

Ulaşım Coğrafyası Bakımından Bir İnceleme;
RAHVA DÜZLÜĞÜ ve ÇEVRESİ
An analysis of the vicinity of the smoothness of
Rahva with regard to transportation geography

Doç. Dr. Kenan ARINÇ*

Özet :

Bitlis ve Tatvan kentleri arasında önemli bir ulaşım güzergâhı durumundaki Rahva Düzlüğü, Doğu Anadolu Bölgesi'nin Yukarı Fırat Bölümü'nde yer almaktadır. Bu yörenin taşıdığı önem, üç hidrografik havzanın (Van Gölü, Dicle ve Fırat) ortak sınırını oluşturmasından kaynaklanır. Düzlük, bir su dağıtma alanı olmasına rağmen, havzalar arasındaki geçişi güçleştirmemekte, aksine kolaylaştırmaktadır. Bu nedenle Doğu Anadolu'nun çeşitli yöreleri ile Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ni birleştiren yollar Rahva düzliğünün oluşturduğu koridorda düğümlenir. Coğrafyanın hazırladığı bu avantajlı konum nedeniyle, burası önemli tarihf olaylara şahitlik etmiş ve farklı dönemlerde sert kış şartlarına karşı kervansaraylar, hanlar, sığınma evleri ve tüneller inşa edilmiştir. Rahva düzliğünün tarih boyunca taşıdığı önem, daha da artarak günümüze intikal etmiştir. Çünkü, zaman ve olaylar değişse de bu konumda coğrafyanın empozisyonu değişmemektedir.

Abstract :

The smoothness of Rahva is a significant bridge between Bitlis and Tatvan and located in the Upper Euphrat Part of the Eastern Anatolia. The significance this place bears is the result of the fact that it forms the neighbouring frontier of three hidrographic basins (Van Lake, Tigris & Euphrat). Although it is a smoothness water-distributing field, it does not harden the transition between the basins; on the contrary, it facilities it. Therefore the roads that bridge the various places of the Eastern Anatolia to the Southeastern Anatolia meet in the smoothness of Rahva. Because of this advantageous state led by the geography, the place has witnessed significant historic events and hosted inns, tunnels, shelters and built against the hars winter conditions caravanseraies at different periods. Thus the smoothness of Rahva has preserved its significance throughout the history. Although time and events change, the position of such a geography does not change and preserves its significance.

* Atatürk Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Erzurum.

GİRİŞ

Rahva düzlüğü, Doğu Anadolu Bölgesi'nin Yukarı Fırat Bölümü'nde yer alır. Bitlis ilinin sınırları içinde kalan bu düzlük; Fırat, Dicle ve Van Gölü havzalarını birbirinden ayıran bir subölümü hattı özelliğini taşımaktadır. Diğer bir ifadeyle Rahva, üç hidrografik havzanın ortak sınırlarını belirleyen bir eşik sahası durumundadır. Bitlis ve Tatvan kentleri arasında uzanan ve yaklaşık 85 km² yüzölçümünde olan Rahva düzlüğü, kuzey yönünden Nemrut volkanı ve Benekli domu, güneyden Bitlis Dağları, batıdan Bitlis Çayı'nın su bölümü çizgisi ve doğudan da alçak tepeliklerle sınırlanmaktadır. Oldukça geniş bir düzlük özelliğindedir. Akarsular tarafından fazla parçalanmadığı için küçük bir ova görünümü varsa da, dar sahalı olması nedeniyle bazı bilimsel çalışmalarda da ifade edildiği şekliyle, düzlük olarak nitelendirilmesi daha doğru olacaktır¹.

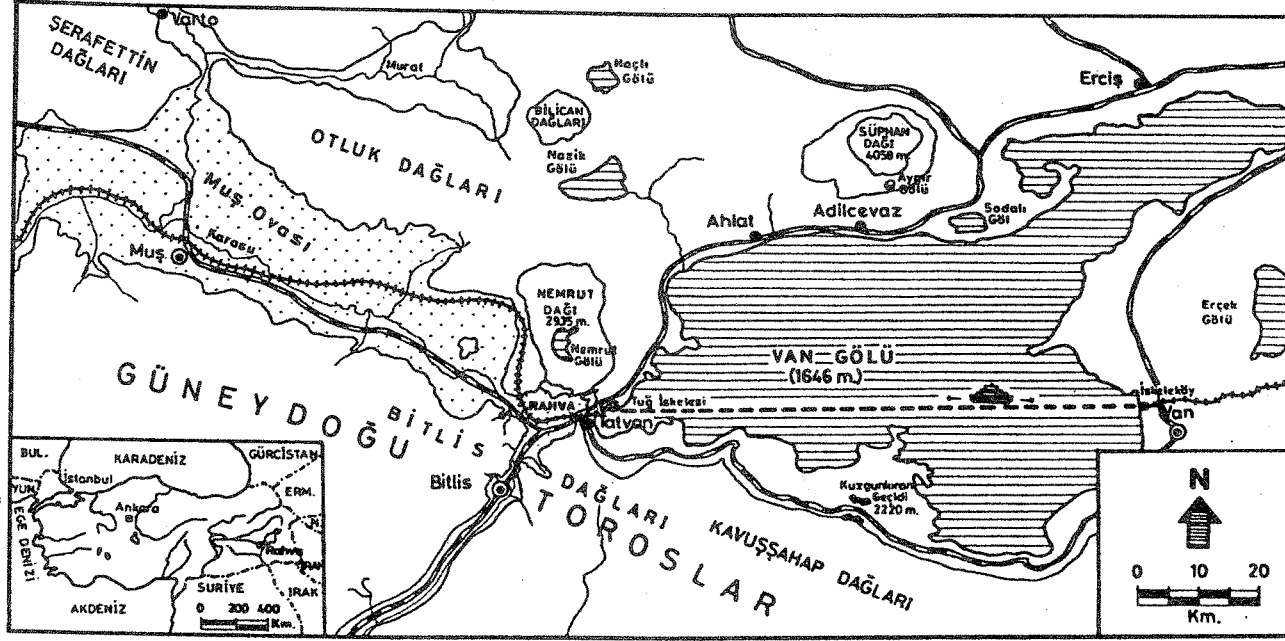
Rahva düzlüğü, çok eski dönemlerden beri ulaşım bakımından önem taşıyan bir güzergâh oluşturmakta ve bu önem günümüzde de artan bir şekilde devam etmektedir. Halen üzerinde işlek demiryolu ve karayolları bulunmaktadır. Van Gölü çevresinden Bitlis ve Muş'a, diğer bir ifadeyle Dicle ve Fırat vadilerine olan ulaşım, ancak Rahva düzlüğü üzerinden gerçekleşebilir. Bu nedenle çok eskiden beri ticaret kervanlarının güzergâhı olmuş, ayrıca sürüleriyle birlikte Mezopotamya düzlükleri ile Doğu Anadolu yaylaları arasında ritmik bir şekilde göç eden göçebe aşiretler, hep bu doğal ulaşım güzergâhını kullanmak zorunda kalmışlardır², ³. Yine aynı şekilde Karadeniz bölgesi ile Güneydoğu Anadolu Bölgesi arasındaki ulaşım faaliyetleri en iyi bir şekilde Rahva düzlüğü ve Bitlis Çayı Vadisi'ni izleyen yollar kullanılmak suretiyle gerçekleşebilir.

Öte yandan, Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinin her ikisini, aynı anda kontrol etmek isteyen devletlerin, Rahva düzlüğünü elde tutma zorunluluğunu hissettikleri ve birçok savaşın bu alanda yapıldığını tarihi kaynaklardan öğrenmekteyiz. Bu güzergâhın taşıdığı önemi, menzil noktaları, yani bugün pek azı ayakta kalan, çoğu da harabe durumunda olan kervansaraylar ve hanlar vurgulamaktadır.

¹ ERİNÇ, S., 1953, Doğu Anadolu Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi, Yay. No: 572, Coğrafya Enstitüsü Yay. No: 15, İSTANBUL, s. 49.

² DARKOT, B.,-YINANÇ, M.H., 1979, *Bitlis Maddesi*, İslâm Ansiklopedisi, Cilt:2, Millî Eğitim Basımevi, İSTANBUL, s.658.

³ TUNCEL, M., 1992, *Bitlis Maddesi*, Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi, Cilt:6, İSTANBUL, s.225-226.



Harita 1: Rahva Düzlüğü ve Çevresinin Lokasyon Haritası.



Fotoğraf 1 : Rahva Düzlüğü'nden bir görünüm.

1- DOĞAL ÇEVRE ÖZELLİKLERİ

Rahva düzlüğü, metamorfik Bitlis eski kütle ile Pliyo-Kuvaterner volkanizması sonucunda oluşan Nemrut volkanı arasında kalan bir eşik sahasıdır. Bu sahanın temel formasyonları şistler ve rekristalize kireçtaşlarından müteşekkilen, yüzeye yakın bölümler bütünüyle volkanik formasyonlardan oluşmaktadır⁴. Rahva düzlüğü, öncelikle eski bir Neojen gölü havzasını iki ayrı bölüme ayırmış, havzanın kuzeybatı kesimi daha sonra kendi arasında Muş, Varto ve Bulanık olmak üzere üç üniteye ayrılarak Murat Irmağı'nın kolları tarafından dış drenaja bağlanmıştır.

Eski Neojen gölünün Rahva düzlüğünün doğusunda kalan bölümü ise, kapalı bir depresyon alanı haline dönüşerek bugünkü Van Gölü oluşmuştur. Endoreik özelliğinin kaybolduğu dönemlerde büyük bir kısmı eski Karasu vadisine karşılık gelen Van Gölü, birçok kez Bitlis Çayı'nın geriye doğru aşındırması nedeniyle dış drenaja bağlanmış ise de⁵, Pleistosen

⁴ BORAY, A., 1975, *Bitlis Dolayının Yapısı ve Metamorfizması*, Türkiye Jeoloji Kurumu Bülteni, Cilt: 18, Sayı: 1, ANKARA, s. 82.

⁵ İZBIRAK, R., 1951, *Cilo Dağı ve Hakkâri ile Van Gölü Çevresinde Coğrafya Araştırmaları*. Ankara Üniv. D.T.C.F. Yay.No:67, ANKARA, s.71-135.

sonlarına kadar etkinliğine devam eden Nemrut volkanı, Rahva düzlüğünün bulunduğu alanı yeniden lâvlarıyla doldurarak Van Gölü'nün endoreik özelliğinin devamını sağlamıştır⁶. Gerçi Nemrut volkanının faaliyeti, tarihi çağlarda da devam etmiş olmasına rağmen, son dönemlerdeki volkanik etkinlik, geniş ölçütlü değil sınırlıdır. Nitekim, en son faaliyet tarihi olan 1441'de, Rahva düzlüğü yönü değil, dağın kuzey yamaçları etkilenmiş ve Kantaşı olarak bilinen yöre bu dönemde oluşmuştur⁷.

Az eğimli ve birçok kesimde yataya yakın olan Rahva düzlüğü, 1800 m. civarında bir yükseltiye sahip olup, kuzeyde Nemrut ve Benekli dağlarının eteklerinden başlar. Kuzeybatı yönündeki Muş Ovası'ndan yükseltisi fazla olmayan tepelik bir alan ile ayrılır. Düzlük bu kesimde Aşağıkolbaşı köyüne kadar uzanır. Doğuda Tatvan yakınlarına kadar sokulan düzlüğün, güneybatı sınırını ise günümüzde hemen hemen Bitlis kenti ile birleşmiş olan Başhan köyünün güneyinden geçen 1 750 m. izohipsi oluşturur (Harita 2). Burası münavebeli olarak farklı türdeki lâvların güneye doğru aktığı ve Bitlis Çayı'nın vadisini derinleştirmeye başladığı kesimdir. Rahva düzlüğünü güney yönünde ise Bitlis Dağları sınırlandırmaktadır. Bu dağların kuzey cephesi genellikle faylıdır. Diğer bir ifadeyle, bölgede gelişen postmiyosen peneplenin yükselmesi ve derin vadiler ile yarılması neticesinde meydana gelmiş epirojenik yükselmenin doğrultusunu, Muş-Van Gölü havzalarının güneyinden geçen bir fay veya faylar sistemi teşkil etmiş olmalıdır⁸. Nitekim Oswald (1910) tarafından da belirlendiği üzere, Rahva düzlüğünün güney kenarında bariz ve yeni fay façetalarının bulunması bu düşüncüyü desteklemektedir⁹.

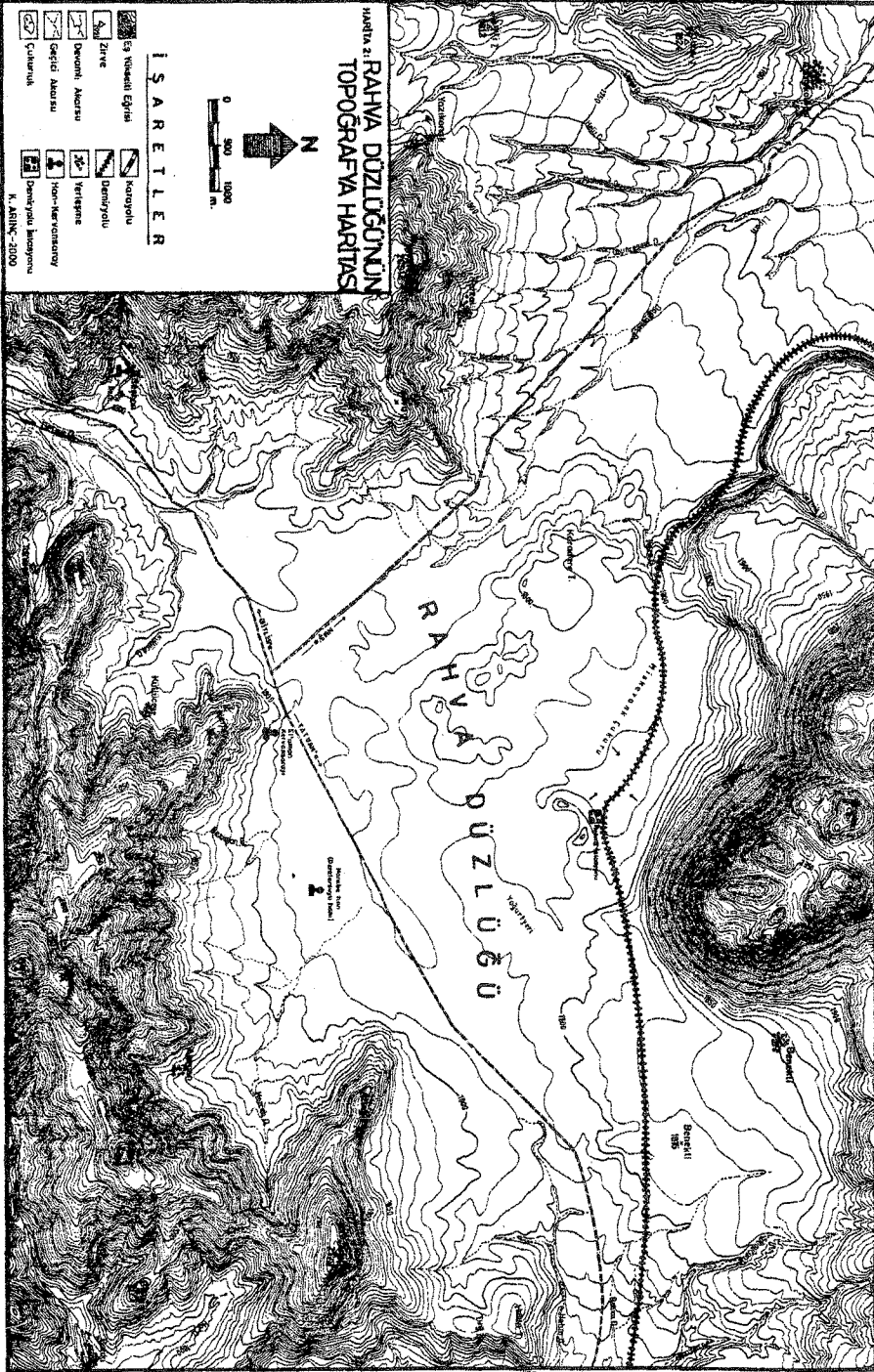
Rahva düzlüğü, Bitlis-Tatvan-Muş karayollarının birleştiği kesimde, muhtemelen lâv akıntısının sıkışarak kabarması sonucu, çok hafif bir eşik halindedir. Bu eşik çevresine göre çok yüksek olmamakla birlikte Rahva düzlüğünü iki bölüme ayırır. Düzlüğün batıdaki, yani Bitlis Çayı Vadisi'ne açılan kısmı, daha küçük alanlı olup, yaklaşık 10 km² kadardır. Bu kesime yörede *Küçük Rahva* adı verilmektedir. Daha doğuda kalan kısım ise *Büyük Rahva* ya da *Asıl Rahva* olarak bilinir. Bu kesimin yüzölçümü ise, yaklaşık 75 km² kadardır. Rahva düzlüğünün Bitlis Dağları'na yakın kesimlerinde vadilerin daha derine gömüldüğü dikkati çeker. Akarsuların cılız olmasına karşın gömülmenin fazla oluşu, burada yumuşak volkanik formasyonların bulunması ile ilgilidir. Nitekim, vadiler boyunca yüzeylenen kayalar

⁶ ARINÇ, K., 1987, Korunup-Değerlendirilmesi Gereken Bir Doğa Harikası; Nemrut Yanardağı (BİTLİS), Bitlis Valiliği Yay. No: 3, BİTLİS, s.43.

⁷ ARINÇ, K., 1998, Ahlat İlçesi'nin Coğrafyası. Atatürk Üniv. Yay. No; 881, Fen-Edebiyat Fak. Yay. No; 97, Araştırmalar Serisi No:68. ERZURUM, s.20.

⁸ ERİNÇ, S., 1953, a.g.e., s. 49.

⁹ ERİNÇ, S., 1953, a.g.e., s. 49.



trakiandezitik tuf ve ignimbritlerden oluşmaktadır. Bu yönüyle Rahva'nın giderek bir plato görünümü kazanmaya başladığını da ileri sürmek mümkündür. Düzlüğü oluşturan volkanitler ise sırası ile en üstte kahverengimsi kırmızı tuf (iyi kaynaklanmamış ignimbrit de denilebilir), bunun altında gri-kahverengi kül ve en altta ise açık renkli, iyi kaynaklanma gösteren trakiandezitik ignimbrit şeklinde sıralanmaktadır¹⁰.

Yöredeki volkanitler üzerinde, yer yer 10-15 cm. kalınlığı bulunan, ince bir toprak tabakası (volkanik regosoller) oluşmuş durumdadır. Ancak, Rahva'nın batı kısmındaki volkanitler üzerinde, yani Koruk mezraası ile Başhan köyü arasında kalan alanda, toprak örtüsünün henüz yeterince gelişemediği dikkati çeker. Bu kesimde, volkanik formasyonlar büyük ebatlı kaldırım taşları şeklinde yüzeye yayılmış bulunmakta ve bloklar arasında yarık-çatlak sistemlerinin geliştiği gözlenmektedir. Rahva düzliğünün yüzeyini örten volkanik kayalar, yer yer kesen lâv çıkış merkezlerine (fissür) de rastlanmakta ve bu merkezlerin genişlik kazandığı konumlarda ise Benekli ve Mazik tepeleri gibi, çevreden kolayca ayırt edilebilen volkanik dom yapıları oluşmuş bulunmaktadır¹¹.

İncelendiği üzere ulaşım faaliyetlerini son derece kolaylaştıran ve aynı zamanda bu yöreye stratejik avantajlar sağlayan elverişli yüzey şekillerine karşılık, iklim şartlarının aynı ölçüde beşerî faaliyetleri kolaylaştırıcı etki yaptığı söylenemez. Rahva düzliğinde rasat yapan bir meteoroloji istasyonu olmamasına rağmen, bu kesimin çok yakın olan Bitlis ve Tatvan istasyonlarına göre daha soğuk ve Tatvan'a göre daha yağışlı iklim şartlarına sahip olduğu bilinmektedir. Yine de fikir vermesi bakımından inceleme alanına çok yakın olan, 1559 m. yükseltisindeki Bitlis ve 1664 m. yükseltisindeki Tatvan meteoroloji istasyonlarının verilerinden faydalanılmıştır.

Her iki istasyonun 34 (1964-1998) yıllık rasat verilerine göre; Bitlis'in yıllık ortalama sıcaklığı 9.5 °C, Tatvan'ın ise 8.9 °C'dir (Tablo1). Rahva düzliğünün, Bitlis kentine göre yaklaşık 200 m. Tatvan kentine göre ise 100 m. daha yüksekte olması nedeniyle, yıllık ortalama sıcaklığının 7.5 °C civarında olduğu sanılmaktadır¹². Bununla birlikte inceleme alanının bilhassa kış mevsiminde kuzey ve batıdan gelen soğuk hava akımlarına açık

¹⁰GÜNER, Y., 1984, *Nemrut Yanardağı'nın Jeolojisi, Jeomorfolojisi ve Volkanizmasının Evrimi*. Jeomorfoloji Dergisi, Sayı:12, ANKARA, s.23-65.

¹¹ATALAY, İ., 1983, Muş Ovası ve Çevresinin Jeomorfolojisi ve Toprak Coğrafyası. Ege Üniv.Edebiyat Fakültesi Yay.No: 24, İZMİR, s.17-18.

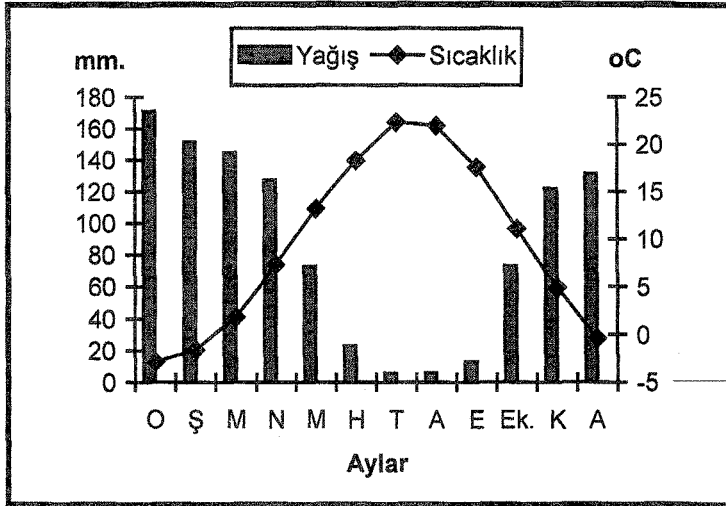
¹²ARINÇ, K., 1991, Bitlis Çayı Havzası'nın Coğrafi Etüdü. Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, ERZURUM, s. 33-68.

bir morfolojiye sahip olması nedeniyle, teorik olarak hesaplanan sıcaklık değerlerinden, daha düşük ortalama ve ekstrem sıcaklık değerlerine sahip olduğu söylenebilir.

Tablo 1: Rahva Düzlüğü'ne Yakın Olan Bitlis ve Tatvan İstasyonlarına Ait Seçilmiş Bazı Rasat Değerleri (1964-1998).

İklim Elemanı	İst	O	Ş	M	N	M	H	T	A	E	Ek.	K	A	Yıllık
Ort. Sic (°C)	B	-2.8	-1.6	1.8	7.3	13.2	18.3	22.4	22.0	17.6	11.1	4.9	-0.4	9.5
	T	-2.6	-1.9	0.9	6.7	12.3	17.6	21.8	21.5	16.9	10.6	4.1	-0.5	8.9
Yağış (mm)	B	171.1	151.5	144.6	127.2	72.9	22.8	5.9	5.8	13.2	73.2	121.9	131.4	10415
	T	85.3	95.0	107.2	124.8	79.3	27.4	8.3	5.1	11.5	73.7	96.9	71.6	786.1
Donlu Gün S.	B	28.5	25.8	18.0	3.5	-	-	-	-	-	0.8	8.6	25.9	111.2
	T	29.7	25.9	21.2	3.7	-	-	-	-	-	1.4	11.6	26.1	119.6
Kar Y. Gün S.	B	10.3	9.5	6.4	1.0	0.0	-	-	-	-	0.0	1.3	8.1	36.6
	T	11.0	8.9	7.7	0.8	-	-	-	-	-	0.1	1.2	6.7	36.9
Karla Ör. Gün.S.	B	28.5	27.0	27.1	11.8	0.2	-	-	-	-	-	4.6	20.1	119.3
	T	27.7	26.7	24.1	2.1	-	-	-	-	-	0.1	1.7	15.7	98.3
En.Y.Kar Ört (cm.)	B	470	525	406	204	10	-	-	-	-	-	225	234	525
	T	117	127	118	34	-	-	-	-	-	1	23	40	127

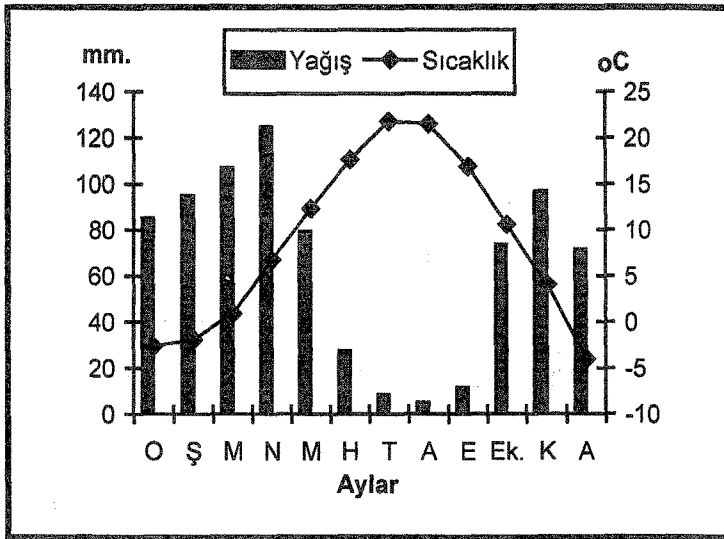
Kaynak: DMİGM verilerinden.



Şekil 1: Bitlis'in aylık ortalama yağış ve sıcaklık diyagramı.

Yörede özellikle Şubat ayı ortalamalarının son derece düşük olduğu ve mutlak minimum sıcaklık değerinin birkaç kez -23°C 'yi aştığı bilinmektedir. Yine düşük sıcaklık değerlerine sıkça rastlanan diğer bir ay da Ocak ayıdır. Bu ayda da sık sık -20°C 'nin altına inen sıcaklık değerleri tespit edilebilmektedir. Rahva ve çevresinde donlu günlerin sayısı 120 günü bulsa da, don olayı ulaşım faaliyetleri üzerinde pek etkili olamamaktadır. Bununla birlikte don olayının tarımsal aktiviteler üzerindeki etkisi, son derece belirgindir. Gerçekten de inceleme alanında, sınırlı bir tahıl tarımı dışında önemli bir ekme-dikme faaliyeti görülmez. Kuşkusuz bu olayda, toprak oluşumunun yetersiz bir düzeyde kalışının da payı bulunmaktadır. Rahva düzlüğü ve çevresindeki mutlak maksimum sıcaklık değerlerinin ise yaz mevsiminde Tatvan ve Bitlis kentlerinde beliren değerlere paralel bir seyir izlediği ve 35°C civarında olduğu tahmin edilmektedir.

İncelendiği üzere Rahva düzlüğü ve çevresinde gerçekleşen ulaşım aktiviteleri üzerinde sıcaklık şartlarından çok, rüzgâr ve yağış şartlarının daha etkili olduğu, beşerî tedbirlerin de bu yönde geliştirildiği tespit edilmektedir. Nitekim 34 yıllık yağış rasatlarına göre Bitlis'in 1041.5 mm.lik yıllık ortalama yağış miktarına karşılık, Tatvan'ın daha az yağışlı olduğu ve bu istasyonda 786.1 mm. yağış kaydedildiği görülür (Şekil 2).



Şekil 2: Tatvan'ın Aylık Ortalama Sıcaklık ve Yağış Diyagramı.

Rahva düzlüğünün, enterpolasyon metotları da dikkate alındığında, Bitlis istasyonuna göre daha az, Tatvan istasyonuna göre ise daha fazla yağış aldığı ve ortalama 1000-1050 mm. civarında bir yağış miktarına erişildiği tahmin edilmektedir. Rahva düzlüğünde Doğu Anadolu Bölgesi ortalamalarının çok üzerinde yağış kaydedilmektedir. Ayrıca düşen yağış miktarının önemli bir bölümü kar şeklinde olduğundan, bu durumun en fazla ulaşım faaliyetlerini etkilediği dikkati çeker. Gerçekten de kar yağışlı günler yılda 36 günü aşmakta ve karla örtülü günler de yılda 120 günü bulmaktadır. Diğer bir ifadeyle yılda dört ay süreyle kar örtüsünün etkileri hissedilebilmektedir. Bununla birlikte, inceleme alanının morfolojik yapısının bir çanağa benzemesi nedeniyle çevredeki yüksek sahalardan rüzgâr vasıtasıyla süpürülüp biriktirilenlerle birlikte, kar kalınlığı zaman zaman 6-7 m.yi bulabilmektedir. Karla mücadelenin bugünkü kadar kolay olmadığı dönemlerde, düzlük boyunca çok sayıda yolcu hanı inşa edilmiş ve ayrıca patika yollar boyunca işaret direkleri dikilmiştir. Günümüzde bile modern araçlar kullanılmasına rağmen, karla mücadelenin yetersiz kaldığı dönemler yaşanmakta ve ulaşım kısa süreli de olsa zaman zaman kesintiye uğramaktadır.

1. ULAŞIM FAALİYETLERİ

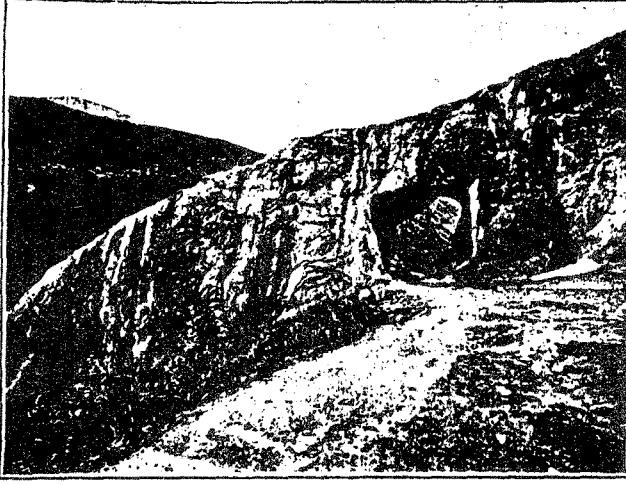
2.1. Cumhuriyet Öncesi Dönemde Ulaşım: Rahva düzlüğü, daha önce de ifade edildiği üzere Anadolu'nun doğal yol güzergâhlarından biri üzerindedir¹³. Bunun bir sonucu olarak, Van Gölü çevresinden Anadolu içlerine ve Güneydoğu Anadolu Bölgesine, aksi düşünüldüğü zaman ise Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nden, İran ve Karadeniz kıyılarına ulaşılabilen, ancak Rahva Düzlüğü üzerinden geçmekle mümkün olabilir. Tarih boyunca bu yolun önemi çok iyi bir şekilde anlaşılmış ve sırasıyla Hurri, Urartu, Asur, Med, Pers, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı hakimiyet dönemlerinin hemen tümünde; Rahva Düzlüğü ve onun devamı niteliğindeki doğal yollarda düzenleme ve imar çalışmaları yürütülmüştür.

Rahva Düzlüğü ve yakın çevresinin, belki de, Asur kaynaklarında sıklıkla sözü geçen Gilzanu bölgesinin bir bölümünü temsil ettiği konusunda başta KIEPERT, BELCK VE EREMYAN olmak üzere birçok araştırmacının ortak görüşü bulunmaktadır.¹⁴ Nitekim bu yöredeki ilk yol yapım çalışmalarının da Asur Devleti dönemine (M.Ö.1000-1275) rastladığı

¹³GÜRSOY, C.R.,1974,*Türkiye'nin Tabii Yolları*. Türk Coğrafya Kurumu Dergisi, Yıl: 22, Sayı: 26, ANKARA.

¹⁴EREMIAN,S,T.,1973, *Alijnik*. Haykakan Sovetakan Hangragitaran, 1, EREVAN, s.26-132.

bilinmektedir. Sürdürülen yol çalışmaları, bizzat Asur kraliçesi Semiramis tarafından organize edilmiş ve birçok köprünün inşasının yanı sıra bazı geçitler de açılmıştır. Özellikle, Bitlis kentinin 5,5 km. güneybatısında ve bugün Deliklitaş olarak bilinen konumda bulunan ve geçişi engelleyen bir traverten kütesinin, o tarihte tünel biçiminde açılması, bu yolu ulaşım bakımından daha elverişli bir duruma getirmiştir. Belirtilen tünelden Asur kayıtlarında da söz edilmekte ve buraya *Semiramis Tüneli* adı verilmektedir.^{15, 16} (Figür 1).



Figür 1: Deliklitaş Mevkiindeki Semiramis Tüneli (LYNCH,1901'den).

Asur devleti ile Doğu Anadolu'nun paylaşımı konusunda sürekli mücadele halinde olan Urartular da, Rahva düzlüğünden geçen yolları geliştirerek ve elverişli konumlara Adilcevaz Kefkalesi ve Bitlis Kalesi gibi kyklopik sitede kaleler inşa ederek, bölgesel hakimiyetlerini kuvvetlendirmeye çalışmışlardır. Urartuların batıya ve güneye doğru açılan ve *ticaret-maden yolu* olarak nitelendirilen yollarının, inceleme alanından geçtiği bilinmektedir. Nitekim Tatvan'dan batı yönünde ilerleyen bir yol, Rahva düzlüğünden geçerek Muş-Bingöl-Palu-Elazığ-Malatya üzerinden

¹⁵LYNCH,H.F.B.,1901, Armenia, Travels and Studies. Vol.II, Longmans, Green, And CO., LONDON, s. 156.

¹⁶KÖHLER,W.,1928, Evlya Çelebi Seyehatnamesinde Bitlis ve Halkı. Çeviri: H.İşık,1989, Alan Yayıncılık:105, İSTANBUL, s.26.

Orta Anadolu'ya kadar uzanmakta, bu yol ile bağlantılı diğer bir yol da Bitlis üzerinden Kuzey Suriye ile bağlantıyı sağlamaktaydı¹⁷. Rahva düzlüğünde sıralanan hanların yerlerinde, önceleri Urartu menzıl noktaları bulunduğu ve bu yerlerin kalıntıları üzerine, daha sonra aynı fonksiyonlara sahip bu tür tesislerin inşa edildiği sanılmaktadır¹⁸. Günümüzde ise aynı konumda karayolları bakım istasyonunun kurulmuş olması, tabiat şartlarının devamlılık arzeden bir empozesi olarak değerlendirilmelidir.

İnceleme yöresi hakkındaki diğer bir bilgiyi de M.Ö.401 yılında buradan geçen KSENEPHON vermektedir. Bitlis Çayı Vadisi'ni takip ederek Rahva düzlüğüne ulaşan ve buradan da Muş Ovası üzerinden kuzeye yönelerek Karadeniz'e ulaşan paralı grek askerlerinin komutanı olan KSENEPHON, eserinde bazı coğrafi tanımlamalara da yer vermiş ve Rahva'nın ulaşım bakımından değerini vurgulamıştır¹⁹.

Rahva düzlüğü gerek Bizans hakimiyeti döneminde ve gerekse takip eden Selçuklu döneminde de güncelliğini korumayı başarmıştır. Düzlük ve çevresinin, Bizans döneminde *Zorabahak* şeklinde adlandırıldığı sanılmaktadır²⁰. Özellikle X. yüzyıldan sonra bölgeye uğrayan seyyah sayısındaki artışa bağlı olarak, yöre hakkında da bazı bilgiler elde edilebilmiştir. Örneğin XI. Yüzyılda Ahlat'tan Bitlis'e gelen Nasır-ı Hüsrev, yolculuğunun kış mevsimine rastladığını, bu nedenle bir handa konakladığını ve halkın kar ve tipide anayolu bulması amacıyla yol boyunca kazıklar çakıldığını belirtmektedir²¹. Rahva düzlüğünde düğümlenen yolların, bu dönemde birçok tarihî olaya da şahitlik yaptığı bilinmektedir. Malazgirt Meydan Muharebesi öncesinde Halep önlerinde bulunan Alp Arslan, Türk ordusunun harekât merkezi olan Ahlat'a gelebilmek için, Bitlis Çayı Vadisi'ni izleyen yollardan geçerek Rahva düzlüğüne ulaşmış ve buradan Ahlat'a geçmiştir.

Ancak bundan daha önemlisi savaşın Rahva düzlüğünde cereyan etmesi ihtimalinin çok güçlü olmasıdır. Çünkü Malazgirt Savaşı'nı (26

¹⁷BELLİ,O.,1977, Urartular Çağında Van Bölgesi Yol Şebekesi. İstanbul Üniv. Edebiyat Fak.Eskiçağ Tarihi Kürsüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İSTANBUL,s.125.

¹⁸HOMMAIRE de HELL,X.,1854, Voyage en Turquie et en Perse. I-IV, PARIS, p.133.

¹⁹KSENEPHON., M.Ö.401, Anabasis (Onbinlerin Dönüşü). Çeviri: T.Gökçöl,1984, Sosyal Yayınlar, İSTANBUL, s.100-133.

²⁰HEWSEN,R.H.,1992, The Geography of Ananias of Şirak. Publ. Dr.Ludwig Reichert Verlag, WIESBADEN, p.250.

²¹NASIR-I HÜSREV, Sefername (1046). Çeviren: Abdulvehhab Tarzi,1985, Millî Eğitim Basımevi, M.E.B. Yay.No: 363, İSTANBUL,s.10.

Ağustos 1071) ve savaş senaryosunu anlatan birçok bilimsel çalışmada, savaşın Rahva Düzlüğü'nde yapıldığı belirtilmektedir²². Günümüzde Malazgirt civarında bu adla bilinen bir konum bulunmadığına göre, Türk tarihinde bir dönüm noktası teşkil eden bu savaşın, kuvvetli bir ihtimalle Bitlis ve Tatvan kentleri arasında kalan ve inceleme konumuzunu teşkil eden Rahva düzliğünde yapıldığı sanılmaktadır. Öte yandan savaşın yapıldığı konumu tasvir eden topoğrafik nitelendirmeler ve ilgili yer adlarının bir kısmı da Rahva Düzlüğü ve çevresini hatırlatmaktadır²³. Örneğin; MATEOS tarafından Bizans ordugâhının kurulmuş olduğu konum olarak belirtilen Rahva düzliğindeki Doğodap mevki ise, bugünkü Tatvan'ın Rahva'ya bakan tarafında kalan Tuğtap mahallesi olmalıdır²⁴, ²⁵. Kaynaklarda geçen Şekerbulak mevki ise bu yörede yaygın olarak rastlanan yer adlarından biridir.

Rahva düzliğünün ulaşım bakımından taşıdığı önem kuşkusuz farklı yönlerden gelen yolların burada birleşmesi ile ilgilidir. Ancak her dönemde, bağlantı sağlayan yolların yapımı ve geçiş emniyetinin sağlanması bir zorunluluk halindeydi. Örneğin Anadolu'daki ilk Türk başkenti olan Ahlat'ın çevre ile bağlantılarını sağlayan güzergâhlarda yol yapım çalışmalarına önem verilmiş ve çok sayıda han inşa edilmiştir. İmar faaliyetleri bakımından II.Sökmen'in eşi, Ahlat Hatun olarak da bilinen Şah-bânu önemli bir şahsiyet olarak belirlemektedir. Bizzat Ahlat Hatun tarafından 1165 yılında Rahva'nın güneybatısındaki Bitlis geçidinde ilkel köprülerin yerine, kireç ve taş kullanılarak yeni köprüler inşa ettirilmiş, Mescid-î Üveys'ten (bugün Veysel Karani türbesinin bulunduğu Ziyaret beldesinden) Bitlis'e kadar olan bütün yollar, o tarihe kadar benzeri görülmemiş bir çalışmayla yeniden yaptırılmıştı. Ayrıca yine Ahlat Hatun tarafından köprülerin yanında, içinde yaklaşık 300 hayvanın yükleri ve sahipleriyle birlikte konaklayabileceği birçok han da inşa ettirilmişti, ²⁶, ²⁷.

²²TURAN,O., 1996, Selçuklular Tarihi ve Türk İslâm Medeniyeti. Boğaziçi Yayınları/173,İSTANBUL, s.187.

²³Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı.,1977, Konferanslar Serisi No:3, ANKARA,s.24-27.

²⁴Urfalı Mateos Vekayi-Nâmesi (952-1136) ve Papaz Grigor'un Zeyli (1136-1162), Tercüme: H.D.Andreasyan,,1987, Türk Tarih Kurumu Yayınları II.Dizi-Sa. 21a,ANKARA, s.143.

²⁵Türk Silâhli Kuvvetler Tarihi (II nci Cilt Eki),1970, Malazgirt Meydan Muharebesi (26 Ağustos 1071), Gnkur. Bşk .Harb Tarihi Başkanlığı Resmî Yayınları, Seri No:2, ANKARA, s.139.

²⁶İBNU'L-EZRAK.,1117-1181, Meyyâfârikîn ve Amid Tarihi (Artuklular Kısım), Çeviri:A.Savran, Atatürk Üniv.Fen-Edebiyat Fak.Yay.ERZURUM,S.143-144.

Bunlardan birisinin Bitlis kentinde ve Şeyh'ül Garip Türbesi civarındaki, günümüzde yıkılmaya yüz tutmuş, Ribat Hanı olduğu sanılmaktadır.

Yavuz Sultan Selim döneminde, İdris-i Bitlisi'nin ikna çabaları sonucu, Doğu Anadolu'nun büyük bir kısmı gibi, Bitlis yöresinin de Osmanlı İmparatorluğu sınırlarına katıldığı bilinmektedir (1514-1534)²⁸. Bu katılım biçimi karşılıksız kalmamış ve Bitlis civarında yoğun bir imar faaliyeti başlatılmıştır. Kuşkusuz yol, han ve kervansaray yapımı bu dönemde de ön plâna çıkmıştır. Nitekim Rahva düzlüğü boyunca sıralanan kervansaraylar ile yolcu hanlarının inşa tarihleri, ya da en azından onarım tarihleri bu dönemden sonraya rastlamaktadır.

Bu konuda Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nde de bazı bilgilere yer verilmiştir. Verilen bilgiler arasında, Van Beylerbeyi Hüsrev Paşa tarafından Rahova sahrasına (kastedilen yer Rahva düzlüğüdür) merkezi bir han yaptırıldığı, bu handan itibaren hem Bitlis şehrine ve hem de Van Gölü kıyısına kadar içi boş kemerler yaptırılarak ulaşımın sağlandığı bilgisi bulunmaktadır. Tünellerin yapım gerekçesi ise, biraz abartılı olmakla birlikte, orijinal haliyle şu şekilde ifade edilmektedir; *Kışın bütün seyyah ve tüccar, ziyaretçiler, bu kemerlerin altından geçerler ki, burası kendilerine Temmuz vaktinde mahzen, kışın hamam ola... Çünkü bu sahraya düşen kar ve yağmur ne Erzurum, ne Muş, ne de diğer belli sahralara düşmez. Tam sekiz ay minare boyu kar ile Rahova dolup, bu taraftan Bitlis yolu kapalı kalır*²⁹. Yöre ile ilgili bilgi veren pek çok seyahatnamede de varlığından söz edilen tüneller daha sonraki yıllarda kısmen bakımsızlık nedeniyle yıkılmış, kısmen de eşkiyalara barınak olduğu gerekçesiyle, yerel yöneticiler tarafından yıktırılmıştır.

Evliya Çelebi'nin belirttiği han bugün Küçük Rahva Düzlüğü'nde ve Bitlis'ten itibaren 14. km. de bulunan, El'aman kervansarayıdır. Bazı kaynaklarda Rahva hanı olarak tanımlanan bu yapının, fırın ve hamam gibi eklentileriyle birlikte, kapalı alanı 3000 m².yi bulmaktadır³⁰. Bu nedenle

²⁷TURAN,O.,1997, Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi. Boğaziçi Yayınları, İSTANBUL, s.117.

²⁸BAYRAKTAR,M.,1990, Bitlisli İdris. Kültür Bakanlığı Yayınları/12, Türk Büyüklüğü Dizisi/134, ANKARA, s.5-10.

²⁹Evliyâ Çelebi Seyahatnamesi, 1655, Altıncı Kitap, (Çeviri: Zuhuri Danışman-1970), Kardeş Matbaası, İSTANBUL,s.215.

³⁰TUNÇER,O.C.,1981, *Bitlis-Van Karayolu Üzerindeki Hanlar*. İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. 1979-1980 Sanat Tarihi Yıllığı, Sayı:IX-X, İSTANBUL, s.327.

Anadolu'nun en büyük kervansarayı özelliğindedir³¹. Ulaşılan büyüklük kuşkusuz Osmanlı Dönemi zenginliğini yansıtır. El'aman Hanı bugün bakımsızlık ve kaçak define arayıcılarının sayısız kazıları nedeniyle yıkılmak üzeredir (Fotoğraf: 2).

Rahva düzlüğü ve çevresinde bulunan yolcu hanları, Tatvan kentinden Bitlis kentine kadar 26 km.lik bir mesafede sıralanmaktadır. Tatvan'dan Bitlis'e doğru gidildiğinde karşılaşılan ilk tarihî konaklama yeri El'aman kervansarayıdır. Ancak bu yapı, ilk menzil noktası olmayıp, daha önceleri bu yapı ile Tatvan arasında kalan ve yine Hüsrev Paşa tarafından yaptırılmış olan, şimdi ortadan kalkmış ve geriye sadece adı kalmış Dereler Suyu hanı bulunmaktaydı.



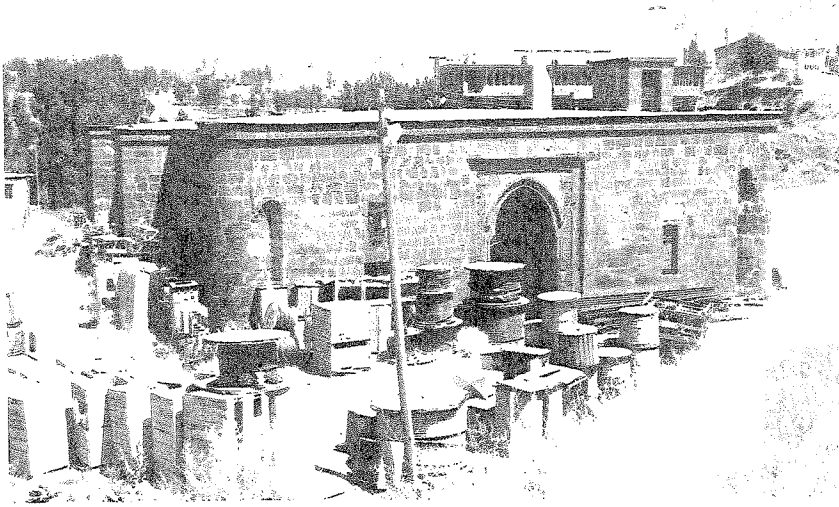
Fotoğraf 2: Rahva düzlüğündeki El'aman kervansarayından bir görünüm.

El'aman kervansarayından Bitlis'e doğru gidildiğinde karşılaşılan ikinci han ise, Başhan'dır. Bitlis'ten itibaren 10. km.de yer alan bu han, uzun süre Karayolları Teşkilâtı tarafından makine parkı ve işçilerin konaklaması amacıyla kullanıldığından orijinal şekli değiştirilmiş ve tahrip görmüştür. Bu

³¹ERKEN,S.,1977, Türkiye'de Vakıf Abideleri ve Eski Eserler. Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, Cilt:2, ANKARA, s.216.

kesimden Bitlis'e kadar, iki han daha bulunmaktaydı. Ancak ilki olan Karahan, karayolu yapımı sırasında ortadan kalkmış, ikincisi olan ve bazı kaynaklarda Paşin hanı olarak geçen Hüsrev Paşa Hanı ise şans eseri olarak yolun hemen kenarında korunabilmiştir³² (Fotoğraf 3).

Yukarıda da incelendiği üzere, beş yolcu hanı ile yine Rahva düzlüğünde bulunan dört sığınma evinin (Düziçi, Cevizler Suyu, Divrice Suyu ve Dereler sığınma evleri) 26 km.lik bir ulaşım aksı üzerinde sıralanmış olması, yörenin iklim şartları ve ulaşım yoğunluğu bakımından önemli bilgiler vermektedir. Hanların, Muş-Tatvan-Bitlis karayolu kavşağından itibaren Bitlis'e doğru daha çok yoğunlaşması, rüzgârın bu kesimde daha şiddetli esmesi, kar fırtınalarının görülmesi ve buna bağlı olarak havuzlanma nedeniyle kar birikiminin daha fazla olmasıdır. Dolayısıyla yolun 12 km.lik bölümünde iki hanla yetinilmişken, kalan 14 km.lik kısımda ise, ancak üç han ve iki sığınma evi ihtiyacı karşılayabilmiştir (Harita 3).

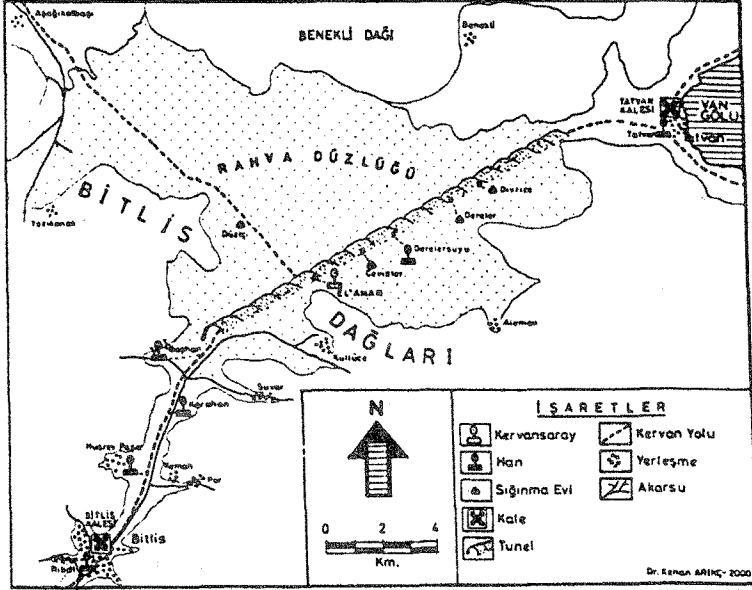


Fotoğraf 3: Hüsrev Paşa (Paşin) Hanı'ndan bir görünüm.

Çağına göre oldukça ileri görüşlü olan Van Beylerbeyi Hüsrev Paşa'nın bu yörenin ihtiyaçlarını görüp, ulaşımın kesintiye uğramaması için tedbirler geliştirdiği açıktır. Öte yandan bayındırlık çabalarının bağlantı

³²GABRIEL, A., 1940, Voyages Archeologiques Dans La Turquie Orientale. I Tekte, PARIS, s.239.

sağlayan yollarda da sürdürüldüğü bilinmektedir. Örneğin Bitlis-Veysel Karanî arasında yer alan üç han (Karahan, Duhan ve Çilifte hanları) bu döneme ait eserlerden bazılarıdır. Ancak Osmanlı Devleti'nin bayırdılık çabaları, malî durumun bozulması ve bölgenin 1915'te Rus işgaline uğraması nedeniyle süreklilik kazanamamıştır.



Harita 3: Rahva Düzlüğü ve Bağlantılı Güzergâhların XV- XVI.Yüzyıllardaki Ulaşım Durumu ve Konaklama Tesislerinin Dağılımı.

İncelendiği üzere Rahva Düzlüğü'ndeki ulaşım faaliyetleri, bu yörenin yerleşim tarihiyle paralel bir seyir izlemiş ve konum avantajları nedeniyle değerini korumuştur.

2.2.Cumhuriyet Döneminde Ulaşım: Rahva Düzlüğü'nden geçen yollar ile bağlantı sağlayan güzergâhlardaki yol yapım çalışmaları, yukarıda izah edilen nedenlerle uzun bir süre kesintiye uğramıştır. Yol yapım çalışmaları, ancak 1950'li yıllarda ağırlık kazanmaya başlamış ve yörenin şose niteliğindeki yolları bu tarihten itibaren genişletilmiş ve asfaltlanmıştır. Karayolunun genişletilmesi ve kaliteli bir duruma getirilmesi ise 1983 yılından sonraya rastlamaktadır.

Elazığ-Bingöl-Muş-Bitlis, Erzurum-Ağrı-Van-Bitlis ve Diyarbakır-Siirt-Bitlis-Van karayollarının düğümlendiği bir konum oluşturan Rahva

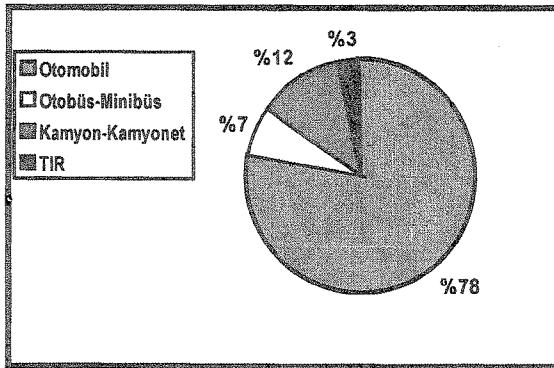
düzlüğünün, bir yol kavşağı olması nedeniyle yoğun araç trafiğine sahip olduğu gözlenmektedir. Ülkemizde birkaç otoyol haricinde, yolların araç yoğunluğunun tespit edilmesi, pahalı teknik donanımlara gereksinim duyulması nedenlerle yapılamamaktadır. Bu güçlüğü karşın, Rahva düzlüğünün Yolçatı mevkiinde Karayolları teşkilâtı tarafından, yılda 10 gün olmak üzere, üç yılda 30 gün araç sayımı yapılarak, çok gerçekçi olmasa da trafik yoğunluğu hakkında veri oluşturulmak istenmiştir (Tablo 2).

Tablo 2: Rahva Düzlüğü'nün Yolçatı Mevkiinden Geçen Araç Sayısı ve Araç Türleri (1997-1999).

Araçın Cinsi ►	Otomobil	Otobüs- Minibüs	Kamyon- Kamyonet	TIR	Toplam	Günlük Ortalama
Dönemler ▼						
1.10 Gün (1997-Nisan)	26 400	2 425	4 100	925	33 850	3 385
2.10 Gün (1998-Mayıs)	25 475	2 558	3 887	1 288	33 208	3 321
3.10 Gün (1999 Haziran)	28 150	2 380	4 448	950	35 928	3 593
Toplam	80 025	7 363	12 435	3 163	102 986	3 433
%'si	77.7	7.1	12.1	3.1	100.0	-

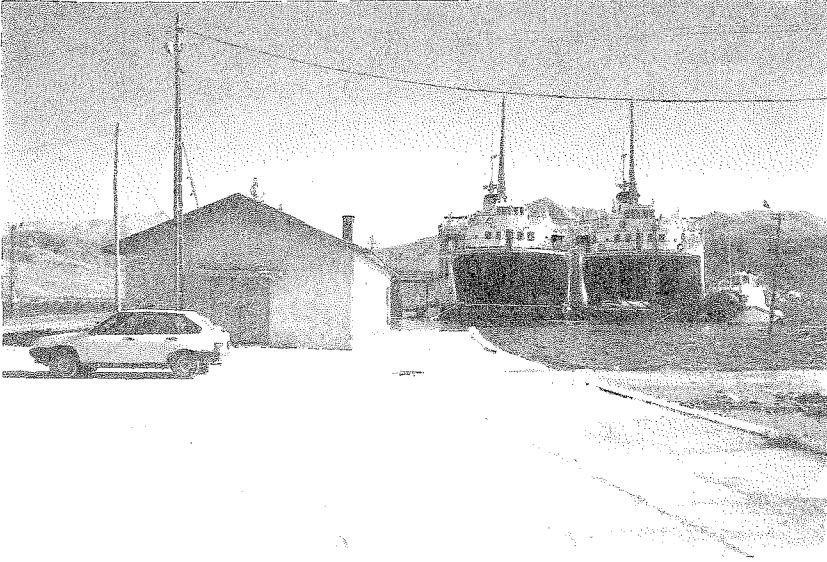
Kaynak: Karayolları Bölge Müdürlüğü verileri.

Tablo 2 incelendiğinde, Rahva Düzlüğü'nden çeşitli yönere doğru günlük ortalama 3 433 aracın geçiş yaptığı ve önemli bir trafik yoğunluğunun meydana geldiği anlaşılmaktadır. Kış mevsiminde araç trafiğinin yarı yarıya azaldığı varsayımı dikkate alınarak bir hesaplama yapıldığında ise, bu alandan yılda 1 milyon civarında aracın geçtiği sanılmaktadır. Büyük ölçüde gerçeğe yaklaşan ve günlük ortalama 2700 civarında aracın geçtiğini varsayan bu hesaplamanın, sahanın geçiş özelliğini ve ulaşım bakımından taşıdığı değeri açıkladığı kuşkusuzdur.



Şekil 3: Rahva Düzlüğü'nün Yolçatı Mevkiinden Geçen Taşıtların Türlerine Göre Dağılımı (1997-1999).

Cumhuriyet döneminin ulaşım bakımından en önemli başarılarından biri de, plânlı döneme geçişten sonra ülkenin doğusu ile batısının demiryolu ile birleştirilmesidir. Malatya civarındaki Yolçatı'dan ayrılan ve 1963 yılında inşasına başlanan bir demiryolu hattı, Murat Irmağı Vadisi'ni izleyerek Genç ve Muş'tan sonra Rahva düzlüğü üzerinden Tatvan'a ulaşmaktadır. Tatvan iskelesinde feribotlara alınan vagonlar, Van iskelesinde tekrar raylar üzerine aktarılmaktadır³³. Demiryolu buradan sonra Özalp-Çimenova-Kotur istikametini takip ederek İran demiryolu şebekesi ile birleşmektedir³⁴ (Fotoğraf 4).



Fotoğraf 4: Tatvan'ın Tuğ İskelesi'nde vagon yüklenmeyi bekleyen feribotlardan bir görünüm.

³³Van Gölü'nde feribot taşımacılığını gerçekleştirmek amacıyla, 1970 yılında Tatvan'ın Tuğ iskelesinde küçük bir tersane kurulmuş ve burada 1971-1976 yılları arasında 4 feribot ile 1 romörkör monte edilmiştir. Ülkenin çeşitli tersanelerinde üretilen feribot parçaları, İskenderun limanından Bitlis Çayı Vadisi yoluyla taşınmıştır. Ancak Bitlis'in güneyindeki Deliklitaş (Semiramis Tüneli), feribot parçalarının geçirilebileceği ölçüde yüksek ve geniş olmadığından, dinamitlerle parçalanmıştır. Böylece bu tarihte renkli travertenlerden oluşan doğal bir turistik değer de büyük ölçüde tahrip edilmiş oldu. Halen bu alanda traverten oluşumu devam etmektedir.

³⁴KARABULUT, Y., 1997, *Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*. Ankara Üniversitesi, Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi, Sayı:6, ANKARA, s.175.

Rahva düzlüğü'nün kuzey kenarını veya diğer bir ifadeyle Nemrut volkanı ve Benekli domunun eteklerini takip eden demiryolunun, şiddetli kış şartlarından etkilenmemesi için özel tedbirler de geliştirildiği dikkati çeker. Bu tedbirlerin en önemlisi, kar birikiminin fazla olduğu konumlara kar tünellerinin yapılmasıdır. Böylece tren seferleri, karayolunun aksine, doğal çevre şartlarından etkilenmeden sürdürülebilmektedir. Buna karşılık, 1990-1998 devresinde demiryolu hattının Muş Ovası bölümünde terörist saldırılara uğraması nedeniyle, ulaşım zaman zaman kesintiye uğramıştır.

Sonuç

Rahva düzlüğü ülkemizin önemli karayollarından üçünün birleştiği konum ve bir yol kavşağıdır. Ayrıca bu yöreden, Türkiye-İran demiryolu hattı da geçmektedir. Bu yöre ulaşım avantajını, Van Gölü endoreik ile Murat Irmağı (Fırat) ve Bitlis Çayı (Dicle) egzoreik havzalarının su bölümü hatlarını ayırmak suretiyle kazanmıştır. Ancak, üç derenaj havzasının sınırını oluşturmasına rağmen, geçişleri zorlaştırmamış ve alternatifsiz bir ulaşım imkânı hazırlamıştır. Bu nedenle Rahva düzlüğü, bölgenin insanlık tarihî boyunca kullanılmış ve zorlu iklim koşullarına karşı; kervansaraylar, hanlar, tüneller, sığınma evleri ve günümüzde de cankurtaran-bakım istasyonları gibi beşerî tedbirler geliştirilmiştir.

Bu yörenin ulaşım fonksiyonu, coğrafyanın bir empozesidir. O halde sahanın ulaşım bakımından değerinin zamana göre değişmediği ve bundan sonra da aynı şekilde kalacağı söylenebilir. Yörenin jeopolitik ve jeostratejik değeri açık olduğuna göre, uzun zaman ihmal edilen ulaşım tesislerinin standardı yükseltilmeli ve Rahva düzlüğünden sonra, demiryolu hattı Bitlis Çayı Vadisi'ni takip ederek Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ne ulaştırılmalıdır. Ayrıca, plânlanmış olmasına rağmen yapımı bir türlü gerçekleşmeyen Rahva-Tatvan-Ahlat-Van demiryolu hattı da zaman geçirilmeden uygulama aşamasına konulmalıdır. Bölgelerin ve yörelerin birleştirilmesi; ülkenin ekonomik kazancına ilaveten, siyasi bütünlüğünün de pekiştirilmesi bakımından katkı sağlayacaktır.

Kaynakça

- ARIK, M.O.,1971, Bitlis Yapılarında Selçuklu Rönesansı. Selçuklu Tarih ve Medeniyet Enstitüsü, San'at Tarihi Serisi No: 2, ANKARA.
- ARINÇ,K., 1987, Korunup-Değerlendirilmesi Gereken Bir Doğa Harikası; Nemrut Yanardağı (BITLİS), Bitlis Valiliği Yay. No: 3, BITLİS.

- ARINÇ,K.,1991, Bitlis Çayı Havzası'nın Coğrafi Etüdü. Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, ERZURUM.
- ARINÇ,K.,1998, Ahlat İlçesi'nin Coğrafyası. Atatürk Üniv. Yay. No; 881, Fen-Edebiyat Fak. Yay. No; 97, Araştırmalar Serisi No:68. ERZURUM.
- ATALAY,İ.,1983, Muş Ovası ve Çevresinin Jeomorfolojisi ve Toprak Coğrafyası. Ege Üniv.Edebiyat Fakültesi Yay.No: 24, İZMİR.
- BAYRAKTAR,M.,1990, Bitlisli İdris. Kültür Bakanlığı Yayınları/12, Türk Büyükleri Dizisi/134, ANKARA.
- BELLİ,O.,1977, Urartular Çağında Van Bölgesi Yol Şebekesi. İstanbul Üniv. Edebiyat Fak.Eskiçağ Tarihi Kürsüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İSTANBUL.
- BORAY,A.,1975, *Bitlis Dolayının Yapısı ve Metamorfizması*, Türkiye Jeoloji Kurumu Bülteni, Cilt: 18, Sayı: 1, ANKARA.
- DANKOFF,R.,1990, Evliya Çelebi in Bitlis. Translate: E.J.Brill, LEIDEN.
- DARKOT,B.,-YINANÇ, M.H.,1979, *Bitlis Maddesi*, İslâm Ansiklopedisi, Cilt:2, Millî Eğitim Basımevi, İSTANBUL.
- EREMYAN,S,T.,1973, *Alijnik*. Haykakan Sovetakan Hangragitaran, 1, EREVAN
- ERİNÇ,S., 1953, Doğu Anadolu Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi, Yay. No; 572, Coğrafya Enstitüsü Yay. No: 15, İSTANBUL.
- ERKEN,S.,1977, Türkiye'de Vakıf Abideleri ve Eski Eserler. Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, Cilt:2, ANKARA.
- Evliyâ Çelebi Seyehatnamesi, 1655, Altıncı Kitap, (Çeviri: Zuhuri Danışman-1970), Kardeş Matbaası, İSTANBUL.
- GABRIEL,A.,1940, Voyages Archeologiques Dans La Turque Orientale. I Tekte,PARIS.
- Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı.,1977, Konferanslar Serisi No:3, ANKARA.
- GÜNER,Y., 1984, *Nemrut Yanardağı'nın Jeolojisi, Jeomorfolojisi ve Volkanizmasının Evrimi*. Jeomorfoloji Dergisi, Sayı:12, ANKARA.
- GÜRSOY, C.R.,1974,*Türkiye'nin Tabii Yolları*. Türk Coğrafya Kurumu Dergisi, Yıl: 22, Sayı: 26, ANKARA.
- HEWSEN,R.H.,1992, The Geography of Ananias of Şirak. Publ. Dr.Ludwig Reichert Verlag, WIESBADEN.
- HOMMAIRE de HELL,X.,1854, Voyage en Turquie et en Perse. I-IV, PARIS.
- İbnu'l-Ezrak., 1117-1181, Meyyâfârikîn ve Amid Tarihi (Artuklular Kısım), Çeviri:A.Savran, Atatürk Üniv.Fen-Edebiyat Fak.Yay.ERZURUM.
- İZBIRAK, R.,1951, Cilo Dağı ve Hakkâri ile Van Gölü Çevresinde Coğrafya Araştırmaları. Ankara Üniv. D.T.C.F. Yay.No:67, ANKARA.
- KARABULUT,Y.,1997, *Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*. Ankara Üniv. Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi, Sayı:6, ANKARA.
- KÖHLER,W.,1928, Evliya Çelebi Seyehatnamesinde Bitlis ve Halkı. Çeviri: H.İşık,1989, Alan Yayıncılık:105, İSTANBUL.
- Ksenophon., M.Ö.401, Anabasis (Onbinlerin Dönüşü). Çeviri: T. Gökçöl, 1984, Sosyal Yayınlar, İSTANBUL.

- LYNCH,H.F.B.,1901, Armenia, Travels and Studies. Vol.II, Longmans, Green, And CO., LONDON.
- Nasır-ı Hüsrev, Sefername (1046), Çeviren: Abdulvehhab Tarzi,1985, Millî Eğitim Basımevi, M.E.B. Yay.No: 363, İSTANBUL.
- TURAN,O., 1996, Selçuklular Tarihi ve Türk İslâm Medeniyeti. Boğaziçi Yayınları/173,İSTANBUL.
- TUNCEL,M.,1992, *Bitlis Maddesi*, Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi, Cilt:6, İSTANBUL.
- TURAN,O.,1997, Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi. Boğaziçi Yayınları İSTANBUL.
- TUNÇER,O.C.,1981, *Bitlis-Van Karayolu Üzerindeki Hanlar*. İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. 1979-1980 Sanat Tarihi Yıllığı, Sayı:IX-X, İSTANBUL.
- TÜMERTEKİN,E.,1987, Ulaşım Coğrafyası. İstanbul Üniv. Yay.No:2053, Coğrafya Enstitüsü Yay.No:85, İSTANBUL.
- Türk Silâhlı Kuvvetler Tarihi (II nci Cilt Eki),1970, Malazgirt Meydan Muharebesi (26 Ağustos 1071), Gnkur. Bşk .Harb Tarihi Başkanlığı Resmî Yayınları, Seri No:2, ANKARA.
- Urfalı Mateos Vekayi-Nâmesi (952-1136) ve Papaz Grigor'un Zeyli (1136-1162), Tercüme: H.D.Andreasyan.,1987, Türk Tarih Kurumu Yayınları II.Dizi-Sa. 21a, ANKARA.