

Hititlerde Yol Güvenliği Üzerine Bir İnceleme: Şapinuwa Kenti Örneği

Esmâ Reyhan

Doç. Dr., Gazi Üniversitesi, Tarih Bölümü Öğretim Üyesi. esmareyhan@gazi.edu.tr

A REVIEW ON ROAD SECURITY IN HITTITES: ŞAPINUWA CITY EXAMPLE

Abstract

The city of Şapinuwa, established in a rather sheltered area, is located to the north of the Karadağlar Mountains and to the south of the Alan Mountains. The city stretches between these two mountain ranges in the east direction towards the Yeşilirmak/Kelkit valley. When the eastern corridor is secured, the city rises as an area of resistance against the attack that may come from that direction. The town of Ortaköy-Şapinuwa is located in the Özderesi Valley near the Çekerek River, one of the important branches of the Yeşilirmak River. The people of this city used the riverside lands of the Çekerek River as a natural route from one side to the other and as a defense-point by erecting advanced watch houses in the appropriate sites. Throughout archaeological findings and philological data, the aim of this study is to reveal the roads of Şapinuwa and the facilities on these roads.

Keywords: Ortaköy/Şapinuwa, Hittite Road, Safety of Roads.

Öz

Oldukça korunaklı bir alana kurulmuş olan Şapinuwa kentinin kuzeyinde Karadağlar, güneyinde ise Alan Dağları bulunmaktadır. Kent bu iki dağ sırasının arasında, doğu yönünde Yeşilirmak/Kelkit Vadisi'ne doğru uzanmaktadır. Doğu koridorunun güvenliği sağlandığında kent bu yönden gelebilecek saldırılara karşı tahkimli bir bölge olarak ortaya çıkacaktır. Ortaköy-Şapinuwa kenti Yeşilirmak Nehri'nin önemli kollarından Çekerek Irmağı'nın yanındaki Özderesi Vadisi'ndedir. Bu kentin insanları Çekerek Irmağı'nın kıyı topraklarını bir taraftan doğal yol olarak kullanmakta, diğer taraftan da uygun yerlerine ileri karakollar kurarak savunma amaçlı önlemler almaktadır. Bu çalışmada Şapinuwa'nın yolları ve yollar üzerinde yer alan tesisleri, hem arkeolojik buluntularla ve hem de filolojik verilerle ortaya çıkarmak amaçlanmıştır.

Anahtar Sözcükler: Ortaköy/Şapinuwa, Hitit Yolu, Yolların Güvenliği.

Yol terimi, "karada insan ya da hayvanların geçmesi için açılan ya da kendi kendine oluşmuş, yürümeye uygun yer, gidiş çabukluğu", "karada, havada, suda bir yerden bir yere gitmek için aşılacak uzaklık" ya da "yerleşim alanlarını birbirine bağlamak için düzeltilerek açılmış ulaşım şeridi" şeklinde açıklanabilir¹.

Eskiçağ yerleşim alanlarında yollar için seçilen güzergâhlar genellikle, bulunulan nokta ile ulaşılacak istenen bölge arasındaki coğrafi koşulların sunduğu olanaklar doğrultusunda en elverişli alanlar ve doğal geçitlerdir. Bazen de özellikle atların, atlı arabaların geçmesinin gerekli olduğu durumlarda, arazi buna olanak tanııyorsa insan gücünün müdahalesi

zorunlu olmaktadır. Bugün kullanılan yolların büyük bir bölümünün eski çağlarda kullanılan yollar olduğu görülmektedir. Bir bölgeden geçen eski kervan yollarının belirlenmesi, özellikle yolların taş gibi kalıcı kaplama maddeleriyle döşenmemiş olduğu durumlarda güçtür. Anadolu'da halen kullanılan eski köy yolları ile geçen yüzyıllarda inşa edilmiş demir yollarının büyük bölümü, topografik yapı değiştirilmeden yapıldığından çoğunlukla eski yol güzergâhlarını izlemektedir (Ökse 2005: 16).

Hititlerin Anadolu'ya Kafkaslar üzerinden girdiği genellikle kabul edilen görüştür. Kafkaslar'dan gelenler için Doğu Anadolu'nun sarp coğrafyası önemli bir engeldir. Bu yolun en uygun güzergâhı Batum'dan girilen ve içinde Çoruh, Kelkit ve Yeşilırmak'ın aktığı Kelkit Vadisi'dir. Vadinin her iki yanını yüksek dağlar çevirmektedir. Bu vadi Anadolu'nun dışı açılan çok önemli bir doğal yoludur. Kafkas dağlarındaki geçitlerden girenler kolaylıkla bu vadi içinde ilerleyerek Kelkit, Bayburt ve Amasya üzerinden Orta Anadolu Platosu'na ulaşabilmektedir. Kafkaslar'dan Anadolu'ya bu yol, Kelkit Vadisi boyunca ilerleyerek Ortaköy-Şapinuwa Hitit kenti önüne kadar gelmektedir. Şapinuwa hemen hemen bu yolun son bölümünde yer almaktadır. Tarihi yol burada bir boğazı aşarak Alaca Ovası'yla buluşmakta, oradan da Sungurlu Ovası'na geçip Hattuşa'ya ulaşmaktadır. Şapinuwa, Kafkaslar ile Anadolu arasında oluşan ticaretin sağladığı ekonomik ve kültürel girdilerden, öncelikle bu yolu son derece iyi bir şekilde kontrol edebilmesi sayesinde yararlanabilmiştir (Süel ve Süel 1996: 426; Süel 2005: 679-680).

Boğazköy² ve Şapinuwa arşivlerinde yer alan "Yol" (=KASKAL)³ ile ilgili belgeler, yolların askeri ve gündelik (dini, ticari ve seyahat) amaçlı kullanıldığını göstermektedir.

- Uzun seyahatler gerektiren bayram kutlamalarının yapıldığı,
- Bu kutlamalar sırasında ^{GIŠ}GIGIR⁴ (savaş arabası) ya da ^{GIŠ}huluganni⁵ (binek arabası) gibi arabaların da uzun mesafeler boyunca hızlı ve rahat seyahat edebilmek için kullanıldığı,
- Askeri bir sefer için savaş güzergâhının çizildiği,
- Savaş sırasında bir kentten diğerine asker sevkياتının yapıldığı,
- Belgelere fazla yansımaya da olasılıkla ticaret geleneğinin sürdürüldüğü,
- Belgelerde isimleri zikredilen onlarca kentin birbirleriyle ve idari merkezle bağlantılarının olması gerektiği,
- Hitit kralının yüksek rütbeli görevlilere gönderdiği direktiflerden anlaşıldığı üzere, merkezdeki kralın bu görevliler aracılığıyla ülkenin tümüne hakim bir yönetim şekli kurduğu,
- Ülkenin sınırlarının genişlemesiyle başka ülkelerle sınır komşusu olunduğu,

Hitit Devleti'nde nasıl bir yol güzergâh sistemi vardı ve bu sistemin güvenliği ne şekilde sağlanıyordu?

Hitit Devleti'nde yolların gündelik amaçlı kullanımıyla ilgili olarak ritüeller (bayram ritüelleri ve büyü ritüelleri) ile mitolojik metinler ve fal metinleri bilgi vermektedir. Hitit din anlayışında, tanrılara tapınma yöntemleri arasında en yaygın ve kapsamlı uygulamalar "Hitit Bayram Ritüelleri"dir. Hititler tarafından ilkbaharda ya da sonbaharda kutlanan ve *antahşum*, *nuntariyaşha*, *kilam*, *purulli*, *(h)išuwa* gibi isimlerle anılan bu bayramlar aynı zamanda kralın, kraliçenin ve bazen de prenslerin katılımıyla ülkenin çeşitli kentlerini ziyaret ettiği "mevsimsel kült gezisi bayramları"dır. Bayram kutlamaları,

- Hattuşa kenti içinde çeşitli mekan ve alanlara,
- Hattuşa'dan çeşitli kentlere,
- Çeşitli kentlerden Hattuşa'ya,
- Hattuşa dışında bir kentten diğerine,

gidilerek yapılmakta ve bu seyahatlerde genellikle araba (^{GIŠ}GIGIR) kullanılmaktadır.

Boğazköy arşivinden bir belgede, İki fırtına tanrısı bulunan Şapinuwa'da yapılacak bir bayram kutlaması sırasında, Şapinuwa kentinin yollarının tanrı heykellerini taşımak için kullanıldığı ifade edilmektedir.

KUB 5.1 III 19

DINGIR^{LIM}-tar KASKAL-an-zi DINGIR^{MEŠ} URUŠa-pí-nu-wa-i-ia ú-da-an-zi...

“Tanrı (heykellerini) yola koyarlar ve tanrıları Šapinuwa’ya getirirler...”

Çevredeki kentlerden Šapinuwa’ya bir yol güzergâhı kullanılarak her türlü malzemenin sevk edildiği anlaşılmaktadır.

Mitolojik metinlerde ve büyü ritüellerinde ise yollar, sembolik olarak ancak anlamına uygun bir işlevle kullanılmaktadır. Tanrılar insan karakterinde düşünüldüğü için, tanrıları çağırma ritüellerinde çağırılan tanrıların gelişlerini kolaylaştırmak gereklidir. Bu amaçla sembolik yollar yapılır ve bu yollar çeşitli cazip yiyeceklerle donatılır. Fal metinlerinde ise yollar, bazı fal uygulamalarının, özellikle kuşların uçuşunun takip edilmesi için seçilen alanlardır.

Yolların askeri amaçlı kullanımında ise esas olan, bir bölgeden diğer bölgeye asker ve askeri malzeme taşımak, bu işi hızlı ve güvenli bir şekilde yapabilmektir. Askeri yollar konusunda fazla bilgi sahibi değiliz; ancak Hitit ordusu devamlı sefer halindedir. Savaş arabası da kullanılan Hitit ordusunun ülke genelinde yaygın ve düzgün yollara, güzergâhlara gereksinimi olduğu açıktır.

Belgelere Göre Yolların Güvenliği

Hitit çivi yazılı belgeleri incelendiğinde, yolların güvenliği ilgili bazı ifadeler şunlardır (Reyhan 2015: 213-215);

“yolları kesmek”: KASKAL^{MEŠ} karaššan hark-

KBo 3.4 III 39-40

39 MU.KAM-an-ni-ma I-NA HUR.SAGAš-har-pa-ia pa-a-un nu-za HUR.SAGAš-har-pa-ia-an ku-iš

40 URUGa-aš-ga-aš e-ša-an har-ta nu ŠA KUR URUPa-la-a KASKAL^{MEŠ} kar-aš-ša-an har-ta

“O yılda Ašharpa dağına gittim. Gaška, Ašharpa dağını işgal etmişti ve Pala ülkesinin yollarını kesmişti.”

“yolu tutmak”: KASKAL-an ep-

KUB 14.1 Vs.69-71

69 ^mMa-ad-du-wa-at-ta-ša nam-ma URUDa-la-u-wa za-ah-hi-ia Ú-UL ku-it pa-it na-aš-ta A-NA LÚ^{MEŠ} URUDa-la-u-wa im-ma ka-ta-an ar-ha ha-at-ra-a-i-ta

70 ka-a-aš-ma-wa ÉRIN^{MEŠ} URUHa-at-ti URUHi-in-du-wa za-ah-hi-ia pa-it nu-wa-aš-ma-aš KASKAL-an pí-ra-an e-ip-ten nu-wa-ra-aš wa-al-ah-ten

71 nu-uš-ša-an ÉRIN^{MEŠ} URUDa-la-u-wa KASKAL-ši pa-ra-a ú-wa-te-e-ir nu ú-e-er an-zi-el ÉRIN^{MEŠ}-ti KASKAL-an e-ip-pír nu-uš ni-ni-in-ki-ir

“Ayrıca Madduwatta, Dalawa kentine savaşa gitmedi ve Dalawa halkına yazdı. Bak Hatti’nin askerleri Hinduwa kentine savaşa gitti, onlar yolu tutular, (Hitit ordusu) onlara saldırdılar, Dalawa kentinin askerlerini yola getirdiler, onlar geldiler ve askerlerimizin yolunu tuttular ve onları sevkettiler.”

“düşmanın yolları”: LÚ.KÚR ku-i-e-eš KASKAL^{HI.A}

KUB 13.2 I 9-10

9 ... nu ŠA LÚ.KÚR ku-i-e-eš KASKAL^{HI.A} na-aš-za

10 BE-EL MA-AD-GAL-TI kap-pu-u-wa-an har-du na-aš-za GUL-aš-ša-an har-du

“ ... ve düşmanın yolları askeri vali (tarafından) sayılmış olsun ve kaydedilsin.

“yolda sıkıştırmak”: KASKAL-ši tamaš-

KBo 14.4 I 27

27 ... na-an-kán KASKAL-ši ta-ma-aš-ša-an-zi

“ ... ve onlar onu yolda sıkıştırırlar.”

Bir askeri sevkiyatı konu alan ve büyük kral tarafından Šapinuwa'dan yazıldığı anlaşılan bir Mašat mektubunda şu ifadeler geçmektedir;

(Mšt.78/157, 4-12) (Alp 1991: 152, 153).

4 ma-ah-[h]a-an-ša-ma-aš

5 ka-a-aš tup-pí-an-za

6 ú-e-mi-iz-zi nu an-ni-in

7 I LI-IM VII ME I ÉRIN^{MEŠ} URUİš-hu-pí-it-ta

8 li-li-wa-ah-hu-an-zi

9 ni-ni-ik-ten

10 na-an MA-HAR^{DUTUŠ} I-NA UD.II.KAM URUŠa-pí-nu-ua

11 li-li-wa-ah-hu-an-zi

12 ú-wa-te-et-ten

"Bu tablet size ulaştınca 1700 askeri acele olarak İshupitta'dan sevk ediniz ve onları iki gün içinde acele olarak Šapinuwa'ya majestemin huzuruna getiriniz."

Savaş zamanlarında güvenliği temin edilmiş yollar/güzergâhlar savaşın sonucunu belirleyen önemli etkenlerdendir. Asker sevkiyatlarının yapılabilmesi, savaşta bir kentten diğerine güvenle gidilebilmesi ve belgelerde vurgulandığı gibi bunların "acele" bir şekilde yapılması yolların güvenliğine bağlıdır. Olasılıkla, bu amaçla yollar üzerinde özellikle uzun mesafelerde gözetleme ve konaklama yerlerinin bulunması gereklidir. Bunlar arazinin yapısı göz önünde bulundurularak, görüş alanı en geniş olan noktada, yolun tamamına hâkim olacak şekilde konumlandırılmış olmalıdır. Yolun güvenliği açısından bu bir kuraldır.

Ancak yolların güvenliği yalnızca savaş zamanlarında ya da herhangi bir tehlike anında değil, barış zamanlarında insanların özellikle uzun mesafe yollarında güvenle hareket etmelerini için de sağlanmalıdır.

Yolların güvenliğinin temini belgelere şöyle yansımıştır (Reyhan 2015: 218-219);

"temizlenmiş yol": KASKAL^{HI.A} warš-

KUB 13.2 I 2-3

2 nam-ma- kán KASKAL^{HI.A} - ia LÚ.MEŠNÍ.ZU wa-ar-aš-kán-d[u nu ŠA LÚ.KÚR]

3 [(ú-ur-ki-i)]n uš-kán-du

"Sonra gözcüler (LÚ.MEŠNÍ.ZU) yolları temiz tutsunlar ve düşmanın izini gözetlesinler."

KUB 13.2 I 5-6

5 KASKAL^{HI.A}-ma-kán wa-ar-ša-an-te-eš ku-it nu ma-ah-ha-an LÚ.MEŠNÍ.ZU

6 ŠA LÚ.KÚR ú-ur-ki-in ú-wa-an-zi me-mi-an hu-u-da-a-ak ú-da-an-zi

"Yollar temiz tutulmuş olduğundan gözcüler, düşmanın izini görür görmez, derhal haber getirsinler."

"güvenli yollar": KASKAL-ši SIG₅-in

KBo 5.9 III 15 14-15

14 ... na-at-kán tu-el KUR-KA

15 iš-tar-na ar-ha ú-iz-zi na-aš-kán KASKAL-ši SIG₅-in da-a-i

"... Ve eğer senin ülkeneye birisi gelirse, ona yolları güvenli koy (yollar onun için güvenli olsun)"

KBo 13.55 Rs. 5-7

5 na-aš-ša-an ANA KUR URUHa-at-ti KASKAL-ši SIG₅-in

6 ti-it-ta-nu-uš-ki na-at URUHa-at-tu-ši

7 pa-ah-ša-an-da-ru

"Hatti ülkesinde yolu iyi bir şekilde düzenle ve o Hatti ülkesinde korunsun."

“uzun yolun gözcüleri”: LÚMEŞ NÍ.ZU ŠA KASKAL GÍD.DA ve “gözetleme yerleri”: auri-, awari-

KUB 13.1 I 33-34

33 [LÚMEŞ NÍ].ZU-kán ŠA KASKAL GÍD.DA a-ú-wa-ri-eš a[p-pa-an-du]

34 [nu URU-a]š pa-ah-ha-aš-nu-wa-an-za e-eš-du

“Uzun yolun [göz]cüleri gözetleme yerlerini tutsunlar ve kent korunmuş olsun.”

Belgelerden anlaşıyor ki yolların güvenliği, özellikle uzun yollar üzerinde bulunan “gözetleme yerleri”yle ve yollarda olası her türlü hareketi gözetleyip ilgili birimlere haber ulaştırmakla görevli “uzun yolun gözcüleri”yle sağlanıyordu.

Merkezi İdarenin Yolların Güvenliğine Dair Tutumu

Yolların güvenliğiyle ilgili olarak merkezi idarenin gösterdiği hassasiyet, merkezden uzak bölgelere atadığı görevliler için düzenlediği direktif metinlerinden anlaşılmaktadır.

Hititçe *auri-*, *auwari-* (Akadça *madgaltu*) “gözetleme kulesi, sınır karakolu”, *auriyaš išha-* (Akadça *bēl madgalti*; Hurrice *telipiru*) “hudut beyi, askeri vali, uç beyi” anlamına gelmektedir (Ünal 2007: 78, 86; Black vd. 1999: 188). Goetze (1928: 109), *madgaltu* “gözetleme kulesi, sınır karakolu” sözcüğünün Akadça *dagālu(m)* “bakmak” fiilinden oluştuğunu ve bu nedenle *bēl madgalti* sözcüğünün “sınır koruma komutanı” olarak ifade edilmesinin uygun olacağını belirtmiştir. Alp (1947: 399), Goetze’nin *bēl madgalti* için verdiği anlamı eksik bulmakta, bu tanımın, *bēl madgalti*’nin yalnızca askeri yönünü yansıttığını, oysa onun sivil görevlerinin de bulunduğunu eklemektedir. Alp, *bēl madgalti*’yi, “askeri vali” olarak yorumlamakta ve onun tehlike mıntıkasında bulunan bir vilayetin askeri ve sivil idaresinin başı ve orada kralın doğrudan mümessili olduğunu da belirtmektedir. Forrer (1930: 153 n. 32) ve Imparati (1974: 57), *bēl madgalti*’yi “gözetleme yeri beyi”, Pecchioli Daddi (1982: 455-457), “sınır bölgesinin beyleri” şeklinde ifade etmekte; von Schuler (1957: 36 vd.), “sınır muhafız beyi, sınır koruma komutanı” olarak kabul etmektedir (Reyhan 1998: 203-204).

Kral tarafından *bēl madgalti*’ye (askeri vali) gönderilen direktif metninden⁶ yolların güvenliğinin nasıl temin edildiği anlaşılmaktadır. Yolların güvenliğinin sağlanması amacıyla, askeri valinin denetiminde olan “(nöbetçi) birlikler / ÉRINMEŞ, gözcüler / (LÚ.MEŞNÍ.ZU) ve nöbetçiler (LÚhaliiatalla = LÚEN.NU.UN)” (HW2: 41; HZL 254, 260; Ünal 2007: 112, 480), yollarda düşmanın izini takip etmekte ve herhangi bir düşman izini gördüklerinde derhal haber vermektedirler. Gözcüler aynı zamanda düşmanın gelebileceği yollardan her birini tutmaktadır. Direktif metninde, askeri valinin yolların güvenliğiyle ilgili olarak yapması gerekenler aşağıdaki gibi belirlenmiştir;

• (Kesintisiz ve dikkatli nöbet); Gözcüler, nöbeti devralmadan nöbetçiler, nöbet yerini bırakmayacaklar, nöbet konusunda çok dikkatli olacaklar.

§ 1 [(Büyük kral, maj)este, Arnuw]anda, şöyle (der): [(As)keri (vali)]ler [ne zaman(?) (devamlı suretle) ...] gözetleme yerleri (sınır karakolları), [(onla)]r (için) direktifler [(şöyle)] olsun:

§ 2 [(Tahk)kim ed]ilmiş sınır kentleri [(bir) nöbet(yeri ile)] olsun, ve nö[(bet yeri çok iyi)]i korunmuş [olsun].

§ 3 Nöbet[ci]ler nöb[e]t yerinden inmeden, [(gözcüler)] bu süre zarfından kentten aşağı [insin]ler.

§ 4 Onlar çevreyi iyi[(ce i)]ncelesinler; o sözü geri getirsin, ve nö[(bet)]çi aynı şekilde nöbet yerinden aşağı insin.

• (Çevrenin dikkatlice incelenmesi); Gözcüler, uzun yoldaki gözetleme yerlerini tutacaklar ve çevreyi dikkatlice inceleyecekler.

§ 5 Gözcüler uzun yoldaki gö[(zetleme yerle)]rini tutsun ve sonra [...] adamlar çevreyi [incele]m[ek için] kentten aşağı [(sür)]sünler, ve [(onlar] çevreyi i[(ncelesinler)].

§ 6 Uzun yoldaki göz[(etleme yerlerini)] tutan gözcüler bulacaklar ve şayet [... daha sonra, on(lar bul)s(unlar) ...].

- (Gündelik hayat için yolların güvenliği); Yolların güvenliği aynı zamanda hayvanlar ve işçiler için de önemlidir. Çevre dikkatlice incelendikten sonra işçiler ve hayvanlar kentten aşağıya bırakılacak, hayvanlar kente girdikten sonra gözetleme yerlerindeki gözcüler kente çıkacak, kentin kapıları sürgülenecek ve kapılara askeri birlikler yerleştirilecek.

§ 7 ve sonra onlar sığırları, koyunları (ve) işçileri kentten aşağı [bıraksınlar].

§ 8 Gece olduğunda, gözcüler [...] yapısınlar ve gözetleme yerlerini tutsunlar. (Günün ilk bölümünde) gözetleme faaliyeti yapan gözcüler [(işçileri, sığırları, koyunları), atları (ve) eşekleri öte tarafa sürsünler, (ve on)lar onları [kent'in içine] yukarı çıkarsınlar.

§ 9 Ve işçiler, sığır, koyun, atlar ve eşekler [ke]ntte bir araya gelir gelmez, ayrıca, gözetleme yerlerini tutan gözcüler [(kente)] çıksınlar ve onlar kapıyı [ve] y[an kapıyı] sürgülesinler ve [onlar] kapı sürgülerini düşür[sünler],... ayrıca] yan kapının ardına [onlar] askeri birlikleri yerleştirsi[nler] ve onlar (kapının) ardında uyusun. Ayrıca onları, [(nöbetçileri yan) kapıda], yukarıda bıraksınlar. Ve onlar nöbeti dikkatli [(tutsunlar)].

- (Gözcülerin, 'gözetleme yerleri'ne gitme ve kente dönme zamanları); Akşam olunca kente giren gözcüler, gün ağarınca kentten aşağıya inecek, çevreyi dikkatlice inceleyecek ve sonra gözetleme yerlerini tutacaklar.

§ 10 Fakat gün ağardığı zaman, [(gözcüler)] kentten [(aşağı) insanları] ve onlar çevreyi dikkatlice kontrol etsinler. [Ardından] onlar [(gözetleme)] yerlerini tutsunlar ve onlar [(aynı şekilde) onları] kentten a[(şağı)] serbest bıraksınlar.

§ 11a Göz[cüler] uzun yol üzerindeki gözetleme yerlerini tek[rar de[vral]sınlar] [ve kent] korunmuş olsun.

- (Yollarda devriyelerin dolaşması); Düşman izlerini takip etmek için yollarda devriyeler gezecek.

§ 12 Herhangi bir [(gözetleme yeri)] bir garnizona sahipse, o korun[muş olsun (ayrıca)] onlar [(yollar)]da devriye gezsinler [ve (onlar)] düşmana dair [(işaretleri gözlemlesinler)].

§ 13 [(Ayrıca)], gözetleme yeri beyi (askeri vali) gözetleme yerin[deki] askeri birlikleri ile [(göz)etleme yer]indeki [gözc]üleri 3 gün yalnız bıraksınlar.

§ 14 Denetlenen yollar (ile ilgili meseleye gelince), gözcüler düşman varlığına dair bir izi gördükleri zaman, derhal haber getirsinler.

- (Düşman yollarının gözcüler tarafından tutulması); Askeri vali, düşman yollarının güvenliği konusunda gözcüleri ve komutanları (LÜDUGUD "rütbe sahibi, komutan") organize edecek.

§ 15 Ve onlar kenti kapatsınlar. Onlar hasat işçilerini, sığır, koyun, atları (ve) [eşek]leri (kent'in) dışına bırakmasınlar. Onlar (onları) korusunlar. İlk sıradaki nöbetçiler ve düşmanın yolları askeri vali (tarafından) sayılsın ve kaydedilsin sonra her üç gözcü bir yolu tutsunlar, bu sırada üç komutan yola koyulsunlar."

- (Görevini yapmayanların majestenin huzuruna çıkarılması); Düşmanın herhangi bir yere saldırması halinde askeri birlikler düşmanın izini süreceklər, düşmanı yakalayacaklar ve majestenin huzuruna getirecekler. Aksi davrananları ise askeri vali yakalayacak ve onları majestenin huzuruna getirecek.

§ 16a O (askeri vali), ise, onun (emri altındaki) gözetleme yerinde (bulunan) askeri birliğe göz kulak olsun ve onların bir kaydını tutsun. O ikinci sırada, üçüncü sırada (ve) dördüncü sıradaki komutanları sırasıyla bilecek. Fakat şayet düşman bir noktaya saldırırsa, o vakit askeri birlikler üç gün boyunca düşmanın izini sürsün (ve) onlar iki gün boyunca yolları tutsunlar. Düşman öldürmezlerse, o vakit, askeri vali (o ister) ikinci sırada, (ister) üçüncü sırada (veya) (isterse) dördüncü sırada bir komutan (olsun) (onları) yakalasın ve onları Majestenin karşısına getirsin.

§ 16b2 [Ve] gözetleme yerindeki askeri birlikler de kenti iki [günlüğüne] terk etsinler. Fakat şayet düşman bir yere saldırı düzenlerse, o vakit askeri birlikler üç gün boyunca düşmanın izini sürsün ve onlar üç gün boyunca [yolları] tutsun. Fakat her kim düşmanı öldürmezse, askeri vali onu yakalasın ve onu majestenin karşısına getirsin.

§ 17 Bununla birlikte, şayet majeste civarda ise, askeri vali majestenin karşısına çıksın ve o suçluları (beraberinde) getirsin.

Anlaşıldığı üzere, merkezi idarenin tahkimli kentlerin korunması için aldığı önlemlerin başında, kentin çevresinde yer alan yol güzergâhlarının güvenliğini sağlamak olmuştur. Askeri vali için hazırlanmış bu direktif metninde yolların güvenliğinin sağlanmasından sorumlu birçok görevlinin sorumlulukları en ince ayrıntılarına kadar belirtilmiştir. Görevlerini ihmal edenler ise majestenin huzuruna çıkarılacak ve onlar hakkında majeste karar verecektir. Bu da yapılan işin kral ve ülke için önemine işaret eder.

Ayrıca Hattuša arşivindeki Hititçe belgelerde güvenlikle ilgili pek çok kavramın yanı sıra, görevli ve mimari yapı adları da geçmektedir (Tablo 1) (HZL; Ünal 2007).

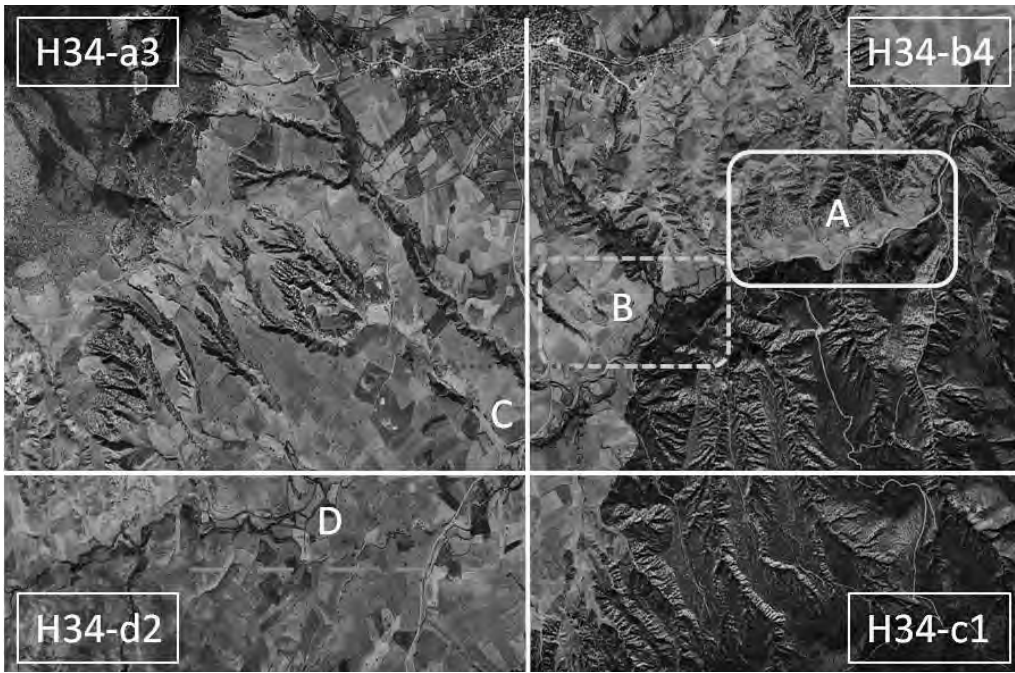
Şapinuwa Kentinin Yol Güvenliği

Şapinuwa'nın jeopolitik konumu oldukça avantajlıdır. Kuzeyinde boydan boya uzanan Karadağ silsilesi, yüzeyi sık ormanlarla kaplı dik bir duvar gibi uzanmaktadır. Güneyinde ise Alan Dağları, yüksek ve dik bir diğer dağ silsilesidir. Şapinuwa bu iki dağ sırasının arasında, Çekerek Nehri'ne hafif meyille inen bir plato üzerindedir. Kent, yüksek dağların arasında, doğu yönü içinde Çekerek Nehri'nin aktığı dar bir koridor halinde Yeşilırmak/Kelkit Vadisi'ne doğru uzanmaktadır (Süel ve Süel 2006: 16). Batı yönü ise 5-10 km'lik bir boğaz olarak uzanıp, Alaca Ovası'na açılmaktadır. Şapinuwa, batısında yer alan Fiğla, Gündoğdu, Kaletepe gibi tepelere sırtını dayamıştır. Bu coğrafi yapıdan dolayı, korunaklı bir yere kurulmuş olan kentin yalnızca doğuya uzanan koridorunu güvenceye almak zorunluluğu vardır. Güvenlik, yollar üzerinde kurulmuş karakollar-gözetleme yerleri ya da daha genel bir ifadeyle güvenlik birimleri ile sağlanıyor olmalıydı. Böylece Şapinuwa'nın doğu güzergâhı üzerinde bulunacak bu güvenlik birimleriyle kentten 15-20 km ileriye uzanan bir emniyet şeridi sağlanmış olacaktı. Coğrafi konum olarak Şapinuwa'nın doğu yönü aynı zamanda, düşman saldırısı gibi, her türlü tehlikeye açıktır. Kente girişin sağlandığı bu güzergâhta aynı zamanda seyahat, ticaret gibi gündelik hayata ait etkinlikler gerçekleştirilmektedir. Bu kapsamda doğu koridorunun güvenliğinin sağlanması, kentin güvenliği demektir. Çünkü Şapinuwa kenti kilit konumu nedeniyle bulunduğu coğrafi bölgeyi kontrolü altında tutarak Hattuša'ya uzanan yolların güvenliğini de sağlamış oluyordu. Acaba Hitit yol güvenliği sistemi açısından değerlendirildiğinde, bu koridor üzerinde gözetleme yerleri var mıydı? Bu soruyla ilişkili olarak, bu koridorun güvenliği nasıl sağlanıyordu?

Şapinuwa kenti kazı çalışmalarının ilk yıllarında, Şapinuwa arkeolojik alanının sınırlarını belirlemeyi amaçlayan arazi çalışmalarında yolla ilgili bazı ipuçları tespit edilmiştir (Süel ve Süel 1996: 426). Belirlenen ipuçlarından hareketle, 2010 yılında Şapinuwa arkeolojik alanında yol güzergâhının belirlenmesi için bir arazi çalışması başlatıldı⁷. Bu çalışmanın amacı,

BÂD.KARAS "ordugâh"	EN.NU.UN "nöbet"
BÂD-ant "etrafı surlarla çevrilmiş tahkimli yer"	LÚEN.NU.UN "nöbetçi"
URU.BÂD "tahkim edilmiş yer, kent, kale, burç"	EN.NU.UN MURUB ₄ "gece yarısı nöbeti"
BÂD "sur, duvar, müstahkem mevki, kale"	EN.NU.UN HUR.SAG "dağ nöbeti"
NA ₄ kutteššar /kuttaššara- / kuttaššar = BÂD-eššar "duvar, sur, tahkimat"	LÚEN.NU.UN GIŠTIR "ormancı, orman bekçisi"
BÂD-(eš)nai "tahkim etmek, duvarla çevirmek"	HALŠU "kale, müstahkem mevki"
ašandul- "üs, karakol, garnizon"	madgaltu "gözetleme kulesi, sınır karakolu, kale"
ašandulatar "garnizon, karakol, kışla, işgal kuvveti"	para ašatar- "ileri karakol"
BİRTU "kale, burç"	LÚKAŠ ₄ .E "koşucu, kurye"
ašandulai- "karargah kurmak, garnizon kurmak,"	aurieš ep- "nöbet tutmak"
LÚ.MEŠNİ.ZU "gözcüler"	auri- /auwari- "gözetleme kulesi"
LÚauriyala-, awriyala-, auriyatalla-, "hudut muhafızı, nöbet yeri sınır beyi"	EN/bêl madgalti = auriyaš ihša (Hurric, telipuri) "gözetleme yeri komutanı, askeri vali, sınır kent yöneticisi"
ŠA KASKAL GÍD.DA LÚ.MEŠNİ.ZU ⁷ "uzun yolun göz-cüleri"	LÚ.KÚR ku-i-e-eš KASKAL ^{H.A} "düşmanın yolları"
KASKAL-ši SIG ₅ -in dai- "yolu güvenli koymak"	ŠA LÚ.KÚR urki- "düşmanın izi, yolu"

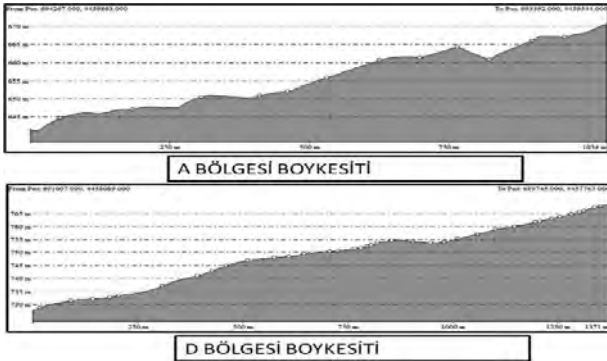
Tablo 1: Hititçe belgelerde yolların güvenliğiyle ilgili ifadelerden bazıları.



Res. 1: Antik yolun bölümlendirilmesi (A-B-C-D), (D = Şapinuwa).

hem Şapinuwa'nın diğer kentlerle bağlantısını hem de Şapinuwa'nın içinde bulunduğu daha geniş bir yol ağının Şapinuwa'yla olan bağlantısının tespit edilmesi, bu yol üzerinde yer alması olası çeşitli tesislerin ve yerleşim birimlerinin belirlenmesi, ayrıca bu yolların güvenliğinin nasıl sağlandığının araştırılmasıydı. Çalışma, askeri, dini, idari bakımdan önemli bir kent olan Şapinuwa merkez olmak üzere, doğuda Çekerek Nehri ve batıda Alaca Ovası arasındaki tarihi yolu tespit etmek ve belgelemek amacıyla başlatıldı. Öncelikle, tahmin edilen yolun geçtiği bölge dört ayrı alana (A-B-C-D) ayrılmış ve başlangıç noktası olarak A bölgesi seçilmiştir (Res. 1). A bölgesinden D bölgesine doğru tüm yol güzergâhı için bir boy kesit çıkarılmıştır. Belirlenen yol parçalarında yapılan boy kesit çalışmalarından da eğimin ortalama %3 olduğu belirlenmiştir (Res. 2).

Şapinuwa'nın önünden geçen yol, kentleri birbirine bağlayan bir ana yol güzergâhıdır. Ayrıca kentin lokalize edildiği alan içinde tespit edilen yol kalıntılarını izlemek de mümkündür. Tespitlerimiz doğrultusunda, ölçü alabildiğimiz yol kalıntılarında; kentin dışından geçen yolların genişliğinin 3,2 m, kentin içinde kullanılan yolların genişliğinin ise 2,8 m olduğunu söylemek mümkündür (Res. 3). Bu ölçüler, farklı alanlardaki yol kalıntılarında alınan örnekler için de değişmemiştir; yani ölçülerde belli bir standart uygulanmıştır. Tespitlerimize göre, Şapinuwa'nın etrafındaki yol güzergâhı uzunluğu yaklaşık 10 km'ye ulaşmıştır (Res. 4). Yolun yapısını, sağlam olan kısımlarından incelediğimizde, yolun dikkatlice düzeltildiği, genişliğine uygun olarak üst üste dizilmiş blokaj taşlarla döşendiği, kenar



Res. 2: Belirlenen yol kısımlarında yapılan boy kesit çalışmalarıyla eğimin %3 olduğu belirlenmiştir.

konturlarının daha iri taşlarla takviye edildiği görülmektedir. Yol güzergâhının bazı kısımlarında ise arazinin doğal yapısının yol olarak kullanıldığı tespit edilmiştir. Yol, arazinin doğal yapısına göre dere yatağına koşut bir şekilde ortalama 70-100 m uzaklıkta devam etmektedir. Arazinin eğimine göre bu mesafe bazı yerlerde artarken, bazı yerlerde azalmaktadır (Reyhan vd. 2012: 143-154). Yollar, mevcut kısmıyla bugün bile köy-



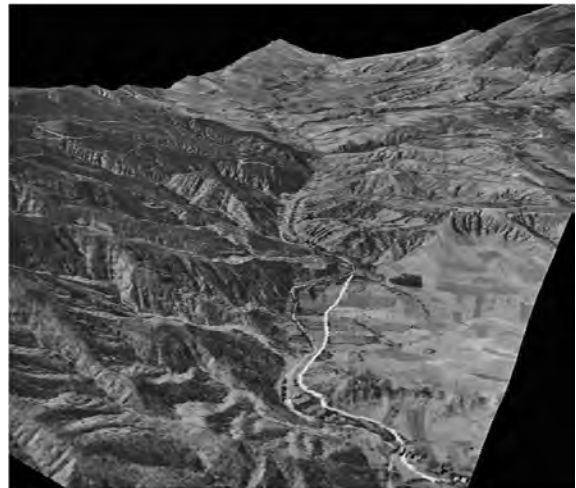
Res. 3a-b: D bölgesinde yola ait ölçümler.

lüler tarafından kullanılmaktadır. Ancak yol güzergâhının, (A-D arası), kullanılan bir alan olması nedeniyle tahribatının çok olması doğaldır. Özellikle D bölgesi içinde yola koştur tarlalardan toplandığını düşündüğümüz taş yığınları bu tahribatın kanıtıdır.

Bu çalışma, yazılı belgelerde dikkatlice vurgulanan ve yolların güvenliğinin sağlanması için gösterilen çabaların, Şapinuwa kentinin yol güzergâhları için nasıl uygulandığını tespit etmek amaçlıdır. Belgelerin işaret ettiği "gözetleme yerleri"nin, Şapinuwa'da, A-B-C-D alanlarının da içinde bulunduğu doğu yönünde yer alması olasılığı güçlüdür. Bu yerlerin, karşılıklı iletişim halinde olabilmeleri için, birbirlerini görecek mesafelerde bulunmaları gerekmektedir. Sistemin işlerliği, yaklaşan düşmanın kentin uzağında iken tespit edilmesine ve durumun derhal kente bildirilmesine bağlıdır. Bu savunma sistemi Şapinuwa'nın ve dolayısıyla bütün ülkenin güvenliği için önemlidir. Hattuša belgelerinde sürekli olarak Gaška saldırılarıyla ilgili görülen şikayetlere Şapinuwa belgelerinde çok rastlanmaması, kentin güvenlik sisteminin iyi işlediğini gösteren bir durumdur (Süel ve Süel 2005: 62-63). Ayrıca, Şapinuwa'da bir *bēl madgalti / auriyaš išha* "askeri vali"nin bulunduğu Ortaköy arşivinden bilinmektedir. Askeri, hukuki, idari ve kültle ilişkili yetkileri Boğazköy belgelerinden izlenebilen bu görevlinin, Şapinuwa'da da aynı yetkilere sahip olması ve yolların güvenliğinin sağlanması konusunda aynı önlemleri almış olması gerekmektedir.

Kentin sırtını dayadığı tepeler (Fiğla Tepe, Gündoğdu Tepe) üzerinde ise güçlü bir askeri varlığın mimari izleri tespit edilebilmektedir (Süel ve Süel 1996: 426; Süel ve Süel 2006: 16). Kentin askeri bakımdan önemi belgelerden de anlaşılmaktadır. Kral Murşili bir seferi sırasında ordusunu Hanziwa'da kışlattığını ve kendisinin de Şapinuwa'da kaldığını ifade etmektedir (Süel ve Süel 2006: 16). Askerlerin sevkıyatı Şapinuwa'nın uygun yolları kullanılarak gerçekleştirilmiş olmalıdır. Ayrıca Şapinuwa o dönem Anadolu'sunun en önemli dini merkezidir. Bu kentte üretilmiş kutsal eşya ve malzemeler ülkenin her yerine, oralarda yapılacak arınma törenlerinde kullanılmak üzere sevk edilmektedir. Bu gereksinim bile Şapinuwa kentinin kullandığı ve oradan diğer Hitit merkezlerine ulaştığı bir yolun varlığını zorunlu kılmaktadır (Süel ve Süel 2006: 15-16).

Şapinuwa kazısının ilk yıllarında yapılan çalışmalarda, Şapinuwa'nın 3 km doğusunda yer alan Kargın'da bir "ön savunma tesisi" olarak yorumlanmış kalıntılar tespit edilmişti (Süel 2005: 679-680). Bilinen bu noktadan hareketle yapılacak çalışmalar, kentin korunmasına yönelik alınan önlemlerin neler olduğunun anlaşılmasına yardımcı olacaktır;



Res. 4: Arazi ölçümleri sonuçlarının uydü görüntüsü üzerinde işaretlenmesi.



Res. 5: Ortaköy – Aşdavul yolu, İncesu ayrımı.



Res. 6: E bölgesi, Aktepe'nin genel görünüşü.

- Kargın'dan hem daha doğuya hem de Şapinuwa'ya doğru aynı amaçlı yapılmış gözetleme yerleri olması gerektiği düşüncesiyle, Şapinuwa ile Kargın arasındaki bölgede alan araştırması yapılması,
- Şapinuwa'nın çevresinde tespit edilen yolun, bu alanda devam edip etmediğinin araştırılması gerekli görülmektedir.

Yukarıda da bahsedildiği gibi daha önce yapılan araştırmamızda (Reyhan vd. 2010) çalışma alanı A, B, C, D olmak üzere dört bölgeye ayrılmıştı⁸.

Şapinuwa (Doğu Koridoru) D ← C ← B ← A (=Başlangıç noktası) → X (=Karışık Alan)
(A noktasından Şapinuwa'ya doğru)

Uygun olmayan arazi yapısı, araştırmamızın başlangıç noktası olarak kabul edilen A bölgesinden daha doğuya doğru yolu takip etmemizi engellemişti. Karışık alan (X bölgesi) olarak adlandırdığımız bu bölgede mimari bir kalıntı ve yola ait herhangi bir ize rastlanmadı. Bu karışık alandan daha doğuya ilerleyerek yol güzergâhının devam edip etmediğini anlamak,



Res. 7a-d: E bölgesi, Aktepe'den seramik buluntular.



Res. 8a-b: E bölgesi, Aktepe’de kaçak olarak açılmış çukurlar.

yola ait bir ipucu bulmak, Şapinuwa kenti ve yakın çevresinin güvenliğini nasıl sağlandığını tespit etmek amaçlı bir başka çalışma başlattık. Bu çalışmanın amacı, A bölgesinden doğuya doğru yol güzergâhını devam ettirmek ve A noktası ile daha önceden tespiti yapılmış Kargın arasındaki güzergâhı incelemektir.

A (Başlangıç noktası) → (X = Karışık Alan) → [Y = Araştırılacak Alan] → Kargın
(A noktasından Kargın’a doğru)

Araştırılacak bölgeye (Y) Ortaköy-Aşdavul yolu üzerindeki İncesu ayırımından geçildi (Res. 5). Bu alan da Şapinuwa’nın doğu koridoru üzerindedir. İncesu yol ayırımından yaklaşık 700 m içeri girildiğinde yolun sağ tarafında oldukça sivri bir tepe dikkatimizi çekti. Ancak Sivritepe’nin üzerinde ve çevresinde yapılan araştırmalarda herhangi bir buluntu ya da mimari kalıntıya rastlanmadı. Sivritepe’nin hemen güneyinde, Aktepe olarak adlandırdığımız başka bir tepe daha bulunmaktaydı (Res. 6). Uzak bir noktadan bakıldığında sanki dağa bitişik gibi algılanan bu tepenin de içinde bulunduğu alanı, diğer çalışmanın devamı olması düşüncesiyle E bölgesi olarak adlandırdık. Aktepe’ye yaklaştıkça tepenin konumunun uzaktan görüldüğü gibi olmadığı anlaşıldı. Çünkü Aktepe ile dağ silsilesi arasında Şapinuwa’ya doğru açılan oldukça geniş bir vadi yer almaktaydı. Uzak bir mesafeden bakıldığında yanıltıcı olan bu durum belki de Aktepe’yi güvenli bir konuma sokuyordu. Aktepe’nin eteklerinde Roma Dönemi’ne ait ve hemen hepsi açılmış mezarlar tespit edildi. Oldukça kistik olan bu alanda aynı döneme ait seramik parçaları da bulundu. Eteğinde yer alan mezarlık alandan Aktepe’ye doğru çıkıldıkça Roma Dönemi’ne ait seramik parçaları ve öğütme taşı parçası ele geçti (Res. 7a-d). Tepenin en üst noktasında ise çok sayıda kaçak kazı çukurları (Res. 8a-b) ve bir mimari yapı izlenimi uyandıran sıralı taşlar görüldü (Resim 9a-b). Tepeden aşağıya doğru inildikçe seramik parçalarının yoğunluğu arttı. Aktepe, yola hakim bir noktada bulunmak-



Res. 9a-b: E bölgesi, Aktepe’de mimari kalıntılar.



Res. 10a: F bölgesi, Adatepe'ye giden yolun başlangıcı ve yoldan görüntüler.



Res. 10b: F bölgesi, Adatepe'nin genel görünüşü.

tadır ve yaklaşık 4 km'lik bir koridoru kontrol edebilecek konumdadır. Aktepe'nin üzerinden Şapinuwa kenti görülebilmekte ve tepenin önünden geçen vadiden rahat bir şekilde Şapinuwa'ya ulaşım sağlanabilmektedir. Bu koridorun güvenliği kentin güvenliğinin sağlanması için gerekli görünmektedir.

Acaba Aktepe'den doğuya doğru, kontrol alanını daha genişletecek ve gözetleme yeri olabilecek başka noktalar var mıdır? Aktepe'den doğu istikametine doğru bir tepe dikkatimizi çekti: Adatepe. Tepe üzerinde gördüğümüz ateş ve duman, aradığımız özellikleri içeren bir tepe olabilir mi sorusunu akıllara getirdi.

Bu tepe, İncesu yolundan 50 m ileride ve henüz İncesu köprüsüne gelmeden doğu istikametindeki yol üzerinde bulunmaktadır. Adatepe'nin Şapinuwa güvenlik sistemi içinde yer alıp almadığını anlamak amacıyla bu yola girdik ve yaklaşık 300 m sonra bir kolu nehre inen çatal bir yolla karşılaştık. Çatal yolun nehirde son bulan kolunda herhangi bir buluntuya rastlamadık. Çatal yolla başlayan bu alanı F bölgesi olarak adlandırdık.

Diğer kolda ise girişten hemen sonra başlayıp, Adatepe'nin önünden geçen yaklaşık 1 km'lik oldukça düzgün bir yolun izleri tespit edildi (Res. 10a-b).

Adatepe'nin önünden geçen yola ait izlerden alınan ölçüler, daha önce D bölgesinde alınan ölçülerle ve yapı tekniğiyle örtüşmektedir. Bu da F bölgesinde tespit edilen yolun Şapinuwa'nın önünden geçen yolun bir parçası olduğu düşüncesini doğrulamaktadır (Res. 11a-b). Adatepe üzerinde yoğun şekilde seramik parçalarına ve mimari izlere rastlandı (Res. 12a-b).

Başlangıç Noktası⁹



Şapinuwa D←C←B← A → X = Karışık Alan → Y=Araştırılan Alan (E ve F) → Kargın

E=Aktepe

F=Adatepe

Şapinuwa'nın Doğu Koridoru (Res. 13)

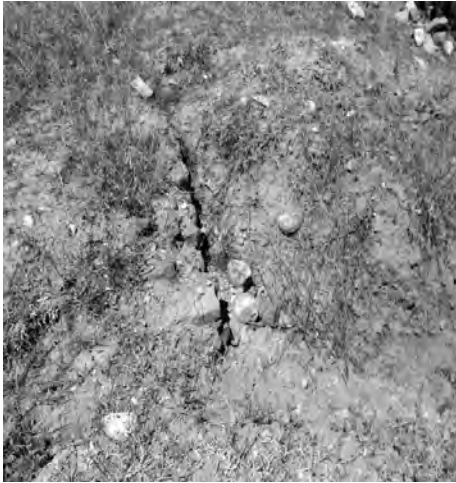
Köylüler tarafından, Adatepe'nin önünden geçen ve Amasya'ya doğru uzanan yolun Adatepe bölgesindeki kısmı "Ulu Yol, İpek Yolu", Adatepe'den sonra yükselme gösteren yol ise "Deveboynu" olarak adlandırılmaktadır. Bu alanın biraz daha ilerisinde "Karıncalık" ve sonra "Kargın" bulunmaktadır ki Kargın daha önceden tespiti yapılmış ve bir "ön savunma alanı" olarak tanımlanmıştır.

Şapinuwa'dan Aktepe'ye, Aktepe'den Adatepe'ye oradan Kargın'a ve daha doğuya uzanan alanı gözetleyecek bir güvenlik sistemi kurarak Şapinuwa'nın doğu koridorunun güvenliğini sağlamak mümkün görünmektedir.

Şapinuwa → Aktepe → Adatepe → Kargın



Res. 11a-b: F bölgesi, Adatepe'de yoldan ayrıntı.



Res. 12a-b: F bölgesi, Adatepe'den mimari kalıntılar ve seramik buluntular.



Res. 13: Şapinuwa ve Kargın arasında çalışılan bölgenin uydu fotoğrafı.

Sonuç

Boğazköy ve Maşat (Alp 1947: 389 vd.) arşivlerinde kral tarafından askeri valiye gönderilen direktifler, özellikle Ortaköy-Şapinuwa, Maşat-Tapikka'nın kuzey hattının, Kaška tehlikesine karşı sıkı bir şekilde kontrol edilmesi için alınması gereken tedbirleri içermektedir. Belgelerde ifade edildiği üzere, gözetleme yerlerinin/kulelerinin varlığı, yollara gözcülerin ve nöbetçilerin yerleştirilmesi, yollarda düşman izlerinin dikkatlice takip edilmesi bu tedbirlerle ilişkilidir.

Şapinuwa'da bir "askeri vali"nin (*bēl madgaltī*) varlığı bilinmektedir. Filolojik ve arkeolojik bulgular, Şapinuwa'nın doğu koridorunun güvenliğinin, birbirini görecekt mesafelerde yer alması gereken gözetleme birimlerinin (*auri-*, *awari-*) bulunması ve yol güzergâhlarının, bir *bēl madgaltī*'nin denetiminde olan (nöbetçi) birlikler (ÉRIN^{MEŠ}), gözcüler (LÚ.MEŠNÍ.ZU) ve nöbetçiler (LÚhaliatalla = LÚEN.NU.UN) tarafından dikkatlice kontrol edilmesiyle mümkün olabileceğini düşündürmektedir.

Adatepe ve Aktepe'nin birbirlerini görebilecek mesafede olması, ele geçen seramik buluntuları ve mimari izleri ve daha doğuda bulunan ve "ön savunma tesisi" (Süel 2005: 679-680) olarak tanımlanan Kargın'a doğru izledikleri rota bu iki tepenin birer "gözetleme yeri/kulesi / *auri-*, *awari-*" olabileceğini düşündürmektedir.

.....

NOTLAR

1. www.tdk.gov.tr "Yol Maddesi", 01.03.2017.
2. Çalışmamızda yolla ilgili olarak kullanılan metinler için bkz. CHD 69-78.
3. Schuol 1994: 250, 256, 258, KASKAL = Akatça *harranum*; KASKAL= Hititçe *palši*; KASKAL-is = *padanum*, Laroche 1952: 27; Laroche 1970: 134: "yol, cadde, patika, rota, yolculuk, seyahat, gezi; kervan, sefer, askeri sefer, kere, defa."
4. "araba", HZL: 205; Ünal 2007: 130.
5. "araba, kağı, sele, tahtı revan", Ünal 2007: 229.
6. CTH 261 hethiter.net/: hetkonk (v.1.95);
CTH 261 Bo 7103, Bo 8471, Bo 9562, KBo 65.235, KBo 68.9;
CTH 261. I.A KBo 50.280a + KBo 50.280b (+) KUB 13.1 (+) KUB 40.56 + KUB 31.87 + KUB 31.88 + KUB 40.55 (+) Bo 7192 + KBo 61.297;
CTH 261.I.B KBo 22.44 (+) KUB 13.2 (+) KUB 31.84 (+) Bo 6558 (+) KUB 40.60 + KBo 69.170;
CTH 261.I.C KBo 50.277 + KUB 31.108 + KUB 40+57 (+) KUB 31.90 + KUB 31.85 (+) KUB 31.91 (+) Bo 7770;
CTH 261.I.D KBo 50.272 + KBo 57.10 + KUB 31.86 + KUB 13.25 + KUB 40.58 + KUB 48.104 + KUB 40.78 + KBo 64.4;
CTH 261.I.E KBo 58.3 (+) KUB 31.89 (+) KUB 13.24 (+) KBo 69.159;
CTH 261.I.F KBo 53.255 (+) KBo 50.271;
CTH 261.I.G KBo 60.11 (+) Bo 8182;
CTH 261.I.H KBo 50.267; CTH 261.I.I KBo 48.238;
CTH 261.I.K Bo 8326;
CTH.261.I.L Bo 8274;
CTH.261.I.M Bo 9110;
CTH 261.I.N Bo 8983; Tercüme için bkz. von Schuler 1957: 36-59; Miler 2013: 212-237.
7. "Ortaköy-Şapinuwa (Çorum) Arkeolojik Alanından Geçen Antik Yolun Tespit Edilmesi ve Belgelenmesi" konulu ve BAP 05/2010-40 kodlu çalışma Gazi Üniversitesi tarafından desteklenmiştir. Bu çalışma, hocalarım Dr. Mustafa Süel ve Prof. Dr. Aygül Süel'in destekleriyle gerçekleştirilmiştir.

8. A, B, C, D alanlarında yapılan çalışmalar için bkz. Reyhan, Ozulu ve Tombuş "Ortaköy-Şapinuwa (Çorum) Arkeolojik Alanından Geçen Antik Yolun Tespit Edilmesi ve Belgelenmesi" konulu ve BAP 05/2010-40 kodlu proje (Gazi Üniversitesi tarafından desteklenmiştir).
9. Araştırmanın ilk aşaması A noktasından batıya (Şapinuwa'ya) doğru, ikinci aşaması ise A noktasından doğuya (Kargın'a) doğru gerçekleştirilmiştir.
-

KAYNAKÇA VE KISALTMALAR

- Alp, S. 1947. "Hitit Kralı IV. (?) Tuthaliya'nın Askeri Ferman", *Belleten* XI/43: 383-402.
- Alp, S. 1991. *Maşathöyük'de Bulunan Çivi Yazılı Hitit Tabletleri / Hethitische Keilschrifttafeln aus Maşat-Höyük*. TTK Yayınları Dizi: VI, Sayı: 34, Ankara.
- Black, J., A. George ve N. Postgate 1999. *A concise Dictionary of Akkadian*. Harrassowitz Verlag, Wiesbaden.
- CHD: *The Hittite Dictionary of the Oriental Institute of the University of Chicago*, Chicago 1980 ff.
- Forrer, E. 1930. "Apollon Vulconus und die Kyklopen in den Boghazköi-Texten", *Revue Hittite et Asiatique* I: 141-144.
- Goetze, A. 1928. *Madduwattas*. Mitteilungen der vorderasiatisch - aegyptischen Gesellschaft., 32/1, Leipzig.
- HW2: Friedrich, H. - Kammenhuber, A., *Hethitisches Wörterbuch*. Zweite, völlig neubearbeitete Auflage auf der Grundlage der edierten hethitischen Texte. Heidelberg 1975 ff.
- HZL: Rüster, C. - Neu, E., *Hethitisches Zeichenlexikon*, Inventar und Interpretation der Keilschriftzeichen aus den Boğazköy-Texten, Otto Harrassowitz, Wiesbaden, 1989.
- KBo: *Keilschrifttexte aus Boghazköi*. Leipzig-Berlin 1916 vd.
- KUB: *Keilschrifturkunden aus Boghazköi*. Berlin 1921 ff.
- Imparati, F. 1974. "Una concessione di terre da parte di Tuthaliia IV", *Revue Hittite et Asiatique* 32: 1-208.
- Laroche, E. 1952. "Elements d'haruspice Hittite", *Revue Hittite et Asiatique* 54: 19-48.
- Laroche, E. 1970. "Sur le Vocabulaire de L'haruspice Hittite", *Revue d'Assyriologie et d'Archéologie orientale* 64: 127-139.
- Mışt.: Maşathöyük.
- Ökse, T. 2005. "Fırat Havzalarını Birbirine Bağlayan Eski Kervan Yolları", *Bilig* 34: 15-32.
- Miller, J. 2013. *Royal Hittite Instructions and Related Administrative Texts (Writing from the Ancient World)*. (Edited by M. Giorgieri), Society of Biblical Literature, Atlanta.
- Pecchioli Daddi, F. 1982. *Mestieri, Professioni e Dignità Ittita*. Incinabula Graeca vol. LXXIX, Pubblicazioni Dell'Istituto Per Gli Studi Micenei ed Egeo-Anatolicidel Consiglio Nazionale Delle Ricerche Direttore: Prof Anna Sacconi, Roma.
- Reyhan, E. 1998. "Ana Hatlarıyla Hitit İdari Sistemi", *Türkiye'de Sosyal Bilimlerin Gelişmesi ve Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Sempozyumu Bildiriler* (24-26 Nisan 1996): 189-211. Ankara.
- Reyhan, E. 2015. "Çivi yazılı Belgelere Göre Hititlerde Yol Sistemi", İ. Albayrak, H. Erol ve M. Cayır (yay.) *Cahit Günbattı'ya Armağan*: 203-231. Ankara Üniversitesi Yayınevi, Ankara.
- Reyhan, E., M. Ozulu ve E. Tombuş 2012. "Ortaköy-Şapinuwa Hitit Yolu", 2. *Çorum Kazı ve Araştırmalar Sempozyumu*: 143-154. T.C. Çorum Valiliği, İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Yayın No: 13, Çorum.
- Rs. : Rückseite einer Tontafel.
- Schuol, M. 1994. "Die Terminologie des Hethitischen SU-Orakels", *Altorientalische Forschungen* 21: 247-304.
- von Schuler, E. 1957. *Hethitische Dienstanweisungen für höhere Hof- und Staatsbeamte*. Ein Beitrag zum antiken Recht Kleinasiens, (Archiv für Orientforschung 10), Graz.
- Süel, A. 2005. "Ortaköy Tabletlerinde Geçen Bazı Yeni Coğrafya İsimleri" *V. Uluslararası Hititoloji Kongresi Bildirileri* (Çorum 02-08 Eylül 2002): 679-685. Ankara.

Süel, A. ve M. Süel 1996. "Ortaköy-Şapinuwa'nın Hitit Mimarisindeki Yeri ve Önemi", *Çağlar Boyunca Anadolu'da Yerleşim ve Konut Uluslararası Sempozyumu*: 425-435. Ege Yayınları, İstanbul.

Süel, A. ve M. Süel 2006. "Ortaköy Araştırmaları", *Arkeologlar Derneği Dergisi* 28: 14-21.

Ünal, A. 2007. *Multilinguales Handwörterbuch des Hethitischen, A Concise Multilingual Hittite Dictionary, Hititçe Çok Dilli El Sözlüğü*, Vol. I A-M, Vol II N-Z, (VDK) Verlag Dr. Kovač, Hamburg.

Vs. : Vorderseite einer Tontafel.

<http://www.tdk.gov.tr/> 01.03.2017.

<https://earth.google.com/web/> 20.04.2017.

.....

TRANSKRİPSİYONDA KULLANILAN İŞARETLER

- ... : Yan yana üç ya da üçten fazla nokta o kısmın sağlam olduğunu ancak gerek görülme diği için alınmadığını belirtir.
- [] : Tablet o kısmının tahrip edilmiş olduğunu gösterir.
- () : Tercümenin anlaşılması için yapılan ilaveyi gösterir.
- § : Paragraf.