

ANADOLU'NUN SOMUT OLAN/OLMAYAN KÜLTÜR MİRASINA BİR ÖRNEK: ÇERMİK-SİVEREK ARASINDAKİ KERVAN YOLLARI

AN EXAMPLE OF ANATOLIA'S TANGIBLE AND INTANGIBLE CULTURAL HERITAGE: CARAVAN ROUTES BETWEEN ÇERMİK AND SİVEREK

Makale Bilgisi | Article Info

Başvuru: 01 Aralık 2024	Received: December 01, 2024
Hakem Değerlendirmesi: 26 Aralık 2024	Peer Review: December 26, 2024
Kabul: 04 Ağustos 2025	Accepted: August 04, 2025

DOI : 10.22520/tubaked.1594396

Hüseyin SARI* - Neslihan DALKILIÇ**

Özet

Bu çalışma, tarihsel olarak kervan rotası işlevi gören Diyarbakır/Çermik–Şanlıurfa/Siverek hattındaki taş döşemeli yol kesimlerini mimari karakteristikleri, yapım teknikleri ve kültürel peyzaj içindeki konumları üzerinden disiplinlerarası bir yaklaşımla inceler. 2021–2023 döneminde yürütülen araştırmada hassas GPS ölçümleri, yerinde mimari belgeleme, Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) tabanlı sayısallaştırma ve literatür taraması, yarı yapılandırılmış sözlü tarih görüşmeleriyle çapraz doğrulanarak bütünleştirilmiştir. Bulgular, yerel volkanik taşla (bazalt) inşa edilmiş, yaklaşık 3,0 m (yer yer 4,8 m) genişlikte çeşitli döşeme tipolojilerini ortaya koyar. Kenar bordürleme, orta hat düzeni, yatak–dolgu kurgusu, derz davranışı ve eğim–drenaj yönetimine yönelik tasarım kararları, topoğrafyaya uyumlu dallanma ve bazı kesimlerde çift şeritlenme ile tamamlanır. Ayrıca güzergâhın Artuklu–Osmanlı dönemlerinde ticaret/lojistik altyapısı olarak kısmi standardizasyon eğilimleri gösterdiği; mevcut kalıntıların ise sıradan patikalardan farklı olarak, kilometrelerce uzunluğunda taş yollar olduğu anlaşılmıştır. Somut miras öğeleri (yol kaplaması, köprüler, hanlar) ile somut olmayan miras (rota bilgisi, hareket pratikleri, toplumsal bellek) arasındaki etkileşim, kültürel peyzaj ölçeğinde bütüncül bir okuma sağlar. Başlıca riskler belgeleme ve izleme eksikliği, malzeme sökümü, bitki örtüsü baskısı ve

* Prof. Dr., Ankara Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Fizik Mühendisliği Bölümü, Ankara / Türkiye.
e-posta: hsari@eng.ankara.edu.tr ORCID: 0000-0002-3281-555X

** Prof. Dr., Dicle Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Diyarbakır / Türkiye.
e-posta: nesdalkilic@gmail.com ORCID: 0000-0003-3920-9904

Bu makalenin atfı künyesi / *How to cite this article*: Sarı, H. & Dalkılıç, N. (2025). Anadolu'nun somut olan / olmayan kültür mirasına bir örnek: Çermik-Siverek arasındaki kervan yolları. *TÜBA-KED*, 32, 149-169. <https://doi.org/10.22520/tubaked.1594396>



modern ulaşım ile inşaat müdahaleleridir. Çalışma; envanter ve tescil süreçlerinin hızlandırılmasını, risk temelli alan yönetimi ile bakım–izleme döngülerinin kurulmasını, 3B belgeleme ve haritalama tekniklerinin kullanılmasını ve koruma–kullanma dengesi gözetilerek güzergâhın “kültür rotası” olarak kontrollü yeniden kullanımını önermektedir.

Anahtar Kelimeler: Çermik, Siverek, Taş Döşemeli Yol Mimarisi, Kervan Yolları, Kültür Rotası

Abstract

This study examines the stone-paved road segments of the Diyarbakır/Çermik–Şanlıurfa/Siverek corridor—historically functioning as a caravan route—through an interdisciplinary framework that integrates architectural characteristics, construction techniques, and their position within the cultural landscape. Conducted between 2021 and 2023, the research integrated high-precision GPS measurements, on-site architectural documentation, GIS-based digitization, and a literature review, cross-validated through semi-structured oral history interviews. The findings reveal multiple pavement typologies constructed with locally sourced volcanic stone (basalt), typically about 3.0 m wide and, in places, reaching up to 4.8 m. Design decisions concerning edge stones, centerline alignment, bedding–subbase configuration, joint behavior, and slope–drainage management are complemented by topography-responsive branching and, in some segments, two-lane configurations. Moreover, the findings indicate that during the Artuqid–Ottoman periods the corridor functioned as trade-and-logistics infrastructure with tendencies toward partial standardization, and that the extant remains are stone roadways extending for several kilometers rather than ordinary paths. The interaction between tangible heritage elements (road pavements, bridges, caravanserais) and intangible heritage (route knowledge, mobility practices, collective memory) affords a holistic reading at the cultural-landscape scale. The principal risks are the lack of systematic documentation and monitoring, stone extraction/removal, vegetation encroachment, and interventions associated with modern transport and construction. The work proposes the acceleration of inventory and listing procedures; the institution of risk-informed site management and maintenance–monitoring loops; the adoption of 3D documentation and mapping methods; and, subject to a robust conservation–use balance, the carefully managed reuse of the route as a designated ‘cultural route’.

Keywords: Çermik, Siverek, Stone-Paved Road Architecture, Caravan Routes, Cultural Route

Anadolu, tarih boyunca zengin bir yol ağıyla kültürel ve ekonomik etkileşimlerin merkezi olmuştur. Antik çağlardan itibaren oluşturulan bu yollar, farklı medeniyetleri birleştirmiş ve uluslararası ticarete imkân tanımıştır. Tarihsel süreçte Anadolu'nun hemen her bölgesinde antik yollar, taş döşeli güzergâhlar ve kervan yolları oluşturulmuş; bu yollar sadece bölgesel değil, aynı zamanda uluslararası bağlantılara da olanak tanımıştır. Anadolu; Asya, Avrupa ve Afrika'yı birbirine bağlayan İpek Yolu'nun önemli güzergâhlarını barındırmasının yanı sıra, Akdeniz Bölgesi'nde yaşayan Yörüklerin mevsimlik göçleri gibi daha küçük ölçekli bölgesel rotalara da sahipti. Dünya genelinde olduğu gibi Anadolu'daki bu yollar da ticari ürünlerin taşınması, orduların hareketleri, dini işlevler (hacca gitmek) ve mevsimlik göçler gibi farklı işlevlerle kullanılmıştır.

Güneydoğu Anadolu Bölgesi, Anadolu'nun tarih boyunca sahip olduğu zengin yol ağının önemli güzergâhlarını barındırmıştır. Antik çağlarda Pers İmparatorluğu döneminde kullanılan Kral Yolu (Pers Kral Yolu), özellikle bölgedeki ticari ve askeri hareketlilikte stratejik bir öneme sahipti. Anadolu'yu Mezopotamya'ya bağlayan bu yol, ticaret kervanlarının ve askeri birliklerin geçiş noktası olarak bölgenin ekonomik, siyasi ve kültürel yapısını şekillendirmiştir (French, 1998, s. 15-43). Ayrıca Roma İmparatorluğu döneminde de bölge, geniş çaplı yollar ve köprülerle desteklenen gelişmiş ulaşım sistemlerine ev sahipliği yapmıştır. Roma yolları, şehirlerin çevresindeki bölgeleri birbirine ve dış bölgelere bağlayarak, ticari ilişkileri güçlendirmiştir (Comfort, 2009; Kaya, 2020). Anadolu Selçukluları döneminde ise kervansaraylarla desteklenen kervan yolları,¹ seyahat ve ticaret güvenliğini artırarak bölgenin ekonomik ve kültürel canlılığına büyük katkı sağlamıştır (Özergin, 1959; Vandeput, 2014).

Selçuklular döneminde Anadolu'daki eski Roma-Bizans yolları büyük ölçüde yeniden düzenlenmiş ve entegre bir ulaşım ağı haline getirilmiştir. 11.–12. yüzyıllarda özellikle ticaret yollarının güvenliği sağlanmış, yol ağları hanlar ve kervansaraylarla desteklenmiştir. Anadolu Selçuklu Devleti, zorlu arazilerde stabilize taş döşemeler yaparak mevcut güzergâhları iyileştirmiştir. Antik güzergâhların bazı bölümleri ise tamir edilerek kullanılmaya devam edilmiştir (Özergin, 1959).

12.–13. yüzyıllarda Diyarbakır, Mardin ve Hasankeyf civarında hüküm süren Artuklu Beyliği, ticaret ve askeri güzergâhlarda önemli bayındırlık faaliyetleri yürütmüş, özellikle anıtsal taş köprülerle bölgedeki yolların kullanılabilirliğini artırmıştır. Amid (Diyarbakır), Harput, Mardin ve Urfa arasındaki güzergâhlar üzerinde han ve ribatlar inşa edilerek kervan yolları güçlendirilmiştir (Tuncer, 2007). Osmanlı İmparatorluğu ise Anadolu'daki mevcut yol ağını koruyarak Roma, Bizans ve Selçuklu güzergâhlarını idari yapısına entegre etmiştir. Yeni güzergâhların açılması sınırlı kalırken, kervansaraylar inşa edilerek menzil sistemi geliştirilmiş ve yolların bakımıyla sürdürülebilirliği sağlanmıştır (Taeschner, 2010; Tavernier, 2017). Bölgedeki taş döşeli antik yollar ve kervan yolları, tarih boyunca medeniyetler arasındaki ticaret ve kültürel etkileşimde önemli rol oynamıştır.

Sanayi Devrimi'yle motorlu ulaşım araçlarının ortaya çıkışı, tarihi yolların eski önemini yitirmesine neden olmuştur. Anadolu'da birçok tarihi güzergâh tahrip edilmiş ya da modern ulaşım altyapılarıyla değiştirilmiştir. Bununla birlikte, bir bölümü günümüze ulaşan bu tarihî yollar, farklı medeniyetlerin mühendislik birikimlerini ve kültürel mirasını günümüze taşıyarak, fiziksel varlığı ve somut olmayan kültür değerleriyle korunması gereken önemli miras unsurları olarak kabul edilmektedir.

Dünyanın birçok bölgesinde, tarihi yollar turizm rotaları olarak yeniden değerlendirilmektedir. Böylece hem yerel ekonomiye katkı sağlanmakta hem de kültürel miras korunmaktadır. İnka İmparatorluğu dönemine ait Güney Amerika'daki Qhapaq Ñan (İnka Yolu), UNESCO Dünya Mirası olarak korunmakta, And Dağları'ndaki kesimleri bugün de aktif olarak kullanılmaktadır (UNESCO, 2021). Japonya'da Edo dönemi (17–19. yüzyıl) boyunca kullanılan Nakasendo Yolu, Kiso Vadisi'nde restore edilip kültür turizmi amaçlı ziyaretlere açılmıştır (Nagano Prefecture, 2019). Avrupa'da, Roma Cumhuriyeti döneminde (MÖ 312) inşa edilen ve Roma'yı güney İtalya'ya bağlayan Via Appia, Roma yakınlarında bir arkeolojik park içinde korunarak UNESCO Dünya Mirası ilan edilmiştir (UNESCO, 2024). Roma döneminde inşa edilip Balkanlar üzerinden İstanbul'a uzanan Via Egnatia'nın bazı kesimleri, özellikle Yunanistan'da Kavala ve Filippi çevresinde korunmuş ve günümüzde tarihî yürüyüş rotası olarak düzenlenmiştir (Raddato, 2014).

Dünyada olduğu gibi ülkemizde de farklı bölgelerde yer alan tarihi yollar korunarak kültür turizmine kazandırılmaktadır. Türkiye'deki önemli örnekler arasında yer alan İzmir-Foça'da Roma dönemine ait Phokaia Antik Yolu, restore edilerek turizme kazandırılmıştır (Yılmaz, 2022). Ayrıca, Roma İmparatoru Augustus döneminde inşa

1 Bu tarihî yol ağları ve kervan yollarıyla ilgili kapsamlı bilgiler, Orhan Cezmi Tuncer'in (2007) "Anadolu Kervan Yolları" ve Franz Taeschner'in (2010) "Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı" adlı eserlerinde detaylı şekilde ele alınmıştır.

edilen Via Sebaste'nin Antalya–Isparta güzergâhı, doğa yürüyüşü rotası olarak günümüze ulaşmıştır (Gürsu, 2019). Muğla'daki Stratonikeia Antik Kenti'nde ise Helenistik dönemden Osmanlı'ya farklı çağlara ait taş döşeli yollar bir arada korunarak sergilenmektedir (Demeç Gazetesi, 2011). Aydın'da bulunan ve dini ritüeller için kullanılan Miletos-Didyma Kutsal Yolu'nun bazı bölümleri koruma altında olup kısmen ziyarete açıktır. Ana teması Likya kentleri olan Likya Yolu, Hristiyanlığı Kudüs dışında yaymak üzere Anadolu'ya gelen Aziz Paul'un Antalya'dan Yalvaa yürüdüğü yolu olan Aziz Paul Yolu ve Friglerin gizemli dünyasını günümüz gezginlerinin keşfetmesine olanak sağlayan Frig Yolu (Sarı, 2013) bunlara örnek olarak verilebilir. Bu yollar sayesinde, kısmen de olsa fiziksel varlığı bozulmadan günümüze kadar gelmiş tarihi yollar turizme kazandırılarak hem koruma altına alınıp hem de kültürel miras konusunda farkındalığın gelişmesine katkıda bulunmuştur. Buna ek olarak, güzergâh üzerinde yaşayan yerel halkın da turizm etkinliklerinin içinde bulunarak gelir elde etmeleri sağlanmıştır. Bu alışma, Diyarbakır'ın ermik ilçesi ile şanlıurfa'nın Siverek ilçesi arasında yer alan tarihi kervan yollarının güzergâhını belirlemeyi, mimari ve tarihsel özelliklerini ortaya koymayı ve bu yolların korunmasına yönelik öneriler geliştirmeyi amaçlamaktadır.

Materyal ve Yöntem

Bu araştırma, literatür taraması, arazi çalışmaları ve yerel halktan bilgi toplama olmak üzere üç aşamada gerçekleştirilmiştir. Öncelikle tarihsel kaynaklar ve belgeler incelenerek kervan yollarının tarihsel arka planı oluşturulmuştur. Artuklu ve Osmanlı dönemlerine ait yazılı ve kartografik belgeler, Moltke'nin Anadolu gezileri sırasında hazırladığı haritalar (1835-1839), Kiepert'in tarihî güzergâh haritaları (1908) ile Kırzioğlu'nun (1956), zergin'in (1959) ve Tuncer'in (2007 ve 2010) bölgeye ilişkin araştırmaları bu kapsamda detaylı incelenmiştir.

Arazi alışmaları 2021-2023 yılları arasında yrtlmştir. Saha incelemeleri sırasında taş döşemeli yolların konumları, genişlikleri, fiziksel durumları ve döşeme özellikleri yerinde tespit edilmiştir. Ölçümler, metre, lazer mesafe ölçer ve hassas GPS cihazları kullanılarak gerçekleştirilmiş; saha verileri ArcGIS Pro ortamında sayısallaştırılarak vektör veriye dönüştürülmüş ve güzergâh haritaları oluşturulmuştur.

Yerel halkla yapılan yarı yapılandırılmış mülakatlarla kervan yollarına dair detaylı bilgiler toplanmıştır.^{2,3} Bu görüşmelerde, kervan rotalarının güzergâhı, kullanılan hayvanlar, taşınan ürünler, konaklama noktaları ve kervanların yılın hangi aylarında hareket ettiği gibi bilgiler derlenmiştir. Sözlü anlatılar ve fiziksel bulguların tutarlılığını sağlamak amacıyla çapraz doğrulama yöntemi uygulanmış; farklı kişilerden elde edilen anlatımlar karşılaştırılarak ortak unsurlar belirlenmiş, bu bilgiler fiziksel bulgular ve tarihsel belgelerle doğrulanmıştır. Araştırma kapsamında incelenen güzergâhların doğrulanması sürecinde, topoğrafik uyum, taş döşeme izleri ve yerel ifadeler bir arada değerlendirilmiştir. Bu yaklaşım, metodolojik olarak hem CBS destekli jeolojik analizlere (Szen & Toprak, 1998, s. 1101–1114) hem de kültürel-mimari izlere dayalı yol tarihi çalışmalarına (Eravşar, 2007) dayanmaktadır.

Sahada gerçekleştirilen jeolojik ve jeoarkeolojik gözlemler doğrultusunda, yolların yapımında kullanılan malzemenin türü, boyutları ve olası temin kaynakları üzerine değerlendirmelerde bulunulmuştur. Elde edilen bulgular, kullanılan taş malzemenin bölgedeki doğal kaynaklarla olası ilişkisini ortaya koymakta; böylece incelenen kervan yollarının yapısal özelliklerine dair ön değerlendirme niteliğinde bilgiler sunulmaktadır.

Araştırma Bulguları

Eski yollar, bulunduğu bölgenin topografik özelliklerine uygun olarak belirlenen güzergâhları ve doğal geçitleri takip etmiştir. Özellikle, daha çok ticaret amaçlı kullanılan kervan yollarının rotaları tesadüfen oluşmamış, deneyimler sonucu ortaya çıkmıştır. Uzun mesafe ticaret gzerghlarının belirlenmesinde temel öncelik, yolculuğun en kısa sürede tamamlanmasından ziyade, güvenliğin sağlanması ve hem madd hem de manev kayıpların nleneceydi (Alkan, 2006, s. 142-145). Bu bağlamda, seyahat rotaları; asayişin sağlanabilirliği, ulaşımın sürekli liği, temel ihtiyaçların karşılanabilirliği, erzak ve su temin noktalarının varlığı, konaklama ve tedarik imknları ve yol üzerindeki hizmet olanakları ile risklerin asgariye indirgenmesi gibi çok yönlü kriterler

2 Bu çalışmanın başlangıç verileri, makale yazarlarından Prof. Dr. Hüseyin Sarı'nın doğup büyüdüğü Diyarbakır'ın Çüngüş ilçesine bağlı Malkaya Köyü'nde yaşayan aile büyüklerinden derlenen, kervanlara ilişkin sözlü anlatılara dayanmaktadır.

3 Araştırmada kullanılan sözlü veriler, geçmişte kervan yolunu kullanan kişilerden alınan doğrudan anlatımlara dayanmaktadır: KK1: Derviş İlhan, 1932 doğumlu, Kişisel İletişim, Görüşme tarihi: 10 Ocak 2010. KK2: Bilal Yıldırım, doğum yılı bilinmemektedir, Kişisel İletişim, Görüşme tarihi: 16 Haziran 2007 (1. Görüşme) ve 16 Haziran 2009 (2. Görüşme).

KK3: Abubekir Muslu, 1943 doğumlu, Kişisel İletişim, Görüşme tarihi: 13–14 Ağustos 2020.

dikkate alınarak planlanmaktaydı. Bu nedenle, yolcular tarafından belirlenen kervan güzergâhları; topografik açıdan en elverişli hatları izleyen, uçurumlar, sarp yamaçlar ve dağ geçitleri gibi doğal risk unsurlarından uzak duran rotalardan oluşmaktaydı (İstek, 2020, s. 2090-2116).

Hayvanların çektiği tekerlekli araçların kullanıldığı dönemlerde, düz ve elverişli arazi parçaları yol olarak seçilmiştir. Bu tür araçlar için uygun olmayan kısımlar ise insan emeği ile düzeltilmiş, gerektiği yerlerde köprüler inşa edilerek ulaşım kolaylaştırılmıştır (Ökse, 2005, s. 16). Eşkiya ve hırsızlıklar nedeniyle oluşan güvenlik sorunları yolcuların ve kervanların dikkat etmesi gereken sorunların bir diğeri olmuştur. Tehlikeli olan bölgelerde ise çeşitli önlemler alınarak yola devam edilmiştir (İstek, 2020, s. 2097-2104).

Kervanlar, coğrafi ve topografik faktörlere bağlı olarak deveden, eşekten, katırdan veya atın yanı sıra bu hayvanların kombinasyonlarından oluşmuştur. Araştırmalar, düzlük ve çöl bölgelerindeki kervanlarda, yük taşıma amacıyla daha çok devenin kullanıldığını, buna karşılık dağlık arazilerde ise eşek, katır veya atın tercih edildiğini göstermektedir (Gibson, 1991, s. 33).

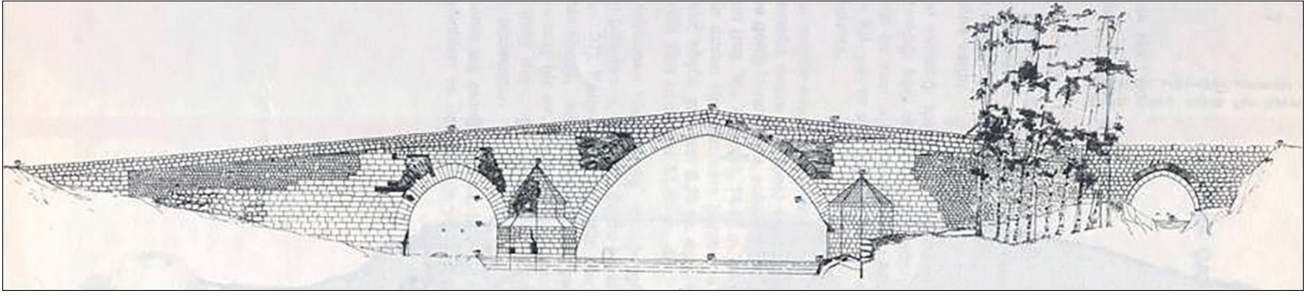
Kervanların hangi mevsimde ve günün hangi saatinde yola çıkması gerektiği, kervancıların en dikkat ettiği konulardan biri olmuştur. Soğuk kış şartlarında rüzgâr, don ve kar nedeniyle iklim koşullardan yaşanan sorunların yanında bahar aylarında yaşanan yoğun yağış ve çamurlu yollar, kervanların yürüyüşünü engelleyebiliyordu (İstek, 2020, s. 2093-2094). İklimsel koşullardan dolayı en çok tercih edilen dönem sıcak yaz aylarıydı. Ancak bu sefer de aşırı sıcaklardan dolayı yaşanan sorunlar baş göstermekte idi. Bu nedenle de yaz aylarında kervan yolculukları için ya gece yarısında ya da güneşin batışından bir saat sonra yola çıkılır, öğlen sıcağına yetişmeden mola verilirdi. Kervan yürüme süreleri genellikle, her yerde bulunmayan su kaynağına bağlı olarak düzenlenir, bazen kesintisiz altı, bazen on, on iki saat yürünürdü (Tavernier, 2017, s. 145).

Bu çerçevede, tarih boyunca şekillenen uzun mesafeli ticaret yollarının yalnızca fiziksel coğrafyanın sunduğu imkânlarla göre değil, aynı zamanda güvenlik, iklimsel koşullar ve sosyoekonomik ihtiyaçlar doğrultusunda belirlendiği görülmektedir. Anadolu'nun farklı bölgelerinde bu kriterlere uygun olarak şekillenen kervan güzergâhları, zamanla belli merkezler etrafında yoğunlaşmış ve bu merkezler ticaret, konaklama ve ulaşım açısından stratejik noktalar hâline gelmiştir. Bu bağlamda, Çermik ve çevresi, sahip olduğu coğrafi avantajların yanı sıra tarihsel süreçte üstlendiği geçiş işleviyle öne çıkan örneklerden biridir. Aşağıda, bu bölgenin tarihi güzergâh ağı içerisindeki yeri, mimari eserler, haritalar ve yerel anlatılar ışığında incelenmektedir.

Çermik-Siverek Arasındaki Kervan Yollarının Tarihi ve Kültürel Özellikleri

Anadolu ile Mezopotamya arasındaki doğu-batı yönlü ticaret yolları, Lidyalılar döneminde paranın icadıyla sistematikleşmiş, Persler döneminde ise "Kral Yolu" adıyla bilinen geniş bir yol ağına dönüşmüştür. İran'daki Susa'dan başlayıp Anadolu'daki Sardes'e uzanan güzergâh boyunca yollar; kervansaray ve menzillerle desteklenmiştir. Persler, bu yolu ticaretin yanı sıra haberleşme ve siyasi kontrol amacıyla kullanmışlardır. Yol, Anadolu'nun iç kesimlerine kadar uzanarak farklı güzergâhlarla bütünleşmiştir (Briant, 2002, s. 357–360, 401; Kalkan, 2022; Polat, 2023, s. 96-99). Bu güzergâh üzerinde bulunan ve antik dönemde Amida olarak bilinen Diyarbakır, Mezopotamya ile Anadolu arasında önemli bir kavşak noktasıdır. Çermik ilçesi ise konumu nedeniyle bu ana yola dolaylı olarak bağlanmaktadır. Bölgede bulunan taş döşeli yollar, han ve konaklama yapılarının kalıntıları, Çermik'in tarihî güzergâhla ilişkisini destekler niteliktedir. Ancak, daha kesin değerlendirmeler için arkeolojik ve tarihî çalışmalara ihtiyaç duyulmaktadır.

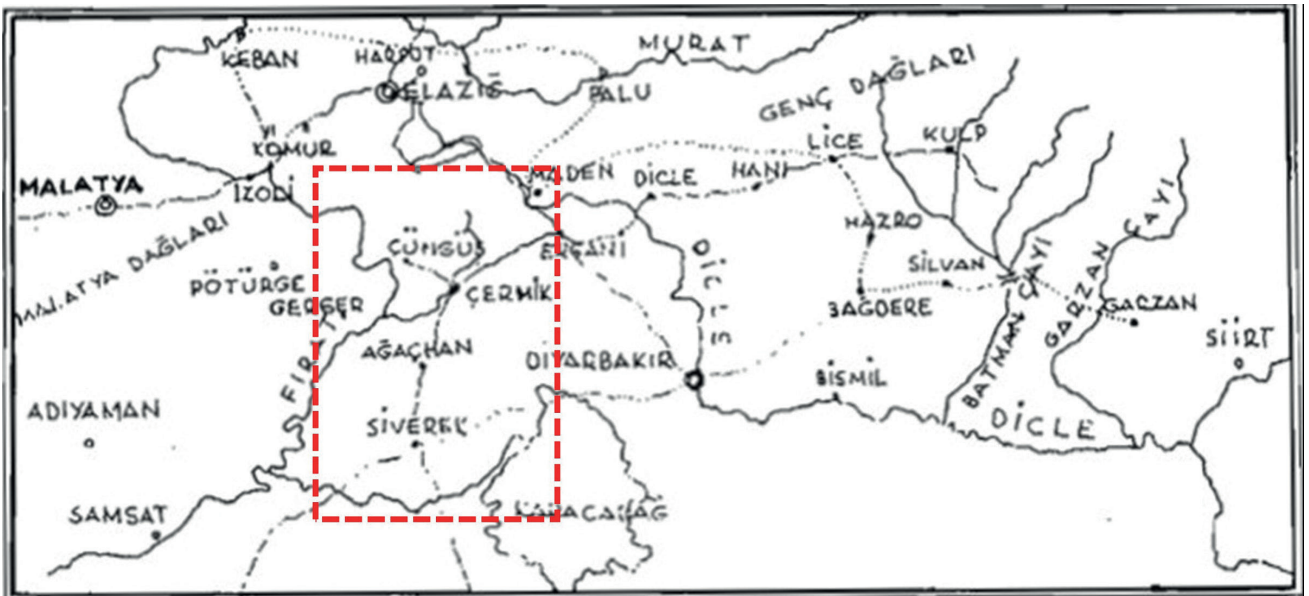
Diyarbakır'ın 90 km kuzeybatısındaki Çermik'te bulunan Haburman Köprüsü (1179), Artukoğlu Necmüddin Albî'nin kızı Zübeyde Hatun tarafından yaptırılmıştır (Çulpan, 1970, s. 117; İlter, 1978, s. 78; Yeşilbaş, 2017). Çermik-Siverek güzergâhında, Sinek Çayı üzerinde yer alan köprünün toplam uzunluğu 95,5 m, genişliği ise 5,5 m'dir (Dalkılıç & Halifeoğlu, 2009, s. 379). Yapının boyutları ve mühendislik özellikleri, güzergâhın bölgesel ticaret ve ulaşım açısından stratejik önemini yansıtır. Artuklu döneminde Harput, Ergani, Çermik, Siverek, Urfa ve Halep'e kadar uzanan ana ticaret aksında önemli bir geçit noktası oluşturmuştur (Kırzioğlu, 1956, s. 266-281). Kırzioğlu (1956), Hasankeyf Artuklularına atıfta bulunarak, "*İnallı-Nisanlı idaresindeki Artuklular, Amid bölgesine uğramadan Çermik-Karacadağ güzergâhını kullanarak, her altı saatte bir inşa ettirdikleri kervansaraylarla bu yolu Tebriz-Ahlat kervan yolunun Urfa-Halep uzantısına bağlamışlardır*" ifadesini kullanmaktadır. Kırzioğlu'na göre, Siverek'e ulaşan bu güzergâh üzerindeki hanların zamanla ortadan kalkmasıyla birlikte yol da unutulmuştur.

Şekil 1Haburman Köprüsü / *Haburman Bridge* (lter, 1978, s. 77)

ermik'ten güneybatıya Siverek ve Urfa'ya yönelen güzergâh ise Diyarbakır'ı kuzey-güney eksenindeki Halep ticaret yoluna bağlar. Bu dönemde ermik merkezinde 13. yüzyıla tarihlenen ermik Hanı'nın inşa edilmesi (Aktuğ, 2022, s. 177), Selçuklu döneminde ilçenin kervan yolları üzerindeki merkezi rolünü göstermektedir. Tuncer (2010, s. 159), Artukluların Harput'u Diyarbakır'a uğramadan doğrudan Urfa'ya bağladığını ve bu hat üzerinde yaklaşık her beş kilometrede bir hanlar inşa ettiklerini ifade eder. ermik-Siverek yolu zerindeki Ağaçhan, Karahan, Yukarıhan ve Eskihan gibi yerleşim adları da tarihsel güzergâhın varlığını destekler.

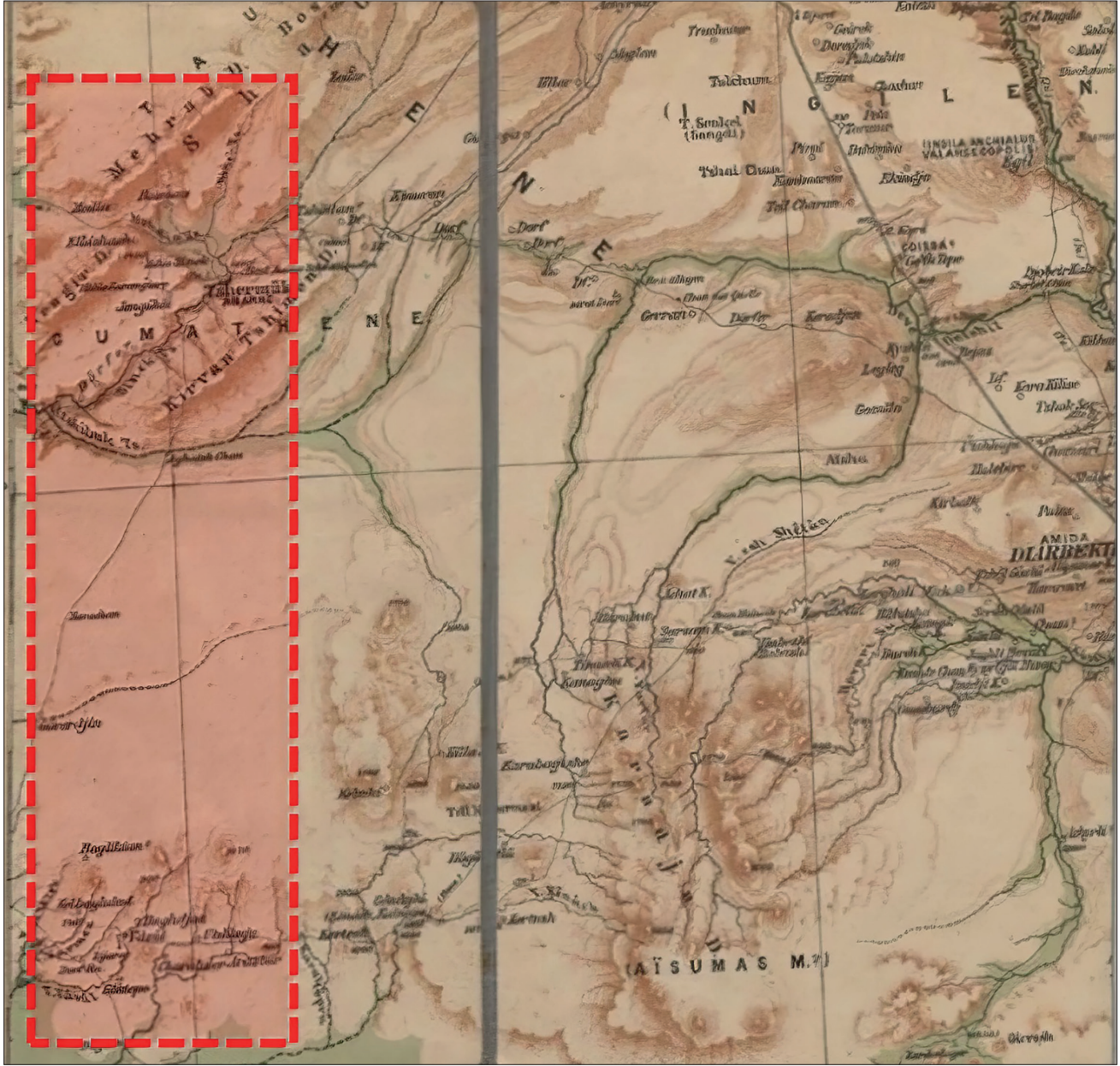
Haburman Köprüsü'nün lği ve yapım maliyeti, güzergâhın yoğun kullanıldığını düşündürür. Köprü, batı yönünde Malatya'ya ulaşan ticaret yolunu destekleyerek bölgesel ölçekte önemli bir geçiş noktası oluşturmuştur. Han-ı Gevran, ermik Hanı, Karakaya Hanı, Görk Hanı ve Sevser Hanı gibi yapıların varlığı, Diyarbakır-Malatya arasındaki bu güzergâhın varlığını kesinletirmektedir (nal, 1975). ermik'in bu stratejik konumu hem ticari hem de askerî açıdan önemlidir. Diyarbakır-ermik-Malatya güzergâhı, zorlu arazi ve sert kış şartlarına rağmen 13. yüzyılda kervanlar tarafından tercih edilmiştir (Aktuğ, 2022, s. 178). Bu güzergâh, bölgenin dış ticaret bağlantılarını güçlendirerek siyasal önemini yükseltmiştir (zergin, 1959).

ermik-Siverek hattının tarihî ticaret koridoru olarak önemini Mareal Moltke'nin 1835-1839 yılları arasında hazırladığı haritalar da destekler. Bu haritalarda belirtilen güzergâhlar, saha araştırmalarında belirlenen ta deli yollarla büyük ölçüde uyumludur. Moltke'nin haritası, güzergâhların 19. yüzyıl başında aktif kullanıldığını göstermektedir (ek. 2; Tuncer, 2010, s. 170). Aynı ekilde, Kiepert'in 19. yüzyılın ikinci yarısında çizdiği haritada, Diyarbakır (Amida) evresi ve ermik (Tschermtk/Aberna) bölgesi, Siverek ve Urfa'ya uzanan geçitlerle birlikte net şekilde gösterilmektedir (Kiepert, 1908). Haritadaki güzergâh ve yerleşim isimlerinin, saha çalışmasında tespit edilen yollarla örtüşmesi, tarihî güzergâhların sürekliliğini destekler niteliktedir (ek. 3).

Şekil 2alıma Alanının Moltke'nin Gezi Güzergâhı zerinde Gösterimi / *Study Area Shown on Moltke's Travel Route* (Tuncer, 2010, p. 170).

Şekil 3

Çalışma Alanının Kiepert'in Haritaları Üzerinde Gösterimi / Study Area Shown on Kiepert's Maps (Kiepert, 1908)



Sözlü görüşmeler ve saha incelemeleri sonucunda, Çermik-Siverek arasındaki kervan yolunun güzergâhı belirlenmiş, yol üzerindeki konaklama alanları tanımlanmış ve kervan yüklerine dair veriler toplanmıştır. Arazi çalışmaları esnasında yerel halkla gerçekleştirilen görüşmelerde, geçmişte bölgedeki birçok köyün bu kervan yollarını kullandığı ve özellikle Çermik ile Siverek arasında kapsamlı bir kervan yolu ağına sahip olduğu bilgisine ulaşılmıştır. Ayrıca, farklı bölgelerden gelen kervan yollarının Çermik'in Ağaçhan veya Karakaya köyünde birleşerek bir kolunun doğrudan Şanlıurfa'ya, diğer kolunun ise Siverek'e yöneldiği bilgisi yerel halktan alınan verilerle doğrulanmıştır.

Çermik-Siverek kervan yolları, özellikle Çermik ve Çüngüş köylerinin sıkça kullandığı güzergâhlardır. Köylüler, sınırlı ekilebilir arazileri nedeniyle ihtiyaç duydukları ürünleri temin etmek amacıyla bağlı oldukları Çermik ve Çüngüş ilçesinin yanı sıra, bulunamayan ürünler için Elâzığ, Diyarbakır ve Siverek'e ticaret maksatlı kervanlarla seyahat etmişlerdir. Şanlıurfa'nın Siverek ilçesi gerek coğrafi yakınlığı gerekse gerekli malzemelerin tedarik edilmesi açısından 1970'li yıllara kadar yerel halk tarafından kervanlarla ulaşım sağlanan bir yerleşim yeri olmuştur.

Yerel halkla gerçekleştirilen görüşmeler sonucunda belirlenen örnek bir güzergâh detaylı bir şekilde incelenmiştir. Çüngüş'ün Malkaya köyü başlangıç noktası olarak alındığında, Siverek'e doğru uzanan güzergâh üzerinde konaklama yerleri ve geçiş yolları şu şekildedir (Şek. 4):

Malkaya köyü, Çüngüş, Keleşevler köyü, Kuyu köyü, Kalaç köyü, Fıstıklı köyü, Göktepe köyü (dönüş yolunda konaklama yapılan köy), ardından Çermik Çayı (Çem Çayı) üzerinden geçilerek Zorbekir köyü, Nahmanan mezrası, Kızılçubuk Çayı üzerindeki köprüden geçilerek gidilen Günaşan köyü,⁴ Koçyiğit köyü, Alacık köyü, Hamamören köyü, Altaylı köyü ve nihayetinde Siverek'e varılmaktadır.

Çermik ve Çüngüş köylerinde yetiştirilen kekik, nane, patates, ceviz, sumak ve nar gibi ürünler (Bozan, 2021, s. 1), Siverek ilçesine eşek ve katırlarla taşınmış, bu süreçte Siverek'ten buğday, bulgur, döğme, tuz ve gazyağı gibi köylerde bulunmayan ürünler temin edilmiştir. Kervanın gidiş süresi yaklaşık iki gün, dönüş süresi de iki gün olmak üzere toplamda 4-5 gün sürmektedir. Yük taşımak için katır ve eşeklerin kullanıldığı kervana 4-12 kişi katılmıştır. Genellikle güz döneminde giden kervanlar, konaklamayı giderken ve gelirken farklı köylerde gerçekleştirmiştir.

Şekil 4

Çüngüş Malkaya Köyü'nden Siverek'e Uzanan Güzergâhta Tespit Edilen Konaklama Yerleri ve Geçiş Yolları/
Caravan Stopover Sites and Transit Routes Along the Route Extending from Malkaya Village (Çüngüş) to Siverek
(Google Maps)



4 Araştırmaya konu olan Günaşan köyündeki çayırılık, kervanların dinlenme yeri olarak kullanıldığı için köyün eski adı "kervan çimenliği" anlamına gelen Çerme Çümen'dir.

Siverek'e ulaşan kervanlar çoğunlukla ilçe merkezindeki Gümrük Hanı'nda konaklamıştır. Çarşının tam merkezinde yer alan han, dışarıdan gelen tüccarların konaklama ve ticari işlemlerini yürüttükleri başlıca mekân işlevini görmüştür (Akman, 2018, s. 36-37).

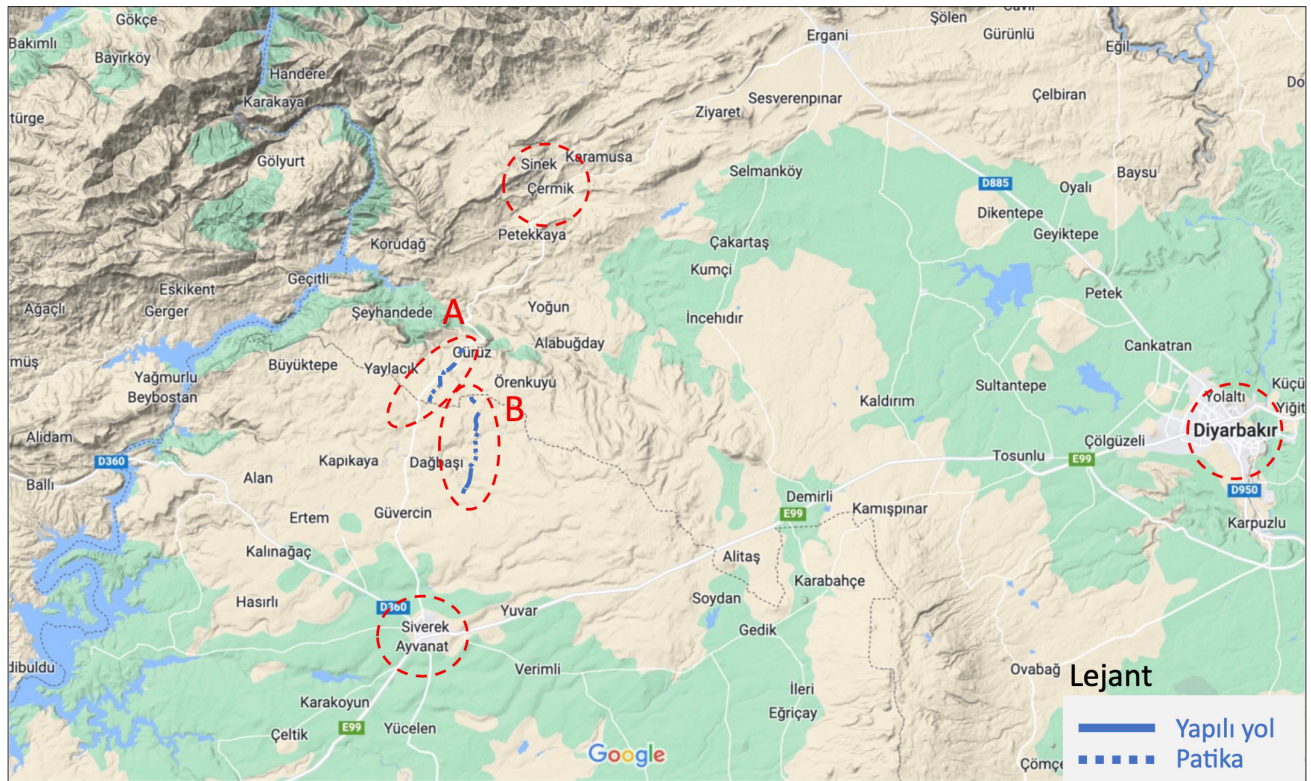
Çermik-Siverek Arasındaki Kervan Yollarının Mimari Özellikleri

2021-2023 yılları arasında gerçekleştirilen saha çalışmaları kapsamında, bölgedeki kervan yolları, kervana katılan köylülerin izlediği güzergâhlar doğrultusunda adım adım takip edilmiştir. Yerel halktan elde edilen bilgilerle, kervan yolu kullanımına dair yeni bulgulara ulaşılmıştır. Yapılan tespitlere göre, bölgenin volkanik taşı olan bazalttan inşa edilmiş, genişliği yaklaşık 3m ile 4,8m arasında değişen taş döşeli yollar keşfedilmiştir (Şek. 5). Bu yollarla ilgili şimdiye kadar belgeleme veya tespit çalışması yapılmamıştır. Yerel halktan edinilen bilgi ve verilerin ışığında yapılan saha araştırmaları sonucu bu yollar ortaya çıkarılmıştır.

Bölgede, yerel halk tarafından "Top Yolu" ve "Kervan Yolu" olarak adlandırılan iki farklı isimle bilinen taş döşeli yolların fiziksel ve mimari özelliklerinin birbirine oldukça benzediği tespit edilmiştir. "Top Yolu" ifadesinin, bu yolların bir dönem askeri mühimmat taşımacılığında kullanılmış olmasından kaynaklandığı anlaşılmıştır. Birinci Dünya Savaşı yılları ve Fransız işgali döneminde (Can, 2023, s. 71-72; Üçüncü, 2020, s. 2762), Urfa'ya yönelik mühimmat ve yiyecek sevkiyatında kullanılan güzergâhlardan birinin de bu yollar olduğu bilgisi yerel sözlü kaynaklara dayanmaktadır.

Şekil 5

Çermik-Siverek Arasında Tespit Edilen Taş Döşeli Yollar ve İzleri (A ve B yolları) / Stone-Paved Roads and Traces Identified Between Çermik and Siverek (Routes A and B) (Google Maps)



Bu yollar üzerinde en sık karşılaşılan genişlik 3 metre olarak kaydedilmiştir ve yolların büyük bir kısmı bu genişliği korumaktadır. Bazı kesimlerde genişlik 3,4-3,8 metreye ulaşırken, nadir de olsa genişliğin 4,8 metreye kadar çıktığı görülmüştür. Yapısal analizler, taş döşeli kervan yollarının, yakın çevredeki bazalt taşlarının işlenip standart bir düzence döşenmesiyle oluşturulduğunu; yalnızca taş dizilimlerinde küçük farklılıklar bulunduğunu ortaya koymuştur.

Keşfedilen tüm taş yolların yapısal özelliklerinin genel olarak benzer olduğu tespit edilmiştir. Bu yolların, özellikle tekerlekli ağır yüklerin ve mühimmat taşıyan araçların çamurlu zeminde batmasını önlemek amacıyla yapıldığı düşünülmektedir. Sert kayalıkta yol patika olarak devam eder; çamurlaşabilen gevşek zeminlerde taş döşeme kullanılmıştır. Yerel halkın, yağışlı havalarda toprak zeminin hızla çamurlaştığını ve bu durumun özellikle yük hayvanlarının hareketini zorlaştırdığını ifade etmesi, bu çözümün pratik bir ihtiyaçtan doğduğunu desteklemektedir.

ermik ve Siverek ilçeleri arasında, farklı konumlarda yer alan ve benzer mimari özellikler sergileyen ta deli kervan yollarının bulunduları mevkiler ve zellikleri Şu Şekildedir:

- A. ermik-Siverek karayolunun Diyarbakır-Şanlıurfa il sınırında, karayolunun 20 metre doğusunda baŐlayarak uzanan iki ta deli yol bulunmaktadır. Bu yolların uzunlukları sırasıyla 783 metre ve 437 metredir. İki yol, aralarındaki 80 metrelik patika bir yol ile birbirine bağlanmaktadır. Aynı bölgede, ermik-Siverek karayolunun batısında, AĞaçhan köyü yönünde aynı standardı koruyarak 50 metre daha devam eden bir ta deli yol daha tespit edilmiş, ancak bu yol daha sonra izlenemez hale gelmiştir (Şek. 6).

Şekil 6

AĞaçhan Köyü Yakınında, ermik-Siverek Karayoluna Paralel Kervan Yolu – “Top yolu” (A Yolu) / Caravan Route Parallel to the ermik-Siverek Highway Near AĞaçhan Village – “Top yolu” (Route A) (Edited based on Google Maps).



- B. Şanlıurfa sınırları içerisinde, Koçyiğit köyü ile Alacık köyü arasında (doğu yn) toplam uzunluğu yaklaşık 1.537 metre olan kesintisiz iki ta yol tespit edilmiştir. Bu yolların uzunlukları sırasıyla 703 metre ve 834 metredir (Şek. 7). İkinici yol, bu bölgede yer alan ve bozulmamıŐ durumda, tek parça olarak ayakta kalan en uzun kervan yoludur. Ayrıca, Koçyiğit köyü çıkıŐında baŐlayarak Gürüz köyü yönüne (batı yn) uzanan ta deli bir kervan yolunun 100 metrelik bir kısmı da tespit edilmiştir.

Şekil 7

B - Koçyiğit köyü ile Alacak Köyü Arasındaki Kervan Yolları (B Yolu) / Caravan Routes Between Koçyiğit and Alacak Villages (Route B) (Edited Based on Google Maps)



Alacak köyü civarında taş yol izlerine rastlanmış olmasına rağmen, bu izler çalışmaya dahil edilebilecek düzeyde yeterli veri sunmamaktadır. Bununla birlikte, bölgede tespit edilen yolların dağılımı, farklı istikametlere yönelen birden fazla kervan yolunun varlığını düşündürmektedir. Yerel halkın, Şekil 6'da sunulan yolu "top yolu" ve Şekil 7'de yer alan yolu "kervan yolu" olarak adlandırması, bu güzergâhların farklı işlevlere hizmet etmiş olabileceğine dair önemli bir ipucu sunmaktadır.

Taş döşeli yollar, yol genişliği, taş dizilim düzeni, taşların boyutu ve konumu gibi kriterlere göre 6 farklı tipte sınıflandırılmıştır. (Şek. 8-14):

Şekil 8

Tip 1- Bordürsüz, Tek Şeritli Taş Döşeme / Type 1- Without edge Stones, Single-Lane Stone Paving



1. Tip: Bu yol tipi, en sade ve temel yapıya sahiptir. Yolun genişliği yaklaşık 3 m' dir. Yolun yapımında belirgin kenar bordürü bulunmadığı için doğrultu kontrolü zayıftır. Moloz taşlar düzensiz ve gelişigüzel yerleştirilmiştir (Şek. 8, 14).

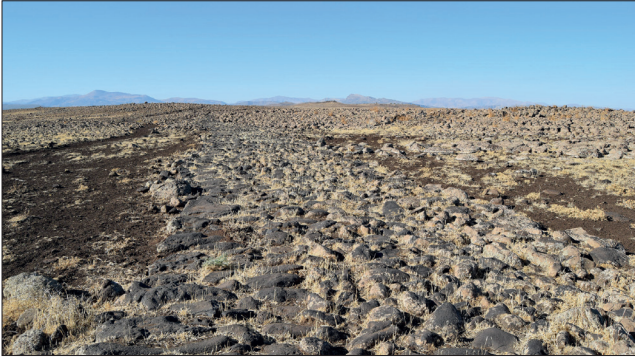
2. Tip: Yolun genişliği yaklaşık 3 m'dir. Kenarları iri boyutlu ve çoğu dörtgene yakın prizmatik blok dizileriyle sınırlandırılmıştır. Kenar taşları yer yer elipse yaklaşan, köşeleri yuvarlatılmış formlar gösterir. Orta bantta daha küçük moloz taşlar kullanılmıştır. Yol gövdesi, çevredeki taşlık zemine göre hafifçe yükselir. Yürünebilirlik açısından en elverişli hat, genellikle iri taşlı kenar şeritleridir (Şek. 9, 14).

Şekil 9

Tip 2- Bordürlü, Tek Şeritli Taş Döşeme / *Type 2- With Edge Stones, Single-Lane Stone Paving*

**Şekil 10**

Tip 3 - Yer Yer Bordür İzli, Geniş, Tek Şeritli Taş Döşeme / *Type 3 - Wide, Single-Lane Stone Paving with Intermittent Traces of Edge Stones*

**Şekil 11**

Tip 4 - Bordürlü, Orta Bantlı, İki Şeritli Taş Döşeme / *Type 4 - Two-Lane Stone Paving with Edge Stones and a Central Band*

**Şekil 12**

Tip 5 - Bordürlü, Geniş Orta Bantlı, İki Şeritli Taş Döşeme / *Type 5 - Two-Lane Stone Paving with Edge Stones and a Broad Central Band*



3. Tip: Bu yol kesiti, bölgedeki örneklerin çoğundan belirgin biçimde daha geniş bir taş platformdur. Diğer yollar genellikle 3,0–3,8 m aralığındayken burada genişlik yaklaşık 4,8 m'dir (yer yer değişkenlik gösterebilir). Kenarlarda kısmi bordür/kenar taşı izleri okunmaktadır. Yerinde seçilen moloz taşlar ön biçimlendirme yapılmadan serilmiştir. Genişliğin artmış olması ve parçalı bordür izleri, hattın karşılaşma/yan yana geçişe izin veren daha yüksek kapasiteli bir kullanım gördüğünü düşündürür. (Şek. 10, 14).

4. Tip: Bölgedeki en yaygın yol tiplerinden biridir. Yaklaşık 3,0 m genişliğindeki platform, iki yanda sürekli bordür taşlarıyla tanımlanmış ve çevre zeminine göre hafifçe yükseltilmiştir. Kenarlarda iri, çoğu dörtgene yakın bloklar bulunur. Eksende molozla destekli düzgün taşlardan oluşan orta bant, yolu iki eşit banda ayırır. Derzler yer yer ince dolgu ile kapatılmış; iri taş aralıkları küçük molozla takviye edilmiştir. En rahat yürüme hattı orta banttır (Şek. 11, 14).

5. Tip: Yaklaşık 3 m genişliğe sahip olan bu yol, iki kenarında büyük boyutlu bordür taşlarına sahiptir. Yolun tam ortasında ise kenar taşlarına göre daha büyük/aynı ebatlı düzgün taşlar tek sıra halinde yerleştirilmiştir. Bu düzenleme, yolun ortasını bir yürüyüş hattı haline getirmektedir. Yaya geçişi için en uygun bölüm, bu büyük boyutlu taşların dizili olduğu merkezi hattır (Şek. 12, 14).

6. Tip: Bu yol tipi, yaklaşık 3,8 m genişliğe sahiptir. Yolun kenarlarında, büyük ebatlı taşlar yer almakta, yolun üçte birlik kısmında ise tek sıra halinde dizilen büyük taşlarla yol iki bölüme ayrılmaktadır. Ancak bu ayırım, eşit olmayan bir düzenleme ile yaklaşık 1:2 oranında gerçekleştirilmiştir. Bu asimetrik tasarım, yolun farklı işlevlere hizmet etmiş olabileceğini göstermektedir (Şek. 13, 14).

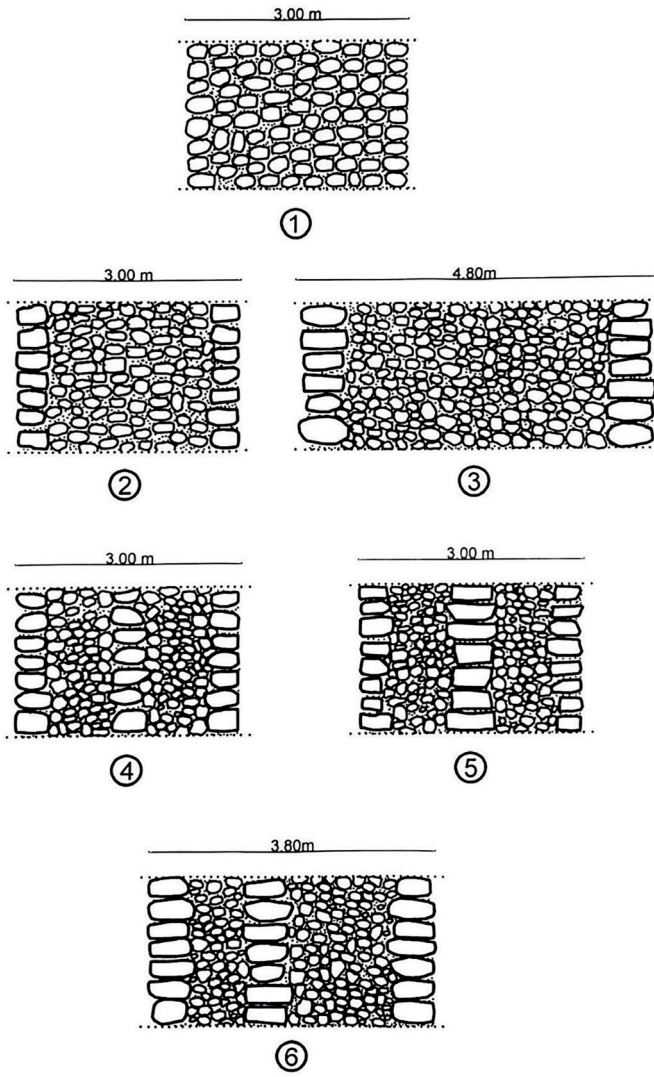
Şekil 13

Tip 6 - Bordürlü, Geniş, Asimetrik İki Şeritli Taş Döşeme / *Type 6 - Wide, Asymmetrically Divided, Two-Lane Stone Paving with Edge Stones*



Şekil 14

Çermik-Siverek Arası Kervan Yollarındaki Taş Döşeme Türleri / *Stone Paving Typologies on the Çermik-Siverek Caravan Routes*



edilmiştir. Yer yer daha küçük (15-25 cm) veya daha büyük boyutlu (50-70 cm) taşlar görülmektedir. Bu farklılıklar, yöresel malzemenin boyut dağılımı ile eğim, drenaj, taşıma gücü gibi saha parametrelerine göre belirlenen uygulama teknikleriyle ilişkilidir.

Yolların kenar taşları ve varsa orta hattında kullanılan taşlar genellikle büyük boyutlara sahiptir; bu taşların boyutları genellikle 40x45 cm olarak tespit edilmiştir. Çevrede çok büyük taşların bulunması durumunda, bu taşlar da uygun şekilde işlenerek yol yapımında kullanılmıştır. Örneğin, bazı bölgelerde 150x80 cm gibi büyük taşların yerleştirildiği görülmüştür. Büyük taşlar stabiliteyi arttırarak yaya ve araç geçişini kolaylaştırmak amacıyla tercih edilmiş ve yolun daha sağlam ve dayanıklı olmasını sağlamak için stratejik noktalara yerleştirilmiştir. Bu tür taşların daha geniş ve düz yüzeyli olması, özellikle yaya yürüyüşünü rahatlatmaktadır.

Yapılan incelemeler, yolların bazı bölgelerde bilinçli bir şekilde sonlandırıldığını ortaya koymaktadır. Bu sonlandırmaların tahribat sonucu olmadığı, taşların yerleştirilme düzeni ve bitiş şekli incelendiğinde açıkça anlaşılmaktadır (Şek. 15). Bu tür sonlandırmalarda, taş yolun bitimiyle birlikte belirgin bir patika yol başlamaktadır. Bazı yol bölümlerinin net biçimde sonlandırılmış olması, bu noktaların işlevsel bir tercih doğrultusunda yapılmış olabileceğini düşündürmektedir. Özellikle yağışlı havalarda çamura batma riski yüksek olan alanlarda taş döşenmiş, zemin yapısı daha sert ve dayanıklı olan bölgelerde ise taş yol yapımına gerek duyulmamıştır. Bu planlama, yerel halkın bu yolların kervanların çamura batmasını önlemek için yapıldığı yönündeki ifadelerini desteklemektedir. Yolların bu şekilde yalnızca ihtiyaç duyulan alanlarda inşa edilmesi hem malzeme tasarrufunu sağlamış hem de yol yapımını hızlandırmıştır.

Taş yolların yapımında ana malzeme olarak bölgede yaygın olarak bulunan bazalt tercih edilmiştir. Yol kaplamalarında kullanılan bazaltın yüksek basınç dayanımı ile aşınma ve kimyasal ayrışmaya karşı direnci, güzergâhın günümüze ulaşmasında belirleyici olmuştur. Malzeme dokusu heterojendir. Taşların bir bölümünde gözenekli, diğerlerinde gözeneksiz (masif) doku gözlenir. Malzeme temini, yol inşasının kolaylığı açısından oldukça pratik bir şekilde gerçekleştirilmiştir. Taşlar, yakın çevrede doğal olarak dağınık halde bulunan kaynaklardan toplanmış ve büyük ölçüde ham haliyle kullanılmıştır. Bazı taşlar elle işlenerek veya yüzeyleri düzeltilerek yol yapımında uygun hale getirilmiştir. İşlenen taşların boyutları, yine çevrede bulunan taşların doğal boyutlarıyla büyük ölçüde uyum göstermektedir. Bu durum malzeme seçiminde ekonomik ve işlevsel bir yaklaşımı ortaya koymaktadır. Yol kenarlarında, estetik ve işlevsellik açısından özenle seçilmiş ve yerleştirilmiş taşlar dikkat çekmektedir. Bu bölgelerde, kenarları ovalleştirilmiş dörtgene yakın düzgün taşlar kullanılmıştır. Yolun orta ve dolgu kısımlarında ise farklı büyüklükte moloz taşlar yer almaktadır. Bu tasarım, yolun yapısal bütünlüğünü sağlamanın yanı sıra ağır yük taşımacılığı ve yaya geçişi gibi farklı kullanım ihtiyaçlarına da uygun bir düzen sunmaktadır (Şek. 8-14).

Taş yolların yapımında kullanılan taşların boyutları oldukça çeşitlilik göstermektedir. Ancak sahada yer alan taşların düzensiz form ve boyutları nedeniyle standart bir ölçü belirlemek mümkün olmamıştır. Saha ölçümlerinde taşların boyutlarının çoğunlukla 20-70 cm arasında değiştiği, en yaygın boyutların ise 30-50 cm arası olduğu tespit

Taş döşeli kervan yolu, yalnızca bir noktada ikiye ayrılarak yaklaşık 20 metre sonra tekrar birleşmektedir. Bu iki ayrılmış yol, birbirine paralel bir şekilde devam etmektedir. Yapılan incelemelerde, yolun bu şekilde dallandırılmasının, bulunduğu eğimli yamaç ile doğrudan ilgili olduğu anlaşılmıştır. Eğimli arazilerde yolların dallandırılması, özellikle taşıma kolaylığı ve güvenliği artırmak amacıyla sıkça kullanılan bir tekniktir. Bu yöntemin, kervan geçişi sırasında eğimli bölgelerde yük hayvanlarının daha dengeli ve rahat hareket etmesini sağlamak amacıyla tercih edildiği düşünülmektedir. Ayrıca, yolun dallandırılması, farklı kervan gruplarının aynı anda kullanabilmesine olanak tanıyarak trafik düzenini kolaylaştırmış olabilir. Bu durum, yol yapımında arazi koşullarına uyum sağlama ve işlevselliği ön planda tutma anlayışını yansıtmaktadır. Yamaç gibi zorlu geçiş noktalarında bu tür planlı düzenlemeler, taş yolların dayanıklı ve akıllıca tasarlandığını da göstermektedir.

Şekil 15

Yol Bitimi / End of the Road Segment



Yolların aktif olarak kullanıldığı dönemlerdeki yapısının, günümüzdeki mevcut durumundan farklı olduğu tahmin edilmektedir. Bugünkü haliyle, taşlar birçok noktada düzensiz bir şekilde yer almakta ve özellikle hayvanların geçişini zorlaştıran, ayrıca tekerlekli araçların kullanımı için uygun olmayan bir zemin oluşturmaktadır. Ancak, yolların kullanıldığı dönemde, taş döşemenin üzerinin veya taşlar arasındaki boşlukların düzleştirici bir toprak ya da kum katmanı ile kaplanmış olabileceği olasılığı oldukça yüksektir. Bu durum, yolların işlevsel ve konforlu bir kullanım sağlayacak şekilde tasarlandığını düşündürmektedir. Bugün de yer yer taşlar arasındaki dolgu görülebilmektedir (Şek. 11).

Arazi çalışmalarında yolların varlığı kesin olarak belirlenmiştir. Yolların bazı kesimlerinde taşlar, düz yüzeyleri yukarı gelecek şekilde yerleştirilerek zemin düzleştirilmiş, ancak diğer bazı bölümlerde bu düzenlemeye yeterince dikkat edilmediği gözlemlenmiştir. Kullanılan taşların büyüklüklerine bağlı olarak yolların ortalama yüksekliği zeminden 20-40 cm arasında değişmektedir (Şek. 16). Bu yükseklik, yolların hem dayanıklılığını artırmak hem de olumsuz hava koşullarında su birikintilerini önlemek amacıyla bilinçli bir şekilde tasarlandığını göstermektedir.

Şekil 16

Ağaçhan Köyü Yakınlarındaki Kervan Yolunun Toprak Seviyesinden Yüksekliği / Elevation of the Caravan Road Above Ground Level Near Ağaçhan Village



Bu yolların kervan yolu oldukları ve düzenli olarak kullanıldıkları hem sözlü tarih verileri hem de fiziksel kanıtlarla desteklenmektedir. Güzergâh üzerindeki köylerde yaşayan, kervanların aktif olduğu dönemi hatırlayan yerel halkın anlatımları, bu yolların kullanımına dair önemli ipuçları sunmaktadır. Ayrıca, yol güzergâhı boyunca tespit edilen su kuyuları (Şek. 17) ve özenle inşa edilmiş çeşmelerin (Şek. 18) varlığı, kervanların ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla bu yolların sistemli bir şekilde tasarlandığını ve kullanıldığını göstermektedir. Bu altyapı unsurları, yolların dönemin ticaret ve ulaşım ağındaki stratejik önemini ortaya koymaktadır.

Şekil 17

Çermik-Siverek Arasındaki Kervan Yollarının Yanında Yer Alan Su Kuyuları / *Water Wells Located Alongside the Caravan Routes Between Çermik and Siverek*



Şekil 18

Kervan Yolundan Yakınlarındaki Bazalttan Yapılmış Çeşmenin Yoldan Görünümü / *View from the Road of the Basalt-Built Fountain Near the Caravan Route*



Tartışma

Tarih boyunca yollar, medeniyetlerin ekonomik ve askeri gelişiminde önemli rol oynamıştır. Anadolu'da Roma'dan Osmanlı'ya kadar uzanan süreçte inşa edilen taş yollar, dönemin mühendislik anlayışını yansıtan önemli altyapı öğeleridir. Güneydoğu Anadolu'da Roma, Selçuklu, Artuklu ve Osmanlı dönemlerine ait taş döşemeli yolların izlerine günümüzde de rastlanmaktadır.

Roma yolları, genellikle dört temel katmandan oluşan mühendislik yapılarıdır: büyük taşlardan oluşan temel katman "statumen", kırma taş ve kireç harcıyla hazırlanan "rudus", kum ve çakıldan meydana gelen "nucleus" ve yüzeyi kaplayan büyük taşlardan oluşan "summa crusta" (Garilli ve ark., 2017, s. 88; Steiger, 2019; Moreno Gallo, 2024, s. 43-44). Bu katmanlı sistem, yolun dayanıklılığını artırmış, düzgün ve su geçirmez bir yüzey oluşturmuştur. Roma mühendisleri, yol yapımında bölgesel malzemeleri tercih etmiş ve zeminin özelliklerine göre volkanik kayaları sıklıkla kullanmıştır (Deluka ve ark., 2003, s. 735). Ayrıca yolların yüzeyi, yağmur sularının akışını sağlamak için bombeli yapılmış, kenarlarda drenaj hendekleri kullanılmıştır (Steiger, 2019). Bu sistemler, yolların yüzlerce yıl boyunca dayanmasını sağlamıştır (Garilli ve ark., 2017, 87-93). Roma yollarının askeri ve ekonomik işlevlerinin yanı sıra, kentsel alanlardan kırsal alanlara doğru yol döşeme tekniklerindeki kademeli değişim, şehirden kırsala geçişi simgeliyor ve Roma topraklarındaki kültürel ve idari sınırları vurguluyordu (Matteazzi, 2023, s. 170).

Diyarbakır-Ergani karayolunun 12. kilometresindeki eski Eğil yolu üzerinde, Karasu Köprü mevkiinde, Roma döneminden kalma yaklaşık 1 km'lik taş döşeli yol günümüze ulaşmıştır. Bölgede bol bulunan bazalttan inşa edilen bu yol, Roma mühendisliğinin bölgedeki izlerini göstermektedir (Halifeoğlu ve ark., 2007, s. 45-46). Çermik (Diyarbakır) ile Siverek (Şanlıurfa) arasında dağlık arazide izlenen taş döşeli kervan yolları, Roma yollarına kıyasla daha dar bir kesite sahip olmaları ve katmanlı bir temel kurgusunun zayıf ve ilkel görünmesi (özellikle belirgin bir alt temel tabakasının saptanmaması) nedeniyle, klasik Roma yol üstyapısından ayrışır. Bu teknik özellikler, hattın doğrudan bir "Roma yolu" olmaktan ziyade büyük olasılıkla Artuklu-Osmanlı dönemlerinde geliştirilmiş ikincil bir güzergâh olduğunu düşündürür. Bununla birlikte güzergâhın Roma dönemi ana ulaşım koridorlarının yerel ölçekte izlerini takip etmiş olması da ihtimal dâhilindedir.

Yol döşemesinde malzeme bütünüyle yerel bazalt bloklardan oluşur ve taşlar çoğu yerde yüzeyde tek katman halinde dizilmiştir. Bu durum, Roma mühendisliğinde beklenen çok katmanlı kesitten farklı olarak işlevi önceleyen yalın bir taş döşeme tekniğine işaret eder. Buna rağmen uygulamada bir ölçüde standart gözetildiği; özellikle birçok kesimde büyük taşların yan yana dizilerek zemini sabitleyen bir tür "stabilize edici hat" oluşturduğu gözlenmiştir.

Saha bulgularına göre yol izleri çoğunlukla yaklaşık 3 m genişliğinde belirlemekte, bazı bölümlerde ise paralel iki ayrı iz şeklinde takip edilebilmektedir. Yer yer yolun genişleyerek çift sıra görünümü kazanması (yaklaşık 3,8-4,8 m'lik kesimler), bu noktalarda iki yönlü geçişin ya da konvoy kümelenmesinin gerçekleştiğini düşündürür. Bu genişleme, Roma'nın iki araba geçişine uygun yol anlayışıyla benzerlik taşımakla birlikte, süreklilik göstermemesi nedeniyle daha çok yerel ihtiyaçlara bağlı, bölgesel düzenlemeler olarak okunmalıdır.

Yerel halkın "Top Yolu" olarak adlandırdığı kesim, güzergâhın Osmanlı döneminde askeri sevkiyat amaçlı kullanıldığına ilişkin bir bellek izini yansıtmaktadır. Bazı bölgesel anlatılarda Çermik'teki "Gaban" ya da "Gawan" olarak adlandırılan yolun, antik Kral Yolu'nun bir uzantısı olabileceği belirtilmektedir. Ancak bugüne dek yapılan tarihsel ve arkeolojik araştırmalar, bu iddiayı kesinleştirecek nitelikte bilimsel veri ortaya koymamıştır. Söz konusu güzergâha ilişkin kapsamlı ve disiplinlerarası araştırmalara ihtiyaç duyulmaktadır. Bu nedenle, mevcut çalışmada bu konuya doğrudan yer verilmemiştir.

Yapılan bu incelemeler sonucunda elde edilen bulgular, Çermik ile Siverek arasında tespit edilen taş döşeli yolların, Artuklu Dönemi'ne ait kervan yollarının günümüze ulaşan parçaları olabileceği yönündedir. Ancak, bu konuda yazılı kaynaklarda ayrıntılı bilgilere ulaşılamamıştır. Çermik-Siverek karayoluna paralel olarak uzanan ve Ağaçhan köyü yakınlarında belirlenen yol, tarihi belgelerde adı geçen fakat fiziksel kalıntıları günümüze ulaşmadığı düşünülen güzergâhlarla ilişkilendirilebilir. Ayrıca, tespit edilen yolların daha eski dönemlere ait ulaşım ağlarının bir parçası olup olmadığının araştırılması, ileri çalışmalarla ele alınması gereken bir konudur. Bu bağlamda, tespit edilen taş yolların belgelenmesi, Türkiye'deki benzer yollar üzerine yapılan çalışmalara önemli ve özgün bir katkı sunmaktadır.

Kervan yolları üzerindeki Artuklu ve Osmanlı dönemlerine ait köprüler ve hanlar, bu yolların geçmişte yoğun ve düzenli bir şekilde kullanıldığını açıkça göstermektedir. Topografya ve yolların dağılım özellikleri ise bölgede henüz keşfedilmemiş veya belgelenmemiş başka yol kalıntılarının olabileceğini düşündürmektedir. Bununla birlikte, bazı yolların yeni asfalt yolların altında kalmış olabileceği ihtimali de göz önünde bulundurulmalıdır. Çalışma, benzer taş

yolların diğer bölgelerdeki varlığını tespit etmek ve bu yolların tarihî ticaret ağlarıyla ilişkisini detaylandırmak için bir başlangıç noktası oluşturmaktadır. Aynı zamanda, daha kapsamlı kazı çalışmaları ve tarihî belgelerin detaylı analizi, bu yolların inşa edildiği dönemlere dair daha derin bir anlayış geliştirilmesine katkı sağlayacaktır.

Çermik–Siverek arasında uzanan tarihî kervan yolları ve taş kaplamalı güzergâhlar, zaman içinde çeşitli doğal ve beşerî faktörler nedeniyle yıpranmıştır. Önce, ulaşım ihtiyaçlarının değişmesi ve yeni kara yollarının devreye girmesiyle bu güzergâh işlevini yitirip kullanım dışı kalmış, böylece düzenli bakım kesilmiştir. Ardından uzun süreli bakımsızlık, insan kaynaklı müdahaleler ve yerel imar uygulamaları ile doğal süreçler birikerek yolları zayıflatmıştır. Bitki kökleri taş aralarına girip döşemenin ayrışmasını hızlandırmış; bazı kesimler bütünüyle görünmez hâle gelmiştir. Yol taşlarının çevrede yapı malzemesi olarak sökülmesi, özgün yol dokusunu parçalamış; kalan taşlarda kırılma ve kopmalar artmıştır. Zamanla kimi bölümler toprak birikimi ve yoğun bitki örtüsü altında gömülmüş; bilinçsiz tarım, tarla açma, kontrolsüz yerleşim genişlemesi, üstüne yeni yol yapılması ve çeşitli altyapı uygulamaları bazı kesimlerde ağır hasara yol açmıştır. Bugün geline nokta bu tarihî yol ağının önemli bir kısmı ya fiziksel yok olma riski taşımakta ya da kültürel peyzaj içindeki görünürlüğünü ve bütünlüğünü kaybetmiş durumdadır. Bu nedenle güzergâhın acilen belgelenmesi, korunması ve uygun noktalarda yeniden işlevlendirilmesi için etkili koruma önlemlerinin hayata geçirilmesi gereklidir.

Sonuç

Bu çalışma, Diyarbakır'ın Çermik ile Şanlıurfa'nın Siverek ilçeleri arasında uzanan tarihî kervan yollarının mimari, kültürel ve fiziki özelliklerini belgeleyerek değerlendirmiştir. Saha çalışmaları ve tarihî kaynaklar doğrultusunda, bu yolların sıradan patikaların ötesinde, taş döşemeli ve sistematik biçimde inşa edilmiş stratejik bir ulaşım ağına ait olduğu anlaşılmıştır. Bulgular, söz konusu güzergâhın tarihî ticaret ağlarının bir parçası olduğunu ve bölgesel kültürel etkileşimi kolaylaştırdığını göstermektedir.

Elde edilen veriler doğrultusunda tespit edilen yollar için önerilen uygulamalar şu şekilde sıralanabilir:

- Tespit edilen taş döşemeli yolların, Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından tescillenmesi sağlanmalıdır. Güzergâh üzerindeki riskli noktalara bilgilendirici ve uyarıcı levhalar yerleştirilmelidir. Koruma alan sınırları belirlenerek fiziksel müdahaleye karşı önleyici tedbirler alınmalıdır.
- GPS ile belirlenen güzergâhlar, uydu görüntüleri üzerinde sayısallaştırılarak açık erişimli dijital haritalara dönüştürülmelidir. Yollar ve yapılar (köprü, han vb.) 3D lazer tarama yöntemiyle modellenmeli; bu modeller interaktif platformlarda sunulmalıdır.
- Güzergâhın, Karacadağ Kalkınma Ajansı'nın yürüttüğü Kral Yolu projesine kültür rotası olarak dahil edilmesi önerilmektedir. Yürüyüş rotaları, yönlendirme tabelaları ve bilgi panoları ile desteklenmeli; rota haritaları basılı ve dijital olarak dağıtılmalıdır. Tanıtım için broşürler, web siteleri ve mobil uygulamalar geliştirilmelidir.
- Yerel halk ve öğrenciler için tarihî yolların korunması ve tanıtımı amacıyla atölye çalışmaları ve seminerler düzenlenmelidir. Özellikle bölgedeki okullarda, tarihî altyapı sistemlerine yönelik bilinçlendirme programları yürütülmelidir.

Sonuç olarak, bu çalışma, Çermik–Siverek hattındaki taş döşemeli tarihî yolların yalnızca fiziksel kalıntılar olarak değil, aynı zamanda bölgesel bellek, ulaşım kültürü ve mekânsal süreklilik açısından taşıdığı çok katmanlı değerleriyle korunması gerektiğini ortaya koymaktadır. Elde edilen bulgular, bu güzergâhın tarihî ticaret ağlarıyla bütünleşmiş bir ulaşım altyapısının parçası olduğunu göstermekte ve bölgenin kültürel peyzajı içerisinde stratejik konumunu vurgulamaktadır. Bu yönüyle çalışma, somut miras unsurlarının belgelenmesine katkı sunmakla birlikte, sözlü anlatılar ve yerel bilgi üzerinden inşa edilen somut olmayan kültürel miras değerlerinin de korunmasına yönelik disiplinlerarası çalışmalara zemin hazırlayan bir örnek niteliği taşımaktadır.

Teşekkür

Çermik-Siverek arasındaki kervan yollarına ilişkin bu çalışmanın alan araştırması sürecinde sağladığı değerli katkı ve yardımlarından dolayı Yılmaz TUNCAY'a teşekkür ederiz.

Extended Abstract

AN EXAMPLE OF ANATOLIA'S TANGIBLE AND INTANGIBLE CULTURAL HERITAGE: CARAVAN ROUTES BETWEEN ÇERMİK AND SİVEREK

Across Anatolia, ancient roads—stone-paved routes and caravan corridors—enabled regional and transregional connectivity. Southeastern Anatolia accommodated key corridors within this dense network. Along the Diyarbakır / Çermik – Şanlıurfa / Siverek axis, routes are distinguished by local basalt paving, carriageway widths of ~3.0–4.8 m, and alignments responsive to topography; these embody both tangible (pavements, bridges, caravanserais) and intangible heritage (route knowledge, mobility practices, collective memory). Threats include modern transport interventions, removal of paving stones, and neglect, making balanced conservation–use approaches critical. The study delineates the corridor, characterizes its architectural/historical features, and advances conservation proposals.

The roads identified along the Çermik–Siverek corridor are stone-paved routes of local basalt; partial standardization—attributable to Artuqid and Ottoman periods—reflects distinct functions such as top yolu (artillery road) and kervan yolu (caravan road). The corridor should be treated as an integrated cultural route, not discontinuous fragments. To delineate, document, classify, and evaluate the corridor; to align historical cartography with field/GIS data; to identify risks; and to propose registration, management, monitoring, and 3D documentation strategies toward a controlled cultural route activation.

Literature Review

The corridor's historical role is evidenced by Haburman Bridge and nearby caravanserais (Han-ı Gevran, Çermik, Karakaya, Görk, Sevser). Nineteenth-century cartography (Moltke, 1835–1839) and early-twentieth-century mapping (Kiepert, 1908) indicate that routes along the Çermik–Siverek axis largely coincide with stone-paved roads identified in recent fieldwork (e.g., GIS-validated alignments) Moltke (1835–1839, as cited in Tuncer, 2010), (Kiepert, 1908). Yet typology-focused architectural analyses, quantitative segment reporting, and systematic GIS alignment remain scarce in the literature—an explicit gap the present study addresses.

Methodology

A 2021–2023 multi-method design combined GPS/GIS geolocation of traces, in-situ architectural documentation and typological classification, geoarchaeological observations of materials and construction, cross-validation of historical cartography with oral-history data, risk identification, recommendations for legal protection/management/monitoring, and 3D documentation—culminating in a controlled cultural-route activation framework.

Findings

Basalt roads were classified into six types (width, paving layout, stone dimensions, alignment). Typical carriageway width is ~3 m; locally platforms reach ~4.8 m, allowing side-by-side movement. Two uninterrupted stone-paved segments, totaling 1,537 m, were documented within Şanlıurfa Province between Koçyiğit and Alacık (703 m; 834 m), the latter among the region's longest and best-preserved. Oral histories and field observations show convergence around Ağaçhan and Karakaya, suggesting a multi-branched network. GIS alignment with Moltke and Kiepert shows high correspondence, supporting temporal continuity Moltke (1835–1839, as cited in Tuncer, 2010), (Kiepert, 1908).

Technically, the caravan roads across the mountainous landscape between Çermik (Diyarbakır) and Siverek (Şanlıurfa) are narrower than Roman roads and exhibit simpler stratigraphy; exposed sections show no distinct sub-base. The surface consists of locally sourced basalt blocks predominantly laid as a single course—indicative of a utilitarian paving practice consistent with Artuqid–Ottoman-period secondary routes. Continuities with itineraries in historical sources are plausible yet unresolved, warranting further research.

Discussion

The findings clarify the corridor's distinctive position within the region's overland transport infrastructure and cultural landscape. Unlike multilayered Roman engineering, the basalt pavements represent deliberate, functional choices shaped by local materials and mobility needs in the Artuqid–Ottoman periods. Cumulative deterioration

stems from disuse following modern highway construction, lack of routine maintenance, human interventions, local planning practices, and natural processes. Limitations include the absence of targeted archaeometric sampling and the open question of earlier-period incorporations. As a cultural route, the corridor integrates tangible engineering knowledge (quarrying, sizing, laying, drainage) with intangible dimensions (route lore, trade memory, ritualized departures/arrivals). The juxtaposition of well-preserved basalt paving and vernacular repairs narrates an adaptable infrastructure that sustained regional exchange and communal identities.

Absence of excavation/absolute dating restricts precise phasing at segment scale; agricultural conversion impedes continuous ground-truthing in private parcels; and seasonal vegetation limits visibility outside survey windows. Nevertheless, converging evidence from fabric analysis, spatial modeling, and oral history supports the hypothesis of a coherent historic route with high cultural-landscape value.

Conclusion and Recommendations

The documented roads merit conservation not only as physical remains but also for multilayered values—regional memory, mobility culture, spatial continuity—underscoring the corridor's strategic position within the cultural landscape and embeddedness in historical trade networks. The Çermik–Siverek roads exhibit a stratified heritage ensemble where stone-paved technology, topographic intelligence, and social practices cohere into a readable cultural landscape. The corridor maintains integrity in discrete segments and authenticity in materials and workmanship, with demonstrable continuity of use and memory.

Targeted archaeometry sampling and micro-stratigraphic studies can refine phasing; LiDAR/photogrammetric modeling may recover obscured alignments; ethnographic documentation of route lore will strengthen associative values. A comparative framework with other Anatolian caravan corridors could position the Çermik–Siverek route within broader networks, informing nomination or thematic listing pathways.

Kaynakça

- Akman, E. (2018). 19. yüzyıl Siverek'inde şehir, ticaret, mekân. *Mukaddime*, 9(1), 23–44. <https://doi.org/10.19059/mukaddime.398901>
- Aktuğ, E. C. (2022). Kaybolan bir kültür varlığımız 'Çermik Hanı' ve kervan yolu güzergâhı. *Ortaçağ Araştırmaları Dergisi*, 5(1), 172–181.
- Alkan, N. (2006). 15. ve 16. yüzyıllarda İran İpek Yolu'nda kervanlar. *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(11), 141–157.
- Bozan, O. (2021). *Arşiv belgeleri ışığında Çüngüş* (Cilt 1). Çizgi Kitabevi Yayınları-1270, 250–251.
- Briant, P. (2002). *From Cyrus to Alexander: A history of the Persian Empire* (P. T. Daniels, Çev.). Eisenbrauns, 357–360, 401.
- Can, M. (2023). Urfa'nın işgali ve kurtuluşu. In M. Göleç, Z. K. Şerefioğlu, & İ. Danış (Ed.), *Millî Mücadele'nin yerel tarihi 1918–1923 (Cilt 4): Kahramanmaraş, Şanlıurfa, Kilis, Gaziantep, Hatay, Mersin, Osmaniye, Adana* (69–108) içinde. Türkiye Bilimler Akademisi Yayınları. <https://doi.org/10.53478/TUBA.978-625-8352-66-5.ch03>
- Comfort, A. M. (2009). *Roads on the frontier between Rome and Persia: Euphratesia, Osrhoene and Mesopotamia from AD 363 to 602* [Doctoral Dissertation, University of Exeter]. 1–389.
- Çulpan, C. (1970). XII. yüzyıl Artukoğulları devri taş köprüler ve özellikleri. *Sanat Tarihi Yıllığı*, 3, 89–120.
- Dalkılıç, N., & Halifeoğlu, M. (2009). *Diyarbakır merkez ve ilçelerinde yer alan tarihi köprüler*. II. Uluslararası Nebiler, Sahabiler, Azizler ve Krallar Kenti Diyarbakır Sempozyumu bildirileri, Diyarbakır, 369–381.
- Deluka, A., Dragcevic, V., & Rukavina, T. (2003). *Roman roads in Croatia*. Proceedings of the First International Congress on Construction History, Madrid, 20th–24th January 2003, 733–742.
- Demeç Gazetesi. (2011). *Antik ve Osmanlı dönemlerine ait taş döşeme yollar gün yüzüne çıkartılıyor*. <https://www.demecgazetesi.com/haber/antik-ve-osmanli-donemlerine-ait-tas-doseme-yollar-gun-yuzune-cikartiliyor-1606>
- Eravşar, O. (2007). Anatolia–Syria caravan roads and menzil caravanserais in the thirteenth century. *ARAM Periodical*, 19, 583–599.
- French, D. H. (1998). Pre- and early-Roman roads of Asia Minor: The Persian royal road. *Iran*, 36, 15–43.
- Garilli, E., Autelitano, F., & Giuliani, F. (2017). A study for the understanding of the Roman pavement design criteria. *Journal of Cultural Heritage*, 25, 87–93.
- Gibson, M. (1991). Duplicate systems of trade: A key element in Mesopotamian history. K. R. Haellquist (Ed.), *Asian Trade Routes*, (s. 27–37) içinde. Curzon Press.
- Gürsu, I. (2019). *Pisidia Heritage Trail: Hiking through the ancient sites and highlands of the western Taurus Mountains, Turkey*. British Institute at Ankara (BIAA).
- Halifeoğlu, M., Dalkılıç, N., & Halifeoğlu, Z. (2007). *Tarihi Diyarbakır köprülerinin mimari özelliklerinin incelenmesi ve Karaköprü'nün restorasyonu*. Tarihi Eserlerin Güçlendirilmesi ve Geleceğe Güvenle Devredilmesi Sempozyumu bildirileri (27–29 Eylül 2007, Ankara), 39–54.
- İlter, F. (1978). *Osmanlılara kadar Anadolu Türk köprüleri*. Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, Yayın No: 244. Ankara, 77–78.
- İstek, E. (2020). Anadolu kervan yollarında karşılaşılan problemler ve yol güvenliği (17. yy.). *Journal of History School*, 47, 2085–2116.
- Kalkan, H. (2022). "Kral Yolu". Sosyal Bilimler Ansiklopedisi, TÜBİTAK. https://ansiklopedi.tubitak.gov.tr/ansiklopedi/kral_yolu
- Kaya, T. (2020). *Routes and communications in late Roman and Byzantine Anatolia (ca. 4th–9th centuries A.D.)* [Doktora Tezi, Ortadoğu Teknik Üniversitesi].
- Kırzioğlu, M. F. (1956). Çermik kasabası üzerine notlar. *Kara-Amid*, 1, 266–281.
- Kiepert, R. (1908). *Karte von Kleinasien in 24 Blatt* [Harita]. Dietrich Reimer (Ernst Vohsen). <https://www.loc.gov/resource/g7430m.gct00325/>
- Matteazzi, M. (2023). Road building in Roman times: An Insight from Northern Italy. *Itinera, Journal of the Roman Roads Research Association*, 3, 167–194.
- Moreno Gallo, I. (2024). The construction of Roman roads. *Itinera, Roman roads Research Association*.
- Nagano Prefecture. (2019). *Higashi-Shinshu Nakasendo walking map [Map]*. Regional Resources Development Support Project. <https://www.higashi-shinshu-nakasendo.com/en/>

- Ökse, A. T. (2005). Kızılırmak ve Fırat havzalarını birbirine bağlayan eski kervan yolları. *Bilig*, 34, 15-32
- Özergen, M. K. (1959). *Anadolu Selçukluları çağında Anadolu yolları* [Yayınlanmamış Doktora Tezi]. İstanbul Üniversitesi.
- Polat, E. (2023). Kral Yolu'nun Anadolu Güzergâhı. *Erdem*, 85, 91-118. <https://doi.org/10.32704/erdem.2023.85.091>
- Raddato, C. (2014). Via Egnatia in Philippi. *World History Encyclopedia*. <https://www.worldhistory.org/image/3058/via-egnatia-in-philippi/>
- Sarı, H. (2013). *Frig Yolu Rehber Kitabı*. FSK Yayınları.
- Steiger, R. W. (2019). *Roads of the Roman Empire*. National Geographic.
- Süzen, M. L., & Toprak, V. (1998). Filtering of satellite images in geological lineament analyses: An application to a fault zone in Central Turkey. *International Journal of Remote Sensing*, 19(6), 1101-1114.
- Taeschner, F. (2010). *Osmanlı kaynaklarına göre Anadolu yol ağı*, Cilt 1-2, (N. Epçeli, Çev.) Bilge Kültür Sanat Yayınları.
- Tavernier, J. B. (2017). *Tavernier seyahatnamesi, Stefanos Yerasimos'un Anısına*. Kitap Yayınevi, 3. Baskı, 145.
- Tuncer, O. C. (2007). *Anadolu kervan yolları*. Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları.
- Tuncer, O. C. (2010). Diyarbakır-Harpur Kervan Yolu. *Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi*, 5, 151-172.
- UNESCO. (2021). *Qhapaq Ñan, Andean road system: New steps towards its sustainable conservation*. <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000379944.locale=en>
- UNESCO. (2024). Via Appia. *Regina Viarum*. <https://whc.unesco.org/en/list/1708>
- Üçüncü, U. (2020). The New York Times'a göre Urfa'nın işgali ve kurtuluşu. *History Studies*, 12(5), 2761-2770. <https://doi.org/10.9737/hist.2020.941>
- Ünal, R. H. (1975). *Diyarbakır İli'ndeki bazı Türk-İslâm anıtları üzerine bir inceleme*. Atatürk Üniversitesi Basımevi.
- Vandeput, L. (Ed.). (2014). *Prehistorik Çağlar'dan Selçuklu Dönemi'ne kadar Anadolu'daki yol güzergâhları: Konferans Programı ve Özetler Kitabı*. Ankara İngiliz Arkeoloji Enstitüsü.
- Yeşilbaş, E. (2017). *Diyarbakır Köprüleri*. Bilgin Kültür Sanat Yayınları, 54.
- Yılmaz, E. E. (2022, Nisan 21). *Foça'daki 'antik yol' ziyarete açılacak*. Anadolu Ajansı. <https://www.aa.com.tr/tr/kultur-sanat/focadaki-antik-yol-ziyarete-acilacak/2569248>

