

Gönderim Tarihi: 30.01.2024

Kabul Tarihi: 07.08.2024

## GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE AĞRI DAĞI VE ÇEVRESİNDEKİ GEÇİTLER<sup>1</sup>

Mount Passes in and Around the Mount Ağrı from Past to Present

Taner AYDIN

Doç. Dr.; Iğdır Üniversitesi  
Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü  
igdircalismalari@gmail.com

ORCID ID: 0000-0001-8615-0808

Çalışmanın Türü: Araştırma

### Öz

Çalışmanın konusunu Iğdır ili güneyinde uzanan Aras Dağları ve bu arada Büyük ve Küçük Ağrı Dağı üzerindeki geçitler oluşturmaktadır. Söz konusu geçitler, doğudan batıya doğru: Serdarbulak, Pamuk, Çilli, Zor, Kucak, Aslanlı, Abbasgöl, Koçbaş, Taşuçan ve Alçalı adlarını alır. Tarihi İpekyolu'na ait farklı güzergâhları, dolayısıyla da farklı ülke ve bölgeleri ekonomik, siyasi, askeri ve kültürel yönden birbirine bağlayan bu geçitler, daha çok tarihi dönemlerde kullanılmıştır. Çalışmada sahanın tarihi coğrafyasını ortaya koyacak çeşitli kaynaklar kullanılmıştır. Bunların başlıcalarını yüzey ve arkeolojik araştırma verileri, seyahatnameler, haritalar ve arşiv kaynakları oluşturmuştur. Ayrıca sahaya ait güncel veriler ile uydu görüntüleri kullanılarak haritalar yapılmış ve metin görsellerle desteklenmiştir. Çalışmanın yapılmasındaki en önemli amaç, Ağrı Dağı ve çevresindeki geçitlerin özelliklerini ve geçmişten günümüze üstlenmiş oldukları fonksiyonları ortaya koymaktır. Doğal ve tarihi birçok çekiciliğe sahip olan geçitlerin modern karayoluna sahip birisi (Pamuk Geçidi) dışında önemini yitirdiği görülmektedir. Bununla beraber geçitler tarım ve turizm açısından önemli potansiyele sahiptir.

**Anahtar Kelimeler:** Geçit, Aras, Iğdır, İpekyolu, Ağrı Dağı

### Abstract

The subject of the study is the Mount Aras lying to the south of Iğdır province and the mount passes on the Mounts Greater and Little Ağrı. These mount passes, from east to west: Serdarbulak, Pamuk, Çilli, Zor, Kucak, Aslanlı, Abbasgöl, Koçbaş, Taşuçan and Alçalı. These mount passes, which connect different routes of the historical Silk Road and thus different countries and regions economically, politically, militarily and culturally, were mostly used in historical periods. In the study, various sources were used to reveal the historical geography of the area. The main ones are surface and archaeological research data, travelogues, maps and archival sources. Maps were made using current data and satellite images of the site and the text is supported with visuals. The most important purpose of the study is to analyse the characteristics of the mount passes in and around it and to reveal the functions they perform. They have many natural and historical attractions. the importance of the mount passes, except for one with a modern motorway (Pamuk Passage) lost their significance. However, the mount passes have significant potential importance for agriculture and tourism.

**Keywords:** Passage, Aras, Iğdır, Silk Road, Mount Ararat

<sup>1</sup> Bu çalışma, Aras Kültür ve Sanat Sempozyumu'nda (24-26 Ekim 2022, Iğdır) sözlü olarak sunulmuştur.

## 1. GİRİŞ

İğdir ilinin güneyinde genel olarak doğu-batı doğrultusunda uzanan dağlar, Aras Dağları olarak bilinir. Aras Dağları, Osmanlı ve Rus döneminde hazırlanmış bazı haritalarda Ağrı Dağları olarak da geçer (Tekin ve Baş, 2003: 75; <http://kubangenealogy.ucoz.ru/index/karty/0-189>). Cuinet'in Erzurum Vilayeti'ni gösterdiği haritada Osmanlı-Rus sınırını oluşturan dağlar, batıdan doğuya doğru; Ağrı Dağları, Sinek Dağı, Çarsala Dağı ve Ararat Dağı olarak gösterilmiştir (Cuinet, 1892: 131). Bir başka haritada ise bu dağlar, batıdan doğuya Solhan, Sıçanlı, Hama, Pamuk ve Ararat olarak verilmiştir (U.S. Army Map Service, 1942). Adı geçen dağlar üzerinde, doğudan batıya doğru Serdarbulak, Pamuk, Çilli, Zor, Kucak, Aslanlı, Abbasgöl, Koçbaş, Taşuçan ve Alçalı geçitleri yer alır. Bu geçitler, Aras Havzası ile Van Gölü, Balık Gölü, Sarısu Çayı ve Murat Nehri havzalarını birbirine bağlar. Sahada yapılmış arkeolojik araştırmalar, geçitlerin Kalkolitik dönemden bu yana kullanıldığını, jeopolitik ve jeostratejik önemi haiz yerler olduğunu göstermektedir. Bu durum geçitler veya geçitlerde birleşen yollar üzerinde çeşitli amaçlarla (savunma, barınma, ticaret) yapılmış han, kervansaray ve kale türü yapılar ile bazıları bu yapılarla birlikte ya da müstakil olarak kurulmuş yerleşmelerden de anlaşılmaktadır.

Aras Dağları, adını kuzeyinde doğu batı doğrultusunda akan Aras Nehri'nden alır. Nehir, kuzeyindeki Sa'd Çukuru (Revan Ovası) ile Sürmeli Çukuru'nu (İğdir Ovası) birbirinden ayırırken, Aras Dağları da Aras Nehri'nin bir kolu olan ve kendisine ait bir havza oluşturan Sarısu Havzası'yla Aras Havzası'nın Sürmeli ve Sa'd Çukuru'na karşılık gelen orta kesimini birbirinden ayırır. Bu dağlar, Eski Çağ'da Erikua ve Urartu krallıkları gibi farklı siyasi yapıları birbirinden ayırıp koruma sağlarken, birleştirici rolüyle de Aras ve Sarısu havzalarında Erken Transkafkasya (Hurri-Karaz'da denilmektedir), ve Aras Boyalıları gibi ortak kültürel bir yapının oluşmasını sağlamıştır (Bingöl, 2014: 117-118; Yardimciel, 2015: 198). Ticari işleve sahip olan geçitler, sınırdaş ülkeler arasında birer gümrük görevi de görmüş, komşu ülkeler, ticari ilişkilerini bu geçitler aracılığıyla yürütmüşlerdir. Geçitleri kontrol altında tutan Bezirgân<sup>2</sup> adlı bazı yerleşmelerin varlığı, bu durumu açıklar niteliktedir. Daha sonraki dönemlerde de örneğin Osmanlı-Safevi, Osmanlı-Avşar ve Osmanlı-Rus sınır ilişkileri, bu geçitler üzerinden gerçekleşmiştir.

<sup>2</sup> Bezirgân adı, Türkçe'de tüccar, alışveriş yapan kimse anlamlarına gelmektedir. İğdir merkez ilçeye bağlı olan köyün adı daha sonra Bezirhane olarak değiştirilmiştir.

## 2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

### 2.1. Geçit Kavramı, Fonksiyonu ve Önemi

Dağlık alanların yaz ve kış aylarında geçişe imkân veren yerleri “geçit” adını alır (İzbırak, 1992: 132). Geçitler, dağların ulaşımına uygun, çoğu kez yolların geçtiği, çevresine göre alçak kesimlerinde yer alır. Bu kesimler, çoğunlukla dar boyun ya da vadilerdir (Büyük Larouss, 1986: 4458). Geçit, her iki tanımdan da anlaşılacağı üzere geçiş açısından kolaylaştırıcı etki ve işleve sahip, genellikle dar ve ulaşım imkân veren yeryüzü şeklidir. Ülkemizde geçitlere aşit, bel, belen, boğaz ve gedik isimleri de verilir (Eşmekaya, 2019: 111-112).

İnsanoğlu öncelikle ulaşım için coğrafyacıların doğal yollar adını verdikleri insanların ve hayvanların kolaylıkla yol alabilecekleri alanları kullanmışlardır. Bu doğal yollar, çoğunlukla akarsu vadileri, bataklık olmayan kıyı ovaları, bitki örtüsünün engel oluşturmadığı stepler ile boğaz ve geçitler olmuştur (Tümertekin, 1987: 297). Geçitler, yüksek ve yer yer oldukça engebeli bir topoğrafyaya sahip ülkelerin karayolu ulaşımında daha fazla öneme sahiptir. Çünkü belirtilen özelliklere sahip yerlerde ulaşım sadece bu geçitlerden sağlanabilmektedir. Ülkemizin kuzey ve güney kıyıları ile iç bölgeleri arasındaki ulaşım hatları da yüksek sıra dağlar nedeniyle sadece vadi ya da dağ geçitlerini takip eder. Topografik yapının ve orografik doğrultunun ulaşımı engellediği yerlerde karayolu geçitleri, ulaşımında önemli rol oynar (Bekdemir ve Coşkun, 2010: 867; Doğanay, 1995: 453; Doğanay, 1998: 486). Bir karayolu geçidinin, ulaşım açısından sağladığı avantaj, öncelikle konum özelliklerinden kaynaklanır. Bulunulan güzergâhta geçiş sağlayan en elverişli mevkide yer almanın yanı sıra, geçitlerin konumları itibarıyla birbirlerine bağladıkları yerler de önemlidir. Bu nedenle bir geçidin konumu hem ortaya çıkışını hem de yer aldığı ulaşım güzergâhındaki devamlılığını önemli ölçüde etkiler (Bekdemir ve Coşkun, 2010: 868).

“Anadolu’nun Savaş Kapıları” olarak da adlandırılan geçitler, Eski Çağ tarihinde medeniyetlerin oluşmasını, siyasi, askeri, ekonomik ve kültürel yapının birbirine bağlı ve bağımlı olarak meydana gelmesini sağlamıştır. Doğal geçitler ve bu geçitlerin imkân verdiği yollar, bu parçaları birbirine kenetleyen ve birbirine karşı sorumlu kılan unsurlar olmuştur (Yıldırım, 2006). Aras Nehri’nin açtığı doğal yollar, tarihi dönemlerde İran, Kafkasya ve Anadolu arasındaki askeri, ticari, kültürel ve politik ilişkilerde belirleyici rol oynamıştır (Günaşdı, 2016: 113; Özfırat ve Marro, 2004: 17; Özgül ve Üngör, 2016: 228).

İlk Tunç Çağı'ndan itibaren bahsi geçen bölgeler arasında bir kültür etkileşimi ve zamanla da birlikteliği görülmeye başlanmış, Orta ve Son Tunç Çağı'nda devam eden bu ilişkiler, Erken Demir Çağı ile Orta Demir Çağı'nda doruk noktasına ulaşmıştır. Orta Çağ'a gelindiğinde ise doğu ile batının önemi daha da artan yollarla birbirlerine bağlandığı görülür. Sürmeli Çukuru, doğal faktörlerin ve bu arada Aras Nehri'nin açtığı tabii bir yol üzerinde bulunması nedeniyle önemli yolların kavşak noktasında yer almıştır. Bu yollardan en önemlisi Tarihi İpek Yolu'dur. Çin'den başlayıp Hindistan, Pakistan ve Kuzeybatı İran'dan geçen bu yolun bir kolu, Nahçıvan'da ikiye ayrılıyor birinci yol Ermenistan üzerinden Kafkasya'ya, ikinci yol ise İğdır ve Bayezid üzerinden Ani ve Erzurum geçilerek Trabzon Limanı'na ulaşıyordu (Deniz ve Diğerleri, 2015: 225). İran'dan gelip Anadolu'ya ya da Anadolu'dan gelip İran ve Azerbaycan'a devam eden yolların bazıları ise Küçük ve Büyük Ağrı Dağı'nın kuzey ve güney eteklerini takip ediyordu (Abich, 1849: 50-52; Lynch, 1901: 160). Aras Vadisi ve İğdır Ovası ise Kafkasya Geçidi ve Kuzey İran, Bayezid (Doğubayazıt) Ovası ise İran yolu üzerinde bulunduğundan Urartu Krallığı döneminde ve öncesinde önemli yerleşmelerin kurulduğu yerler olmuştur. Krallık, Güney Kafkasya seferleri için öncelikle Ağrı Dağı geçitlerini egemenliği altına almıştır (Özfirat, 2014: 111-113; Lloyd, 1997: 105; Ökmen, 2001: 201-204; Erzen, 1992: 2; Kılıç, 2020: 211-212). Erikua Krallığı'nın ortadan kalkmasıyla birlikte Melekli, Karakoyunlu ve Bulakbaşı dolaylarında ciddi yatırımlar yapmaya başlayan krallık yöneticileri, İğdır Ovası ile Kuzeybatı İran ve Güney Kafkasya'ya ulaşan yolların denetimini sağlamak amacıyla çok sayıda kale ve yerleşme inşa etmişlerdir (Kemer, 2019: 30-31; Pehlivan, 2013: 203). Bu yerleşmelerden en önemlisi Kral Menua'nın inşa ettirdiği yeni eyalet merkezi Menuahinili'dir. Menua, bir diğer kale yerleşmesini Bulakbaşı yakınında inşa ettirmiştir. Menuahinili, Menua ve daha sonraki krallar tarafından yeni yapılar eklenerek geliştirilmiştir. İğdır Yöresi'nde Aktaş (Karakoyunlu-Aktaş Köyü) ve Lanetlitepe (Melekli Beldesi) kaleleri ile Doğubeyazıt'taki Bozkurt Kalesi, Pamuk Geçidi'nin her iki tarafındaki yolları (İpekyolu ve diğer yollar) ve geçitleri kontrol altına almak için ileri karakol ve yol istasyonu olarak kurulmuştu. Yine bu kapsamda Ağrı Dağı'nın güney eteğinde Ömerağa-Gölyüzü Kalesi inşa edilmişti. Görüldüğü üzere Ağrı Dağı'nın kuzeyindeki İğdır Ovası ile güneyindeki Doğubayazıt Ovası, Aras ve Ağrı Dağları ile bu dağlar üzerindeki geçitler vasıtasıyla birbirine bağlanmış, geçitleri kontrol eden yapı ve yerleşmelerle de entegre bir bölge özelliği kazanmıştır (Özfirat, 2017: 162-169; Yardimciel, 2022a: 67; Bingöl ve Erdem, 2022: 229-236).

## 2.2. Çalışmanın Amacı ve Önemi

Ağrı Dağı ve çevresindeki geçitlerin yapılan Arkeolojik araştırmalara göre Kalkolitik'ten bu yana kullanıldığı anlaşılmaktadır. Söz konusu geçitler, Asya'yı Akdeniz'e ve Avrupa'ya bağlayan Tarihi İpekyolu üzerinde yer almıştır. Bu yolun önemli güzergahlarından olan Kuzeybatı İran üzerinden gelen yollar, bu geçitleri kullanarak Anadolu'ya, Kafkasya'ya ve Karadeniz'e, yine bu yönlerden gelen yollar da geçitleri kullanarak İran'a ve Hindistan ve Çin'e, Doğu Anadolu'ya hatta Mezopotamya'ya kadar ulaşmıştır. Söz konusu geçitler, günümüzde de bu bölgeleri birbirine bağlayan önemli güzergâh üzerinde yer alır. Bununla beraber üzerinde modern bir karayolu yapılan Pamuk Geçidi dışında diğer geçitler, önemini kaybetmiştir. Çalışma konumuzu oluşturan Ağrı Dağı ve çevresindeki geçitler, bugüne kadar hiçbir akademik çalışmaya konu olmamış, bazı çalışmalarda ise sadece münferit olarak isimleri geçmiştir. Çalışmanın yapılmasındaki en önemli amaç, Ağrı Dağı ve çevresindeki geçitlerin özelliklerini ve geçmişten günümüze üstlenmiş oldukları fonksiyonları ortaya koymaktır. Bununla beraber geçitlerin sahip olduğu doğal ve beşeri çekicilikleri nedeniyle başta ekonomik olmak üzere sürdürülebilirliğinin sağlanması hususunda nelerin yapılması gerektiği ve bu durumun sahaya neler kazandıracakı konusunun irdelenmesi çalışmanın bir diğer amacını oluşturmaktadır.

## 2.3. Materyal ve Yöntem

Çalışmada nitel araştırma yöntemleri (gözlem, doküman analizi vb.) ve nitel veri toplama teknikleri kullanılmıştır. Çalışmanın verilerini sahada günümüze kadar yapılmış arkeolojik araştırmalara ait veriler ve sonuçları, arazi çalışmaları, haritalar, arşiv kaynakları, seyahatnameler, uydu görüntüleri, geçmiş dönemlere ait resimler ile tebliğ, makale ve kitap gibi diğer çalışmalar oluşturmaktadır. Çalışmada arşiv, seyahatname ve diğer kaynak verileriyle arazi ve harita verileri karşılaştırılmış, metin oluşturulmuştur. Arcgis programı kullanılarak geçitlerin haritası çizilmiş, Ayrıca uydu görüntüleriyle arazi ve harita verileri karşılaştırılmış Google Eart Pro üzerinden geçitlerin görüntüsü alınmış ve metin bölümü görsellerle desteklenerek konu, daha iyi anlaşılır hale getirilmiştir.

## 3. BULGULAR VE TARTIŞMA

### 3.1. Çalışma Alanının Yeri, Sınırları ve Genel Coğrafi Özellikleri

Çalışma konusu olan geçitler, Iğdır ili sınırları içerisinde yer alır. 39° 37'- 40° 07' kuzey enlemleri ile 39° 59'- 44° 49' doğu boylamları arasında kalan il, Doğu Anadolu Bölgesi'nin Erzurum-Kars Bölümü'nde yer alır.

Kuzeyden Ermenistan, doğudan Azerbaycan ve İran ile sınır olan ilin, İran sınırı Küçük Ağrı Dağı'nın doğu eteklerinden geçer. Ermenistan ve Azerbaycan ile olan sınırı ise Aras Irmağı çizer. İl, kuzeybatıdan Kars, güney ve güneybatıdan ise Ağrı illeri ile sınırdır (Aydın ve Çelik, 2019: 1). Iğdır ili, jeomorfolojik açıdan dağ, ova ve platolardan oluşur. İlin kuzey yarısı ovalık, güney yarısı ise dağlıktır. Ova sahaları Iğdır Ovası, dağlık sahalar ise Aras Dağları'ndan oluşur. Bu dağlar batıdan doğuya doğru Kızılcaziyaret Dağı (2887 m.), Durak Dağı (2811 m.), Zor Dağı (3196 m.), Pamuk Dağı (2639 m.) Büyük Ağrı Dağı (5137 m.) ve Küçük Ağrı Dağı (3896 m.) şeklinde sıralanır. Iğdır Ovası'nın deniz seviyesinden yüksekliği, 800-900 metre arasında değişir. Ovanın doğu kesiminde (Gödekli) 800 metre civarında olan yükselti, batıda Çalpala köyü civarında 900 metreye ulaşır. Ova, kuzeyden de yüksek dağlarla çevrilidir. Kuzeyde Alagöz Dağı'nda yükselti 4000 metreyi bulur. Bu özellikleriyle Iğdır Ovası, çevresine göre alçak bir havza özelliği gösterir. Bu havza doğuda ve batıda daralırken orta kesimde genişler. Havzanın sularını Aras Nehri ve kolları drene eder. Birer sübsidans havzası olan Iğdır Ovası, bu özelliğini Pliyosen'de kazanmıştır. Üst Pliyosen'de göl ortamına sahip ova, bu devirden sonra kara halini almıştır (Ardos, 1995: 36; DSİ, 1976). Erhacı Köyü çevresindeki Pliyosen yaşlı kumtaşı tepeleri ile içeriğindeki gölsel fosiller bu göl ortamından izler taşır. Kumtaşının bazalta göre daha kolay işlenmesi, antik dönemlerden bu yana yapı malzemesi olarak kullanılmasını sağlamış bu nedenle bu tepeler üzerinde başta kale olmak üzere önemli yapı ve yerleşimler inşa edilmiştir.

Sahada Kuaterner esnasında devam eden genç orojenik hareketlerle dağlık sahalar daha da yükselirken ova tabanı çökmeye devam etmiştir. Böylece dağ ile ova sahaları arasında 4000 metreyi aşan yükselti farkı ortaya çıkmıştır. Bu durum her iki alanda farklı ekonomik faaliyet sahalarının ortaya çıkmasını sağlamıştır. Ova, tarıma konu olurken dağlık alanlar sahip olduğu çayır ve mera örtüsüyle hayvancılık sahası olarak kullanılmıştır. Ovada yaşayan topluluklar, dağlık alanları aynı zamanda yayla olarak da kullanmıştır. Bölgede tespit edilmiş antik dönemlere ait başta ağıl olmak üzere çok sayıda yerleşme, bu durumu izah eder niteliktedir (Yardimciel, 2022b: 10).

Sahada Kuaterner'de ova tabanında biriken ve kalınlığı yer yer 300 metreyi aşan alüvyonlar, bugünkü ovayı oluşturmuş, faylanma nedeniyle volkanik faaliyetlerin yoğunlaştığı ovanın güneyinde başlıcaları bazalt ve andezitlerden oluşan volkanitler ve piroklastikler meydana gelmiştir. Ovanın batısında çakıl taşı, kumtaşı ve kiltaşından oluşan tersiyer yaşlı tortullar görülür. Bu alan kabaca merkez ilçenin batısıyla Tuzluca ilçesinin güney

yarısına karşılık gelir (Aydın ve Çelik, 2019: 1-7; Şimşek, 2020: 21-23). Tüm bu kayaçlar özellikle Büyük Ağrı Dağı'nda çok sayıda yerleşmenin kurulabilmesini sağlamıştır. Dayanıklı, bazalt ve andezitlerden oluşan kayaçlar, yapı malzemesi olarak dağlık alanlarda kale ve benzeri yapı veya yerleşmelerde kullanılırken ovada ana inşaat malzemesini özellikle kerpiç oluşturmuştur. Dağlık alanlarla ovalık alanların kesiştiği yerlerde her iki malzeme de kullanılmıştır.

Sahip olduğu yükselti şartları nedeniyle bulunduğu bölgenin en alçak düzlüklerinden birisini oluşturan Iğdır Ovası, çevresine nazaran farklı iklim özellikleri gösterir. Etrafının dağlarla çevrili olması ovayı sıcaklık açısından elverişli bir saha haline getirmiştir. Bu durum Iğdır Ovası'nın şimdiki bilgilere göre neolitik çağdan bu yana yerleşime konu olmasını sağlamıştır. İnsanlar uygun iklim koşullarına sahip ova ve yakın çevresinde yerleşmeler kurmuş, ovada kurulan yerleşmelerde çoğunlukla ekip biçme veya ekip dikme faaliyetleri yürütülürken, dağlık alanlarda ise hayvancılık yapılmıştır. Ova ile dağın kesiştiği yerlerde ise her iki faaliyet birden yürütülmüştür.

Iğdır Ovası'nda yıllık ortalama sıcaklık 12,8 °C 'ye çıkar. Bu değer, Ağrı (6,2 °C), Kars (5,2 °C) gibi çevre istasyonlardan daha yüksektir (Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü, 2017; Demircan, 2022: 90). Dağlık alanlar nedeniyle nemli havanın sahaya sokulamaması ya da ovaya doğru alçalırken fön etkisiyle gittikçe ısınması sıcaklığı daha da artırır. Bu durum sahada nem açığını yükselterek daha kararlı hava koşulları oluşturur. Bu nedenle saha 252,7 mm toplam yağış miktarıyla, ülkemizin Tuz Gölü çevresinden (Konya, Karapınar) sonra en az yağış alan yerlerinden birisidir (Aydın ve Çelik, 2019: 1-7; Erinç, 1996). Yüksek sıcaklık ve düşük yağış miktarlarına ek olarak yağış ve sıcaklık rejiminin gösterdiği özellikler sahada yarı kurak şartların egemen olmasına neden olmuştur. Bu durum antik dönemlerden itibaren sahada suyu en önemli ve kritik unsur haline getirmiş, su ve sulama imkanları bakımından elverişli sahalar en eski yerleşmelerin kurulduğu başlıca alanlar olmuştur. Iğdır ilinde antik dönem yerleşmelerinin Karasu sulak alanı çevresinde yoğunlaşmasının nedeni, Karasu Çayı'nı oluşturan kaynaklardır. Yörede yaşayan topluluklar antik dönemlerden itibaren suyun doğru bir şekilde kullanımına önem vermişler, muhtemel su rezervuar alanlarını değerlendirmişlerdir.

Iğdır Ovası'nda vejetasyon devresine karşılık gelen sıcak dönemde yetersiz yağış ve yüksek sıcaklık nedeniyle yarı kurak koşullar kendisini daha fazla hissettirir. Bu nedenle ovada Mayıs ayı dışındaki Mart-Aralık arasındaki 9 aylık devrede su yetmezliği görülür (Aydın, 2010: 43). Bitki örtüsü ve tarımsal faaliyetler açısından ciddi sorunlar doğuran bu olumsuz koşullar,

ovalık alanlarda Aras Nehri ile Karasu çayının sağladığı sulama imkânı ile nispeten ortadan kalkmakta, yüksek sahalarda ise etkisini devam ettirmektedir. Sahada bitki örtüsü, belirtilen iklim koşulları nedeniyle bazı dağlık alanlarda (Büyük ve Küçük Ağrı Dağı) lekeler halinde görülebilen ormanlar dışında doğal ve antropojen steplerden oluşur. Saha bu özelliğiyle bütünüyle İran-Turan Flora bölgesine girer. Sahada endemik ve buzul devirlerinde yaşanan iklim değişikliklerine bağlı olarak Avrupa-Sibiryaya flora bölgesine ait bazı relik bitki türlerine rastlanır (Güner, 1993: 65). Bunların en önemlisi ve sık görüleni Küçük Ağrı Dağı'nın kuzey yamaçlarında yayılış gösteren Titrek Kavak'la (*Populus Tremula*) yer yer birlik oluşturan Cüce Huş (*Betula Nana*) ve Büyük Ağrı Dağı kuzey yamacında yayılış gösteren meşe topluluklarıdır. Bu sınırlı kaynaklar, eski çağdan itibaren yakacak ve yapacak ihtiyacı için kullanıldığından yoğunluğunu kaybetmiştir.

Arkeolojik bulgulara göre Iğdır ilinde yerleşim faaliyetleri Neolitik Çağ'a kadar iner. Sahada tarihin bütün dönemleri kesintisiz olarak yaşanmıştır (Kökten, 1943: 603; Özfirat ve Marro, 2004: 17; Özgül ve Üngör, 2016: 228; Yardimciel, 2022a: 67; Bingöl ve Erdem, 2022: 229-236; Güneş ve diğerleri, 2022: 10). Geçmişte bugünkü Iğdır Ovası'na karşılık gelen alan ile çevresine Sürmeli Çukuru, Aras Nehri'nin kuzeyinde kalan ova ve çevresine ise Sahat (Sa'd) Çukuru denilmiştir (Güner ve diğerleri, 2000: 274). İran yaylalarından ve Kafkaslardan gelen yolların birleştiği bir kavşak noktası olan Sürmeli Çukuru, başta Türkler olmak üzere farklı uygarlıklara ev sahipliği yapmış ve bu uygarlıkların izlerini taşıyan kültürel bir alan olmuştur. Bu durum sahanın elverişli iklim, toprak ve su kaynakları zenginliği yanında tarihi İpek Yolu üzerinde yer almasından kaynaklanmış bu özelliği ile Sürmeli Çukuru, Aras Vadisi yoluyla Erzurum üzerinden Anadolu'nun içlerine hatta Akdeniz'e açılmıştır. Yörede bu yolu kullanan kervanların konaklanması için kervansaraylar, hanlar, haberleşme ve savunma için de kaleler inşa edilmiştir (Ceylan ve Kalmış, 2019: 620).

Bölgenin ilk yerleşik kavminin Orta Asya kökenli Hurriler olduğu tahmin edilmektedir. Hurriler, bölgeye M.Ö. 4000'de yerleşmişler, Guarducci'nin birçok müelliften aktardığı bilgiye göre Geç Tunç Çağında Doğu ve Güneydoğu Anadolu'nun hâkim etnik gurubu olmuşlardır (Goetze, 1936: 1957; Piotrovskij, 1966; Salvini, 1967; Dinçol, 1994; Zimansky, 1998). Hurrilerin oluşturduğu boylar, Aras ırmak boylarında beylikler halinde yaşamışlardır (Guarducci, 2019: 149; Kırzioğlu, 1953: 27-31; Özgül ve Morkoç, 2017: 250). Aras Nehri kuzeyinde (Metsamor) yapılan kazılarda ortaya çıkarılan Hurri mühür kalıpları bu dönemden kalan izlerdir (Piliposyan, 2014: 42-52).



Sürmeli Çukuru, Urartu Devleti'nin yükseliş dönemine kadar yerel bir krallık olarak varlığını sürdüren Erikua'nın, hakimiyetinde kalmıştır. Genel olarak İğdır ili ve Doğubayazıt ilçesi idari sınırlarına karşılık gelen bir alanda yayılış gösterdiği anlaşılan Erikua Krallığı, Menua döneminde (M.Ö. 810-780) ele geçirilmiş ve Urartu'ya bağlanmıştır. Menua, bölgede başta kendi adını taşıyan Menuahinili olmak üzere çoğunluğu kale yerleşmesi olan çok sayıda yerleşme kurmuştur (Marro ve Özfirat, 2005:79). Sürmeli Çukuru, Hz. Osman devrinde (644-656) Müslüman Arapların eline geçmiş, bölge ardından Müslümanlarla Bizans yönetimi arasında birkaç kez el değiştirmiştir. İğdır ve çevresi, Melikşah tarafından fethedildikten sonra sırasıyla; Büyük Selçuklu, Moğol, Anadolu Selçuklu, Celayirli, Karakoyunlu, Timurlu, Akkoyunlu ve Safevi hâkimiyetinde kalmıştır (Tuncel, 1999: 79; Güneş ve diğerleri, 2022: 10). Saha, Çaldıran Savaşı'ndan (1514) sonra Doğu Anadolu'nun birçok yeriyle birlikte Osmanlı topraklarına dâhil olsa da bölgenin Osmanlı hâkimiyetine kesin olarak girmesi, 1583 yılında gerçekleşmiştir. Saha, Revan'la birlikte Osmanlı topraklarına katılmış, bu tarihten sonra Revan Eyaleti'nin Aralık Kazası içerisinde yer almıştır (Tuncel, 1999: 79). Osmanlı-Safevi çekişmesi XVIII. yüzyılın ortalarına kadar devam etmiş, bu süreç içerisinde İğdır ve çevresi sürekli el değiştirmiştir (Uzunçarşılı, 2011: 243-250).

Safevi Devleti'nin 1722'de yıkılmasının ardından 1747 yılında İrevan Hanlığı kurulmuştur. Hanlığın Aras Nehri'nin güneyindeki topraklarını bugünkü İğdır ili topraklarını da içerisine alan Derekend Perçinis ve Sürmeli mahalları oluşturmuştur (Azerbaycan Milli Elmler Akademiyası, 2010: 149; Bournoutian, 1992: 35). Derekend Perçinis ve Sürmeli mahalları güneyde Osmanlı Devleti ile sınır olup bu sınırı, Aras-Ağrı Dağları oluşturmuştur. İrevan Hanlığı'nı 1 Ekim 1827 yılında işgal eden Rusya, 21 Mart 1828 yılında, hanlık idaresini lağvederek yerine Ermeni Oblastı'nı kurmuş, sonradan Erivan Guberniya'sı adını alan vilayetin mevcut yedi kazasından birisi de Sürmeli olmuştur<sup>3</sup>. Sürmeli Kazası'nın (Uyezd) merkezi İğdır şehri olup, kaza, 1917 Bolşevik ihtilaline kadar Rus Çarlığı yönetiminde kalmış ve Rusya'nın Osmanlı ve Kaçar devletleriyle olan sınırının bir bölümünü teşkil etmiştir (Badem, 2021: 25-58; Azerbaycan Milli Elmler Akademiyası, 2010: 26).

Sürmeli Kazası, Gümrü Anlaşması'yla (3 Aralık 1920) Türkiye'ye dahil olmuştur (Ünal, 2016: 88; Kültür Bakanlığı, 1981: 547-579). Kazanın merkezi durumundaki İğdır ve bağlı yerleşmeler, Kulp Kazası (Tuzluca) ile

<sup>3</sup> Çarlık yönetiminde general rütbesindeki askerî valilerin yönettiği illere "oblast", sivil valilerin yönettiği vilayetlere ise "guberniya" adı verilmekteydi.

birlikte evvelce yeni teşkil edilen Bayezid Vilayeti 'ne bağlandı. Nitekim Iğdır ve Kulp, 1925 yılında Bayezid Vilayeti'nin kazaları arasında yer alıyordu (Şaşmaz, 2014: 3). TBMM'de kabul edilen 7 Haziran 1934 tarih ve 2500 Sayılı Kanun'la bu kazalar Bayezid Vilayeti'nden alınarak Kars Vilayeti 'ne bağlandı (T.C. Resmî Gazete, 2727, 14 Haziran 1934).

Iğdır, 27.05.1992 tarih ve 3806 sayılı kanunla il yapıldı (T.C. Resmî Gazete, 21247 (Mükerrer), 3 Haziran 1992). İl, günümüzde 1'i il, 3'ü ilçe ve 3'ü de belde merkezi olmak üzere 7 kentsel idari alan ile (Iğdır, Tuzluca, Aralık, Karakoyunlu, Melekli, Halfeli ve Hoşhaber) bu idari alanlara bağlı 161 köy idari alanından oluşmaktadır (Kaya, 2015: 709).

Iğdır ilinde geçmişten günümüze devam eden en önemli ekonomik faaliyet tarımdır. İlin mevcut tarım alanı 112,500 hektar olup bu, toplam arazinin %25'ine karşılık gelir (TÜİK, 2017). Tarım alanlarının tamamına yakını, Iğdır Ovası'nda yer alır. İlde en fazla kullanım alanına sahip araziler %40 oran ve 180.000 hektar ile otlak ve çayır (mera) alanlarıdır. Bu durum sahanın güneyden ve batıdan dağlık alanlarla kaplanmış olmasından kaynaklanır. Otlak ve çayırın çoğunlukla 1000 metreden yüksek dağlık sahalarda kesintisiz bir şerit halinde devam ettiği görülür (Aydın ve Çelik, 2019: 1-7). Çayır ve otlak alanları burada çalı formasyonu ile birleşerek çalı-step ya da çalı-çayır örtüsü oluşturur. Çayır-otlak, çalı-step sahaları eski çağlardan itibaren ildeki hayvancılık ve yaylacılık faaliyetlerinin temelini oluşturmuştur.

### 3.2. Ağrı Dağı ve Çevresindeki Geçitler

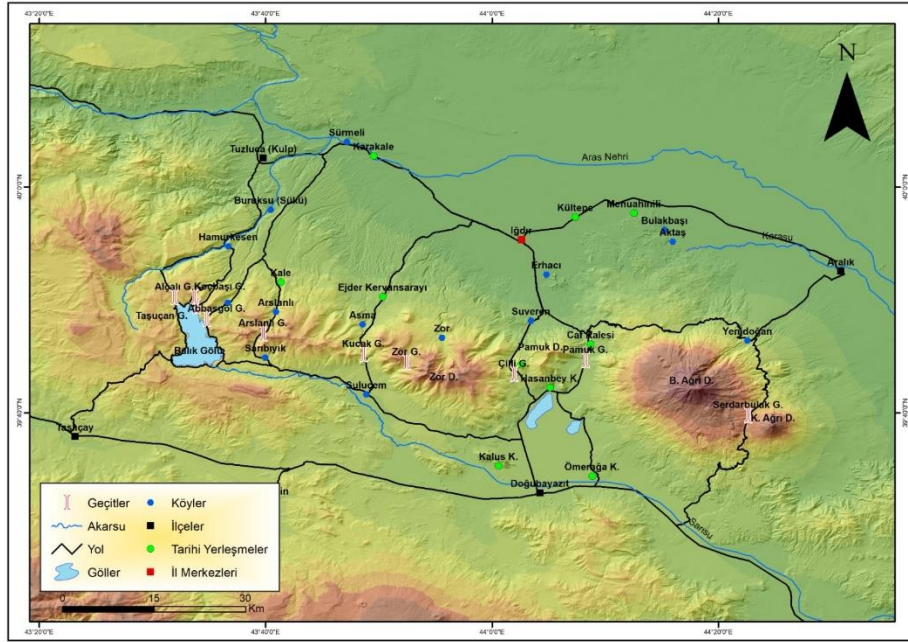
Ağrı Dağı, Türkiye, Ermenistan, Azerbaycan ve İran devlet sınırlarının kesiştiği bölgede yer alır. Türkiye'nin en yüksek noktasını oluşturan dağ, büyük bir volkan konisidir. Ağrı Dağı, çeşitli kültürlerde farklı şekilde adlandırılmıştır. Yakutlar'da "Ağr", Selçuklu Türkleri'nde "Eğri Dağ", bazen de "Ağır Dağ", İranlılar 'da "Kûh-ı Nûh", Araplar'da "Cebelü'l-hâris" (Büyük Ağrı) ve "Cebelü'l-huveyris" (Küçük Ağrı) Ağrı Dağı'na verilen isimlerdi. Ermeniler bu dağa "Massis" veya "Masik" derken, sadece batı coğrafyacıları "Ararat" der (Tanyu, 1988: 481). Dede Korkut Oğuznameleri'nde ise Ağrı Dağı, sıklıkla "Aladağ" olarak geçer (Ergin, 2020: 187-207; Gökyay, 2006: 156-157; Tezcan ve Boeschoten, 2012: 157-158; Kırzioğlu, 2000: 70-7). Ağrı Dağı ve çevresinde volkanik dağlar arasında, akarsu aşındırmasına bağlı olarak oluşmuş çok sayıda geçit vardır (Harita 1). Bunlar, batıdan doğuya; Alçalı, Koçbaşı, Taşuçan, Abbasgöl, Aslanlı, Kucak, Zor, Çilli, Pamuk ve Serdarbulak geçitleridir. Topografik özellikleri (eğim, yükselti) farklı olan bu geçitlerin hepsi aynı derece ulaşım imkân

vermediklerinden aynı öneme sahip geçitler değildir. Bu nedenle bu çalışmada ekonomik açıdan (ulaşım, turizm vb.) önemli görülen geçitlere yer verilecektir.

### 3.2.1. Serdarbulak Geçidi

Serdarbulak Geçidi, birer volkan konisi olan Küçük Ağrı Dağı (3896 m.) ile Büyük Ağrı Dağı (5137 m.) arasında yer alır. 2725 metre yüksekliğe ulaşan geçidin uzunluğu oldukça fazla olup 5 km'ye yaklaşır. Şüphesiz bu durum geçidin Türkiye'nin en yüksek ve kütleli iki dağı arasında yer almasından kaynaklanmaktadır (Harita 2).

Harita 1. Ağrı Dağı Bölgesinde Yer Alan Geçitler

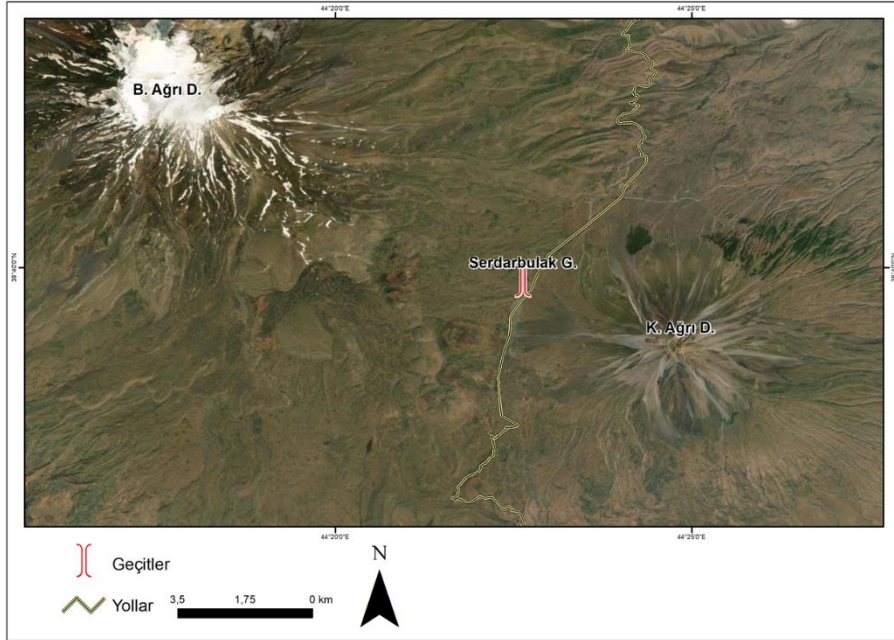


Serdarbulak Geçidi, Sa'd ve Sürmeli Çukuru'nu (Revan ve İğdir Ovaları) Doğubayazıt ve İran'a bağlayan yollardan birisi üzerinde yer alıyordu. Geçit, adını muhtemelen 19. yüzyıl başlarında, burada yazlık bir saray inşa ettirdiği söylenen Revan Hanı Serdar Hüseyin Kulu Han (1807-1827) ile buradaki bulaklardan (pınar) almıştır. İklim koşulları dikkate alındığında geçidin özellikle ilkbahardan sonbahara kadar geçen sıcak veya serin dönemde kullanılabilirdiği söylenebilir. Kış aylarında sıcaklıkların çok düşük olması, geçidin karla kaplanması ve güzergâh üzerindeki su kaynaklarının donması, geçidin kullanılmasına engel teşkil etmektedir.

(Geçidi kateden yol doğal olup herhangi bir işleme konu olmamıştır). Bununla beraber geçidin iklim koşullarının imkân verdiği ölçüde antik dönemlerden itibaren kullanıldığı bilinmektedir. Örneğin Urartuların ve Sasanilerin Aras Havzası'na, Hurri, Kimmer ve İskitler gibi bozkır kavimlerinin Anadolu'ya geçerken kullandığı geçitlerden birisi de Serdarbulaktır. Urartuların Erikua, Sasanilerin ise Oğuzlar ile olan ilk temasları hatta savaşları bu geçitler üzerinde ve çevresinde gerçekleşmiştir (Orkun, 2020: 118).

Serdarbulak Geçidi, Dede Korkut Oğuznamelerinde “Arku Beli” olarak geçer (Ergin, 2020: 187-207; Gökyay, 2006: 156-157; Tezcan ve Boeschoten, 2012: 157-158; Kırzioğlu, 2000: 70-7). “Arku” adının Erikua'dan gelip gelmediği bilinmese de bu bel ya da geçidin “Ağrı Dağı Krallığı” diyebileceğimiz Erikua ile çağdaşı ve en büyük düşmanı Urartu Krallığı tarafından aktif olarak kullanıldığı kesindir. Sahada günümüze kadar ulaşan işlenmiş taşlardan kuru duvar tekniği ile yapılmış kale yerleşimleri, bu krallıklardan kalan en önemli kalıntılardır.

Harita 2: Serdarbulak Geçidi.



Günümüzde yaylacıların, gezgin ve araştırmacıların kullandığı bu geçitten veya yoldan geçmiş dönemlerde sahayı gezen Avrupalı araştırmacılar da söz etmiştir. 1844 ve 1845 yıllarında sahaya gelen Abich, Küçük Ağrı

Dağı'nın kuzey eteklerinde Tujik, güney eteklerinde ise Karnıyarık üzerinden Makü 'ye inilebilen yollar olduğunu yazar (Abich, 1849: 50-52).

1893 yılı Eylül ayında sahayı gezen H. F. B. Lynch, Serdarbulak Geçidi'nden ve geçitle bağlantılı yollardan da bahseder. Lynch, Küçük ve Büyük Ağrı Dağı arasındaki geçidi takip eden yolun geçitten sonra doğu ve batı olmak üzere ikiye ayrıldığını, doğuya ayrılan yolun Makü'ye, batıya ayrılan yolun ise Bayezid'e gittiğini yazar (Lynch, 1901: 160). Dolayısıyla Serdarbulak Geçidi'nde düğümlenen yollar, Kaçar (İran), Rusya (Çarlık Rusya) ve Osmanlı Devletleri arasında sınır yolu özelliği gösteriyor ve bu ülkeleri birbirine bağlıyordu. Geçit alanındaki mevki adlarından birisinin "eski hudut mevki" olarak hala kullanılıyor olması bu durumu izah etmektedir.

1894 yılında sahayı gelen V. İ. Devitskiy, Büyük ve Küçük Ağrı Dağı arasındaki bölgeye yani Serdarbulak Geçidi'ne "Ağrı Eyeri" adını vermiştir. Devitskiy, geçit bölgesinin flora ve fauna açısından oldukça zengin olduğunu kaydetmiş, geçit civarında gelincik, unutmabeni, papatya, boymaderen, çan çiçeği ve dikenler gibi bitki türleri ile çaylak, aladoğan, saksağan, keklik, toygur, baykuş, keçisağan ve bildircin gibi kuş türleri ve tavşan, kurt, yaban öküzü, yaban keçisi, kaplumbağa ve kertenkele gibi hayvan türlerinin olduğunu yazmıştır (Devitskiy, 1896). Sahayla ilgili yapılmış bazı çalışmalarda da bu türlerin bahsedilmiştir. Küçük Ağrı Dağı'nın Serdarbulak Geçidi'ne bakan kesiminde ülkemizin nadir ve aynı zamanda relikt türlerinden birisi olan Huş ağaçlarından oluşan orman yer alır. Yine Keçi söğüdü adı verilen türün ülkemizde en yükseğe çıktığı yer (2300 m.) Serdarbulak Geçidi yakınıdır (Devitskiy, 1896).

Huş ve Göksel, Serdarbulak Geçidi ve çevresinde ülkemizde nadir olarak görülen ve Muflan adı verilen yaban koyunlarının yaşadığını bu nedenle sahanın ülkemizin avcılığa elverişli alanlarından birisi olduğu bilgisini verir (Huş ve Göksel, 1981: 72). Ağrı Dağları ve bu arada Serdarbulak Geçidi ve yaylası geçmişten günümüze avcılık yapılan bir saha olmuştur. Dede Korkut Oğuznamelerinde "Argu Beli", olarak verilen Serdarbulak Geçidi, hanların avlanmaya gittikleri bir yer olarak geçer (Ergin, 2020: 68, 145, 156, 157, 188, 191).

Serdarbulak Geçidi, 3 ülkeye sınır olması nedeniyle Rus idaresi döneminde de (1828-1918) önemini korumuştur. O dönemde sahayı ziyaret eden Devitskiy, İran'dan gelen göçebe toplulukların resmi olmayan izinle geçit bölgesi ve çevresinde hayvancılık yaptığını bahseder. Devitskiy, aynı toplulukların sınırda kaçakçılık yaptıklarını bu nedenle sahada sınır

sorunlarının eksik olmadığını yazmıştır. Ona göre sınırdaş ülkeler bu sorunu tam olarak çözemiyor (Devitskiy, 1896) sınır sorunları yüzünden çatışmalar yaşanıyor iki ülke askerleri karşı karşıya geliyorlardı (COA. DH. ŞFR, 332, 74- 29-06-1320). Bu nedenle Osmanlı ve Kaçar Devleti, aşiretlerin iki ülke arasındaki göçünü yasaklamış (COA, HR.MKT, 711-100-18-02-1288), sınır güvenliğini ve kontrolünü sağlamak amacıyla geçit bölgesine askeri tesisler yapmıştı. Bu yapılara ait kalıntılardan bazıları hala ayaktadır (Fotoğraf 1).

Serdarbulak Geçidi, 1926-1930 yılları arasında cereyan eden Ağrı Dağı İsyanları'na da konu olmuştur. Geçidin tutulması, İran'dan gelen ve geçit üzerinden isyancılara sağlanan desteğin kesilmesini sağlamış, aynı zamanda isyancıların İran topraklarına kaçışları engellenerek isyanın bastırılmasında önemli rol oynamıştır (Kılınç, 2006: 88-91; Çete, 2007: 74-75; Kösem, 2019: 68-69).

Fotoğraf 1. Serdarbulak Kışlası Kalıntıları (Aslan' 2013'ten)



Serdarbulak Geçidi'nin yer aldığı alan, adından da anlaşılacağı üzere başta Yakup Pınarı olmak üzere suyun bol olduğu bir alandı. Bu durum geçidin önemini daha da arttırmış, sahada hayvancılığın ve yaylacılığın gelişmesini sağlamış ve geçidi kullanan kervanlar su ihtiyaçlarını bu kaynaklardan karşılamışlardır. Su kaynaklarının varlığı ve geçit üzerinden sağlanan destek nedeniyle Şeyh Said İsyanı sonrasında İran'a kaçan isyancılar, Küçük Ağrı Dağı bölgesinde hayvanları ile birlikte barınma olanağı bulmuşlardır (Cemşid, 1992: 230).

Türkiye için ulusal güvenlik meselesi haline gelmiş bu durum nedeniyle Türkiye ile İran arasında sınır değişikliğine gidilmiştir. 27 Mayıs 1937'de yapılan antlaşmayla Küçük Ağrı Dağı tümüyle Türkiye'ye bırakılmış, Van'ın Kotur bölgesindeki arazi ise İran'da kalmıştır. Söz konusu antlaşma 17 Haziran 1938 tarihinde TBMM'de onaylanarak yürürlüğe girmiştir (Cemşid, 1992: 313; As, 2010: 250). Böylece asırlardır Osmanlı ve İran arasında sınır teşkil eden Serdarbulak Geçidi bütünüyle Türkiye topraklarına dahil olmuştur. Serdarbulak Geçidi ve çevresi, günümüzde yaylacılığın yoğun olarak yapıldığı alanlardan birisi olmakla birlikte Pamuk Geçidi'nin sağladığı modern ulaşım imkanları nedeniyle ulaşım rolünü büyük ölçüde yitirmiştir.

### 3.2.2. Pamuk Geçidi

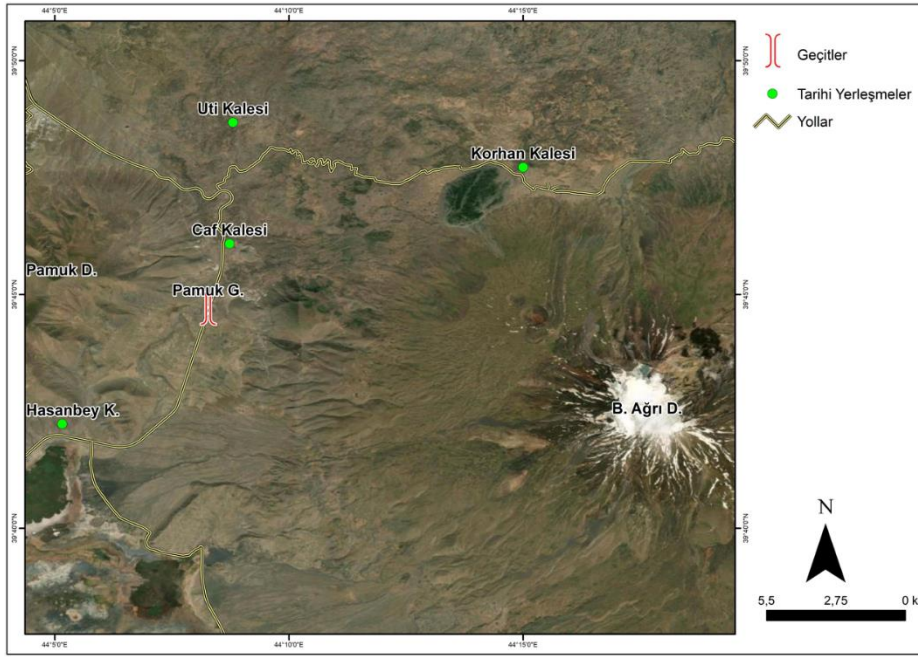
Büyük Ağrı Dağı (5137 m.) ile Pamuk Dağı (2616 m.) arasında yer alan Pamuk Geçidi, yaklaşık olarak 10 km uzunluğa ve 3 km genişliğe sahiptir. Geçit, adını batısındaki Pamuk Dağı'ndan almıştır (Harita 3).

Iğdır ile Doğubayazıt Ovası'nı dolayısıyla da Kafkasya ve Kuzeybatı İran yollarını birbirine bağlayan geçit, antik çağlardan itibaren önemini korumuştur. Urartu ekonomisi için son derece önemli olan ve Van'dan başlayıp, Muradiye-Çaldıran-Doğubayazıt ve Iğdır güzergahını kullanarak Gökçe Gölü'ne ulaşan yol, Pamuk Geçidi ile diğer geçitleri kullanmıştır (Belli, 1977: 413; Ceylan, 2008: 43; Günaşdı, 2013: 119). Yine Asya'dan gelip Tebriz üzerinden Doğu Anadolu'ya girerek Ağrı Dağı eteklerinden Doğubayazıt ve Iğdır'a ulaşan yollar (Ceylan, 2015: 78) bu geçitleri kullanmıştır. Pamuk Geçidi'nin kontrolünü ve güvenliğini sağlamak amacıyla farklı dönemlerde uygun mevkilere birtakım yapılar inşa edilmiştir. Bunlardan en önemlileri Caf Kalesi ve Urartu Sitadeli'dir (Özfirat ve Sevin, 2021: 183-184).

Elmagöl-Pamuk Geçidi Sitadeli adı da verilen yapı, Doğubayazıt Ovası üzerinden gelip Aras Vadisi'ne açılan stratejik yolun kontrolünün sağlanabileceği bir konumda yer alır. Bu özelliği ile yapı, entegre bir ulaşım

zincirinin halkalarından birisi durumundadır. Yapının, tasarım özelliği ve boyutları bakımından, konaklama istasyonu ve yol güvenliğini sağlayan bir karakol-yol istasyonu olarak hizmet vermek için planlandığı düşünülmektedir (Özfırat ve Sevin, 2021: 191). Sitadel ile geçidin güney ve kuzey girişinde inşa edilen Bozkurt II ve Melekli-Lanetlitepe karakol-yol istasyonları, Pamuk Geçidi'ni her iki yönden kontrol altına almıştır (Özfırat ve Sevin, 2021: 191).

Harita 3. Pamuk Geçidi



Geçit üzerinde yer alan bir diğer yapı Sitadelin karşısında yer alan Caf Kalesi'dir. 1500-1600 metre izohipsleri arasında nispeten alçak bir tepede yer alan kale, Iğdır il sınırları içerisinde yer alır. Karakol görünümü kalenin Doğubayazıt Ovası ile Iğdır Ovası'nın birbirine bağlayan karayolunun güvenliğini sağlamak amacıyla inşa edildiği düşünülmektedir (Özfırat ve Sevin, 2015: 190). Erken Demir Çağı'na (Urartu Dönemi) ait mimari kalıntıların yer aldığı kale, geniş ölçüde tahrip edilmiştir (Fotoğraf 2).

Pamuk Geçidi ve güzergahını kontrol etmek amacıyla özellikle korunmaya elverişli yüksek dağlık ve tepelik alanlarda kurulmuş çok sayıda kale yerleşmesi vardır. Hasanbey Kalesi, bunlardan birisidir. Doğubayazıt ilçe sınırları içerisinde yer alan kale, Iğdır-Doğubayazıt karayolunun batısındaki



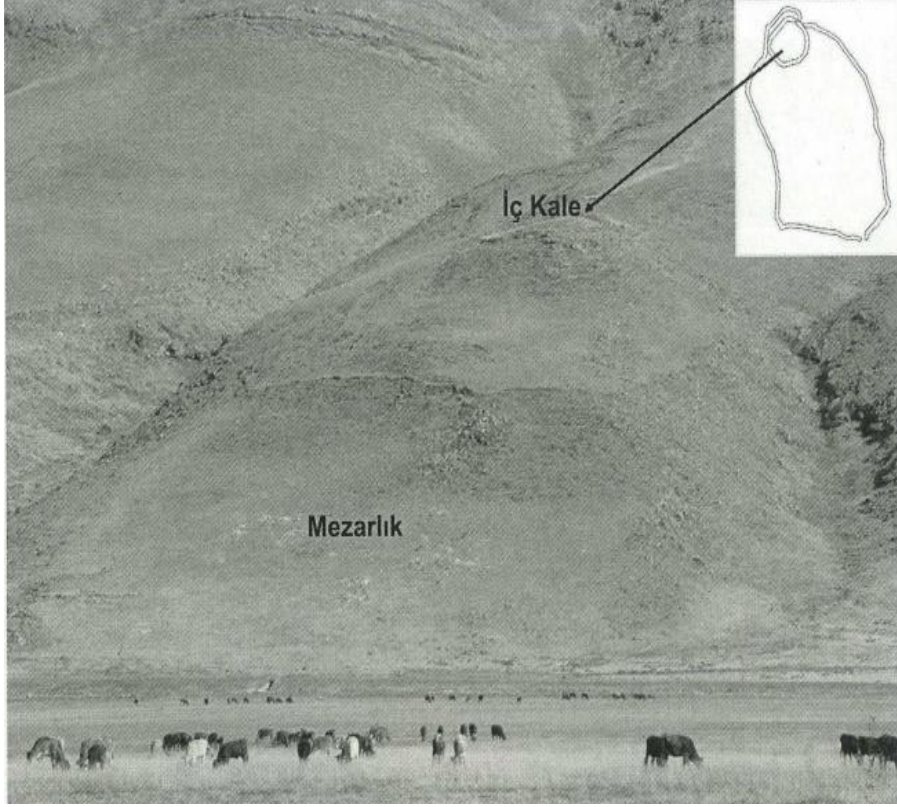
tepelik alanda kurulmuştur. Kale, Pamuk Geçidi'nin Doğubayazıt tarafında yer alır.

Aras Vadisi-Kafkasya Yolu ve Kuzeypatı İnan Yolu olmak üzere tüm yönlerden gelen yolları kontrol altında tutabilecek bir konumda yer alan kale, Pamuk ve Çilli Geçitleri ile bu geçitlere gelen yolların güvenliğini sağlamak amacıyla yapılmıştır. Dikdörtgen planlı kalenin boyutları 200x300 metredir. Kalenin girişı kuzeypatıdadır ve bu giriş 3 metre genişliğindedir. Kuzeypatıdaki en yüksek noktada, yaklaşık 50x40 metre boyutlarında, etrafı ayrı bir surla çevrili iç kale yer almaktadır (Fotoğraf 3). Oda mezarlarından oluşan mezarlık, kalenin güney yamaçlarına konumlanmıştır. Hasanbey Kalesi, geç evreye, Erken Demir Çağı II 'ye tarihlenmektedir (Özfırat 2015: 159).

Fotoğraf 2. Caf Kalesi ve Yerleşiminden Bir Görünüm (Özfırat ve Sevin)



Fotoğraf 3. Hasan Bey Kalesi ve Nekropolü ile Gölyüzü Sulak Alanı (Özfirat 2015'ten)

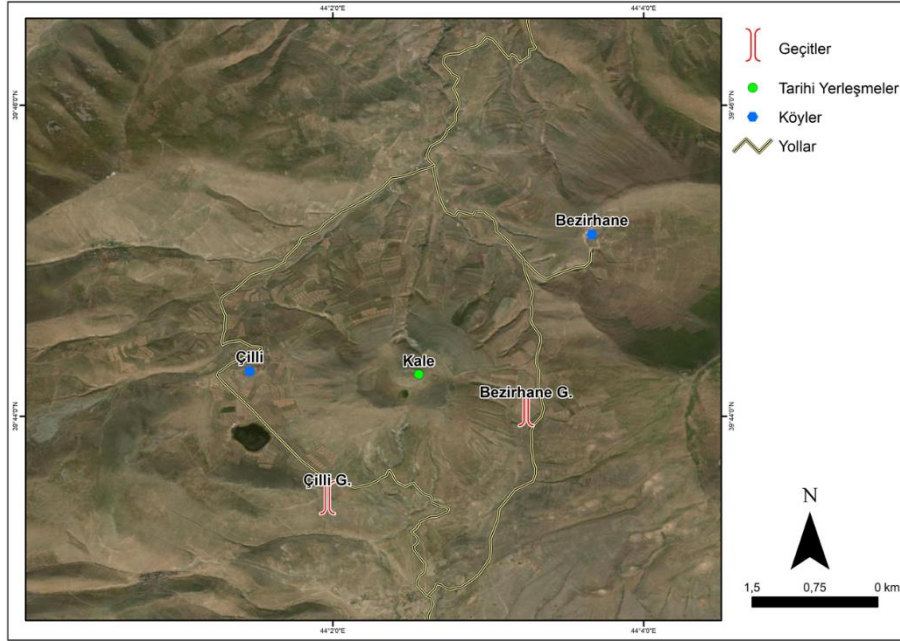


Bu yerleşmenin İran'dan gelen ve Kafkasya'ya giden yol üzerinde yer alması, öncelikle geçidin önemini ortaya koymasından önemlidir. Bununla beraber kaynağı Büyük Ağrı Dağı'nın kar ve buzulları olan ve yıl boyunca akan su kaynaklarının varlığı, geçmişte hangi isimle adlandırıldıkları bilinmeyen bu kale ve yerleşmelerin (Hasanbey Kalesi, Bozkurt Kalesi) burada kurulmasını sağlayan en önemli faktör olmuştur. İçme ve kullanma suyu ihtiyacını karşılayan kaynaklar aynı zamanda Gölyüzü Gölü ile çevresindeki sulak alanları oluşturmuştur. Sulak alanlarda oluşan otlaklar ve sazlıklar bir yandan hayvancılığı desteklemiş ve konutlara örtü malzemesi olmuş diğer yandan avlanma imkanları ile yerleşmeleri ekonomik açıdan tamamlamıştır. Tüm bu sayılan faktörler, Pamuk Geçidi'nin güney kesimini kontrol eden ve güvenliğini sağlayan kale ve yerleşmelerin daha güçlü ve uzun ömürlü olmasını sağlamıştır.

### 3.2.3. Çilli ve Bezirhane Geçitleri

Pamuk ve Zor (Hama) Dağı, Üçtepeler adı verilen volkan konisi ile birbirinden ayrılır. Koninin batısında Çilli Köyü ve Çilli Geçidi, doğusunda ise Bezirhane Köyü ile Bezirhane Geçidi yer alır (Harita 4). Bu geçitlerden daha çok kullanılan Çilli olduğundan eskiden beri bu geçitlerin bulunduğu alana Çilli Geçidi, Çilli Gediği ya da Çilli Boğazı gibi isimler verilmiştir (COA, Y.A.HUS. 396-20-04-01-1315). Çilli adının kaynağına bakıldığında “Cilli” adından geldiği anlaşılır. Cilli, Türkmen Olam’lara bağlı bir oymağın adıdır (Vinnikov, 1962: 88). Bu nedenle Çilli Köyü, dolayısıyla da geçit, adını, bu oymaktan almıştır. Cilli adı zamanla Çilli şeklinde telaffuz edilmeye başlanmıştır. Köyün adı 1935 yılı Genel Nüfus Sayımı’nda da “Cilli” olarak geçer (TCBİGD 1937: 72). Çilli Geçidi 2000-2050, Bezirhane Geçidi ise 2050-2100 metre izohipsleri içerisinde kalır. Çilli Geçidi’nden yaklaşık olarak 50 metre yüksekte yer alan Bezirhane Geçidi, geçmişte de günümüzde olduğu gibi daha az kullanılmıştır.

Harita 4: Çilli ve Bezirhane Geçidi.



Iğdır ili ile Doğubayazıt (Ağrı) ilçesini birbirine bağlayan Çilli Geçidi’nin kuzeyinde sırasıyla Çilli, Köprüköy ve Suveren (Orgov), güneyinde ise Bozyayla ve Karabulak köyleri yer alır. Şekil itibarıyla hilale

benzeyen Çilli Geçidi, doğudan ve batıdan tepelerle çevrilmiştir. Yükseltisi 2500 metreyi bulan tepelerin en yüksekte olanı 2427 metre ile batıdaki Alacağağaç'tır. Geçidin güneyinde Darıbörek Tepesi, doğusunda ise Üçtepeler yer alır. Uzunluğu yaklaşık 2 km, genişliği ise 1 km'yi bulan geçit, geniş tabanlı bir vadi görünümünde olup ulaşım elverişlidir.

Geçit üzerinde 8,5 hektar büyüklüğünde bir göl vardır. Suları tatlı olan göl, geçidi kullanan kervanların su, çevresindeki otlaklar ile de kervandaki hayvanların otlak ihtiyacını karşılamıştır. Bu özelliği ile göl, geçidi kullananlar için doğal bir konaklama alanı olmuştur. Çilli Geçidi'nin Bezirhane Geçidi'nden daha fazla kullanılmasının da en önemli nedenlerinden birisi geçidin bu özelliğidir. Çilli Geçidi, çevresindeki yapılardan da anlaşıldığı gibi eski çağlardan bu yana kullanılmaktadır. Bu yapılardan en önemlisi Üçtepeler'deki kale yerleşimidir (Fotoğraf 4 ve 5).

Fotoğraf 4 Üçtepeler Kalderası<sup>4</sup>



<sup>4</sup> Kalderanın içerisinde volkanik dom (ikincil koni) ve krater gölleri yer almaktadır. Üçtepeler Antik Yerleşimi volkanik domun üzerinde yer almaktadır.

Yerleşme, Çilli ve Bezirhane geçitlerinin kontrolünü sağlamak amacıyla kurulmuş olmalıdır. Konumu ve mimari özellikleri yerleşmenin aktif olduğu dönemde stratejik açıdan çok önemli bir yerleşme olduğunu göstermektedir. Üçtepeler antik yerleşimi, Iğdır ve Doğubayazıt ovalarını ve bu ovaları birbirine bağlayan yolları görebilmektedir. Bu özelliği ile kale, bir sınır yerleşmesi olarak sınırların ve ülkenin korunduğu, savaş dönemlerinde savunulduğu bir garnizon yerleşmesi ya da şehri özelliği gösterir. Arkeolojik veriler, burasının Erken Demir Çağı'nda Ağrı Dağı ve civarında egemen yerel bir krallık olan Erikua'ya bağlı önemli bir yerleşme olduğunu gösterir. Yerleşme, muhtemelen Urartu ve Erikua Krallığı'nın karşı karşıya geldiği hakimiyet sembolü yerleşmelerden birisi olmalıdır.

Fotoğraf 5. Üçtepeler Kale Yerleşimi Kalıntıları<sup>5</sup>.



Çilli Köyü sınırları içerisinde yer alan antik yerleşim, iki geçit arasındaki Üçtepeler Volkan Konisi üzerinde yer alır. Volkan konisinin

<sup>5</sup> Üçtepeler Kale Yerleşimi, Iğdır, Erivan ve Doğubayazıt ovalarını görebilen bir konuma sahiptir.

üzerinde bozulmuş bir krater yani kaldera, kalderanın içerisinde ise andezitik bir dom/ikincil koni bulunur. Yerleşme bu koninin zirve ve eteklerinde kurulmuştur (Fotoğraf 5). Çift sur sistemine sahip yerleşme çok iyi korunmuştur. Yerleşmenin su ihtiyacı kaldera içerisindeki göllerden karşılanmıştır (Fotoğraf 4). Kalderanın doğuya bakan yamaçlarında yer alan teraslardan anlaşılacağı üzere sahada antik dönemlerde tarımsal faaliyetler de yürütülmüştür.

Üçtepeler Antik Yerleşimi, Çilli ve Bezirhane Geçidi'ne hâkim bir noktadadır. Çilli Geçidi yolu dahilindeki diğer kale yerleşmeleri de geçidi ve geçitle bağlantılı yolları kontrol etmek amacıyla inşa edilmiştir. Çilli Geçidi'nden geçen yolun kuzey ve güney bölümünün kontrolünü sağlayan birden çok kale vardır. Kuzeyde yer alanlar, Suveren Köyü, güneyde yer alanlar ise, Bozyayla, Karabulak ve Bardaklı Köyü çevresindeki tepe veya yamaçlarda kurulmuştur. Geçidin kuzeyinde yer alan Suveren Kalesi, Suveren Köyü'nün 1 km. güneydoğusunda yer alır. Kalede, Erken Demir, Orta Demir ve Orta Çağ'a ait keramikler ile Urartu dönemine ait kaya işaretleri bulunmuştur (Ceylan, 2019: 753).

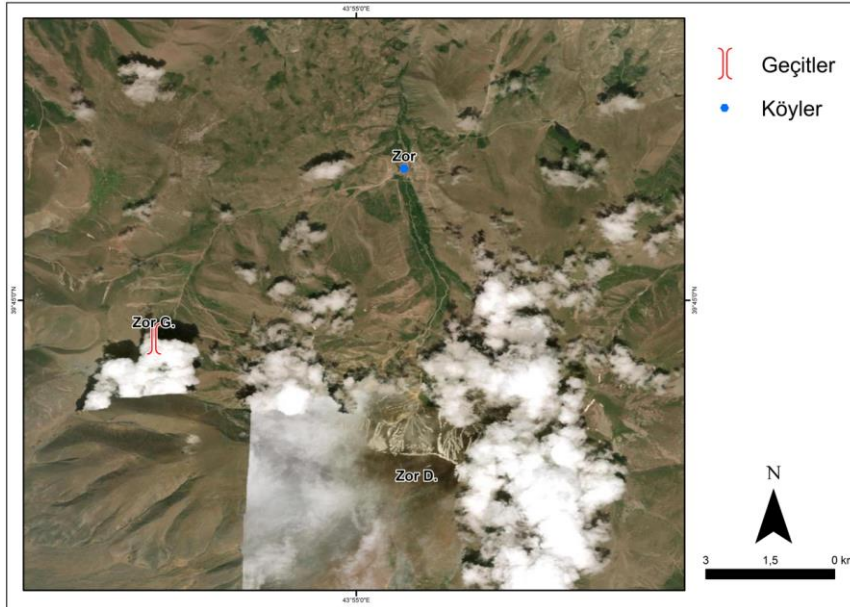
Çilli Geçidi, Orta Çağ ve sonrasında da kullanılmış, İran'dan gelen yolları Kafkasya ve Karadeniz'e bağlamıştır. Geçidin bulunduğu alan tapu kayıtlarında Şah Mevkii olarak geçer. Bu durum geçmiş dönemlerde "Şah Yolu" adı verilen yolun buradan geçmesiyle ilgili olmalıdır. Geçmişte Aras Dağları'na yani Aras Nehri güneyinde doğu-batı doğrultusunda uzanan dağlara "Şah Yolu Dağları" bu dağlar ile Aras Nehri arasında uzanan tarihi kervan yoluna da "Şah Yolu" adı verilmekteydi. Kağızman halkı, bu dağlara günümüzde de Şah Yolu Dağları demektedir (Önal ve Diğerleri, 2000: 123).

Konukçu'nun Kazvini'den aktardığı bilgiler bu durumu desteklemektedir. Ona göre "İskenderun Limanı'ndan başlayıp Erzurum'a sonrasında ise Tebriz'e ulaşan bir yol (Şah Yolu-İmparator Yolu) vardı. Bu yolun Erzurum-Tebriz arasında kalan bölümüne Şahrah-i Garbi, (Batı Şah Yolu) Tebriz'den Semerkant'a kadar olan bölümüne ise Şahrah-i Şarki (Doğu Şah Yolu) denilmekteydi. Kazvini, Tebriz'den Anadolu'ya daha doğrusu dağlık mıntıkadan Erzurum'a uzatılan güzergaha da Şahrah-i Garbi (Batı Şah Yolu) adını vermiştir (Konukçu, 1999: 651-653). Kazvini'nin tarif ettiği dağlık yol, Aras Vadisi'ni takip eden "Şah Yolu" olmalıdır. Bu yol, Selçuklu Dönemi'nde de kullanılmıştır. Nitekim Türkistan üzerinden Tebriz'e oradan da Erzurum'a giden kervanlar, Bayezid ve Iğdır'dan geçtikten sonra Aras Nehri'ni takip ederek Erzurum'a oradan da Akdeniz limanlarına ulaşmaktaydı. Tebriz'den gelen bazı kervanlar ise Nahcivan-Iğdır-Pasinler-Erzurum güzergahını kullanırlardı (Yaşar, 2016: 17).

Çilli Geçidi, sonraki dönemlerde örneğin Osmanlı Devleti ile Çarlık Rusya arasında da kara yolu ulaşımının sağlandığı önemli bir geçitti. Ticari ve siyasi ilişkiler daha çok bu geçit üzerinden sağlanırdı. Savaş dönemlerinde geçidin önemi daha da artmaktaydı. Osmanlı-Rus savaşlarında Rus-Osmanlı sınırındaki ilk ve önemli Osmanlı toprağı olan Bayezid'in ele geçirilmesi öncelikle bu geçidin kontrol altına alınabilmesiyle mümkündü. Bu nedenle Osmanlı bu geçide daha fazla önem vermiş geçit üzerinde ve güzergahında karakollar inşa etmişti. Örneğin eski adı Kari olan Bozyayla (Doğubayazıt) Köyü'nün bir mahallesinin adı Karakoldu. Osmanlı-Rus sınır karakolu ve gümrüğü bu köyde bulunuyordu (U.S. Army Map Service, 1942). Osmanlı Devleti, Rus saldırılarına karşı öncelikle Çilli Boğazı'nı ve bu boğaza giden yolun içerisinde yer aldığı Karabulak Gediğı'ni kontrol altında tutuyordu (Baş, 2022: 58; Süer, 1986: 101-102).

### 3.2.4. Zor Dağı Geçidi

Harita 5. Zor Geçidi.



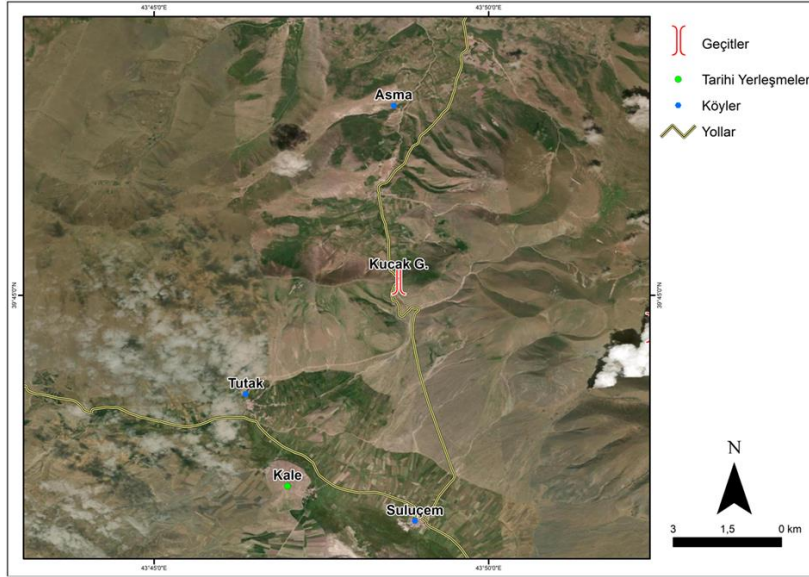
Zor Dağı Geçidi, Zor Dağı üzerinde yer alır (Harita 5). 2518 metre rakıma sahip geçit, Doğubayazıt'a bağlı eski nahiye merkezi Musun (Suluçem) ile Iğdır merkez ilçeye bağlı Zor Köyü'nü birbirine bağlar. Patika yollardan oluşan geçit, araç trafiğine uygun değildir. Kış aylarında kapalı olan geçit sıcak dönemde açılır ve yine aynı dönemde yaylalara çıkan yaylacılar tarafından kullanılır. Çok sayıda yayla yerleşmesinin bulunduğu sahada daimî

yerleşme yoktur. Tarihi kalıntıların da henüz tespit edilmediği geçit, ikliminden ve topografyasından kaynaklanan olumsuzluklardan dolayı günümüzde olduğu gibi geçmişte de ulaşımına fazla konu olmamıştır.

### 3.2.5. Kucak Geçidi

Kucak Geçidi, Zor Dağı üzerinde yer alır (Harita 6). Geçidin kuzeyinde Kucak Köyü yer alır. Bu nedenle geçide Kucak adı verilmektedir. Kucak adı, Kırzioğlu'nun verdiği bilgiye göre Kıpçaklardan kalma bir isimdir. Çarlık Rusya idaresi döneminde Sürmeli (İğdır) Kazası'na bağlı bir köy olan Kucak, 1918 yılında geçidi kontrol etmek isteyen Ermenilerin saldırısına uğramış ve halkının tamamına yakını kaybetmiştir (Kırzioğlu, 1992: 137; Hun, 2019: 81).

Harita 6. Kucak Geçidi.



Köy Cumhuriyetin ilk yıllarında Doğubayazıt'a bağlanmıştır (T.C. Resmî Gazete 1326, 22 Ekim 1929). Kucak Köyü yaklaşık olarak 13 km<sup>2</sup> alana sahip bir kraterin içerisinde yer alır. Kucak Köyü'nden itibaren 3 km mesafe aşıldıktan sonra Kucak Geçidi'ne ulaşılır. Geçit, 2174 metre yüksekliğe sahiptir. Kucak Geçidi'ni geçtikten sonra eski nahiye merkezi Suluçem (Musun) Köyü'ne inilir. Yol burada doğu ve batı olmak üzere iki yöne ayrılır. Doğuya giden yol, Doğubayazıt, İran ve Van Gölü Havzası, batıya giden yol ise Taşlıçay, Ağrı ve Erzurum istikametine devam eder.



Kucak Geçidi, Pamuk Geçidi ile birlikte Ağrı Dağı bölgesinin en önemli geçitlerindedir. İran ve Van Gölü Havzası'ndan gelen yollar ile Aras Vadisi yollarını ve bu arada Sürmeli Çukuru'nu birbirine bağlayan en önemli yollardan birisi de bu geçittir. Geçidin Doğubayazıt yönünde Suluçem, Iğdır yönünde ise Harmandöven Kervansarayı yer alır. Bu yapılar ile aynı güzergahtaki Kalus, Aruç (Tutumlu), Sağlıksuyu (Arzap) kale yerleşmeleri bu yolun önemini ortaya koyar. Belirtilen yapılardan Kalus Kalesi Kalus Dağı üzerinde yer alır Erken Demir Çağı ve Post Urartu dönemleri arasında kullanılmış olduğu anlaşılan kale, doğu-batı doğrultusundaki İpekyolu güzergahı ile kuzey-güney istikametindeki Iğdır-Doğubayazıt yoluna yani Kafkasya Geçidi'ne hâkim konumdadır.

Kucak Geçidi güzergahında yer alan ve geçide önem atfeden diğer yapılar kervansaraylardır (Çetin, 2012: 184-185). Bunlardan en önemlisi Aynalı Han, Harmandöven veya Zor Kervansarayı olarak da bilinen Ejder Kervansarayı'dır. Şerafettin Ejder (Ezdera) tarafından yaptırılan kervansaray, geçmişte Batum-Tebriz kervan yolu üzerindeki menzil noktalarından biriydi (Mızrak, 2007: 36; Ünal, 1970: 15). Bu nedenle Kucak Geçidi'nin Karadeniz, Kafkaslar, Doğu Anadolu ve İran istikametindeki yolları birleştiren bir role sahip olduğu görülmektedir. Kucak Geçidi, Orta çağda İlhanlı dönemi içerisinde yoğun olarak kullanılan ve Nahçıvan, Erivan, Sürmeli, Erciş ve Ahlat kentlerini birbirine bağlayan yol üzerinde yer alıyordu. Aynı dönemde İlhanlı başkenti Tebriz, kuzeyden Aras Nehri üzerine inşa edilen köprülerle, güneyden de Kucak geçidi vasıtasıyla Sürmeli'ye bağlanıyordu. Sürmeli'de birleşen bu yollar (Ahlat-Sürmeli, Tebriz-Sürmeli, Erzurum-Sürmeli) Aras Nehri'ni takip ederek Kağızman, Karakurt, Horasan ve Pasinler üzerinden Erzurum'a ulaşıyordu. Orta Çağ ve sonrasında özellikle deniz yoluyla Batum Limanı'na gelen kervan ve seyyahlar, buradan Tiflis, Ecmiazin, Erivan, Nahçıvan, Culfa gibi ana duraklar üzerinden İran topraklarına girerek Tebriz'e varıyordu. Bunun yanında İstanbul'dan ya da Trabzon'dan başlayıp Tebriz'de son bulan yollar da yine Sürmeli Çukuru 'nu takip ediyordu (Buyruk, 2021: 119).

XIII. ve XIV. yüzyıllarda çok aktif olan bu güzergâh, Doğubayazıt'tan sonra Iğdır'a uğramadan Kervansaray'a, oradan da Aras kıyısını izleyerek Kağızman'a, Karakurt'a, Horasan'a ve Erzurum'a bağlanan alternatif bir yoldu (Gündoğdu, 2007: 412). Kervansaray, Doğubayazıt-Ağrı-Erzurum güzergâhının kuzeyinde, bu yola alternatif Doğubayazıt-Çilli Geçidi-Koroğlu Kalesi-Kağızman-Karakurt-Horasan-Erzurum güzergâhı üzerinde inşa edilmiştir. Iğdır'ın bulunduğu alanın geçmişte bataklık olması nedeniyle

kervanlar ova yerine Kervansaray güzergâhını tercih etmişlerdir (Gündoğdu, 2007: 413).

Osmanlı Devleti ile Rusya arasında sınır teşkil eden Ağrı Dağları üzerindeki geçitler ve bu arada Kucak Geçidi, 19. yüzyılda bu iki devlet arasındaki sınır ilişkilerinin yoğun olarak gerçekleştiği yerlerden birisiydi. Geçit, Osmanlı-Rus savaşlarında her iki ordunun ilk karşılaştığı ve birbirlerine mukavemet gösterdiği savunma hattı durumundaydı. Bu durumu gösteren yer adları Kucak Köyü'nde varlığını sürdürür. Şöyle ki köyün güneyinde bir tepenin adı Tabya Tepesi (2309 m.) diğer bir mevkinin adı ise Tabya'dır. Kucak Geçidi'nin güneyindeki Musun nahiye merkezinde büyük bir askeri kışla yer almaktaydı (COA, 2669-200129-19-07-1323; COA, 2681-201002, 06-08-1323). Bayezid'i ele geçirmek isteyen Rus güçleri ile Osmanlı güçlerinin birbirleriyle ilk karşılaştığı yerlerden birisi bu geçit olmuştur. Tarihi kayıtlara göre 1853 yılında geçidin hemen güneyinde eski adı Musun olan Suluçem Nahiyesi civarında Osmanlı ve Rus ordusu savaşmış, Rus ordusu geçidin kuzeyindeki Orgov (Suveren) karakoluna çekilmek zorunda kalmıştı (Önen, 2016: 82; Budak, 1993: 51).

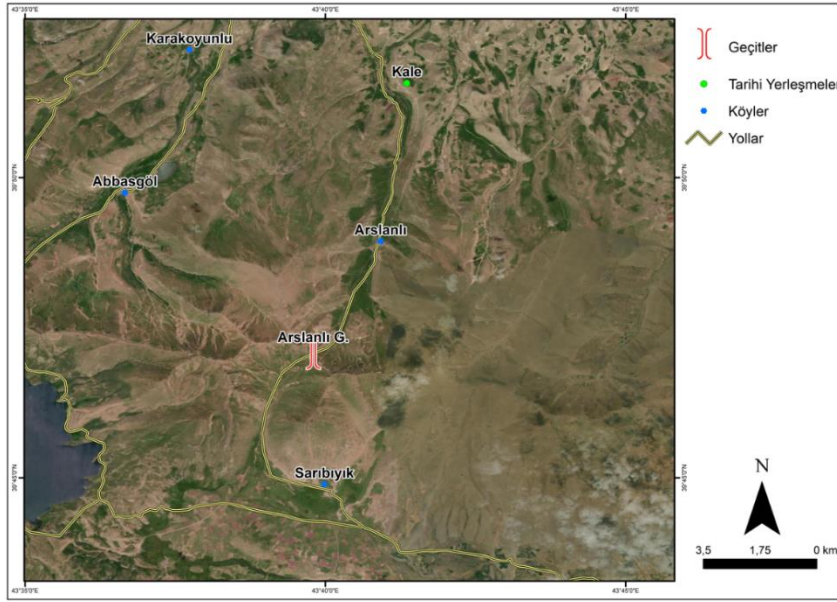
### 3.2.6. Arslanlı Geçidi

Balık Gölü'nün doğusunda ve Durak Dağı (2811 m.) üzerinde yer alan Arslanlı Geçidi, Arslanlı (Tuzluca) ve Sarıbüyük (Doğubayazıt) köyleri arasında yer alır ve bu köyleri birbirine bağlar (Harita 7). Geçit adını Arslanlı Köyü'nden almıştır. 2610 m. yüksekliğe sahip geçit, yükseltisi nedeniyle kış aylarında karla kaplıdır. Bu nedenle bu mevsimde ulaşımına kapalıdır. İlkbahar'dan itibaren karların eriyerek yerden kalkmasıyla birlikte yol açılır.

Sarısu Vadisi'ni dolayısıyla da Kuzeybatı İran yolunu Sürmeli, Kulp (Tuzluca) oradan da Ani, Erivan, Kafkasya, Erzurum ve Karadeniz'e bağlayan yol, geçmişte önemli bir güzergâh durumundaydı. Bu durum yol üzerindeki geçmiş dönemlere ait yapılardan da anlaşılmaktadır. Bu yapılardan birisi eski adı Babhan olan Eskisu Köyü'ndeki handır. Bunun yanında Başta Arslanlı olmak üzere Sürmeli'ye varan yollar üzerinde birçok kale (Gedikli, Katırlı) bulunur. Bu kalelerden belki de en önemlisi Arslanlı Kalesi'dir. Arslanlı Köyü'nün kuzeyinde yer alan kale, hâkim olduğu vadi ile yolun güvenliğini ve kontrolünü sağlamak amacıyla yapılmıştır. 2007 yılında yapılan yüzey araştırmalarıyla incelenip kayıt altına alınan kale, kayalık bir tepe üzerinde inşa edilmiştir. Kalenin sur duvarları yaklaşık 2 m civarında ayakta. Kalede Demir Çağı ile Orta Çağ'a ait çanak çömlek parçaları bulunmuştur (Ceylan, 2009: 137). Bu durum kalenin Urartu döneminde kullanıldığını gösterir.

Aslanlı Geçidi günümüzde Yaylacıların ve Balık Gölü'ne giden günübürlüklerin seyrek de olsa kullandıkları bir yol durumundadır.

Harita 7. Aslanlı Geçidi



### 3.2.7. Diğer Geçitler

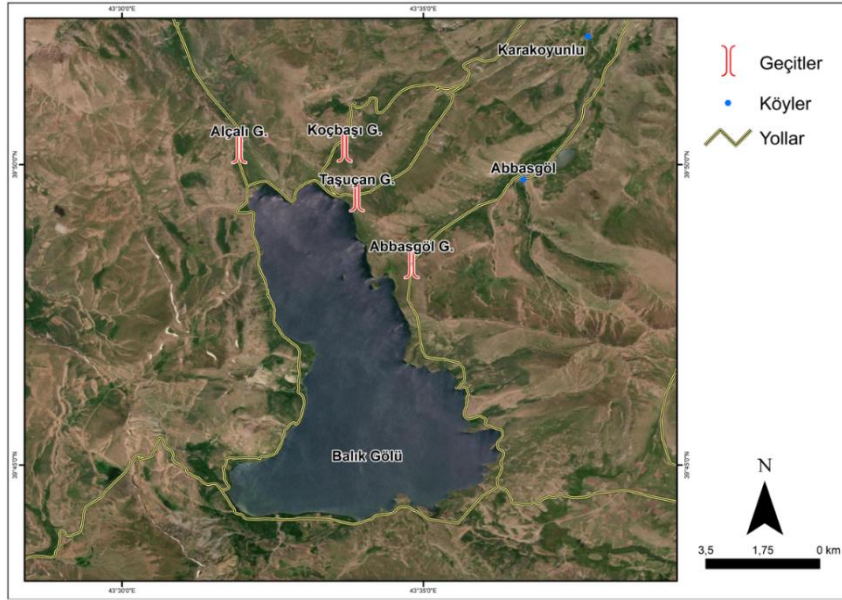
Balık Gölü'nün kuzeyinde Perili Dağı ile Durak Dağı arasında yer alan bu geçitler, batıdan doğuya doğru Alçalı, Koçbaşı, Taşuçan ve Abbasgöl isimlerini alır. Adı geçen geçitler, her biri kendi adını taşıyan köyle Balık Gölü ve Sarısu Havzası'nı birbirine bağlar (Harita 8).

Acıdere ve Karakoyunlu Dereleri ile bu derelere su taşıyan tali derelerin açmış olduğu vadileri takip eden geçitlerden; Alçalı Geçidi, Nişangah ve Alçalı derelerini, Koçbaşı Geçidi, Kuru Dereyi, Taşuçan Geçidi, Taşuçan ve Bayat Deresi'ni, Abbasgöl Geçidi ise Gerenyurt ve Karakoyunlu derelerini izleyerek Iğdır il sınırlarına girer.

Geçitlerin yükseltisi oldukça fazla olup 2340 metre ile 2440 metre arasında değişir. En yüksek rakıma sahip geçit, 2440 metreyle Alçalı Geçidi, en düşük rakıma sahip geçit ise 2340 metre ile Taşuçan Geçidi'dir. Diğer geçitlerden Koçbaşı Geçidi 2406 metre, Abbasgöl Geçidi ise 2380 metre yükseltiye sahiptir. Geçitlerin yükseltilerinin fazla olması iklim özelliklerini olumsuz yönde etkilemekte, Kış aylarında düşen kar örtüsü, uzun süre kalkmaz. Bu nedenle geçitler yılın soğuk bölümünde ulaşım imkân vermez.

İlkbahar aylarında karların erimesiyle birlikte yollar açılır ve özellikle yaylacılar bu yolları kullanarak yaylalara çıkar. Geçitler çevresinde Tuzluca'ya bağlı köylere ait çok sayıda yayla bulunmaktadır.

Harita 8. Balık Gölü'nün Kuzeyinde Yer Alan Geçitler



Balık Gölü'nün kuzeyinde kalan bu geçitler, günümüzün aksine geçmişte daha işlekti. Tarihi İpekyolu'nun Tebriz-Erzurum güzergahının kuzeyinde yer alan bu geçitler, Balık Gölü, Sarısu, Murat ve Van Gölü Havzalarıyla, Kulp, Sürmeli oradan da Erivan ve Ani'yi birbirine bağlamaktaydı. Taşıdığı bu öneme istinaden söz konusu geçitler ve yollar, Eskiçağda Urartular tarafından ele geçirilmiş, sahada hakimiyetlerini pekiştirmek ve geçitleri kontrol altında tutmak isteyen Urartu kralları, Balık Gölü ile geçitler çevresine önemli kaleler ve yerleşim birimleri inşa etmişlerdir.

Gölün sahip olduğu özellikler örneğin sularının tatlı olması geçitlerin önemini daha da arttırmıştır. Göl, çevresinde kurulan yerleşmelerin ve bu arada geçitleri kullanan kervanların su ihtiyacını karşılamış, ada veya yarımada üzerinde kurulan yerleşmeler için doğal savunma hattı oluşturmuştur. Yapılan çalışmalar yerleşmelerin Erken ve Orta Demir Çağı'nda ve daha sonraki dönemlerde kullanıldığını göstermektedir. Balık Gölü çevresindeki Babhan ve Bezirhane (Bezirgân) adlı yerleşmeler bu

geçitlerin sağladığı ulaşım fonksiyonuna göre adlandırılmış yerleşmeler olup geçitlerin geçmişten günümüze kullanıldığını göstermektedir.

#### 4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Ağrı ve Iğdır illeri arasındaki doğal sınırı oluşturan Aras Dağları, çok sayıda geçide sahiptir. Üzerinde yer aldığı dağların ayrıcı fonksiyonunun aksine bu geçitler, geçmişte olduğu gibi günümüzde de Tarihi İpek Yolu'na ait farklı güzergahları birbirine bağlar. Pamuk Geçidi'ne yapılan modern karayolu, Pamuk Geçidi'ni Iğdır iliyle güneyindeki iller ve İran'la olan bağlantıyı sağlayan en önemli yol yapmıştır. Diğer geçitlerin toprak ya da stabilize yollardan oluşması bunların ulaşım fonksiyonlarını ve önemlerini yitirmelerine sebep olmuştur. Geçmişte oldukça önemli olan ve bu nedenle güzergahı üzerinde ve çevresinde çok sayıda tarihi yerleşimin inşa edildiği bu geçitlerin ulaşım açısından sürdürülebilirliğinin sağlanması başta tarım ve turizm olmak üzere farklı açılardan değerlendirilmesiyle mümkündür. Öncelikle sahadaki geçitler ile ilgili şu tespitler ortaya çıkmıştır:

- Iğdır ili güneyinde Aras Dağları üzerinde yer alan geçitler, öncelikle birbirine bağladıkları Aras ve Sarısu havzalarından nispeten yüksekte yer alır. Geçitlerin Iğdır Ovası'yla olan nispi yükseltisi 1875 metre ile 650 metre, Doğubayazıt Ovasıyla olan nispi yükseltisi ise 50 metre ile 1150 metre arasında değişir. Bu özellikleriyle geçitler, her iki havzayı aynı anda görebilen ayrıcalıklı konuma ve manzara çekiciliğine sahip alanlardır.
- Geçit sahaları ve çevreleri Kalkolitik dönemden Orta Çağ'a kadar devam eden süreçte çok sayıda tarihi yerleşmenin kurulmuş olduğu yerlerdir. Bu nedenle temel düzeyinde olsa da sahada münferit veya entegre çok sayıda antik yerleşim mevcuttur.
- Geçitlerin bulunduğu alanların yükselti nedeniyle sıcaklık ve yağış özellikleri bir diğerinden farklıdır. Bu nedenle her geçidin kendine özgü flora ve fauna özellikleri vardır.
- Geçitler ve çevresi çayır ve mera alanları olduğundan buralarda temel ekonomik faaliyet hayvancılık, tahıl ve hayvan yemi üretimidir.
- Geçit bölgesindeki köyler, ekonomik açıdan kalkınmamış göçle sürekli olarak nüfus kaybeden yerleşmelerdir.
- Geçit bölgeleri su kaynakları (kaynak, akarsu, göl) açısından zengin alanlar olup açık alan rekreasyonuna oldukça elverişlidirler.
- Geçit bölgeleri volkan topografyasının eşsiz örneklerinin gözlemlenebileceği alanlardır.
- Geçit bölgeleri yaylaların ve yaylacılık kültürünün aktif olarak yaşandığı alanlardır.

- Geçit sahaları tarihe mal olmuş acı hadiselerin yaşandığı yerler durumundadır.  
Geçitlerin sahip olduğu bu özelliklerin tarım, turizm ve ulaşım konularında değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu amaçla şunlar yapılabilir:
- Öncelikle geçit ve geçide ulaşan yollar en az iki aracın geçeceği şekilde genişletilmeli ve düzenli olarak bakımı yapılarak açık tutulmalıdır.
- Geçitler ve çevresinin güvenlik koşulları sağlanmalıdır.
- Geçitler bölgesindeki tarihi varlıkların tam olarak tespiti yapılarak koruma altına alınmalıdır.
- Geçitler ve çevresindeki bölgenin flora ve fauna özellikleri belirlenmelidir.
- Geçitler ve çevresinde yaşanan tarihi olaylar belirlenerek bu hadiselerin yaşandığı yerlere levhalar asılmalıdır.
- Başta Kucak olmak üzere geçitler bölgesinde hayatını kaybeden insanların mezarları tespit edilmeli ve bu bölgelere anıtlar yapılmalıdır.
- Geçitler üzerinde sulak alan, volkan topografyası, arkeolojik merkezler, hüzün bölgeleri, yayla kültürü, kırsal yaşam, tarihsel olaylar temalı seyahat rotaları oluşturulmalı bu seyahatlerin hangi şekillerde (yaya olarak, bisikletle, motosikletle, arazi araçlarıyla vs.) yapılacağı hususu belirlenmelidir.

Tüm bunların yapılmasının sahaya şu faydaları sağlaması umulmaktadır:

- Geçitlerin daha faal duruma gelmesi mümkün olabilecektir.
- Geçitlerin insan trafiğine konu olması kırsal alanlarda ekonomik canlanma yaratabilecek kırsal nüfus ürettiği ürünleri daha kolay pazarlayabilecektir. Bu durum kırsal kalkınmayı destekleyecek ve bölgesel kalkınmışlık farklılıklarının azalmasına katkı sağlayabilecektir.
- Tarihi ve arkeolojik varlıkların tanıtılması turizme kazandırılmasına katkı sağlayabilecek bu yolla da tarihi zenginlikler daha iyi korunabilecektir.
- Yöre insanının kendi tarihi ve kültürel değerlerini tanıması sağlanabilecektir. Böylece halkın tarih bilinci ve bilgisi de artacaktır.
- Geçitlerin tanınması ve aktif olarak kullanılması yöre insanının doğa bilinci, bilgisi ve sevgisinin de artmasına katkı sağlayacaktır.
- Sahanın alternatif rekreatif faaliyet alanlarına yenileri eklenmiş olacaktır.

## 5. SUMMARY

The Mounts Aras, located in the south of Iğdır province and extending in an east-west direction, have significant historical and geographical importance. These mountains and their mount passes, situated on vital trade routes that connect Asia to Europe and the Mediterranean, have played a crucial role in the interaction of various civilizations throughout history.

Research indicates that these mount passes have been in use since the Chalcolithic period. The mount passes link the Aras Basin with the basins of Lake Van, the Sarısu River, and the Murat River, holding strategic geopolitical significance. The objective of this study is to highlight the historical and contemporary significance of the mount passes around Mount Ağrı. These mount passes have served important military, commercial, and cultural functions in different periods. Particularly, being situated on the Historic Silk Road, they have been instrumental in the interaction of diverse civilizations and cultures. The data used in this study include archaeological research, maps, travelogues, and other historical sources. This information has been utilized to analyze the historical and geographical features of the mount passes and their surroundings. The study also examines the geographical structure of Iğdır province and the historical development of settlements in this region. The study concludes that the mount passes around Mount Ağrı are of great historical and geographical importance and that these areas should be better preserved and integrated into tourism. Making these mount passes accessible for tourism will support regional development and contribute to the preservation of historical values. In this context, it is recommended to promote better the natural and historical attributes of the mount passes and their surroundings and to utilize them for alternative tourism activities.

## 6. KAYNAKLAR

- Abich, O. W. H. (1849). Die besteigung des Ararat am 29. Juli 1845. *Beträge Zur Kenntniss des Russischen Reiches* 13, 39-72.
- Ardos, M. (1995). Türkiye ovalarının jeomorfolojisi, Çantay Kitabevi, İstanbul.
- U.S. Army Map Service (1942). 1:200.000, Turkey map, C17 Doğubayazidi paft, U. S. Army, Washington, D.C. 113363, Reprint, November.
- Çete, M. (2007). *Türkiye İnan ilişkileri (1919-1938)*. Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Sakarya.
- As, Efdal (2010). XVI. YY. dan Cumhuriyetin ilk yıllarına kadar Türk-İnan sınır sorunları ve çözümü. *Atatürk Yolu Dergisi*, 46, 219-53.
- Aslan, İ. (2013). *Iğdır'daki Rus dönemi mimari yapıları*. Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Van.
- Avcı, M. (1999). Türkiye'nin doğal söğütleri ve coğrafi dağılışları. *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü*, 7, 1-24.
- Aydın, T. (2010). *Karakoyunlu ilçe merkezinin coğrafi etüdü*. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Erzurum.
- Aydın, T. ve Çelik M. A. (2019). *Altitudinal zone land use changes in Iğdır plain using overlay Analysis Combined with Remote Sensing Methods*. *Journal of Remote Sensing & GIS*, 8(2), 1-7.
- Azerbaycan Milli Elmler Akademiyası 2010.

- Azerbaycan Milli Elmler Akademiyası A. A. Bakıxanov Adına Tarix İnstitututu, (2010) *İrevan xanlığı (Rusya işgali ve Ermenilerin Şimali Azerbaycan torpaqlarına köçürülmesi)*. Bakı.
- Badem, C. (2021). *Çarlık yönetiminde Kars, Ardahan, Artvin 1878-1918*, Aras Yayınları, İstanbul.
- Baş, H. (2022). Bir sınır kenti olarak Iğdır'ın Osmanlı devleti için önemi (1828-1914). *Doğal ve Beşerî Bilimler Açısından Iğdır-I*, Ed. Taner Aydın, Astana Yayınları, Ankara, s. 49-76.
- Bekdemir, Ü. ve Coşkun, O. (2010). Ulaşım coğrafyası açısından Ovit geçidi. *Journal of Turkish Studies*. 2010. DOI:10.7827/TurkishStudies.1586.
- Belli, O. (1977). *Urartular çağında Van bölgesi yol şebekesi*. İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.
- Bender, C. (1992). *Genelkurmay belgelerinde Kürt isyanları II*. Kaynak Yayınları, İstanbul
- Bingöl, A. (2014). Hurri'lerin siyasi organizasyonları. *Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 6(1), 115-134.
- Bingöl, A. ve Erdem, A. (2022). Doğubazıt Yaygınyurt kurganlarında Orta Tunç Çağı çanak ve çömlekleri. *Aras Havzası I* (Tarih, Coğrafya, Arkeoloji, Kültür ve Sanat). Editörler: Yardımcıel, A. ve Aydın, T., s.229-236. Kabalcı Yayınları, İstanbul.
- Bournoutian G. A. (1992). *The khanate of Erevan under Qajar rule 1795-1828*. Mazda Publishers in association with Bibliotheca Persica. Costa Mesa, California and New York.
- Budak, M. (1993). *1853-1856 Kırım Savaşı'nda Kafkas cephesi*. İstanbul Üniversitesi Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.
- Buyruk, H. (2021). Iğdır Kervansarayı ve Kervan yolu üzerine yeni değerlendirmeler'i Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, (72), 119-138.
- Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi, (1986). (9. Cilt), İnterpress Basın ve Yayıncılık, s. 4458, İstanbul.
- Ceylan, A. (2008). *Doğu Anadolu araştırmaları Erzurum-Erzincan-Kars-Iğdır (1998-2008)*. Erzurum.
- Ceylan, A. (2015). *Doğu Anadolu araştırmaları II. (Erzurum-Erzincan-Kars-Iğdır (2008-2014))*. Atatürk Üniversitesi Yayınları. Erzurum.
- Ceylan, A. ve Kalmış, G. (2019). *Sürmeli Çukurunda önemli bir merkez; Suveren kalesi ve yerleşmeleri*. Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, (24), 753-768.
- Cuinet, V. (1892). La Turquie D'Aise Paris, Volume 1, E. Leroux, Paris.
- Çetin, Y. (2012). *Tarihi kalıntıları ve kültürel değerleri ile Ağrı*. Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Yayınları. Ağrı.
- Demircan, M. (2022). Iğdır'ın iklimi ve iklim değişikliği. Ed: Aydın, T., *Doğal ve Beşerî Bilimler Açısından Iğdır-I* içinde s.77-112, Astana Yayınları, Ankara,



- Deniz, A., Tüysüz, C., ve Yardımcıel, A. (2015). Orta Aras Havzası'nda tarihi yollar: Bölgedeki kültürel ve ekonomik etkileşimler. *Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 6(9), 225-234
- Devitskiy, V. (1896). Kanikulyarnaya poyezdka po Yerivanskoy Gubernii i Karskoy oblasti V. Devitskogo. *Sbornik Materialov dlya Opisaniya Mestnostey i Plemen Kavkaza, İzdaniya Upravleniya Kavkazkogo Uçebnogo Okrugua*, Vıpusk Dvatsat Pervıy, Tiflis, 1896, str. 79-180.
- Dinçođ, A. M. (1994). Cultural and political contacts between Assyria and Urartu, *Tel Aviv*, 21:1, 6-21.
- Doğanay, H. (1998). *Türkiye ekonomik coğrafyası*. 3. Baskı, Çizgi Kitabevi Yayınları, Konya.
- DSİ, *Iğdır Ovası Hidrojeolojik etüt raporu*, DSİ Yayınları, Ankara 1976.
- Ergin, M. (2020). *Dede Korkut kitabı*. Bođaziçi Yayınları, 61. Baskı, İstanbul.
- Erzen, A. (1992). *Doğu Anadolu ve Urartular*. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Eşmekaya, U.O. (2019). *Siyasi coğrafya öğretilimi açısından örnek bir inceleme: Belen geçidi*. Necmettin Erbakan Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya.
- Guarducci, G. (2019). An offprint from Nairi lands the identity of the local communities of Eastern Anatolia, *South Caucasus And Periphery During The Late Bronze Age And Early Iron Age A Reassessment Of The Material Culture And The Socio-Economic Landscape*, Wolume I, Oxbow Books, Oxford. The Old Music Hall, 106–108 Cowley Road, Oxford, OX4 1JE
- Gökyay, O. Ş. (2006). *Dedem Korkud'un kitabı*. İstanbul: Kabalıcı.
- Günaşdı, Y. (2013). *Karasu (Yukarı) havzasındaki tarihi ve arkeolojik veriler*. Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum.
- Günaşdı, Y. (2016). Geçitler ülkesinde önemli bir Urartu kalesi: Avnik. *Türkiye Bilimler Akademisi Arkeoloji Dergisi*, (19), 113-135.
- Gündoğdu, H. (2007). *Iğdır/Şerafettin Ejder Kervansarayı Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları*. (Ed. Hakkı Acun) Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları.
- Güner, İ. (1993). *İlimiz Iğdır*. Milli Eğitim Müdürlüğü Koruma ve Yaşatma Derneđi, Iğdır.
- Güner, İ., Ertürk, M. ve Bekdemir, Ü. (2000). Iğdır İli'ndeki yer adlarının kaynakları. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 6(4).
- Güneş, M., Akyıldız, A. ve Keklik, M. (2022). *Osmanlı belgelerinde Iğdır*, Efeakademi Yayınları, 2. Baskı, İstanbul.
- Herodotos, (2001). *Herodot tarihi*, Çev. Müntekim Ökmen, Kültür Yayınları, İstanbul.
- Hun, M. Ö. (2019). *Iğdır 1919 kaçakaç/kırxın/vayı vuruğu*. Alter Yayıncılık, Ankara.
- Huş, S. ve Göksel, E. (1981). Türkiye av hayvanlarının yayılış yerleri. *İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 31 (2), 68-81.
- İzbrak, R. (1992). *Coğrafya terimleri sözlüğü*, M.E.B. Devlet Kitapları, Ankara

- Kaya, F. (2015). *Iğdır ilinin idari coğrafya analizi*. Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, 8 (41), 703-716.
- Kemer, Y. (2019). *Urartu Krallığı'nın Orta Aras havzası yerleşim yayılımı (Kars-Iğdır-Doğubayazıt)*. Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzurum.
- Kılıç, S. (2020). Iğdır yer adı üzerine arkeotoponimik bir inceleme. *Türk Kültürü ve Medeniyeti Araştırmaları Dergisi*, 1 (1), 208-230.
- Kılınç, O. (2006). *Ağrı isyanları (1926-1930)*. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Kırzioğlu, M.F. (1953). *Kars tarihi*. Işıl Matbaası, İstanbul.
- Kırzioğlu, M. F. (1992). *Yukarı Kür ve Çoruk boylarında Kıpçaklar*. TTK Yayınları Ankara.
- Kırzioğlu, F. M. (2000). *Dede Korkut Oğuznameleri*. Ankara: Atatürk Kültür Merkezi.
- Konukçu, E. (1999). Şâhrâh-ı garbi. XII. *Türk Tarih Kongresi'nden Ayır Basım* (s. 649-654).
- Kökten, İ. K. (1943). *Kars'ın tarih öncesi hakkında ilk kısa rapor*. Belleten, Sa: VII, Ankara, s. 603 vd.
- Kösem, A. (2019). *Osmanlı devleti 3'üncü Ordu faaliyet ve komutanlığı tarihçesi (1843-2000)*. Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzincan.
- Kültür Bakanlığı (1981). *Atatürk'ün milli dış politikası (Millî Mücadele Dönemi'ne ait 100 belge) 1919-1923*, C.I. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Lynch, H. F. B. (1901). *Armenia travels and studies*. Londra: Longmans, Green and co.
- Lloyd, S. (1997). *Türkiye'nin tarihi-bir gezginin gözüyle Anadolu uygarlıkları*, Tubitak Yayınları, Ankara.
- Marro, C. ve Özfirat, A. (2005) Pre-classical survey in eastern Turkey, Third Preliminary Report: Doğubayazıt and the Eastern Shore of Lake Van. *Anatolia Antiqua*, 13, 319-356.
- Mızrak, A. (2007). *Iğdır Zor köyü Kervansarayı proje çalışması*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Van: Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Orkun, V. (2020). *Sürmeli çukuru (Iğdır) tarih ve coğrafyası*. Yay. Haz.: Mücahit Özden Hun, Alter Yayıncılık, Ankara.
- Önal, M., Karaağaç, G. ve Küçük, S. (2000). *Kağızman'a ismarladım nar gele*, Azim Ofset Matbaacılık, Muğla.
- Önen, S. (2016). *Ceride-i Havadis Gazetesi'nin gözünden 1853-1856 Kırım savaşı*. Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Nevşehir.
- Özgül, O. ve Üngör, İ. (2016). *Erikua'da stratejik bir Urartu merkezi: Kasımıntıği kalesi*. Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı 17, 225-240.

- Özgül, O. ve Morkoç, A. (2017). Urartu krallığı için Iğdır'ın yeri ve önemi. *II. Uluslararası Iğdır Sempozyumu* (9-11 Ocak 2017), Iğdır, 249-265.
- Özfirat A. ve Marro, C. (2004). 2002 yılı Van, Ağrı ve Iğdır illeri yüzey araştırması. AST, Sa: XXI, Ankara.
- Özfirat, A. (2014). Aktaş: Ağrı Dağı'nın kuzey eteğinde Aras Vadisi'nde bir Urartu kalesi. *Arkeolojiyle geçen bir yaşam için yazılar* (Veli Sevin'e Armağan), Ed: Aynur Özfirat, 111-120.
- Özfirat, A. (2015). Ağrı dağı-Bozkurt son Tunç-erken Demir Çağ kalesi. *International Symposium on East Anatolia- South Caucasus Cultures Proceedings II / Uluslararası Doğu Anadolu- Güney Kafkasya Kültürleri Sempozyumu Bildiriler II* (Erzurum 10-13 October 2012), Eds. M. Işıklı, B. Can, 158-170.
- Özfirat, A. (2017). Melekli-Kültepe (Iğdır) höyüğü, Urartu kalesi ve columbarium: Ağrı Dağı'nın kuzey eteğindeki Minuahinili (Karakoyunlu) kenti. *OLBA XXV*, Ayrı basım, 161-183.
- Özfirat, A. ve Sevin, V. (2021). Aras vadisine açılan kapı: Elmagöl-Pamuk geçidi Urartu Karakolu. *In Colloquium Anatolicum 20*, 183-197.
- Pehlivan, S. (2013). Urartu krallığı ve dış politikası: I. Sarduri (MÖ 844-828), İşpuni (MÖ 828-810) ve Menua (MÖ 810-785) dönemi. *History Studies* vol. 5, S. 5. 193-205.
- Piliposyan, A. (2014). Excavations at Metsamor. *International Conference Proplems of Early Metot Age Archaeology of Caucasus and Anatolia*, Tbilis. pp. 42-52
- Süer, H. (1986). *Türk Silahlı Kuvvetleri tarihi Osmanlı devri Osmanlı- Rus Kum harbi Kafkas Cephesi harekâtı (1853-1856)*. Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara.
- Şaşmaz, M. (2014). *Türkiye'nin idari taksimatı (1920-2013), II. Cilt*. TTK Yayınları, Ankara.
- Şimşek, O. (2020). *Tuzluca ilçesi*. Gece Kitaplığı, Ankara.
- Tanyu, H. (1988). Ağrı dağı. *TDV İslâm Ansiklopedisi*, c.1, 481-482.
- TCBİGD (1937). *Genel nüfus sayımı [20 İlk Teşrin 1935] Türkiye nüfus kat'i tasnif neticeleri*, Mehmet İhsan Basımevi, Ankara.
- Tekin, R. ve Baş, Y. (2003). *Osmanlı atlası (XX. Yüzyıl Başları)*. OSAV Yayınları, İstanbul.
- Tezcan, S. ve Boeschoten, H. (2012). *Dede Korkut Oğuznameleri*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Tuncel, M. (1999). Iğdır. *Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, Cilt: XIX, s. 79-80.
- TÜİK *Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları* 2018.
- Tümertekin, E. (1987). Ulaşım coğrafyası. İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Uzunçarşılı, İ. H. (2011). *Osmanlı tarihi, Cilt: III, 2. 1. Kısım*. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Ünal, R. H. (1970). Iğdır yakınlarında bir Selçuklu Kervansarayı Doğubayazıt-Batum kervan yolu hakkında notlar. *Sanat Tarihi Yıllığı*. 3, 7-16.

- Ünal, L. (2016). 1917 Rus Devrimi'nden Gümrü Antlaşması'na kadar Kars ve Iğdır bölgesinde yaşananlar. *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, 14 (27), 75-90.
- Vinnikov R. P. (1962). *Klan ve Türkmen SSR'nin Chardzhous bölgesinin nüfusunun etnik bileşimi ve yeniden yerleşimi*. TürkmSSC Bilimler Akademisi Tarih, Arkeoloji ve Etnografya Enstitüsü Tutanakları. Etnografik dizi. T. 6. Aşg.
- Yardimciel, A. (2015). Aras boyalılarının işlevselliği. *Seleucia*, (5), 187-206.
- Yardimciel, A. (2022a). Iğdır Ovası'nın Orta Tunç Çağı ve transhümanist yaşamdaki rolü. *Amisos*, 1, Orta Aras Havzası Özel Sayısı, 64-75.
- Yardimciel A. (2022b). Eskiçağ'da Iğdır ovası. *Doğal ve Beşeri Bilimler Açısından Iğdır-1*, Astana Yayınları, s.6-27.
- Yaşar, B. (2016). Selçuklu Türkiye'sinde ticaret yolları, limanlar ve pazar yerleri. *Turkish Studies* (Elektronik), 11(11), 13- 28.
- Yıldırım, Ş. (2006). *Eskiçağda Anadolu'nun savaş kapıları*. Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Denizli.

#### **Arşiv Kaynakları**

- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, HR.MKT, 711-100- 18-02-1288
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, Y.A.HUS. 396-20, 04-01-1315
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, DH. ŞFR, 332, 74, 29-06-1320
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, BEO, 2669-200-129-19-07-1323
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, BEO, 2681-201-002- 06-08-1323
- T.C. Resmî Gazete, 1326, 22 Ekim 1929.
- T.C. Resmî Gazete, 2727, 14 Haziran 1934.
- T.C. Resmî Gazete, 21247 (Mükerrer), 3 Haziran 1992.

#### **İnternet Kaynakları**

<http://kubangenealogy.ucoz.ru/index/karty/0-189>.

**Çatışma beyanı:** Bu çalışma ile ilgili taraf olabilecek herhangi bir kişi ya da kurum ile finansal ilişkileri bulunmadığımı dolayısıyla herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan ederim.

**Destek ve teşekkür:** Çalışmada herhangi bir kurum ya da kuruluştan destek alınmamıştır.