

URARTULAR'A AİT DÜNYANIN EN ESKİ KARAYOLU

Veli SEVİN

Güçlü bir merkezi devletin varlığı, düzenli bir ulaşım ağı ile yakından ilgilidir. Sözcüleri Anadolu'yu 200 yıldan fazla bir süre (İÖ. 547/46-334/33) egemenlik altında tutmuş bulunan Akhaemenid Sülalesi bunu biraz da Sardes ile Susa arasında uzandığı bildirilen Kral Yolu'na borçludur. Aynı şekilde Küçük Asya'ya yüzyıllarca egemen olmuş Roma İmparatorluğu da, güçlü bir karayolu ağı oluşturarak, bu ülkenin en ıssız köşelerine değin uzanmasını bilmiştir. Nitekim son zamanlarda Anadolu' da sürdürülen sistemli yüzey taramalarıyla Roma çağının gelişmiş karayolu sistemleri daha iyi bir biçimde ortaya konulmaya başlamıştır¹. Ancak Anadolu'nun Roma-öncesi yolları nasıldı? Anadolu insanı Roma öncesinde gelişmiş bir karayolu düzeninin varlığından hiç haberdar değil miydi? Bu gibi sorulara günümüze değin doğru yanıtlar verilebilmiş değildir. Sözcüleri genel inancı Küçük Asya'daki Roma-öncesi yolların fazla gelişmemiş, basit ulaşım sistemlerinden daha ileri bir düzeyi tutturamadığı yolundadır².

Klasik Küçük Asya'nın sınırları dışında kalmakla birlikte, Fırat Irmağı'nın doğu yakasında, Elazığ ile Bingöl illeri arasında bağlayan eski bir yolun varlığı 1985 yılına değin hiç bir araştırmacının dikkatini çekmiş değildi³. Bu yörede sürdürdüğümüz yüzey araştırmaları sırasında saptanan, 3000-2500 m. yüksekliğindeki, çok kayalık yapıya sahip Bingöl Dağları üzerinde yer alan ve 80-90 km. lik bir bölümü kesintisizce izlenebilen bu yolun ortalama genişliği 5.40 m. dir; ancak kimi zorunlu durumlarda bu genişlik 3.90 m. ye değin düşmektedir (Lev. I; II/1-2; III/1-2). Her

1 French (a); French (b) 698 vdd.

2 French (b) 704.

3 Yol hakkında ilk bilgiler için bkz. Sevin (a) 283 vdd., res. 7-10.

iki yanına iri taşlar dizilip, tabanı düzeltilmiş olan yolun yüzeyine, döşeme olarak çakıl-kırmataş serilmiş, bunun yanında ortasına ve hatta zaman zaman yanlarına rastlayan kayalar ise kesilerek düzleştirilmiştir (Lev. IV/1). Yamaçlarda ilerlerken yol düzeyinin düzgünlüğü bir yanına taştan setler örülerek korunmuştur. Yolun 3.00-3.50 m. kadar genişlikteki küçük dereleri, özel olarak inşa edilmiş, karşılıklı taştan ayaklara basan ahşap köprülerle geçtiği de anlaşılmaktadır⁴.

İlk bakışta Roma Çağı yollarına benzemekle birlikte, özellikle orta kesimde bir omurganın olmayışı gibi kimi teknik farklılıklar ve yol boyunca bu döneme ilişkin her hangi bir kalıntıya rastlanılmaması bu olasılığın hiç de güçlü olmadığına tanıklık etmektedir⁵.

Herodotos'un (V 52) Sardes ile Susa arasında uzandığını bildirdiği Pers Kral Yolu konusunda fazla bir bilgi yoktur; hatta güzergahı dahi kesinlikle saptanabilmiş değildir. Ancak bunun İran'da Naqş-i Rüstem yakınlarında saptanan küçük bir bölümü de, bizimki gibi 5.00 m. genişliğindedir⁶. Buna karşın Bingöl Dağları üzerinde uzanan eski karayolu sisteminin Akhaemenidler Dönemi'nden kaldığı da söylenemez. Buna karşılık, aşağıda değineceğimiz üzere, yolun Urartular'a ait olduğuna işaret eden bir dizi kanıt vardır.

Bilindiği gibi, İÖ. 9. yüzyılın ortalarında, başkenti Doğu Anadolu'da, Van Gölü çevresindeki Tuşpa (modern Van) olmak üzere kurulan Urartu Krallığı, özellikle İÖ. 8. yüzyılın ilk yarısı içinde Assur İmparatorluğu'nun yanında Yakın Doğu'nun süper güçlerinden biri durumuna girmişti. Oysa Urartu Devleti'nin kurulu olduğu coğrafi alan üzerinde böyle güçlü bir merkezi sistemi oluşturmak hiç de kolay değildi. Çünkü ülke birbirinden yüksek dağ sıralarıyla ayrılmış ve belirli mevsimlerde aralarındaki bağlantının tümüyle koptuğu bölgelerden oluşmaktaydı. Bu nedenle de Urartu kralları, güçlü bir idari sistemin en vazgeçilmez ögesi olan bölgelerarası ulaşımı sağlamak üzere büyük bir çaba harcamış olmalıydılar.

Urartu Devleti'nin sınırları *kabaca* doğuda Hazar Denizi yakınlarından batıda Fırat Irmağı'na kadar, kuzeyde Sevan Gölü'nden, güneyde de Doğu Toroslar'a değin bir alana yayılmaktaydı. Önceleri Van Gölü

4 Sevin (b) 6, res. 15-17.

5 Bir Roma yolunun kesiti için bkz. French (b), Diagram 6, Pl. I, VI.

6 Kleiss (d) 45 vdd.

çevresindeki küçük bir yöreye hükmeden Urartu Krallığı'nın genişleme politikası, esas olarak İÖ. 800 yıllarında, İşpuini'nin oğlu Menua'nın (İÖ. 810-785/80) tahta çıkışıyla başladı. Tahta geçişinden kısa bir süre sonra, o zamanki adı *Alzi* olan Elazığ yöresine sefer düzenleyen Menua batı sınırlarındaki bu bölgeyi devletinin sınırlarına katarak bir eyalet haline getirdi ve Fırat Irmağı'nın sağ kıyısı üzerindeki Malatya Krallığı'nı düzenli vergiye bağladı⁷. Menua'nın başlattığı bu genişleme politikası oğlu I. Argisti (İÖ. 785/80-760)⁸ ve torunu II. Sarduri (İÖ. 760-730)⁹ dönemlerinde giderek gelişti ve Fırat Irmağı'nın sol kıyısı üzerindeki Urartu egemenliği bir takım tesislerin kurulmasıyla güçlendirildi. Örneğin 8. yüzyılın ortalarına, II. Sarduri Dönemi'ne gelindiğinde Elazığ bölgesinde Palu (antik Şebeteria ?) ve eski adı bilinmeyen Harput gibi iki büyük yönetim merkezinin yanında, Keban'dan Kömürhan'a değin uzanan 60-70 km. lik bir kıyı şeridi üzerinde, sınır güvenliğini korumak üzere üç karakol kurulmuştu : Maltepe Harabesi, Kale ve Habibuşağı/İzoli adını taşıyan bu kalelerden sonuncusu, güney eteklerindeki kayalığa oyulmuş, II. Sarduri'nin yazıtı nedeniyle çok ünlüdür¹⁰.

Alzi bölgesindeki Urartu egemenliği, 8. yüzyılın ortalarında, Assur kralı III. Tiglath-pileser'in (İÖ. 745-727) Urartu kralı II. Sarduri'yi Kummu'nda (Qumaha, klasik Kommagene) büyük bir yenilgiye uğratışını izleyen yıllarda bir ara kesintiye uğramış gibi görünüyorsa da¹¹, bu kesinti uzun ömürlü olmamış, İÖ. 8. yüzyılın son dörtlülüğü içinde, Assur kralı II. Sargon (İÖ. 721-705) Dönemi'nde bölge yeniden Urartu Devleti'nin denetimi altına girmiştir¹². Alzi'deki Urartu etkinliğinin İÖ. 7. yüzyılın ilk dörtlülüğü içinde, II. Rusa Dönemi'nde devam ettiği ve krallığın yıkılışına değin sürdüğü anlaşılmaktadır¹³.

Urartu ve Assur yazılı belgelerinin gösterdiği üzere, Urartu Devleti'nin Fırat yöresindeki egemenliği, kısa süreli bir kesinti dışında, en azından 100-125 yıl kadar sürmüş görünmektedir. Nitekim bu yöredeki güçlü Urartu etkisini kanıtlayan pek çok arkeolojik kalıntı da bulunmak-

7 UKN no. 28, 39, 42; Schäfer (a) 35 vd.; Balkan 150 vd.

8 UKN no. 127.

9 UKN no. 156-158; van Loon 188 vd.

10 Sevin (a) 280 vd., res. 19.

11 LAR I, 769, 785, 813; Astour 69 vdd.

12 RCAE no. 444.

13 UKN no. 278-279; Schäfer (b) 256.

tadır. Yukarıda adlarını saydıklarımız dışında, Bağın, Mazgirt, Kaleköy, Perisu, Pertek, Genefik ve Haroğlu gibi askeri tesisler Urartular'ın bu bölgeye verdikleri öneme tanıklık etmektedirler.

Gümüş ve demir gibi ham madde kaynakları açısından zengin, güneye ve batıya uzanan stratejik yol ve geçitlere sahip olan Alzi bölgesine, Urartu Devleti'nin çekirdeğini oluşturan Van Gölü yöresinden yalnızca Muş Ovası ve Bingöl Dağları üzerinden ulaşabilmek olasıdır. Oysa doğu-batı doğrultusunda 100 km. kadar uzayan Bingöl Dağları 2 500 - 3 000 m.'ye varan yükseklikleri ve çoğu kez kayalık olan yapılarıyla tekerlekli araç ulaşımına hiç de elverişli değildirler. Gerçekten de bu engebeli arazinin Roma, Bizans, Osmanlı ve hatta Türkiye Cumhuriyeti'nin erken dönemlerinde sık ve hatta zaman zaman da hiç kullanılmadığı konusunda kanıtlar bulunmaktadır¹⁴. Öyle anlaşılıyor ki, Urartular bölgeyi ellerinde tutabilmenin en önemli koşulunu oluşturan ulaşım sorununu, yukarıda sözünü ettiğimiz karayolu ve buna bağlı sistemlerle giderme yolunu tutmuşlardır. Nitekim yol üzerinde, birbirinden 25-30 km. uzaklıkta kurulmuş bulunan kimi konaklama istasyonları bu ulaşım sisteminin Urartularca yapıldığına kanıt olarak ele alınabilir.

Van bölgesi ve öteki yerlerden çok iyi tanınan güçlü Urartu kalelerinden, boyut ve tek düze tasar gibi farklı özellikleriyle ayrılan¹⁵, konaklama istasyonu niteliğindeki bu ulaşım tesisleri Bingöl'ün Solhan ilçesinden başlayarak¹⁶, büyük bir Urartu yönetim merkezi görünümünde olan Harput'a değin yol boyunca sıralanmaktadırlar. Bunlardan özellikle Bingöl'ün 26 km. doğusundaki Zulümtepe, Palu'nun 30 km. kadar güneydoğusundaki Bahçecik ve son olarak daha batıda, bugün Keban Baraj Gölü'nün suları altında kalmış olan, Altınova içindeki Norşuntepe konaklama istasyonları günümüze oldukça iyi durumda kalabilmişlerdir.

14 Van-Elazığ yolunun 12. yüzyıldan başlayarak Bizans, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde kullanılmadığına inanılmakla birlikte (Täschner 180 vdd. ve harita), Bizans İmparatorluğu zamanında sınırlı bir kullanımına tanıklık eden kimi kanıtlar bulunmaktadır: bkz. Anderson 25 vdd. Biri Bingöl il merkezinin 18 km. güneyinde, Murat Suyu'nun sağ kıyısı üzerinde, Genç ilçesi yakınında, ötekiyse Bingöl il merkezinin 1 km. kadar kuzeyindeki iki Ortaçağ kalesini 1987 yılında yaptığımız yüzey araştırmaları sırasında saptamış bulunmaktayız: Bkz. Aşan 534 vdd., res. 1, 14.

15 Bkz. Kleiss (e) Abb. 1-5.

16 Solhan'daki tesis için bkz. Sevin (b) 5, res. 8-9.

Hemen önündeki karayolu ile organik bir bağ içinde olan Zulümtepe'deki tesis dikdörtgen planlıdır ve 87 X 44 m. boyutlarındadır; kalınlığı 3.20 m.'yi bulan çevre duvarının üzerinde düzenli aralıklarla destek çıkıntılara yer verilmiştir (Lev. IV/2; V/1)¹⁷. Bunun 25 km. kadar batısında, Bingöl Ovası içinde ve il merkezinin birkaç km. kadar kuzeydoğusundaki Kaleönü Mahallesi'nin gerisindeki tepede yer alan bir diğer tesise varılmaktadır. Günümüzde üzerinde yapılan tarımsal etkinlikler yönünden kalıntıları iyi bir biçimde saptanamamakla birlikte, burada da Urartular'a ait bir konaklama istasyonunun varlığı, hem mimarlık kalıntıları ve hem de tepenin yüzeyinden toplanan seramik parçaları nedeniyle oldukça belirgindir¹⁸.

Karayolunu düz Bingöl Ovası içinde izlemek olası değildir. Ancak Bingöl il merkezinin 10 km. kadar batısında, günümüzde yoğun bitki örtüsüyle kaplı olan küçük vadi içinde, modern karayoluna koşut olarak izler yeniden belirginleşir. Burada, vadi tabanına yakın bir düzeyde seyreden yolun ancak teras duvarlarıyla düzgün bir yüzey haline getirilebildiği görülmektedir (Lev. V/2). Giderek çok kayalık bir arazi içinden Bingöl Dağları'nın eteklerine doğru, çoğu kez sağlam durumda izlenebilen yol, Bingöl il merkezinin 35 km. batısında, Bahçecik'teki tesise ulaşır. Burada, alçak bir tepenin üzerine kurulmuş bulunan, dikdörtgen tasarlı istasyon 63 X 10 m. boyutlarındadır ve 0.90 m. kalınlığındaki çevre duvarının dış yüzünde yine düzenli aralıklarla destek çıkıntılara yer verilmiştir (Lev. VI/1). İçinde en azından 9 odanın bulunduğu anlaşılan bu tesisin kuzey eteğindeki iri taşlar üzerine oyulmuş tipik Urartu işaretleri de dikkat çekicidir ve Bahçecik'teki yapıyla birlikte tüm yolun Urartulu karakteri böylelikle bir kez daha vurgulanmaktadır (Lev. VI/2; VII/1)¹⁹.

Bahçecik'ten sonra kayalık Bingöl Dağları son bulduğundan Urartu yolunun açık bir biçimde izlenebilmesi olanağı ortadan kalkar. Ancak karayolunun buradan güneydeki Murat Irmağı vadisine doğru 30 km. kadar ilerleyerek, önceden de önemli bir Urartu eyalet merkezi olduğunu bildirdiğimiz Palu'ya vardığı kuşkusuzdur. Ortaçağ'da olduğu gibi, Urartu yolu Murat Irmağı'nı bu noktada karşı kıyıya geçmiş olmalıdır.

17 Sevin (a) 284 vd.

18 Sevin (b) 6 vd., res. 18-19; Sevin (c), res. 26.

19 Geniş bilgi için bkz. Sevin (c) 459 vdd., res. 34-37; Sevin (d) 550, fig. 4; krş. Kleiss (c) 23 vdd., Abb. 2.

Buradan batıya doğru, Altınova'nın güneyini sınırlayan Mastar Dağları'nın kuzey etekleri boyunca ilerlenerek, şimdi Keban Baraj Gölü'nün içinde kalmış olan Norşuntepe'deki tesise ulaşılır.

Norşuntepe Höyüğü'nün güney etekleri üzerindeki tesis 50 X 40 m. boyutlarında, dikdörtgen planlıdır ve ötekilerde olduğu gibi, çevre duvarı üzerinde yine düzenli aralıklarla destek çıkıntılarına yer verilmiştir (Lev. VII/2). Yol boyunca düzenli bir arkeolojik kazı ile incelenmiş tek konaklama istasyonu burasıdır ve burada ele geçirilen buluntuların Urartulu karakter taşıdığı üzerinde durulmuştur²⁰. Norşuntepe'den, bölgenin ikinci büyük Urartu merkezi olduğunu bildirdiğimiz Harput'a uzaklık 25 km. kadardır.

Anlaşılabacağı üzere, Bingöl'ün Solhan ilçesinden, Elaziğ yakınlarındaki Harput'a değin uzanan yaklaşık 200 km. uzunluğundaki bir yol ile bunun üzerinde, belirli aralıklarla kurulmuş kimi tesislerle karşı karşıya bulunmaktayız. Yol üzerindeki konaklama istasyonu niteliğindeki tüm tesislerin standart bir plan anlayışına sahip olduklarını söyleyebilecek durumdayız. Nitekim dikdörtgen planlı ve bizden önce de konaklama istasyonu olarak nitelendirilen²¹ bu türde Urartu yapılarına Kuzeybatı İran'da, Urmiye Gölü'nün kuzeyinde, Marand ile Djulfa arasındaki Kale Gevher'de²², ünlü Urartu yönetim merkezi Bastam'ın (antik *Rusa-i URU-TUR*) 30 km. doğusundaki Uzub Tepe'de²³ ve Van'ın 25 km. kadar güneydoğusundaki ünlü Çavuştepe (antik *Sardurihinili*) *Kalesi*'nin yakınlarında rastlanmıştır²⁴.

Anlaşılabacağı üzere, yol ve bununla ilgili istasyonların Urartular'a ilişkin olduğu konusunda fazla bir kuşkuyla yer yoktur. Urartu yazıtlarında yollar ve üzerinde kurulmuş tesislerin varlığına ilişkin hiç bir kayda yer verilmemiş olmakla birlikte, bizden çok önce, Van'dan Kelişin Geçidi'ne doğru uzanan Urartu karayollarının etkileyici kalıntılarına rastlanmıştır²⁵ ve onların bu yoldaki başarılı uygulamalarından söz edilmiştir²⁶. Buna karşılık Assur ve Akhaemenid yazıtlarında bu türde yapıların varlığına

20 Hauptmann (a) 65 vdd., Abb. 20; Hauptmann (b) 77 vd., lev. 61/1.

21 Kleiss (b) 31; Kleiss (e) 283 vdd.

22 Kleiss (a) 148 vd., Abb. 21; Kleiss (e) 283, Abb. 1.

23 Kleiss (b) 31, Abb. 9; Kleiss (e) 284, Abb. 1.

24 Erzen 29, res. 13.

25 Lehmann-Haupt 302.

26 Belli 45 vdd.

ilişkin kayıtlar bulunmaktadır: Sözelimi Yeni Assur mektuplarında, «Kral Yolu» (*harrān šarri*) üzerinde yer alan ve *kalliu* denen konaklama tesislerinin varlığına değinilmekte²⁷; Herodotos (V 52) ise Pers «Kral Yolu» üzerindeki konaklama istasyonlarından (*σταθμος*) söz etmektedir.

Sonuç olarak denilebilir ki, Bingöl-Elazığ arasında uzanan karayolunun Urartular'a ait olduğu konusunda fazla bir kuşkuya yer yoktur. Bu yol Doğu Anadolu'ya 250 yıl kadar egemen olmuş bulunan Urartular'ın batı sınır bölgelerine ulaşmak ve ulaşım sistemini rahat bir duruma getirmek için ne denli büyük çaba gösterdiklerinin en canlı tanığı olduğu gibi, eskiçağlardan günümüze kalmış en eski karayolu durumundadır.

S U M M A R Y

In order to solve the communication problem between the Van and Elazığ regions Urartians constructed a sophisticated road system possibly in the 8th century B. C.

The Urartian highway keeps the same line with the modern one stretchng between Elazığ and Muş in Eastern Anatolia, and can still be easily traced on foot for hundred km. on the rocky parts of the Bingöl Dagħ region almost without a break.

The width of the road, in normal circumstances, is never less than 5.40 m. but sometime it gets narrow down to 3.90 m., and there are confining stones placed rather haphazardly on the existing ground surface on both sides of it.

At first sight this highway resembles the Roman roads in Asia Minor but there is no trace supporting a Roman origin for it. On the contrary some typical stages constructed with an interval of 25 or 30 km. on the road indicate that this system must have been built up by the Urartians. All the stages on Bingöl Dagħ have similar rectangular plans with buttresses on its walls. This kind of rectangular buildings can be seen in other parts of the Urartian territory, particularly in north-western Iran, and their plans and dimensions are different than those of the well-known Urartian fortresses.

27 Saggs 172 vd.; ayr. bkz. Kessler 183 vdd.

BİBLİYOGRAFYA VE KISALTMALAR

Anderson

ANDERSON, J.G.C., «The Road-System of Eastern Asia Minor with the Evidence of Byzantine Campaigns», *Journal of Hellenic Studies* 17, 1897, 22-44.

Astour

ASTOUR, M.C., «The Arena of Tiglath-pileser III's Campaign Against Sarduri II (743 B.C.)», *Assur* 2, 1979, 69-91.

Aşan

AŞAN, M.B., «Elaziğ-Bingöl-Tunceli İlleri Ortaçağ Yüzey Araştırması, 1987», *VI. Araştırma Sonuçları Toplantısı* 1988, 529-554.

Balkan

BALKAN, K., «Patnos Yakınında Aznavurtepe'de Bulunan Urartu Tapınağı ve Kitabeleri», *Anatolia* V, 1960, 133-158.

Belli

BELLİ, O., *Urartular Çağında Van Bölgesi Yol Şebekesi* (İstanbul 1977) «basılmamış doktora tezi».

Erzen

ERZEN, A., *Çavuştepe I* (Ankara 1978).

French (a)

FRENCH, D., *Küçük Asya Roma Yolları ve Mil Taşları*. Fasikül I (Oxford 1980).

French (b)

———, «The Roman Road-System of Asia Minor», *Aufstieg und Niedergang der römischen Welt* II, 1980, 698-729.

Hauptmann (a)

HAUPTMANN, H., «Norşuntepe : Historische Geographie Ergebnisse der Grabungen 1968/69», *Istanbul Mitteilungen* 19/20, 1969/70, 21-78.

Hauptmann (b)

—————, «Norşuntepe Kazısı, 1969», *Keban Projesi 1969 Çalışmaları* (Ankara 1971), 71-79.

Kessler

KESSLER, K., *Untersuchungen zur historischen Topographie Nordmesopotamiens nach Keilschriftlichen Quellen des 1. Jahrtausends v. Chr.* (Wiesbaden 1980).

Kleiss (a)

KLEISS, W., «Bericht über Erkundungsfahrten in Iran im Jahre 1971», *Archäologische Mitteilungen aus Iran* 5, 1972, 135-242.

Kleiss (b)

—————, «Urartäische Architektur», *Urartu : Ein Wiederentdeckter rivale Assyriens* (München 1976), 28-44.

Kleiss (c)

—————, «Felszeichen in Bereich urartäischer Anlagen», *Archäologische Mitteilungen aus Iran* 14, 1981, 23-26.

Kleiss (d)

—————, «Ein Abschnitt der achämenidischen Königs-Strasse von Pasargadae und Persepolis nach Susa, bei Naqsh-ı Rostam», *Archäologische Mitteilungen aus Iran* 14, 1981, 45-53.

Kleiss (e)

—————, «Grössenvergleiche urartäischer Burgen und Siedlungen», *Beiträge zur Altertumskunde Kleinasiens*. Festschrift für Kurt Bittel (Mainz am Rhein 1983), 283-290.

LAR

LUCKENBILL, D.D., *Ancient Records of Assyria and Babylonia I* (Chicago 1927).

Lehmann-Haupt,

LEHMANN-HAUPT, C.F., *Armenien einst und jetzt II/1* (Berlin 1926).

RCAE

WATERMAN, L., *Royal Correspondence of the Assyrian Empire I* (Ann Arbor 1930).

Saggs

SAGGS, H.W., «The Nimrud Letters, 1952-Part V», *Iraq* XXI/2, 1959, 158-179.

Schäfer (a)

SCHÄFER, H.P., «Zur Stele Menuas aus Bağın (Balın)», *Istanbulische Mitteilungen* 23-24, 1973-74, 33-37.

Schäfer (b)

—————, «Die Inschrift Rusa II. Argištehinis in Mazgirt-Kaleköy», *Studi Micenei ed Egeo-Anatolici* XVIII, 1977, 249-268.

Sevin (a)

SEVİN, V., «Malatya-Elazığ-Bingöl İlleri Yüzey Araştırması, 1985», *IV. Araştırma Sonuçları Toplantısı* 1986, 279-300.

Sevin (b)

—————, «Elazığ-Bingöl İlleri Yüzey Araştırması, 1986», *V. Araştırma Sonuçları Toplantısı* II, 1987, 1-44.

Sevin (c)

—————, «Elazığ-Bingöl Yüzey Araştırması, 1987», *VI. Araştırma Sonuçları Toplantısı*, 1988, 451-500.

Sevin (d)

—————, «The Oldest highway : between the regions of Van and Elazığ in eastern Anatolia», *Antiquity* 62/236, 1988, 547-551.

Täschner

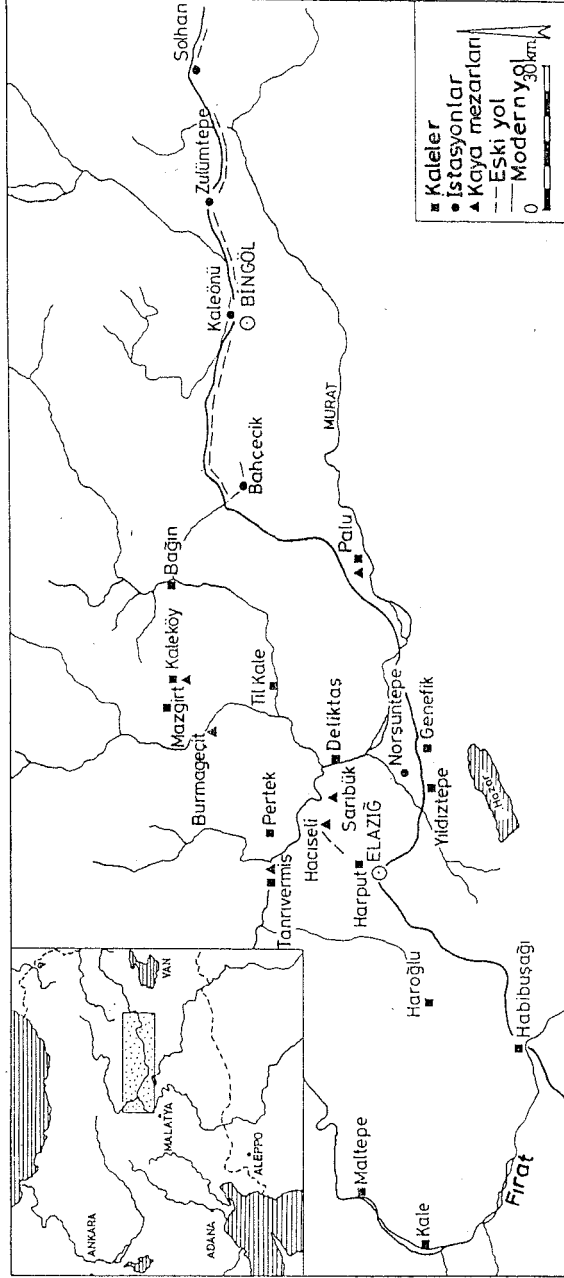
TÄSCHNER, F., «Die Entwicklung des Wegenetzes und des Verkehrs im türkischen Anatolien», *Anadolu Araştırmaları* 1/2, 1959, 169-193.

UKN

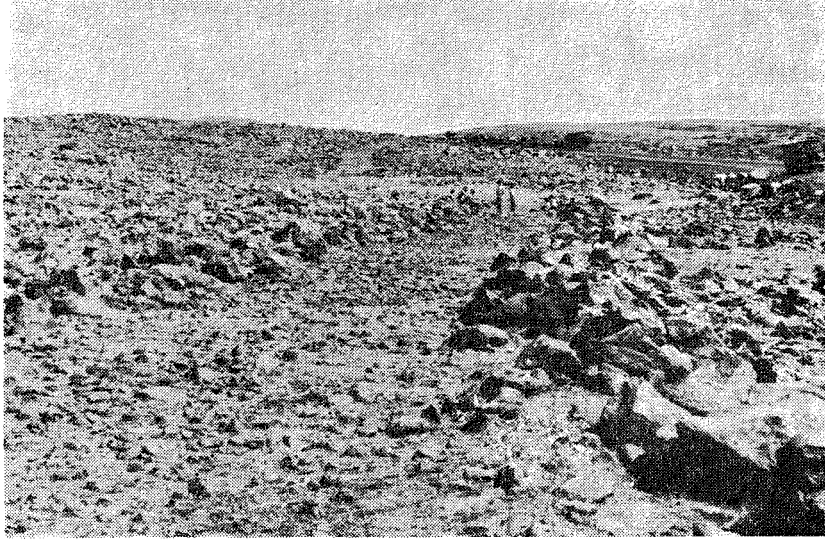
MELIKISHVILI, G.A., *Urartskie Klinoobraznye Nadpisi* (Moskva 1960).

van Loon

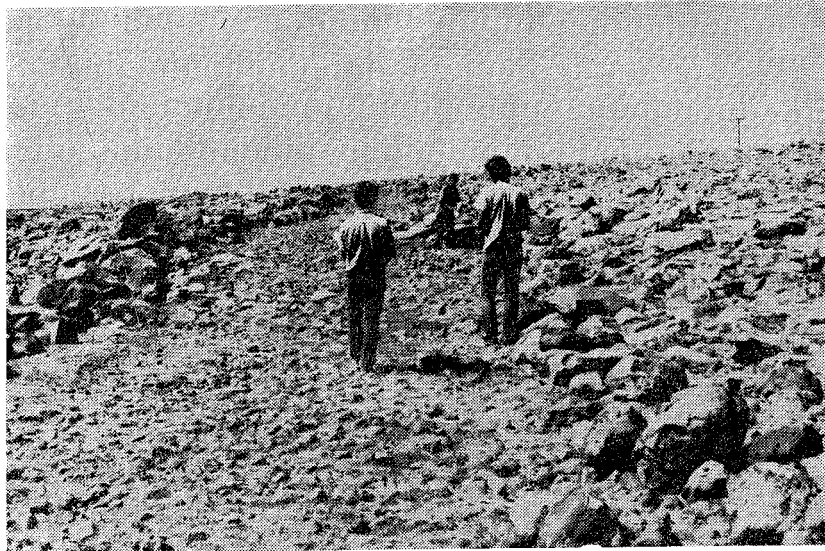
van LOON, M.N., «The Euphrates Mentioned by Sarduri II of Urartu», *Anatolian Studies presented to H.G. Güterbock on the occasion of his 65th Birthday* 1974, 187-194.



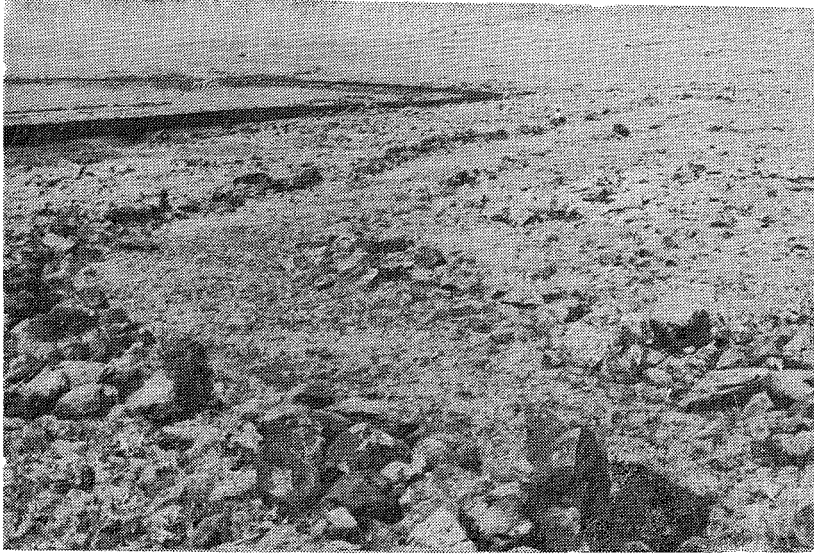
Elazığ - Bingöl yöresi Urartu yerleşmeleri.



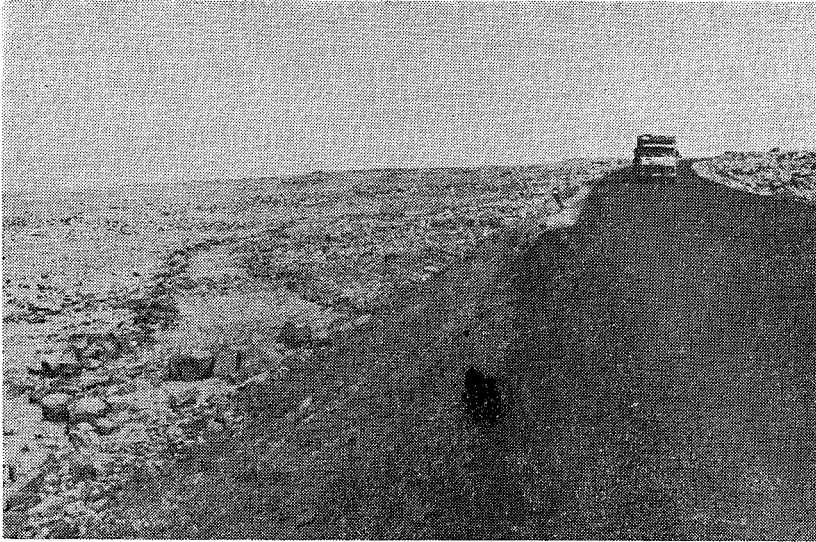
Res. 1 — Bingöl - Karakoçan arasında yoldan bir görünüm.



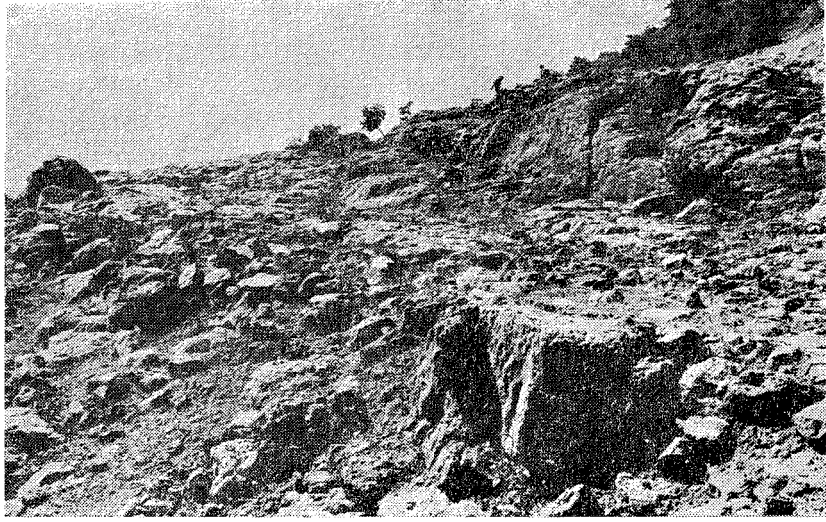
Res. 2 — Bingöl - Karakoçan arası Korucu Köyü yakınlarından bir görünüm.



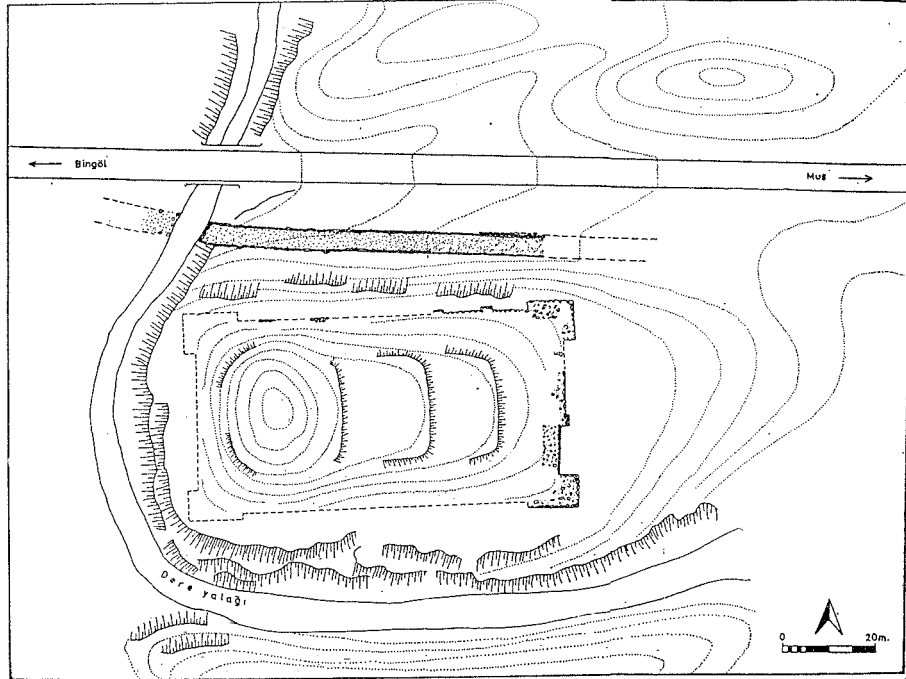
Res. 1 — Bingöl Dağları'nın batı eteklerinde bir virajın görünümü.



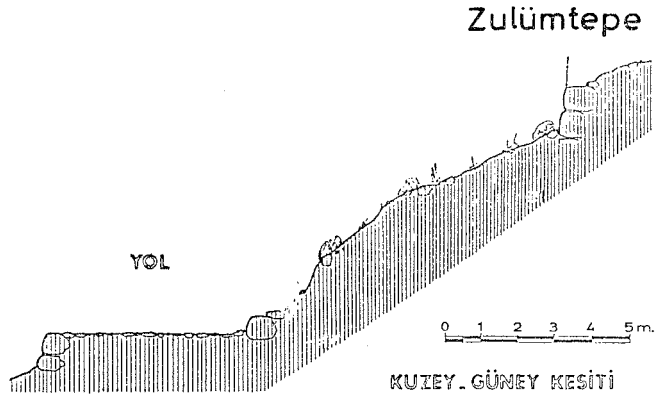
Res. 2 — Bingöl Dağları'nın batı eteklerinde Urartu yolu ve modern yol.



Res. 1 — Yolun kayaya oyulmuş bir kesimi.



Res. 2 — Zülüntepe konaklama tesisinin planı.



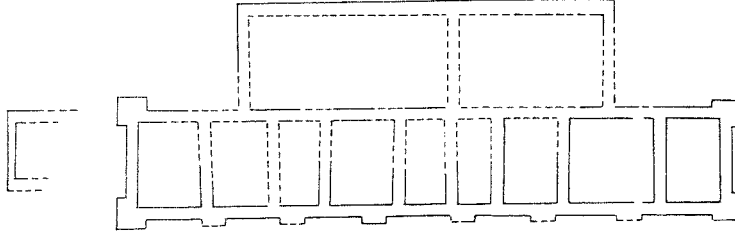
Res. 1 — Yolun Zulümtepe önünden kesiti.



Res. 2 — Yolun teras duvarları.

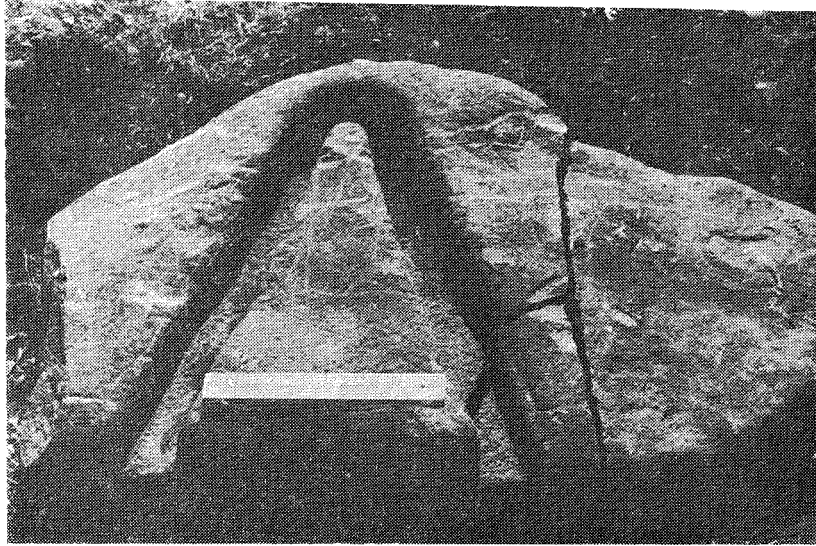
Lev. VI

V. SEVİN

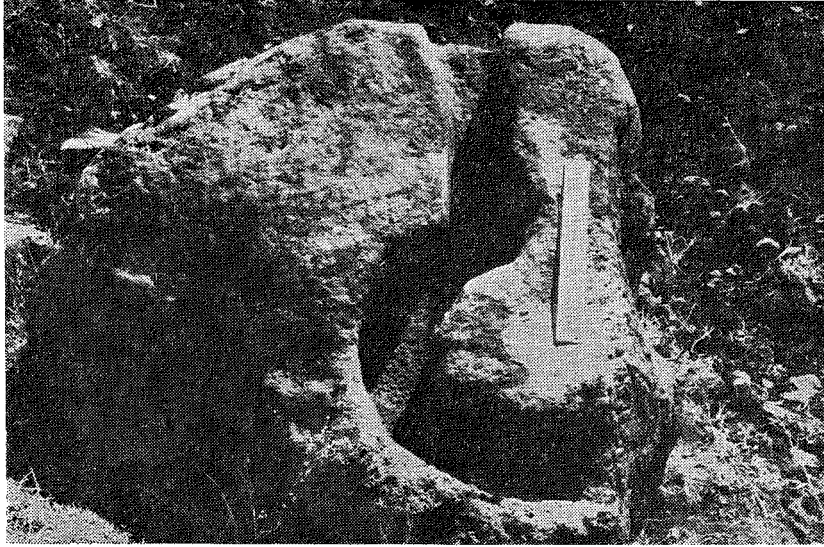


0 5 10m.

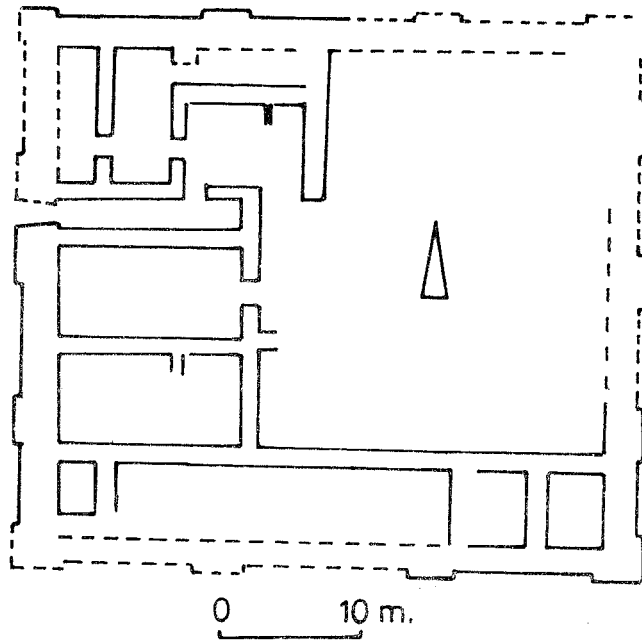
Res. 1 — Bahçecik konaklama tesisinin planı.



Res. 2 — Bahçecik'ten Urartu kaya işareti.



Res. 1 — Bahçecik'ten Urartu kaya işareti.



Res. 2 — Norşuntepe konaklama tesisinin planı.

