

ORTA ARAS HAVZASI'NDA TARİHİ YOLLAR: BÖLGEDEKİ KÜLTÜREL VE EKONOMİK ETKİLEŞİMLER



Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari
Bilimler Fakültesi
KAÜ İİBF Dergisi
Cilt 6, Sayı 9, 2015
ISSN : 1309 - 4289

Makale Sunum Tarihi : 21.02.2015

Yayına Kabul Tarihi : 19.03.2015

Ahmet DENİZ

Yrd. Doç. Dr.,

Kafkas Üniversitesi,

İİBF İktisat Bölümü

ahmetdenizz@hotmail.com

Ş. Cem TUYSUZ

Yrd. Doç. Dr.,

Kafkas Üniversitesi,

Tarih Bölümü

cemtuousuz@hotmail.com

Ayhan YARDİMCİEL

Dr.,

ayhanyardimciel@gmail.com



Makaleyi çevrimiçi görüntülemek için QR
Kodu okutunuz.

ÖZ Orta Aras Havzası; Iğdır-Kars-Nahçıvan ve Ermenistan topraklarından oluşmaktadır. Bu ayırım fiziki-iklimsel-tarihi ve arkeolojik verilerden yola çıkılarak yapılmıştır. Aras Nehri ve Aras Nehri'ne bağlı Doğu Anadolu'da bulunan Arpaçay, Nahçıvan'da bulunan Şarki Arpaçay ve Çehri gibi ırmaklar sayesinde bölge su kaynakları bakımından oldukça zengin bir konumdadır. Aras Nehri'ne paralel olarak devam eden yolların çoğu aynı zamanda bölgenin en eski ulaşım ağını içinde barındırmaktadır. Bu yollar sayesinde bahsi geçen bölgeler arasında kültürel ve ekonomik açıdan bir kültür birlikteliği net bir şekilde İlk Tunç Çağı'ndan itibaren görülmeye başlanmıştır. Orta ve Son Tunç Çağı'nda devam eden bu ilişkiler ağır Erken Demir Çağı ve Orta Demir Çağı'nda (Urartu Krallığı) doruk noktasına ulaşmıştır. Ortaçağ'da Hindistan-Pakistan ve Kuzeybatı İrandan geçen İpek Yolu, Nahçıvan'da ikiye ayrılmaktaydı. Birinci yol Ermenistan üzerinden Kafkasya'ya ulaşırken diğer yol, Iğdır-Doğubayazıt üzerinden Ani ve Erzurum'u geçerek Trabzon Limanı'na ulaşmaktaydı. Orta Aras Havzası stratejik konumu ve zengin su kaynakları sayesinde İpek Yolu güzergâhında ekonomik olarak önemli bir merkez konumuna gelmiş ve aynı zamanda kültürel bir köprü görevi üstlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Orta Aras Havzası, Ekonomi, Kültür, Eskiçağ, Ortaçağ

Jel Kodu: N90

HISTORIC ROADS AT MIDDLE ARAS BASIN: CULTURAL AND ECONOMIC INTERACTIONS AT REGION



Kafkas University Economics and
Administrative Sciences Faculty
The Journal of KAU IIBF
Vol. 6, Issue 9, 2015
ISSN : 1309 - 4289

Article Submission Date : 21.02.2015

Accepted Date : 19.03.2015

Ahmet DENİZ

Assist. Prof. Dr.

Kafkas University,

Economics Department

ahmetdenizz@hotmail.com

Ş. Cem TUYSUZ

Assist. Prof. Dr.

Kafkas University,

History Department

centuysuz@hotmail.com

Ayhany YARDİMCİEL

Dr.,

ayhanyardimciel@gmail.com



Scan QR Code to see this article online

A **BSTRACT** | Middle Aras Basin is formed by Iğdır-Kars-Nakhchivan and Armenia lands. This difference is done on the basis of physical-climatic-historic and archaeological datas. Region is very rich in the point of water sources through Aras River, Arpaçay is attached to Aras which located in East Anatolia, Şarki Arpaçay and Çehri are located in Nakhchivan. Most of roads which on going in paralel to Aras River, also in hold the oldest transport network of the region. Through the seroads, cultural association in the terms of cultural and economic between the said regions is began to be seen clearly from the Early Bronze Age. These on going relations network at Middle and Last Bronze Age reached to the highest level at Early Iron Age and Middle Iron Age (Kingdom of Urartu). The Silk Road that passes from India-Pakistan and Northwest Iran, were divided two at Nakhchivan in Middle Ages. First road was arriving to Caucasus over Armenia and Second road was arriving to Trabzon Port over Doğubayazıt by passing Ani and Erzurum. Middle Aras Basin has become an important center economi cally at the route of Silk Road through its strategic location and rich water sources, and also take on a cultural bridge task.

Keywords: Middle Aras Basin , Economy, Cultur, Ancient Times, Middle Ages.

Jel Code: N90

1. GİRİŞ

Orta Aras Havzası olarak tanımlanan ve Güney Kafkasya'ya tekabül eden coğrafyada bulunan Anadolu'da İğdır ve Kars, Ermenistan, Azerbaycan'a bağlı Nahçıvan ve Kuzeybatı İran gibi bölgeler arasında, İlk Tunç Çağı'ndan itibaren kültürel ve ekonomik bir işbirliğinin varlığı arkeolojik verilerden rahatlıkla anlaşılmaktadır (Yardimciel, 2015:23-27). İlk Tunç Çağı'nda bahsi geçen bölge merkezli bir kültür birlikteliğinin varlığı bugün birçok bilim insanınca kabul görmektedir. Bu kültür, Karaz, Erken Transkafkasya, Kura-Aras gibi isimlerle adlandırılmaktadır (Işıklı, 2011:21). Orta Aras Havzası dışında Erken Transkafkasya Kültürü, Suriye Filistin'e kadar yayılmıştır (Kozbe, 1989:533). İlk Tunç Çağı'nda bahsi geçen bölgelerde görülen Erken Transkafkasya Kültürü'nden sonra, Orta ve Son Tunç Çağı'nda Aras Boyalıları Kültürü ortaya çıkmıştır. Ancak Aras Boyalıları Kültürü, Erken Transkafkasya Kültürü kadar geniş bir alana yayılamamıştır (Yardimciel, 2015:17).

Aras Boyalıları Kültürü'nde lokomotif yerleşme yerlerinden olan Ermenistan'daki Metsamor ve Nahçıvan'da ki I. ve II. Kültepe'de yapılan araştırmalar bu bölgelerin büyük birer merkez olduğunu ve aynı zamanda ticaretle uğraştıklarını ortaya çıkarmıştır. Metsamor'da yapılan arkeolojik kazılarda, Kassitlere ait mühürlerin, Mısır kültüründe kutsal kabul edilen Skarabe böceğinin ve Hurri-Mitanni silindir mühürlerinin kalıpları tespit edilmiştir (Pliposyan, 2014:43). Bu bulgular Metsamor ile Ön Asya Kültürleri arasında ticari ilişkilerin olduğunu kanıtı olarak yorumlanmaktadır. Erken Demir Çağı ile birlikte bölgede etkili olan ve Assur kaynaklarında isimleri zikredilen Uruatri ve Nairi gibi beylikler döneminde ise Assur İmparatorluğunun yer altı kaynakları için sık sık Orta Aras Havzası'nın da içinde bulunduğu bölgeye yağma seferleri yaptığı bilinmektedir (Çilingiroğlu, 1994:67-68). Bundan dolayı, bahsi geçen beyliklerin birleşerek Urartu Devleti'ni kurdukları bilim insanlarınca kabul edilen bir çıkarımdır (Kırzioğlu, 1953:35). Orta Demir Çağı'nda bölgede etkin olan Urartu Krallığı zamanında Orta Aras Havzası'na birçok defa sefer düzenlenmiştir (Pehlivan, 2013:202). Urartu Krallığı bölgenin ekonomik değerini erken fark etmiştir. İkisi Kars'ın Sarıkamış İlçesi'nde biri ise Ardahan'ın Hanak İlçesi'nde tespit edilen Urartu yazıtları, Urartu Krallığı'nın bölge ile olan alakasını gözler önüne sermektedir (Belli, 2005:97). Geç Demir Çağı'nda Pers İmparatorluğu'na ilişkin veriler Orta Aras Havzası'nda olan Ani (Anı) Antik Kenti'nde görülmektedir. Tarihi İpek Yolu güzergâhında bulunan Ani Antik Kenti'nde Pers Tapınağı yer almaktadır. Ayrıca Perslere ait bazı arkeolojik buluntular dağınık olarak Kars Müzesi'nde bulunmaktadır.

Ortaçağ'da ise Aras Havzası'nda bulunan Ani ile Kars'ta birçok medeniyetin değişik zamanlarda egemenlik kurduğu ve kültürel ilişkide bulunduğu görülmektedir. Bu bağlamda Ani Antik Kenti bunun kanıtlarını içinde barındırmaktadır. Ani'de yapılan kazılarda birçok medeniyete ait sikkeler, kentin imalathanelerinde ve (işlik) dükkânlarında yapılan kazılarda tespit edilmiştir. Ani'nin tarihi İpek Yolu güzergâhında olduğu göz önüne alınırsa burada çok kültürlü bir ticari ve kültürel etkileşimin olduğu kanısına varılmaktadır. Yeni ve Yakınçağ'da Ani'nin

Ortaçağ'da yaşadığı istilalar ve depremden dolayı artık eski cazibesini yitirdiği ve bundan sonra Kars Merkez'in özellikle siyasi olarak daha ön plana çıktığı görülmektedir. III. Murat zamanında Lala Mustafa Paşa önderliğinde kentte vakıflar aracılığı ile yeni imar faaliyetleri yapılmıştır (Tüysüz-Deniz-Yardimciel, 2015:18). Gerek Tunç ve Demir Çağları ile gerekse Orta ve Yeni-Yakın Çağ'da sürekli olarak Orta Aras Havzası'nda bulunan su kaynakları ve bu su kaynaklarına paralel ilerleyen yollar kullanılmıştır.(Bknz.Ek 2) Bu yollar bölgenin bilinen en eski ticaret yollarıdır. Bu yollar sayesinde Hindistan-İran-Anadolu ve Gürcistan bölgeleri arasında çok gelişmiş bir ticaret ağı kurulmuştur. Bu yol ağı içerisinde Orta Aras Havzası stratejik konumu ile merkez konumunda bulunmaktadır.

2. ORTA ARAS HAVZASI'NDA BULUNAN TARİHİ YOLLAR

Hindistan, Afganistan ve Kuzeybatı İran üzerinden gelen Tarihi İpek Yolu, Nahçıvan'da ikiye ayrılmaktadır. Birinci yol Ermenistan üzerinden Kafkasya'ya ulaşırken ikinci yol Doğubayazıt-İğdir üzerinden Erzurum ve Trabzon Limanı'na ulaşmaktadır (Belli ve Bahşaliyev, 1999:13). Elbette bu ana güzergâhlar haricinde tali yollarda bulunmaktadır. Bu yol ağı Orta Aras Havzası merkezli bir şebeke üzerinden şekillenmiştir. Bu bölge su, ot, verimli killi toprakları ve tuz yatakları açısından son derece zengin bir yapıya sahiptir. (Bknz.Ek 2) Bu özelliğinden dolayı tarihin hemen her safhasında yerleşime sahne olmuş bir bölgedir. Bu yollar Orta Aras Havzası etrafında şekillenen yollar olup ana ölçekte bölgedeki ticari kervan yolları şunlardır;

Tebriz-Sultaniye-Kirman Kervan Yolu, Hindistan ile olan ticaretin ana güzergâhında bulunmaktadır. Tebriz'den başlayan bu yol, Yezd üzerinden Kirman'a ulaşmaktadır. Kirman'da ikiye ayrılan yoldan Hindistan'a ulaşmak isteyenler Fars Körfezi'nde bulunan Hürmüz Boğazı'ndan gemilerle Hindistan'a ulaşırlardı (Pakalın, 1993:244; Şirin, 1345:166). Fars Körfezi'ni Tebriz'e bağlayan diğer yollardan biri ise İran'ın Kürdistan bölgesindeki dağlardan geçerek Merağ'a sonrasında sırasıyla, Basra, Bağdat ve Tebriz'e ulaşan Basra-Bağdat-Tebriz Kervan Yolu'dur (Şirin, 1345:166). Fars Körfezi ile Tebriz arasındaki üçüncü güzergâh ise Şiraf-Şiraz-Tebriz Kervan Yolu'dur (Şirin, 1345:165). İskenderun Limanı'ndan bulunan Ayas'tan başlayıp Sivas-Erzincan ve Erzurum'a sonrasında ise Malazgirt-Erciş-Hoy ve Merend üzerinden Tebriz'e ulaşmaktaydı. Bu yolun Erzurum-Tebriz arasında kalan bölümüne Şahrah-i Garbi, (Batı Şah Yolu) Tebriz'den Semarkant'a kadar olan bölüm ise Şahrah-i Şarki (Doğu Şah Yolu) denilmekteydi (Konukçu, 1994:651). Sultaniye-Erdebil-Tiflis-Bakü Kervan Yolu ise Sultaniye'den başlayarak Zencan-Halhal üzerinden Erdebil'e ulaşmaktaydı. Burada ikiye ayrılan yolun birinci kolu, Bacirevan-Pilsuvar ve Mahmudabad üzerinden Bakü'ye ulaşırken, ikinci kol Bacirevan-Bazarcık-Berdaa ve Gence üzerinden Tiflis'e ulaşmaktaydı (Bala, 1991:290).

İlk Tunç Çağı ile Orta ve Son Tunç Çağ'ında bu yollar üzerinden, Ermenistan, Nahçıvan, Doğu Anadolu arasında kültürel ve ekonomik ilişkilerin şekillendiği görülmektedir. Bu yollar üzerinde önemli geçitler bulunmaktadır. Örneğin; Kars ile Orta Aras Havzası'nın diğer bölümlerine ulaşımın, bugünkü bilinen haliyle, Sarıkamış-Karakurt üzerinden, Digor-

Halıkışla üzerinden Kağızman üzerinden ve Digor-Kesko Köyü üzerinden yapılmaktadır. İlk üç yol dolambaç olarak tabir edilen virajlı yollar olup yaklaşık olarak 1000 m. bir mesafeyi kapsamaktadır. Aras Nehri'nin geçtiği yerler ortalama 900 rakıma sahipken, Kars bölgesi ortalama 2000 m. rakıma sahiptir. Digor-Kesko Köyü'nde ise benzer bir yol ile daha dik olarak Aras Nehri kıyılarına ulaşım sağlanmaktadır. Bu yol bugün için ancak yaya ve arazi tipi araçlar için daha uygundur (Yardimciel, 2015: 30). (Bknz. Ek 1)

Bu bağlamda Kars ile Erzurum arasında da eski bir yol bulunmaktadır. Bugün güzergâhı değiştirilen yol kullanılmamaktadır. Erzurum'dan Kars'a doğru değişen yolun güzergâhında Erzurum'dan sonra ilk istasyonu, Hınıs üzerinden Muş'a giden Aras Nehri üzerindeki Çobandede Köprüsü'dür. Sonrasında Bardız, Döşkaya, Çalkavur ve nihayetinde Kars bulunmaktadır. Bu yol, Orta Aras Havzası ile Yukarı Aras Havzası arasındaki bağlantı yoludur. Evliya Çelebi'nin seyahatnamesinde de istasyonlar bu şekilde sıralanmıştır (Selen, 1948-1949: 103). Binlerce yıl boyunca bu yollar üzerinden kültürel ve ekonomik etkileşimlerin yapıldığı düşünülmektedir. Eski bir tali yolun varlığı 2014 yılında Akın Bingöl başkanlığında yapılan Kars ve Iğdır İl ve İlçeleri yüzey araştırması sırasında da tespit edilmiştir¹. Digor'a bağlı Dağpınar Beldesi'ne bağlı Karakale Köyü geçildikten sonra, karşılaşılan Sıçan Suyu Vadisi'nin Doğu ucu, Digor'un, Kilittaş (Pekran) Köyleri'ne Batı ucu ise Sıçanlı Köyü ve Dumanlı Dağı eteğinden Kars'a bağlantı kurmaktadır. Bu vadinin hemen kuzey sırtında 155 metre kuzey yönlü sur duvarına sahip büyük bir kale bulunmuştur. Kalenin Tunç Çağı'ndan itibaren kullanıldığı anlaşılmıştır. Kale vadinin doğu boğazını kontrol altında tutmaktadır².

3. ORTA ARAS HAVZASI'NDAKİ KÜLTÜREL VE EKONOMİK İLİŞKİLER

Önceki bölümde belirtilen yollar üzerinden Eskiçağ, Ortaçağ, Yeni ve Yakınçağ'da sürekli olarak sosyo-ekonomik ilişkiler ağının varlığı görülmektedir. Ermenistan'da bulunan Orta ve Son Tunç Çağı için anahtar yerleşmelerden olan Metsamor'da yapılan arkeolojik kazılar bölgenin Nahçıvan üzerinden Ön Asya Coğrafyası'nda bulunan kültürlerle ekonomik ilişkiler içinde bulunduğunu ortaya çıkarmıştır (Pliposyan, 2014:43-46). Ayrıca Orta Aras Havzası içinde bulunan diğer bölge olan Nahçıvan'da benzer yerleşmeler bulunmaktadır. I. Kültepe ve II. Kültepe yerleşmelerinde yapılan arkeolojik kazılardan elde edilen bilgilere göre, bu merkezlerde demir metalürjisi üzerine atölyeler ve keramik üretim fırınları tespit edilmiştir. Bu merkezler birer yönetim merkezi konumundadırlar (Belli ve Bahşaliyev, 1999:17). Özellikle Orta Tunç Çağı'nda Orta Aras Havzası'nda görülen Aras Boyalıları Kültürü'ne ait monokrom keramiklerde bu ilişki ağı net bir şekilde görülmektedir. Benzer form ve benzer motifli keramikler sanki aynı keramik ustasının elinden çıkmış gibi Ani, Iğdır ve Nahçıvan'da görülmektedir. (Bknz.Ek 5-6)

¹ Yrd.Doç.Dr. Akın Bingöl, Kafkas Üniversitesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi. 2014 Yılı Kars ve Iğdır İl ve İlçeleri Yüzey Araştırmalar Başkanı.

² Kars ve Iğdır İl ve İlçeleri Yüzey Araştırması 2014 Yılında Kültür Ve Turizm Bakanlığı'nın izni ile Kafkas Üniversitesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi Akın Bingöl başkanlığında gerçekleştirilmiş olup, araştırma sonuçları 2015 Mayıs ayında Erzurum'da yapılacak olan Uluslararası Kazı ve Araştırma Sonuçları Toplantısı'nda sunulacaktır.

Bunun toplumlar arası kültürel ve ekonomik ilişkilerin bir yansıması olduğu düşünülmektedir (Yardimciel, 2015:180). Urartu Krallığı dâhil olmak üzere Orta Aras Havzası'nda yarı göçebe, göçebe ve yerleşik toplulukların olduğu ve toplulukların her birinin farklı ekonomik modelleri benimseyerek birbirlerini tamamladıkları düşünülmektedir (Belli, 2011:440). Ortaçağ'da yalnız bölge açısından değil büyük ölçekte tüm Kafkasya ve Anadolu'da önemli bir ticaret merkezi olan Ani'de de benzer etkileşimin izleri görülmektedir. Burada bulunan işlikler ve dükkânlarda yapılan kazılarda farklı kültürlere ait bir ticari ilişkiler ağının varlığı ortaya çıkarılmıştır.

Kentin bu özelliği belirtildiği üzere tarihi İpek Yolu güzergâhında bulunmasından kaynaklanmaktadır (Belli v.d., 2104:6). Ani'nin Doğu tarafı Arpaçay Nehri ile sınırlanmaktadır. Arpaçay Nehri bugün dahi Türkiye ile Ermenistan arasındaki sınırı çizmektedir. Nehir üzerinde bulunan İpek Yolu Köprüsü bu iki bölge arasındaki kültürel ve ekonomik ilişkiler ağının odak noktasını oluşturmaktadır. Köprü aynı zamanda Kafkasları Anadolu'ya bağlamaktadır. XV. yy'da Akkoyunlu Devleti zamanında Tebriz Bursa kervan yolu, biri kuzey yönünden Bolu ve Kastamonu, diğeri ise güney yönünden Ankara-Çorum üzerinden iki güzergâh takip ettikten sonra, Amasya, Tokat, Erzincan, Erzurum ve Orta Aras Havzası üzerinden Tebriz'e ulaşmaktadır (Paydaş, 2004:215). Ancak bölgenin ekonomik açıdan asıl doruk noktasına ulaşması Selçuklular zamanında olmuştur. 1064'te Ani ve 1071 Malazgirt savaşıyla bu bölgeler Türklerin güvenle oturacağı bölgeler haline gelmiştir. Selçuklu Devleti öncülüğünde yeni şehirler kurulmaya ve ticaret hayatı gelişmeye başlamıştır (Tuncer, 2007:12). Selçuklular için ticaret son derece önemlidir. Kervancılık ise bu ticaret organizasyonunda iç ve dış ticaret ile birlikte üçüncü önemli uygulamadır (Çetin, 2014:211).

Ocaklı Köyü sınırlarında Ani Kenti'nde bulunan Selçuklu Kervansarayı bu güzergâhta önemli mola yerlerinden biridir. (Bknz.Ek 3) XII. yy'ın başlarında yapılmıştır. Kervansaray ören yeri içinde bulunan antik ana cadde üzerinde inşa edilmiştir. Ancak bu kervansaray'ın X. yy'da varlığı bilinen Areketos Kilisesi ile sonradan birleştirilerek yapıldığı görülmektedir (Kars İl Envanteri, 2009:229). İğdır Kervansarayı'nda hemen hemen aynı tarihlerde yapılmış olup, kapı ve süslemesi bakımından Kars'ta bulunan Selçuklu Kervansarayı ile benzerlik göstermektedir. (Bknz.Ek 4) Sürmeli Emiri Şerafettin Ejder'e ithafen Ejder Kervansarayı olarak da bilinmektedir (Acar, 2010:267). Selçuklu kervansarayı İğdır-Tuzluca karayolunun 12. km'sinden sonra doğuya ayrılan yolun 17. km'sinde bulunan Kervansaray (Harmandöven) isimli köyün sınırlarında bulunmaktadır. 22x52 dikdörtgen planlı avlusuz kervansarayda Selçuklulara ait taç kapı mimari öğesinin net bir şekilde anlaşılmasına rağmen kitabesi hakkında bilgi bulunmamaktadır (Kargı, 1999:81-82).

Ani şehrinde bulunan kervansarayla karşılaştırıldığı zaman XII. yy yapısı olması muhtemeldir. Kervansaray pratikte uygulandığı üzere şehir merkezine yakın bir konuma yapılmıştır. İğdır merkeze 15 km mesafededir. Doğubayazıt, Ani ve Batum kervan yolu üzerindedir (İğdır Kültür Envanteri, 2012:32). Bu tarihi kervansaray yolunun varlığı W. Heyd

tarafından dile getirilmiştir. Kervansarayın önünde bulunan yol tarihi kervan yoludur (Acar, 2010:267).

Bir diğer istasyon Karakale Hanı'dır. Karakale Han'ı, Iğdır'a 25 km mesafede bulunmaktadır. Karakale Harabeleri içinde bulunan Han, iç kalenin doğusunda Aras Nehri'nin güneyinde bulunmaktadır. Selçuklu dönemi iktisat hayatında var olan kervancılık sistemi ve sistemin güvenliğinin sağlanmasından dolayı Türkistan, Harezm, İran, Azerbaycan, Irak, Suriye ve Anadolu'da emniyetli seferler yapılmıştır (Turan, 1969:267).

4. SONUÇ

Orta Aras Havzası stratejik konumu ve sahip olduğu başta Aras Nehri ile Apraçay ve Şarki Arpaçay olmak üzere su kaynakları ile zengin killi toprak ve tuz madenlerinden dolayı İlk Tunç Çağı'ndan itibaren hareketli bir bölge olmuştur. Bahsi geçen su kaynaklarına paralel olarak gelişen yollar aynı zamanda bölgenin en eski yolları olup bu yollar üzerinden bu ekonomik ilişkiler ağının gerçekleştiği birçok bilim insanınca kabul edilmektedir. Tarihin her döneminde Orta Aras Havzası'nda mutlaka Metsamor, Kültepe ve Ani gibi lokomotif ve cazibe merkezleri hayat bulmuştur. Bu konumu ile yoğun nüfus yapısına sahip olan Orta Aras Havzası'nda bu insan toplulukları arasında bahsi geçen yollar aracılığıyla hem kültürel bir birliktelik ve hem de ticari ilişkiler gerçekleştirilmiştir.

Ortalama 900 m.'ye yakın rakımı ve uygun iklim ve coğrafi koşulları nedeniyle Orta Aras Havzası'nın özellikle Iğdır ve Nahçıvan bölümleri Bu dağlık Transkafkasya bölgesinde adeta bir vaha görüntüsü vermektedir. Bundan dolayı bu köklü kültürlerin ve büyük yerleşim yerlerinin ortaya çıkması için gerekli bütün koşullar havzanın bünyesinde bulunmaktadır.

5. KAYNAKÇA

Acar, Ziya Zakir; (2010), Her Yönüyle Iğdır, Arkadaş Basım Sanayi, Ankara.

Bala, Mirza; (1991), "Erdebil", İslam Ansiklopedisi C.IV, Türk Diyanet Vakfı Yayınlar, İstanbul

Belli, Oktay; Fahriye Bayram, Yaşar Çoruhlu, Vedat Akçayöz, Yıldırım Öztürkan, (2014), Ani: Selçukluların 1064 Yılında Anadolu'yu Kars'tan Fetihlerinin 950. Yılı Anısına, Omsan Matbaa San. Tic. A.Ş., İstanbul.

Belli, Oktay; (2007), "Erken Demir Çağı'nda Ani", Kars II. Kent Kurultayı, Scala Basım Yayın Tanıtım San. ve Tic. Ltd. Ş., İstanbul. ss.76-90.

Belli, Oktay; (2007), "M.Ö. I. Binyılın İlk Yarısında Urartu Krallığı ile Kars Bölgesi Arasındaki Siyasal ve Kültürel İlişkiler", Kars II. Kent Kurultayı, Scala Basım Yayın Tanıtım San. ve Tic. Ltd. Ş., İstanbul. ss. 91-110.

Belli, Oktay; (2011), "Yoncatepe Kalesi ve Mezarlığı", Tarih Öncesinden Demir Çağı'na Anadolu'nun Arkeoloji Atlası, İstanbul, ss.440-441

Çetin, Kenan; (2014), Selçuklu Medeniyeti Tarihi, Hazine Yayınları, İstanbul.

- Çilingiroğlu, Altan; (1994), Urartu Tarihi, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, Yayın No: 77, Bornova, İzmir.
- Işıklı, Mehmet; (2011), Doğu Anadolu Erken Transkafkasya Kültürü, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.
- Kargı, Haluk; (1999), "İğdır Kervansarayı", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, Cilt 19, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Kırzioğlu, Fahrettin; (1953), Kars Tarihi, Işıl Matbaası İstanbul.
- Konukçu, Enver; (1999), "Şahrah-i Garbi", XII. Türk Tarih Kongresi, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Kozbe, Gülriz; (1989), "Van-Dilkaya Erken Transkafkasya Keramiği", VII. Araştırma Sonuçları Toplantısı, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara.
- Pakalın, M. Z.; (1993), Osmanlı Tarihi Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü I-III, MEB. Yayınları, İstanbul.
- Paydaş, Kazım; (2004), "Ak-Koyunlular Döneminde Ticaret", Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi, Tarih Bölümü Tarihi Araştırmaları Dergisi, Cilt 23, Sayı 36, ss. 213-223.
- Pehlivan, Selma; (2013), "Urartu Krallığı ve Dış Politikası: I. Sarduri (844-828), İşpuini (828-810) ve Menua (810-785)", History Studies, Volume 5, Issue 5, pp. 193-205.
- Piliposyan, Ashot; (2014), "Excavations at Metsamor", International Conference Proplems of Early Metot Age Archaeology of Caucasus and Anatolia, Tbilis. pp. 42-52
- Selen, Hamit Sadi; (1948-1949), "Doğu Anadolu Yolları ve Manzaraları", Türk Coğrafya Dergisi, Sayı 11-12, ss.102-109.
- Şirin, Beyani; (1345), Tarih-i Al-i Celayir, Yayın evi yok, Tahran.
- Tuncer, Orhan Cezmi; (2007), Anadolu Kervan Yolları, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara.
- Turan, Osman; (1969), Selçuklular Tarihi ve Türk İslam Medeniyeti, Turan Neşriyat Yurdu, İstanbul.
- Tuysuz, Cem ve Ahmet Deniz, Ayhan Yardimciel; (2015), Ortaçağ'dan Cumhuriyet'e Siyasi ve İktisadi Gelişmelerle Kars'ta Sivil Mimari, Eser Ofset Basım Dağıtım, Erzurum.
- Yardimciel, Ayhan; (2015), Orta ve Son Tunç Çağ'ında Orta Aras Havzası, Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Doktora Tezi), Kars.
- Yardimciel, Ayhan; (2014), "Orta Aras Havzası'nın Tarihi ve Kültürel Zenginliği", Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, S.11, ss.121-128

Envanter Kaynakları

- İğdır İli Kültür Envanteri; (2012), İğdır Valiliği Yayınları.
- İğdır Kültürü; İğdır Belediyesi Kültür Yayınları.
- Kars İli Envanteri; (2009), Kars Valiliği Yayınları, Ankara.

6. EKLER

Ek 1: Kars'ın Aras Havzası'na Bağlantı Yolları. Çizim: Ayhan Yardimciel



Ek 2: Orta Aras Havzası Su Kaynakları ve Ticaret Yolları. Çizim: Özlem Toy



Ek 3: Ani Selçuklu Kervansarayı



Görsel: Özlem Toy arşivinden

Ek 4: Iğdır Selçuklu Kervansarayı



Görsel: Özlem Toy arşivinden

Ek 5: Ani, Nekropolü Monokrom Çanak



Görsel: Kars Müzesi'nden

Ek 6: Nahçıvan Kerki Nekropolü Monokrom Çanak



Görsel: Oktay Belli arşivinden