



Antikçağ'da Kayseri-Halep Arasındaki Yol Güzergâhları*

Kürşat Bardakcı**

Özet

Bu çalışmamız ile Anadolu-Mezopotamya ve Anadolu-Mısır ilişkilerini sağlayan Kayseri-Halep arasındaki antikçağ yol güzergâhlarını ve bu güzergâhların önemini ortaya koymaya çalışacağız. Bu amaç doğrultusunda bölgede yapılan araştırmaların yanı sıra modern çalışmalardan yararlanacağız.

Asur Ticaret Kolonileri Çağı'nda Asurlu tüccarların Anadolu'ya gelmeleriyle birlikte Anadolu-Mezopotamya ilişkileri yoğunluk kazanmıştır. Asurlu tüccarların Anadolu ile bağının kopmasının ardından ise bu ilişkilerin devamı için yeni yollara ihtiyaç duyulmuştur. Karadeniz'den ya da Doğu Anadolu'dan Mısır'a ulaşım için önce Kayseri ardından da Mısır'ı geçmek mecburidir. Bunun farkında olan antik dönem medeniyetleri söz konusu ulaşımı sağlamak için ya mevcut yolları kullanılabilir hale getirmişler ya da yeni güzergâhlar oluşturmuşlardır. Bu güzergâhlar öyle önemlidir ki, bazıları günümüze kadar ulaşmıştır. Nitekim günümüzde kullanılan bazı yollar üzerinde, Hitit kalıntılarının ve Roma yerleşimlerinin bulunması antikçağ yol güzergâhlarının hala kullanıldığına kanıt olarak gösterilebilir. Bununla birlikte günümüzün Kayseri-Halep ulaşımını sağlayan güzergâhlardan birisi olan Adana-Hatay güzergâhındaki modern asfalt yolları da, antik dönem yol güzergâhlarına benzemektedir.

Bu verilere göre, antik dönemde kullanılan Kayseri-Halep arasındaki yol güzergâhları söz konusu çağda Anadolu ile Mezopotamya ve Mısır ilişkilerine doğrudan etki etmiştir. Bu güzergâhlar sayesinde kültürel etkileşim de artmıştır. Özellikle M.Ö. I. binyılda Luvi kültür öğeleri Orta Anadolu'dan Kuzey Suriye'ye; Hurri kültür öğeleri ise Kuzey Suriye'den Orta Anadolu'ya aktarılmıştır.

Anahtar kelimeler: Antikçağ, Antik Yollar, Yol Güzergâhları, Kayseri, Halep.

Road Routes Between Kayseri-Aleppo In Ancient Period

Abstract

We will try to reveal the ancient era road routes between Kayseri and Aleppo which provide Anatolian-Mesopotamian and Anatolian-Egypt relations and the importance of these routes. In line with this goal, we will make use of modern studies as well as research in the region.

With the arrival of Assyrian merchants to Anatolia during the Age of Assyrian Trade Colonies, Anatolian-Mesopotamian relations gained intensity. After the breakdown of Assyrian traders with Anatolia, new ways to continue these relations were needed. To reach Egypt from the Black Sea or Eastern Anatolia, it is obligatory to pass before Kayseri and then Egypt. Ancient civilization, which is aware of this, has either made existing routes available or created new routes to provide such access. These routes are so important that some of them have reached a daily size. Indeed, the presence of the Hittite remains and the Roman settlements on some of today's roads can be shown as proof that ancient road routes are still being used. Besides, modern asphalt roads on the Adana-Hatay route, which is one of the routes that provide today's Kayseri-Aleppo transport, are also similar to ancient road routes.

According to this evidence, the road routes between Kayseri and Aleppo used in the ancient era directly affected Anatolia, Mesopotamia and Egypt relations in this age. Thanks to these routes, cultural interaction has also increased. Especially in the 1st millennium BC cultural elements of Luvi are from Central Anatolia to Northern Syria; Hurri culture elements were transferred from Northern Syria to Central Anatolia.

Keywords: Ancient Period, Ancient Roads, Road Routes, Kayseri, Aleppo.

*Erciyes Üniversitesi Edebiyat Fakültesi 1. Dil ve Kültür Çalışmaları Öğrenci Sempozyumu'nda sunulmuş bildiridir.

** Erciyes Üniversitesi, Eskiçağ Tarihi Anabilim Dalı Doktora Öğrencisi, E-posta: kbrdkci@gmail.com

Giriş

Kayseri coğrafi konumu itibariyle Karadeniz'e, Doğu Akdeniz'e, Doğu Anadolu'ya, Suriye'ye ulaşımı sağlaması ve bölgeler arasında kavşak noktası olması sebebiyle antik dönemde oldukça önemli bir yere sahipti (Ramsay, 1960: 299-310). Öyle ki antik dönemde Anadolu'dan Mezopotamya'ya ulaşım sıklıkla Kayseri-Suriye yol güzergâhları ile sağlanmıştır. Bu yolların başlıcaları İskenderun Körfezi'ni Basra Körfezi'ne bağlayan Fırat Nehri'nin meydana getirdiği yol güzergâhı olmuştur. Bu yol eski Meskene'ye (Emar) ulaştıktan sonra kuzey, güney ve batı yönüne ayrılıyordu. Güney yolu üzerindeki ilk önemli ticaret merkezi ise Halep'ti. Halep'ten sonra bu yol Filistin-Suriye sahil şeridi ile Mısır'a kadar uzanıyordu. Yani, Anadolu-Mısır ve Mezopotamya-Mısır arasındaki yol mutlaka Halep şehrine uğramak zorundaydı. Bu yüzden Halep şehri, Mezopotamya'dan gelip Kuzey Suriye yoluyla Anadolu içlerine uzanan ticaret yolunun kilit noktasında bulunmasından dolayı son derece önemliydi (Kınal, 1967: 194; Çilingiroğlu, 1984: 23).

Kayseri-Halep Arasındaki Antik Yol Güzergâhlarının Belirlenmesi

Antikçağ'da ulaşım ağını ve güzergâhları belirleyen unsurlardan biri nehir yataklarıdır. Nehir yatakları Mezopotamya ve Anadolu arasındaki ulaşımın tayin edilebilmesi için önemli ipuçlarıdır (Gökçek, 2000: 184). Antik dönemde Anadolu-Suriye arasındaki ulaşım ağlarını da özellikle Fırat ve Dicle nehirleri belirlemiştir. Öyle ki Mezopotamya'ya orman ürünleri, maden ve taş gibi ihtiyaç duyulan çeşitli hammaddeler bu iki nehir üzerinden ulaştırılabilmektedir. Dicle ve kollarının Anadolu içerisinde aktığı vadiler, Mezopotamya'dan kuzey ve kuzeybatıya ulaşan yolları oluşturmaktadır. Kuzey yolu, Asur'dan batıya dönerek Habur ve Balih ırmaklarının kaynak bölgesinden, Türkiye-Suriye sınırı yakınındaki Şubat Enlil-Guzana-Harran-Kargamış-Halep hattını izleyerek Doğu Akdeniz kıyılarına ulaşımı sağlar. Anadolu ile bağlantılı olan yolun batı bölümü ise, Fırat Nehri'ni Kargamış veya Samsat yakınlarından aşarak, ya da Mardin yakınlarından kuzeye dönerek Diyarbakır-Ergani-Maden- Elazığ-Malatya üzerinden Kayseri ve Orta Anadolu'ya bağlamaktadır (Koroğlu, 2006: 17-19). Bununla birlikte Eskiçağ belgelerinden aktarılanlara göre, kral inşa ettirdiği tapınaklarla, saraylarla, kanallarla övünmekte; yol çalışmalarından ise nadiren bahsedilmektedir (Astour, 1995: 1401). Bunun nedeni ise yol çalışmalarının Roma dönemine kadar yerli halkın görevi niteliğinde olmasıdır. Roma dönemine gelindiğinde ise yol yapım çalışmaları Romalı yöneticilerin sorumluluğuna girmiştir (Charlesworth, 1924: 76-77).

Yazılı kaynaklar yeterli sayıda olmasa da arkeolojik bulgular yolların güzergâhını tarif etmede bilim adamlarına büyük bir fayda sağlamaktadır. Öyle ki yollara dikilen sınır taşları,

güzergâhların tespit edilmesine yardımcı olmaktadır. Konumuz kapsamında söz konusu duruma, Fraktin (Develi/Kayseri), İmamkulu ve Hanyeri'nde bulunan Hititlere ait yol güzergâhlarını gösteren kabartmalar örnek olarak verilebilir (Memiş, 2003: 245). Bununla birlikte Roma döneminde Kayseri'den Halep'e ulaşan güzergâhlar üzerinde bulunan ve okunan Roma mil taşları (Res. 1)¹ da konumuza ışık tutmaktadır.



Resim 1. Roma Mil Taşlarına Bir Örnek
(Lafli ve Bru, 2010: Resim 2-3)

Aynı zamanda Kayseri-Halep güzergâhındaki ana ve ara yollar boyunca çeşitli kalıntılar, bu yolların antik dönemde kullanıldığına kanıt olarak gösterilebilir. Bu kalıntılar arasında, Kalkan Petroglifleri, Hemite'deki Hitit Kaya Kabartması, Domuztepe Kalesi, yapıları ilave ile değişiklik geçirmiş ve yakın zamanlara kadar kullanılmış küçüklü büyüklü 19 kale yer almaktadır. Bunların yanı sıra üç Aramice yazıt parçası, kırk Yunanca Mezar yazıtı (Geç Roma Devri), beş kaya yazıtı (Geç Roma Devri), iki kaya kabartması, sekiz harabe, çeşitli sikkeler ve küçük buluntular da söz konusu güzergâh boyunca bulunmuştur (Ünal ve Girginer, 2007: 41).

Antikçağ'da Kayseri-Halep Ulaşımını Sağlayan Yollar

Asur Ticaret Koloni Çağı (M.Ö. 1950-1750) ile birlikte Anadolu yazılı tarihi evrelere girmiştir. Eski Asur Devleti de bu dönemde Anadolu ile gelişmiş bir ticaret sistemi kurmuştur. Bu sistemin ticaret merkezi de Kayseri civarında yer alan Kaniş Karumu olmuştur. Asurlu tüccarlar Mezopotamya'dan Kaniş'e ulaşımı sağlamak için ise çeşitli yol güzergâhları kullanmaya başlamışlardır. Bu güzergâhlar ilk olarak Asur-Kaniş arasında yoğunlaşmış olsa da daha batıdaki bölgelere de uzanmıştır (Macqueen, 2015: 19).

¹ İncesu'da bulunan bu mil taşına göre İncesu-Kayseri arasındaki yol imparator Domitianus (M.S. 81-96) tarafından yaptırılmıştır. Yapılan çalışmalara göre bu taşın M.S. 81 yılında dikildiği düşünülmektedir. Latince ve Grekçe yazıtlı bu mil taşı ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Lafli ve Bru, 2010: 1285-1292.

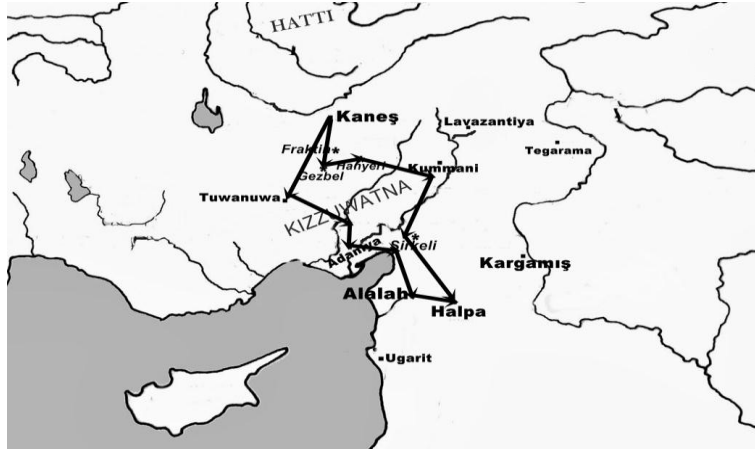
Kayseri ile Halep arasında Asur Ticaret Kolonileri Çağı ile kullanılmaya başlayan güzergâh, Kayseri'yi Gezbel- Hanyeri- Tufanbeyli- Saimbeyli- Feke- Kozan- Ceyhan- Erzin üzerinden Halep'e bağlayan güzergâhtır. Kışın fazla kar yağdığında yolun bir kısmı kapansa da en işlek ikinci güzergâhtır. Birinci ve en önemli güzergâh ise Suriye ve Halep ile Kayseri ve Orta Anadolu arasındaki ticari faaliyetler için kullanılmaya başlayan Gülek Boğazı güzergâhıdır (Hrt. 1) (Ünal ve Girginer, 2007: 41; 502).

M.Ö. 1780'lerde, Mezopotamya'daki politik hareketlerle bağlantılı olarak, Yukarı Dicle ve Fırat kıyısında bulunan devletler ile Güneydoğu Anadolu sınırındaki tepelerde Huriler politik üstünlük kazanmaya başlamıştır. Bu gelişme sonucu Asur'un Anadolu'daki ticaret kolonileri ile bağlantısı kopmuştur. Aynı zamanda Toros ticaret yolları da kullanılamamıştır. Artık Anadolu halkı için tek seçenek, aşağıya doğru inip Kizzuwatna'dan² geçerek, Fırat üzerinden Güney Mezopotamya'ya giden güzergâhı kullanmak olacaktır. Bu rotayla ilgili güncel bilgi az olmakla birlikte, bu yolun Mari arşivlerine dayanarak kalay yolu olduğu ve Kaniş ile bağlantıları bulunduğu düşünülmektedir. Ancak bu güzergâh sorunludur. Çünkü bu güzergâh, o dönemde güneyde Babil, ortada Mari ve kuzeyde Halep merkezli Yamhad gibi güçlü krallıkların hâkimiyeti altında bulunuyordu (Macquenn, 2015: 21; 39).

Eski Hitit krallığının kurucusu sayılan Hattuşili, Asur bağlantısının kopması ve gerekli kalay kaynaklarından faydalanabilmek için alternatif bir güzergâh arayışına girmiştir. Bu güzergâh Babil'den Fırat Vadisi boyunca Akdeniz kıyılarına doğru giden güzergâhtır. Hattuşili'nin ardıllarının da politikaları hep bu güzergâhın denetimi olmuştur (Macquenn, 2015: 39). Hitit krallarının Kuzey Suriye kervan yolları kavşak noktası üzerinde bulunan Halpa (Halep) ve Kargamış şehirlerini egemenliğine almak istemesinin sebebi de ekonomik nedenlerdir (Ünal ve Girginer, 2007: 241). O döneme ait belgelere göre Hattuşili'nin ilk eylemi başkent Hattuşa ve Gülek Boğazı arasındaki kentlerin fethedilmesi olmuştur. Bu kentlerin güvenliği sağlandıktan sonra Akdeniz'e ulaşmak hedeflenmiştir. Hattuşili'nin bu hedefine ulaşmak için karşısına aldığı düşman ise Yamhad (Halep çevresi) krallığı olmuştur. Halep bu dönemde, tek hamlede ele geçirebilecek bir kent olmadığından Hitit kralı önce Alalah'a yönelmiştir. Alalah (Tell Açana) ele geçirilmiş ve Yamhad krallığı denize açılmaktan uzak kalmıştır (Kınal, 1967: 200-201; Macquenn, 2015: 39-40). Hattuşili'nin (M.Ö. 1650) Alalah'ı (Tell Açana) ele geçirmek için kullandığı, Gülek Boğazı güzergâhı olarak bilinen güzergâh: Kaniş-Tuwanuwa-Adania-Alalah-Halpa güzergâhıdır. Bu güzergâh Amanos Geçidi üzerinden Halep'e ulaşımında en kısa yoldur (Astour, 1995: 1415). Ayrıca Asur Ticaret Kolonileri döneminde kullanılan,

² Hitit belgelerine göre M.Ö. II. binyılda Çukurova çevresinde yer alan krallık. Geç Hitit döneminde Que, Klasik dönemle birlikte ise Ovalık Kilikia (Cilicia Pedias) olarak isimlendirilmiştir. Bkz. Bryce, 2009:165; 392.

Kayseri-Gezbel-Hanyeri-Tufanbeyli-Saimbeyli-Feke-Kozan-Ceyhan-Erzin üzerinden Kuzey Suriye'ye bağlanan güzergâh, Hitit döneminde de kullanılmaya devam etmiştir (Hrt. 1) (Ünal ve Girginer, 2007: 41).



Harita 1. II. binyılda Kayseri-Halep Yol Güzergâhları

Ancak Telipinu dönemine gelindiğinde (M.Ö. 1500) daha kuzeydeki yollar bağımsız Kizzuwatna krallığının topraklarında kalmıştır. Kizzuwatna ile yapılan bir ittifak, Telipinu'nun bu yollardan faydalanmasını sağlamış ama kısa bir süre sonra Mitanniler, Kizzuwatna-Hitit ittifakını bozmaya çalışmıştır. Bu çıkar çatışmaları sonucunda Toros geçitleri de sık sık el değiştirmiştir. I. Şuppiluliuma dönemine gelindiğinde ise Kizzuwatna ele geçirilmiş; Hititlerin sınırları Akdeniz ve Fırat arasındaki bölgeye doğru genişlemiştir. Aynı zamanda Halep ve diğer Suriye kentleri de ele geçirilerek Fırat yolu da hâkimiyet altına alınmıştır (Kınal, 1967: 208-209; Macquenn, 2015: 59-60).

Ege Kavimlerinin ve Kaşka birliklerinin saldırısı sonucu yıkılan Hitit Devleti'nin ardından, Güneydoğu Anadolu ve Kuzey Suriye bölgelerinde federatif devletçikler oluşturan Geç Hitit Beylikleri'nin konumları stratejik açıdan önemlidir (M.Ö. 1200-800). Bu beylikler Suriye ve Anadolu arasında tampon bölge oluşturmuşlardır. Geç Hitit Beylikleri'nden biri olan "Melid"³, Doğu Anadolu ile Anadolu'nun içlerine uzanması sebebiyle büyük önem taşımaktadır. Söz konusu dönemde Kayseri-Halep ulaşımı da daha çok Tabal⁴-Melid-Gurgum⁵-Sam'al (Zincirli) devletleri üzerinden sağlanmıştır. Aynı zamanda Kayseri-Halep arasındaki bir diğer ulaşım Tabal-Que-Pattin/Unqi⁶ devletleri üzerinden sağlanmış olmalıdır.

³ Malatya civarında kurulan Geç Hitit Devleti. Bkz. Bryce, 2009: 70.

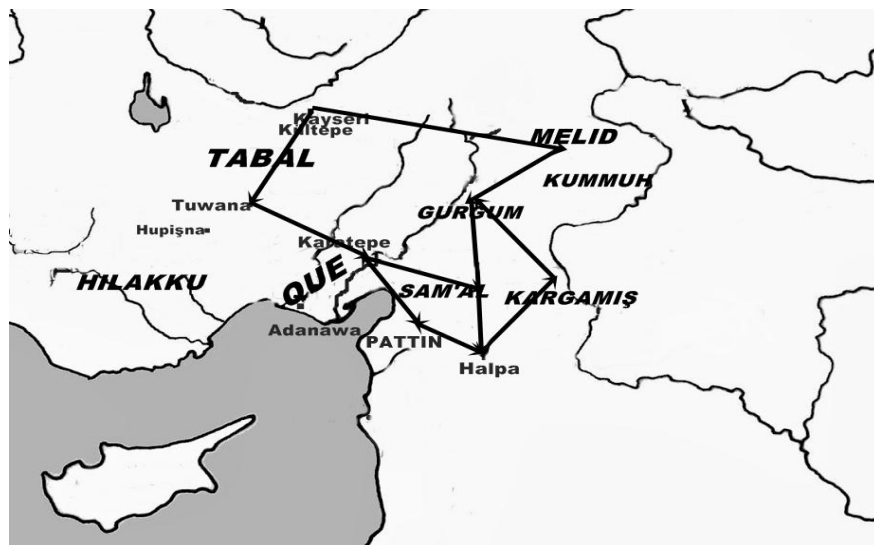
⁴ Orta Anadolu'da Kayseri ve çevresinde kurulan Geç Hitit Devleti. Bkz. Bryce, 2009: 682-684.

⁵ Bugünkü Maraş ovasında kurulan Geç Hitit Devleti. Bkz. Bryce, 2009: 263.

⁶ Bugünkü Amik Ovası çevresinde kurulan Geç Hitit Devleti. Bkz. Bryce, 2009: 534-535.

Mezopotamya'dan başlayıp Tabal'e ulaşan bu büyük yol ağının kontrolü Sam'al ve Que devletlerinin arasını açmış; söz konusu yol güzergâhı bu krallıklar arasında düşmanca ilişkilere sebep olmuştur (Hrt. 2) (Günaltay, 1987: 35; Kurt, 2009: 332). Bunların yanı sıra söz konusu şehir devletleri ve aralarındaki yol güzergâhları sayesinde Anadolu halkı ile Batı Sami halkları kaynaşmıştır. Öyle ki Luvice yazıtlar Kuzey Suriye'de görülmeye başlanmış; Anadolu dinsel gelenekleri de Kuzey Suriye ve Arami gelenekleriyle kaynaşarak bir tür "küreselleşme" yaşanmıştır (Hutter, 2011: 242-244).

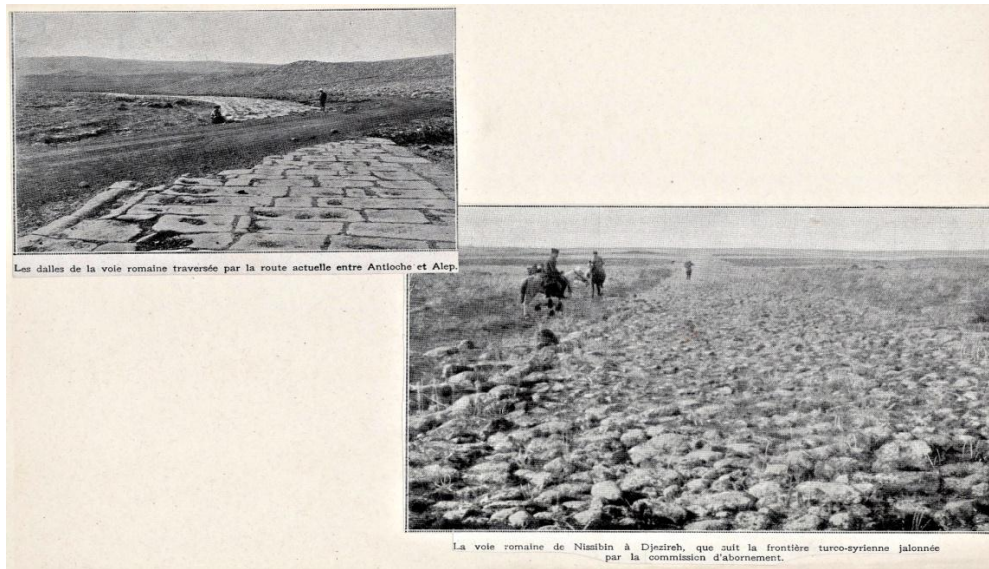
Aynı dönemde III. Salmanassar ile birlikte Yeni Asur kralları Kayseri-Halep güzergâhı üzerinde yer alan bölgelere askeri seferler düzenlemeye başlamışlardır. Özellikle Amanoslar Dağları'na düzenlenen seferlerin amacı ekonomik niteliktedir. Ancak diğer önemli sebep, bu dağların Güneydoğu Anadolu'ya, Que'ye buradan da Tabal'e karşı ulaşımında stratejik bakımdan büyük önem taşımasıdır. Çünkü burası, kervanlara ve ordulara yol veren Belen Geçidi (Pylae Syriae) ve Arslanlı Bel (Porta Amanica) gibi iki önemli geçide sahiptir (Kurt, 2009: 329). Öyle görülüyor ki Yeni Asur dönemindeki Kayseri-Halep ulaşımı da sıklıkla, Tuwana üzerinden Gülek Boğazı ve Belen Geçidi ile sağlanmıştır (Hrt. 2). Yeni Asurlardan sonra gelen Yeni Babiller ve Persler de genellikle bu güzergâhı kullanmışlardır.



Harita 2. Demir Çağı'nda Kayseri-Halep Yol Güzergâhları

Büyük İskender'in Anadolu'yu egemenliği altına alması ve Hellenistik krallıkların çoğalmasıyla birlikte, batıda İkonium (Konya), kuzeyde Caeseria'dan (Kayseri) gelen yolun kesiştiği noktada bulunan Kilikia kapıları (Gülek Boğazı) güzergâhı önceki dönemlere göre daha sık kullanılmaya başlanmıştır. Bu güzergâh, Orta Anadolu'dan Kilikia kapıları geçilerek batı yönde Tarsos (Tarsus)-Seleukeia (Silifke yönüne); doğu yönde ise Adana-Antiocheia

(Antakya)-Aleppo (Halep) ve Suriye'nin iç kesimlerine ulaşımı sağlamıştır. Söz konusu güzergâh, Hellenistik dönem ile birlikte tüm yollar içinde en önemli yol olma özelliği kazanmıştır (Charlesworth, 1924: 78-79). Bu güzergâhın Halep'e doğru giden doğu-batı yönlü ana güzergâh olduğu tespit edilmiştir. Bu yol, Misis (Yakapınar), Kurtkulağı, Muttalip Höyük (Catabolo/Katabolos) ve Demir Kapı'yı (Karanlıkkapı/Pylae Amanicae) geçtikten sonra Kinet Höyük'e ve dolayısıyla Issos Körfezi'ne (Issikos Kolpos) varmaktadır. Yol burada ikiye ayrılır. Birinci yol İskenderun üzerinden Beylan Geçidi'ne, oradan da Amik Ovası'na ardından Halep ve Suriye'ye ulaşmaktadır. Diğer yol ise Bahçe üzerinden Amanos Dağları'nı geçerek Kuzey Suriye'ye ulaşmaktadır. Böylece Orta Anadolu ile Suriye arasındaki ulaşım, bu anayol aracılığıyla sağlanmıştır (Ünal ve Girginer, 2007: 23). Söz konusu Gülek Boğazı güzergâhının kullanımı Roma döneminde de devam etmiştir (Res.2)



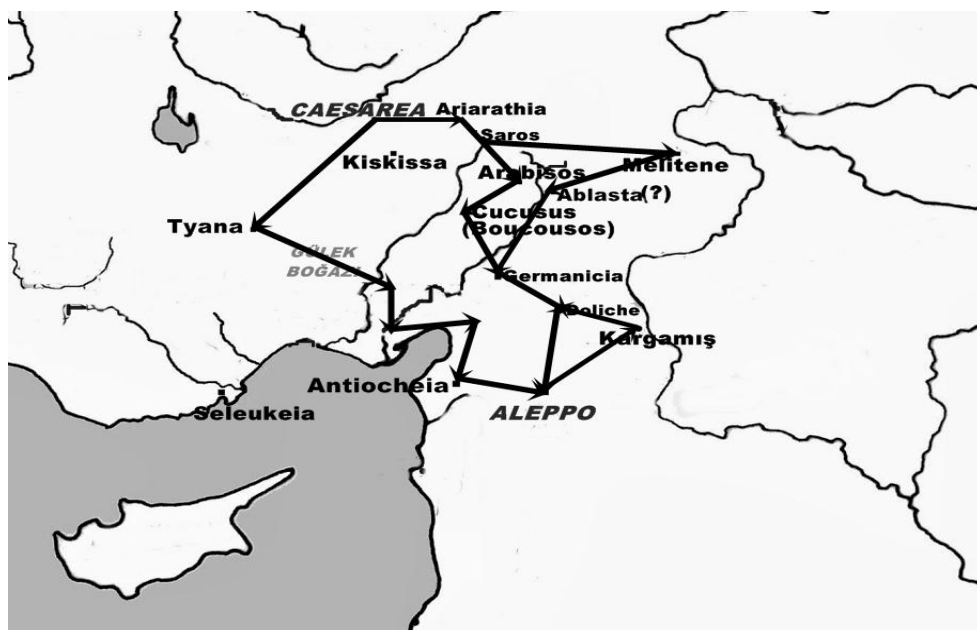
Resim 2. Antakya-Halep Arasındaki Antik Roma Yolu

(<https://www.archives.saltresearch.org>)

Bununla birlikte Roma döneminde mil taşlarından edinilen bilgilere göre, özellikle imparator Augustus ile birlikte bayındırlık ve iskân faaliyetleri ile yol yapım çalışmaları hız kazanmıştır. Augustus bu faaliyetleri daha çok Anadolu'nun batısı ve güneyinde yoğunlaştırmış; Flavian hanedanına mensup Roma İmparatorları ise, Fırat Nehri'ne kadar olan tüm geçitleri Roma garnizonları ile denetlemek için krallıklarını eyaletlere dönüştürmeye karar vermişlerdir. Bu sebeple Melitene'ye (Malatya) güçlü bir garnizon kurulmuştur. Böylece Roma, Samosata (Samsat) ve Zeugma'daki geçitlere hâkim olmayı ve bu bölgenin kontrolünü ele geçirerek tüm Fırat Nehri'nin Roma hâkimiyeti altına girmesini amaçlamıştır. Söz konusu yolların tüm

düzeni ilk kez Flavian hanedanlığı zamanında olmuş, Domitianus bölgedeki tüm yolları tamir edip düzenlemiştir. Ancak Domitianus'dan ziyade bölgede Vespasianus adı sıkça geçmektedir. Nerva ve daha sonra gelen komutanlar ise bu ulaşım ağına daha fazla önem vermişler ve Suriye sınırına Caesarea (Kayseri)-Melitene (Malatya)-Doliche (Gaziantep civarı) güzergâhı ile en kısa yoldan askeri takviye gönderebilmişlerdir. (Charlesworth, 1924: 81-82; French, 2008: 125-134). Söz konusu bu güzergâh Caesarea (Kayseri)-Ariarathia (Pınarbaşı)-Saros (Sarız)-Melitene (Malatya)-Ablasta (Elbistan?)-Cucusus (Göksun)-Germanicia (Antiocheia ad Taurum/Kahramanmaraş)-Doliche (Gaziantep yakınları)-Aleppo (Halep)⁷ güzergâhı şeklinde oluşmuştur. Diğer güzergâh ise: Caesarea (Kayseri)-Ariarathia (Pınarbaşı)-Saros (Sarız)-Arabisos (Afşin)-Cucusus (Göksun)-Germanicia (Kahramanmaraş)-Doliche (Gaziantep yakınları)'den ya doğrudan güneye Aleppo (Halep)'ya ya da güneydoğu yönünde Kargamış üzeri Aleppo (Halep)'ya ulaşan güzergâh olmalıdır (Hrt.3) (Ramsay, 1960: 299-303; 344-348).

Bahsettiğimiz bütün bu yol güzergâhları günümüzde kullanılmaya devam etmektedir. Özellikle Horzum ve Müsür Yörükleri, Roma yol güzergâhları üzerinde yer alan köyleri/yaylaları kullanmaktadırlar. Söz konusu antik Roma yolu üzerinde bulunan Saygeçit, Roma dönemi nekropolüne; Eğner ise Roma dönemi yerleşimine sahiptir. Aynı şekilde Akkaya, Feke ve Mansurlu'da da Roma kalıntıları tespit edilmiştir (Salman ve Kaya, 2007: 96-148).



Harita 3. Hellenistik ve Roma Dönemlerinde Kayseri-Halep Yol Güzergâhları

⁷ Roma dönemi yer adları için Bkz. Texier, 2002: 121-125; Ramsay, 1960: 317-337.

Sonuç

Yollar, tarih boyunca medeniyetler arasındaki ticari, kültürel, sosyal, siyasi ilişkilerin yürütülmesinde ve gelişmesinde başlıca faktördür. Yolların bu önemli işlevleri, güzergâhların çeşitlenmesine sebep olmuştur. Tarihi dönemlerde bu güzergâhlardan en önemlilerinden birisi de Kayseri-Halep güzergâhlarıdır. Bu güzergâhlar tarih boyunca sıkça kullanılmıştır. Bu yoğun kullanımın sebebi, Orta Anadolu'dan Suriye'ye ve buradan Mısır'a ulaşma arzudur. Bu ulaşım sayesinde Anadolu'da bulunan madenler, orman ürünleri gibi kaynaklar Suriye ve Mısır'a ulaştırılabildiği. Aynı şekilde Suriye ve Mısır'da bulunan ancak Anadolu'da bulunmayan kaynaklar da bu yol güzergâhları sayesinde Anadolu'ya ulaştırılabildiği.

Yol güzergâhları tarihin her döneminde hem gelişmiş hem de ihtiyaca uygun olarak çeşitlenmiştir. Öyle ki Asur Ticaret Kolonileri Çağı'ndan itibaren doğal kaynaklara ulaşmak isteyen medeniyetler, ihtiyaçlarına uygun olan güzergâhları kullanmışlardır. Zaman ilerlemiş yol güzergâhlarının kullanım amacı değişmiştir. Çünkü savaşlar ve iç çatışmalar artık işlevi "askeri yol" olan yol güzergâhlarının oluşmasını gerek kılmıştır. Nitekim Roma döneminde Suriye sınırına daha hızlı askeri sevkiyat sağlamak amacıyla önceki dönemlerde çok az kullanılan bir güzergâh geliştirilmiştir. Bu güzergâhların yönlerinin çeşitli olması da söz konusu yolların bazılarının günümüzde hala kullanılmasına sebep olmuştur. Öyle ki Asur Ticaret Kolonileri Çağı'ndan itibaren kullanılan yol hemen hemen benzer şekilde günümüzde kullanılmaktadır. Ayrıca, Roma dönemi kalıntılarının yol güzergâhları üzerinde bulunuyor olması, antik yolların, bugün modern asfalt yollar olarak kullanılmaya devam ettiğine kanıt oluşturmaktadır.

Kaynakça

- Astour, M. C. (1995). "Overland Trade Routes in Ancient Western Asia", *Civilization of the Ancient Near East Volume III*, New York, 1401–1420.
- Bryce, T. (2009). *The Peoples and Places of Ancient Western Asia*, New York: Routledge Handbook.
- Charlesworth, M. P. (1924). *Trade Routes and Commerce of the Roman Empire*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Çilingiroğlu, A. (1984). *Urartu ve Kuzey Suriye, Siyasal Kültürel İlişkiler*, İzmir: Ege Üniversitesi Basımevi.
- French, D. H. (2008). "Notes on Cappadocian Milestones: The Caesaria-Melitene Road", *Epigraphica Anatolica* 41, 125-134.
- Gökçek, L. G. (2000). "Kultepe Vesikalarına Göre Asur-Kaniş Arası Ulaşım ve Taşımacılık", *III. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu Bildirileri*, 183–192.

- Günaltay, Ş. (1987). *İran Tarihi-En Eski Çağlardan İskender'in Asya Seferine Kadar*, C.I, Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Hutter, M. (2011). "Luvi Dininin Nitelikleri", *Luviler: Anadolu'nun Gizemli Halkı* (çev. B. Baysal-Ç. Çıdamlı), İstanbul: Kalkedon Yayınları, 193-244.
- Kınal, F. (1967). "Yamhad Krallığı", *Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, C.5, S. 8, 196-211.
- Köroğlu, K. (2006). *Eski Mezopotamya Tarihi Başlangıçtan Perslere Kadar*, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Kurt, M. (2009). "Kilikya'da Yeni Asur Egemenliği ve Yerel Güçler", *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 327-337.
- Lafı E ve Bru H. (2010). "İncesu'dan (Kayseri) Roma Dönemine Ait Bir Mil Taşı", *I. Ulusal İncesu Sempozyumu*, 1285-1296.
- Macqueen, J. G. (2015). *Hititler ve Hitit Çağında Anadolu* (çev. E. Davutoğlu), Ankara: Arkadaş Yayınevi.
- Memiş, E. (2003). *Eskiçağ Türkiye Tarihi*, Konya: Çizgi Kitabevi.
- Ramsay, W. M. (1960). *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası* (çev. M. Pektaş), İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları.
- Salman, İ ve Kaya, M. E. (2007). *Adana İlçeler Kültür Envanteri I*, Adana: Ulusoy Ofset.
- Texier, C. (2002). *Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi* (Latin harflerine aktaran: K. Y. Koprman, Sadeleştiren: M. Yıldız) 3. Cilt, Ankara: Enformasyon ve Dökümantasyon Hizmetleri Vakfı.
- Ünal A. ve Girginer K. S. (2007). *Kilikya-Çukurova İlk Çağlardan Osmanlı Dönemi'ne Kadar Kilikya'da Tarihi Coğrafya, Tarih ve Arkeoloji*, İstanbul: Homer Kitabevi.

Extended Abstract

Kayseri and Aleppo have a significant place due to their location. The ancient civilizations that are aware of this want to be reign in two cities. In order to become reign, and then to consolidate their sovereignty, they have improved the road systems between the two cities. The aim of these road systems was to make Anatolia and Northern Syria and Egypt relations permanent. They have also strengthened their economies by receiving tolls from passages between the two cities. These routes between the two cities have identified the rivers Euphrates, Seyhan and Ceyhan. As a matter of fact, the flow directions of these rivers formed road routes in antiquity. The emergence and development of these road routes is in started in second millennium BC. These routes, which were used for trade in the early times, have developed and diversified over time in different fields. So and so, one of the route routes between Kayseri and Aleppo, which was used in the Roman period, started to be used as a "military shipping route" in the mentioned period. With this route, it was aimed to intervene quickly in from Anatolia against a confusion and war that would occur in Northern Syria.

We can determine the ancient route routes of Kayseri-Aleppo as basically 3 main routes. These main routes are;

1. It forms the Gülek Pass- Adana- Ceyhan- Erzin- Belen Pass- Antakya line. Gülek Pass Central Anatolia to Çukurova and the Mediterranean; The Belen Pass due to the connection of Çukurova to Syria was also the center of attentioned in the ancient period.
2. route is the Hanyeri-Tufanbeyli-Saimbeyli-Feke-Kozan-Ceyhan-Erzin-Belen Pass route. These routes have been used since the Assyrian Trade Colonies Period.
3. route is the Elbistan-Kahramanmaraş-Gaziantep route. The use of this route was concentrated in the Hellenistic and Roman periods.

These ancient road routes between Kayseri and Aleppo are prototypes of today's Kayseri-Aleppo road routes. As a matter of fact, the Hittite ruins (hieroglyphic inscriptions, monuments), Roman settlements, castles and Greek, Latin, Aramaic inscriptions along the route between Kayseri and Aleppo are proof of this situation. In addition, the routes used by today's nomads are almost similar to the ancient roads. Especially around the Taurus Mountains, the difficulty of accessing the area reinforces the idea that antique roads are used in a similar way by nomads.

In antiquity, the road routes between Kayseri and Aleppo developed political and economic relations between the regions; as well as social and cultural relations. For example, with the

demolition of the Hittite Empire in the first millennium, the Late Hittite City States were established in the region extending from Central Anatolia to Northern Syria. These city states continued to survive the Hittite culture and planted many rock monuments in Hittite hieroglyphs in northern Syria. Thereby, the Hittite / Luwian cultural items and the Hurrian cultural items interacted.

The roads between Kayseri and Aleppo continued to develop as the dominance changed hands. These routes have captured many civilizations. After the Assyrian, Hittite and Late Hittites, Persian-Greek wars in the Classical period made some of these roads unusable, but the roads has been repaired and diversified. After Alexander the Great ruled Anatolia, he constructed the roads between Anatolia and North Syria within the scope of the Hellenization policy. The aim here was to spread the Hellenization more quickly by making the interaction between Anatolia and Syria permanent. This policy continued after the death of Alexander the Great.

With the Roman period, public works activities and road construction reached its peak. Especially the Roman emperors belonging to the Flavian dynasty turned their kingdoms into provinces to control all the gates up to the Euphrates. For this purpose, a strong garrison was established in Melitene (Malatya), and as a result they dominated the gateways of Samosata (Samsat/Adiyaman) and Zeugma (near modern Gaziantep). With this policy, the control of the region was seized and all of the Euphrates came under Roman dominance. In addition to this, precious fruits such as pistachios, olives, grapes, and forest products that have grown along the route have been moved to Rome together with these road routes. At the same time, the use of this road route, especially during Byzantine and Seljuk periods, has increased even further.