

TÜRKİYE'NİN TABİİ YOLLARI¹

Prof. Dr. Cevat R. GÜRSOY
Ankara Üniversitesi

Bilindiği gibi *yol*, insanlar arasında çeşitli saha münasebetlerini temin eden, insanların ve ihtiyaç maddelerinin bir yerden başka bir yere taşınmasına imkân veren nakil vasıtalarının *hareketine müsaîit* sert yüzeyli, demir, beton, asfalt ve/veya başka malzeme ile donatılmış arazi şerididir. Karada olduğu gibi, deniz ve havada araçların takip etmek zorunda kaldıkları muayyen güzergâhlar da yol gibi telâkki edilebilirler. Bütün bu yollar (Karayolları, dolayısıyla demiryolları, denizyolları ve havayolları) tabii çevrenin yakın etkisi altındadırlar. Hattâ çok yüksek irtifalardan hareket eden uçakların bile göz önünde tutmaya mecbur oldukları, yüzey şartları veya daha doğru ifade ile yer fiziği ile alâkalı hususlar vardır. Bizim esas konumuz kara alanındaki tabii yol sahalarıdır. Fakat bununla ilgili olarak kıyılara ve denizlere de temas etmek lüzumu ortaya çıkabilir.

İnsanlarla ihtiyaç maddelerinin taşınması ve haberlerin nakli genel olarak "ulaşım" kavramı ile özetlenirse, coğrafya bakımından ulaşım, sahaya galebe çalmak (sahayı aşmak = Raumüberwindung) mânâsına alınabilir². O halde ulaşım, saha engelini aşmak ve onunla mücadele etmekle mümkündür. Saha engeli her yerde aynı kolaylıkla aşılamaz. Mafaiih insanoğlu, zekâsı ile karada, denizde ve havada, hemen her engeli aşmayı denemekte, bilgi ve tecrübesinin gelişmesiyle, çok kere bunu başarmaktadır da. Meselâ, Milâttan önce Kartaca'lı meşhur komutan Hannibal, Romalıları yenmek için fillerle mücehhez ordusunu İspanya'dan geçirerek Pirene Dağlarını ve sonra Alpleri aşmayı başarmıştır; o Alpler ki, bugün, 1962 Ağustosunda tamamlanmış olan Fransa-İtalya arasındaki Mont Blanc tüneli ile aynı güzergâha daha kolay geçit ver-

¹ 1971 yılında Erzurum'da ve 1972 yılında İzmir'de tertiplenmiş olan Coğrafya Meslek Haftalarında, Doğu ve Batı Anadolu'nun Tabii Yolları hakkında tebliğler yapılmıştır. Bütün Türkiye'nin Tabii Yolları konusu da aynı yılın Ekim ayında Ankara'da Alman Kütüphanesinde verilen bir konferansta ele alınmıştır.

² Dove, K.: Allgemeine Verkehrsgeographie, Sammlung Göschen Nr. 834, Berlin 1921, s. 5.

mektedir. Sporcular, dağcılar, araştırmacılar, birtakım yardımcı malzeme ile sarp kayalara bile tırmanmakta, buzul alanlarından geçmektedirler. Fakat bu gibi geçişler ulaşım coğrafyası bakımından büyük bir değer taşımazlar.

Yolların geçirilmesini zorlaştıran saha engellerini ufki (yatay) ve şakuli (çekül) olmak üzere iki gruba ayırmak mümkündür. Tekniğin bugünkü durumunda yatay engelleri aşmak, çekül engelleri aşmaktan daha kolaydır. Ovalarda, düz yerlerde su engelleri birinci gruptan, dağ geçitleri ise ikinci gruptan sayılabilir.

Eskiden yollar çukur sahaları, düz yerleri takip ettiği ve muayyen dağ geçitlerinden güçlüklerle geçebildiği halde, bugün güzergâhlar daha çok ekonomik esaslara göre çizilmektedir. Coğrafya özellikleri bakımından birbirlerinden farklı, ve karşılıklı ihtiyaç giderme bakımından birbirlerinin tamamlayıcısı olan bölge veya ülkeler arasındaki münasebetlerde, çok eski çağlardan bugüne kadar muayyen güzergâhlar takip edilmiştir. Bunlar zamanın şartlarına ve imkânlarına göre daima daha kısa seyirler almıştır. Bugünün yolları, gerektiği takdirde tepelik ve dağlık sahalardan aşabilmektedir. Fakat buna rağmen yine de karayolları (dolayısıyla demiryolları) muayyen tabii güzeryâhlara bağlı kalmak zorundadırlar. Yeryüzü şekilleri ve iklim şartları başta olmak üzere, diğer bütün coğrafi âmillerin (etkenlerin) gözönünde tutulması gerekir. Coğrafi etkenler, fiziki, beşerî ve ekonomik olmak üzere ayrı ayrı özellikler gösterirler. Burada bizi en çok ilgilendiren, fiziki coğrafya etkenleridir.

Memleketimizde eski ana yollarla bugünkü ana yolların çok kere aynı genel istikameti takip ettiği, ancak teferruatta birbirlerinden ayrıldığı görülür. Bu hususta vazıh bir fikir edinmek için, en son (1972) Türkiye Karayolları haritası ile W.M. Ramsay ve F. Taeschner'in tarihi yol haritalarını karşılaştırmak kâfidir³. O halde yeryüzünde tabii olarak yolların geçmesine müsait sahaların bulunduğunu söyleyebiliriz: buna göre ortaya bir *tabii yol* kavramı çıkmaktadır. Çukur sahaların kenarları, dağ sıralarının fazla arızalı olmayan doruk çizgileri, dağ geçitleri, plâto yüzeyleri, çukur düz sahaların su tehdiidi altında olmayan

³ Bk: Ramsay, W. M.: Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası. Çeviren: Mihri Pektaş. İstanbul 1961, s. 22-23 arasındaki harita.

Taeschner Fr.: Die Verkehrslage und das Wegenetz Anatoliens im Wandel der Zeiten, Dr. A. Petermanns Mitteilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt. Hrsg. von Prof. Paul Langhans. 72. Jahrg. 1926, Gotha: Justus Perthes. s. 200-206 ya ekli harita. (Tafel 13).

kısımları, nehir geçitleri, ve sair yerler tabii yol sahaları gibi kabul edilebilirler.

Fakat bunun yanında iklim şartları ile diğer fiziki etkenler de (zemin özelliği, flora fauna v.s. gibi), göz önünde tutulmalıdır. Yazın geçmeye müsait olan yerler, kışın geçilemez halde bulunabilir (kar fırtınaları⁴, su basmaları ve sair olaylar sebebiyle). Şüphesiz beşerî etkenlerle (askerî, siyasî veya başka nedenlerle) de yol güzergâhları değişebilir. Bu arada insanların teknik imkânlarının büyük tesiri olduğu da unutulmamalıdır. Kar temizleme makineleriyle yollar açılabilir, köprü ve sair tesislerle su basmalarının etkisinden yollar kurtarılabilir. Fakat bütün bunlara rağmen, insan tabiat şartlarına uymak zorundadır. Bir ülkenin teknik seviyesi ne kadar yüksek olursa olsun, tabiat şartlarının müsaade etmediği yerlerden yol geçirmek mümkün değildir, diyebiliriz. İnsan iradesiyle çok sarp yerlerden yollar geçirilse dahi, rantabl olmaz. İnsanoğlu rasyonel hareket ederek, ancak kendi imkânlarına göre tabiatın müsait olduğu yerlerden geçebilir. İşte bu düşünce bizi tabii yol mefhumuna götürmektedir. O halde tabii yollar (Naturbahnen) çok eski zamanlardan bugüne kadar ana ulaşım şebekesinde beliren istikametler gibi telâkki edilebilir.

Ana yolların gösterdikleri istikametleri anlayabilmek için, Türkiye'nin fiziki coğrafya özelliklerinin ana çizgilerini kısaca belirtmekte fayda vardır. Bir bütün olarak ele alındığı zaman, memleketimizin eskiden beri, dünyanın çok nüfuslu iki büyük sahası, bir tarafta Akdeniz ve Avrupa ülkeleriyle, diğer tarafta güney ve güneydoğu Asya ülkeleri arasında bir köprü rolü oynadığı malumdur. Yüzey şekillerinin dağılışını gösteren bir fiziki haritanın incelenmesinden kolayca anlaşılacağı üzere, bu özellik, memleketimizin kuzeyde Karadeniz ile güneyde Akdeniz ara-

⁴ Burada küçük bir hatıramı nakletmeden geçemeyeceğim: 15 Ocak 1955 tarihinde Amerika Birleşik Devletlerinin California eyaletinin güney kısmında, kış mevsiminin ne olduğunun bilinmediği Los Angeles şehri civarında, en soğuk ay ortalama sıcaklığının 10° C dan aşağı düşmediği bir bölgede 1000 m. den biraz fazla yükseklik gösteren St. Gabriel (Aziz Cebrail) dağı geçidinde şiddetli bir kar fırtınası olmuş, Amerikan tekniği âciz kalmış, sayısız otomobil yoluna devam edemez hale gelmiştir. Fakat tabiat şartlarına uymasını bilen insan, önemli tedbirlerini evvelden almış, hazır bulundurduğu kar makineleri ile yolu açmış, yolda kalanların ihtiyaçlarını sağlamak ve araçların arızalarını gidermek için gerekli tesisleri önceden hazırlamıştır. Bir saat sonra yol açılarak geçidin öbür tarafında Los Angeles şehrine varıldığı zaman insanların, tatlı bir güneş altında paltosuz, hattâ gömlekle dolaştıkları görülmüştür. Buna benzer misaller çoktur.

sında uzanan ve boğazlarda birbirine yaklaşan, Anadolu ve Trakya ismini verdiğimiz ilki yarımada durumunda olmasıyla yakından ilgilidir. Dağların uzanışı genel çizgileriyle doğu-batıdır. Avrupa'dan karayolu ile birer büyük nehirden farksız olan boğazlar geçilmek suretiyle Asya'ya doğru uzanmak mümkün olduğu gibi⁵, deniz yolları ile de, ya müsait limanların bulunduğu batı kıyılardan veya limanlara ancak belirli yerlerde elverişli bulunan kuzey ve güney kıyıların, Anadolu yarımadasının ana kıtaya birleştiği noktalarında yer aldığını söyleyebileceğimiz Trabzon ve İskenderun krfezi kıyılarından, içeriye doğru kara ulaşımına imkân vardır.

Tarihî devirlerde önemli yollar bugün olduğu gibi, sözü geçen giriş kapılarından faydalanmışlardır. Eski çağda batıda Ege limanlarından (Foça, İzmir, Efes, Prien, Miletos gibi) doğuya doğru uzanan en önemli yola misal olarak meşhur "Kral Yolu" gösterilebilir. Malûm olduğu üzere bu yol Gediz vadisinde, bugünkü Salihli şehri civarında harabeleri bulunan eski Sardis'ten geçerek doğuda Susa'ya varmakta idi. Buna benzer daha az önemli yollar da vardı. İşte eski çağda Anadolu'nun bir köprü rolü oynadığı, batıdan doğuya uzanan, genel olarak büyük vadi oluklarını takip eden bu ana yollardan anlaşılmaktadır. Ortaçağdan itibaren İstanbul'un, Doğu Roma'nın merkezi olması ve bu suretle Bizans'ın önem kazanmasıyla, yine Türkiye'nin köprü rolünü belirten, fakat genel olarak kuzeybatıdan güneydoğuya doğru uzanan, Gülek ve Belen geçitlerinden Suriye yönüne giden, diyagonal yol istikameti önem kazanır.

Türkiye'nin yüzey şekilleri biraz daha yakından müşahede edildiği zaman, ülkenin % 90 dan daha geniş kısmını meydana getiren Anadolu yarımadasının, etrafı dağlarla kuşatılmış, ortası geniş bir çukur alan olduğu görülür. Kuzey ve güneyde uzanan dağ sıraları, ortada iç Anadolu çukur alanının doğusunda ve batısında birbirlerine yaklaşarak eşik sahaları meydana getirirler (doğuda Sivas-Malatya ve batıda Afyon-Uşak arasında). Bu eşik sahalarının doğusunda ve batısında dağ sıraları birbirlerinden ayrılmak suretiyle birtakım tulânî (boyuna) çukur alanlara yer verirler. Türkiye'nin muhtelif yerlerinde, fakat bilhassa batı Anadolu çukur vadi olukları ile İçbatı Anadolu dağ geçitlerinin bulunduğu yerler arasında, âdeta bir rampa vazifesi gören hafif eğimli neojen platoları da oldukça yaygındır. İşte Türkiye'de yüzey şekillerinin gösterdiği bu ana özellik, yolların eski çağdan beri seyri üzerinde etki yapmış ve muayyen güzergâhlar belirlemiştir. Bunları bütün ayrıntıları ile ele almayı,

⁵ 1973 yılında tamamlanan Boğaziçi Köprüsünün trafiğe açılmasıyla, Karadeniz Boğazının Avrupa ve Asya yakaları arasında kesintisiz ulaşım sağlanmıştır.

ileride yapılacak, daha geniş alanlı bir çalışmaya bırakarak, burada sadece en önemli birkaçından bahsetmek istiyoruz.

Bu güzergâhlardan en göze çarpanı, ilk defa Ord. Prof. Dr. Herbert Louis tarafından belirtilmiş olan İç Anadolu yol halkasıdır⁶. Anadolu'nun kenar sahaları çok arızalı ve su baskınları tehdidi altında bulunduğu ve kuzey dağları sık orman örtüsü ihtiva ettiğinden, ana yolların geçmesine o kadar müsait değildir. Buna karşılık çok eski zamanlardan beri memleketin, step karakteri gösteren iç kısmı, işlek yolların geçmesine imkân veriyordu. Bilhassa tabii orman kuşağının iç kısmında dağ sıralarının etekleri boyunca tarih öncesi zamanlardan beri oldukça sık bir nüfusun yaşadığı, arkeolojik kazılarda ortaya çıkarılan bir çok eski iskân yerlerinin kalıntılarından anlaşılmaktadır. İç Anadolu'yu çeviren dağ sıralarının iç etekleri, aynı zamanda kâfi miktarda su ve gıda maddelerinin sağlanmasına imkân veren şartları haiz olduğu için, eski yolların tercih edeceği bir güzergâh vazifesi görmüştür. Bu suretle İç Anadolu'da takriben Eskişehir - Ankara-Yozgat-Kayseri-Niğde-Karaman-Konya-Afyon üzerinden geçtiğini söyleyebileceğimiz bir yol halkası teşekkül etmiştir. Bugün Türkiye'nin birbuçuk milyon nüfuslu başşehri Ankara ile 200 binden fazla nüfuslu önemli diğer üç büyük şehrinin üzerinde bulunduğu bu güzergâhta, başta Hitit'lerin merkezi olan Boğazköy (Hattuşaş) olmak üzere eski çağın bir çok önemli merkezlerinin yer aldığı da arkeolog ve tarihçiler tarafından tesbit edilmiştir⁷.

Ekli haritada gösterilmiş olan bu yol halkasından itibaren kenar bölgelere doğru, tabii geçitlerden faydalanmak suretiyle, birtakım yollar uzanmıştır. Doğuda en eski münakale yolu Sivas üzerinden Erzurum'a ve oradan Kafkasya ve İran'a doğru uzanan yol istikametidir. Buna Karasu - Aras tabii yolu diyebiliriz. Güneydoğuya, Malatya ve Diyarbakır üzerinden Mezopotamya'ya doğru uzanan güzergâh ta önemli idi⁸. Malatya'dan itibaren doğuya doğru Van istikametinde uzanan

⁶ Louis, H. : Anatolien. Geographische Zeitschrift, 45. Jahrg. 1939, Heft 11/12, s. 374-376.

Louis, H. : Türkiye coğrafyasının bazı esasları. Birinci Coğrafya Kongresi 6-21 Haziran 1941. Raporlar, müzakereler, kararlar Ankara, 1941, s. 226.

⁷ Akurgal, E. : Ancient Civilizations and ruins of Turkey. From prehistoric times until the end of the Roman Empire. İstanbul 1973, s. 270-323.

⁸ Fazla bilgi için bk. : Bilgiç, E. : M. Ö. İkibin Yıllarında Mezopotamya - Anadolu arasındaki ticarî ve iktisadî münasebetler. IX. Coğrafya Meslek Haftası. Tebliğler ve konferanslar. Türk Coğrafya Kurumu yayınları: sayı 2. İstanbul 1955, s. 193-202.

diğer önemli bir yol Murat-Karasu-Van Gölü tabii yolu olarak vasıflandırılabilir. Kuzeyde Samsun gerisinde Orta Yeşilirmak bölgesinde Kuzey Anadolu dağlarının alçaldığı sahada bulunan geçitlerden faydalanmak suretiyle de, memleketin kuzey kenar bölgelerine doğru yollar uzanmaktadır. Bugün bu güzergâh, en son trafik akım haritalarına göre⁹, bilhassa Ankara-Samsun-Trabzon istikametinde belirlemektedir. Yine Ankara'dan kuzeybatıya ve kuzeye doğru (İstanbul, Zonguldak) istikametleri göze çarpar. Batıda Eskişehir ve Afyon kapılarından faydalananak Marmara (İstanbul ve Bursa) ve Ege (İzmir, Aydın ve Denizli) Bölgelerine ve nihayet güneyde meşhur Gülek Boğazından Çukurova'ya ve oradan doğuya devam eden önemli güzergâhlar vardır. Bu yol güzergâhları genel olarak dağların alçaldıkları geçit sahaları ile tulâni (bo-yuna) vadi oluklarını takip etmektedir. Bunların en önemlileri ekli haritada işlenmiştir.

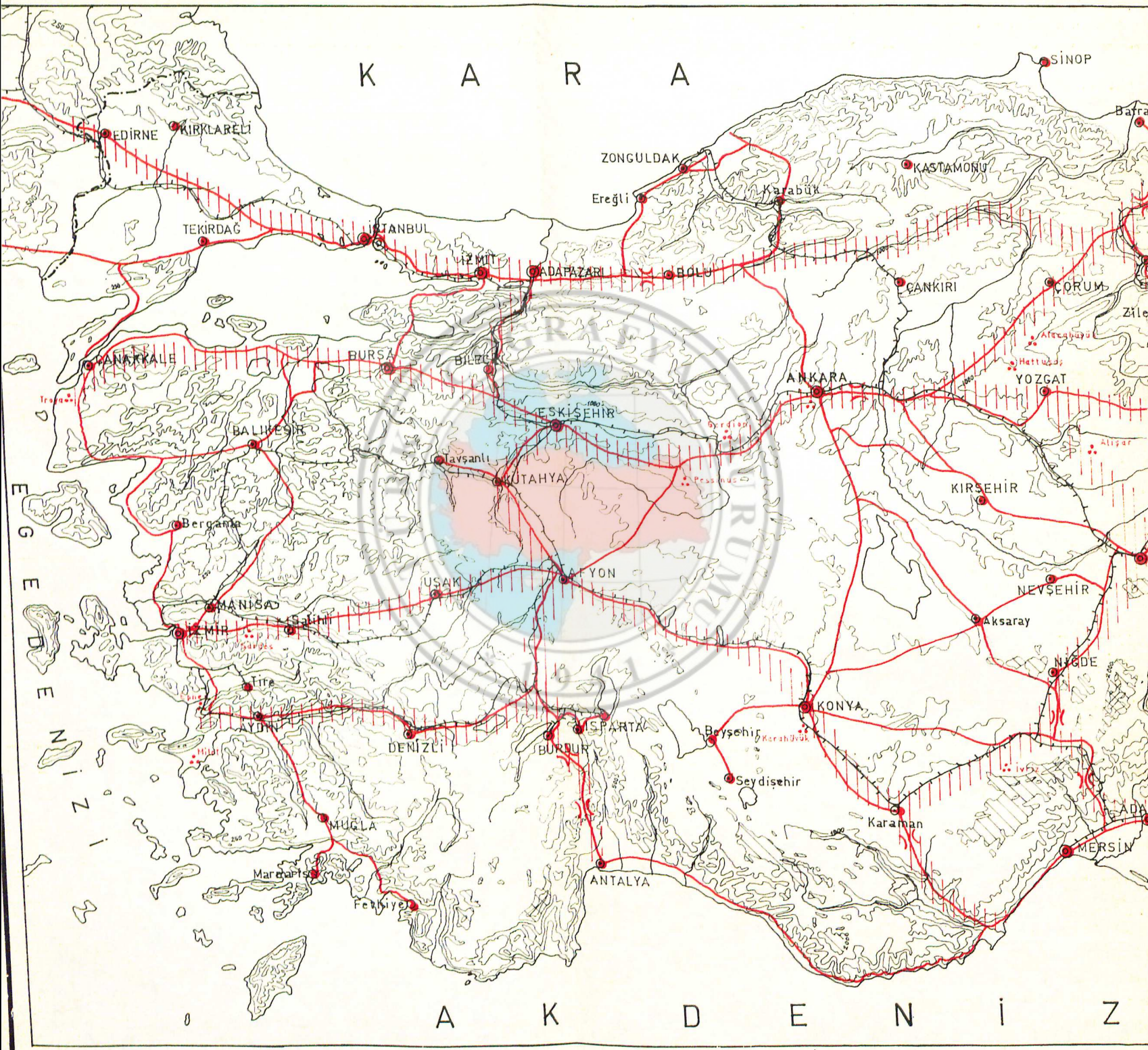
Son olarak bugünkü ana yollarla (demiryolları dahil) eski güzergâhlar karşılaştırılacak olursa, uygunluk müşahede edilir. Gerçi bugünkü ulaşım şebekesi eskiye nazaran çok daha sık bir durum göstermektedir. Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanmış olan en son trafik akım haritası incelendiği zaman, karayolları haritasındaki karışık şebekenin aksine, daha vazih bir fikir elde etmek mümkün olur. Bu trafik akım haritasında bazı güzergâhlar daha çok belirlemektedir. Bunların eski yollarla karşılaştırılması, bize tabii güzergâhlar hakkında bir takım fikirler vermektedir. Mamafih trafik akım haritasının, yalnız tabii güzergâh durumu ile değil, fakat aynı zamanda büyük iskân yerlerinin birbirleriyle ve dolayısıyla hinterlandları ile olan coğrafi ve ekonomik ilgi derecelerine de bağlı olduğu unutulmamalıdır. Her şeye rağmen tabii güzergâhların açık olarak belirdiği görülmektedir.

BİBLİYOGRAFYA

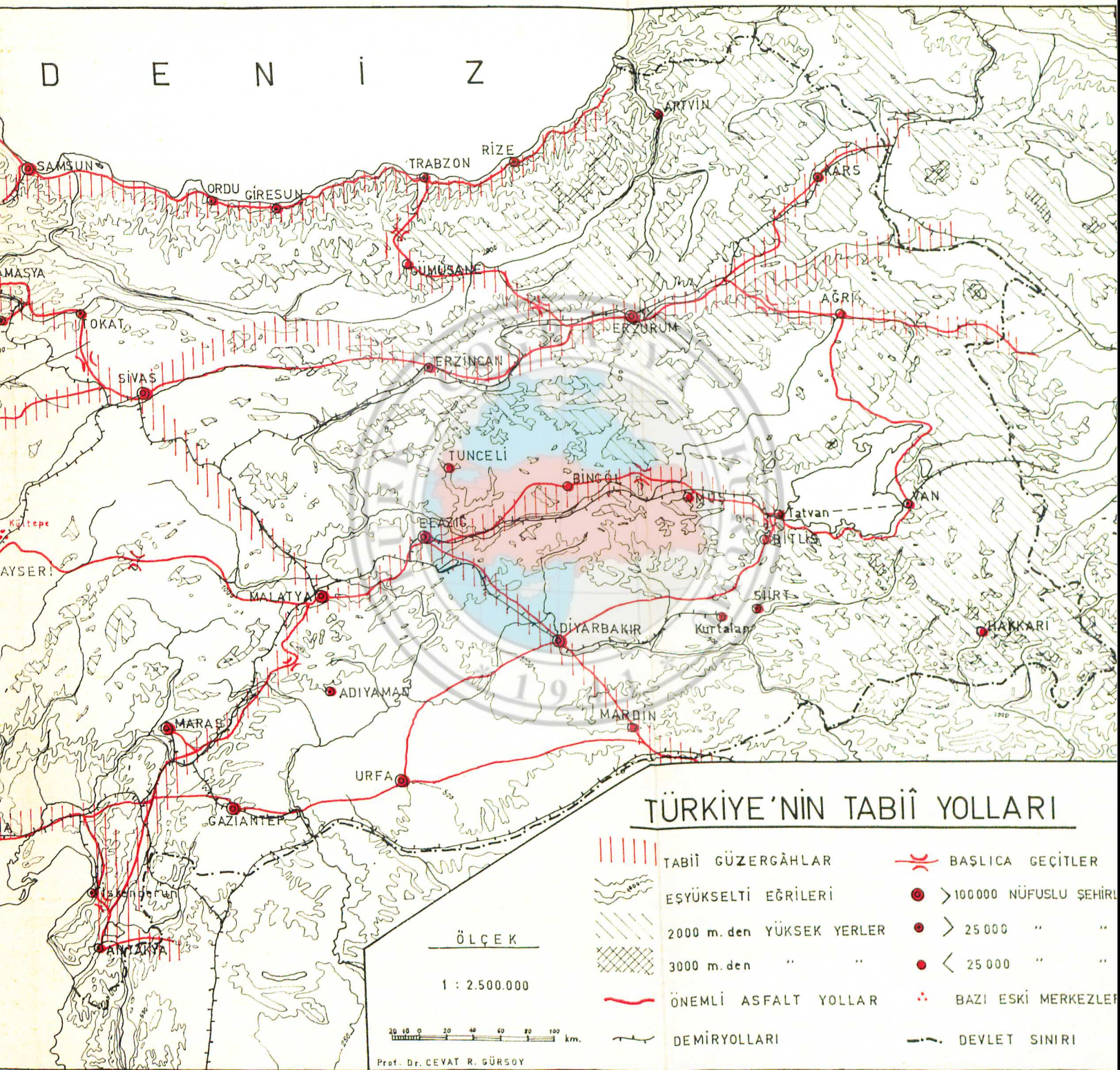
- Ramsay, W.M.* (1890) : Historical Geography of Asia Minor, London (Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası. Çeviren: Mihri Pektaş, İstanbul 1961).
- Dove, K.* (1921) : Allgemeine Verkehrsgeographie, Sammlung Göschen Nr. 834, Berlin.

⁹ Bk.: 1970 Devlet yolları trafik hacim haritası (National roads traffic flow map). Karayolları Genel Müdürlüğü (General Directorate of Highways), Ankara 1971.

- Taeschner, F.* (1926) : Die Verkehrslage und das Wegenetz Anatoliens im Wandel der Zeiten. Dr. A. Petermanns Mitteilungen us Justus Perthes Geographischer Anstalt. Hrsg. von Prof. Paul Langhans. 72 Jahrg. Gotha: Justus Perthes. (Muhtelif devirlerde Anadolu yolları, çeviren H. Sadi, Edebiyat Fakültesi mecmuası, C. 5, s. 12, İstanbul 1926).
- Louis, H.* (1939) : Anatolien. Geographische Zeitschrift 45. Jahrg. Heft 11/12, s. 353 - 376.
- (1941) : Türkiye Coğrafyasının Bazı Esasları. Birinci Coğrafya Kongresi (6-21 Haziran 1941). Raporlar, Müzakereler, Kararlar. s. 171-228. Ankara.
- Selen, H. S.* (1943) : Türkiye'nin yol sistemi. Türk Coğrafya Dergisi, yıl I, sayı III-IV, Ankara s. 352-371.
- Bilgiç, E.* (1955) : M. Ö. 2000 yıllarında Mezopotamya-Anadolu arasındaki ticarî ve iktisadî münasebetler. IX. Coğrafya Meslek Haftası. Tebliğler ve konferanslar. Türk Coğrafya Kurumu yayınları: Sayı 2. İstanbul, s. 193 - 202.
- Obst, E.* (1965) : Wirtschafts - und Verkehrsgeographie. Lehrbuch der allgemeinen Geographie, Bd VII. Berlin.
- Stewig, R.* — *Turfan, R.* (1968) : Kartographische Beiträge zur Darstellung der Kulturlandschaftsentwicklung in Westanatolien. (Batı Anadolu Bölgesinin Kültürel Gelişmesini Gösteren Kartografik Bilgiler). İstanbul.
- Tümerkin, E.* (1965) Münakale coğrafyası hakkında. İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi, Cilt 8, Sayı 15, s. 74 - 88.
- Akurgal, E.* (1973) Ancient Civilizations and ruins of Turkey. From Prehistoric Times until the end of the Roman Empire, İstanbul.



D E N İ Z



NATURWEGEN (ODER NATURBAHNEN) IN DER TÜRKEI (Zusammenfassung)

Prof. Dr. Cevat R. GÜRSOY
Universität von Ankara

Wir alle wissen dass die Wege jene hartflächigen Geländebänder sind, die die verschiedenen Beziehungen der Menschen auf der Erdoberfläche ermöglichen. Es gibt mehrere Arten von Wegen, wie z. B. Landstrassen, Eisenbahnen, maritime Strassen, Luftstrassen; ich aber möchte nur die Wege auf dem Festland in Betracht nehmen, weil die Menschen hauptsächlich auf ihm leben, obwohl die andere Arten von Wegen auch mit Land verknüpft sind.

Der Verlauf einer Verkehrslinie steht unmittelbar unter dem Einfluss der physisch-geographischen Verhältnisse des betreffenden Raumes. Deswegen müssen die Wege besonders auf der Landoberfläche bestimmte Naturbahnen verfolgen, die wir als "Naturwege" betrachten wollen.

Wenn wir alle Arten von räumlichen Beziehungen zwischen Menschen als "Verkehr" bezeichnen, so können wir ihn geographisch folgendermassen definieren: Verkehr im Sinne geographischer Wissenschaft ist gleichbedeutend mit *Raumüberwindung*. Hierzu ist nötig, dass wir uns über die Wirkung der verschiedenen Dimensionen klar werden. Wir tun am besten uns dabei die Hindernisse zu vergegenwärtigen, welche ein Abweichen von der Geraden oder von der Horizontalen bedingen. Die Hindernisse einer Verkehrslinie in der Ebene sind bei dem heutigen Stande der Technik in der Regel stark hinter diejenigen zurücktreten, die sich beim Vorhandensein vertikaler Hindernisse ergeben.

Die wichtigsten Verkehrswege in der Geschichte verfolgten im Grossen und Ganzen die gleichen Richtungen wie heute, obwohl sie im Wandel der Zeiten gegenüber den damaligen Verhältnissen etwas kürzer und gradliniger geworden sind. Doch verlaufen beide Verkehrslinien in der Geschichte wie heute entsprechend dem orographischen und klimatischen Einfluss der Erdoberfläche.

In der Türkei verfolgen die alten wie auch die neuen Verkehrswege im allgemeinen dieselben, bestimmten Hauptrichtungen des Reliefs. Wir

können also von den Naturwegen (oder Naturbahnen) in der Türkei sprechen, die etwa die unsumpfigen Ränder der Depressionen, die nicht-unebenen Kammlinien der Gebirgszüge, Gebirgspässe, Plateauflächen, Flussbrückenstellen u.s.w. verfolgen. Daneben muss man auch die anderen physisch-geographischen (nämlich bodenkundlichen, klimatischen, pflanzengeographischen u.s.w.) Verhältnisse berücksichtigen. Die Naturbahnen, die im Sommer wegsam sind, können im Winter unwegsam sein (wegen der Schneestürme, Überschwemmungen, u.s.w.). Anthropogeographische Einflüsse (bzw. auch politisch-militärische, und dergleichen) können den Verlauf der Verkehrslinie verändern.

Nachdem wir geäußert haben, was wir unter "Naturbahnen", oder "Naturwege" verstehen, wollen wir jetzt die Verhältnisse in der Türkei betrachten. Um das zu verstehen ist es nötig, die geographischen Charakterzüge des Landes in Erinnerung zu bringen:

Die Türkei als Ganzes bildet eine Naturbrücke zwischen Mittel- und Südeuropa, bzw. den Mittelmeerländern einerseits und Süd- und Südostasien andererseits, die die beiden dichtbevölkerten Teile der Alten Welt miteinander verbindet. Wie man auf einer Türkei-Karte sehen kann, kommt die Brückeneigenschaft daher, dass die Türkei aus zwei Halbinseln besteht, von denen eine, Anatolien, mehr als 90 % der Gesamtfläche des Landes einnimmt. Die beiden Halbinseln sind nahe an den Meeren und erleichtern den west-östlichen Überlandverkehr. Die westanatolischen Küsten mit günstigen Verkehrsbedingungen zeigen keine Hindernisse wie die nord- und südlichen Küsten. Die Überlandwege durch Anatolien im Altertum verfolgten hauptsächlich die west-östlichen Tal-furchen; eine von ihnen ist die berühmte Königsstrasse (Ephesus - Sarche des Landes einnimmt. Die beiden Halbinseln sind nahe an den Meeren - dis - Susa). (Siehe beiliegende Karte!). Mit der Verschiebung des politischen und kulturellen Schwerpunktes Europas von den Mittelmeerländern nach Mitteleuropa zieht die Hauptstrasse Anatoliens in Mittelalter, in diagonalen, nämlich nordwestlich-südöstlicher Richtung über die Gülek- und Belenpässe nach Nordsyrien.

Betrachtet man die Türkei etwas näher, so stellt sich der Hauptteil des Landes, Anatolien, als ein breit gebautes Hochland mit einem Rahmen höherer, längsstreichender Randgebirge im Norden und Süden dar, und mit sehr gebirgigen Randgebieten im Westen und Osten, welche dadurch entstehen, dass die nördlichen und südlichen Randgebirge Anatoliens im Westen (etwa zwischen Afyon und Uşak) und im Osten

(etwa zwischen Sivas und Malatya) miteinander in Berührung treten. Diese Gegenden werden geographisch als Gebirgsschwellen betrachtet. Ungefähr im Westen vom Meridian Afyon und im Osten vom Meridian Sivas sind grosse Längstäler, die den west-östlichen Verkehr günstig machen.

Die Randgebiete Anatóliens sind infolge des starken Reliefs, infolge der hochwassergefährlichen Flüsse und Wildbäche und im Norden auch infolge des dichten Waldkleides verhältnismässig unwegsam. Gute Verkehrswege bietet dagegen seit uralter Zeit des steppenhafte Innere des Landes. Besonders der Binnensaum des natürlichen Waldgürtels, welcher, wie die vielen Funde erkennen lassen, seit prähistorischen Zeiten verhältnismässig dicht besiedelt ist und dem Verkehr ausreichend Wasser und Nahrungsmittel zur Verfügung stellen kann, bildet den bevorzugten Ort der alten Wege. Er bildet in Inneranatolien einen förmlichen Ring, wie Prof. H. Louis zum ersten Male herausgestellt hatte¹. Dieser Wegering wird etwa durch die Orte Eskişehir - Ankara - Yozgat - Kayseri - Niğde - Karaman - Konya - Afyon bezeichnet und ist auf der beiliegenden Karte hervorgehoben.

Von diesem Wegering strahlen nach allen Seiten Verbindungen nach den Randgebieten aus. Im Osten sind es die uralten Fernstrassen nach Erzurum, Transkaukasien und Iran und nach Diyarbakır und Mesopotamien, die bei Sivas auseinanderzweigen. Im Norden ist es das Tor des Samsun-passes, im Westen sind es die Strassen zum Marmarameer und zum Egegebiet, die bei den Toren von Eskişehir und Afyon von der inneren Ringstrasse abzweigen, im Süden ist es vor allem das kilikische Tor (Gülek Boğazı), um nur die wichtigsten zu nennen.

Wen wir die neuesten Wegenetz- und Verkehrskarten der Türkei (1972 u. 1970) mit den alten Verkehrsrichtungen vergleichen, so sehen wir, dass die Hauptverkehrsrichtungen übereinstimmen.

¹ Sieher Nr. 6 im Türkischen Text.