve ormanlar gibi doğal oluşumlar, güzergâh planlamasını etkiler. Antik Çağ'da doğal yollar (ormanlık alanlardan veya nehir vadilerinden geçen mevcut patikalar) sıkça kullanılmıştır. Bu yollar, yerleşimlerin oluşumunda ve kültürel etkileşimde önemli bir rol oynamıştır. Antik dönem yolları engebeli arazilerden kaçınarak daha düz ve erişimi kolay bölgelerden geçmeye çalışılmıştır. Doğal coğrafi geçitler (örneğin dağ geçitleri, vadiler) kullanılarak oluşturulan ticaret yolları, ticaretin güvenli ve verimli bir şekilde yapılmasını desteklemiştir. İpek Yolu örneğinde olduğu gibi, ticaret rotaları coğrafi avantajlar göz önünde bulundurularak belirlenmiştir. Sonuç olarak coğrafya, kara yolu güzergâhlarının

⁴⁴ Hayati Doğanay, Ramazan Sever, *Genel ve Fiziki Coğrafya*, Güncellenmiş 13. Baskı (Ankara: Pegem Akademi, 2016), 57; Osman Gümüşçü, Çetin Şenkul, Hasan Hüseyin Yılmaz, *Temelleri Gelişimi ve Yapısıyla Tarihi Coğrafya*, (İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2014), 291.

belirlenmesinde temel bir etken olarak öne çıkmıştır. Doğal engeller, su kaynaklarının konumu ve arazinin yapısı hem ticari hem de askeri amaçlı yolların planlanmasını ve inşasını doğrudan etkilemiştir. Bu faktörler, antik toplumların ulaşım, iletişim ve savunma stratejilerinin gelişmesinde belirleyici rol oynamıştır.

Tarihin konularının uzunluğu bakımından sınıflandırılma yoluna gidilmektedir. Bu tasnif şekiller, zaman, mekân ve insan şeklinde ayrılır.⁴⁵ İnsan ve mekânın karşılıklı etkileşimlerini inceleyen coğrafya, tarih bilimi ile doğrudan ilişkilidir. Tarihin daha iyi anlaşılabilmesi için coğrafyanın insan topluluklarının nasıl etkilediğini bilinmesi gerekir.

XIII. yüzyıldan itibaren seyyahlar tarafından gezilip araştırılmaya başlanan Karadeniz bölgesi, bilimsel anlamda ilk çalışmalar XIX. yüzyılda başlamıştır. İlk ayrıntılı incelemeleri J. Anderson ve E. Cumont gibi araştırmacılar tarafından yapılmıştır.⁴⁶

Antik dönemde Greklerin güneşin doğduğu yer anlamında kullandıkları *Anatolia* adı daha sonra coğrafi bölge olarak bu bölgeye verilmiştir.⁴⁷ Antik dönemde Doğu Karadeniz bölgesindeki geçitler, bölgenin engebeli ve dağlık yapısı nedeniyle ticari ve askeri hareketlilik açısından büyük önem taşır. Bu geçitlere örnek olarak Zigana Geçidi, Kop Geçidi, Soğanlı ve Ovit Geçitleri⁴⁸ bulunmaktadır. Doğu Karadeniz bölgesindeki Zigana ve Kop geçitleri gibi doğal yollar, Antik Çağ'dan itibaren kullanılmıştır. Özellikle MÖ. 4. binyılda, Yunan komutanı Ksenophon ve ordusunun bu güzergâhları takip ettiği bilinmektedir.⁴⁹ Bu yollar, Roma İmparatorluğu döneminde de stratejik öneme sahip olup, sahil kentlerini iç bölgelere bağlayan ana etken olarak işlev görmüştür.

Anadolu, İran platosunun devamı olduğundan genellikle dağlık ve yüksek yaylalardan oluşur. Antik dönemde Doğu Karadeniz'de ulaşımı zorlaştıran en önemli etken, denize paralel olarak hızla yükselen yüksek dağ sıralarıdır. Bu dağların arasında sulak alanların oluşması da mümkün olmuştur.⁵⁰ Antik kaynaklarda geçen Paryadros Dağ

⁴⁵ O. Gümüşçü, Ç. Şenkul, H. H. Yılmaz, *Temelleri Gelişimi ve Yapısıyla Tarihi Coğrafya*, 76-78.

⁴⁶ Salih Kaymakçı, *Arkeolojik Yüzey Araştırmaları Işığında Giresun I* (Ankara: Bilgin Kültür Sanat Yayınları, 2020), 9.

⁴⁷ Charles Texier, *Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi*, Birinci Cilt, Çev. Ali Suat, (Ankara: Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, 2002), 13.

⁴⁸ Müberra Koçyiğit Türk, "Ovit Ve Zigana Tünellerinin Bölgesel ve Küresel Açından Jeopolitik Analizi", *Atatürk Üniversitesi Yayınları*, 2024, 61-70.

⁴⁹ Coşkun Erüz, Y. Selçuk Erbaş, "Antik Çağ'dan 20. Yüzyıla Doğu Karadeniz'de Limanlar (Trabzon), Kervan ve Askeri Güzergâhlar: Kültür Rotaları", *Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları*, 2020, 23-62.

⁵⁰ Füzuran Kınal, *Eski Anadolu Tarihi*, (Ankara: TTK, 1991), 2.

silsilesi, Çoruh nehrinin solunda yer alır ve Doğu Anadolu bölgesi ile Karadeniz'in doğu kısmını ayırır.⁵¹

Doğu Karadeniz Dağları içerisinde yer alan Giresun Dağları, ulaşımı güçleştiren en belirgin engellerdendi. Giresun'un dağlık kesiminde tespit edilen yerleşimler, Giresun Dağları arasından uzanan tarihi doğal yolların istikametinde bulunan mevkide konumlanmıştır.⁵² Yerleşimler genellikle Kelkit Irmağı (Harita 2.) güzergâhında görülürken ormanlık alanlarda yerleşimlerin yoğunluğu azaldığı görülmektedir. Bunda ise coğrafi yapının elverişsizliği etkili olduğu söylenebilir. Gümüşhane Dağları ve Kaçkar Dağları da öne çıkanlar arasındadır. Bu dağlar bağlantıyı kısıtlayıp, iç kısımlara ulaşımında zorluklar oluşturur.

Tarihin eski devirlerinden itibaren insan toplulukları, yerleşim merkezi olarak genellikle akarsu ve göl kenarlarını tercih etmişlerdir.⁵³ Örneğin Mezopotamya medeniyeti Dicle ve Fırat nehirlerinin bölgede yaşayan halk için önemi büyüktür. Doğu Karadeniz bölgesinde ise Kızılırmak, Yeşilirmak ve Çoruh Nehri etkili olan nehirler arasındadır.

Buna örnek gösterilecek devlet MÖ. II. bin yılda Anadolu'ya hâkim olan Hitit İmparatorluğudur.⁵⁴ Bu imparatorluk, Kızılırmak ve Yeşilirmak nehirlerinin olduğu bölgeye yerleştiği görülür.⁵⁵ Kızılırmak kavsi batısına Phrygia, güneyine Tabal, Fırat'ın doğusuna ise Urartular bulunmaktaydı.⁵⁶ Bunların içerisinde Urartu Krallığı,⁵⁷ Van ve Urmiye Gölü etrafında yerleşmeyi tercih etmişlerdir. Bölgelere üzerinde bulundukları kavimlerin adı da verilmekteydi. Kuzeyde Kaşka, Pala, Tummana, Azzi-Hayaşa, doğuda Işuva, güneyde Luwiya, Tarhuntaşşa ve Kizzuvatna etnik isimlerden kaynaklanan idari bölgelerdi.

Greklerin bölgede yoğunlaşmasıyla birlikte bahseden kaynaklarda Pontos ismi Karadeniz'in kıyı bölgelerinde yaşayan ve yabancılara iyi davranmayan vahşi kabileler

⁵¹ Veli Ünsal, "Doğu Karadeniz'in Tarihi Coğrafyası", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C.8: S.2, 18.02.2010, (Erişim Tarihi 18.12.2023), 135.

⁵² Kaymakçı, *Arkeolojik Yüzey Araştırmaları Işığında Giresun I*, 11.

⁵³ Ekrem Memiş, *Tarihi Coğrafyaya Giriş*, Üçüncü Baskı, (Ekin Yayınevi, 2016), 5-6.

⁵⁴ Ahmet Ünal, *Hititler Devrinde Anadolu I*, (İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2002), 86.

⁵⁵ Ünsal, , "Doğu Karadeniz'in Tarihi Coğrafyası", 131.

⁵⁶ Kaymakçı, *Kelkit (Lykos)*, 19.

⁵⁷ Memiş, *"Eskiçağ Türkiye Tarihi"*, 4.

için kullanılıyordu.⁵⁸ Pontos ismi kaynaklarda ilk olarak Homeros'ta⁵⁹ geçmektedir ve bu kelimeyi Karadeniz anlamında da kullanmıştır.⁶⁰ Burada IV. yüzyılda kurulan krallık da “Pontos” veya Latincesiyle “Pontus” olarak isimlendirildiği görülür.⁶¹ Pontos ismini Karadeniz havzasında ikamet etmekte olan Thrakia ve Armenia dillerinden Hellen diline uyarlandığı düşünülmektedir.⁶² Pontos ismi kaynaklarda Grekler zamanından itibaren geçmesiyle birlikte MÖ. III. yüzyıldan sonra isminden bahsettiren “Mithradates Sülalesi” dolayısıyla sıklıkla kullanılmaya başlanmıştır.

Hellenler, Karadeniz'in hırçın olması nedeniyle ve burada iyi karşılanmadıklarını düşünerek bu denize önceleri “Pontos Axeinos” veya “Axenos” (*konuk /yabancı sevmeyen deniz*) adını verdiler.⁶³ Başlangıçta Pontos kelimesini bu sıfatla kullanıp Karadeniz'i niteleyen Hellenler, zaman içerisinde Karadeniz sahillerini bir süre sonra Kuzey Anadolu'nun doğu kıyılarını kapsayan coğrafi bir bölge olarak anlam kazanmıştır. Daha sonra Yunanlıların buraya gelip buranın yeraltı ve yer üstü kaynaklarını temin edip zenginleşince koloniler kurmaya başlamıştır. Akabinde bu denize “Pontos Euxeinos” (*Konuksever Deniz*) adını verdiler.⁶⁴ MÖ. V. Yüzyılda Herodotos bu tabiri kullanırken Karadeniz'den ziyade, Karadeniz sahillerini ve bu mevkide yaşayanları kastetmiş gözüküyor. Pontos ismi aslında, Yunan menşeli olmayan doğudan veya mahalli bir dilden alınıp Yunanlıların sonradan geçmiş bir kelime olup “*yol, geçiş yeri*” anlamına geliyordu⁶⁵

Pontos olarak adlandırılan bölgenin doğu sınırında Kolkhis batıda Halys'e (*Kızılırmak*) kadar uzanan toprak parçasıdır⁶⁶. Bu yörelerinin güçlü ekonomik yapıya sahip olması gelişmesine de yardımcı olmuştur. Hatta bölgenin coğrafi yapı hakkında bilgi veren Strabon eserinde böyle bahsetmiştir:

⁵⁸ Tezcan, *Klasik ve Ortaçağ Dönemlerinde Karadeniz ve Kafkasya*, 83-84.

⁵⁹ Homeros, *İlyada*, çev. Azra Erhat, A. Kadir, (İstanbul: Türkiye İş Bankası, 2018),II, 856-857.

⁶⁰ Tezcan, *Klasik ve Ortaçağ Dönemlerinde Karadeniz ve Kafkasya*, 83; Murat Arslan, *Roma'nın Büyük Düşmanı Mithradates VI Eupator*, (İstanbul: Odin Yayıncılık,2007), 1-5.

⁶¹ Arslan, *Mithradates VI. Eupator Roma'nın Büyük Düşmanı*, 10-11.

⁶² Arslan, *Roma'nın Büyük Düşmanı Mithradates VI Eupator*, 3.

⁶³ Thukydides, *Pelopennesos'lularla Atinalıların Savaşı*, çev. H. Demircioğlu, (Ankara, TTK,1950) s.96-97.

⁶⁴ Bilge Umar, *Karadeniz Kappadokia'sı (Pontus) Tarihsel Bir Coğrafya Araştırması*, (İstanbul: İnkılâp Kitapevi, 2000), 1. ; Tezcan, *Klasik ve Ortaçağ Dönemlerinde Karadeniz ve Kafkasya*, s.84.

⁶⁵ Tezcan, *Klasik ve Ortaçağ Dönemlerinde Karadeniz ve Kafkasya*, 85.

⁶⁶ Herodotos, *Tarih*, 1.6.

Benim kentim (Amaseia), içinden Iris Irmağı'nın aktığı geniş ve derin bir vadide kurulmuştur. İnsan emeği ve doğa buraya hem kent hem de kale karakterini olağanüstü bir şekilde sağlamıştır. Çünkü burası yüksek ve çok sarp bir kaya olup dimdik ırmağa doğru iner ve ırmak tarafında kentin kurulmuş olduğu yerde, kıyıda bir duvar ve her iki tarafta sivri tepelere doğru uzanan duvarlar vardır. Bu tepeler iki tane olup doğal bir şekilde birbirlerine bağlıdır ve görkemli birer kule halinde yükselmektedir. Bu alan içinde kralların hem sarayları hem de anıt mezarları bulunur. İki sivri tepe birbirine tamamen dar bir geçitle bağlıdır. Burası her iki tarafta kıyidan ve varoşlardan beş veya altı stadion yüksekliktedir ve bu geçitten tepelere bir stadion'luk, hiçbir kuvvetin aşamayacağı, dik bir yokuş daha vardır. Bu kayaların içinde sarnıçlarda bulunur... Buradan bir tanesi ırmağa, bir tanesi de boğaza doğru olmak üzere kayalara, boru şeklinde iki tane kanal oyulmuştur. Irmağın üzerine, bir tanesi kentten varoşlara, diğeri de varoşlardan dışarıya olmak üzere iki köprü kurulmuştur; kayalığın yukarısında olan dağ bu köprüde son bulur. İlk önce çok geniş olmayan ırmak boyunca uzanan bir vadi vardır, bu sonunda genişleyerek Khiliokomon (Binlerce köy ovası) Ovası'nı meydana getirir; ondan sonra her ikisi de verimli olan, Halys Irmağı'na doğru uzanan Diakopene ve Pimolisene bölgeleri yer alır.⁶⁷

Pontos'un dağlık ve engebeli yapısı bölgenin siyasi ve kültürel gelişiminde belirleyici olmuştur. Bu coğrafi özellikler yerel halkların bağımsızlıklarını korumalarına yardımcı olmuş ancak aynı zamanda büyük imparatorlukların kontrolünü zorlaştırmıştır. Bu nedenle Pontos, tarih boyunca Persler, Romalılar ve hatta Bizanslılar gibi çeşitli güçlerin etkisi altında kalmış ancak her dönemde kendine özgü kültürel ve siyasi yapısını sürdürmeyi başarmıştır. Pontos'un bu dağlık yapısı iç kesimlere doğru yolların uzanmasını zorlaştırmıştır. Dağ geçitleri, dar patikalar ve yoğun ormanlık alanları ticaret ve askeri hareketliliğin sınırlı kalmasına yol açmıştır. Bu durum özellikle antik dönem için bölgenin merkezler arasındaki iletişimin zorlu olmasına neden olmuştur.

⁶⁷ Strabon, *Geographika* XII. 3. 39.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TARİH ÖNCESİ ÇAĞLARDA DOĞU KARADENİZ VE ORTA ANADOLU YOL GÜZERGÂHLARININ GELİŞİM AŞAMALARI

Anadolu tarih öncesi dönemlerden itibaren çeşitli kültür ve uygarlıkların beşiği olmuştur. Denizlerle çevrili olan Anadolu coğrafyasında kurulan bu uygarlıklar genellikle kıyı bölgelerde veya akarsuların kenarlarında ortaya çıkmıştır. Arkeolojik veriler sonucunda elde edilen bu buluntular ile yazısız döneme ışık tutmuş ve insanlar tarafından kullanılan aletlerin hammaddesinin ne olduğu ile ilgili bölge hakkında tahminler yürütülmüş ve kanıtlar sunulmuştur.

3.1. Tarih Öncesi Dönemde Doğu Karadeniz ve Orta Anadolu

Paleolitik Çağ'da, Doğu Karadeniz kısmı ile ilgili araştırmaların yeterli seviyede arkeolojik veriler bulunmamaktadır. Araştırmaların azlığı sebebiyle bölge hakkındaki Paleolitik Çağ'ın nasıl gelişip ilerlediğini analiz yapmayı güçleştirmektedir. Tüm bunlara rağmen Anadolu coğrafyasındaki insan yaşamı, Paleolitik Döneme kadar gitmektedir. Bu dönemde farklı iklim koşulları neticesinde insanlar, geniş coğrafyaya yayılarak seyrek ve dağınık halde yaşadıkları bilinmektedir.⁶⁸ İlk zamanlarda doğal mağaralar, kaya altı sığınakları gibi yerleri barınak olarak kullanmış olabilirler. Çeşitli iklim koşullarıyla birlikte farklı bölgelere yerleşmiş olabilirler.⁶⁹ Henüz üretim konusunda ilerlemeyen bu insan toplulukları geçimini avcılık ve toplayıcılıkla sağladıkları bilinmektedir.⁷⁰

⁶⁸ Süleyman Çiğdem, "Başlangıçtan Eski Tunç Çağın Sonuna Kadar Erzurum ve Yöresi Geçim Kaynakları", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (Erzurum: 2000), 197; Recep Yıldırım, "Uygarlık Tarihine Giriş İlk Çağ Tarihi ve Uygarlıkları", (İzmir: Meridyen Yayıncılık, 2002), 16.

⁶⁹ Süleyman Çiğdem, *Eski Anadolu İnsanlarının Geçim Kaynakları ve Yaşam Biçimleri*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi Enstitüsü, 1996), 10.

⁷⁰ Veli Sevin, *Anadolu Arkeolojisi*, 5. Basım, (İstanbul: Der Yayınları, 2019), 7.

Anadolu'nun Paleolitik çağa ait yerleşmeler genelde güneyde, daha sonra Orta ve Doğu Anadolu çok az da Karadeniz Bölgesi'nde bulunmaktadır.⁷¹ Karadeniz Bölgesi'nin tarihi MÖ. 1.000.000- 100.000 yılları arasında Alt Dönemde başladığı *Achellen* tipte el baltasının bulunması neticesinde anlaşılmıştır.⁷² N. Gündüzalp buluntu yerini şöyle tarif eder; Bayburt'un 13 km güneydoğusundaki Çoruh Irmağı'nın kıyısında olan *Gez Alanı* olarak isimlendirdiğimiz yerdir.⁷³

Bunlara ek olarak Kılıç Kökten' in Doğu Karadeniz ile ilgili raporlarında Paleolitik dönemi şöyle açıklar: 1951 Kastamonu Tahta ve Malak köylerinde *Achellen* ve *Mousterien* tipi aletler; 1960 yılında Kökten tarafından Ünye'nin Yüceler köyünde *Achellen* tipi el baltası bulunmuştur.⁷⁴ Kökten' in Ünye Tozkoparan mevkiinde yapılan sondaj sonunda ele geçen aletler Üst Paleolitik döneme tarihlenmiştir.⁷⁵ İki farklı bölge de *Achellen* modelinde el baltasının bulunması kültür alışverişin olabileceğini gösterse de, bu dönemde iki bölge arasındaki yol bağlantılarına sahip değiliz.

Orta Anadolu'da Paleolitik Çağ, bölgenin zorlu iklim koşullarına rağmen erken insan varlığının izlerini taş aletler ve yüzey araştırmalarıyla günümüze taşımaktadır. Buna örnek olarak Sivas iline bağlı Divriği, Kangal, Gürün ve Altınyayla ilçelerinde yapılan 2016-2019 yılları arası yüzey araştırmaları, bölgedeki Paleolitik izlerin önemini ortaya koymuştur.⁷⁶ Yapılan çalışmalarda 16 farklı Paleolitik alan tespit edilmiş ve toplamda 236 yontmataş örneği tanımlanmıştır. Arkeolojik çalışmalar neticesinde Kangal ilçesinde 6⁷⁷ buluntu alanı 99 adet yontmataş kalıntısı bulunmuştur.⁷⁸ Bu bulgular Orta Anadolu'nun Paleolitik stratigrafisine katkı sağlamaktadır. İnsan yerleşimleri açısından

⁷¹ Muzaffer Şenyürek, "Tıkalı Mağaranın Paleolitik Endüstrisine Dair Bir Not", *Belleten*, 1959, 23-89, 9.

⁷² Kaymakçı, *Arkeolojik Yüzey Araştırmaları Işığında Giresun I*, 10: Sefa Yıldırım, "*Okçular/Berta Havzası ve Çevresindeki Tarihi ve Arkeolojik Araştırmalar*" (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007), 72.

⁷³ Nural Gündüzalp, "İç-Doğu Karadeniz Bölgesinden Prehistorik Buluntular", içinde *IX. Türk Tarihi Kongresi*, (Ankara: 1986), 3.

⁷⁴ İ. Kılıç Kökten, "Orta, Doğu ve Kuzey Anadolu'da Yapılan Tarihöncesi Araştırmaları", *Belleten*, 1944, 8/32, 659-680.

⁷⁵ Kökten, "Orta, Doğu ve Kuzey Anadolu'da Yapılan Tarihöncesi Araştırmaları", 659-680.

⁷⁶ Ayşe Açıkkol, İsmail Baykara, S. T. Gökkurt, Faruk Ay, "Orta Anadolu-Sivas'ta Paleolitik Çağ Kalıntıları", *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 23-1, 2024, 38-69.

⁷⁷ Bahsi geçen 6 Kangal ilçesine ait buluntu alanları şunlardır: Mürsel Köyü, Deliktaş Bucağı, Çakmaklı Mevkii, Abdalboğan Geçidi, Irmaç Köyü, Kuşkayası Köyü. Daha ayrıntılı bilgi için bakınız: Açıkkol vd. "Orta Anadolu-Sivas'ta Paleolitik Çağ Kalıntıları".

⁷⁸ Ayşen Açıkkol Yıldırım, İsmail Baykara, O. Z. Koşan, S. Şahin, S. Acar, F. Ay, S. Sözcü, "2017 Yılı Sivas İli ve İlçelerinde Pliyosen ve Pleyistosen Dönem Yüzey Araştırması", 36. *Araştırma Sonuçları Toplantısı*, 36-1, 2018, 267-274.

değerli alan olduğunu göstermektedir. Orta Anadolu’da sadece Sivas ilinde değil diğer bölgelerde de Paleolitik döneme ait birçok buluntuya rastlanılmıştır. Konya⁷⁹, Aksaray⁸⁰, Nevşehir gibi Orta Anadolu’nun diğer illerinde de benzer yüzey araştırmaları ve kazılar yapılmış ve bu araştırmalarda taş aletler, çeşitli fosiller ve dönemlere ait kalıntılar bulunmuştur. Bu alanlar bölgedeki Paleolitik yerleşimlerin geniş bir coğrafyaya yayıldığını ve bu yerleşimlerin zaman içerisinde farklı kültürler ve dönemin ihtiyaçları doğrultusunda aletler geliştirmiş olduğunu göstermektedir. Bahsedilen bölgelerde bulunan yontmataş kalıntılarının benzerliklerinden dolayı birbirleri arasında etkileşim olduğu ve bunun doğal sonucu ise bölgeler arasında yol güzergâhlarının olabileceği ihtimalini kuvvetlendirir.

Paleolitik devirden sonra başlayan Mezolitik devir, Paleolitik devrin devamı niteliğindedir. Doğu Karadeniz Bölgesi’nde Mezolitik Döneme ait kesin bir buluntu elde edilememiştir. Ancak Doğu Karadeniz’e yakın bölgelerde özellikle Gürcistan’da Mezolitik ve Neolitik döneme ait yerleşimler tespit edilmiştir.⁸¹ Bu bulgular sonucunda Doğu Karadeniz’in de benzer kültürler barındırabileceği düşünülmektedir. Bu bölgenin Mezolitik döneme ait arkeolojik buluntuların eksikliği bu dönemde yerleşim olmadığı anlamına gelmez. Kapsamlı çalışmaların yapılması Doğu Karadeniz ve Orta Anadolu bölgesinin prehistorik dönemlerine dair daha net bilgiler sunabilir.

Neolitik Çağ kendi içinde Çanak-Çömleksiz Çağ ve Çanak-Çömlekli Çağ olarak ikiye ayrılır. Anadolu’da Neolitik devir yaşanırken, Doğu Karadeniz bölgesinde Neolitiğin kültürel olarak devamlılığını sürdüren buluntuya rastlanmamıştır.⁸² Burada yerleşim bulunamamasındaki en büyük engel jeomorfolojik özelliğe bağlanmış olup, su seviyelerindeki değişiklikten kaynaklı kıyı bölgelerinden zamanla iç bölgelere yerleşildiği düşünülmektedir.⁸³ Trabzon civarında yapılan yüzey araştırmalarında

⁷⁹ Hasan Bahar, “Konya-Karaman İlleri ve İlçeleri Yüzey Araştırması 2009”, 28. *Araştırma Toplantısı II. Cilt*, 2010, 302-319.

⁸⁰ Nurcan Kayacan vd. “Aksaray Yüzey Araştırması 2016 ve 2017 Yılı Çalışmaları: İlk Yerleşik Topluluklar”, 36. *Araştırma Sonuçları Toplantısı III. Cilt*, 2018, 195-206.

⁸¹ Çalışkan Akgül, “Türkiye’nin Doğu Karadeniz Bölgesi’nin Prehistoryası: Bir Terra Incognita Analizi”, 18. Daha fazlası için bakınız: Philip L. Kohl, “The Northern "Frontier" of the Ancient Near East: Transcaucasia and Central Asia Compared”, *American Journal of Archaeology*, 92- 4, 1988.

⁸² Antonio Sagona, Paul Zimansky, *Arkeolojik Veriler Işığında Türkiye’nin En Eski Kültürleri MÖ 1.000.000-550*, çev. Neziha Başgelen, (İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2018), 42.

⁸³ Akgül, “Türkiye’nin Doğu Karadeniz Bölgesi’nin Prehistoryası: Bir Terra Incognita Analizi”, 20: Mehmet Zaman, “Doğu Karadeniz bölümü Sahil Yöresindeki Kırsal Yerleşmeler ve Özellikleri”, *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 22/1, 2018, 340.

Düzköy İlçesindeki Koskarlı Mağarasında tespit edilen buluntular ile daha önceki tespit edilenlerle karşılaştırılarak Geç Mezolitik Çağ ve Çanak-Çömleksiz Neolitik Çağ arasına tarihlendirilmiştir.⁸⁴ Bu bölge haricinde Orta Anadolu’da Çanak Çömlekli Çağ ile birlikte hızlı bir nüfus artışı olmuş ve Neolitik kültürün yayılım süreci görülmüştür. Orta Anadolu bölgesinde yapılan kazı çalışmalarında J. Mellaart ve daha sonraki çalışmaları yürüten D. French, bölgenin iskânını Neolitik döneme kadar indiğini kanıtlamıştır. Bunu destekler nitelikte Orta ve Doğu Anadolu’nun volkanik bölgelerinde oluşan obsidyen, Kıbrıs ve Sina’dan Gürcistan ve Basra Körfezine olan bölgeler boyunca takas ediliyordu.⁸⁵ Anadolu ve Mezopotamya arasındaki ilişkiler Çanak Çömleksiz Neolitik Çağ’a kadar gidip obsidyen ticareti yapılmıştır.⁸⁶ Koskarlı Mağarasında tespit edilen bu buluntuların Doğu Karadeniz’deki yerleşimlerin en azından Geç Mezolitik Çağ ile Çanak Çömleksiz Neolitik Çağ arasındaki geçiş sürecine ışık tuttuğunu söyleyebiliriz. Orta Anadolu’da ise genellikle Çanak Çömlekli Neolitik Çağ’a ait buluntular daha belirgin olduğundan, Koskarlı Mağarası buluntuları Doğu Karadeniz’in kronolojik olarak Orta Anadolu’dan biraz daha farklı bir gelişim izleyeceğini düşündürmektedir. Doğu Karadeniz ve Orta Anadolu arasındaki kronolojik farklılıklara değinirken coğrafi ve fiziki zorluklardan dolayı bölgeye ulaşımı güçleştirdiği vurgulanmıştır. Bu da yollar ve ulaşım bakımından şu yorumları yapmamıza olanak tanır: Doğu Karadeniz’in dağlık yapısı ve dar vadileri, Mezolitik ve Neolitik dönemlerde bile insan topluluklarının bu bölgeye sınırlamış olabilir. Dolayısıyla Orta Anadolu’daki Neolitik gelişmeler ile Doğu Karadeniz’deki gelişmeler arasında zaman farkı veya farklı evreler gözlemlenmesi ulaşımın zorluğuyla bağlantılı olabilir. Zorlu yol koşullarından dolayı Doğu Karadeniz’deki toplulukların dış etkilere daha kapalı kalmasına neden olmuş olabilir. Aynı zamanda bölgenin coğrafi yapısı Orta Anadolu’dan gelen kültürel yeniliklerin (çanak-çömlek yapımı gibi) Doğu Karadeniz’e ulaşmasında gecikmeye neden olmuş olabilir. Yolların kısıtlı olması ticaret ve göç hareketlerini sınırlamış, bu da Doğu Karadeniz’de Geç Mezolitik ve Çanak Çömleksiz Neolitik buluntuların daha uzun süre varlığını devam ettirmiş olabilir.

⁸⁴ Ali Dinçol, “Hititler Öncesinde Anadolu”, 12-13; Ekrem Akurgal, *Anadolu Uygarlıkları*, (İstanbul: Net Turistik Yayınları, 1990), 22; Ekrem Akurgal, *Anadolu Kültür Tarihi* (Ankara: Phoenix Yayınevi, 2014), 3-5.

⁸⁵ Gojko Barjamovic, *Tüccarlar ve Seyyahlar: Anadolu’da Asurlular (MÖ. 2000-1600)*, çev. Azer Keskin, *Assurlular Dizle’den Toroslar’a Tanrı Assur’un Krallığı*, haz. Kemalettin Köroğlu- Selim Ferruh Adalı, (İstanbul: YKY, 2020), 35.

⁸⁶ Sevin, *Anadolu Arkeolojisi*, 151.

Anadolu'nun merkezinde olan Orta Anadolu Bölgesi, yukarıda da bahsedildiği gibi fiziki özelliklerinin yanı sıra doğudan batıya kuzeyden güneye geçişi sağlayan bir köprü görevi üstlenmesiyle ve ayrıca doğudan batıya ticareti mümkün hale getiren doğal geçitler nedeniyle Neolitik Çağ'dan günümüze birçok medeniyete ev sahipliği yapmıştır.⁸⁷ Anadolu, metalürjinin ortaya çıkmasıyla bakır, gümüş, kalay, arsenik gibi hammaddelerin tedarikçisi olmakla kalmamış kereste, tuz, obsidyen ihraç ediliyordu. Bu ticaret ile birlikte ticaret yolları boyunca şehirlerin oluşmasını da sağlamıştır.⁸⁸ Doğu Karadeniz ve Orta Anadolu arasında yaşanan ticari/takas faaliyetleri hakkında arkeolojik veriye sahip değiliz. Ancak yeterli veriye sahip olmasak da iki bölge arasında takas ticaretinin olacağı düşünülebilir. Orta Anadolu, Anadolu coğrafyasının merkezinde bulunarak hem doğu-batı hem de kuzey-güney yönlü güzergâhların kesiştiği bölge konumundadır. Bölgede inşa edilen yollar (antik dönem yolları, Roma yolları gibi) sadece ticari değil askeri ve idari açıdan da önemli rol oynamış olabilir. Özellikle Karadeniz kıyıları ile Orta Anadolu arasındaki geçiş noktaları bölgenin zorluklarına rağmen tarih boyunca kullanılmıştır. Sonuç olarak Orta Anadolu'nun coğrafi avantajı, bölgenin hem Neolitik dönemden günümüze büyük uygarlıklar tarafından tercih edilmesinin hem de ekonomik ve kültürel olarak canlı kalmasının temel nedenlerinden biridir.

Doğu Karadeniz bölgesi içerisinde olan Erzurum'un Oltu İlçesine bağlı Dölgah Köyünde bulunan anıtsal dikilitaş, Oktay Belli'nin analizi ile Nevali Çori'de Çanak-Çömleksiz Neolitik Çağ'a ait kutsal alandaki T biçimli stellere benzetmektedir.⁸⁹ Bu iki farklı bölgede bulunan benzerlik birbirleriyle etkileşim halinde olduklarını gösterir. Böyle bir kültürel benzerlik o dönemde insanlar arasında malzeme, fikir ve inanç paylaşımını kolaylaştıran bir ulaşım yolunun olduğu düşüncesini destekler. Bu gelişimle birlikte olası güzergâhlar hakkında şu yorumlar yapılabilir: Nevali Çori, Fırat Nehri kıyısında konumlanmıştır. Erzurum ve çevresinin ise Karasu Nehri'nin doğduğu yer olması, coğrafi olarak iki merkezi birbirine bağlayan doğal bir koridor oluşturur. Doğu Anadolu platosu ve Erzurum yaylası antik dönemden itibaren *transit geçit* konumunda olmuştur. Nevali

⁸⁷ Tuğçe Şener, "Yeni Veriler Işığında Orta Anadolu Bölgesinde MÖ 3. Binyılın Sonu- MÖ 2. Binyılın Başlangıç Evresi Seramiği", (Yayımlanmamış Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Arkeoloji Anabilim Dalı, 2023), 9-10.

⁸⁸ Barjamovic, *Tüccarlar ve Seyyahlar: Anadolu'da Asurlular (MÖ. 2000-1600)*, 35

⁸⁹ Yıldırım, "Okçular/Berta Havzası ve Çevresindeki Tarihi ve Arkeolojik Araştırmalar", 243. Prof. Dr. Oktay Belli'nin Atlas dergisinde yayınladığı anıtsal dikilitaş hakkında görüşünü yansıttığı makalesinden alınmıştır.

Çori ve Göbeklitepe gibi Güneydoğu Anadolu’da görülen T biçimli dikilitaş geleneği zaman içerisinde yayılma göstermiş olabilir. Oltu örneğiyle benzerlik göstermesi ortak kökenine işaret edilebilir. Bu ortaklık ancak yollar veya düzenli geçişler sayesinde sağlanabilir.

İnsanoğlu Neolitik Çağ’da taş aletlerinin yanında maden de kullanmaya başlamıştır. Madenin keşfi ile birlikte önemli ölçüde değişimler meydana gelmiştir. Bu dönemde Bakır yoğunluklu olarak kullanılmaya başlanılmıştır. Bakır en çok araç/gereç yapımında kullanılmıştır. Çömlekler ise elde yapıp üzerine kalın astar boya yapıldıktan sonra üzeri geometrik desenler verildiği görülmektedir.⁹⁰ Neolitik dönemden Kalkolitik döneme geçişte belirgin bir fark görülememekle birlikte, Kalkolitik dönem bir önceki dönemin devamlılığı niteliğindedir.⁹¹ Yapılan araştırmalar sonucunda elde edilen buluntular neticesinde Doğu Karadeniz Bölgesinin tarihi çağlara geçişi Kalkolitik Çağ ile başlamaktadır.⁹² Kalkolitik Çağ yerleşmelerine ait buluntular Dündartepe, Horoztepe, İkiztepe gibi kazılar ile Amasya, Ordu ve Tokat’taki yüzey araştırmalarında elde edilmiştir.⁹³ Giresun’da yapılan araştırmalar Kalkolitik Çağ’a ait yerleşim izlerine işaret etmektedir.⁹⁴ Bu bulgular bölgedeki tarih öncesi dönemlerin anlaşılmasına katkı sağlamıştır. Doğu Karadeniz Bölgesi’nin tarih öncesi dönemlerinin durumu özellikle Sinop bölgesinde yürütülen çalışmalar, bölgede Kalkolitik ve Erken Tunç Çağlarının varlığını kanıtlayan delil ortaya koymaktadır.⁹⁵ Doğu Anadolu’da metalürjinin gelişmesiyle birlikte ticaret yollarının genişlemesi dikkat çeker.

İkiztepe’de yapılan kazı çalışmaları neticesinde burada görülen toprak biçimi ETÇ II ve III gömü geleneğini yansıtan çağdaş Anadolu geleneklerini yansıtan ve sadece Orta Karadeniz bölgesini tercih ettikleri anlaşılmıştır.⁹⁶

⁹⁰ Bilge Umar, *Türkiye Halkının İlk Çağ Tarihi I* (İzmir: Acargil Basımevi, 1982), 6: Ekrem Memiş, *Eskiçağ Türkiye Tarihi*, 13-14.

⁹¹ Sevin, *Anadolu Arkeolojisi*, 71.

⁹² Salih Kaymakçı, “Doğu Karadeniz Bölgesinde Karaz-Erken Transkafkasya Kültürü’ne Ait Yeni Bir Yerleşim: Alucra- Gavur Kalesi, Giresun”, içinde *Türkiye Bilimler Akademisi Arkeoloji Dergisi (TÜBA-AR)*, 21/2 (2017), s.25-35.

⁹³ Kaymakçı, *Kelkit (Lykos)*, 22.

⁹⁴ Salih Kaymakçı, “Güncel Arkeolojik Bulgular Işığında Giresun İlinin Dağlık Kesiminin Prehistoryası”, *KAREN*, 3-4, 2017, 15-29.

⁹⁵ Çalışkan Akgül, “Türkiye’nin Doğu Karadeniz Bölgesi’nin Prehistoryası: Bir Terra Incognita Analizi”, 18. Daha fazlası için bakınız: M. Akif Işın, “Sinop Region Field Survey”, *Anatolia Antiqua* VI, 6, 1998, 95-139.

⁹⁶ Önder Bilgi, “İkiztepe Mezarlık Kazıları ve Ölü Gömme Gelenekleri 2000 ve 2001 Dönemleri”, *Belleten*, 67/249, 2003, 383-402.

3.2. Erken Tunç Çağı ve MÖ III. Binyıl Yol Güzergâhları

Madenin keşfi ile ortaya çıkan gelişme sonucunda bakır ve kalayın karışımıyla Tunç adı verilen yeni bir maden türü keşfedilmiştir. Bu dönemin en ayırt edici özelliği tuncun kullanılması olmuştur. Erken Tunç Çağında elde edilen buluntular üç evrede incelenmektedir: ETC I, ETC II, ETC III.⁹⁷ ETC I’ de oluşturulan kap formları dikkat çekmektedir. Doğu Anadolu ve Doğu Karadeniz bölgesinde bulunan Geç Kalkolitik Çağ ve Erken Tunç Çağa tarihlendirilen *Karaz Kültürüne* ait el yapımı ürünlerde bulunmuştur.⁹⁸ Doğu Anadolu, Erken Tunç Çağı dönemi göçlere sahne olmuştur. Transkafkasya’dan yayılan bu göç hareketiyle Doğu Anadolu’da nüfus yoğunluğu meydana geldiği bilinmektedir.⁹⁹ Anadolu’nun çeşitli bölgelerine giderek ilk kentler kurulmuştur. Kurulan kentler arasındaki ticaret açısından kervan yolları da önem kazanmıştır.¹⁰⁰ Erken Tunç Çağı, Anadolu’da madencilğin ve şehirleşme süreçlerinin hız kazandığı, toplumların ekonomik ve kültürel olarak önemli dönüşümlerin yaşandığı bir dönemdir. Özellikle bakır ve kalayın karışımından elde edilen tunç, daha sağlam ve kullanışlı aletlerin üretilmesine imkân sağlamış, bu durumdan kaynaklı olarak da bölgeler arası ticareti ve etkileşimi artırmıştır.

Tunç yapımında kullanılan kalay madeni Anadolu coğrafyasında çok az bulunuyordu. Kalay madenini Anadolu coğrafyasına Asurlu Tüccarlar, Mezopotamya’dan Anadolu’ya getiriyorlardı. Tunç üretimi için gerekli olan kalayın Anadolu’da kolay bulunmamasından dolayı farklı coğrafyalar arasında takas ve ticaret ağlarının oluşmasını sağlamıştır. Böylelikle OTÇ’da Asurlu tüccarlar, Koloniler Dönemi’ni başlatmış oluyordu.¹⁰¹ Anadolu’daki son yapılan araştırmalarda Niğde Çamardı ve Kayseri Hisarcık’ta antik döneme ait buluntular ele geçmiştir. Bunun haricinde Tunceli Tilek Köyü ve Pertek yöresinde kalay madeninin varlığı bilinmektedir.¹⁰² Son yapılan analizler sonucunda Hisarcık’ta bulunan tunç objelerdeki

⁹⁷ Tayfun Yıldırım, “*Arkeoloji ve Sanat Tarihi Eski Anadolu Uygarlıkları Tunç Çağları*” T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Türkiye Kültür Portalı Projesi, (2009), 2

⁹⁸ Cevdet Bora Çınar, “*Erken Tunç Çağında Doğu Karadeniz Bölgesinin Kültürel Etkileşimi*”, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2023), 20-23.

⁹⁹ Yıldırım, *Eskiçağ Tarihi ve Uygarlığı (Uygarlık Tarihine Giriş)*, 129.

¹⁰⁰ Kınal, *Eski Anadolu Tarihi*, 61-66.

¹⁰¹ Yıldırım, *Eskiçağ Tarihi ve Uygarlığı (Uygarlık Tarihine Giriş)*, 131.

¹⁰² Akpınar, “Antik Dönemde Doğu Pontus Bölgesinde Madencilik”, 25. Daha fazlası için bakınız C.W. Ryan, “A Guide To The Known Minerals Of Turkey”, *Maden Tektik ve Arama Genel Müdürlüğü Yayınları*, Ankara.

kalayın Kazakistan'ın, Moğolistan sınırında bulunan dağlık bölgeden geldiği tahmin edilmektedir.¹⁰³ Bu buluntularda bize bahsi geçen bölgelerde yerleşimler Tunç Çağı'nın erken evresine kadar gidildiğini göstermektedir.

Oluz Höyük'te bulunan çanak çömleklerin Hititlerin dışında belirli bir mimari tabakaya bağlı kalmadan karışık bir şekilde olmaları yüksek ihtimalle OTÇ I-II' ye yani Asur Ticaret Kolonileri Çağı'na aittir.¹⁰⁴ Bu dönemde Mezopotamya ve Anadolu arasında sıkı ticaret ilişkisi söz konusudur. Asurlu tüccarlar sayesinde Anadolu MÖ. II. binyılda yazı ile tanışmıştır.¹⁰⁵

ETÇ'de özellikle ikinci yarından itibaren boyalı seramiklerinin (Fotoğraf 3.2.1.) sayılarında ve çeşitliliklerinde artış olmuş ve bu seramik tarzının yoğunlaştığı bölge olarak Kızılırmak kavsı olduğu gözlemlenmiştir. Buradaki yerleşim yerlerinin sayısı önemlidir. Buna ek olarak yeraltı zenginliklerde büyük oranda etkili olmuştur. Yeraltı maden cevherlerinin değerlendirilmesiyle birlikte metal işçilik ve zanaatkarlık hızlıca gelişmiş bunun sonucunda ticaretin canlanmasını sağlamıştır.¹⁰⁶ Orta Anadolu Bölgesi için bu süreç bir kırılma noktası olarak değerlendirilebilir. Çünkü bu süreçte uzak mesafe şebekesi gelişmiş ve düzenli ticaret yolları üzerinde bulunan yerleşimler ortaya çıkmaya başlamıştır.¹⁰⁷ Ayşe Tuba Ökse' nin Yukarı Fırat Havzasında gerçekleştirdiği yüzey araştırmaları sonucunda tespit ettiği merkezlerde ETÇ' ı materyalleri arasında olan Intermediate Seramiğinin ve Malatya Ovasın' da üretilen boyalı kapların var olması *Kulmaç ve Tecer Dağ* silsilesinin geçit verdiği doğal yolların ticaret yollarını oluşturduğuna değinilmiştir.¹⁰⁸ Bu dağ silsileleri kervanların geçtiği doğal güzergâhları oluşturmuş, ticaret yolları, askeri ve kültür alışverişi için de önemli bir bölge olmuş olabilir. Kuzey Kafkasya yöresinden gelen mızrak uçlar Malatya Arslan Tepedeki Karaz Kültürüne benzer olduğu anlaşılmıştır. Bu da bahsi geçen bölgede Transkafkasya kökenli

¹⁰³ Barjamovic, *Tüccarlar ve Seyyahlar: Anadolu'da Asurlular (MÖ. 2000-1600)*, 28.

¹⁰⁴ Aslıhan Yurtseven Beyazıt, "Güncel Arkeolojik Buluntular Işığında MÖ. 2. Binyılda Amasya Bölgesi", *Türkiye Bilimler Akademisi Arkeoloji Dergisi (TÜBA-AR)*, 17 (2014), 83-110.

¹⁰⁵ Ekrem Memiş, *Eskiçağda Mezopotamya*, (Bursa: Ekin Yayınları, 2012), 203-205.

¹⁰⁶ Semih Yazar Çizikçi, "Orta Anadolu Bölgesi Erken Tunç Çağı Boyalı Seramik Geleneği" (Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Lisans Üstü Eğitim Enstitüsü, 2024), 341-343.

¹⁰⁷ Nihan Naiboğlu, "Anadolu Kent Modelinin Yayılımı MÖ. 3. Binyılda Batı Anadolu, Ege Adaları ve Balkanlarda Yerleşme", (İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2018), 41.

¹⁰⁸ Ayşe Tuba Ökse, "Kızılırmak ve Fırat Havzalarını Birbirine Bağlayan Kervan Yolları", *Bilig*, 2005, Sayı 34, 15-32

olup ETÇ’da Karaz kültürünün yayılımını gösterir.¹⁰⁹ Tüm bu bilgiler ışığında bölgeler arasındaki iletişim ağının göstergesi sayılabilir. Bu merkezlerin konumu, doğal yolların MÖ. III. binin ortalarında ticari amaçlı kullanıldığına işaret etmektedir.¹¹⁰

ETÇ’nin son safhasında madeni örnekleri taklit edilerek yapılan vazoların miktarı artmıştır. Bu kap şekillerin birçoğu sonraki devirde görülen kap şekillerinin modelidir.¹¹¹ ETÇ’nin son aşamasında kopyalanan vazoların miktarının artması sadece üretimdeki değişimde değil, aynı zamanda o dönemdeki kültürel ve ticaretin yoğunlaştığını gösterir.

Acemhöyük’te (Fotoğraf 3.2.) yapılan son çalışmalar neticesinde çark yapımı teknolojisi ETÇ III döneminin erken safhalarına tarihlenmektedir.¹¹² ETÇ’nda yaşanan ekonomik gelişmeler neticesinde kent merkezleri ortaya çıkmaya başlamıştır.¹¹³ Geç Kalkolitik Dönemde başlayan toplumsal ve kültürel dönüşüm ETÇ’nin son evresinde tamamlanmış ve Asur Ticareti Kolonileri Dönemi’ndeki gelişmelerin temelini oluşturmuştur.¹¹⁴ Ekonomik gelişmeler ve kent merkezlerin ortaya çıkışıyla birlikte yollara duyulan ihtiyaçların önemini artmıştır.

3.2.1. Transkafkasya Kültürü

Transkafkasya veya Karaz kültürü olarak bilinen bu kültür Anadolu’nun bölgelerinde farklı gelişim göstermiş, kuzeye doğru yayılarak Geç Kalkolitik Çağ’ın geç evreleri ile Erken Tunç Çağı’nın sonuna kadar olan dönemde ortaya çıkmıştır.¹¹⁵ Doğu Karadeniz bölgesine Geç Kalkolitik dönemde girmiş olan Erken Transkafkasya (Harita 3.2.1) kültürüne ait yerleşim yerinin bulunamaması, kültürün konar-göçer yapısına ve yerleşik yaşama elverişsiz olmasına bağlanmıştır.¹¹⁶ Erken Transkafkasya kültürü olarak

¹⁰⁹ Akpınar, “Antik Dönemde Doğu Pontus Bölgesinde Madencilik”, 78.

¹¹⁰ Ökse, *Kızılırmak ve Fırat Havzalarını Birbirine Bağlayan Kervan Yolları*, 18.

¹¹¹ Tahsin Özgüç, “Yeni Araştırmalar Işığında Anadolu Arkeolojisi”, *Ankara Üniversitesi, Ankara Anadolu (Anatolia) Dergisi*, 7, (1.1.1963), 31.

¹¹² Şener, “Yeni Veriler Işığında Orta Anadolu Bölgesinde MÖ 3. Binyılın Sonu- MÖ 2. Binyılın Başlangıç Evresi Seramiği”, 27.

¹¹³ Özlem Çevik, “The Emergence Of Different Social Systems In Early Bronze Age Anatolia: Urbanisation Versus Centralisation”, *Anadolu Araştırmaları*, cilt 57, 2007, 137.

¹¹⁴ Şener, *Yeni Veriler Işığında Orta Anadolu Bölgesinde MÖ 3. Binyılın Sonu- MÖ 2. Binyılın Başlangıç Evresi Seramiği*, 37-38.

¹¹⁵ Veli Ünsal, “Karaz Kültürünün Kuzey Sınırı”, *Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi*, 2006, 16, 128.

¹¹⁶ Osman Emir, “Prehistorik Dönemden Roma Dönemine Kadar Trabzon ve Çevresi”, (Yayımlanmamış Yüksek Lisan Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008), 28-29.

tanımlandırılan *Karaz Kültürü*, *Kura-Aras* veya *Transkafkasya' nın Eneolitik Kültürü*¹¹⁷ olarak da isimlendirilir.

Karaz kültürünü anlamaya çalışılırken iki önemli özellik dikkat çeker. Bunlardan ilki keramiğin özellikleri; ikincisi ise mimarisidir.¹¹⁸ Bu kültür keramik buluntularında görülür. ETÇ' ndan OTÇ' na geçiş aşamasında görülen bu keramiğin yabancı kültürlerle bağlı olarak yayıldığı düşünülmektedir.¹¹⁹ Bu keramik türlerinin özelliği renklerinin koyu/ kirli yüzlü ve açıkli oluşudur. Açıklı oluşu diğer keramiklerden ayıran özellik olmuştur.¹²⁰ Karaz keramiğinin en önemli unsuru el yapımı olmasıdır.¹²¹ Kuzeydoğu Anadolu'da Erzurum ve çevresi Karaz kültürünün en eski yerleşim yeridir. Erzurum'da bulunan Karaz Höyüğü, Anadolu'daki merkezi olduğu düşünülmektedir.¹²² Coğrafi açıdan bakıldığında günümüz Ermenistan ve Azerbaycan toprakları, Kuzeybatı İran toprakları, Doğu Anadolu Bölgesinin büyük bir bölümü ve Kuzey Suriye-Levant topraklarının önemli bir kısmını oluşturmaktadır. Bu kültürün etkin olduğu Kuzeydoğu Anadolu bölgesi ve çevrelerinde hayvancılık, tarım ve madencilikle uğraşmaktaydılar.¹²³ Bundan dolayı hayvanlarını rahatlıkla besleyecekleri otlak alanlar, su açısından zengin bölgelerde yaşamayı tercih etmişlerdir. Malatya Arslan Tepe'de bulunan eserler Karaz ve Mezopotamya kültüründen izler taşımaktadır. (Harita 3.2.1)

¹¹⁷ Ünsal, "Karaz Kültürünün Kuzey Sınırı", 128.

¹¹⁸ Ünsal, "Karaz Kültürünün Kuzey Sınırı", 131.

¹¹⁹ Kaymakçı, "Doğu Karadeniz Bölgesinde Karaz-Erken Transkafkasya Kültürü'ne Ait Yeni Bir Yerleşim: Alucra- Gavur Kalesi, Giresun", 2017, 27-31; Memiş, *Eskiçağ Türkiye Tarihi*, 38-39.

¹²⁰ Kaymakçı, "Kelkit Havzası'nın Eskiçağ Tarihi ve Arkeolojisi (Lykos)", 27-29.

¹²¹ Mehmet Işıklı, *Doğu Anadolu Erken Transkafkasya Kültürü* (İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2011), 67-75.

¹²² Mehmet Işıklı, "Karaz Kültürü'nün Ortaya Çıkış Hikâyesi", *Şehri Kadim Aziziye*, 4, (2015), 48,52; Kaymakçı, *Kelkit (Lykos)*, 27-29;

¹²³ Kaymakçı, *Kelkit (Lykos)*, 27-29.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TARİHİ DÖNEMLERDE DOĞU KARADENİZ VE ORTA ANADOLU YOL GÜZERGÂHLARI

Başta madenlerin olmak üzere ihtiyaç duyulan bu dönemin malzemelerinin ihracı için belirli şartların oluşması gerekmektedir. ETÇ' ndan beridir bildiğimiz yerleşimlerin ortaya çıkmasındaki en büyük etken ticarettir. Bunların başında ticaretin organizasyonu ve gerekli malzemelerin taşınması için yol bağlantılarının uygun olması gelmektedir. Coğrafi araştırmalara ek olarak fiziki coğrafyanın büyük ölçüde değişmediği takdirde kervanların izlediği yol haritası zaman içerisinde önemli ölçüde değişmemiştir. Bu kervan yolları uzun yıllar boyunca toplumlar arasındaki ilişkileri sağlayan bağlantı noktası olmuştur. Bölgeler arasındaki ilişkilerin güçlü olduğu yerleşimlerde siyasi, askeri, ekonomik kazanımlar daha hızlı olduğunu görmekteyiz. Bunun etkisiyle ticaret yolları üzerinde yer alan yerleşimler ile bu bölgelere uzak olan coğrafi alanlardaki yerleşimler arasında büyük oranda fark bulunmaktadır.

Anadolu'daki hüküm süren devletlere giriş yapmadan önce yol güzergâhların varlığını beş kategoride inceleyelim. İlki coğrafyacıların yazılı kanıtları, ikincisi mil taşları da denilen mesafe taşları, üçüncüsü eski kalıntılar, dördüncüsü seyyahların takip ettikleri rotalar, beşincisi ise bölgenin coğrafi özellikleridir.¹²⁴

Bu beş kanıt kategorisine örnek olarak: Strabon, Herodotos gibi antik çağ yazarları, Anadolu'nun ana arterlerinin hangi kentleri (Sardes, Gordion, Susa gibi) birleştiğini, nehir vadileri ve dağ geçitleri işaret ederek tanımlar. Bu tanımlar günümüz haritalarıyla üst üste konduğunda örneğin Strabon'un Halys Nehri boyunca kuzeye dediği güzergâhın, Kızılırmak vadisi ekseninde uzanıp Amisos'a indiğinin görüyoruz. Yani

¹²⁴ Bryer, Winfield, *Karadeniz'in Orta Çağ Dönemi Eserleri ve Topoğrafyası*, 37.

yazılı kaynaklar, koridorların kabaca izini verir. Mil taşlarının konumları coğrafyacılarla uyumlu ise o hattın resmi ve sürekliliği belgelenmiş olur. Mil taşları, antik güzergâhların tam çizgisini kilometre düzeyinde tespit etmemizi sağlar. Modern seyyahlar ve coğrafi analizin katkısıyla hatlar günümüz yolları ve turizm rotalarıyla ilişkilendirilerek tam bir rota haritası oluşturulur. Böylece Anadolu'nun antik dönemdeki ulaşım alt yapısını hem mekânsal hem teknik hem de kültürel katmanlarıyla bütünsel olarak yeniden inşa etmemize olanak sağlar.

4.1. Asur Ticaret Koloniler Çağı

Asur Ticaret Kolonileri döneminde Mezopotamya'daki Asur kentinden Anadolu'nun çeşitli bölgelerine ticaret yapmak amacıyla kervanlarla seyahat etmişlerdir. Ticaret yolları boyunca kervanların güvenliği, yerel Anadolu kralları tarafından sağlanmış ve bu amaçla güzergâh boyunca karakollar kurulmuştur.¹²⁵ MÖ. II. binyıllarda Anadolu'da bağımsız şehir devletleri bulunmaktaydı. Anadolu'daki bağımsız şehir devletleri, Mezopotamya ve Kuzey Suriye ile dış ticaret bağlantıları kurmuş ve bu ticari ilişkiler Asurlu tüccarların kurduğu koloniler aracılığıyla yürütülmüştür. Kolonilerin merkezi Kaneş, bu dönemde Anadolu'nun en önemli ticari merkezi olma özelliği kazanmıştır.¹²⁶

MÖ. II. binlerde Anadolu ile Kuzey Mezopotamya arasında güçlü ve yaygın bir ticaret ağı kurulmuştur. Bu ticaret merkezinin yönetim merkezi yıllarca Asur'un elinde kalmıştır. Asur, Güney ve Kuzey Mezopotamya arasında hâkim olmakla kalmayıp Anadolu'yu İran'a bağlayan kervan yolları üzerinde bulunmaktaydı. Anadolu ile Mezopotamya arasında kurulan bu ticaret ağı, Karadeniz'den Kuzey Suriye'ye kadar uzanıyordu. Anadolu'daki Asur ticareti ile ilgili bilgileri Asur çivi yazılı belgelerden öğrenilmiş ve bu belgeler Anadolu hakkında önemli bilgiler söylemekte ve tuttukları kayıtlar Anadolu hakkındaki ilk ayrıntılı doküman niteliğini taşımaktadır.¹²⁷ Ancak elimizde bu ticaret hakkında yeteri kadar arkeolojik veri yoktur.

¹²⁵ Hüseyin Sever, “Yeni Belgeler Işığında Koloni Çağında (MÖ. 1970-1750) Yerli Halk İle Asurlu Tüccarlar Arasındaki İlişkiler”, *BELLETEN*, LIX, 224, 1995, 1-16.

¹²⁶ İrfan Albayrak, “Kaniş-Karum'unun Bir Mektubu”, *Archivum Anatolicum*, 1.4.2003, 6:1, 1-9.

¹²⁷ Zeynep Hatunoğlu, “Assyrian Trade And Structure Of Accounting In Anatolia”, *Muhasebe ve Finans Tarihi Accounting and Financial Araştırmaları Dergisi*, 20, (2021), 91-92.

Asur, Mezopotamya’da III. Ur/Yeni Sümer Hanedanının (MÖ 2112-2038) yıkılmasından sonra I. Erişum zamanında (MÖ 1974-1935) bağımsızlık kazandı. I.Erişum’a ait Kaniş Karum’da¹²⁸ tablet bulunmuştur. B. Landsberger ve Kemal Balkan’a göre Eski Asur dönemi hakkında daha detaylı bilgi veren başka kaynak olmadığını savunmaktadırlar.¹²⁹ Aynı zamanda Kaniş’ te bulunan kayıtlarda, devletin sadece ticareti değil fiyat, kazanç, sermaye hatta kredi düzenlemeleri de yer almaktadır.¹³⁰ I. Erişum, ticaret alanında yaptığı bazı değişikliklerle beraber Asur bölgesinde kısa zamanda ticari faaliyetler geniş alana yayılma fırsatı bulmuştur.¹³¹ Bu bilgiler Asur’un ticaret sisteminin ne kadar gelişmiş olduğunu ve Anadolu ile Mezopotamya arasındaki ticaretin nasıl organize edildiğini göstermektedir.

Asur Ticaret Kolonileri döneminde ticaret sistemi ve sosyal yaşam hakkında bilgi veren en önemli yazılı kaynaklar, Kültepe’de bulunan çivi yazılı kil tabletlerdir. Bu tabletler, Asurlu tüccarların Anadolu’daki faaliyetlerini detaylı bir şekilde belgelemektedir. Kültepe Tabletleri, ticaret anlaşmaları, borç senetleri, sözleşmeler, mektuplar ve hukuki belgeler gibi çeşitli konuları kapsar. Bu belgeler, ekonomik faaliyetlerini, yerel halkla olan ilişkilerini ve dönemin ticaret sisteminin işleyişini anlamamızda yardımcı olur. Ayrıca bu tabletler dönemin sosyal ve kültürel yapısı hakkında da önemli bilgiler sunmaktadır.¹³²

Daha sonra “*Asur Ticaret Kolonileri Tabletleri*” ya da “*Kültepe Tabletleri*” olarak anılmaya başlayan bu tabletlere göre ticaret ağının dışında kalan çok sayıda beylik vardı. Asur ve Anadolu arasında yoğun bir ticari ilişkinin yaşandığı bu dönemde, Anadolu’ya gelen Asurlu tüccarlar kırk kadar şehirde Karum ve Wabartum olarak anılan ticaret kolonileri kurmuşlardır. Kültepe-Kaniş, bu kolonilerin merkezi konumundaydı. Asur Ticaret Kolonileri veya Kültepe Çağı olarak adlandırılan bu dönemde etrafı surlarla çevrili, krallıkla yönetilen şehir devletleri oluşmuştur. Bu şehir devletleri ile

¹²⁸ Akadça’da Karum kelimesi *Liman* anlamında olup Anadolu coğrafyası üzerinde *Pazar yeri veya ticaret merkezi* anlamında kullanılmıştır.

¹²⁹ B. Landsberger, K. Balkan, “Asur Kralı Irişum’un Kültepe’de 1948’de Bulunan Kitabesi”, *Belleten* Cilt:14, Sayı:54, 1950, s.171-219.

¹³⁰ Charles Freeman, *Mısır, Yunan ve Roma Antik Akdeniz Uygarlıkları*, çev. Suat Kemal Angı, 4. Baskı, (Ankara: Dost Kitapevi Yayınları, 2013), 82.

¹³¹ Metin Alparslan, *Eski Anadolu’da Ticaret MÖ. II. Binyıl*, (İstanbul: Türk Eskiçağ Bilimleri Enstitüsü, 2010), 11.

¹³² Esma Öz, “Kültepe Tabletlerine Göre Asur Ticaret Kolonileri Döneminde Anadolu’da Üzüm Yetiştiriciliği ve Bağcılık”, *Gazi Akademik Bakış*, 5-9, 2011, 285-294.

Mezopotamya arasında canlı bir ticaret ağı vardı. Bu ticareti ise Asurlu tüccarlar elinde tutmaktaydı.¹³³ Yazılı kaynaklardan bildiğimiz kadarıyla bu ticaret sistemi sıkı bir yönetim altındaydı. Suriye ve Anadolu arasındaki kervanlar sadece denetim altında olan yollardan gidip geliyorlardı.¹³⁴

Ticaret sistemini uzak mesafe ve yakın mesafe olarak incelememiz, konunun daha anlaşılabilirlik açısından kolaylık sağlayabilir. Uzak mesafe ticaret sistemiyle birlikte tüccarların ticaretin yürütüldüğü ülkede yaşama zorunluluğu vardı. Bunu en geniş anlamda Asurlular geliştirmeyi başarmıştır ve sadece kazanç sağlamak amacıyla büyük şehirler kurmuşlardır.¹³⁵

Bu döneme ait vesikalardan anlaşılıyor ki, Asurlu tüccarlar Fırat yoluyla Karkamış'a geliyorlar, Darende-Görün ve Pınarbaşı yoluyla Kaneş'e muhtemelen bu güzergâhla varmış olmalılar.¹³⁶ Mama Kral Anum-Hirbi'nin¹³⁷ Kaneş Kralı Warşama'ya yazdığı mektupta ticaret kervanlarının yol güzergâhları hakkında bilgi verip, Asur'dan Kaneş'e giden kervanın, yolda tehlike olduğu zaman güzergâhı değiştirip Ursu-Mama yolunu tercih ettiklerini görmekteyiz.¹³⁸ Dönemin siyasi yapısı hakkında bilgi veren bir başka kaynak ise Harşamna Kralı Hurmeli'ye Asur elçileri tarafından yazılan mektuptur.¹³⁹ Her iki belgeden daha geç döneme tarihlenen Anitta Metni¹⁴⁰, Asur Ticaret Kolonileri Dönemi sonunda oluşan imparatorluk sürecinin anlaşılması açısından önemlidir. Yukarıda bahsedilen yollar, Asurlu tüccarların Orta Anadolu'daki Kaneş'e ulaşırken Fırat Nehri'ni Karkamış'tan geçip Malatya (Darende) güzergâhını izlediklerini

¹³³ Kinal, *Eski Anadolu Tarihi*, 71: Adem Işık, "Anadolu'da Asur Ticaret Kolonileri Çağı", *Mavi Atlas* 8 (1) 2020, 13-18: Fitnat Şimşek, "Anadolu'da Toplum Hayatında Kadın (Asur Ticaret Kolonileri ve Hitit Dönemleri)", (Yayımlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Türkiye Araştırmaları Enstitüsü, 2019), 12.

¹³⁴ Barjamovic, *Tüccarlar ve Seyyahlar: Anadolu'da Assurlular (MÖ. 2000-1600)*, 33.

¹³⁵ Tahsin Özgüç, *Kultepe Kaniş/Neşa*, (İstanbul: YKY, 2005), 22-28.

¹³⁶ Özlem Sir Gavaz, "Hitit Öncesi Anadolu'nun Siyasi Durumuna Genel Bir Bakış", Çorum İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayını (Hitit Söyleşileri III. Özel Sayısı), 2014, 15.sayı, 38-46

¹³⁷ Bu dönemde Anadolu'nun siyasi yapısı hakkında bilgi veren üç kaynaktan ilki. Ayrıntılı bilgi için bakınız Kemal Balkan, *Mama Kralı Anum- Hirbi'nin Kaniş Kralı Warşama'ya Gönderdiği Mektup*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1957)

¹³⁸ Sir Gavaz, "Hitit Öncesi Anadolu'nun Siyasi Durumuna Genel Bir Bakış", 42.

¹³⁹ Cahit Günbattı, *Kultepe-Kaniş Anadolu'daki İlk Yazı İlk Belgeler*, (Kayseri: Kayseri Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, 2012), 52. Ayrıca mektubun ayrıntılı tercümesi için bakınız Cahit Günbattı, *Harşamna Kralı Hurmeli'ye Gönderilen Mektup ve Kaniş Kralları*, (Ankara: TTK Yayınları, 2014)

¹⁴⁰ Oya Topçuoğlu, *Anitta Metni*, çev. F. Kulakoğlu, S. Kangal, *Anadolu'nun Önsözü Kultepe Kaniş-Karumu: Asurlular İstanbul'da*, (İstanbul: Seçil Ofset, 2011), 24-29.

göstermektedir. Bu güzergâh, dönemin coğrafi koşullarına uygun, güvenli ve büyük ölçüde kullanılmış ticaret rotası olduğunu göstermektedir.

Asur Ticaret Kolonileri, daha çok doğudaki yol güzergâhlarını takip etmesi, *sizu* ve *simala*¹⁴¹ gibi şehir adlarına Kültepe yazıtlarında rastlanılmıştır.¹⁴² Kayseri Kültepe'ye giden yolun başlangıç noktasında Kozan olup, o dönemde muhtemelen Asur kolonileri bu yolu kullanmış olmalıdır.¹⁴³ Bu yol Güney ile Orta Anadolu arasında önemli bir bağ kurarak Asurlu tüccarların koloniler kurmasında ve uzun süreli ticari etkileşime imkân tanımış olmalı. Bu hat üzerinde antik dönemden itibaren kervan yollarının varlığı bilinmektedir.

Asur ve Anadolu arasında yapılan ticarete genel olarak Asur'dan Anadolu'ya kalay ve dokuma ürünleri getirilirdi. Asurluların Anadolu'ya getirdikleri kalayı Anadolu dışından olduğu anlaşılmaktadır. Çünkü Anadolu'da kalay, diğer bölgelere göre daha az idi. Anadolu'dan Asur'a ise altın, gümüş ve bakır ihracatı söz konusuydu. Aynı zamanda Asurlular yün ticareti de yapmaktaydılar.¹⁴⁴ Asur Koloni döneminde ticareti yapılan ürünlerin başında yün ticareti gelmekteydi. Yapılan ticaretten büyük oranda kâr elde edildiği bilinmektedir. Özellikle tunç yapımında kullanılan kalayın kazançlı bir ticaret malı olduğu kaynaklardan elde edilmiştir.¹⁴⁵ Her ne kadar Asur ve Anadolu arasında yapılan ticari anlaşmalar karşılıklı kazanç gibi görünse de altın ve gümüşün Asur'a taşınması Anadolu'nun fakirleştiği anlamına gelir.¹⁴⁶ Buna ek olarak bazı kaynaklarda Suriye'den gelen şaraplardan, Afganistan'dan gelen lapis lazuliden ve doğudan gelen safrandan bahsedilmektedir.¹⁴⁷

Asur ve Anadolu arasındaki ticari kervanlar yaklaşık 1000 km'ye varan yolu kat etmeleri gerekmektedir.¹⁴⁸ Asur ticaret kolonilerinin Anadolu'ya gelmesinde ulaşım

¹⁴¹ Farklı adlarla anılmıştır: Sis, Sisium bugünkü Kozan.

¹⁴² U. Bahadır Alkım, "Güney-Batı Antitoros Bölgesinde Eski Bir Yol Şebekesi", *Belleten*, 20.01.1959, 23:89, 59-73.

¹⁴³ Alkım, "Güney-Batı Antitoros Bölgesinde Eski Bir Yol Şebekesi", 71.

¹⁴⁴ Barjamovic, *Tüccarlar ve Seyyahlar: Anadolu'da Assurlular (MÖ. 2000-1600)*, 34.

¹⁴⁵ Fazilet Özer, "Asur Ticaret Kolonileri Devrinde (MÖ. 1974-1719) Anadolu'da Maden Ticaretinin Ekonomiye Yansımaları", (Yayımlanmamış Doktora Tezi, Pamuk Kale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2020), 63-76: Işık, "Anadolu'da Asur Ticaret Kolonileri Çağı", 15: Sebahattin Bayram, "Orta Doğu'daki En Eski Uluslararası Ticaret ve Esasları", içinde *Orta Doğu'ya Bakış*, ed. Victoria Bilge Yılmaz, Sayim Türkman, (Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık, 2017), 21-32.

¹⁴⁶ Günbattı, "Kültepe-Kaniş Arşivleri", *Anadolu Medeniyetler Müzesi 100 Yaşında*, 2022, 150.

¹⁴⁷ Barjamovic, *Tüccarlar ve Seyyahlar: Anadolu'da Assurlular (MÖ. 2000-1600)*, 32.

¹⁴⁸ Jak Yakar, *Anadolu'nun Etnoarkeolojisi*, (İstanbul: Homer Kitapevi, 2007), 38.

aracı olarak eşekler kullanıldığı bilinmektedir.¹⁴⁹ Eşeklerden oluşan bu kervanlar Kültepe ve Mari kaynaklarından öğrendiğimiz kadarıyla iki yol üzerinden gerçekleşmekteydi. Güney ve Kuzey yolu olarak adlandırılan iki yol da Fırat üzerinden geçip Kayseri/Kültepe'ye ulaşmaktaydı.¹⁵⁰ Her iki rotanın da Fırat Nehrinin üzerinde geçmesi, stratejik bir geçiş noktası olarak ticaretin yönünü belirlediğini gösterir.

Asur Ticaret Kolonileri çağında öncesinde var olan yol şebekesi daha sistemli ve onarılmış bir şekilde kullanılmıştır. Yolların büyük bir kısmı Kaniş-Karum'a bağlanmıştır. Bahsi geçen yol güzergâhları hakkında farklı görüşler mevcuttur. Mevcut olan yolun varlığı, Anadolu'nun eski uygarlıkları tarafından da kullanılan rotaların varlığını göstermektedir. Asurlu tüccarlar ise bu yolları sadece ticari amaçla düzenli hale getirmiş veya geliştirmiş olabilirler. Mevcut yol şebekesinin kullanılması ve iyileştirilmesi, Anadolu'daki topluluklar ile Mezopotamya arasındaki ekonomik, kültürel ve siyasi etkileşimi yoğunlaştırmış böylece Anadolu'nun tarihi süreçte güzergâhların gelişiminde olumlu etkisi olmuştur.

Yakar'ın bahsi geçen dönemdeki Asur ve Anadolu arasındaki bu ticaret yollarını 3 anayol üzerinde tarif etmektedir:

Birinci yol Musul'dan Dicle Nehri'ne doğru hareket edip buradan batıya doğru dönerek Midyat, Diyarbakır, Malatya, Darende, Gürün ve Pınarbaşı üzerinden Kaneş'e ulaşmaktadır. İkinci yol Dicle Vadisi'nden batıya doğru dönerek Urfa, Birecik, Gaziantep, Adana ve Gülek geçidinden geçerek Kappadokia'ya ulaşan yol. Üçüncü yol Gaziantep'ten kuzeye doğru dönerek Pazarcık, Maraş, Elbistan, Sarız, Kuruçay, Pazarviran üzerinden Kaneş'e ulaşmaktadır.¹⁵¹(Harita 4.1)

Nitekim kervanlar güvenlik gereğiyle her zaman aynı güzergâhı izlemezlerdi. Alternatif yollar da izlemişlerdir. Ticaretin sürekliliği ve güvenliği için farklı yolların kullanılması esnek bir ticaret ağının olduğunu göstermektedir. Gökçek, tüccarların Asur'dan hareket ettikten sonra Ninive ve Balih'i geçip Karkamış'a vardıktan sonra şu yolları takip ettiklerini söyler:

¹⁴⁹ Esma Reyhan, Tülin Cengiz, *Eskiçağ Tarihi ve Uygarlığı*, (Ankara: Grafiker Yayınları, 2015), 62.

¹⁵⁰ Memiş, *Eskiçağ Türkiye Tarihi*, 231.

¹⁵¹ Yakar, *Anadolu'nun Etnoarkeolojisi*, 38: Özer, "Asur Ticaret Kolonileri Devrinde (MÖ. 1974-1719) Anadolu'da Maden Ticaretinin Ekonomiye Yansımaları", 53-55.

Doğrudan kuzeye yönelip Samsat yakınından Malatya'yı geçip Kaneş'e uzanan yol; Karkamış'tan sonra kuzeybatıya yönelip Maraş yakınlarından ve Göksun'dan geçip Kaneş'e uzanan yol; Karkamış'tan sonra batıya yönelen ve Niğde'den sonra Kaneş'e uzanan yol; Karkamış'tan sonra batıya yönelen ve Tuz Gölü'nün hemen kuzeyinden bu sefer kuzeydoğuya yönelip Kaneş'e uzanan yol.¹⁵²

Bir başka görüş ise Tahsin Özgüç'ün tarif ettiği yol güzergâhları:

Güney Yolu olarak tarif edilen ilk rota Dicle-Habur-Balih-Bilecik-Kahramanmaraş-Göksun-Sarız-Pınarbaşı üzerinden Kaneş'e yönelmektedir. Buna ilaveten Elbistan'dan sonra Malatya-Darende-Gürün-Pınarbaşı dolaylarından Kaneş'e varılmıştır. Bu yol güzergâhında alternatif yollarda mevcuttur. *Kuzey Yolu* olarak tanımlanan rota da Diyarbakır-Elazığ veya Fırat'ı Samsat yönünden geçerek Malatya'ya varmış olmalıdırlar.¹⁵³

Ökse, İç Anadolu bölgesinde yer alan bugünkü Sivas il sınırı Orta Anadolu'yu çevresindeki bölgelere bağlandığını yüzey araştırmaları neticesinde söylemektedir. Sivas'a kuzey yönünden gelen yol Yıldızeli ve Yıldız ovasını aşarak vadiye ulaşır. Diğer yol, Orta Anadolu'nun güney kesiminden Gemerek ve Şarkışla ovalarından Sivas'a bağlanır. Üçüncü yol ise Şarkışla ovasını geçip Altınyayla'ya gidip Kulmac dağlarından Malatya'ya ulaşırdı. Dördüncü ve son yol ise Ulaş, Kangal üzerinden Sivas ve Malatya'yı birbirine bağlar. (Harita 4.1.1) ETÇ ile Asur Ticaret Kolonileri döneminde ticari amaçlı kullanılan bu yollar Hitit döneminde askeri amaçlı kullanılmaya devam etmiştir.¹⁵⁴ Sivas'ın Orta Anadolu bölgesini çevre bölgelerle bağlaması, tarihi anlamda kavşak niteliği taşıdığını göstermesi açısından önemlidir. Anlaşıyor ki İç Anadolu bölgesi, tarihsel coğrafya ve ticaret yolları açısından, Anadolu ve Mezopotamya arasındaki etkileşimde oynadığı kilit rolü göstermektedir.

Asur Ticaret Kolonileri döneminde tüccarlar, Anadolu'nun çeşitli bölgelerine uzanan ticaret yollarını kullanmışlardır. Bu yollar, Asur ile Anadolu'daki önemli şehirleri

¹⁵² L. Gürkan Gökçek, "Asur Ticaret Kolonileri Çağında Anadolu'da Kervan Güzergâhları ve Taşımacılık", *Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 8/1, 2004, 153: Ayrıca bakınız Sebahattin Bayram, "Koloni Çağı'ndaki Kayseri'nin Ticari Hayatı", içinde *Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri*, (1996), 35-42.

¹⁵³ Özgüç, *Kültepe Kaniş/Neşa*, 24.

¹⁵⁴ Ökse, *Kızılırmak ve Fırat Havzalarını Birbirine Bağlayan Kervan Yolları*, 15.

birbirine bağlayarak ticaretin gelişmesini sağlamıştır. Başlıca ticaret yolları ve bağladıkları şehirler şunlardır:

Asur'dan Kaneş'e yol güzergâhı: Asur'dan başlayarak Dicle Nehri boyunca kuzeye ilerleyen tüccarlar, Diyarbakır üzerinden Malatya'ya ulaşmışlardır. Buradan Tohma Çayı Vadisi'ni takip ederek Kaneş'e varmışlardır.¹⁵⁵

Asur'dan Alişar'a yol güzergâhı: Asur'dan yola çıkan tüccarlar, Diyarbakır, Malatya ve Sivas üzerinden Yozgat yakınlarındaki Alişar'a varmışlardır.¹⁵⁶ Bu ticaret yolları, Asur ile Anadolu'daki önemli ticaret merkezleri arasında ürün ve kültür alışverişini sağlamış, dönemin ekonomik ve kültürel yapısının şekillenmesinde önemli rol oynamıştır. Asur Ticaret Kolonileri döneminde tüccarların Doğu Karadeniz bölgesiyle doğrudan bağlantılı ticaret yolları kullandıklarına dair net bir kanıt bulunmamaktadır. Ancak, bazı araştırmalar, Asurlu tüccarların Anadolu'nun kuzey kesimlerinde de faaliyet gösterdiğini ve bu bölgelerde ticaret merkezleri kurduklarını öne sürmektedir.¹⁵⁷

Kappadokia bölgesi içerisinde Koloni Dönemi kentlerinin ve yol güzergâhlarının en doğu noktasını oluşturan Timelkiya Krallığı, Asur Ticaret kolonileri çağında oldukça önemlidir. Asurlu tüccarların takip ettikleri yollar hakkında yazılı belgelerden daha teferruatlı bilgiler edinilmekle birlikte, ara yolların yerleşimleri kaydedilmiş ancak belgelerde geçen şehir adlarının net bir tayini yapılamadığından bu konuda kesin bir harita vermek mümkün değildir. Sadece kara yolunu değil aynı zamanda Eski Asur dönemi metinlerinden anlaşıldığına göre tüccarların güzergâhları üzerindeki nehirleri sığ yerden ilerleyerek sal (*nebartum*), kayaklarla (*elippum*) veya köprülerle aştıkları görülmektedir.¹⁵⁸ Köprüden (*titurum*) geçerken tüccarlar bakır, kalay veya gümüş olarak geçiş ücreti ödedikleri anlaşılmaktadır.¹⁵⁹ Buna ek olarak '*Datum*' terimi birçok metinde Asur'dan Anadolu'ya mal getiren kervanlar tarafından ödenen '*yol vergisi*' idi.¹⁶⁰

¹⁵⁵ Özer, "Asur Ticaret Kolonileri Devrinde (MÖ. 1974-1719) Anadolu'da Maden Ticaretinin Ekonomiye Yansımaları", 49-56.

¹⁵⁶ Özer, "Asur Ticaret Kolonileri Devrinde (MÖ. 1974-1719) Anadolu'da Maden Ticaretinin Ekonomiye Yansımaları", 28.

¹⁵⁷ Yüksel Arslantaş, Serdar Miğal, "Asurlu Tüccarların Anadolu'daki Sömürge Faaliyetleri", *Akademik MATBUAT Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 8-1, 2024, 33.

¹⁵⁸ Cahit Günbattı, "Kültepe'de Bulunmuş İki Anlaşma Metni", *Belleten*, Cilt:69, Sayı: 256, 2006, s.775.

¹⁵⁹ Remzi Kuzuoğlu, "Eski Asurca Metinlerde Anadolu Köprüleri", *Archivum Anatolicum*, 27 Eylül 2018, 113-126.

¹⁶⁰ Özgüç, "Kültepe Kaniş/Neşa", 17.

Tüccarların Anadolu'daki idareciler tarafından çeşitli adlarla alınan bu vergi, haraç ve benzeri ödemelerden kaçmak için tali yolları kullandıkları da göz ardı edilmemelidir.¹⁶¹

Sonuç olarak Asur Ticaret Kolonileri döneminde kullanılan kara yolu güzergâhları, planlı ve stratejik bir yaklaşımın sonucunda şekillenmiştir. Bu güzergâhlar, nehirler, ovalar, dağ geçitleri gibi coğrafi özellikler göz önüne alınarak optimize edilmiştir. Kervan organizasyonu, ürün değişim noktaları, güvenlik stratejileri ticaretin sürekliliğini desteklemiştir. Bu analizler sonucunda, Asurlu tüccarların ticari ve kültürel ihtiyaçlarına uygun olarak, değişen coğrafi koşullar altında en verimli güzergâhları seçtiklerini ortaya koymaktadır. Ayrıntılı araştırmalar ve arkeolojik bulgular (örneğin Kültepe Tabletleri) bu güzergâhların yapısı ve işleyişine dair önemli ipuçları sunmaktadır.

MÖ. 1780 dolaylarına gelindiğinde Anadolu ve Asur arasında yapılan sistemli ticaretin kesildiğini görüyoruz. Bunun sebebi kesin olarak bilinmemekle birlikte Mezopotamya'da gerçekleşen siyasi ortamın etkisi vardır. Ancak kazılardan elde edilen bilgilere göre büyük bir yıkım sonucu yok olmuştur. Buna kanıt olarak ise Karum tabakaları arasındaki yangını gösterebiliriz.¹⁶² Mezopotamya'da Asur, Babil İmparatorluğunun hâkimiyetine girerken Anadolu'da bulunan zengin kent birlikleri önemini yitirmiş ve kargaşa içine düşmüştür. Bununla birlikte ayaklanmalar meydana gelmiştir.¹⁶³ Asur devletini tarih sahnesinden silen İskitler, bölgedeki hâkimiyetini Herodotos şu şekilde anlatmıştır:

*Asya 28 yıl İskitlerin boyunduruğu altında kaldı, ağır vergilerle, ilgisizlikle, bütün ülke harabe halini aldı. Halktan haraç olarak topladıkları az geliyor, akınlar yapıyor, herkesin elinde ne varsa zorla alıp götürüyorlardı...*¹⁶⁴

4.2. Hitit Dönemi

Yapılan araştırmalar Hititlerin, MÖ. 2300-2000 yılları civarında Anadolu'ya göç etmiş olduklarını gösterir. Anadolu'ya geldiklerinde Hatti medeniyetiyle karşılaşp,

¹⁶¹ Gökçek, "Asur Ticaret Kolonileri Çağında Anadolu'da Kervan Güzergâhları ve Taşımacılık", 155.

¹⁶² M. Ali Dinçol, "Hititler Öncesinde Anadolu", içinde *Anadolu Uygarlıkları Ansiklopedisi 1*, ed. Vefa Ülkü, C 1, (İstanbul: Görsel Yayınları, 1982), 23

¹⁶³ Esra Bulut, "Eski Çağ'da Kappadokia Bölgesi'nin Tarihi Coğrafyası", (Yayımlanmamış Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2018), 43.

¹⁶⁴ Herodotos, *Tarih*, I.103.

buraya yerleşerek imparatorluğun temellerini atmış olmalıdırlar.¹⁶⁵ Anadolu'nun güneyinde ve Suriye'nin kuzeyinde Geç Hitit Krallıkları olarak bilinen küçük devletçikler varlıklarını sürdürmüştür.¹⁶⁶ Geç Hitit Döneminde kurulan bazı krallıklar şunlardır: Tabal, Hartapuş Krallığı, Que, Melid, Kargamış. Bunların arasında Kargamış; Anadolu, Mısır ve Mezopotamya arasında stratejik bir konumdaydı. Başkent Hattuşas (günümüzde Çorum ili sınırlarında) olarak belirlenmiştir.

Her şeyden önce Anadolu, kereste ve tarım ürünleri açısından zengin bir bölgeydi. Ancak tarımsal zenginlik Anadolu'nun tercih edilebilirliğini açıklamaz. Belki de Anadolu'nun imkân sağladığı şey, uygarlıkların gelişimiyle önemi artan maden kaynakların bolluğu olabilir.¹⁶⁷

Mezopotamya'nın yeraltı kaynağı açısından yeterli olmayıp, Anadolu'nun ise zengin olması, ticaret ağının oluşmasını sağlamıştır. Asur Ticaret Kolonileri Çağı'nda ticaretin esasını oluşturan hammadde alışverişi Hititler döneminde de devam eder. Bu bağlamda Mezopotamya'nın özellikle madenler bakımından Anadolu'ya bağımlı olması şeklinde yorumlanabilir. Hitit ekonomisinin önemli kaynaklarından biri madendir. Anadolu'nun ise maden bakımından zengin bir bölge olduğundan bahsetmiştik. Bakır, demir ve gümüşün Anadolu'da oluşu Hititlere fayda sağlamıştır.¹⁶⁸ Anadolu'da olmayan madenler ise dışarıdan getirilmekteydi. Madenlerin, Hititler döneminde bu bölgeye farklı coğrafyalardan getirildiği gösterilen doküman bulunmaktadır: "...mermeri Kaniş şehrinden, kristali Elam ülkesinden, bakırı ve bronz Alasia (Kıbrıs)'dan Takgata Dağı'ndan getirdiler."¹⁶⁹ Kalay ticaretinin yoğun olduğu bölgelere yakın olmak, dönemin devletleri için hem ekonomik hem de askeri açıdan büyük avantaj sağlıyordu. Tunçtan yapılmış silahlar, tarım aletleri ve diğer araç gereçler, medeniyetlerin gücünü doğrudan etkilediğinden, kalayın tedarik zincirini elinde tutanlar da güçlü bir konuma geliyordu.

Bu dönemde kalay ticaretinin önemi büyüktür. Kafkaslar'da eski dönemlerden beri kalay üretildiği, Azerbaycan'da halen kalayın varlığı ve Belucistan'ın (Pakistan'ın batı eyaleti) önemli bir kalay yatağı olduğu bilinmektedir. Koloni Devri'nde Anadolu'ya

¹⁶⁵ Sir Gavaz, "Hitit Öncesi Anadolu'nun Siyasi Durumuna Genel Bir Bakış", 44.

¹⁶⁶ Hasan Bahar, *Eskiçağ Uygarlıkları*, (Konya: Kömen Yayınları, 2016), 218-224.

¹⁶⁷ J. G. Macqueen, *Hititler ve Hitit Çağında Anadolu*, çev. Esra Davutoğlu, 3. Baskı, (Ankara: Arkadaş Yayınevi, 2013), 12.

¹⁶⁸ Kinal, "Eski Anadolu Tarihi", 165.

¹⁶⁹ Tolga Han Arun, "Hitit Ekonomisinin Temel Unsurları", (Yayımlanmamış Yüksel Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019) 111.

kalayın bu yolla değil de Hitit İmparatorluğu dönemi ve sonrasında Ön Asya 'ya kalayın Ege Denizi ve Akdeniz aracılığı ile getirilmiş olduğu söylenmiştir.¹⁷⁰ Bu durum, Tunç Çağı toplumlarının ne kadar geniş ölçekte ticaret yapıldığını ve etkileşim içinde olduğunu gösterir. Kalay, tunç üretiminin vazgeçilmez hammadde olduğu için, Tunç Çağı'nda siyasi ve ekonomik açıdan stratejik bir maden konumundaydı. Anadolu ve çevresindeki ticaret ağları da büyük ölçüde bu hammaddeye duyulan ihtiyaç etrafında şekilleniyordu.

Hititler, Anadolu'nun zengin topraklarından elde ettikleri mahsulleri ticaretle sevk ediyorlardı. Hitit kanunlarında "Eğer Hattili bir tüccarı bir kimse öldürürse 100 mine gümüş verir ve mallarıyla tazmin eder, eğer bu Luwiya (Arzawa) memleketinde veya Pala memleketinde olursa 100 mine gümüş verir mallarını da iade eder, eğer Hatti memleketinde olursa o zaman tüccarı bizzat gömer" diye geçmektedir.¹⁷¹ Bu da bize tüccarlara verilen önemi göstermektedir. Hammadde ticareti sadece ekonomik kalkınmayı değil, aynı zamanda siyasi istikrarı ve askeri yapılanmayı desteklemiştir. Hititlerin Anadolu'daki konumu sayesinde geniş bir coğrafya da etkinlik kurabilmiştir. Bu geniş etkileşim sahası, büyük ölçüde ticarete ve bunun sağladığı maddi kaynağa dayanmaktadır. Hititler, Asur Ticaret Kolonileri döneminden farklı olarak, ticareti serbest bırakmak yerine devlet kontrolü altına almışlardır. Madenlerin ithalat ve ihracat gibi önemli ticaret faaliyetleri, bağımsız tüccarlar yerine devletin denetiminde gerçekleştirilmiştir.¹⁷² Bu yaklaşım, ekonominin merkezi bir otorite tarafından yönlendirilmesini sağlamıştır.

Hitit Devleti, düzenli işleyen bir yol şebekesi üzerinde ilk kenti olan Hattuşa'yı kurmuştur. Hititler öncesinde kurulan yollar ve yol ağı şebekesi yerleşimin en önemli parçasıdır. Bu tarihi yol, Kafkaslar'dan Anadolu'ya inmekte, Ortaköy-Şapinuva kentinden Alaca Ovasından geçerek Sungurlu Ovasına kadar gelmektedir. Buradan da Hattuşa'ya uzanmaktadır. Hitit Döneminde ise hangi yol güzergâhı kullanıldığı bilinmemektedir.¹⁷³ Hitit Devleti'nin başkenti Hattuşa, İç Anadolu Bölgesinde, bağlı olduğu Çorum ilinin güneybatısında ve 82 km uzaklıkta yer almaktadır.

¹⁷⁰ Savaş Özkan Savaş, "Çivi Yazılı Belgeler Işığında Anadolu'da (İÖ 2.Binyılında) Madencilik ve Maden Kullanımı", 39.

¹⁷¹ Kınal, "Eski Anadolu Tarihi", 167.

¹⁷² Fatma Sevinç, "Hititlerin Anadolu'da Kurdukları Ekonomik ve Sosyal Sistem", *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 17, (2008), 11-32.

¹⁷³ Nermin Atilla, "Hititler'de Kentsel Yapı: Hattuşa, Şapinuva, Şarişsa, Tabikka ve Alacahöyük", (Yayımlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2018), 97.

Hitit başkenti Hattuşa, idari kent kimliğinin yanı sıra kutsal kent kimliğini de yansıtan bir yerleşimdir. Bu özelliğini Hitit döneminde kazandığı anlaşılmıştır.¹⁷⁴ Hitit döneminde bulunan bulgular, eski Asur Ticaret Kolonileri döneminden itibaren büyük bir değişiklik olmadığını göstermektedir. Hitit başkenti Hattuşa’da, kentin topoğrafyasına uygun olarak inşa edildiği görülmektedir. Bu veriler ise şöyledir: Hattuşa’da *Tippuwa Yolu, Nerik’in Fırtına Tanrısı’nın Yolu* gibi anayollar Hattuşa’ya ulaşıldığı bilinse de, günümüzde bunların tespiti zordur.¹⁷⁵ Hattuşa, Hatti Ülkesinin yollarının kesiştiği ana merkez konumundadır. Hal böyle iken Hattuşa kentinden diğer bölgelere giden yolların kullanım amacı askeri, idari, güvenlik, dini törenlerde, ticari açıdan gelişmiş bir yol sisteminde sahip olmalıdır.

Hititlerin diğer kenti ise Ortaköy-Şapinuva kentidir. Şapinuva kenti, gelişmiş bir yol ağına sahiptir. Hitit Devleti’nin idaresinin kusursuz işlemesi, askeri seferler, haberleşme için düzenli bir yol sisteminin olması gerekmektedir. Hattuşa’nın kuzeydoğusunda bulunan Şapinuva, idari, askeri ve dini yönden önemli bir yerleşimdir. Hitit yol güzergâhı olarak adlandırılan, Kafkaslar’dan Anadolu’ya uzanan antik yol, Kelkit Vadisi boyunca izleyerek Şapinuva’ya ulaşmaktadır. Bu yol daha sonradan Hattuşa’ya ulaşır.¹⁷⁶ Şapinuva’nın konumundan dolayı ulaşım koridoru görevini üstlendiği görülmektedir. Bu özelliğinden kaynaklı olarak devletin farklı bölgelerle haberleşmesinde yolların kritik rol oynadığına dair dikkat çekmektedir. Böylelikle Hitit devlet yapısının hem coğrafi koşulları hem de lojistik planlamayı ne kadar dikkate aldığını göstermektedir.

Hititlerin bir başka kenti olan Alacahöyük, Çorum ilinin 48 km güneyinde, başkent Hattuşa’ya 36 km mesafededir. Bu kısa mesafeler, başkent ile diğer önemli merkezlerin arasındaki ilişkiyi güçlendirmiş, bu da devletin yönetim ve kontrol mekanizmalarına katkıda bulunmuştur. (Harita 4.2.1) Hititler döneminde önemli bir din ve idari merkez haline gelmiştir. Alacahöyük’ün en dikkat çeken yapısı, saray-tapınak

¹⁷⁴ Atila, “Hititler’de Kentsel Yapı: Hattuşa, Şapinuva, Şarişsa, Tabikka ve Alacahöyük”, 120. Daha fazlası için bakınız: Kurt Bittel, *Die Hethiter Die Kunst Anatoliens vom Ende des 3. Bis zum Anfang des 1. Jahrtausends vor Christus* München(1976).

¹⁷⁵ Atila, “Hititler’de Kentsel Yapı: Hattuşa, Şapinuva, Şarişsa, Tabikka ve Alacahöyük”, 154.

¹⁷⁶ Esma Reyhan, “Hititlerde Yol Güvenliği Üzerine Bir İnceleme: Şapinuva Kenti Örneği”, *Arkeoloji ve Sanat Dergisi*, (2017b), 155, 36.

olarak değerlendirilir.¹⁷⁷ Hitit kentlerinde saray ve tapınakların birbirine yakınlığı olması, devletin hem idari hem de dini otoriteyi merkezileştirme çabasını yansıtır.

Yukarıda bahsedilen Hitit kentler dışında kalan ve Anadolu'yu birbirine bağlayan diğer güzergâhlardan biri de Giresun'dur. Giresun'un dağlık kesimi Doğu Karadeniz'i Orta Anadolu'ya bağlamaktadır. Giresun'un ilçesi olan Şebinkarahisar Orta Anadolu'ya giden yolun kavşak noktasında yer alıp engebeli arazisi ulaşım engel olmaktaydı. Şebinkarahisar'ın bu coğrafi özelliği ile bölgenin batı tarafına ulaşımı kolaylaştırmıştır. İsola Tepesi, Kısık Yerleşimi ve Şebinkarahisar Kale Yerleşimi ile Doğu Karadeniz'i Orta Anadolu'ya bağlayıp bölgenin hâkimiyetini kolaylaştırmak için tepeler üzerine kurulmuştur.¹⁷⁸ (Harita 4.2.2) Bölgenin yol güzergâhı, bugünkü karayollarının üzerine kurulmuştur.¹⁷⁹ Anadolu'nun yeryüzü şekillerinin büyük oranda değişikliğe uğramaması, daha önce kullanılan yolların bu dönemde de kullanılmaya devam etmiş olabileceğini düşündürür.

Anadolu'yu doğu-batı, kuzey-güney yönleriyle birbirine bağlan güzergâhlardan biride Sivas'tır. Bu bölge bulunduğu konum sayesinde farklı dönemlerde ticari, askeri ve dini açıdan önem taşıyan yollarla donanmıştır. Yüzey araştırmaları Sivas il sınırları içerisinde tespit edilen Asur Ticaret Kolonileri dönemine ait, Yukarı Kızılırmak Havzası'nı Tokat, Kayseri ve Malatya ovalarına bağlayan yol güzergâhlarının Hititler Döneminde de kullanılmaya devam edildiğini görmekteyiz.¹⁸⁰ Hattuşa'dan başlayan Hitit yol güzergâhı, Yozgat, Sulusaray ve Bolus'u geçtikten sonra Sivas'a ulaşır. Sivas'a ulaştıktan sonra ikiye ayrılan bu yol, biri Kızılırmak'ı güzergâhında ilerlerken diğeri Fırat üzerinden Kangal'a ulaşır.¹⁸¹ Günümüzde de Sivas-Erzincan arasındaki kara yolu bu güzergâhtan geçmektedir. Sivas-Tokat-Amasya-Samsun güzergâhına ek olarak Karadeniz'e ulaşan kuzeydoğu güzergâhta kullanılmıştır. Nikopolis'ten başlayan yol,

¹⁷⁷ Hatçe Baltacıoğlu, “Alacahöyük Geç Tunç Çağı Yapı Kompleksinin (Saray, Saray-Tapınak, Tapınak) Tanımı”, Batı Anadolu ve Doğu Akdeniz Geç Tunç Çağı Kültürleri Üzerine Yeni Araştırmalar, (Ankara: Hacettepe Üniversitesi Yayınları, 2008), 26-39.

¹⁷⁸ Salih Kaymakçı, “Yüzey Araştırmalar Işığında Şebinkarahisar'ın MÖ. II. Bin Yıl Yerleşmeleri ve Yol Bağlantıları”, *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, XVI/61, 3.

¹⁷⁹ Şevket Dönmez, “Tunç Çağı'nda Orta Karadeniz Bölgesi ve Kelkit Vadisi Yerleşmeleri”, *Belleten*, 72/264, (2008), 413.

¹⁸⁰ Ayşe Tuba Ökse, “Asur Ticaret Kolonileri Çağında Sivas”, içinde *Cumhuriyetin 80. Yılında Sivas Sempozyumu*, Sivas, (2003), 125. 123-131.

¹⁸¹ Hülya Kaya Hasdemir, “Sivas'ın Tarihi Yolları: Tacir, Rahip ve Komutanın Ayak İzleri”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 40-69, 2021, 6. 1-27. Daha fazlası için bakınız: John Garstang, “Hittite Military Roads in Asia Minor” *American Journal of Archaeology*, 47-1, 1943.

Polemonium (Fatsa) ve Cerasus (Giresun) kentlerine ulaşır. Ayrıca Nicopolis-Satala-Trapezus hattı kullanılarak Trabzon'a ulaşır.¹⁸² Bu bilgilerden anlaşılıyor ki, tarihi yolların çoğunlukla nehir havzaları (Fırat ve Kızılırmak gibi) boyunca geliştiğini, bu sayede hem su kaynaklarına yakın kalındığını hem de düzlükler veya geçitler üzerinden yayılmanın kolaylaştığını belirtmektedir. Sivas ve çevresinin, Anadolu'nun farklı bölgelerini birleştiren merkezi konumu nedeniyle kültürel ve ekonomik etkileşime açık olduğu söylenebilir. Bu konum, tarihin çeşitli dönemlerinde önem kazanmıştır.

Anadolu'da antik dönemde şehirlerarası doğu-batı güzergâhında çeşitli yollar bulunmaktaydı. Bu dönemde Anadolu'da üç ana ticaret yolu köprü vazifesi görmüştür. Bunlardan ilki Suriye üzerinden gelip Tuz Gölünden geçip Efes ve Milet'e doğru giden *Kral Yolu*'dur. İkincisi Mezopotamya'dan gelip Alacahöyük, Alishar ve Çatalhöyük hattı üzerinden Troia' ya, üçüncüsü ise Doğu Anadolu hattı üzerinde bulunan Altıntepe (Erzincan) ve İzmit arasındaki yoldur.¹⁸³

MÖ. I. binyıl başlarında Geç Hitit Devletlerinden olan *Tabal* ve *Melid*'in hâkimiyeti döneminde bölgedeki yol ağı korunmuştur. Daha önceki dönemlerde olduğu gibi bu dönemde de ticari ve askeri yollar bakımından kilit noktayı oluşturmuştur. Bu ilişkiler sadece askeri mücadelelerden ibaret olmayıp, karşılıklı ticaret ve kültürel etkileşimleri de içerir. Kappodokia, Euxeinos, Batı Anadolu, Kuzey Suriye, Kilikya ve Purattu üzerinde Doğu Anadolu üzerinden gelen yolların kavşak noktasındadır.¹⁸⁴ Bu da bölgenin ticarete stratejik bir pozisyona sahip olduğunun altını çizer.

Hititler döneminde, Doğu Karadeniz ile Orta Anadolu arasında ulaşımı sağlayan güzergâhlar, bölgenin zorlu coğrafi koşullarına rağmen stratejik öneme sahipti. Bu yollar hem ticaret hem de askeri amaçlarla kullanılmıştır. Bu amaçla Hititler döneminde çeşitli yol güzergâhları kullanılmıştır. Doğu Karadeniz ile Orta Anadolu arasındaki bağlantıyı sağlayan güzergâhlarda şu ana hatlara değinilebilir:

Yeşilırmak Vadisi üzerinden rota; Amasya, Tokat gibi şehirlerin bulunduğu Yeşilırmak vadisi, Hititler döneminde iç bölgelerle deniz kıyılarını birbirine bağlayan

¹⁸² William Mitchell Ramsay, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, çeviren Mihri Pektaş, (Ankara: Milli Eğitim Basımevi, 1960), 28.

¹⁸³ Kaymakçı, *Kelkit (Lykos)*, 10. Ayrıca bakınız: Gail ES Durbin, "Iron Age Pottery from the Provinces of Tokat and Sivas", *Anatolian Studies*, vol 21, (1971), 99-124.

¹⁸⁴ Bulut, "*Eski Çağ'da Kappadokia Bölgesi'nin Tarihi Coğrafyası*", 110.

önemli bir yol olarak öne çıkmıştır. Bu rota, Mezopotamya'dan gelen tüccarların Karadeniz limanlarına ulaşmasını sağlayarak, ekonomik etkileşimi desteklemiştir. Yeşilirmak Nehri'nin oluşturduğu vadi, doğudan batıya doğru uzanarak Hititlerin doğu sınırlarından Orta Anadolu'nun iç kesimlerine ulaşım sağlamıştır. Bu güzergâh üzerindeki önemli noktalar şunlardır: Kelkit Çayı Vadisi, Yeşilirmak'ın önemli kollarından biri olan Kelkit Çayı, doğu-batı yönünde uzanarak doğal bir geçit oluşturmuştur. Bu vadi doğudan gelen tüccarların ve seyyahların Orta Anadolu'ya ulaşmasında tercih edilen bir rota olmuştur.¹⁸⁵ Tokat Bölgesi, Yeşilirmak Vadisi'nin geçtiği Tokat ili, Hititler döneminde önemli bir geçiş noktası olmuştur. Amasya'dan itibaren Taşova, Erbaa, Niksar, Reşadiye, Koyulhisar ve Suşehri üzerinden Çoruh Nehri Vadisi'ne uzanan bu rota, Karadeniz sahilini Malatya'ya bağlayan yolun bir parçasıydı. Özellikle Samsun-Kayseri güzergâhı, Maşat Höyük'ün güneydoğusundan geçerek Tokat üzerinden Orta Anadolu'ya ulaşım sağlıyordu.¹⁸⁶ Bu yollar hem ticaretin gelişmesine hem de kültürel etkileşimlerin artmasına katkıda bulunmuştur. Şapinuva (Ortaköy), Kelkit-Yeşilirmak Vadisi boyunca uzanan doğu-batı yönündeki ticaret yolunun üzerinde yer alıyordu. Bu güzergâh, Doğu Anadolu'dan başlayarak Orta Anadolu'ya uzanıyor ve Şapinuva'dan geçerek bölgedeki ticari ve kültürel etkileşimi artırıyordu.¹⁸⁷ Bu yol, hem ekonomik hem de stratejik açıdan şehre büyük avantaj sağlıyordu. Yeşilirmak Vadisi üzerindeki bu rotalar, sadece ticaret için değil aynı zamanda askeri seferler ve kültürel etkileşimler için de kullanılmıştır. Hititler, bu güzergâhı kullanarak doğu sınırlarını kontrol etmiş, farklı kültürlerle etkileşimde bulunmuş ve Anadolu'daki egemenliklerini pekiştirmişlerdir. Günümüzde bu antik yolların izleri, arkeolojik kazılar ve tarihi belgeler aracılığıyla ortaya çıkarılmakta ve Anadolu'nun tarihi coğrafyasını anlamamıza yardımcı olmaktadır.

Hitit Devleti MÖ. 1200 yıllarında yıkılmaya başlamasıyla Anadolu, Ege Göçlerinin etkisi altına girmeye başlamıştır. Doğu Akdeniz ve Yakındoğu'nun ekonomik ağlarının altüst olması büyük hasarlara yol açmıştır. Hitit prenslikleri Suriye'de

¹⁸⁵ Hülya Kaya Hasdemir, "Eskiçağ'da Tokat ticaret Yolları" *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 9-44, (2016), 465-467

¹⁸⁶ Kaya Hasdemir, "Eskiçağ'da Tokat ticaret Yolları", 467.

¹⁸⁷ Aygül Süel, Sedef Ayyıldız, Murat Aydın, Semih Gerçek, "Ortaköy-Şapinuva 2016 Yılı Kazı Çalışmaları", 7. Çorum Kazı ve Araştırmalar Sempozyumu, (2021), 195-199.

varlıklarını sürdürmüşse de, Hattuşas terk edilmiş ve istilacıların saldırıları neticesinde Anadolu’da bazı yerler ıssızlaşmıştır.¹⁸⁸

4.3. Geç Hitit’ten Lidya’ya: Güzergâhların Dönüşümü

4.3.1. Geç Hitit Beylikleri Dönemi Güzergâhı

Geç Hitit Döneminde Doğu Anadolu’daki yol güzergâhlarını gösteren haritalar, bu dönemin ticaret ve iletişim ağlarını anlamak açısından önemlidir. Hitit İmparatorluğunun çöküşünün ardından oluşan bağımsız beylikler (MÖ. 1200-600), stratejik konumları sayesinde ticaret ve askeri hareketlilik açısından kritik bir rol oynar. Hitit İmparatorluğu’nun çöküşünün ardından kurulan Geç Hitit beylikleri, sahip oldukları jeopolitik konumları itibariyle, Anadolu, Mezopotamya, Kuzey Suriye ve Doğu Akdeniz arasında oluşan siyasi boşluğu doldurmuşlardır. Özellikle Toroslar ve Amanoslar’daki geçitler, bölgeler arası etkileşimde önemli rol oynamıştır.¹⁸⁹ Bu dönemde öne çıkan yol güzergâhları ve stratejik noktalar şöyledir: Toros ve Amanos Geçitleri, Tabal Krallığı ve ticaret yolları, Melid ve çevresi, Gurgum ve Samal Krallıkları.

Toroslar ve Amanos Dağlarındaki geçitler, Anadolu ile Mezopotamya ve Doğu Akdeniz arasındaki bağlantıyı sağlayan ana arterlerdir.¹⁹⁰ Bu geçitler, hem ticaret hem de askeri seferler için kullanılmıştır. Tabal Krallığı, merkezi konumundan dolayı Batı Anadolu, Karadeniz, Doğu Anadolu, Mezopotamya ve Kilikya’dan gelen ticaret yollarının kesişim noktasında bulunuyordu. Tabal, çevresindeki diğer Geç Hitit Krallıklarıyla (Melid, Gurgum, Kummuh¹⁹¹) ticaret yolları aracılığıyla bağlantı kuruyordu. Dolayısıyla Tabal, hem rotaların kesişim noktasındaki lojistik ve idari merkez hem de bu yolları denetleyen stratejik bir kale işlevi görmüştür. Bu yollar kültürel ve ekonomik etkileşimi artırıyordu.¹⁹² Bu koridorlar üzerinde kontrol noktaları kuran Tabal yöneticileri, bölge içi dengeleri kendi lehine çevirmiş olabilir. Sonuç olarak yukarıda vurgulanan yol güzergâhları, Anadolu’nun iç kesimlerini Mezopotamya ve Doğu

¹⁸⁸ Freeman, *Mısır, Yunan ve Roma Antik Akdeniz Uygarlıkları*, 83.

¹⁸⁹ Meltem Doğan-Alparslan, “Hitit İmparatorluğu’nda Ticaret, Ekonomi ve Anadolu’daki Yol Ağı”, *Uluslararası Sempozyum Bildirileri Pisidya Çalışmaları II*, edit. A. Mörel, G. Kaşka, H. Köker, M. Kaşka, M. Fırat, S. O. Akgönül, (Süleyman Demirel Üniversitesi Yayınları: Isparta, 2020), 203-214.

¹⁹⁰ Pınar Pınarcık, “Geç Hitit Dönemi’nde Toroslardan Amanoslara Uzanan Bölgedeki Ekonomik Faaliyetler”, *BELLETER*, LXXXII-294, 2018, 397.

¹⁹¹ Daha fazlası için bakınız: Hasan Ali Şahin, “Geç Hitit Beylikleri”, *OANNES- International Journal of Ancient History*, 1-2, 2019, 145-150.

¹⁹² Pınarcık, “Geç Hitit Dönemi’nde Toroslardan Amanoslara Uzanan Bölgedeki Ekonomik Faaliyetler”, 398.

Akdeniz'e bağlayan doğal arterler üzerine kurulmuş, Tabal Krallığı ise bu arterlerin kavşak noktasında durarak, ekonomik ve askeri açıdan bölgesel hâkimiyeti güçlendirmiştir.

4.3.2. Friglerin İç Anadolu'da Kurduğu Ticaret Yolları

Frigler, takriben MÖ. 12. yüzyılda Anadolu'ya gelen ve burada güçlü bir krallık kuran Hint-Avrupa kökenli bir halktır. Friglerin kökeni, Trakya üzerinden Anadolu'ya gelen göçmen gruplarına dayanmaktadır. Homeros'un *İlyada* destanında Friglerden bahsedilmesi, bu halkın en geç Geç Tunç Çağı sonlarına doğru Anadolu'ya yerleşmiş olduğunu göstermektedir. Frigler, Hitit İmparatorluğunun yıkılmasından sonra ortaya çıkan siyasi boşluğu değerlendirip, bağımsız krallık kurmuşlardır.

MÖ. 13 ve 12. yüzyıllardan itibaren Çanakkale Boğazı (HellasPontos) ile İstanbul Boğazı üzerinden Anadolu'ya gelerek, Sakarya Nehri ile Menderes Nehri'nin üst kısmında oluşmuştur.¹⁹³ Antik kaynaklarda '*Phrygialılar*' olarak anılan Frigler, MÖ. 11. yüzyıla gelindiğinde, (özellikle Orta Anadolu'da) Polatlı bölgesinin yakın konumunda bulunan Gordion'a yerleşmişlerdir.¹⁹⁴ Anadolu tarihinde Hititler ile Lidyalılar arasındaki dönemde önemli bir siyasi ve kültürel rol oynamıştır.

Frigler, MÖ.1200'lü yıllardan itibaren Orta Anadolu'da kurdukları coğrafi koridorları etkin bir şekilde kullanarak hem ticari hem de kültürel açıdan önemli medeniyet oluşturmuşlardır.¹⁹⁵ Bu koridorlar, doğal geçitler ve vadiler aracılığıyla Frigya'nın farklı bölgelerini birbirine bağlamış ve bölgenin ekonomik, sosyal ve kültürel gelişimine katkı sağlamıştır. Başkentleri Gordion olan Frigler, bu stratejik konumundan dolayı Anadolu'nun önemli ticaret yolları üzerinde yer almışlardır. Frigler, Gordion'u merkez alarak kuzey-güney ekseninde Sakarya Vadisi'ni, doğu-batı hattında ise Kızılırmak-Menderes havzalarına uzanan güzergâhları kullanmış, bu sayede hem Karadeniz hem de Ege-Akdeniz limanlarına kesintisiz erişim sağlamışlardır.¹⁹⁶ Yol ağının vadi ağızlarındaki Dorylaion (Eskişehir), Nakoleia (Seyitgazi) ve Akroinos

¹⁹³ Reyhan, Cengiz, *Eskiçağ Tarihi ve Uygarlığı*, 139.

¹⁹⁴ Veli Sevin, "*Frygler*", *Anadolu Uygarlıkları Ansiklopedisi*, C.2, (İstanbul: Görsel Yayınlar, 1982), s. 235.

¹⁹⁵ Emre Erdan, "Yerleşim Tipleri Işığında Anadolu'da Frig Kültür Varlığı", *Asia Minor Studies*, 4-8, 2016, 46.

¹⁹⁶ Hakan Sivas, Taciser Tüfekçi Sivas, *Frigler: Midas'ın Ülkesinde, Anıtların Gölgesinde/ Phrygians: In the Land of Midas, In the Shadow of Monuments*, (İstanbul: YYK, 2012), 75-80.

(Afyonkarahisar) gibi ikincil merkezlerle bağlantılı olması, şehirlerarası taşımacılığı artırmıştır.

Bu kara yolu ağı, Frigya'nın ekonomik refahını ve kültürel etkileşimini önemli ölçüde artırmış olmalıdır. Frigya'nın erken dönemde oluşturduğu yol ağları, sonraki dönemlerde de korunduğunu mil taşlarıyla görmekteyiz. Bu kesintisiz kullanım, Anadolu'nun ana ticaret arterleri olarak günümüze kadar varlığını korumasını sağlamıştır.

MÖ. 8. Yüzyılın ortaları ve 7. Yüzyılda bölgede gelişmiş bir Tunç endüstrisi bulunmakta ve Frigya üretimi eserler hemen hemen tüm antik dünyaya ihraç edilmekteydi.¹⁹⁷

Bölgenin ulaşım ağı ise, stratejik önemi Orta Anadolu'da bağlantıyı kurmasıdır. Bu bağlamda Konya-Akşehir yönüyle güneyden batıya, ikinci olarak Polatlı-Sivrihisar-Emirdağ yönüyle kuzeyden batıya olmuştur.¹⁹⁸ Anadolu'yu doğu-batı ekseninde geçen ana yollar ile Kuzeybatıdan gelip Kilikya ve Suriye'ye doğru uzanan karayolunun bölge ekonomisine olumlu katkıda bulunduğunu söyleyebiliriz.

Kimmer istilalarının ardından zayıflayan Frigler, siyasi bağımsızlıklarını yitirmiş, önce Lidya egemenliğine ardından Pers İmparatorluğu'nun kontrolüne girmiştir. MÖ. 4. yüzyıldan itibaren Frigya bölgesi, Hellenistik kültürle etkileşime girmiştir.

4.3.3. Urartuların Doğu Anadolu'daki Askeri Güzergâhlar

Urartuların iki asırlık tarihi boyunca sınırları sürekli değişse de, Van Gölü'nün kuzeyi, batısı ve güneyinden Ermenistan'daki Sevan Gölü'ne, kuzeybatı İran'daki Urmiye Gölü'ne dek uzanan alana sahip olmuştur.¹⁹⁹ Demir Çağı'nın ortalarında Anadolu'da tuncun yerini demirin almasıyla birlikte, değerli madenleri bünyesinde barındıran Doğu Anadolu'da, Urartular öne çıkan bir devlet konumuna gelmiştir. Urartu'nun başkenti Tuşpa, krallığın idari ve askeri merkeziydi. Buradan çıkan ana yollar, doğuda Urmiye Gölü çevresine, batıda Fırat Nehri'ne, kuzeyde Aras Vadisi'ne ve güneyde Zagros Dağlarına kadar uzanıyordu.²⁰⁰(Harita 4.3.3) Bu yollar, doğal geçitler ve

¹⁹⁷ Veli Sevim, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası I*, (Ankara: TTK Yayınları, 2007), 211.

¹⁹⁸ Doğu Mermerci, "Afyon Bölgesi ve Hinterlandında MÖ. II. Bin Yerleşme Birimleri", içinde VIII. T. T. Kongresi, I. Cilt, Ankara: 1979, 163.

¹⁹⁹ Jak Yakar, *Etnoarkeolojik Veriler Işığında Doğu Anadolu'nun Urartu Döneminde Sosyo-Ekonomik Yapısı, Urartu Doğu'da Değişim*, haz. Kemalettin Köroğlu, Erkan Konyar, (İstanbul: YKY, 2022), 88.

²⁰⁰ Ali Çifçi, Bilcan Gökçe, "I Have Made a Highway of Biainili: Transportation and Road Networks in the Territories of the Urartian Kingdom", *Altorientalische Forschungen*, 48-2, 2021, 222.

nehir vadileri boyunca inşa edilmiş, böylece zorlu coğrafyada bile hızlı ulaşım sağlanmış olmalıydı.

Urartu'nun askeri yolları üzerinde yer alan Avnik Kalesi, Doğu Anadolu'nun kuzeydoğusunda, önemli geçitlerin kesişim noktasında yer alır. Avnik, çevresindeki Karataş ve Harami kaleleri ile birlikte, Urartu'nun kuzey seferlerinde lojistik üs olarak kullanılmıştır.²⁰¹ Urartu Krallığı, zorlu coğrafyasına rağmen etkili bir askeri yol ağı kurarak askeri ve ekonomik gücünü artırmıştır. Bu yollar, krallığın uzun süreli başarısında ve bölgesel hâkimiyetinde önemli bir rol oynamıştır.

Diauehi Krallığı'nın bölgesindeki maden zenginliği, Urartuların dikkatini çekmiş olmalı ki Urartuların yaptıkları seferlerinden birisinde, Diauehi Krallığının başkentini ele geçirdiğini ve ganimetler elde ettiği bilinmektedir.²⁰² Asurluların güç kaybettikleri dönemde Diauehi Krallığı, Urartuların kontrolüne girmiştir. Urartuların kayalar üzerine yazdıkları fetihler, ordularını Erzurum, Kars ve Ardahan üzerinden Gürcistan'a kadar gittiklerini göstermektedir.²⁰³

Urartuların Doğu Anadolu'daki askeri güzergâhları, yalnızca birer yol olmanın ötesinde coğrafyanın sunduğu doğal koridorları ve stratejik noktaları sonuna kadar kullandığı gözlenmiştir. Bunun sonucunda ham madde kaynaklarına hızlı erişim sağlamış hem de Tuşpa'dan çıkan bir merkezi yönetim hattı kurulmuştur. Bu güzergâhların, nehir vadileri ve geçitler boyunca inşa edilmesi sevkiyatında ulaşımında kolaylık sağlamıştır. Avnik gibi kaleler ise yol boyu güvenli ikmal merkezleri olarak işlev görmüştür. Dolayısıyla Urartular, zorlu bir coğrafyada hem savunma dokusunu güçlendirmiş hem de bölgesel hâkimiyetini ekonomik ve askeri açıdan pekiştirmiştir. Bu kapsamlı yol ağı, krallığın uzun vadeli dayanıklılığında, ticaret ilişkilerinin sürdürülebilirliğinde ve sonraki imparatorluklar (Persler başta olmak üzere) için model teşkil eden 'Kral Yolu' alt yapısının temelini oluşturmuştur.

²⁰¹ Yavuz Günaşdı, "Geçitler Ülkesinde Önemli Bir Urartu Kalesi Avnik", *TÜBA-AR*, 19, 2016, 128.

²⁰² Altan Çilingiroğlu, "Diauehi'de Bir Urartu Kalesi: Umudum Tepe (Kalortepe)", *AnAr*, 8, 2011, 194.

²⁰³ Kemalettin Köroğlu, "Urartu: Krallık ve Aşiretler", içinde *Urartu Doğu'da Değişim*, editör Kemalettin Köroğlu, Selim Ferruh Adalı, (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2020), 1-4.

4.3.4. Lidyalılar Döneminde Şekillenip Persler Tarafından Devralınan Kral Yolu'nun Alt Yapısı

Lidyalılar, MÖ.7. yüzyıldan itibaren Batı Anadolu'da güçlü bir krallık kurarak, kara yolu ulaşımında önemli gelişmelere imza atmıştır. Özellikle ticaretin canlanması ve ekonomik refahın artmasıyla birlikte Lidya Krallığı ana ticaret yollarını inşa etmiş ve bu yollar etkin bir şekilde kullanılmıştır. Kral yolu ilk olarak, Lidyalılar tarafından Efes ile Sardes arasında ticareti kolaylaştırmak amacıyla inşa edilmiştir. Bu yol, doğu-batı ekseninde Anadolu'yu kat ederek Mezopotamya'ya kadar uzanmış ve ticaretin yanı sıra kültürel etkileşimde artırmıştır. Böylelikle, Ege limanlarını İç Anadolu'ya bağlamıştır. Antik çağ yazarlarından Herodotos, *Historia* adlı eserinde Kral Yolu'nu tasvir ederken şöyle söyler: yol, Ionia, Lydia, Phrygia, Kappadokia, Kilikia bölgelerinde ilerleyerek Susa'ya varmaktadır.²⁰⁴

MÖ. 5. yüzyılda Pers kralı I. Darius, bu güzergâhı onarıp genişleterek Sardes'ten başlayıp Susa'ya kadar uzanan lojistik ağına dönüşmüştür. Bu kara yolu, ticaret ve haberleşme açısından önemli bir hale gelmiştir. Mevcut vadi ve dağ geçitlerini kullanarak, zorlu arazi şartlarına rağmen hızlı askeri ve idari hareketliliği sağlamıştır. Persler, Med İmparatorluğunu hâkimiyeti altına aldıktan sonra Lidya krallığının başkenti olan Sardes'i ele geçirip, Anadolu'da söz sahibi olmuştur (MÖ. 547/6). Kendisinden önce Anadolu'da var olan devletlerin kullandıkları yolları kullanan Persler, yolları iyileştirip, idari, ekonomik, haberleşme ve askeri amaçlı kullanılan ve Kral Yolu'nu da bu yollar topoğrafyasının izin verdiği ölçüde şekillendiği görülmüştür.²⁰⁵

Lidya döneminde temelleri atılan bu karayolu ağı, Pers İmparatorluğu'nun merkezi otorite ve mühendislik becerileriyle evrimleşerek antik dünyanın en etkili ulaşım alt yapısı haline gelmiştir. Bu alt yapı sadece askeri ve idari hareketliliği kolaylaştırmakla kalmamış, aynı zamanda imparatorluğun ekonomik bütünleşmesine ve kültürel etkileşimini de büyük katkı da bulunmuştur. Bu bilgiler, Lidya'dan Pers hâkimiyetine geçişte Kral Yolu'nun nasıl evrimleştiğini, altyapı ve işlevsel özelliklerini ve imparatorluğun hem ekonomik hem de askeri açıdan bu yolla nasıl güçlendiğini göstermektedir.

²⁰⁴ Herodotos, *Tarih*, V: 52-54.

²⁰⁵ Erdal Polat, "Kral Yolu'nun Anadolu Güzergâhı", *ERDEM*, 85, 2023, 104 vd.

4.4. Pers Egemenliği

Perslerin Anadolu üzerindeki etkilerin artmasından sonra ve bu sürecin 200 yıl kadar geniş bir zamana yayılmasıyla birlikte çok sayıda kültürel, siyasal ve ekonomik etkileşimleri getirmiştir. Yaklaşık MÖ. 547 yıllarında Kroisos'u yenen Kyros, Anadolu'nun Pers egemenliğine girdiğini söyleyebiliriz.²⁰⁶ Kyros yönetimi kolay olsun diye satraplıklara ayırmıştır. MÖ.522 yıllarında tahta geçen Dareios, oluşturulan satraplıklardan yeni bir vergi sistemi getirmiştir.²⁰⁷ Bu satraplıklar içerisinde Doğu Karadeniz satraplığı da yer alıyordu. Bu sınırlar içerisinde yaşayan halklar ise şunlardır: Tibarenler, Makronlar, Mossynoikoslar.²⁰⁸ Bu halklar hakkında bilgi veren antik kaynaklar, madencilikle uğraştıkları bilinmektedir.

Anadolu coğrafyası üzerinde Pers siyasal varlığının bu kadar uzun sürmesinin gerekçelerinde biri olarak Herodotos tarafından Kral Yolu olarak yol ağı gösterilmektedir.²⁰⁹ Bu yolu Herodotos, Sardeis ve Ephesos'tan başlayıp Pers diyarındaki Susa'da son bulan yolun 93 günde geçileceğini ifade etmektedir.²¹⁰ Yollar bölgenin jeomorfolojik yapısıyla yakından ilgilidir. Bölgede yaşanan doğal afetler sonucunda eğimler meydana gelmektedir. Bu doğrultuda Pers İmparatorluğunun kullanmış olduğu bilinen Kral Yolu örnek teşkil etmektedir.²¹¹ Pers İmparatorluğu döneminde kullanılan yol güzergâhlarını iki ana kategoride inceleyebiliriz. Bunlardan biri yukarıda da bahsedilen Pers Kral Yolu'dur. Diğeri ise Ksenophon'un eserinde bahsettiğı yol güzergâhıdır.

Bu dönemde önemli bilgilere belki de birincil kaynak sayılacakların başında Ksenophon'un *Anabasis* adlı kitabından öğrenmekteyiz. Eserde Pers satrapı olan Kyros'un, hem abisi hem de kralı olan II. Artakserkses'e karşı düzenlediğı sefer ve bunun sonucunda Kyros'un ölmesi ile sonuçlanmasını anlatır. Akabinde yanında paralı asker olarak katılan Yunanlıların ülkelerine geri dönüşünü anlatmaktadır. Sagona, paralı askerlerin Karadeniz'e kadar ki yürüyüşlerini detaylıca anlatmış, daha detaylandırıp Muş

²⁰⁶ Herodotos, *Tarih*, I: 75-86. Herodotos on dört günlük bir kuşatmanın ardından Kyros'un yendiğini söyler.

²⁰⁷ Oğuz Tekin, *Eski Yunan ve Roma Tarihine Giriş*, (İstanbul: İletişim Yayınları, 2016), 99

²⁰⁸ Kaymakçı, *Lykos*, 73.

²⁰⁹ Herodotos, *Tarih*, V: 52; Veli Sevin, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası I*, 7.

²¹⁰ Herodotos, *Tarih*, V: 53-54. Daha ayrıntılı bilgi için V. bölümün 52-53-54 kısımlarına bakınız.

²¹¹ Veli Sevin, "Urartulara Ait En Eski Kara Yolu", *Anadolu Araştırmaları XI*, İstanbul, 1989, 48-49.

bölgesinden başlayıp Kentrites (Aras) Nehri ile devam ettiklerini söylemiştir.²¹² Topoğrafik olarak bize bilgiler verse de arkeolojik veriler henüz olmadığı için kesinlik kazanmamıştır. Tigris ve Kentrites nehirlerinin birleştiği yer olan Botan Vadisi, (bugünkü Çattepe ve Türbe Höyük) Yunanlı paralı askerler için önem arz etmektedir. Botan Vadisi'nin Topoğrafik yapısıyla bilgi vermesi, *Onbinlerin* buradan geçmiş olabileceğini düşündürür. Bu yürüyüş esnasında bizleri ilgilendiren kısımlara değinirsek, Herodot'un²¹³ da değindiği gibi 18. satraplık bölgesi olan Makronia²¹⁴ bölgesine girmiş ve bölgeden sonra ilerlemeleri devam etmiştir.²¹⁵ Makronia topraklarında Makronlarla yaptıkları anlaşmalar sonucunda ilerlemeye devam ettiler. Kolkhislerle savaşmış yaşadıkları topraklara girip konakladılar. Pontos Euxeinos'a, Hellen yerleşimi olarak bilinen Trapezus'a vardılar.²¹⁶ Burada pazar kurarak bir süre de olsa kalan birlikler gemilerle ülkelerine dönmek için harekete geçmişlerdir.²¹⁷

Sevin, Anadolu içerisinde yolun geçtiği yerler hakkında iki farklı görüşten bahseder: ilki Sardeis'ten başlayarak Anadolu'nun orta kesiminde Gordion-Ankyra-Tavion-Sebastia-Melitene üzerinden Fırat'a ulaşmaktadır. İkincisi ise yine Sardeis'ten başlayan yol Orta Anadolu Bölgesi'nde Ikonion'dan sonra Garsaura'ya yönelmektedir. Buradan sonra Kappadokia Bölgesi, Mazaka, Komana, Arabissos'dan Melitene'ye uzanmaktadır.²¹⁸ Bu yol güzergâhları arasında farklı fikirlerin oluşmasının nedeni Herodotos'un verdiği bilgilere şüphe ile yaklaşmalarıdır.²¹⁹ İkinci görüş yol güzergâhı için nispeten daha elverişli gözükmektedir. Bir başka görüşe göre ise stratejik olarak doğudaki Pers orduları Anadolu'ya Fırat-Eriza (Erzincan) ya da Lykos (Kelkit) üzerinden Satala'ya girmişlerdir.²²⁰ Satala her ikisinin de ortasında yer almakta ve karşı saldırıları ile işgalci orduları tehdit edebilme yetisine sahiptir.²²¹ Bahsedilen ve Persler tarafından

²¹² Erdal Polat, “*Onbinlerin Dönüş Yolunda Tarihi Coğrafya ve Arkeoloji*” (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi, 2014), 8. Ayrıntılı bilgi için bakınız: Claudia Sagona, “Did Xenophon Take the Aras High Road? Observations on the Historical Geography of North-East Anatolia”, *Ancient Near Eastern Studies Supplement* 14, Paris, (2004).

²¹³ Herodotos, *Tarih*, III.94.2

²¹⁴ Rize ve etrafında yaşayan halk.

²¹⁵ Ksenophon, *Anabasis*, IV.8.1.

²¹⁶ Ksenophon, *Anabasis*, IV.8.22-23.

²¹⁷ Ksenophon, *Anabasis*, V.1.10-14.

²¹⁸ Sevin, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası I*, 11.

²¹⁹ Bulut, “*Eski Çağ'da Kappadokia Bölgesi'nin Tarihi Coğrafyası*”, 111.

²²⁰ Kaymakçı, *Lykos*, 73.

²²¹ Bryer, Winfield, *Karadeniz'in Orta Çağ Dönemi Eserleri ve Topoğrafyası*, 25.

oluşturulan bu yol ağı daha sonra Hellenistik ve Roma dönemi içerisinde de geliştirilerek kullanılmaya devam edilmiştir.²²²

Perslerin Anadolu'da hâkimiyet kurduğu önemli bölgelerden birisi de Kappadokia satraplığıdır. Kappadokia satraplığına bağlı olan ve Persler için Karadeniz Bölgesi'nde önemli bir merkez olan yerleşmelerden biride Oluz Höyük'tür. Oluz Höyük, Perslerin bu bölgede varlığını kanıtlayan önemli arkeolojik verileri bizlere sunmaktadır.²²³ I. Darius'un Anadolu'dan Susa'ya uzanan Kral Yolu, Efes-Sardes güzergâhıyla başlamış, Kappadokia üzerinden Mezopotamya'ya inmişti. Oluz Höyük hattı, bu ana yolun kuzeye uzanması olarak düşünülebilir: Kappadokia-Gordion-Ankyra hattından ayrılan kollar, Amasya ve Çorum üzerinden Oluz Höyük'e ulaşır, oradan da Karadeniz limanlarına bağlanırdı. Hem doğrudan deniz ikmali yapan hem de iç bölgedeki ikmal hatlarına esneklik katan bu güzergâh, Pers yönetiminin tek bir anayol yerine, çok kollu bir ulaşım ağı kurduğunu gösterir.

4.4.1. Kral Yolu Güzergâhı

Anadolu'da kurulan kent devletleri arasında Anadolu'da ilk kez Pers döneminde Susa ile Ephesos antik kenti arasında inşa ettikleri 'Kral Yolu'yla²²⁴ doğu ve batı arasında önemli bir etken olmuştur. Herodotos Kral Yolu'nun güzergâhını da tarif eder: Sardes'ten başlayarak Anadolu'nun doğusuna doğru kat ettiği, Halys Nehrini geçtiği ve Kappadokia Kilikya ve Mezopotamya üzerinden İran'a ulaştığını anlatır. Bu yol Perslerin ticaretinde önemli bir ulaşım ağı olmuştur. Bu yolun Urartuların da kullandığına dair pek çok kanıt bulunmaktadır.²²⁵ Van Gölü çevresindeki *Tuşpa* merkezli kurulan Urartu Krallığı, özellikle Asur İmparatorluğu yanında isminden söz ettirmiştir. Urartu Krallığının kabaca sınırları kuzeyde Sevan Gölüne, batıda Fırat Irmağı'na, güneyde ise Doğu Toroslara kadar alana yayılmaktaydı. Kurulduğu bölgede güçlü bir idari sistem için şüphesiz bölgelerarası ulaşımı sağlamak için çaba sarf etmiş olmalıdır. Yol üzerinde kurulan askeri

²²² Ramsay, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, 46.

²²³ Yavuz Günaşdı, Oktay Özgül, "MÖ. VI- IV. Yüzyıllar Arası Anadolu-Pers İlişkilerinin Bir Değerlendirilmesi", *Düşünce Dünyasında Türkiz Siyaset ve Kültür Dergisi*, 6-35, 2015, 110.

²²⁴ Kral Yolu, Pers İmparatoru I. Darius tarafından inşa edilmiştir. Yolun amacı, Pers İmparatorluğunun batıdaki başkenti Sardes ile doğudaki başkenti Persepolis (İran) arasında hızlı ve güvenli bir ulaşım sağlamak. Herodotos Kral Yolunu dokuz günde geçilebildiğini söylemektedir.

²²⁵ Veli Sevin, "Urartulara Ait Dünya'nın En Eski Kara Yolu", içinde *Anadolu Araştırmaları XI*, 1989, 47-56.

tesislerde²²⁶ Urartuların buradaki varlığını göstermektedir. Bu konuda Herodotos Kral Yolu üzerindeki konaklama istasyonlarından da böyle bahsetmiştir:

*...Bütün yol boyunca kraliyet konutları ve çok güzel kervansaraylar vardır; hep insanların oturdukları yerlerden ve güvenlik içinde geçilir...*²²⁷

Herodotos Ephesos'tan Kilikya ile Susa'ya giden büyük bir yoldan bahseder ve bu yol Kral Yolu'dur.²²⁸ Anadolu coğrafyasının topoğrafyası, kuzey dağları ve sık ormanları sebebiyle anayolların geçmesinde engel teşkil etmektedir. Kuzeyde Yeşilırmak taraflarında Kuzey Anadolu dağlarının alçaldığı bölgelerden yararlanılarak kuzey bölgelerde yollar oluşmuştur. İç Anadolu'yu çeviren dağların iç bölgeleri ise bol miktarda su ve gıda ürünlerini sağlaması neticesinde eskiçağdan itibaren tercih edilen güzergâhlar üzerinde bulunmaktaydı. Bunun etkisiyle İç Anadolu'da şu yol haritası görünmüştür: Eskişehir-Ankara-Yozgat-Kayseri-Niğde-Karaman-Konya-Afyon.²²⁹ Söz konusu bu güzergâh, başta dünya ticaretinin kuzey kolu sayılan İpek Yolu ile Batı Anadolu'dan Mezopotamya'ya uzanan ana yolları birbirine bağlamıştır. Özetle, Eskişehir'den Afyon'a uzanan bu iç hat, dağ eteklerindeki zengin su ve gıda kaynakları üzerinden şekillenmiş; antik çağdan itibaren hem ekonomik hem de stratejik anlamda vazgeçilmez bir koridor olmuştur.

Pers Kral Yolu, muhtemelen Asur Döneminden kalma ulaşım ağı üzerinde kurulmuştur. Doğu ile batıyı birbirine bağlayan bu yol, Kyros ve Dareios dönemlerindeki popülerliğinden ötürü Kral Yolu olarak anılmıştır.²³⁰ Sadece Pers krallarının kullandığı bir yol olmayan bu güzergâh, askeri, ticari ve ulaşım amaçlı kullanılmıştır.

4.4.2. İran -Trabzon Transit Yol Geçidi

Kral Yolu dışında, Persler döneminde çeşitli ticaret yolları da kullanılmıştır. Örneğin, Susa'dan batıya doğru uzanan yollar önemli merkezleri birbirine bağlamıştır. Bu yollar, sadece ticaretin değil, aynı zamanda kültürel etkileşimin ve siyasi kontrolün

²²⁶ II. Sarduri zamanında Fırat Irmağının sol kıyısından Urartu egemenliği için bir takım tesisler kurularak güçlendirildi. Palu ve Harput gibi önemli yönetim merkezleri yanında üç tane daha karakol kurulmuştur. Bunların dışında Bağın, Mazgirt, Kaleköy, Perisu, Pertek, Genefik ve Haroğlu gibi askeri tesisler örnek verilebilir. Daha fazlası için Veli Sevin, "Urartulara Ait Dünya'nın En Eski Kara Yolu".

²²⁷ Herodotos, *Tarih*, V.52. Kraliyet Yolu hakkında daha fazlası için bakınız V.52.53.54.

²²⁸ Ramsay, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, 26.

²²⁹ Serkan Başol, "Hitit Askeri Teşkilatı ve Sefer Organizasyonu", (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006), 102.

²³⁰ Herodotos, *Tarih*, 405-06.

sağlanmasında da kayda değer rol oynamıştır. Persler, bu yollar sayesinde imparatorluklarının farklı bölgeleri arasında etkili bir iletişim ağı kurmuşlardır. Bu yollardan biri de İran-Trabzon transit yol geçididir.

Trabzon ile İran arasındaki transit ticaret yolları tarih boyunca farklı dönemlerde ehemmiyet kazanmıştır. İran ve Trabzon transit yolu, Asya ile Karadeniz'i birbirine bağlayan önemli ticaret yollarından biri olmuştur. Özellikle İpek Yolu'nun kuzey kısımdaki güzergâhlardan biri olarak kullanılan bu yol, İran'dan başlayarak Doğu Anadolu'yu geçip Trabzon limanına ulaşmaktadır.

Doğu Karadeniz bölgesi Kafkaslar ve Kuzeyden gelen doğal yolların üzerinde yer alır. Ayrıca kuzeyden güneye uzanan dağların etkisiyle tarihi İran-Trabzon güzergâhı da oluşmasını sağlamıştır. Bu yol Erzurum Aşkale'den başlayıp Kop Geçidinden sonra Bayburt'a varır. Vavuk Geçidi- Gümüşhane- Zigana Geçidinden sonra Trabzon'a ulaşır.²³¹

Yunan komutanı Ksenophon' da Onbinlerin Dönüşünü anlatırken aynı yolu kullandıklarından bahseder.²³² Bu, bölgedeki yolların antik dönemde de aktif olarak kullanıldığını göstermektedir. Aynı zamanda Urartu keramiklerinin de bu yol ile batıya aktarılmış olabilir.²³³ Buna paralel olarak Hellen askerlerinin de Çoruh Vadisi'nden Karadeniz'e giden doğal güzergâhı kullandıkları bilinmektedir.²³⁴ Bu bölge Urartu belgelerinde akarsu ve yol güzergâhlarının öneminden dolayı Diauehi Krallığında Menua dönemine ait yazılıtaş anıtında “*Geçit Ülkesi*” olarak tanımlanmıştır.²³⁵ Urartular, bölgedeki hâkimiyetini korumak, değerli madenlere erişebilmek ve kendi güvenliğini sağlamak amacıyla geçitleri kontrol altına almak istemiştir. Bu doğrultuda Gücür Boğazı ve Deveboynu Geçitleri önemli geçitler arasındadır.²³⁶ Erzincan-Erzurum-Bayburt-Gümüşhane hattı boyunca Diauehi ülkesi gümüş, kurşun, bakır ve demir maden ihtiyaçlarını bu güzergâhla temin etmeye çalışmıştır.²³⁷ Aynı zamanda antik dönem Roma

²³¹ Mehmet Özmenli, “*Eski Çağ'da Gümüşhane ve Bayburt*”, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1996), 14-15.

²³² Özmenli, “*Eski Çağ'da Gümüşhane ve Bayburt*”, 14.

²³³ Ksenophon, *Anabasis*, IV-VII.

²³⁴ Ünsal, , “Doğu Karadeniz'in Tarihi Coğrafyası”, 137: Daha fazlası için bakınız Ksenophon, *Anabasis*, IV-VII, 19-27.

²³⁵ Yavuz Günaşdı, “Geçitler Ülkesinde Önemli Bir Urartu Kalesi: Avmik”, *TÜBA-AR*, 19, 2016, 120.

²³⁶ Günaşdı, “Geçitler Ülkesinde Önemli Bir Urartu Kalesi: Avmik”, 120.

²³⁷ Oktay Belli, “Eskiçağ Dünyasının En Büyük Madencilik Krallığı: Urartular”, *Türkiye Arkeolojisi ve İstanbul Üniversitesi (1932-1999)*, Ankara, 2000, 374.

İmparatorluğu zamanında Trabzon'dan başlayarak Erzurum üzerinden İran'a uzanan ticaret yolları kullanılmıştır. Bu yollar Trabzon'un doğusundan Erzurum üzerinden İran'a yapılan ticarete önemli bir yer tutmuştur.²³⁸

4.5. Hellenistik ve Roma Dönemi

Karadeniz'deki dağlarının paralel uzanması, günümüzde olduğu gibi Antik dönemde de liman kentleriyle olan kara yolu ulaşımını olumsuz yönde etkilemiştir. Kara yolu güzergâhları belirlenirken zorunlu olarak coğrafi şartlara göre şekillenmiştir. Bu yollar ise iç bölgeden Karadeniz sahiline dökülen akarsuların oluşturduğu doğal vadiler etkili olmuştur. Bu yollar ilk olarak iç bölgelerdeki madenler, yetişen tarım ürünleri ve diğer ticari ürünleri Amisos, Polemonion, Trapezus gibi limanlara ulaştırmak için yapılmıştır.²³⁹ Doğu Karadeniz Bölgesinde yapılan araştırmalar ele alındığında Yunan Kolonizasyon ve Roma Dönemlerini konu eden çalışmalar daha yoğunluktadır.²⁴⁰

Eski Roma'da, zanaat ve ticaret evvelden beri yapılmaktaydı. Ancak Roma'da ticaret ve zanaatın gelişmemesi bu uğraşların kölelere ve azatlılara ait bir iş olmasıdır.²⁴¹ Kültürün ilerlemesiyle ihtiyaçlar çoğalmış ve çeşitli işlere ihtiyaç duyulmuştur. Ticaret, Etrüskler ve Hellenlerle birlikte ilerleme göstermiştir. MÖ. 300'den sonra Roma'nın Rodos ile ticaret ilişkileri başlamıştır. Roma'nın sömürgeci yapısı, kara yollarının önem kazanmasına zemin hazırlamıştır. Kentleri birbirine bağlayan yol ağını gösteren *Itinerarium Romana*, *Tabula Peutingeriana* gibi haritalar yüzey araştırmaların neticesiyle Pontos sahil kesiminin iç bölgelere bağlayan üç kara yolunun tespitini sağlamıştır. Bunlar ise Polemonion-Neokaesareia, Amisos-Amaseia ve Trapezus-Satala.²⁴² (Harita 4.5) Roma'nın Pontos'taki kara yollarına önem vermesindeki en önemli nedeni, Doğu sınırını koruma altına almak olmalıdır. Bahsi geçen haritalarda dönemin yol ağını sembolik olarak gösteren temel kaynaklardır, ancak ölçeksiz veya eksik bilgiler barındırmaktadır. Bunlar ise yüzey araştırmalarının sonucunda eski haritalardaki kopuk güzergâhları ve arazi tutarsızlıklarını düzelterek antik yolların gerçek izlerini topoğrafya üzerinden

²³⁸ Ayşegül Kuş, "Yabancıların Gözüyle 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon'da Konsolosluklar", *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 26-2, 2014, 166.

²³⁹ Kamil Doğancı, "Antik Çağ'da Pontos Sahil Kentlerini İç Bölgelere Bağlayan Kara Yolları", *Tarih Okulu Dergisi*, 2020, 13-XLIV, 132.

²⁴⁰ Salih Kaymakçı, "Doğu Karadeniz Bölgesi Geç Demir Çağı Kültürüne Ait Bulgular ve Dikmen Kalesi", *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi*, 31.03.2020, (Erişim Tarihi 22.12.2023)

²⁴¹ Halil Demircioğlu, *Roma Tarihi Cilt 1 Cumhuriyet*, 5. Baskı, (Ankara: TTK, 2011), 194.

²⁴² Doğancı, "Antik Çağ'da Pontos Sahil Kentlerini İç Bölgelere Bağlayan Kara Yolları", 129.

yeniden tanımlamamıza yardımcı olmuştur. Yukarıda bahsedilen Polemonion-Neokaesareia güzergâhında, Karadeniz kıyısındaki liman yerleşimi Polemonion'u İç Anadolu'ya uzanan verimli Yeşilirmak havzası kıyısındaki Neokaesareis'ya (günümüz Niksar) bağlar. Roma'nın yerel krallıklar üzerindeki nüfuzunu artırma ve iç bölgelere hızlı asker sevkıyatı için hayati bir önem oluşturmuş olabilir. Trapezus-Satala hattında, Karadeniz kıyısındaki Trapezus'tan, Doğu sınırının en önemli garnizon yerlerinden biri olan Satala'ya uzanmaktaydı. Dağ geçitlerinden inşa edilen bu yol, askerlerin konuşlandırılmasına imkân tanımıştır. Satala'da konuşlanan birliğin sahili ve iç bölgeyi kontrol etmesi, düşman hareketlerinin erken tespiti ve güvenli sınır hattı için kritik olmuştur.

Anadolu'ya yazının gelmesi ile birlikte başlayan tarihi süreçlerde, Trabzon ve çevresi hakkında bildiklerimiz oldukça sınırlıdır. Bu bölge hakkında bilgilerimiz MÖ. 5. yüzyıldan öncesine gitmemektedir. Buna ek olarak arkeolojik veriler Roma Dönemi öncesine ait yazıt/belge bulunamamıştır. Ancak komşu devletlerin arşiv belgeleri incelendiğinde bölgenin iskâna açık olduğunu göstermektedir. Herodotos, Pers ve Hellen savaşlarını anlatırken, Doğu Karadeniz bölgesi hükümdarı Darius (MÖ.521-486) zamanında oluşturulan satraplık (eyalet) sistemi içerisinde 19. satrap olup, Trabzon ve çevresini ihtiva ettiğini söyler. Bu bölge hakkında bilgi verirken ikamet eden Tibarenler, Makronlar, Mossynoikoslar ve Marsa gibi yerli kabilelerden oluştuğunu söylemektedir.²⁴³ Pers prensi Kyros'un yanında savaşan Ksenophon, Anabasis eserinde bu kabilelerden ayrıntılı bir şekilde bahseder ve onları Doğu Karadeniz'in en eski halkları olduğunu söyler.²⁴⁴

MÖ. 359 dolaylarında Makedon yönetimine II. Philippos' un geçmesiyle ülke ekonomi, askeri ve idari yönden değişim yaşamıştır.²⁴⁵ II. Philippos' un ölümüyle tahta Büyük İskender çıkmış (MÖ.336) ordusuyla birlikte Anadolu'ya doğru yola çıkmıştır. Burada Perslerle savaşmış ve meydana gelen büyük muharebeden Persler ağır yenilgi almıştır. İskender bu galibiyetin ardından Anadolu' da çok sayıda önemli bölgeyi ele geçirmiş Gordion ardından Ankyra' yı ele geçirmiştir.²⁴⁶ İskender, Kappodokia

²⁴³ Herodotos, *Tarih III*, 94.

²⁴⁴ Ksenophon, *Anabasis V*, 5

²⁴⁵ Oğuz Tekin, *Hellen ve Roma Tarihi*, (Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları, 2011), 56.

²⁴⁶ Flavius Arrianos, *İskenderin Seferi (Aleksanrou Anabasis)*, çeviren Furkan Akderin, (İstanbul: Alfa, 2005), I: 26.6.

dolaylarına kadar ilerlemiş Halys Nehri dahil nüfuzunu kurmuştur. Ancak Doğu Karadeniz tümüyle boyunduruk altına girmemiştir. Hellenistik dönemde Makedon yönetimine bağlandığını gösteren bulgu olmadığı için Doğu Karadeniz'in, Büyük İskender'in fethettiği yerlerin dışında kaldığını söyleyebiliriz.²⁴⁷ Büyük İskender'in seferleri sonrasında Anadolu'da kurulan Hellenistik krallıklar, Persler döneminden kalma yolları kullanmaya devam ettiler. Bu yollar, askeri ve ticari amaçlardan dolayı önemlidir. Anadolu'da ilk olarak örgütlenmiş yol yapanlar ise Romalılar olmuştur.²⁴⁸

Kappodokia' nın kuzey kesiminde yeni bir siyasi yapılanma görülmeye başlanmıştır.²⁴⁹ İris ve Lykos havzalarında Pers satraplarından I. Mithradates (MÖ.302) tarafından Mithradates Krallığı kurulmuştur. Kurulan bu krallık en önemli özelliği hanedan soyunun hem Perslere hem de Hellenlere dayanıyor oluşudur.²⁵⁰ Krallık, MÖ. 63 yılına kadar Anadolu'yu, Roma emperyalizme karşı korumayı başarmıştır.²⁵¹

II. Mithradates'in oğlu I. Pharnekes MÖ. 185'te tahta geçmiş başka devletlerin kontrolünde olan arazilere saldırılar yapmış, Karadeniz'in önemli şehirlerinden olan Sinope' yi zapt ederek ilk adımı atmış oldu. Ardından Kotyora (Ordu) ve Kerasus (Giresun)'u da aldı. Sahil kesimlerde kalmayıp İç Anadolu'ya da girmeye başladı. Gerçekleştirmiş olduğu işgaller neticesinde Amastris' den (Amasra) Çam Burnuna kadar olan Karadeniz sahilleri ve iç kısımları Pontos devletinin eline geçti.²⁵² Tüm bunlar olurken Roma ve Mithradates Krallığı (MÖ.89-85) arasında uzun süren savaşlar oldu. Bunların içinde en önemlisi üçüncü Mithradates-Roma savaşıdır. Mitra Krallığı önceki savaşlarda yenilginin ardından kuvvetli bir hazırlık yapmış aynı zamanda bölgenin hinterlandını da kullanmıştır. Bu hususta dönemin en büyük ve en donanımlı ordusunu kullanmış, Pontos ve Güney Kafkasya'dan elde ettiği kerestelerle güçlü bir donanma meydana getirmiştir.²⁵³ Pontos'un tüm bu direnişlerini sonlandırmak için Roma, güçlü komutanlarından Triarius, Sulla, Flaccus, Lucullus ve Pompeius gibi askerlerini

²⁴⁷ Kaymakçı, *Lykos*, 74.

²⁴⁸ Hasan Tahsin Uçankuş, *Bir İnsan ve Uygarlık Bilimi Arkeoloji Tarih Öncesinden Perslere Kadar* (Ankara: Kültür Bakanlığı, 2000), 211.

²⁴⁹ Murat Arslan, *Mithradates VI. Eupator: Roma'nın Büyük Düşmanı*, 52.

²⁵⁰ Osman Emir, *İlk ve Orta Çağlarda Trabzon* (Trabzon Tarihi I. Cilt), edit: Hikmet Öksüz vd., (Trabzon, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yayını, 2022), 22.

²⁵¹ Emir, *İlk ve Orta Çağlarda Trabzon*, 22.

²⁵² Demircioğlu, *Roma Tarihi Cilt 1 Cumhuriyet*, 359.

²⁵³ Osman Emir, "Eskiçağ'da Doğu Karadeniz Bölgesi'nin Jeopolitik Önemi", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 2012, 7/13, 23.

Anadolu'ya göndermiş ve burada büyük mücadeleler vermişlerdir. Aralarından Pompeius, Roma'nın Anadolu üzerindeki egemenliğini artırmak için eyaletler, bağımlı krallıklar ve kentleşme sürecinin temellerini atan ilk Romalı devlet adamı olarak tarihe geçti. Pontos Krallığı sınırları içerisinde 11 kent kurmuş ve sonraki generaller de bu uygulamayı takip etmiştir.²⁵⁴

VI. Mithradates savaşını kazanan Pompeius Magnus Anadolu'da organizasyon çalışmaları başlatmış, yaralı ve emekli askerlerin yerleşebileceği *Nikopolis/Zafer Kenti* inşa etmiştir. Kabeira'yı kent haline getirerek adını *Diospolis* (Zeus Kenti) olarak değiştirmiştir.²⁵⁵ Karadeniz'in batı kısımları on bir yönetim merkezlerine ayrıldı ve bu merkezler birbiriyle bağlantılı hale gelmiştir. Bunun sonucunda Bithynia'dan başlayıp Paphlagonia ve Pontos üzerinden Armenia'ya uzanan ticaret yolları üzerinde sırasıyla şu kentler yer almaktaydı: *Pompeiopolis, Neapolis, Magnopolis, Diospolis ne Nikopolis*.²⁵⁶

Roma yönetimiyle şehir alanları ovalarda kurulmuş daha önceki yerleşim yerlerini işgal etmişlerdir. Polemonion (Fatsa) ve Pompeipolis (Taşköprü) Roma şehirlerine örnektir.²⁵⁷

Corbulo, komutanlığa atanır atanmaz askeri operasyonlar için Trapezus Limanı'nı seçti. Çünkü Pontos Bölgesi ve Trapezus Limanı Kappadokia eyaletinin temel ihtiyaçlarını karşılıyor ve stratejik bir konumda bulunuyordu. Roma sadece Trapezus Limanından Armenia'ya kadar ulaşan eski ticaret yolunu değil aynı zamanda Bosporos ve Karadeniz'in kıyı bölgesinde yer alan Phasis Irmağına kadar uzanan bölgenin deniz taşımacılığını da eline almış oldu.²⁵⁸ Corbulo, Roma'nın bölgedeki askeri ve idari gücünü arttırmak için Güneybatı Kafkaslardan Doğu Karadeniz'e uzanan ve buradan *Satala* ve diğer garnizon/karargâhları birbirine bağlamıştır. Bu yerleşim, Sadak köyü sınırları içerisinde yer alır. Bu tarihten itibaren Trapezus' un limanı olarak kullanılmaya başlandı. Bunları destekler mahiyetindeki *Itinerria Romana*' da Satala' ya yakın menzil

²⁵⁴ Kevser Taşdöner, *Anadolu'da Roma Eyaletleri Augustus Dönemi*, (İstanbul: Bilge Kültür Sanat, 2017), 158.

²⁵⁵ Kaymakçı, *Lykos*, 74.

²⁵⁶ Kaymakçı, *Lykos*, 75.

²⁵⁷ Bryer, Winfield, *Karadeniz'in Orta Çağ Dönemi Eserleri ve Topoğrafyası*, 28.

²⁵⁸ Osman Emir, "MS. I. ve II. Yüzyıllarda Roma'nın Doğu Karadeniz ve Güney Batı Kafkasya'daki Askeri Varlığı", içinde *Tarih Boyunca Anadolu-Gürcistan İlişkileri Sempozyumu*, edit. Mehmet Işıklı vd. (Ankara: Bilgin Kültür Yayınları, 2020), 453.

noktalarından bahseder.²⁵⁹ Corbulo'nun inşa ettirdiği bu ana yol hattı, doğrudan Trapezus limanını doğudaki askeri karargâhlara (Satala) bağladı. Böylece Karadeniz'den gelen tahliye ve ikmal gemileri, karadan hızlıca iç bölgelere ulaştırılabilirdi. Satala mevkiinden doğuya doğru hareket edildiğinde karşılaşılabilecek önemli şehir Phazimonites (Merzifon, Havza, Ladik) idari bölgesinde Laodikeia (Ladik), Eupoatoria-Magnopolis (Taşova) bulunmaktadır.²⁶⁰ İmparator Vespasianus (MS. 69-79) Doğu Karadeniz stratejik açıdan daha güçlü hale gelmiş bunun sebebi ise doğudaki karakollara Satala ve Samsota garnizonları ile Trabzon limanı arasına yol yaptırmış olmasıdır.²⁶¹ Vespasianus döneminde (MS 69-70) Fırat Nehri sınırında erken kalıcı askeri yapılar görülmektedir. Bu dönemde Satala ve Melitene olmak üzere iki önemli karargâh inşa edilmiştir.²⁶² Samsota güney hattı, Satala'daki garnizon ile Melitene karargâhını birbirine bağladı. Bu yol Mezopotamya'ya inen Roma birliklerinin ikmali ve hızlı sevki için kritik rol oynadı. Dolayısıyla Trapezus'tan başlayıp Satala'ya inen ana güzergâhtan, Samsota üzerinden güneydoğuya uzanan yol birleştirilmiş, Karadeniz'den Fırat'a kesintisiz bir lojistik koridor oluşturulmuş oldu.

Mehmet Tezcan, Roma'nın hedeflerini şu şekilde açıklar: doğunun zenginliklerine sahip olmak amacıyla İpek Yolu'nun karadan veya denizden her türlü güzergâhlarına sahip olma düşüncesi. Aynı zamanda Karadeniz-kuzeybatı İran Güzergâhı, Karadeniz-Hazar Denizi Güzergâhı ve Karadeniz-Hazar Denizi Kuzeyi Karayolu Güzergâhı Roma'nın alternatif yolları arasında yer alır.²⁶³ Satala'nın konumu hakkında pek çok açıklamalar yapılmıştır. Tüm bu açıklamaların ortak noktası bölgenin çok önemli bir kavşak noktasında yer almış olması ve buna istinaden güvenlik için askeri üssün kurulmasını zorunlu kılmıştır.²⁶⁴ Buradaki askeri garnizonun tam olarak ne zaman kurulduğu bilinmemekle birlikte, eldeki verilerle MS. 1. yüzyıla atfedilmektedir.²⁶⁵

²⁵⁹ Emir, "MS. I. ve II. Yüzyıllarda Roma'nın Doğu Karadeniz ve Güney Batı Kafkasya'daki Askeri Varlığı", 454.

²⁶⁰ Bryer, Winfield, *Karadeniz'in Orta Çağ Dönemi Eserleri ve Topoğrafyası*, 22.

²⁶¹ Emir, "Eskiçağ'da Doğu Karadeniz Bölgesi'nin Jeopolitik Önemi", 25.

²⁶² Dicle Kaya, "Roma'nın Anadolu'daki Doğu Sınırında Bulunan Karargâhlar Üzerine Bir İnceleme", *Colloquim Anatolicum*, 17, 2018, 59.

²⁶³ Konu ile ilgili ayrıntılı bilgi için bakınız: Mehmet Tezcan, "Eskiçağ'da Roma İmparatorluğu'nun Karadeniz Bölgesi Vasıtasıyla Hindistan ve Çin ile Ticareti", *Karadeniz Tarihi Sempozyumu*, 25-26 Mayıs 2005, I. Cilt, Trabzon, 3-36.

²⁶⁴ Süleyman Çiğdem, *Eskiçağ'dan Ortaçağ'a Gümüşhane*, (Gümüşhane: Gümüşhane Valiliği, 2012), 107.

²⁶⁵ Çiğdem, *Eskiçağ'dan Ortaçağ'a Gümüşhane*, 123.

Satala'nın bu özelliğinden ötürü yalnızca askeri değil, ticari anlamda da kilit bir rol üstlendiği görülmektedir.

Tarih boyunca farklı yol güzergâhları kullanılmış olmakla beraber bu yollar patika olarak ifade edilebilecek yollardır. Tali yollarla da ayrılan bu yollar yılın belirli zamanlarında kullanılıyordu. Çünkü güzergâhların güvenliğini sağlamak oldukça güçtü.²⁶⁶

Doğancı, Antik Çağ yazarları ve mil taşları²⁶⁷ incelendiğinde, Pontos sahilini iç bölgelere bağlan üç yoldan bahseder: (Harita 4.5)

Amisos-Amaseia-Zela-Sebastopolis-Kaesareia-Antiokheia

Polemonium-Neokaesareia-Komana Pontika-Sebasteia

Trapezus-Satala-Melitene-Samosata-Zeugma-Syria²⁶⁸

Bunlardan birinci yol ekonomik ve ticari amaçlı; ikinci yol daha çok ticari amaçlı; üçüncü yol ise daha çok askeri amaçlı kullanılmıştır. Ayrıca Doğancı, bu yol üzerinde bulunan duraklama noktalarından da bahsetmiştir.

Roma Çağındaki önemli güzergâhlardan biri de İstanbul'dan Kuzey Suriye'ye uzanan *Hac Yolu*'dur.²⁶⁹ Itinerarium Antonini'den edinilen bilgiye göre Trapezus'tan başlayıp Satala ve Melitene üzerinden Kuzey Suriye, Mezopotamya, Levant ve Mısır'a kadar ulaşan güzergâhın Orta Anadolu çevre bölgeleriyle bağlayan önemli bir kara yolu olduğunu söyleyebiliriz. Trapezus-Zeugma arasındaki kara yolu, Euphrates üzerindeki Roma askeri noktalarını birbirine bağlamış ve doğu sınırında güvenliğini oluşturarak ticaret yollarını güvence altına almıştır.²⁷⁰ Euphrates boyundaki Roma askeri noktalarını birbirine bağlayan bu yol, yalnızca ticaret kervanlarının güvenliğini sağlamıyor, aynı zamanda imparatorluğunun doğu sınır hattını da fiilen destekliyordu. Böylece lojistik açıdan çift yönlü (ticari-askeri sevkiyat) kritik bir omurga oluşturmuştur.

²⁶⁶ Strabon, *Geographika*, II I 15.

²⁶⁷ Romalılar döneminde yollara dikilen, yolun yönünü ve merkeze uzaklığını gösteren taşlara verilen isimdir.

²⁶⁸ Doğancı, "Antik Çağ'da Pontos Sahil Kentlerini İç Bölgelere Bağlayan Kara Yolları", 133.

²⁶⁹ David French, *Roma Çağında Küçük Asya'daki Yollar ve Mil Taşları Fasikül I: Hac Yolu*, (Ankara: The British Institute of Archaeology at Ankara, 1981), 16.

²⁷⁰ Tahir Erdoğan Şahin, "Strabon'un Hayaşa Bölgesi Kentleri; Satala'dan Zımara'ya", *AKRA Kültür Sanat ve Edebiyat Dergisi*, 2018, 6/15, 15; Ercüment Yıldırım, "Antik Yazarların Eserlerinde Zeugma", *Tarihin Peşinde Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2012, 8, 96.

Trapezus, iki önemli ticaret yolunun karadaki yol bağlantısının bitiş noktasında yer alıyordu. İlki Afganistan, İran, Hazar Denizi ve Kafkaslardan gelen güzergâh, diğeri Fırat ve Dicle vadilerinde Kop Geçidi, Vavuk Geçidi, Gümüşhane, Zigana Geçidi Trapezus güzergâhını takip eden yol bağlantısı.²⁷¹ Erzincan'dan sonra Trapezus'a kadar ki antik kara yolu günümüzdeki modern kara yolu ile hemen hemen aynıdır. Bu da, bölgenin jeomorfolojik yapısının (vadi tabanının düzlüğü, geçitlerin sıkışıklığı) hem antik hem de güncel ulaşım ağlarını belirlediğini göstermektedir.

Antik dönem yol güzergâhlarından sonra büyük öneme sahip kesintisiz yollar arasında yalnızca diyagonal yol kalmış, sonraki dönemlerde ise birçok değişime uğramıştır.²⁷² Bu da yol ağlarının yalnızca coğrafi değil, aynı zamanda politik ve ekonomik önceliklere de bağlı olarak değiştiğini gösteriyor. Modern karayollarındaki benzer iz, binlerce yıllık 'rota seçimi' kararlarının hâlâ geçerliliğini kanıtlıyor.

Hem Karadeniz kervanlarını hem de güneye inen sefer yollarını bir arada tutan Trapezus, antik dönemde Anadolu içlerine açılan anahtar nokta olarak öne çıkıyor. Burası, kervanların birleşip ayrıldığı, askeri ve ticari konaklama tesislerinin kurulduğu stratejik bir liman kent işlevi görmüştür.

²⁷¹ Süleyman Çiğdem, "Eski Çağ'da Trabzon Limanı: Askeri ve Ekonomik Yönden Gelişimi ve Doğu-Batı İlişkisindeki Rolü", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2007, 10-2, 137-143, Strabon, *Geographika*, XI 7.3.

²⁷² Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, II. Cilt, çev. Nilüfer Epçeli, (İstanbul: Bilge Yayıncılık, 2010), 47.

SONUÇ

Doğu Karadeniz ve Orta Anadolu insanlık tarihi boyunca pek çok hadiseye ev sahipliği yapmıştır. Bu bölgelerin yer altı ve yer üstü zenginliklerinden, iklimsel çeşitliliklerinden ve hidrografyanın olumlu etkilerinden dolayı bölgede yaşayan insanlar uzun süreli iskân etmişlerdir. Geniş manada iskân, coğrafya ile ilişkisinin bir evresi olarak, toprak üzerinde sürekli ya da geçici şekilde yerleşmeyi ifade eder. Yerleşme kararları fiziki, ekonomik, iklimsel veya siyasal etkenlere bağlıdır.

Doğu Karadeniz'in yüksek kesimlerinde bakır, gümüş, çinko, kurşun yataklarının bulunduğu ve MÖ. III. binyıldan itibaren kullanıldığı bilinmektedir. Ancak Doğu Karadeniz'de bu madencilik faaliyetleri, diğer bölgelere kıyasla daha geç başladığı görülmektedir. Bunun sebebi ise arazinin engebeli yapısı ve zaman içerisinde yaşanan olumsuz jeolojik olaylar sonucunda arkeolojik verilerin silinmesi gösterilebilir.

Neolitik Çağ ile birlikte insanoğlu, ticaretin en ilkel hali olan takas usulü ile ticari faaliyetlere başlamıştır. Bu dönemde obsidyen gibi değerli madenlerin ihracı gerçekleşmiştir. Meydana gelen bu gelişmeler ise ticaretin zeminini oluşturmuştur. Böylelikle Anadolu, ekonomik alanda gelişmeler göstermeye başlamıştır.

Tarih öncesi dönemlerden itibaren Anadolu, ticaret için önemli bir bölge olmuştur. Ulaşım coğrafyası açısından bozkırlarla kaplı olan Anadolu düzlüğü, uzun ve zorlu bir karayolu ulaşımını beraberinde getirmekteydi. Ulaşım yollarının oluşmasında pek çok faktörün etkili olması gibi yolların güvenliği ve devamlılığı için de dönemin siyasi organizasyonlarının etkili olması gerekmektedir. Bu hususta Asur Ticaret Kolonileri Çağı'nda Anadolu ve Mezopotamya arasında organize bir şekilde ticaret yapılmıştır. Bu ticaret ilişkilerinin yayılım alanı ise Kayseri mevkiinin yakınlarında yer alan Kaniş kenti, önemli rol oynamıştır. Bahsedilen bu ticaretin gelişebilmesi için Anadolu'daki yol şebekesi büyük önem arz etmektedir. Doğu Karadeniz ve Orta Anadolu stratejik konumu neticesinde ekonomisine olumlu etkileri olsa da dönem dönem siyasi çatışmaların merkezi haline de gelmiştir.

Hitit ekonomisinin önemli kaynaklarından biri madendir. Anadolu'da olmayan madenler ise dışarıdan getirilmekteydi. Madenlerin, Hititler döneminde bu bölgeye farklı coğrafyalardan getirildiğini gösterilen dokümanlar bulunmaktadır. Hitit Devleti, düzenli işleyen bir yol şebekesi üzerinde ilk kenti olan Hattuşa'yı kurmuştur. Hititler öncesinde

kurulan yollar ve yol ağı şebekesi yerleşimin en önemli parçasıdır. Hititler döneminde, Doğu Karadeniz ile Orta Anadolu arasında ulaşımı sağlayan güzergâhlar, bölgenin zorlu coğrafi koşullarına rağmen stratejik öneme sahipti. Bu yollar hem ticaret hem de askeri amaçlarla kullanılmıştır. Bu amaçla Hititler döneminde çeşitli yol güzergâhları kullanılmıştır.

Pontos Bölgesi'ndeki kara yolu ulaşımı Romalıların bölgeyi ele geçirmesiyle birlikte kara yolları önem kazanmıştır. Bölge Romalıların eline geçtikten sonra yollar onarılmış ve bu yollar üzerine kentler kurulmuştur. Romalıların bölgede inşa ettikleri yolların ilk olarak ekonomi ve ticari amaçlı olduğu görülmüştür. Bölgedeki güvenliği de sağladıktan sonra elde edilen değerli madenlerin başka bölgelere taşınmasını da sağlamıştır. Günümüzdeki arkeolojik kazılar ve yüzey araştırmaları neticesinde elde edilen kalıntılar, mil taşları vb. buluntular bölgede kullanılan yolun bağlantılarını göstermektedir.

Bu tezin hazırlamasında tarihi çağlardan başlayarak bölgenin III. binyıldan Hellenistik Dönemin sonuna kadar ki yol bağlantıları ortaya konulmaya çalışılmıştır. Karadeniz'in özellikle doğu kanadında yeteri kadar araştırma yapılamaması bölgenin tarihinde ve arkeolojisinde eksikliğe neden olmaktadır. Orta Anadolu bölgesinde ise işler daha kolay ilerlemektedir. Bölgede yapılan yüzey araştırmaları neticesinde kervan yollarının MÖ. III. bin yılın ortalarından itibaren askeri ve ticari amaçlı kullanıldığını göstermektedir. Tüccarların Anadolu'ya ürün getirip göturdükleri bu yollar MÖ. II. bin yılın başlarından itibaren Asurlular tarafından kullanılmaya devam etmişlerdir. Hititler döneminde de önemi devam eden bu yollar Roma ve Hellenistik dönemde de önemini koruduğu görünmektedir. Hellenistik Dönem ile birlikte önemli ölçüde değişmeler meydana gelmiş, ticaret yapmak için denizden ve karadan yol bağlantılarını geliştirmişlerdir. Bu konuda verilerin doğruya yakın olması için yeni yapılacak olan arkeolojik kazıların önemi büyüktür. Elde edilen tüm bu veriler sonucunda Doğu Karadeniz ve Orta Anadolu arasındaki tarihi yolların ticaret ve kültürel etkileşimi üzerindeki etkilerini ortaya koyarak bölgenin tarihsel önemi hakkında yeni bir perspektif sunmayı amaçlamaktadır.

KAYNAKÇA

- Açıkkol Ayşe, Baykara İsmail, Gökkurt S. T. Ay Faruk. “Orta Anadolu-Sivas’ta Paleolitik Çağ Kalıntıları”. *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 23(1). 2024. 38-69.
- Açıkkol Yıldırım Ayşen, Baykara İsmail, Z. Koşan O. Şahin S. Acar S. Ay F. Sözcü S. “2017 Yılı Sivas İli Ve İlçelerinde Pliyosen Ve Pleyistosen Dönem Yüzey Araştırması”. 36. *Araştırma Sonuçları Toplantısı*. 36-1. 2018. 267-274.
- Akpınar Lokman, “Antik Dönemde Doğu Pontus Bölgesinde Madencilik”. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2024.
- Akurgal Ekrem, *Anadolu Uygarlıkları*. İstanbul: Net Turistik Yayınları. 1990.
- Akurgal Ekrem, *Anadolu Kültür Tarihi*. Ankara: Phoenix Yayınevi. 2014.
- Albayrak İrfan, “Kaniş-Karum’unun Bir Mektubu”, *Archivum Anatolicum*, 1.4.2003, 6:1.
- Alkım U. Bahadır, “Güney-Batı Antitoros Bölgesinde Eski Bir Yol Şebekesi”, *Belleten*, 20.01.1959, 23:89.
- Alparslan Metin. *Eski Anadolu’da Ticaret Mö. Iı. Binyıl*. İstanbul: Türk Eskiçağ Bilimleri Enstitüsü. 2010.
- Arkeoatlas Dergisi, “Tarihöncesinden Demir Çağı’na Anadolu’nun Arkeoloji Atlası”. Editör. Necmi Karul, 27.12.2010.
- Arrianos Flavius, *İskenderin Seferi (Aleksanrou Anabasis)*. Çeviren Furkan Akderin, İstanbul: Alfa, 2005, I: 26.
- Arslan Murat, *Roma’nın Büyük Düşmanı Mithradates Vı Eupator*. İstanbul: Odin Yayıncılık, 2007.
- Arslantaş Yüksel. Miğal Serdar. “Asurlu Tüccarların Anadolu’daki Sömürge Faaliyetleri”. *Akademik Matbuat Sosyal Araştırmalar Dergisi*. 8-1. 2024.
- Arun Tolga Han, “Hitit Ekonomisinin Temel Unsurları”. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019.
- Atalay İbrahim, Mortan Kenan, *Türkiye Bölgesel Coğrafyası*. İstanbul: İnkılap Yayınevi, 1997.
- Atalay İbrahim, *Türkiye Coğrafyası*. İzmir. Ege Üniversitesi, 1997.
- Atila, Nermin. “Hititler’de Kentsel Yapı: Hattuşa, Şapinuva, Şarişsa, Tabikka Ve Alacahöyük”. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2018.
- Bahar Hasan. “Konya-Karaman İlleri Ve İlçeleri Yüzey Araştırması 2009”. 28. *Araştırma Toplantısı Iı. Cilt*. 2010. 302-319.
- Bahar, Hasan. *Eskiçağ Uygarlıkları*. Konya: Kömen Yayınları, 2016.
- Balkan Kemal, *Mama Kralı Anum- Hirbi’nin Kaniş Kralı Warşama’ya Gönderdiği Mektup*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1957.
- Baltacıoğlu Hatçe. “Alacahöyük Geç Tunç Çağı Yapı Kompleksinin (Saray, Saray-Tapınak, Tapınak) Tanımı”. Batı Anadolu Ve Doğu Akdeniz Geç Tunç Çağı Kültürleri Üzerine Yeni Araştırmalar. Ankara: Hacettepe Üniversitesi Yayınları. 2008.

- Barjamovic Gojko. *Tüccarlar Ve Seyyahlar: Anadolu'da Asurlular (Mö. 2000-1600)*. Çev. Azer Keskin, *Assurlular Dizle'den Toroslar'a Tanrı Assur'un Krallığı*, Haz. Kemalettin Köroğlu- Selim Ferruh Adalı, İstanbul: Yky. 2020.
- Başol Serkan, "*Hitit Askeri Teşkilatı Ve Sefer Organizasyonu*". Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006.
- Bayram Sebahattin, "Orta Doğu'daki En Eski Uluslararası Ticaret Ve Esasları", İçinde *Orta Doğu'ya Bakış*, Ed. Victoria Bilge Yılmaz, Sayim Türkman, Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık, 2017.
- Bayram Sebahattin, Kuzuoğlu Remzi, "Eski Asur Dönemi Metinlerinde Geçen Akarsu İsimleri", İçinde *XVIII. Türk Tarih Kongresi*, VIII. Dizi Sayı:35, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1-5 Eylül 2018.
- Bayram Sebahattin. "Koloni Çağı'ndaki Kayseri'nin Ticari Hayatı". İçinde *Kayseri Ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri*. 35-42. 1996.
- Belli Oktay. "Eskiçağ Dünyasının En Büyük Madencilik Krallığı: Urartular". *Türkiye Arkeolojisi Ve İstanbul Üniversitesi (1932-1999)*. Ankara. 2000. 371-378.
- Bilgi Önder, "İkiztepe Mezarlık Kazıları Ve Ölü Gömme Gelenekleri 2000 Ve 2001 Dönemleri", *Belleten*, 67/249, 2003.
- Bittel Kurt, *Die Hethiter Die Kunst Anatoliens Vom Ende Des 3. Bis Zum Anfang Des 1. Jahrtausends Vor Christus* München, 1976.
- Bryer Anthony, Winfield David, *Karadeniz'in Orta Çağ Dönemi Eserleri Ve Topoğrafyası I. Cilt*. Çev. İsmail Köse, Ankara: Ttk, 2020.
- Bulut Esra, "*Eski Çağ'da Kappadokia Bölgesi'nin Tarihi Coğrafyası*". Yayınlanmamış Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2018.
- Çalışkan Akgül Hülya, "Türkiye'nin Doğu Karadeniz Bölgesi'nin Prehistoryası: Bir Terra Incognita Analizi", *Karadeniz İncelemeler Dergisi*, 11/21, 2016.
- Çevik Özlem, "The Emergence Of Different Social Systems In Early Bronze Age Anatolia: Urbanisation Versus Centralisation", *Anadolu Araştırmaları*, Cilt 57, 2007.
- Çınar Cevdet Bora, "*Erken Tunç Çağında Doğu Karadeniz Bölgesinin Kültürel Etkileşimi*", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2023.
- Çifçi Ali, Gökçe Bilcan. "I Have Made A Highway Of Biainili: Transportation And Road Networks In The Territories Of The Urartian Kingdom". *Altorientalische Forschungen*. 48-2. 2021. 221-232.
- Çiğdem Süleyman, "Başlangıçtan Eski Tunç Çağın Sonuna Kadar Erzurum Ve Yöresi Geçim Kaynakları", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Erzurum: 2000.
- Çiğdem Süleyman, *Eski Anadolu İnsanlarının Geçim Kaynakları Ve Yaşam Biçimleri*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi Enstitüsü, 1996.
- Çiğdem Süleyman, *Eski Çağ'da Orta Çağ'a Gümüşhane*. Gümüşhane: Gümüşhane Valiliği, 2012.
- Çiğdem Süleyman, *Eskiçağ'dan Ortaçağ'a Gümüşhane*. Gümüşhane: Gümüşhane Valiliği, 2012.

- Çiğdem Süleyman. “Eski Çağ’da Trabzon Limanı: Askeri Ve Ekonomik Yönden Gelişimi Ve Doğu-Batı İlişkisindeki Rolü”. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. 2007. 10-2. 133-155.
- Çilingiroğlu Altan. “Diauehi’de Bir Urartu Kalesi: Umudum Tepe (Kalortepe)”. *AnAr*. 8. 2011.
- Danışmaz Harun, *Urartu Krallığı Yönetim Ve Organizasyon*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2020.
- Demircioğlu Halil, *Roma Tarihi Cilt 1 Cumhuriyet*. 5. Baskı, Ankara: Ttk, 2011.
- Diñçol M. Ali, “Hititler Öncesinden Anadolu”, İçinde: *Anadolu Uygarlıklar Ansiklopedisi*, Ed. Vefa Ülkü, C.1, İstanbul: Görsel Yayınları, 1982.
- Doğan-Alparslan Meltem. “Hitit İmparatorluğu’nda Ticaret, Ekonomi Ve Anadolu’daki Yol Ağı”. *Uluslararası Sempozyum Bildirileri Pisidya Çalışmaları I.*, Edit. A. Mörel, G. Kaşka, H. Köker, M. Kaşka, M. Fırat, S. O. Akgönül, (Süleyman Demirel Üniversitesi Yayınları: Isparta 2020.
- Doğanay Hayati, Sever Ramazan, *Genel Ve Fiziki Coğrafya*, Güncellenmiş 13. Baskı, Ankara: Pegem Akademi, 2016.
- Doğancı Kamil, “Antik Çağ’da Pontos Sahil Kentlerini İç Bölgelere Bağlayan Kara Yolları”, *Tarih Okulu Dergisi*, 13-XlIV, 129-156, (2020).
- Dönmez Şevket, “Tunç Çağı’nda Orta Karadeniz Bölgesi Ve Kelkit Vadisi Yerleşmeleri”, *Belleten*, 72/264, (2008).
- Durbin Ges. “Iron Age Pottery From The Provinces Of Tokat And Sivas”. *Anatolian Studies*. 1971. Vol 21: 99-124.
- Emir Osman, “Eskiçağ’da Doğu Karadeniz Bölgesi’nin Jeopolitik Önemi”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 7/13, (2012).
- Emir Osman, “Ms. I. Ve II. Yüzyıllarda Roma’nın Doğu Karadeniz Ve Güney Batı Kafkasya’daki Askeri Varlığı”, İçinde *Tarih Boyunca Anadolu-Gürcistan İlişkileri Sempozyumu*, Edit. Mehmet Işıklı Vd. Ankara: Bilgin Kültür Yayınları, (2020).
- Emir Osman, “Prehistorik Dönemden Roma Dönemine Kadar Trabzon Ve Çevresi”. Yayımlanmamış Yüksek Lisan Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008.
- Emir Osman, *İlk Ve Orta Çağlarda Trabzon* (Trabzon Tarihi I. Cilt), Edit: Hikmet Öksüz Vd. , Trabzon, Trabzon Ticaret Ve Sanayi Odası Yayını, 2022.
- Erdan Emre. “Yerleşim Tipleri Işığında Anadolu’da Frig Kültür Varlığı”. *Asia Minor Studies*. 4-8. 2016.
- Erüz Coşkun. Erbaş Y. Selçuk. “Antik Çağ’dan 20. Yüzyıla Doğu Karadeniz’de Limanlar(Trabzon), Kervan Ve Askeri Güzergâhlar: Kültür Rotaları”. *Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları*. 2020. 23-62.
- Fidan Erkan, “Madencilik Beşiği Anadolu: Tarihöncesi Dönemlere Ait Bakır Yatakları”, *Belleten*, 292/81, 2017.
- Fidan Erkan, “Tarih Öncesi Dönemlerde Anadolu’da Kullanılmış Olan Maden Yatakları”, İçinde *Yeraltı Kaynakları Dergisi*, Sayı:9, 2016.
- Freeman Charles, *Mısır, Yunan Ve Roma Antik Akdeniz Uygarlıkları*. Çev. Suat Kemal Angı, 4. Baskı, Ankara: Dost Kitapevi Yayınları, 2013.

- French David, *Roma Çağında Küçük Asya'daki Yollar Ve Mil Taşları Fasikül I: Hac Yolu*, (Ankara: The British Institute Of Archaeology At Ankara, 1981.
- Garstang John. "Hittite Military Roads İn Asia Minor". *American Journal Of Archaeology*. 47-1. 1943.
- Gökçek L. Gürkan, "Asur Ticaret Kolonileri Çağında Anadolu'da Kervan Güzergâhları Ve Taşımacılık", *Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 8/1, 2004.
- Gümüşçü Osman, Şenkul Çetin, Yılmaz Hasan Hüseyin, *Temelleri Gelişimi Ve Yapısıyla Tarihi Coğrafya*. İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2014.
- Günaşdı Yavuz, Özgül Oktay, "Mö. V1- Iv. Yüzyıllar Arası Anadolu-Pers İlişkilerinin Bir Değerlendirilmesi ". *Düşünce Dünyasında Türkiz Siyaset Ve Kültür Dergisi*. 6-35. 2015. 105-124.
- Günaşdı Yavuz. "Geçitler Ülkesinde Önemli Bir Urartu Kalesi Avnik", *Tüba-Ar*. 19. 2016.
- Günaşdı Yavuz. "Geçitler Ülkesinde Önemli Bir Urartu Kalesi: Avmik". *Tüba-Ar*. 19. 2016.
- Günbatı Cahit, "Kultepe'de Bulunmuş İki Anlaşma Metni", *Belleten*, Cilt:69, Sayı: 256, 2006.
- Günbatı Cahit, *Harşamna Kralı Hurmeli'ye Gönderilen Mektup Ve Kaniş Kralları*. Ankara: Ttk Yayınları, 2014.
- Günbatı Cahit, *Kultepe-Kaniş Anadolu'daki İlk Yazı İlk Belgeler*. Kayseri: Kayseri Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, 2012.
- Gündüzalp Nural, "İç-Doğu Karadeniz Bölgesinden Prehistorik Buluntular", İçinde *IX. Türk Tarihi Kongresi*, (Ankara: 1986.
- Hatunoğlu Zeynep, "Assyrian Trade And Structure Of Accounting In Anatolia", *Muhasebe Ve Finans Tarihi Accounting And Financial Araştırmaları Dergisi*, 20, 2021, 91-114.
- Herodotos, *Tarih*, Çeviren. Müntekim Ökmen, İstanbul, Türkiye İş Bankası, 2021.
- Homer. *İlyada*, Çeviren. Azra Erhat, A. Kadir. İstanbul: Türkiye İş Bankası. 2018.
- İşık Adem, "Anadolu'da Asur Ticaret Kolonileri Çağı", *Mavi Atlas*, 8 (1) 2020.
- İşık Adem, *Antik Kaynaklarda Karadeniz Bölgesi*. Ankara: Ttk, 2001.
- İşık Mehmet, "Karaz Kültürü'nün Ortaya Çıkış Hikâyesi", *Şehri Kadim Aziziye*, 4, 2015.
- İşık Mehmet, *Doğu Anadolu Erken Transkafkasya Kültürü*. İstanbul: Arkeoloji Ve Sanat Yayınları, 2011.
- İşin M. Akif "Sinop Region Field Survey". *Anatolia Antiqua* V1. 6. 1998. 95-139.
- Kaya Dicle. "Roma'nın Anadolu'daki Doğu Sınırında Bulunan Karargâhlar Üzerine Bir İnceleme". *Colloquim Anatolicum*. 17. 2018.
- Kaya Hasdemir, Hülya, "Eskişehir'de Tokat Ticaret Yolları" *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 9-44, 2016.
- Kaya Hasdemir, Hülya, "Sivas'ın Tarihi Yolları: Tacir, Rahip Ve Komutanın Ayak İzleri", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 40-69, 2021, 1-27.
- Kayacan Nurcan Vd. "Aksaray Yüzey Araştırması 2016 Ve 2017 Yılı Çalışmaları: İlk Yerleşik Topluluklar". 36. *Araştırma Sonuçları Toplantısı Iı. Cilt*. 2018. 195-206.

- Kaymakçı Salih, “Doğu Karadeniz Bölgesi Geç Demir Çağı Kültürüne Ait Bulgular Ve Dikmen Kalesi”, *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi*, 31.03.2020, (Erişim Tarihi 22.12.2023).
- Kaymakçı Salih, “Doğu Karadeniz Bölgesinde Karaz-Erken Transkafkasya Kültürü’ne Ait Yeni Bir Yerleşim: Alucra-Gavur Kalesi, Giresun”, *İçinde Türkiye Bilimler Akademisi Arkeoloji Dergisi (Tüba-Ar)*, 21/2, 2017.
- Kaymakçı Salih, “*Kelkit Havzası’nın Eskiçağ Tarihi Ve Arkeolojisi (Lykos)*”. Konya: Kömen Yayınları, 2017.
- Kaymakçı Salih, “Yüzey Araştırmalar Işığında Şebinkarahisar’ın Mö. Iı. Bin Yıl Yerleşmeleri Ve Yol Bağlantıları”, *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, Xvi/61, 1-16.
- Kaymakçı Salih, *Arkeolojik Yüzey Araştırmaları Işığında Giresun I*. Ankara: Bilgin Kültür Sanat Yayınları, 2020.
- Kaymakçı Salih. “Güncel Arkeolojik Bulgular Işığında Giresun İlinin Dağlık Kesiminin Prehistoryası”. *Karen*. 3-4. 2017. 15-29.
- Kınal Füzuran. *Eski Anadolu Tarihi*. Ankara: Ttk.1991.
- Koçyiğit Türk Müberra. “Ovit Ve Zigana Tünellerinin Bölgesel Ve Küresel Açından Jeopolitik Analizi”. *Atatürk Üniversitesi Yayınları*. 2024. 61-70.
- Kohl Philip L. “The Northern "Frontier" Of The Ancient Near East: Transcaucasia And Central Asia Compared”. *American Journal Of Archaeology*. 92- 4. 1988.
- Kökten İ. Kılıç, “Orta, Doğu Ve Kuzey Anadolu’da Yapılan Tarihöncesi Araştırmaları”, *Belleten*, 1944, 8/32.
- Koroğlu Kemalettin. “Urartu: Krallık ve Aşiretler”. *İçinde Urartu Doğu’da Değişim*. Editör Kemalettin Koroğlu, Selim Ferruh Adalı. İstanbul. Yapı Kredi Yayınları. 2020.
- Ksenophon, *Anabasis*, Çev. Ari Çıkına, İstanbul: Türkiye İş Bankası, 2020.
- Kulakoğlu Fikri, *Asurlular Dicle’den Toroslar’a Tanrı Asur’un Krallığı*, Ed. K. Koroğlu, S.F. Adalı, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2018.
- Kuş Aysegül. “Yabancıların Gözüyle 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon’da Konsolosluklar”. *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*. 26-2. 2014.
- Kuzuoğlu Remzi, “Eski Asurca Metinlerde Anadolu Köprüleri”, *Archivum Anatolicum*, 27 Eylül 2018.
- Landsberger B. , Balkan K. , “Asur Kralı Irişum’un Kültepe’de 1948’de Bulunan Kitabesi”, *Belleten* Cilt:14, Sayı:54, 1950.
- Macqueen J. G. *Hititler Ve Hitit Çağında Anadolu*, Çeviren Esra Davutoğlu, 3. Baskı, (Ankara: Arkadaş Yayınevi, 2013.
- Memiş Ekrem. “*Eskiçağ Türkiye Tarihi*”. Bursa: Ekin Yayınları, 2015.
- Memiş Ekrem. *Eskiçağda Mezopotamya*. Bursa: Ekin Yayınları, 2012.
- Memiş Ekrem. *Tarihi Coğrafyaya Giriş*. Üçüncü Baskı, Ekin Yayınevi, 2016.
- Mermerci Doğu, “*Afyon Bölgesi ve Hinterlandında MÖ. II. Bin Yerleşme Birimleri*”, içinde VIII. T. T. Kongresi, I. Cilt, Ankara: 1979.
- Naiboğlu Nihan. “*Anadolu Kent Modelinin Yayılımı Mö. 3. Binyılda Batı Anadolu, Ege Adaları Ve Balkanlarda Yerleşme*”. İstanbul: Arkeoloji Ve Sanat Yayınları, 2018.

- Ökse Ayşe Tuba, “Kızılırmak Ve Fırat Havzalarını Birbirine Bağlayan Kervan Yolları”, *Bilig*, 2005, Sayı 34.
- Ökse, Ayşe Tuba “Asur Ticaret Kolonileri Çağında Sivas”, İçinde *Cumhuriyetin 80. Yılında Sivas Sempozyumu*, 123-131, Sivas, 2003.
- Öz Esmâ. “Kultepe Tabletlerine Göre Asur Ticaret Kolonileri Döneminde Anadolu’da Üzüm Yetiştiriciliği Ve Bağcılık”. *Gazi Akademik Bakış*. 5-9. 2011. 285-294.
- Özer Fazilet, “*Asur Ticaret Kolonileri Devrinde (Mö. 1974-1719) Anadolu’da Maden Ticaretinin Ekonomiye Yansımaları*”. Yayımlanmamış Doktora Tezi, Pamuk Kale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2020.
- Özgüç Tahsin, “Yeni Araştırmalar Işığında Anadolu Arkeolojisi”, *Ankara Üniversitesi, Ankara Anadolu (Anatolia) Dergisi*, 7, (1.1.1963).
- Özgüç Tahsin, *Kultepe Kaniş/Neşa*. İstanbul: Yky, 2005.
- Özmenli Mehmet. “*Eski Çağ’da Gümüşhane Ve Bayburt*”. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1996.
- Pınarcık Pınar. “Geç Hitit Dönemi’nde Toroslardan Amanoslara Uzanan Bölgedeki Ekonomik Faaliyetler”. *Belleten*. Lxxxıı-294. 2018.
- Polat Erdal, “*Onbinlerin Dönüş Yolunda Tarihi Coğrafya Ve Arkeoloji*”. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi, 2014.
- Polat Erdal. “Kral Yolu’nun Anadolu Güzergâhı”. *Erdem*. 85. 2023.
- Ramsay William Mitchell, *Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası*. Çeviren Mihri Pektaş, Ankara: Milli Eğitim Basımevi, 1960.
- Reyhan Esmâ. “Hititlerde Yol Güvenliği Üzerine Bir İnceleme: Şapinuwa Kenti Örneği” *Arkeoloji Ve Sanat Dergisi*. (2017b). 155. 35-50.
- Reyhan Esmâ. Cengiz Tülin. *Eskiçağ Tarihi Ve Uygarlığı*. Ankara: Grafiker Yayınları. 2015.
- Ryan C.W. , “A Guide To The Known Minerals Of Turkey”, *Maden Tektik Ve Arama Genel Müdürlüğü Yayınları*, Ankara.
- Sagona Antonio, Zimansky Paul, *Arkeolojik Veriler Işığında Türkiye’nin En Eski Kültürleri Mö 1.000.000-550*. Çev. Neziha Başgelen, İstanbul: Arkeoloji Ve Sanat Yayınları, 2018.
- Sagona Claudia, “Did Xenophon Take The Aras High Road? Observations On The Historical Geography Of North-East Anatolia”, *Ancient Near Eastern Studies Supplement* 14, Paris, 2004.
- Savaş Özkan Savaş, *Çivi Yazılı Belgeler Işığında Anadolu’da (İ.Ö. 2. Bin Yılında) Madencilik Ve Maden Kullanımı*. Ankara: Ttk, 2006.
- Sever Hüseyin. “Yeni Belgeler Işığında Koloni Çağında (Mö. 1970-1750) Yerli Halk İle Asurlu Tüccarlar Arasındaki İlişkiler”. *Belleten*. Lıx. 224. 1995. 1-16.
- Sevin Veli, “Urartulara Ait Dünya’nın En Eski Kara Yolu”, İçinde *Anadolu Araştırmaları Xı*, 1989.
- Sevin Veli, “Urartulara Ait En Eski Kara Yolu”, *Anadolu Araştırmaları Xı*, İstanbul, 1989.
- Sevin Veli, *Anadolu Arkeolojisi*. 5. Basım, İstanbul: Der Yayınları, 2019.
- Sevin Veli, *Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası I*. Ankara: TTK Basımevi, 2007.

- Sevin Veli. “Frygler”. Anadolu Uygarlıkları Ansiklopedisi. C.2. İstanbul. Görsel Yayınlar. 1982.
- Sevinç, Fatma “Hititlerin Anadolu’da Kurdukları Ekonomik Ve Sosyal Sistem”. *Sdü Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 17. (2008). 11-32.
- Sir Gavaz Özlem, “Hitit Öncesi Anadolu’nun Siyasi Durumuna Genel Bir Bakış”, Çorum İl Kültür Ve Turizm Müdürlüğü Yayını (Hitit Söyleşileri Iı. Özel Sayısı), 2014, 15.Sayı.
- Sivas Hakan, Tüfekçi Sivas Taciser. *Frigler: Midas’ın Ülkesinde, Anıtların Gölgesinde/ Phrygians: In The Land Of Midas, In The Shadow Of Monuments*, İstanbul: Yyk, 2012.
- Strabon, *Geographika*, Çev. Prof. Dr. Adnan Pekman, İstanbul: Arkeoloji Ve Sanat Yayınları, 2009.
- Süel Aygöl, Ayyıldız Sedef, Aydın Murat, Gerçek Semih, “Ortaköy-Şapinuva 2016 Yılı Kazı Çalışmaları”, 7. *Çorum Kazı Ve Araştırmalar Sempozyumu*, 2021.
- Şahin Cemalettin, Doğanay Hayatı, Özcan N. Ali, *Türkiye Coğrafyası (Fiziki- Beşeri- Ekonomik- Jeopolitik)*. Ankara: Gündüz Eğitim Ve Yayıncılık, 2010.
- Şahin Hasan Ali. “Geç Hitit Beylikleri”. *Oannes- International Journal Of Ancient History*. 1(2). 2019. 131-153.
- Şahin Tahir Erdoğan. “Strabon’un Hayaşa Bölgesi Kentleri; Satala’dan Zımara’ya”. *Akra Kültür Sanat Ve Edebiyat Dergisi*, 2018, 6/15, 11-39.
- Şener Tuğçe, “Yeni Veriler Işığında Orta Anadolu Bölgesinde Mö 3. Binyılın Sonu- Mö 2. Binyılın Başlangıç Evresi Seramiği”. Yayımlanmamış Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Arkeoloji Anabilim Dalı, 2023.
- Şenyürek Muzaffer, “Tikalı Mağaranın Paleolitik Endüstrisine Dair Bir Not”, *Belleten*, 1959
- Şimşek Fitnat, “Anadolu’da Toplum Hayatında Kadın (Asur Ticaret Kolonileri Ve Hitit Dönemleri)”. Yayımlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, 2019.
- Taeschner Franz. *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, 1. Cilt. Çev. Nilüfer Epçeli. İstanbul: Bilge Yayıncılık. 2010.
- Taşdöner Kevser, *Anadolu’da Roma Eyaletleri Augustus Dönemi*. İstanbul: Bilge Kültür Sanat, 2017.
- Tekin Oğuz, *Eski Yunan Ve Roma Tarihine Giriş*. İstanbul: İletişim Yayınları, 2016.
- Tekin Oğuz, *Hellen Ve Roma Tarihi*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları, 2011.
- Texier Charles. *Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi Ve Arkeolojisi*. Birinci Cilt. Çev. Ali Suat. Ankara: Enformasyon Ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı. 2002.
- Tezcan Mehmet, “Eskiçağda Roma İmparatorluğu’nun Karadeniz Bölgesi Vasıtasıyla Hindistan Ve Çin İle Ticareti”, *Karadeniz Tarihi Sempozyumu*, I. Cilt, Trabzon, (25-26 Mayıs 2005).
- Tezcan Mehmet, *Klasik Ve Ortaçağ Dönemlerinde Karadeniz Ve Kafkasya*, Trabzon: Serander Yayınları, 2012.
- Thukydides, *Pelopennesos’lularla Atinalıların Savaşı*. Çeviren. H. Demircioğlu, Ankara, Ttk, 1950.

- Topçuoğlu Oya, Anitta Metni, Çev. F. Kulakoğlu, S. Kangal, *Anadolu'nun Önsözü Kültepe Kaniş-Karumu: Asurlular İstanbul'da*, İstanbul: Seçil Ofset, 2011.
- Tozlu Selahattin, "Trabzon-Erzurum Anayolunun Mevsimlik Güzergâhları (Yaz Kış Yolları)", İçinde *Anadolu'da Tarihi Yollar Ve Şehirler Semineri*, 21 Mayıs 2001.
- Turak Harun. "Eskiçağ'da Aksu Ve Melet Havzası". Yayımlanmamış Doktora Tezi. Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Tarih Anabilim Dalı. 2024.
- Uçankuş Hasan Tahsin, *Bir İnsan Ve Uygarlık Bilimi Arkeoloji Tarih Öncesinden Perslere Kadar*. Ankara: Kültür Bakanlığı, 2000.
- Umar Bilge, *Karadeniz Kappadokia'sı (Pontus) Tarihsel Bir Coğrafya Araştırması*. İstanbul: İnkılap Kitapevi, 2000.
- Umar Bilge, *Türkiye Halkının İlk Çağ Tarihi I*. İzmir: Acargil Basımevi, 1982.
- Ünal Ahmet, *Hititçe-Türkçe Türkçe-Hititçe Büyük Sözlük*. Ankara: Bilgin Kültür Sanat Yayınları, 2016.
- Ünal Ahmet, *Hititler Devrinde Anadolu I*. İstanbul: Arkeoloji Ve Sanat Yayınları, 2002.
- Üngör İbrahim, "Erzincan Ve Çevresinde Urartu Dönemi Madencilik Dair Yeni Görüşler" İçinde *Xviii. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler (X.Cilt)*. Editör Semiha Nurdan. Muhammed Özler. Ankara: Türk Tarih Kurumu. 2018.
- Ünsal Veli, "Doğu Karadeniz'in Tarihi Coğrafyası", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C.8: S.2, 18.02.2010, Erişim Tarihi 18.12.2023.
- Ünsal Veli, "Karaz Kültürünün Kuzey Sınırı", *Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi*, 2006, 127-142.
- Yakar Jak, *Anadolu'nun Etnoarkeolojisi*. İstanbul: Homer Kitapevi, 2007.
- Yakar Jak. *Etnoarkeolojik Veriler Işığında Doğu Anadolu'nun Urartu Döneminde Sosyo-Ekonomik Yapısı. Urartu Doğu'da Değişim*. Hazırlayan. Kemalettin Köroğlu, Erkan Konyar. İstanbul: Yky. 2022.
- Yalçın Ünsal, "Anadolu Madencilik Tarihine Toplu Bir Bakış", *Yer Altı Kaynakları Dergisi*, 5/9 Ocak 2016.
- Yazar Çizikçi Semih, "Orta Anadolu Bölgesi Erken Tunç Çağı Boyalı Seramik Geleneği". Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Lisans Üstü Eğitim Enstitüsü. 2024.
- Yazgı Aytun, *Flavius Hanedan Döneminde (İ.S. 69-96) Bithynia-Pontos Eyaleti*. Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2018.
- Yazıcı Hakkı, *İç Anadolu Bölgesi Coğrafyası*. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım, 2002.
- Yıldırım Ercüment. "Antik Yazarların Eserlerinde Zeugma". *Tarihin Peşinde Uluslararası Tarih Ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*. 2012. 8. 93-113.
- Yıldırım Recep, "Uygarlık Tarihine Giriş İlk Çağ Tarihi Ve Uygarlıkları". İzmir: Meridyen Yayıncılık, 2002.
- Yıldırım Recep, *Eskiçağ Tarihi Ve Uygarlıkları(Uygarlık Tarihine Giriş)*. İzmir: Saray Matbaacılık, 2011.
- Yıldırım Sefa, "Okçular/Berta Havzası Ve Çevresindeki Tarihi Ve Arkeolojik Araştırmalar". Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007.
- Yıldırım Tayfun, "Arkeoloji Ve Sanat Tarihi Eski Anadolu Uygarlıkları Tunç Çağları" T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı Türkiye Kültür Portalı Projesi, 2009.

- Yurtseven Beyazıt Aslıhan, “Güncel Arkeolojik Buluntular Işığında Mö. 2. Binyılda Amasya Bölgesi”, *Türkiye Bilimler Akademisi Arkeoloji Dergisi (Tüba-Ar)*, 17, 2014.
- Yücel Talip, *Türkiye Coğrafyası*. Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Ens. Yayınları, 1987.
- Zaman Mehmet, “Doğu Karadeniz Bölümü Sahil Yöresindeki Kırsal Yerleşmeler Ve Özellikleri”, *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 22/1, 2018, 323-346.

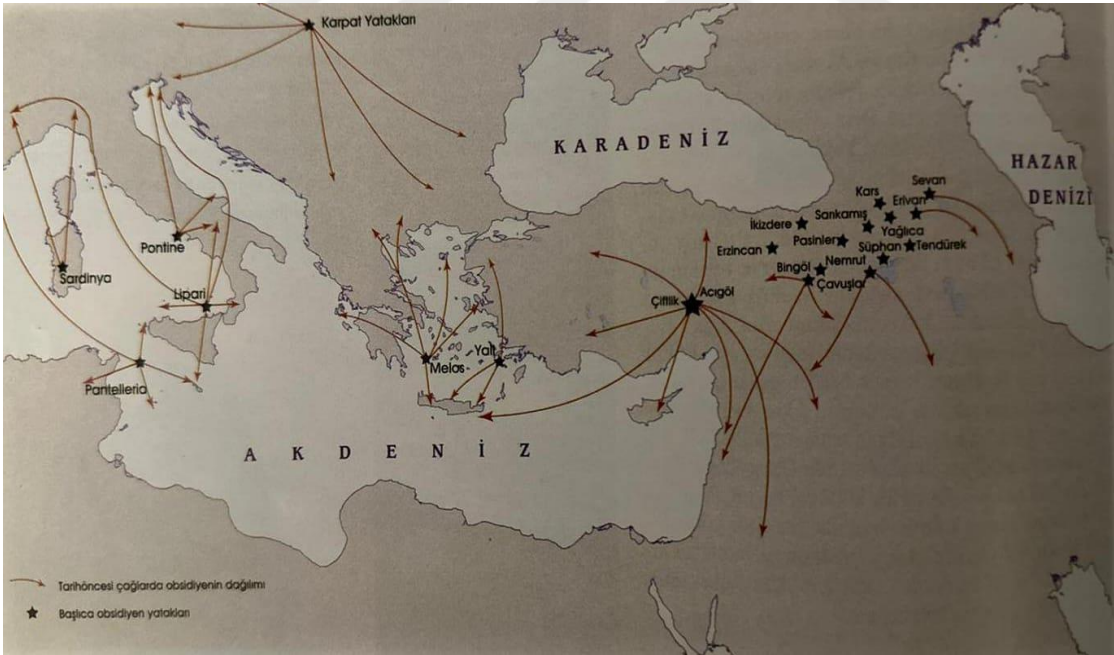


EKLER

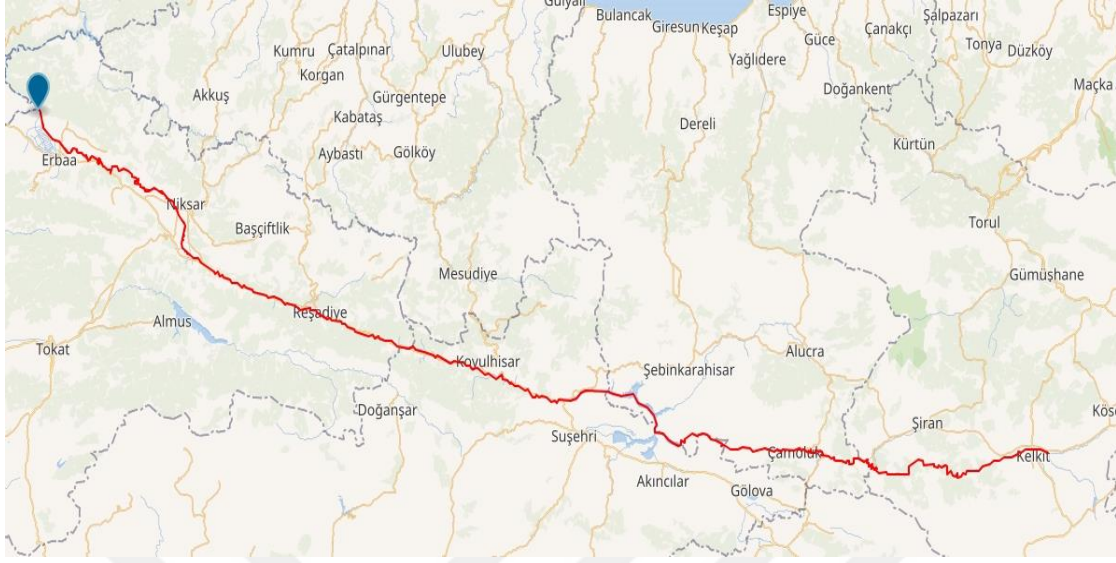
Harita 1.5: Kızılırmak ve Yeşilırmak'ı Gösteren Harita



Harita 1.6: Obsidyenin Dağılımı-Mehmet Özdoğan



Harita 2: Kelkit Nehri



Kaynak: [Kategori:Kelkit Nehri - Wikimedia Commons](#)

Harita 3.2.1: S. Kaymakçı-Erken Transkafkasya Kültürü'nün Yayılım Alanı



Harita 3.2.1: Kura-Aras Kültürü'nün Yayılım Alanı



Kaynak: (M. Işıklı- Politik Sınırlar Ve Arkeoloji Kura-Aras Kültürel Kompleksi Ve Iğdır Üniversitesi Arkeoloji Bölümü Örneği)

Harita 4.1: Tahsin Özgüç- Asur Ticaret Kervan Yolları

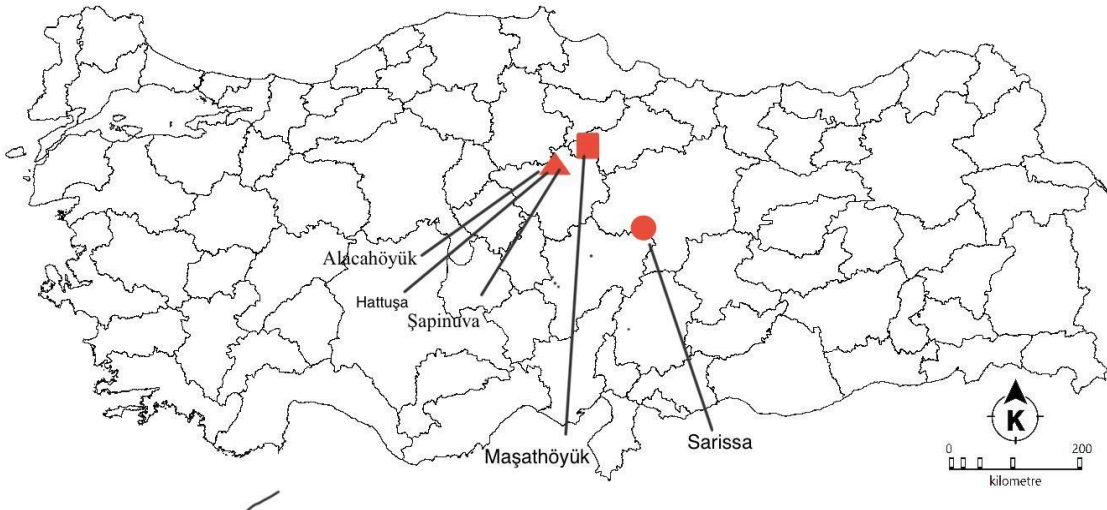


Harita 4.1.1: Sivas Yol Güzergâhları



Kaynak: (Ayşe Tuba Ökse-Kızılırmak ve Fırat Havzalarını Birbirine Bağlayan Eski Kervan Yolları)

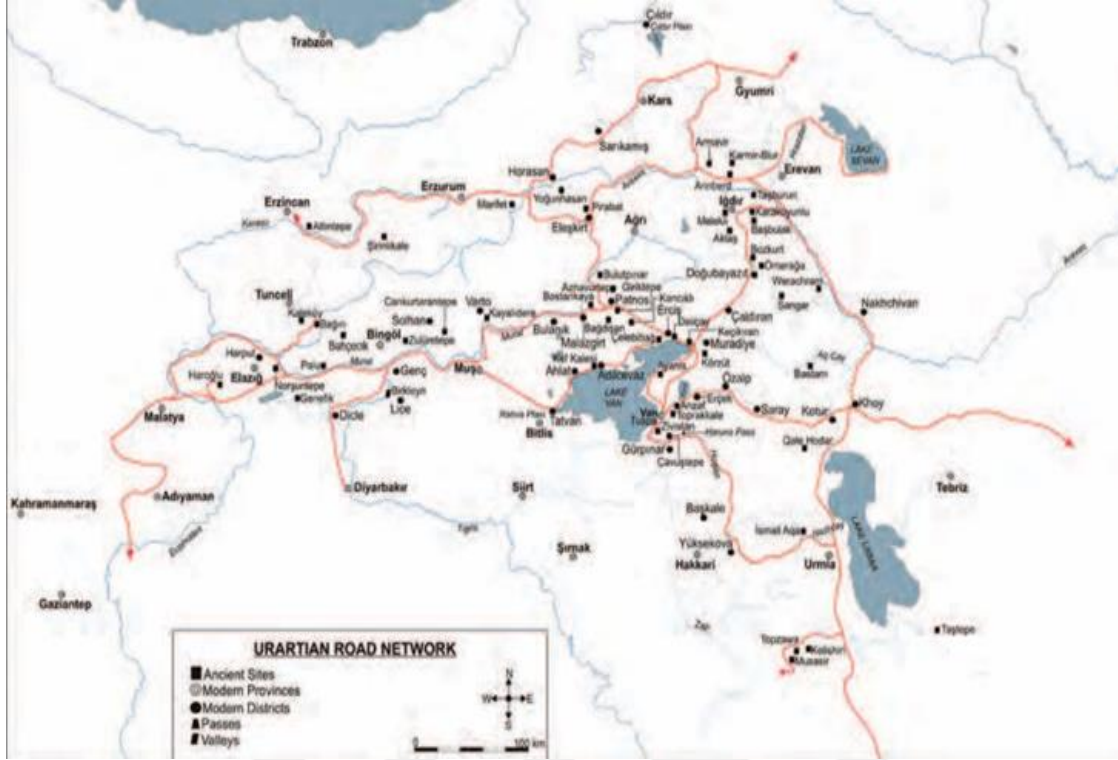
Harita 4.2.1: Hititlerde Bazı Kentler



Harita 4.2.2: S. Kaymakçı-Şebinkarahisar İlçesi MÖ. II. Binyıl Yerleşmeleri



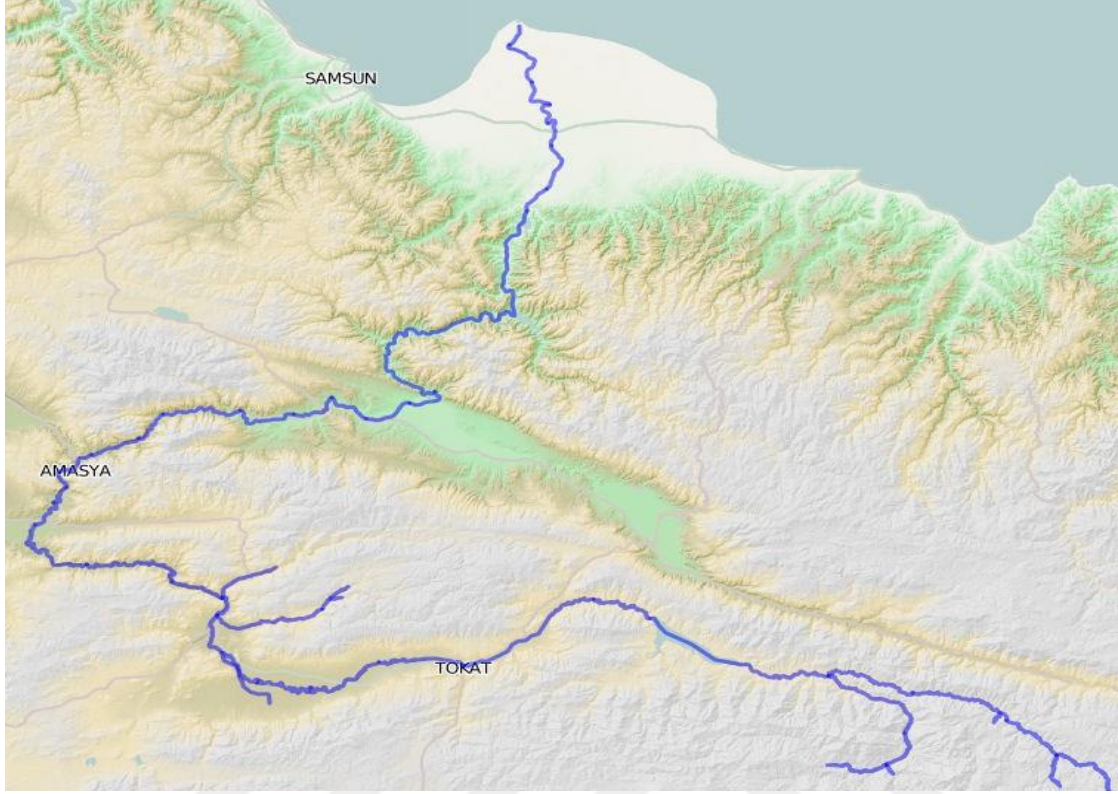
Harita 4.3.3: Ali Çifçi- Urartu Yol Haritasını Gösteren Harita



Harita 4.5: K. Doğancı- Antik Çağda Pontos Sahil Kentlerini İç Bölgelere Bağlayan Kara Yolları



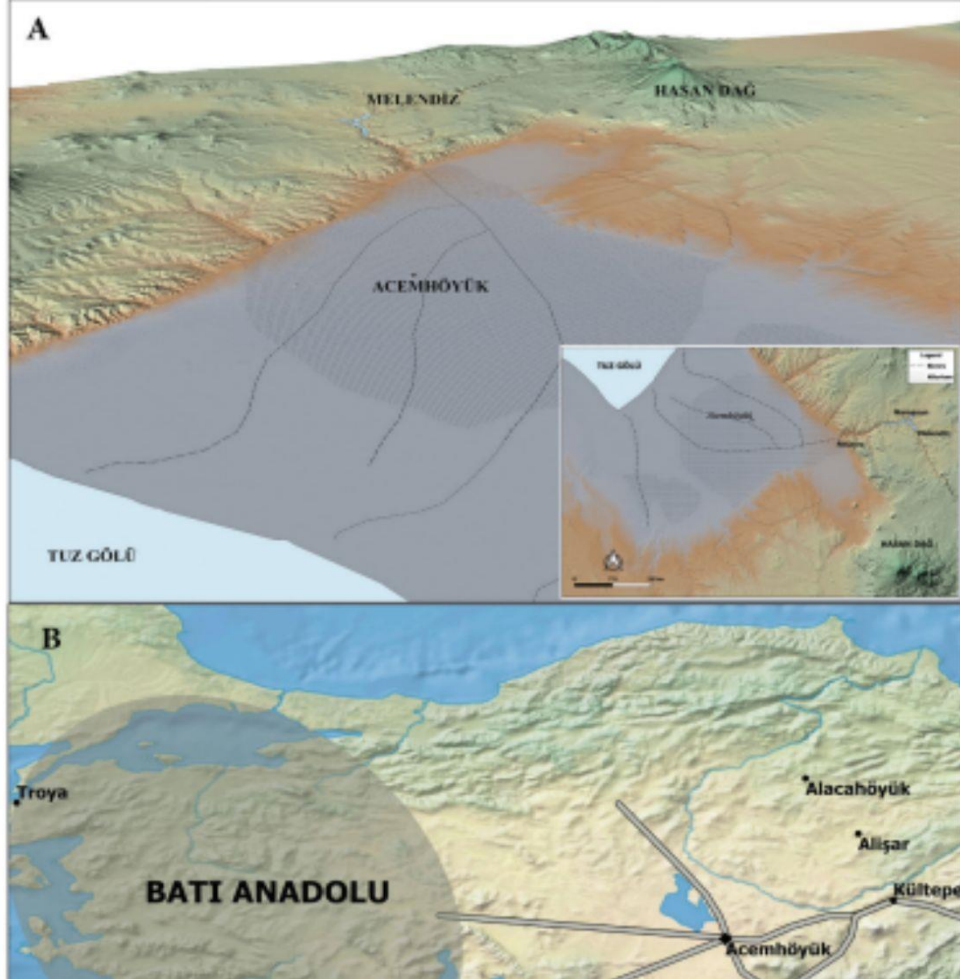
Harita: Yeşilırmak'ı Gösteren Harita



Kaynak: [Kategori:Kelkit Nehri - Wikimedia Commons](#)

EK 2: Fotoğraflar

Fotoğraf (3.2.): Yalçın Kamış-Acemhöyük konumu ve ETÇ Ticaret Güzergâhı



Fotoğraf: Yalçın Kamış- Acemhöyük ETÇ Suru



Fotoğraf (3.2.1.): Yalçın Kamış- ETÇ Seramik Örnekleri



1



2



3

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad: Zeynep BAYRAK	
Eğitim Bilgileri	
Lisans	
Üniversite	Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi
Fakülte	Fen-Edebiyat Fakültesi
Bölümü	Tarih
Yüksek Lisans	
Üniversite	
Enstitü Adı	
Ana Bilim Dalı	
Programı	
Makale ve Bildiriler (Varsa)	
1.	
2.	