Kızılırmak ve Fırat Havzalarını Birbirine Bağlayan Eski Kervan Yolları

Doç.Dr. A. Tuba ÖKSE*

Özet: Sivas İl sınırları içerisinde sürdürülen yüzey araştırmaları, bölgede geçen doğal yolların çağlar boyunca Orta Anadolu'yu Doğu Anadolu'ya bağladığını ortaya koymuştur. Orta Anadolu'nun kuzey kesiminden Sivas'a gelen yollar Çekerek havzasından Yıldızeli ve Yıldız ovalarını aşarak Kızılırmak vadisine ulaşır. Yolun ulaştığı kesimde Kızılırmak at sırtında geçilebilmektedir. İkinci güzergah Orta Anadolu'nun güney kesimini Gemerek ve Şarkışla ovaları üzerinden Sivas'a bağlayan yoldur. Bu yol Sivas'dan sonra Kızılırmak vadisini izleyerek Doğu Anadolu'ya ulaşır. Üçüncü güzergah Kızılırmak vadisinden Şarkışla ovasını geçerek Altınyayla'ya ulaşır ve buradan Kulmaç Dağlarını aşarak Balıklıtohma vadisini izleyerek Malatya Ovasına ulaşır. Dördüncü güzergah Sivas ile Malatya'yı Taşlıdere, Ulaş, Kangal ve Alacahan üzerinden bağlar. Bu yollar MÖ. 3. bin ortalarından itibaren hemen hemen kesintisiz biçimde kullanılmışlardır. Erken Tunç Çağı ile Assur Ticaret Kolonileri Çağında daha çok ticari amaçlı kullanıldıkları anlaşılan bu yolların Hitit Çağında askeri amaçlı olarak da kullanılmaya devam ettikleri, bu dönemden itibaren bazı dar geçişlerin kaleler tarafından gözlendiği, Ortaçağ ve Osmanlı dönemlerinde bu güzergahlar üzerine kervanların konaklaması için hanlar inşa edildiği belirlenmiştir. Halen kullanılmakta olan kara ve demir yolları da bu doğal güzergahları izlemektedir

Anahtar kelimeler: Anadolu, Kızılırmak, Fırat, Sivas, Kervan Yolu

1. Giriş

Kervan yolları binyıllar boyunca toplumlar arasındaki ilişkileri sağlayan bağlantılar olmuştur. Bu yolları ticaret kervanları ve ordular kullanmış,

*Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Arkeoloji Bölümü / Ankara
okse@hacettepe.edu.tr

© Ahmet Yesevi Üniversitesi Mütevelli Heyet Başkanlığı

insanlar bu yollar üzerinden başka ülkelere yürüyerek ya da binek ve yük hayvanları kullanarak ulaşmışlardır. Eski yollar, aşılan bölgenin coğrafi koşullarının olanak verdiği güzergahları ve doğal geçitleri izlemiştir. Hayvanların çektiği tekerlekli arabaların kullanıldığı dönemlerde arazinin düzgün olduğu kesimler yol güzergahı olarak tercih edilmiş, güzergahın bu tür arabalara uygun olmayan bölümleri insan gücü ile düzeltilmiş ve köprülerle geçilmesi kolay hale getirilmiştir. Bir bölgeden geçen eski kervan yollarının belirlenmesi, özellikle yolların taş gibi kalıcı kaplama maddeleri ile döşenmemiş olduğu durumlarda güçtür. Anadolu'da halen kullanılan eski köy yolları ile geçen yüzyıllarda inşa edilmiş demiryollarının büyük bölümü topoğrafik yapı değiştirilmeden yapıldığından, çoğunlukla eski yol güzergahlarını izlemektedirler.

Doğal yollar ve geçitler üzerinde yer alan eski yerleşim birimlerine ait kalıntılar, bu yolların hangi çağlarda kullanılmış olabileceklerinin anlaşılmasında anahtar rolü taşırlar. Eski yerleşim birimleri yüzeyinden toplanan buluntular arasında bölgeye yabancı kültürlerin malzemelerine rastlanması, bir yolun ticari amaçlı kullanılmış olabileceğini gösterir. Yerleşim birimlerinin stratejik mevkilerde yer almaları ve surlu olmaları ya da birbirini izleyen kalelerin yolun tamamını görecek biçimde yerleştirilmiş olmaları, yolun bir tür kaleler dizisiyle korunduğunu gösterir.

Bir doğal yol güzergahında yerleşim birimlerinin yoldan kolay ulaşılabilecek mevkilerde yer almaları ve aralarında bir günlük mesafe bulunması, bu yolu kullanan kervanların buralarda konaklayabildiklerini düşündürür. Yük taşıyan bir insanın yürüyerek bir günde ortalama 20 km'lik bir mesafeyi kat edebileceği ve bu mesafenin at sırtında ya da atların çektiği arabalarla ortalama iki katı olabileceği temel alındığında, aynı döneme ait konaklama yerlerinin aralarında en fazla 40-50 km mesafe bulunması gerekir. İki merkez arasında aşılması güç dağlar bulunduğu taktirde, her iki merkezin en yakın doğal geçide uzaklığı hesaplanırken, engebeli arazide bir günde aşılabilecek mesafe göz önünde tutulmalıdır. İki merkez arasında geniş bir nehir yatağının bulunması durumunda nehrin bir yayanın ya da atlının geçmesine olanak tanıdığı noktaların en yakın merkeze olan uzaklığı ölçülerek eski yol güzergahı tahmin edilebilir. Mesafenin gereğinden uzun olduğu durumlarda kervanın açık alanda konaklaması gerekeceğinden, yol üzerinde konaklamaya uygun koşullar sunan korunaklı bir alanın bulunabileceği göz önüne alınmalıdır.

2. Bölgenin Coğrafi Yapısı

Sivas il sınırları içerisine giren bölge (Şekil 1), Orta Anadolu yaylası ile dağlık Doğu Anadolu arasında bir coğrafi geçiş bölgesidir ve oldukça engebeli bir topoğrafik yapıya sahiptir (Şekil 2). Kulmaç-Tecer dağ silsilesi coğrafi olarak Kızılırmak ve Fırat havzalarını birbirinden ayırır.

Kızılırmak, bölgenin kuzeydoğusundaki Kızıldağ'dan doğan derelerle batı-güneybatıya doğru dar bir vadi içinden akar. Vadi kuzeyden ve güneyden 2500-3000 m yükseklikte dağ sıralarıyla çevrelenmiştir. Yukarı Kızılırmak havzasını kuzeyden Tekeli Dağı, Dumanlı Dağ, Yıldız Dağı, Çamlıbel Dağı ve Akdağlar, güneyden Beydağ, Karababa Dağı, Gürlevik Dağı, Tecer Dağı, Kulmaç Dağları, Sekidede Dağı ve Hınzır Dağı çevreler. Kızılırmak havzasının kuzeyden sınırlayan dağlar, Doğu Karadeniz dağlık kesimi ve Kelkit havzasını bakır, gümüş, kurşun ve çinko yataklarının güney uzantılarıdır ve buralardaki bazı maden yatakları MÖ. 3. binden itibaren kullanılmıştır (De Jesus 1980: 253-254, 275; Kaptan 1995: 191-195). Kızılırmak havzasını güneyden sınırlayan dağlar da Divriği-Kangal-Gürün demir yataklarının kuzey uzantılarıdır.

Bu dağlardan doğan dereler Kızılırmak vadisine ulaşmak için platoları yararak küçük ovalar ve doğal geçitler meydana getirmişlerdir. Akdağlar ile Çamlıbel dağları arasından akan Yıldızeli ırmağının oluşturduğu ova, Kalınırmak ile Yıldız Dağından doğan Yıldızırmak ve kollarının oluşturduğu Yıldız Ovasına bağlanır. Sivas kentinin yer aldığı dar ovayı Kızılırmak ile Nısmılırmak'ın kolları besler. Vadinin doğu kesimindeki Hafik ve Zara ovaları da Kızılırmak'ı besleyen küçük dereler ve karstik göllere sahiptir. Kızılırmak vadisinin güney kenarındaki İncebel Dağları Kızılırmak'ın kolları ile bölünmüştür. Bunlardan batıdaki Acısu Sekidede Dağı'ndan doğan derelerden, Üçgülüç Deresi Kulmaç Dağları ve Altınyayla'dan doğan derelerden oluşmuştur. Bu kesim ile Tecer ve Gürlevik dağlarının oluşturduğu silsileyi birbirinden ayıran Tecerırmak vadisi ise Tecer ve Kulmaç Dağlarından doğan derelerle birleşerek Ulaş ovasını suladıktan sonra dar bir kanyon, vadiden (Taşlıdere) geçerek Sivas kenti yakınlarında Kızılırmak'a kavuşur. Kayseri ile Sivas arasındaki dar ovalar dizisi yer alır. Bunlar Kızılırmak vadisinin güneyindeki ovalar ile İncebel ve Kulmaç dağları arasında yer alan Gemerek, Şarkışla ve Hanlı ovalarıdır.

Kulmaç, Tecer ve Gürlevik dağlarının oluşturduğu silsilenin güney yamaçlarından doğan dereler, Akdeniz ve Basra Körfezine akan büyük nehirleri besler. Sekidede ve Kulmaç dağlarından doğan dereler

Uzunyayla'yı geçtikten sonra Seyhan Nehrinin önemli kollarından Zamantı (Yenice) Irmağına birleşir. Kulmaç Dağlarından doğan çeşitli pınarların oluşturduğu Balıklıtohma Deresi, güneyde Gürün Ovasını sulayan Tohmaçay'a, Eskiköprü Çayı Kuruçay'a birleşerek, Yılanlıdağ'dan doğan Kavak ve Kangal çaylarının beslediği Çaltı Çayı da Karasu ile birleşerek Fırat Nehrine karışır.

3. Bölgenin Tarihi Gelişimi

Sivas il sınırları içerisinde kalan bölgenin Eskiçağ tarihi, yakın zamana kadar, 1930'lu yıllardan beri çeşitli bilim adamlarının ana yol güzergahlarında yaptığı bilimsel geziler, yüzey araştırmaları ve sondaj niteliğindeki küçük çaplı kazıların verdiği bilgilere dayanmaktaydı. Bölgede 1992-2000 yılları arasında yaptığımız yüzey araştırmaları, burada Kalkolitik Çağdan itibaren yoğun bir yerleşim dokusunun varlığını ortaya çıkartmıştır. Kalkolitik Çağda Kulmaç-Tecer dağ silsilesinin kuzeyinde Orta Anadolu Kalkolitik Çağ kültürlerinin, bu silsilenin güneyinde ise Güneydoğu Anadolu ve Kuzey Suriye kültürünün egemen olduğunu ortaya çıkartmıştır (Ökse 2003a). Güney kesimde bulunan Obeid Çağı boyalı kaplarına ait parçaların bu dağ silsilesinin kuzeyinde görülmemesi, Yukarı Kızılırmak ve Yukarı Fırat havzalarında yaşayan insanların birbirleriyle ticari ilişki kurmadıklarını göstermektedir.

Orta Anadolu ile Yukarı Fırat havzası arasında bağlantı sağlayan, Kulmaç ve Tecer dağ silsilesinin geçit verdiği doğal yolların kullanıldığına ilişkin en eski kanıt, Orta Anadolu kökenli Intermediate boyalılar (Orthmann 1963: 21-22) ve Malatya Ovasında üretilen boyalı kap parçalarıdır. Bu seramiklerin ele geçtiği merkezlerin konumu, bu doğal yolların MÖ. 3. binin ortalarından itibaren ticari amaçlı olarak kullanıldıklarına işaret etmektedir (Şekil 3). Bu merkezler arasında büyük mesafeler bulunmakla birlikte, ithal kaplara ait parçalar yerleşim birimlerinde az sayıda bulunduklarından, bunlar her merkezde yüzeye çıkmamış olmalıdırlar. Doğal yolların bu dönemde kullanılmaya başlaması, MÖ. 2400'lerde Önasya ticaretini yönlendiren Ebla Krallığı ile Kayseri'deki Kültepe (Kaneša) arasındaki ticaret (Pettinato 1981: 106, 226; Kontani 1995) ile ilişkili görünmektedir.

MÖ. 2. bin başlarında Eski Assur krallığının kontrolüne geçen Anadolu-Suriye ticaret ağının Anadolu'daki merkezi Kayseri yakınlarındaki Kültepe-*Kaneš*'dir (Özgüç 1972; Mellaart 1982; Nashef 1987; Oguchi 1999; Marro 2004). Çeşitli bilim adamlarının Sivas il sınırları içerisine giren bölge için önerdikleri ticaret yollarının varlığı, bölgede yaptığımız

yüzey araştırmaları ile doğrulanmıştır (Ökse 2003b). Bu yolların üzerindeki merkezlerin birbirine olan yakınlığı, kervanların geceleri konaklayabilecekleri yerleşim birimlerinin oldukça yoğun olduklarını göstermiştir. Bu yoğun ticaret ağının bölgenin zengin gümüş ve kurşun yatakları ile de ilgili olabileceği ve büyük boyutlu merkezlerin yazılı kaynaklarda geçen *karum* ve *wabartum*lara aday olabileceği düşünülmektedir.

Hitit İmparatorluk Çağında genellikle plato kenarlarında yer alan yerleşim birimleri arasında 20-35 km arasında değişen mesafeler bulunmaktadır (Ökse 2000; 2001). Genellikle doğal yol güzergahları üzerinde bulunan surlu merkezlerin aralarında bir günlük yol mesafesinin bulunması, Hitit Çağında kervanların ve ordunun (Faist 2001: 57-63) yol üzerinde konaklayabilecekleri yerleşim birimlerinin varlığına işaret etmektedir. Yolun Divriği-Gürün demir yataklarına olan yakınlığı, Hitit demircilerinin *Kizzuwatna* ülkesinde demir ergitmeleri (Muhly ve diğ. 1985) ile ilişkili görünmektedir. Hitit yol güzergahlarının Sivas il sınırları içerisine giren kesimi için çeşitli bilim adamlarınca yapılan öneriler (Garstang 1943; Cornelius 1955; Forlanini 1992), yüzey araştırmaları ile kısmen doğrulanmıştır.

MÖ. 9.-5. yüzyıllara tarihlenen merkezlerde üretilen boyalı kap parçalarının Kulmaç-Tecer Dağ silsilesi güneyinde sadece ithal birkaç parça ile temsil edilmeleri (Ökse 1999), MÖ. 9. yüzyılda Assur kralı III. Salmanasar'ın Anadolu devletlerine karşı savaşması ve 8. yüzyıl sonlarına doğru Anadolu devletlerinin II. Sargon'a karşı koalisyon kurmaları, bu yolların Demirçağda kullanılmış olabileceklerini düşündürmektedir. Demirçağda Batı Anadolu'yu doğuya, Orta Anadolu'yu güneye bağlayan yol güzergahlarının Sivas'tan geçtiği önerilmiştir (Birmingham 1961). Pers döneminde Sardes'den başlayan "Kral Yolu", Kayseri-Sivas güzergahından geçip güneye dönerek *Melitene* (Malatya) üzerinden Susa'ya yönelmiştir (Edens 2003: 130-131).

Hellenistik ve Roma dönemlerine tarihlenen merkezlerin gösterdiği dağılım ve bazı kesimlerde yolun birbirini gören sık kaleler zinciriyle korunması, bu güzergahların kullanılmaya devam ettiğini göstermiştir. Bu dönemlere ait kervan yollarının bölgeden geçtiği bilinmektedir (Gill 2003: 102-103). Roma ve Bizans yolları da aynı güzergahtan geçmiştir (Hild 1977: Harita 5.8.9.13). Bölgenin Selçuklu döneminde (13. yüzyıl) parlak bir ticaret merkezi olduğu, yollar üzerindeki köprü, kale ve han kalıntılarından anlaşılmaktadır (Erdmann 1961; İlter, İ. 1969; İlter, F. 1978: 27; Ünal 1978) (Şekil 4). Bu dönemde batıyı doğuya bağlayan "İpek Yolu"

bu güzergahtan geçmekteydi. Yeni keşiflerden sonra bu ticaretin okyanuslar üzerinden yapılmaya başlaması nedeniyle bölge, önemini yitirmiştir (Acun 2003). Osmanlı döneminde (16. yüzyıl) Tokat-Sivas-Malatya güzergahından "Anadolu Orta Yolu" (Sefer Yolu) geçmiş (Täschner 1924; 1926; Acun 1994; Müderrisoğlu 1995) ve güzergah üzerine hanlar inşa edilmiştir (Erdmann 1961; İlter 1978: 27; Acun 1994). 19. yüzyılda onarılan ve genişletilen karayolu ağı ile doğal güzergahlara inşa edilen demiryolu, halen ulaşımı sağlamaktadır.

4. Doğal Yol Güzergahları

Araştırılan bölgede halen kullanılan kara ve demiryollarının geçtiği beş ana yol güzergahı bulunmaktadır. Orta Anadolu'yu Doğu Anadolu'ya bağlayan iki yol, doğu-batı yönünde uzanır. Bunlardan birisi Orta Anadolu'nun kuzey kesimini, diğeri güney kesimini Sivas'a bağlar ve burada birleşerek Doğu Anadolu'ya yönelir. Orta Anadolu'yu Yukarı Fırat havzasına bağlayan iki yol, kuzeybatı-güneydoğu yönünde uzanır. Bunlardan batıdaki Yıldızeli, Şarkışla ve Altınyayla üzerinden, doğudaki ise Sivas, Ulaş, Kangal ve Alacahan üzerinden Malatya'ya ulaşır.

Tokat-Sivas Güzergahı

Çekerek'e güneyden kavuşan vadiler ile Kızılırmak'a kuzeyden kavuşan Yıldızeli vadisi, bu iki dağ silsilesi arasından geçen bir doğal yol oluşturur. Bu güzergah Orta Anadolu'nun kuzeyini Yukarı Kızılırmak Havzasına bağlar. Intermediate boyalılarının Yıldız Ovasında ve Tavra Boğazında ele geçmesi, bu güzergahın Erken Tunç Çağında da kullanıldığını göstermektedir. Yıldızeli ve Yıldız ovalarındaki küçük boyutlu merkezlerin bu güzergahda yer almaları ve Kalkankaya'da büyük boyutlu bir yerleşimin varlığı, bu yolun Assur Ticaret Kolonileri Çağında kullanıldığına işaret etmektedir. Yıldızeli ovasına hakim konumdaki Gerdekkaya, Yıldız ovasına hakim Kalkankaya ile Kızılırmak'ın kuzey kıyısındaki Kayalıpınar Harabesi, bu güzergahın Hitit İmparatorluk Çağında önemli bir yol olduğuna işaret etmektedir. Kalkankaya ile Kayalıpınar Harabesinin büyük boyutlu merkezler oluşları ve Kayalıpınar yakınında Kızılırmak'tan atlıların geçebilmesi, bu yolun Hititlerce önemsendiğini göstermektedir.

Erken Demirçağda üretilen el yapımı, boyalı kaplara ait parçaların Yıldızeli ve Kalınırmak vadilerine bakan plato yamaçlarında birbirine yakın mesafelerde bulunan altı merkezde ele geçmesi, bu güzergahın Hitit İmparatorluğunun yıkılışından sonra da kullanılmaya devam ettiğini göstermektedir. MÖ. 9.-5. yüzyıllara tarihlenen boyalı seramiklerin yoğun

olarak ele geçtiği Çekerek-Yıldızeli-Kalınırmak havzalarındaki merkezler, bu güzergahın kullanıldığını göstermektedir.

Hellenistik ve Roma dönemlerine tarihlenen merkezlerin gösterdiği dağılım, bu güzergahın yoğun olarak kullanıldığını göstermiştir. Bizans Döneminde de Orta Anadolu'yu *Sebastia*'ya (Sivas) bağlayan yol, *Bathyrryax* (Yıldızeli) üzerinden geçmekteydi. Osmanlı döneminde Tokat ve Sungurlu'dan gelen yol Yıldızeli'ne 18. yüzyılda yapılan Yeni Han'dan geçerek Kızılırmak vadisine ulaşmaktaydı. Yol, Yıldızırmak üzerindeki, temelleri Roma döneminden kalma, Selçuklu döneminde tekrar inşa edilmiş bir köprüden geçer. Köprünün yanındaki Saray Han, l8. yüzyıla aittir. Bu güzergahtan halen Yozgat-Sivas karayolu ile Samsun-Sivas demiryolu geçmektedir. Sivas'ın 15 km kuzeydoğusunda, Tavra Suyu kenarında yer alan Paşa Han ile Yıldızırmak kenarındaki Porsuk Han, Sivas'ı kuzeye bağlayan ikinci bir kervan yoluna aittir.

Kayseri-Sivas-Erzincan Güzergahı

Kızılırmak vadisini güneyden sınırlayan İncebel Dağları'nın güneyindeki Gemerek-Şarkışla-Hanlı ovaları, Kayseri-Sivas kara ve demiryolu güzergahının geçtiği doğal bir yol oluşturur. Bu güzergah Orta Anadolu'nun güneyini Yukarı Kızılırmak havzasına bağlar. Bu kesimde Intermediate boyalıları Gemerek Ovası'nda, saptanmıştır. Assur Ticaret Kolonileri Çağında bu yolun Gemerek Ovasından Zara'ya kadar uzandığı anlaşılmaktadır. Orta boyutlu Hitit İmparatorluk Çağı merkezleri arasında yer alan Kızılcakışla Kalesi ile Sur Tepesinin ve Sivas Kalesi'nin konumlarına göre bu güzergah, Hitit Çağında da kullanılmıştır. Güzergahın doğu kesiminde Hitit merkezlerine rastlanmaması, Sivas'ın Hitit İmparatorluğu'nun doğu sınırında yer aldığını göstermektedir.

Erken Demirçağda üretilen el yapımı, boyalı kaplara ait parçaların Kızılırmak vadisi boyunca Gemerek'ten Zara'ya kadar uzanan bölgede ele geçmesi ve MÖ. 9.-5. yüzyıllara tarihlenen boyalı seramiklerin Çekerek-Yıldızeli-Kalınırmak havzalarında yoğun olarak bulunması, bu güzergahın Hitit İmparatorluğu'nun yıkılışından sonra da kullanılmaya devam ettiğini göstermektedir. Kral yolunun da geçtiği bu güzergahın Hellenistik ve Roma dönemlerinde yoğun olarak kullanılmaya devam ettiği anlaşılmıştır. Bizans döneminde de *Kaisareia*'dan (Kayseri) *Sebastia*'ya (Sivas) giden yol, *Malandara* (Şarkışla) üzerinden geçmektedir.

Kayseri'den Kelkit vadisine giden Osmanlı yolu da Kayseri yönünden gelerek İncebel Dağları'nın güneyinde Gemerek Ovası'nda Lisanlı Köyü

yakınındaki Hanyeri mevkinden geçmektedir. Hanyeri mevkiinde 120 x 80 m boyutlardaki han kalıntısına ait temeller ile bunların batısında taş döşeli bir yol yüzeyden görülebilmektedir. Yıkıntılarından Osmanlı dönemine ait seramik parçaları toplanan bu yapının bir han olduğu düşünülmektedir. Yol buradan 16. yüzyılda Kızılırmak üzerine kurulan Şahruh köprüsü ile Akdağ çevresine bağlanıyordu. Köprü yakınında küçük bir Osmanlı hanına ait kalıntılar bulunmaktadır. Yolun doğuya devamında Acısu üzerinde Şarkışla'daki Gedik Han, günümüze kalmamıştır. Üçgülüç Vadisi geçildikten sonra yolun kuzeydoğuya yöneldiği kesimde Tatlıcak Köyü yakınına 18. yüzyılda inşa edilmiş Latif Han yer alır. Yol 19. yüzyılın ikinci yarısında Kızılırmak üzerine inşa edilen Kesik Köprü üzerinden Sivas'a ulaşır. Sivas kenti içinde 16. yüzyıl Behram Paşa Hanı ve Geç Osmanlı döneminde inşa edilen Taşhan gibi yapılar, kentin önemine işaret etmektedir. Buradan Zara'ya giden yol güzergahı Kızılırmak üzerine 16. yüzyılda inşa edilen Eğri Köprü ve Boğaz Köprüsü ile Acısu üzerine Geç Osmanlı döneminde inşa edilen köprü geçilerek ulaşılır. Orta Anadolu'yu Sivas üzerinden Doğu Anadolu'ya bağlayan modern karayolu da Kızılırmak vadisini doğuya doğru izleyerek Hafik ve Zara ovalarından geçer ve Kızıldağ geçidini aşarak Erzincan'a yönelir.

Tokat-Şarkışla-Malatya Güzergahı

Kızılırmak'ın önemli kollarından Yıldız Nehri'nin oluşturduğu ova ile Akdağ arasındaki platolar arasından geçen dağ yolu Çekerek Ovasını Yukarı Kızılırmak vadisine bağlar. Bu kesimde Kızılırmak'ın yaya ve atlı geçişine izin verdiği noktalar vardır. İncebel Dağı'nı aşan Sulakdere geçidi üzerinden Şarkışla Ovasına ulaşan yol, Acısu vadisi ve plato üzerinden Altınyayla'ya ulaşır. Yol buradan Kulmaç Dağları'nın geçit verdiği Cücükşar tepesini aşarak güneye iner ve Balıklıtohma vadisi üzerinden Tohmaçay vadisine ve Malatya Ovası'na ulaşır. Bu güzergah Orta Anadolu'yu Yukarı Fırat havzasına bağlayan ana yoldur.

Bu güzergahta MÖ. 3. bine tarihlenen Intermediate boyalıları sadece Kızılırmak'ın kuzey kıyısındaki Kayalıpınar Harabesi ve Altınyayla'nın doğusundaki Kayanın Ucu mevkii'nde ele geçmiştir. Aralarında çok mesafe olan bu iki merkezin arasındaki güzergahta başka parçaya rastlanamamış olmasına karşın, bu yolun MÖ. 3. binden beri kullanıldığı düşünülmektedir. Yıldızeli ile Kızılırmak arasındaki dağ yolu üzerinde yer alan bir küçük yerleşim birimi, büyük olasılıkla bu güzergahın MÖ. 2. binin ilk çeyreğine tarihlenen Assur Ticaret Kolonileri Çağında kullanıldığına işaret etmektedir. Bu yolun Kızılırmak vadisinin kuzey kenarındaki büyük bo-

yutlu bir yerleşim olan Kayalıpınar Harabesindeki kente ulaştığı, Kızılırmak'ın bu kesimde at sırtında geçildiği anlaşılmaktadır. Şamadağ geçitindeki Kahvepınar'daki küçük kale, kervan yolunun buradan Şarkışla Ovası'na ulaştığını göstermektedir. Acısu vadisindeki iki yerleşim birimi ve Altınyayla'daki bir küçük merkez ile Balıklıtohma vadisi ve batısındaki yaylalarda bulunan küçük yerleşim birimleri, bu güzergahın Malatya Ovası'na kadar devam ettiğini kanıtlamaktadır.

Kızılırmak'ın atla geçilebildiği Kayalıpınar Harabesi yakınlarından Şamadağ geçidini oluşturan Sulakdere vadisi üzerindeki Kahvepınar'da küçük bir surlu Hitit yerleşiminin yer alması, bu güzergaha Hitit Çağında önem verildiğine işaret etmektedir. Buradan Şarkışla ovasına inen bir kervan ya da askeri birlik, plato yolu ile Altınyayla'daki Kuşaklı (*Sarissa*) kentine varabilecektir. Buradan güneydeki Kulmaç Dağlarının geçit verdiği Cücükşar tepesinden geçilip Aşağı Kalaca üzerinden Karaseki Düzü'nün kuzey kenarında yer alan Havuzköy'e, oradan Balıklıtohma vadisi izlenerek Malatya Ovası'na ulaşılabilir.

Orta Anadolu'da MÖ. 9.-5. yüzyıllara tarihlenen boyalı kap parçalarının bulunduğu çok sayıdaki merkez, bu güzergahın Yıldızeli ile Altınyayla arasındaki kesiminin Demirçağ boyunca yoğun olarak kullanıldığına işaret etmektedir. Kulmaç Dağları'nın güney kesiminde Orta ve Geç Demirçağa ait boyalı kap parçaların sadece Balıklıtohma havzasının batısındaki platolarda ve Tohma vadisinde bulunması, bu yolun Demirçağ boyunca kullanıldığını göstermektedir.

Hellenistik ve Roma dönemlerinde de yoğun olarak kullanılmaya devam eden bu güzergah, Bizans Çağında Kızılırmak üzerindeki Karakuz köprüsü geçildikten sonra İncebel Dağları'ndaki Sulakdere vadisini izler. Vadinin orta kesimlerindeki Kahvepınar yakınlarında bulunan küçük bir Ortaçağ gözetleme kulesi, bu geçide verilen öneme işaret etmektedir. Yol buradan *Malandara* (Şarkışla) ve *Tonosa* (Altınyayla) üzerinden Çamurlusuyu vadisini izleyerek Deliktaş'a, oradan da *Melitene*'ye (Malatya) ulaşmaktaydı. Günümüzde halen bu güzergahtan ana yolları birbirine bağlayan yollar geçmektedir. Yıldız ovasından Kızılırmak vadisini izleyen karayolu, Bozkurt Köyü yakınındaki köprü ile Kızılırmak'ı geçer, Sulakdere vadisini izleyerek Şarkışla'ya, oradan aynı yolu izleyerek Altınyayla'ya ulaşır. Yol buradan Kulmaç Dağları'nı aşan köy yolları halinde Havuz'a, oradan da Malatya'ya ulaşım sağlamaktadır.

Sivas-Malatya Güzergahı

Sivas'dan güneye giden, Taşlıdere geçidi üzerinden Ulaş'a yönelen karayolu ve demiryolunun yer aldığı güzergah Kulmaç Dağları ile Yılanlıdağ arasındaki Yağdonduran geçidi üzerinden Kangal ovasına ulaşır. Yol buradan güneye yönelerek Alacahan ve Hekimhan üzerinden Eskiköprü Çayını ve Kuruçay vadisini izleyerek Malatya ovasına ulaşır.

Kızılırmak'ın güneyinde bulunan Intermediate ve Malatya boyalı kaplarına ait parçalar, Erken Tunç Çağında Yıldız Ovası'ndan Ulaş Ovası'na uzanan bir ticaret yolunun varlığına işaret etmektedir. Buna karşın, günümüzde ana ulaşım yolu olarak kullanılan Tecerırmak vadisinin bu çağda kullanılmadığı anlaşılmaktadır. Kavak ovasında ele geçen ve MÖ. 3. binde Malatya Ovası'nda üretilen bir boyalı kap parçası, bu güzergahın MÖ. 3. binde Yukarı Fırat havzasını Yukarı Kızılırmak havzasına bağladığını göstermektedir. Altınyayla'yı Ulaş Ovasına bağlayan, hafif engebeli platolar üzerinden geçen bir tali yolun Kayanın Ucu Mevkii'nde ele geçen Intermediate ve Alişar III boyalı parçalarına göre, MÖ. 3. binin ortalarından itibaren Kızılırmak'dan Malatya Ovası'na giden iki yolu birbirine bağladığı düşünülmektedir. Kavak Çayı'nın suladığı ovada Höyük Değirmeni ve Koçköprü Kalesi'nden toplanan çok sayıda kap parçası, güzergahın güney kesiminin Assur Ticaret Kolonileri Çağında kullanılmış olduğunu göstermektedir. Kavak ve Çaltı vadilerinde Orta ve Geç Demirçağlara ait boyalı parçaların bulunması, yolun bu dönemde büyük olasılıkla Kulmaç Dağları'ndan doğuya yöneldiğini düşündürmektedir.

Kral yolunun da geçtiği bu güzergah, Hellenistik, Roma ve Bizans dönemlerinde *Sebastia*'dan *Komana*'ya giden yol ile bugünkü yollar gibi, Taşlıdere geçidinden geçiyordu. Osmanlı döneminde Sivas'ı Malatya'ya bağlayan yol 18. yüzyılda Fadlım Irmağı üzerine kurulan köprüden geçtikten sonra, Tecerırmak'ın doğu kıyısındaki Selçuk Han üzerinden güneye yönelir. Bu yol Ulaş üzerinden Kangal'a, oradan da 17. yüzyılda inşa edilen Alacahan'dan ve Selçuklu döneminden kalma Hekimhan'dan geçerek güneye yönelir ve Kuruçay vadisini izleyerek Fırat vadisine ulaşır. Alacahan'dan sonra yol güzergahında Eskiköprü Çayı üzerine 17. yüzyılda bir köprü (Halil Rıfat Paşa köprüsü) inşa edilmiştir.

5. Değerlendirme ve Sonuç

Sivas bölgesi bazı dönemlerde kültürlerin sınır bölgelerini oluşturmasının yanı sıra bazı dönemlerde Orta Anadolu ile Doğu Anadolu arasında bir kültürel geçiş bölgesi olmuştur. Bölgenin topoğrafik yapısı Orta Anadolu

yaylası ile Doğu Anadolu dağlık bölgesi arasında geçiş olanağı sağlamıştır. Çağlar boyunca Orta ve Doğu Anadolu kültürleri ile Yukarı Fırat Bölgesi üzerinden Kuzey Suriye kültürleri ile ilişkileri bulunan bu bölgede Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde yollar üzerine kurulan hanlar ve köprüler, bu yolların Ortaçağ ve sonrasında da kullanıldığını kanıtlamaktadır. Roma ve Bizans dönemlerinde de aynı güzergahların kullanıldığı bilinmekle birlikte, bu yolların daha önceki dönemlerde kullanılıp kullanılmadıklarına ilişkin bilgiler, yakın zamana kadar tahminden öteye gidememiştir.

Bölgede yapılan yüzey araştırmaları, bu kesimdeki kervan yollarının MÖ. 3. binin ortalarından itibaren ticari ve askeri amaçlı olarak kullanıldığını ortaya koymuştur. MÖ. 3. binin ikinci yarısında Kuzey Suriye'li tüccarların Anadolu'ya mal getirip götürdükleri anlaşılan bu yollar MÖ. 2. binin ilk çeyreğinde Assurlu tüccarlar tarafından kullanılmaya devam edilmiş görünmektedir. Hititlerin de ticari ve askeri amaçlı olarak kullanmaya devam ettiği bu yollar MÖ. 1. binde de önemini korumuş görünmektedir. Orta ve Doğu Anadolu arasındaki bağlantıyı sağlayan iki güzergah ile Orta Anadolu ile Yukarı Fırat Havzası arasındaki bağlantıyı sağlayan iki güzergahtan da halen kara ve demir yollarının geçmesi, Yukarı Kızılırmak havzasının yol sisteminde önemli bir konumu olduğunu göstermiştir.

Kaynakça

Acun, H. (1994), "Sivas-Kangal-Alacahan Menzilhanı", X. *Türk Tarih Kongresi*. 22-26 Eylül 1986, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2369-2389.

Acun, H. (2003), "Yolların Kesiştiği Şehir Sivas", *Cumhuriyet'in 80. Yılında Sivas Sempozyumu*. 15-17 Mayıs 2003, Sivas Hizmet Vakfı, Sivas, 23-29.

Birmingham, J. M. (1961), "The Overland Route Across Anatolia in the Eighth and Seventh Centuries B.C.", *Anatolian Studies*, 11: 185-195.

Cornelius, F. (1955), "Hethitische Reisewege", *Revue Hittite et Asianique*, 57: 49-62.

Edens, C. (2003), "Das Persische Reich", *Der Neue Bildatlas der Hockkulturen* (Ed.) P. G. Bahn, Chronik Verlag, München, 130-131.

Erdmann, K. (1961), *Das Anatolische Karavansaray des 13. Jahrhunderts*, Mann, Berlin.

Faist, B. (2001), "Die Handelsbeziehungen zwischen Assyrien und Anatolien in der zweiten Hälfte des 2. Jts. V. Chr. Unter besonderer Berücksichtigung des Metallhandels", *Anatolien im Lichte Kultureller Wechselwirkungen. Akkulturationsphänomene in Kleinasien und seinen Nachbarregionen*

während des 2. und 1. Jahrtausends v. Chr. (Ed.) H. Klinkott, Attemto Verlag, Tübingen, s. 53-66.

Forlanini, M. (1992), *Tübinger Atlas des vorderen Orients. Karte B III 6. Kleinasien. Das hethitische Reich im 14.-13. Jh. v. Chr*, Reichert, Wiesbaden.

Garstang, J. (1943), "Hittite Military Roads in Asia Minor. A Study in Imperial Strategy", *American Journal of Archaeology*, 47: 35-62.

Gill, D. (2003), "Kommunikation und Handel", *Der Neue Bildatlas der Hockkulturen* (Ed.) P. G. Bahn, Chronik Verlag, München, 102-103.

Hild, F. (1977), *Das Byzantinische Straßensystem in Kappadokien*, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Wien.

İlter, F. (1978), *Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri*, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, Ankara.

İlter, İ. (1969), *Tarihi Türk Hanları*, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, Ankara.

De Jesus, P. S. (1980), *The Development of Prehistoric Mining and Metallurgy in Anatolia*. British Archaeological Reports International Series 74, Oxford.

Kaptan, E. (1995), "Anadolu'da Eski Madencilik", *Eski Yakındoğu Kültürleri Üzerine Incelemeler. İ. Metin Akyurt ve Bahattin Devam Anı Kitabı* (Ed.) A. Erkanal ve diğ., Arkeoloji ve Sanat Yayınları, Istanbul, 189-196.

Kontani, M. (1995), "Relations Between Kültepe and Northern Syria During the Third Millennium B.C.", *Bulletin of the Ancient Orient Museum* (Tokyo), 16: 109-142.

Marro, C. (2004), "Upper Mesopotamia and the Caucasus: An Essay on the Evolution of Routes and Road Networks From the Old Assyrian Kingdom to the Ottoman Empire", *A View From the Highlands. Archaeological Studies in Honour of Charles Burney.* Ancient Near Eastern Studies, Supplement 12, (Ed.) A. Sagona, Peeters, Herent, s. 91-120.

Mellaaart, J. (1982), "Archaeological Evidence for Trade Routes Between Syria and Mesopotamia and Anatolia During the Early and the Beginning of the Middle Bronze Age", *Studi Eblaiti*, 5: 15-32.

Muhly J. D., R. Maddin, T. Stech ve E. Özgen (1985), "Iron in Anatolia and the Nature of the Hittit Iron Industry", *Anatolian Studies*, 35: 67-84.

Müderrisoğlu, F. (2002), "Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve Yol Şebekesi", *Ortaçağ'da Anadolu. Prof. Dr. Aynur Durukan'a Armağan*, Rekmay, Ankara, 373-381.

Nashef, K. (1987), *Rekonstruktion der Reiserouten zur Zeit der altassyrischen Handelsniederlassungen. Beihefte tum Tübinger Atlas des vorderen Orients B/83*, Reichert, Wiesbaden.

Oguchi, H. (1999), "Trade Routes in the Old Assyrian Period", *Al-Rafidan*, 20: 85-106.

Orthmann, W. (1963), *Die Keramik der Frühen Bronzezeit aus Inneranatolien.* Istanbuler Forschungen 24, Mann, Berlin.

Ökse, A. T. (1999), "Orta Anadolu'nun Doğusunun Demirçağ Kültür ve Yerleşim Dokusu", *1998 Yılı Anadolu Medeniyetleri Müzesi Konferansları*, Anadolu Medeniyetleri Müzesi, Ankara, s. 85-116.

Ökse, A. T. (2000), "Neue hethitische Siedlungen zwischen Maşat Höyük und Kuşaklı*", Istanbuler Mitteilungen*, 50: 85-109.

Ökse, A. T. (2001), "Hethitisches Territorium am oberen *Maraššantia*: Ein Rekonstruktionsversuch", *Akten des IV. Internationalen Kongresses für Hethitologie*, *Würzburg, 4-8 Oktober 1999*, (Ed.) G. Wilhelm, Studien zu den Boğazköy-Texten 45, Harrasowitz, Wiesbaden, s. 499-510.

Ökse, A. T. (2003a), "Kalkolitik Çağda Sivas Bölgesi", *From Village to Cities: Early Villages in the Near East. Studies Presented to Ufuk Esin* 1, (Ed.) M. Özdoğan, H. Hauptmann and N. Başgelen, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, s. 171-197.

Ökse, A. T. (2003b), "Assur Ticaret Kolonileri Çağında Sivas", *Cumhuriyetin 80. Yılında Sivas Sempozyumu. Sivas, 15-17.05.2003. Bildiriler Kitab*, Sivas Hizmet Vakfı, Sivas, s. 123-131.

Özgüç, T. (1972), "An Assyrian Trading Outpost", *Old World Archaeology: Foundations of Civilization, Scientific American* (San Francisco), s. 243-249.

Pettinato, G. (1981), *The Archives of Ebla. An Empire Inscribed in Clay*, Doubleday, New York.

Täschner, F. (1924), *Das Anatolische Wegenetz nach osmanischen Quellen* I, Gruyter, Leipzig.

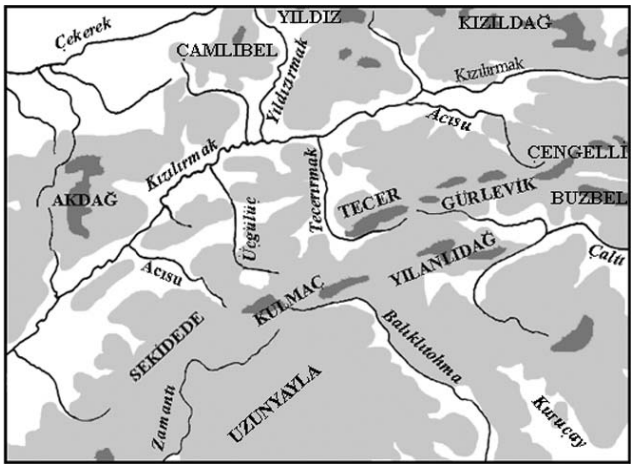
Täschner, F. (1926), *Das Anatolische Wegenetz nach osmanischen Quellen* II, Gruyter, Leipzig.

Ünal, R. H. (1978), "Osmanlı Öncesi Devirden Yayınlanmamış Birkaç Han Üzerine Bir İnceleme", *Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Araştırma Dergisi. Prof.Albert Louis Gabriel Özel Sayısı*: 453-483.

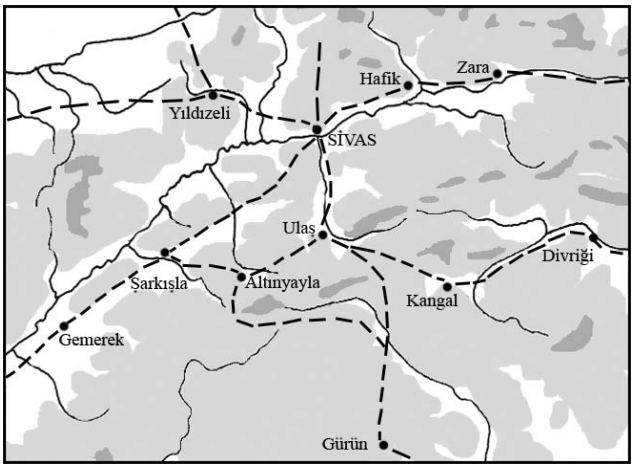
Şekiller



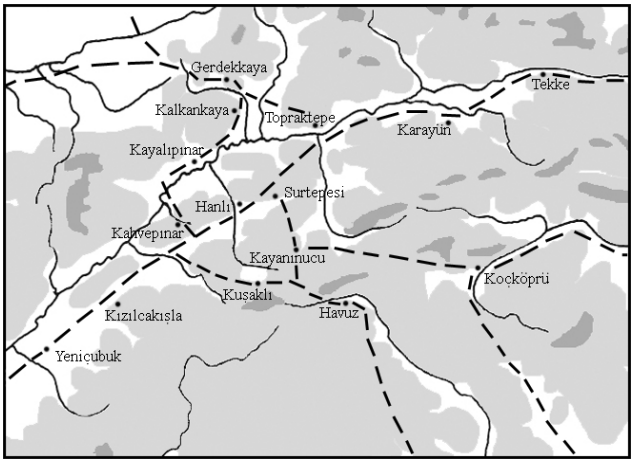
Şekil 1 Araştırılan Bölgenin Konumu



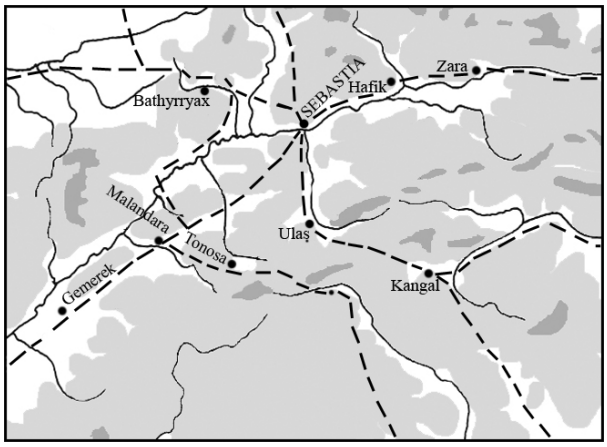
Şekil 2 Yüzey Şekilleri



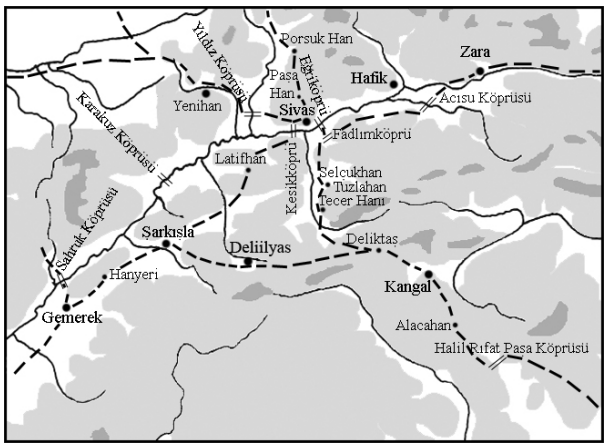
Şekil 3 Modern Yol Güzergahları



Şekil 4 Erken-Orta-Geç Tunç ve Demirçağ Yol Güzergahları



Şekil 5 Hellenistik-Roma-Bizans Yol Güzergahları



Şekil 6 Selçuklu ve Osmanlı Yol Güzergahları

Ancient Caravan Routers Connecting the Basins of Kızılırmak and Auphrates

Assoc. Prof.Dr. A. Tuba ÖKSE*

Abstract: An Ancient Caravan Route Connecting the Kızılırmak Region to the Euphrates Region: Field surveys carried out within the Sivas region showed that natural roads passing through the region connected Central Anatolia to Eastern Anatolia through the ages. The roads from the North-Central Anatolia pass through the plains of Çekerek, Yıldızeli and Yıldız. A second road connects the South-Central Anatolia to Eastern Anatolia, passing through the plains of Gemerek and Şarkışla, Sivas, Hafik and Zara. A third road connects Yıldızeli to the Kızılırmak Valley over the plateaus. In this region, Kızılırmak can be crossed on a horse back. The road continues to the south through Şarkışla and Altınyayla, passes through a pass of the Kulmaç Mountains, runs along the Balıklıtohma valley and reaches Malatya. A fourth road connects Sivas to Malatya over Taşlıdere, Ulaş, Kangal and Alacahan. These routes have been used since the middle of the 3rd Millennium BC. In the Early Bronze Age and during the Assyrian trade Colonies these roads were used for commertial purposes; the Hittites used these roads also for military and protected some passes by fortified sites. In the Medieval times and during the Ottoman Era caravanserays were built on these roads. Modern highways and railways still pass through these natural routes.

Key words: Anatolia, Halys, Euphrates, Sivas, Caravan Routes

* Hacettepe University, Faculty of Letters / Ankara
okse@hacettepe.edu.tr

bilig ✦ Summer / 2005 ✦ Number 34: 15-32
© Ahmet Yesevi University Board of Trustees

Древние Караванные Пути Соединяющие Бассейны Кызылырмак и Фырат друг с другом.

А.Туба ОКСЕ*, д.н.доцент

Резюме: Поверхностные исследования, проводимые в пределах Сивасской области показывают, что протоптанные дороги, проходящиеся в районе, в течении многих веков связывали Среднюю Анатолию с Восточной Анатолией. Дороги, ведущие с северного района Средней Анатолии в Сивас, через водоем Чекерек преодолевая равнины Йылдызэли и Йылдыз выходит к долине Кызылырмак. В месте пересечения дороги с долиной, Кызылырмак можно перейти верхом . Второй маршрут- это дорога соединяющая южный район Средней Анатолии через равнины Гемерек и Шаркышла с Сивасом. После Сиваса эта дорога следуя по долине Кызылырмак достигает Восточной Анатолии. Третий маршрут, перейдя равнину Шаркышла через долину Кызылырмак выходит к Алтыняйла и отсюда преодолевая горы Кулмач и следуя по долине Балыклытохма достигает равнины Малатия. Четвертый маршрут связывает между собой Сивас и Малатию через Ташлыдере, Улаш, Кангал и Аладжахан. Эти дороги почти непрерывно использовались начиная с середины третьего тысячилетия до н.э. Было установлено, что эти дороги в эпохах бронзового века и Торговых колоний Ассур в основном использовались в торговых целях, в эпоху Хеттов эта дорога продолжала использоваться уже в военных целях и начиная с этого периода ущелья наблюдались с башен, а в Средние века и в период Османской Империи на этих маршрутах были построены караван-сараи для ночлега караванов. Автодороги и железные дороги используемые в настоящее время следуют по этим уже известным маршрутам.

Ключевые слова: Анатолия, Кызылырмак, Сивас, караванный путь

---

* Университет Наджеттепе, Факультет Литературы, кафедра археологии-АНКАРА
okse@hacettepe.edu.tr

билиг ✦ лето 2005 ✦ выпуск: 34: 15-32
к Попечительский Совет Университета Ахмета Ясави