

T. C.
ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ
MÜDÜRLÜĞÜ

Abdulaziz KARDAŞ

CUMHURİYET DÖNEMİ'NDE VAN GÖLÜ HAVZASI'NDA
(VAN-BİTLİS-MUŞ) YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE
YATIRIMLAR (1923-1950)

DOKTORA TEZİ

TEZ YÖNETİCİSİ
DOÇ. DR. SERPİL SÜRMELİ

ERZURUM -2012

T. C.
ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ
MÜDÜRLÜĞÜ

Abdulaziz KARDAŞ

CUMHURİYET DÖNEMİ'NDE VAN GÖLÜ HAVZASI'NDA
(VAN-BİTLİS-MUŞ) YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE
YATIRIMLAR (1923-1950)

DOKTORA TEZİ

TEZ YÖNETİCİSİ
DOÇ. DR. SERPİL SÜRMEİ

ERZURUM -2012



T.C.
ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ



TEZ KABUL TUTANAĞI

ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Doç.Dr. Serpil SÜRMEİ danışmanlığında, Abdulaziz KARDAŞ tarafından hazırlanan bu çalışma 17/12/2012 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından. Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı'nda Doktora Tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Doç.Dr. Serpil SÜRMEİ

İmza:

Jüri Üyesi : Doç.Dr. Erdal AYDOĞAN

İmza:

Jüri Üyesi : Doç.Dr. Murat KÜÇÜKÜĞURLU

İmza:

Jüri Üyesi : Doç.Dr. İsmail EYYUPOĞLU

İmza:

Jüri Üyesi : Yrd.Doç.Dr. Asuman DEMİRCİOĞLU

İmza:

Yukarıdaki imzalar adı geçen öğretim üyelerine aittir. 17/12/ 2012

Prof. Dr. S. Esin DAYI

Enstitü Müdürü 19

YEMİN METNİ

“Doktora tezi olarak sunduğum ‘‘Cumhuriyet Donemi’nde Van Golu Havzası’nda (Van-Bitlis-Muş) Yapılan Kamu Harcamaları ve Yatırımlar (1923-1950)’’, adlı çalışmanın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı dışecek herhangi bir yonteme başvurulmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gosterilenlerden oluştuğundan, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.’’

17. 12. 2012

Abdulaziz KARDAŞ

ÖNSÖZ

Bu çalışma, Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü Havzası'nda bayındırlık, asayiş, eğitim-kültür, sağlık, madencilik ve tarım-hayvancılık alanlarında yapılan kamu harcamaları ve yatırımları anlatmak üzere hazırlanmıştır.

Konu, giriş ve dört bölüm halinde incelenmeye çalışılmıştır.

Giriş Bölümü'nde Van Gölü Havzası'nın coğrafi yapısı ve özellikleri ile Cumhuriyet Dönemi'ne kadar tarihsel gelişimi ele alınmıştır.

Birinci Bölüm'de, Van Gölü Havzası'nda, Cumhuriyet'in ilk on yılı olarak bilinen 1923-1933 yılları arasında, bayındırlık, asayiş, eğitim-kültür, sağlık, madencilik ve tarım-hayvancılık alanlarında yapılan kamu harcamaları ve yatırımlar incelenmiştir.

İkinci Bölüm'de, ele alınan dönem ise 1934-1939 yılları arasındadır. Bu dönem büyük oranda Cumhuriyet kurumlarının geliştiği ve farklı iktisadi politikaların uygulanmaya konulduğu dönem olup, Van Gölü Havzası'nda, beşeri kalkınma alanlarında gerçekleşen kamu harcamaları ve yatırımları kapsamaktadır.

II. Dünya Savaşı yıllarını içeren 1940-1945 arasındaki dönem, Üçüncü Bölüm'de ele alınmış olup, Van Gölü Havzası'nda kamu harcamaları ve yatırımlar bahis konusu edilmiştir.

Dördüncü Bölüm'de, savaş sonrasında siyasi, sosyal ve iktisadi şartlara bağlı olarak gelişen ve 1946-1950 yılları arasını kapsayan dönemde, havzada yapılan kamu harcamaları ve yatırımlar önceki bölümlerde olduğu gibi altı başlık altında incelenmiştir.

Bu çalışmada, Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Arşivi (ATASE), Atatürk Arşivi, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Cumhurbaşkanlığı Arşivi, Cumhurbaşkanlığı İsmet İnönü Arşivi, Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü (MTA) Arşivi, Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Arşivi, Türkiye Kızılay Arşivi'nden yararlanılmıştır. Ayrıca kurumların yayınlamış olduğu resmi belgelerden, TBMM Zabıt Cerideleri, TBMM Tutanak Dergileri, Düstur, Kavanin Mecmuaları gibi resmi kaynaklardan da sıkça faydalanılmıştır. Bu kaynakların dışında incelenen dönemle ilgili gazete ve dergilerden, döneme ait hatıralardan ve araştırma eserlerinden yararlanılarak bu çalışmaya büyük ölçüde katkı sağlanmıştır. Ancak

araştırma konusunu yakından ilgilendiren belgelerin Maliye Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı ve Emniyet Genel Müdürlüğü Arşivlerinde olabileceği düşünülerek, bu kurumlara başvurulmuş fakat söz konusu kurumların arşivlerinde tasnif çalışmaları sürdüğünden döneme ait belgeler alınamamıştır.

Tez konusunun 1923-1950 gibi uzun bir süreci kapsamı ve şimdiye kadar bu alanda benzer çalışmaların yapılmaması ayrıca kurumların arşivlerinde varlığı tespit edilen belge ve raporların araştırmacıya sunulmaması ve ele alınan konuyla ilgili bilgilerin kısıtlı olması çalışmada çekilen zorlukların başlıcası olmuştur.

Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü Havzası'nda (Van-Bitlis-Muş) Yapılan Kamu Harcamaları ve Yatırımlar (1923-1950) adlı tez konusu kronolojik ve tarihsel bir bütünlük içinde verilmeye ve tespit edilen materyal bilimsel ilkelerin ışığında değerlendirilmeye çalışılmıştır. Araştırılan bu konu özellikle Van Gölü Havzası şehircilik tarihinin aydınlatılmasında yeni bir ışık yakabilme umuduyla ele alınmıştır.

Danışmanlığımı üstlenerek, en zor döneminde bana her konuda destek olan ve yönlendiren, tez konusunun belirlenmesi ve yazım aşamasında bilimsel katkılarını esirgemeyen kıymetli hocam Doç. Dr. Serpil SÜRMELE Hanımefendi'ye teşekkürü bir borç bilirim. Tez İzleme Komitesi'nin kıymetli üyeleri Prof. Dr. S. Esin DAYI ve Yrd. Doç. Dr. Asuman DEMİRCİOĞLU'na da verdikleri destek ve yönlendirmelerinden dolayı teşekkürlerimi sunarım. Enstitümüzün değerli diğer öğretim üyeleri ile idari personeline minnettarım. Ayrıca desteğini esirgemeyen kardeşim Dr. M. Nuri KARDAŞ'a ve diğer aile üyelerime sevgilerimi sunarım. Hazırladığımız çalışmanın, amacına ulaşabilmesi dileğiyle.

Abdulaziz KARDAŞ

ERZURUM-2012

ÖZET

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Türkiye'de kalkınmış bölge bulunmamaktaydı. Bunun en önemli sebebi önceki dönemde art arda gelen savaşların yol açtığı büyük yıkımlardı. Bu dönemde ülkeyi yöneten kadro yeni devlet felsefesine uygun olarak imkânların elverdiği ölçüde yatırımlar yaparak bir kalkınma hamlesi başlatmıştı.

Bu çerçevede Van Gölü Havzası'nda da Cumhuriyet Hükümetleri'nin öncelikleri arasında yer alan bayındırlık faaliyetleri başlatılarak; karayolu ve demiryolu alanlarında yatırımlar yapılmıştı. Bunun yanında uzun yıllar ihmal edilmiş olan Van Gölü İşletme İdaresi'nin yapısı ve işleyişi yeniden düzenlenerek; daha faydalı faaliyetlerde bulunması sağlanmıştı.

Cumhuriyet Hükümetleri tüm ülkede olduğu gibi Van Göl Havzası'nın asayiş sorunlarının çözümüne de önem vermişti. Ayrıca buradaki eğitim-kültür faaliyetleri çerçevesinde her kademedeki eğitim kurumlarının açılması için gereken ödenekler sağlanmıştı. Bu dönemde halkın sağlığını tehdit eden salgın hastalıklarla mücadele edilmiş ve önemli merkezlerde hastaneler yapılmıştı.

Bu dönemde Van Gölü Havzası'nda varlığı tespit edilen petrol, kömür ve demir gibi önemli yer altı kaynaklarının işletilmesi için çalışmalar yapılmıştı. Havza'nın önemli geçim kaynağı konumunda olan tarım ve hayvancılıkta geleneksel yöntemlerin yerine daha fazla gelir sağlayan modern yöntemlerin yerleşmesine çalışılmıştı. Böylece bu dönemde Cumhuriyet Hükümetleri, Van Gölü Havzası'nda birçok alanda kamu harcamaları ve yatırımlar yaparak; buranın kalkınması için ilk önemli adımları atmıştı.

ABSTRACT

There were no developed regions in Turkey in the early years of the Republic. The most important reason for this is caused by successive wars and their destruction in the previous periods. In accordance with the new philosophy of the state that ruled the country during this period, the government started a development initiative launched by making investments to the extent possible.

In this context, in Lake Van basin, the Republic launched public works activities which were one of the priorities of the governments of the Republic and made investments in the areas of road and rail. In addition, Lake Van administration which has been neglected for many years was rearranged on the grounds of structure and functioning, so more beneficial activities have been provided.

The Governments of the Republic gave importance to solving the problems of law and order in Van Lake basin, as well as all over the country. In addition, within the framework of cultural activities at all levels of educational institutions, education grants were provided. During this period, there was a fight against infectious diseases that threaten public health and building new hospitals in major centers.

During this period, the detected underground resources such as oil, coal and iron in Lake Van Basin, studies were made for the operation of these mines. In the areas of agriculture and animal husbandry, rather than traditional methods the government tried to establish modern methods for providing more revenue. Thus, the Governments of the Republic in this period, made investments in many areas in Lake Van basin and had taken the first important steps for the development of this place.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	I
ÖZET	III
ABSTRACT.....	IV
İÇİNDEKİLER.....	V
KISALTMALAR.....	XI
KAYNAKÇA.....	XIII
GİRİŞ.....	1
VAN GÖLÜ HAVZASI'NIN COĞRAFYASI VE TARİHİ.....	1
a-Van Gölü Havzası'nın Coğrafyası.....	1
b- Van Gölü Havzası'nın Tarihi	5

BİRİNCİ BÖLÜM

1923-1933 DÖNEMİNDE VAN GÖLÜ HAVZASI'NDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

A-BAYINDIRLIK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR.....	35
1. Cumhuriyet Dönemi'nde Karayolu ve Köprü Faaliyetleri	36
2. Demiryolları Alanında Yapılan Faaliyetler	45
a- Cumhuriyet Dönemi'nde İzlenen Demiryollar Politikası.....	45
b-Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır-Bitlis Hattı.....	48
c- Yolçatı-Elazığ-Van Hattı.....	50
d-Ankara-Sivas-Malatya-Elazığ-Van Hattı	52
3. Van Gölü İşletme İdaresi	55
B-ASAYİŞ ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR	63
1. Kürtçülük Meselesi ve İskân Faaliyetleri	65

2. Havzadaki Çetelerin Tespiti ve Alınan Tedbirler	73
3. Birinci Umumi Müfettişliğin Kurulması ve Havzadaki Faaliyetleri	78
C-EĞİTİM-KÜLTÜR ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR.....	83
1. İlk ve Ortaöğretimdeki Faaliyetler.....	83
2. Van Gölü Havzası'nda Açılan Millet Mektepleri ve faaliyetleri.....	94
3. Halkevleri ve Van Halkevi'nin Kurulması	96
D-SAĞLIK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR.....	101
1. Hilâl-i Ahmer Cemiyeti (Kızılay).....	110
E-MADENCİLİK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR.....	113
1. Kürzot ve Beşparmak Petrol İşletmesi	113
2. Haraşık ve Amik Petrolleri	121
3. Şahmanis Linyit İşletmesi.....	122
F-TARIM VE HAYVANCILIK ALANLARINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR.....	124
1. Tarım Alanında Yapılan Faaliyetler	124
2. Hayvancılık Alanında Yapılan Faaliyetler	132

İKİNCİ BÖLÜM

1934-1939 DÖNEMİNDE VAN GÖLÜ HAVZASI'NDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

A-BAYINDIRLIK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR.....	137
1. Karayolu ve Köprü Faaliyetleri	139
2. Demiryolları Alanında Yapılan Faaliyetler	147

a-Sivas-Çetinkaya-Erzincan Hattı	147
b- Malatya-Çetinkaya Hattı	149
c-Diyarbakır-Kurtalan-Van Hattı	150
3. Van Gölü İşletme İdaresi	154
B-ASAYİŞ ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR.	165
1. Kaçakçılık ve Çetelerle Yapılan Mücadeleler	167
2. Kürtçülük Meselesi ve İskân Faaliyetleri	173
C-EĞİTİM-KÜLTÜR ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR.....	182
1. İlk ve Ortaöğretimdeki Faaliyetler.....	182
2. Yükseköğretim ve Doğu Üniversitesi.....	186
3. Van Gölü Havzası'nda Kurulan Halkevleri ve Faaliyetleri.....	191
a- Van Halkevi'nin Faaliyetleri	192
b- Bitlis Halkevi'nin Kurulması ve Faaliyetleri	197
c- Muş Halkevi'nin Kurulması ve Faaliyetleri	205
D-SAĞLIK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR.....	207
E-MADENCİLİK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR.....	212
1. Kürzot Petrol İşletmesi	214
2. Şahmanis Linyit İşletmesi.....	220
3. Van Gölü Havzası'nda Soda Üretim Çabaları	222
4. Van Gölü Havzası'nda Demir İşletme Çabaları	223
F-TARIM VE HAYVANCILIK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR.....	225
1. Tarım Alanında Yapılan Faaliyetler	225
a- Tütün Üretim Faaliyetleri	231

b- Sulama Çalışmaları ve Şamran Kanalı.....	233
2. Hayvancılık Alanında Yapılan Faaliyetler	237

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

1940-1945 DÖNEMİNDE VAN GÖLÜ HAVZASI'NDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

A-BAYINDIRLIK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR.....	242
1. Karayolu ve Köprü Faaliyetleri	245
2. Demiryolları Alanında Yapılan Faaliyetler	253
a-Diyarbakır-Kurtalan-Van Hattı	254
b- Elazığ-Van-İran Hattı.....	254
3. Van Gölü İşletme İdaresi	262
B-ASAYİŞ ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR.	267
1. Kaçakçılık ve Çetelere Karşı Verilen Mücadele	268
C-EĞİTİM-KÜLTÜR ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR.....	272
1. İlk ve Ortaöğretimdeki Faaliyetler.....	272
2. Yükseköğretim ve Doğu Üniversitesi.....	278
3. Van Gölü Havzası'nda Kurulan Halkevleri ve Faaliyetleri.....	279
a- Van Halkevi ve Faaliyetleri.....	279
b- Erciş Halkevi ve Faaliyetler	283
c- Bitlis Halkevi ve Faaliyetleri.....	284
d- Ahlât Halkevi ve Faaliyetleri	289
e- Adilcevaz Halkevi ve Faaliyetleri	290

f- Bitlis'te Halkodalarının Açılması ve Faaliyetleri	291
g- Muş Halkevi ve Faaliyetleri	292
D-SAĞLIK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE	
YATIRIMLAR.....	294
E-MADENCİLİK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE	
YATIRIMLAR.....	301
1. Kürzot Petrol İşletmesi	301
2. Şahmanis Linyit İşletmesi.....	305
F-TARIM VE HAYVANCILIK ALANINDA YAPILAN KAMU	
HARCAMALARI VE YATIRIMLAR.....	306
1. Tarım Alanında Yapılan Faaliyetler	306
a- Tütün Üretim Faaliyetleri	309
b- Sulama Çalışmaları ve Şamran Kanalı.....	311
2. Hayvancılık Alanında Yapılan Faaliyetler	312

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

1946-1950 DÖNEMİNDE VAN GÖLÜ HAVZASI'NDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

A-BAYINDIRLIK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE	
YATIRIMLAR.....	315
1.Karayolları ve Köprü Faaliyetleri.....	318
2. Demiryolları Alanında Yapılan Faaliyetler	327
a- Elazığ-Van-İran Hattı	327
3. Van Gölü İşletme İdaresi	336
B-ASAYİŞ ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR.	339
1. Yerleşime Yasak Bölgeler	341

C-EĞİTİM-KÜLTÜR ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR.....	345
1. İlk ve Ortaöğretimdeki Faaliyetler.....	345
2. Yükseköğretim ve Doğu Üniversitesi.....	351
3. Van Gölü Havzası'nda Kurulan Halkevleri ve Faaliyetleri.....	357
a- Van Halkevi ve Halkodaları'nın Faaliyetleri.....	357
b- Bitlis Halkevi ve Halkodaları'nın Faaliyetleri	360
4. Ernis Köy Enstitüsü'nün Kuruluşu ve Faaliyetleri.....	361
D-SAĞLIK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR.....	367
E-MADENCİLİK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR.....	376
1. Kürzot Petrol İşletmesi	376
2. Şahmanis Linyit İşletmesi.....	377
3. Van Gölü Havzası'nda Soda ve Diğer Madenler ve Bu Alanda Yapılan Çalışmalar	378
F-TARIM VE HAYVANCILIK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR.....	381
1. Tarım Alanında Yapılan Faaliyetler	381
a- Tütün Üretim Faaliyetleri	386
b- Sulama Çalışmaları ve Şamran Kanalı.....	387
2. Hayvancılık Alanında Yapılan Faaliyetler	391
SONUÇ	396
EKLER.....	417

KISALTMALAR

ATASE,	: Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivi
B. No,	: Belge Numarası
BCA,	: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
BDH,	: Birinci Dünya Harbi Koleksiyonu
BEO,	: Babıâli Evrak Odası
BOA,	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C,	: Cilt
C.AS,	: Cevdet Askeriye
CHF/P,	: Cumhuriyet Halk Fırkası/ Partisi
D,	: Devre/Dönem
D. No,	: Dosya No
DH. ŞFR,	: Dâhiliye Şifre Kalemi
DP,	: Demokrat Parti
F,	: Fihrist
G. No,	: Gömlek Sıra No
HR. TO,	: Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı
HR-İM,	: Hariciye Nezareti İstanbul Murahhaslığı
İ,	: İçtima/ İnikat
İ.BH,	: İrade-i Bahriye
İ. DH,	: İrade Dâhiliye
İ.MMS,	: İrade-i Meclis-i Mahsus
İSH,	: İstiklal Harbi Koleksiyonu
K,	: Kutu
Kls,	: Klasör
M.Ö,	: Milattan Önce
MTA,	: Maden Tetkik ve Arama
MV,	: Meclis-i Vükela Mazbataları
S,	: Sayı
s.	: Sayfa
ŞD. TNZ,	: Şura-yı Devlet Evrakı

- TBMM TD,** : Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi
TBMM ZC, : Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi
TBMM, : Türkiye Büyük Millet Meclisi
TTK, : Türk Tarih Kurumu
Y. MTV, : Yıldız Tasnifi Mütenevi Maruzat Evrakı Bölümü
Y.A. RES, : Yıldız Sadâret Resmi Maruzat Evrakı
Y.EE, : Yıldız Esas Evrak
Y.PRK. UM, : Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Umum Vilâyetler Tahrirâtı

KAYNAKÇA

A-ARŞİVLER

Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Arşivi
Atatürk Arşivi
Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
Başbakanlık Osmanlı Arşivi
Cumhurbaşkanlığı Arşivi
Cumhurbaşkanlığı İsmet İnönü Arşivi
Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Arşivi
Türkiye Büyük Millet Meclisi Arşivi
Türkiye Kızılay Arşivi

B-RESMİ YAYINLAR VE TUTANAKLAR

Ayın Tarihi, Devlet Matbaası, İstanbul 1930.
1925-1926 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, Matbaası Amire İstanbul 1926.
1926-1927 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnâmesi, Matbuat Umum Müdüriyeti, İstanbul 1927.
1928 Senesine Ait Merkezi Umumi İcraat Raporu, Hilâl Matbaası, İstanbul 1929.
1931 Birinci Ziraat Kongresi İhtisas Raporları, I, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti, Ankara 1933.
Başbakanlık Devlet Plânlama Teşkilatı Müsteşarlığı, Güneydoğu ve Doğu İllerimizde 1964 Programı ile İlgili Yatırım Faaliyetleri Hakkında Rapor, DPT. Yayın No: 167, Mayıs 1964.
Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü, Milli Eğitim Orta Öğretim İstatistikleri, 1947-1948.
Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı IX, (1936-1937), Devlet Basımevi Ankara 1938.
Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı VII (1934-1935), Devlet Basımevi, Ankara 1936.

- Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı XII (1940-1941), Ankara 1942.
- Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı XIII (1941-1942), Ankara 1943.
- Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, Millet Mektepleri Faaliyeti İstatistiği 1928-1935, Hüsniyat Matbaası, İstanbul 1935.
- Birinci Köy ve Ziraat Kalkınma Kongresi Raporları, Ziraat Vekâleti Neşriyat Müdürlüğü Yayını, Ankara 1939.
- CHF Üçüncü Büyük Kongre Zabıtları, 10-18 Mayıs 1931, Devlet Matbaası, İstanbul 1931.
- CHP Halkevleri ve Halkodalarının 1942 Çalışmaları, Ankara 1943.
- CHP Programı, Partinin Dördüncü Büyük Kurultayı Onaylamıştır, Mayıs 1935, Ulus Basımevi, Ankara 1935.
- Cumhuriyet Halk Partisi Genel Sekreterliği, 1937 Yıldönümü Broşürü, Geçen Yılda Halkevleri Nasıl Çalıştı? Ankara 1937.
- Cumhuriyet Halk Partisi Genel Sekreterliğinin Parti Teşkilatına Umum Tebligatı, Ulus Matbaası, Ankara 1941.
- Denizbank Van Gölü Tarifeleri, T.C. İktisat Vekâleti, Tarifeler Bürosu Reisliği Neşriyatı, Ankara 1938.
- Denizyolları ve Akay İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar İdareleri Tekaüd Kanunu, Denizyolları Basımevi, Ankara 1937.
- Dûstur, Üçüncü Tertip, C: 6, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1934.
- Halkevlerinin 1934 Senesi Faaliyet Raporları Hulâsası, Ulus Basımevi, Ankara 1935.
- İstatistik Genel Müdürlüğü, Küçük İstatistik Yıllığı 1947-1950, Ankara 1951.
- İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı IX, (1936-1937), Devlet Basımevi, Ankara 1938.
- İstatistik Umum Müdürlüğü, Küçük İstatistik Yıllığı IV,(1940-1941), Ankara 1942.
- Resmi Gazete
- Sıtma ile Olağanüstü Savaş Yapılmasına Dair Kanun, T.C. Başbakanlık Neşriyat ve Müdevvenat Umum Müdürlüğü Yayını, Ankara 1945.
- Tekel Genel Müdürlüğü, Tekel, Ankara 1945.
- T.C. Âli İktisat Meclisi Umumi Kâtiplik, Âli İktisat Meclisi Raporları, Neşriyat Serisi A, No: 8, Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, Ankara 1932.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi,

Türkiye Büyük Millet Meclisi Kavanin Mecmuası, TBMM Matbaası, Ankara, 1942.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi,

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Yıllığı, 1928-1929, Matbuat Umum Müdürlüğü, Devlet Matbaası, İstanbul, 1929.

Türkiye Hilâl-i Ahmer Cemiyeti Merkezi Umumisi 1929-1930 Hesap Senesine Ait İcraat Raporu, Ankara 1931.

Türkiye Hilâl-i Ahmer Cemiyeti Merkezi Umumisi Tarafından 1935 Meclisi Umumîsine Sunulan 1933-1934 Hesap Yılı İçinde Yapılan İşleri Bildiren Rapor, Ulus Basımevi, Ankara 1935.

Türkiye Hilâl-i Ahmer Cemiyeti, 1339 Senesi Hilâl-i Ahmer Meclis-i Umumisine Takdim Edilmiş (1335-1338), Dört Senelik Devriyesine Aid Rapor, İstanbul 1339. Türkiye Hilâl-i Ahmer Cemiyeti Merkez Umumisi 1926 Senesi Hilâl-i Ahmer Meclisi Umumisine Takdim Edilen Rapor.

Türkiye Madencilik Faaliyetleri ve İstatistikleri (1960-1973), Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Yayını, Ankara 1974.

Türkiye’de Marşal Plânı, Hazırlayan: Devlet Bakanlığı 1’nci Daire Başkanlığı, Ankara 1950.

Türkiye’nin Yol Durumu, Türkiye Cumhuriyeti Bayındırlık Bakanlığı’na Sunulan Rapor, (Türkiye’ye Yardım Programı İle İlgili Amerikan Yol Heyeti Tarafından Hazırlanmıştır) Ankara 1948.

Umumi Müfettişler Konferansı’nda Görüşülen ve Dâhiliye Vekâleti’ni İlgilendiren İşlere Dair Toplantı Zabıtları ile Rapor ve Hulasası 1936, Yayına Hazırlayan: M. Bülent Varlık, Dipnot Yayınları, Ankara 2010.

C-GAZETELER

a) Ulusal Gazeteler

Ahenk
Akşam
Bugün
Cumhuriyet
Gece Postası
Hâkimiyeti Milliye
Hürriyet
İkdam
Kudret
Ulus
Son Posta
Son Telgraf
Tan
Tanin
Vakit
Vatan
Zafer

b) Yerel Gazeteler

Altunkalbur
Bitlis
Diyarbakir
Elâziz
Erzurum
Mamuretülaziz
Siirt
Şark Postası
Şarkın Sesi
Van
Van Postası
Van Sesi
Varlık
Yeni Adana
Yeni Yurd
Yeşil Bitlis
Yurd Yolu

D- DERGİLER

Abece Dergisi

Acun Dergisi

Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi

Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi

Askeri Tarih Belgeleri Dergisi

Askeri Tarih Bülteni

Atatürk Dergisi

Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi

Arkitekt Dergisi

Av ve Deniz Dergisi

Bayındırlık İşleri Dergisi

Belediyeler Dergisi
Belgelerle Türk Tarihi Dergisi
Belleten
Demiryolları Mecmuası,
Demiryollar Dergisi
Ege Coğrafya Dergisi
Eğitim Hareketleri Dergisi
Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi
Hayat Tarih Mecmuası
İktisat ve Ticaret Mecmuası
İller ve Belediyeler Dergisi
İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası
Karacadağ
Karayolları Bülteni
Kavanin Mecmuası
Köy Enstitüleri Dergisi
Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Mecmuası
Nafia İşleri Mecmuası
Pancar Çiftçi Dergisi
Servetifünûn
Toplumsal Tarih
Türk İdare Dergisi
Türkiye Parazitoloji Dergisi
Uyanış
Ülkü
Yapıt
Yarım Ay Dergisi
Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi
Ziraat Dergisi

E- SÖZLÜK VE ANSİKLOPEDİLER

DEVELLİOĞLU, Ferit, Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat, Aydın Kitabevi Yayınları, Ankara 2003.

İslâm Ansiklopedisi XIII, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1988.

Türkler XVII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002.

Türk Dil Kurumu, Türkçe Sözlük, I-II, Ankara 1998.

Türk Dil Kurumu, İmlâ Klavuzu, Ankara 2000.

F- HATIRALAR

AFETİNAN, A, Atatürk Hakkında Hatıralar ve Belgeler, Yayına Hazırlayan: Arı İnan, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2007.

ALTAY, Fahrettin, 10 Yıl Savaş (1912-1922) ve Sonrası, Eylem Yayınları, Ankara 2008.

ARVAS, İbrahim, Tarihi Hakikatler (İbrahim Arvas'ın Hatıratı), Yargıçoğlu Matbaası, Ankara 1964.

ATATÜRK'ÜN Hatıra Defteri, Hazırlayan: Şükrü Tezer, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1972.

BAYTIN, Arif, İlk Dünya Harbinde Kafkas Cephesi, Vakit Matbaası, İstanbul 1946.

HASANALİYEV, Neriman, Rusya'nın Van ve Erzurum'daki Başkonsolosu Mayevski'nin Hatıraları, Türkiye Türkçesi'ne Aktaran: Enver Uzun, Türk Ocakları Trabzon Şubesi Yayınları, Trabzon 2001.

İLTER, Aziz Samih, Birinci Dünya Savaşı'nda Kafkas Cephesi Hatıraları, Yayına Hazırlayanlar: Zekeriya Türkmen-Elmas Çelik, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları. Genelkurmay Basımevi, Ankara 2007.

İNÖNÜ, İsmet, Defterler (1919-1973) I, Hazırlayan: Ahmet Demirel, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2001.

....., Hatıralar, Yayına Hazırlayan: Sabahattin Selek, Bilgi Yayınevi, Ankara 2009.

....., İsmet İnönü'nün Hatıraları Cumhuriyet'in İlk Yılları (1923-1938), Yayına Hazırlayan: Nurer Uğurlu, Yenigün Haber Ajansı Yayını, (Basım Yeri Yok) 1998.

- KANSU, Mazhar Müfit, Erzurum'dan Ölümüne Kadar Atatürk'le Beraber I-II, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1986.
- KARABEKİR, Kâzım, Kürt Meselesi, Yayına Hazırlayan: Faruk Özerengin, Emre Yayınları, İstanbul 2000.
-, Günlükler II (1906-1948), Hazırlayan: Yücel Demirel, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2009.
- NIKOLSKI, General, Sarıkamış Hareketleri, Türkçeye Çeviren: Kaymakam Nazmi, Genelkurmay Matbaası, Ankara 1935.
- NOGALIS, Rafael de, Hilâl Altında Dört Sene ve Buna Ait Bir Cevap, Çeviren ve Tenkit Eden: Kaymakam Hakkı, Askeri Matbaa, İstanbul 1931.
- NUR, Rıza, Lozan Hatıraları, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1991.
- SABİS, Ali İhsan, Harp Hatıralarım II, Güneş Matbaası, Ankara 1951.
- SOYAK, Hasan Rıza, Atatürk'ten Hatıralar, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2008.
- URAN, Hilmi, Meşrutiyet, Tek Parti, Çok Parti, Hatıralarım (1908-1950), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2007.
- US, Asım, 1930-1950 Hatıra Notları, Vakıf Matbaası, İstanbul 1966.
- YALMAN, Ahmed Emin, Yakın Tarihte Gördüklerim ve Geçirdiklerim II (1922-1971), Yayına Hazırlayan: Şenol Şadi Erdinç, Pera Turizm ve Ticaret Yayını, İstanbul 1997.

G- ARAŞTIRMA ESERLER

- 1923-1933, (Cumhuriyet Halk Partisi, Ankara 1934).
- 1940-1941 Ders Yılına Başlarken Ziraat Vekili Muhlis Erkmen'in ve Rektör Süreyya Genca'nın Nutukları, Ziraat Vekâleti, Yüksek Ziraat Enstitüsü Neşriyatı, Ankara 1940.
- ABİSEL, M. Arslan, Bir Karış Fazla Şimendifer, Ar Basımevi, Ankara 1948.
- AFETİNAN, A, Cumhuriyet'in Ellinci Yılı İçin Köylerimiz, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1978.
-, İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat-4 Mart 1923), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1982.
-, İzmir İktisat Kongresi, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1989.
- AHMET Cevdet Paşa, Tarih-i Cevdet VI, Üçdal Neşriyat, İstanbul 1966.

- AHMET Lutfi Efendi, Vak'anüvis Ahmed Lutfi Efendi Tarihi, II-III, Yeni Yazıya Aktaran: Yücel Demirel, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1999.
- AHMET Refik, Osmanlı Devrinde Türkiye Madenleri (967-1200), Devlet Matbaası, İstanbul 1931.
- AKÇORA, Ergünöz, Van ve Çevresinde Ermeni İsyancıları (1896-1916), Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, İstanbul 1994.
- AKDAĞ, Mustafa, Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi II (1453-1559), Tekin Yayınevi, Ankara 1979.
- AKTAN, Reşat, Türkiye İktisadi I, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Ankara 1968.
- AKURGAL, Ekrem, Anadolu Kültür Tarihi, TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, Ankara 2008.
- AKYEL, Kâzım, Van Vilyeti'nin Şatak Kazası'nın Şahmanis Köyü'ndeki Linyit Kömürü Hakkında İnkişaf Raporu, (20.8.1935). MTA Arşivi Rapor No: 103, (Neşredilmemiş), Ankara 1935.
- AKYÜZ, Yahya, Türk Eğitim Tarihi, Alfa Yayınevi, İstanbul 2001.
- ARIK, Remzi Oğuz, Müze, Tarih ve Folklor Çalışmaları Kılavuzu, CHP Halkevleri Yayınları, Ankara 1947.
- ARIKAN, Osman, Doğu Bölgesi'nin Sanayileşmesi, Atatürk Üniversitesi İşletme Fakültesi Yayını, Baylan Matbaası, Ankara 1973.
- ARINÇ, Kenan, Doğal, İktisadi, Sosyal ve Siyasal Yönleriyle Türkiye'nin İç Bölgeleri, Coğrafya Serisi, Erzurum 2009.
- ARMAOĞLU, Fahir, 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi, Alkım Yayınevi, İstanbul (Basım Tarihi Yok).
- ARNI, P, Engesür (Tatvan) Civarındaki Demir Cevheri Yataklarının Takdiri, MTA Arşivi, Rapor No: 711.
- ARVASI, S. Ahmet, Doğu Anadolu Gerçeği, Boğaziçi Yayınları, Ankara 1992.
- AŞGIN, Sait, Cumhuriyet Döneminde Doğu Anadolu'ya Yapılan Kamu Harcamaları (1946-1960), Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Akara 2000.
- ATATÜRK'ÜN Seyahat Notları 1930-1931, Yayına Hazırlayan: Gürbüz Tüfekçi, Kaynak Yayınları, İstanbul 1998.
- ATATÜRK'ÜN Söylev ve Demeçleri I-III, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 1997.

- AYBARS, Ergun, Yakın Tarihimizde Anadolu Ayaklanmaları, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, İstanbul 1988.
- AYBERK, Nuri, Türkiye’de Trahom Mücadelesi, Kader Basımevi, İstanbul 1936.
- AYDIN, Sıtkı, Bitlis Tarihi, İstanbul 1967.
- AYDOĞAN, Mehmet, İç İsyanlar ve Şeyh Said İsyanı, Nokta Kitap Yayınları, İstanbul 2007.
- AYKUT, Selim Sabit, İktisadi ve İçtimai Türkiye II, “ Türkiye’de Ziraat”, Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, Ankara 1943.
-, İktisadi ve İçtimai Türkiye, “Rakamlarla” Türkiye VI, Türkiye’de Kültür Hareketleri 1923-1942, Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, Ankara 1945.
-, Rakamlarla Türkiye I, Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü, Ankara 1947.
- BARDA, Süleyman, Münakale Ekonomisi, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul 1964.
- BAŞGÖZ, İlhan, Türkiye’nin Eğitim Çıkması ve Atatürk, Pan Yayınları, İstanbul 2005.
- BATU, Salâhattin, Doğu İlleri Hayvancılığı, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1953.
- BAYAR, Celâl, Şark Raporu, Sadeleştirme: Nejat Bayramoğlu, Kaynak Yayınları, İstanbul 2006.
- BAYKARA, Tuncer, Anadolu’nun Tarihi Coğrafyasına Giriş I, Anadolu’nun İdari Taksimatı, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 2000.
- BELÉN, Fahri, 20’nci Yüzyılda Osmanlı Devleti, Remzi Kitapevi, İstanbul 1973.
- BELLİ, Oktay, Doğu Anadolu’da Urartu Sulama Kanalları, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul 1997.
- BERKSAN, Nazım, Yol Davamız Nerede?, Akın Matbaası, Ankara 1951.
- BEŞİKÇİ, İsmail, Orgeneral Mustafa Muğlalı Olayı, Otuzüç Kurşun, Belge Yayınları, İstanbul 1991.
- BİNBAŞI Subhi, Osmanlı Vilâyetleri, İstanbul (Basım Yılı Yok).
- BİRİNCİ Dünya Savaşı’nda Doğu Cephesi’nde Sağlık Hizmetleri, Yayına Hazırlayanlar: Özlem Demireğen, Alev Keskin, Fatma İlhan, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları. Genelkurmay Basımevi, Ankara 2011.
- BORATAV, Korkut, Türkiye İktisat Tarihi (1908-1985), Gerçek Yayınevi, İstanbul 1988.

- BURNABY, Fred, At Sirtında Anadolu, Çeviren: Fatma Taşkent, İletişim Yayınları, İstanbul 1999.
- CAN, Bilmez Bülent, Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.
- CHF Halkevleri Talimatnâmesi, Hâkimiyeti Milliye Matbaası, Ankara 1932.
- CHF Halkevleri Talimatnâmesi, Hâkimiyeti Milliye Matbaası, Ankara, 1934.
- CHF Halkevleri Talimatnâmesi, Yeni Mersin Matbaası, Mersin 1933.
- CHP 25. Yıl, Ulus Basımevi, Ankara 1948.
- CHP Halkevleri ve Halkodalarının Yurt İçinde Dağılışı, Doğu Matbaası, Ankara 1945.
- CHP Hükümetlerinin Bayındırlık ve Ulaştırma Alanındaki Başarıları Hakkında Not, CHP Propaganda Malzemesi Serisi, Ankara 1950.
- CHP Hükümetlerinin Dışişleri ve Sağlık Alanındaki Başarıları Hakkında Not, CHP Propaganda Malzemesi Serisi, Ankara 1950.
- CUMHURİYET Dönemi Yataklı Tedavi Hizmetleri (1923-1983) ve 1983 Yılı Çalışmaları, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı Yayını, Ankara 1983.
- CUMHURİYET Halk Partisi, On Beşinci Yıl Kitabı, (Basım Yeri ve Tarihi Yok).
- CUMHURİYET ve Üniversitelerimiz, Başbakanlık Basımevi, Ankara 1999.
- CUMHURİYET'İN 18. Yıldönümünde Hitabeler ve Konferanslar, Çankaya Matbaası, Ankara 1941.
- CUMHURİYET'İN 50'nci Yılında Tekel, Ankara 1974.
- CUMHURİYET'İN 50. Yılında Karayollarımız, Hazırlayanlar: Mustafa Babür, Fevzi İzzet Atalay ve Diğerleri, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, Ankara 1973.
- CUMHURİYET'İN Yetmişinci Yılında Devlet Su İşleri, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü Teknoloji Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara 1994.
- ÇADIRCI, Musa, Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1991.
- ÇAKMAK, Fevzi, Birinci Dünya Savaşı'nda Doğu Cephesi, Genelkurmay ATASE ve Genelkurmay Denetleme Başkanlığı Yayını, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2005.
- ÇEÇEN, Anıl, Atatürk'ün Kültür Kurumu Halkevleri, Gündoğan Yayınları, Ankara 1990.

- ÇOKER, Fahri, Türk Parlamento Tarihi I, TBMM Vakfı Yayınları, Ankara 1995.
- DANIŞMAN, Zuhuri, Osmanlı İmparatorluğu Tarihi, XI, 18. Asırda Avrupa ve Dünya Vaziyeti, Yeni Matbaa, İstanbul 1966.
-, Osmanlı İmparatorluğu Tarihi, XI, Zuhuri, Danışman Yayınevi, İstanbul 1966.
-, Osmanlı İmparatorluğu Tarihi, XIII, Zuhuri Danışman Yayınevi, İstanbul 1966.
- DANIŞMEND, İsmail Hami, İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi V, Türkiye Yayınevi, İstanbul 1972.
- DARKOT, Besim, Memleketimizin Bazı Ziraat Problemleri, Türkiye Coğrafya Dergisi 3. ve 4. Sayılardan Ayrı Basım, Ankara 1943.
-, Türkiye'nin Coğrafi Bölgeleri Arasında Yukarı Fırat Bölgesi, Kenan Matbaası, İstanbul 1943.
- DAYI, S. Esin, Elviye-i Selâse'de (Kars, Ardahan, Batum) Milli Teşkilatlanma, Kültür ve Eğitim Vakfı Yayınları, Erzurum 1997.
- DERVİŞOĞLU, M. Fatih, Milli Mücadele'de Sağlık Teşkilatına Bir Bakış, Öz Emek Matbaası, Sivas 2007.
-, Türkiye'nin Havacılık Efsanesi: Nuri Demirağ, Ötüken Yayınları, İstanbul 2007.
- DEVLET Plânlama Teşkilatı, Türkiye'de Plân Fikri ve Plânlı Kalkınma, Mayıs 1984.
- DEWEY, John, Türkiye Maarifi Hakkında Rapor (1924), Milli Eğitim Bakanlığı Yayını, Ankara 1989.
- DİRİK, Kazım Doğan, Vali Paşa Kâzım Dirik, Bandırma Vapuru'ndan Halkın Kalbine, Gürer Yayınları, İstanbul 2008.
- DOĞANAY, Hayati, Türkiye İktisadi Coğrafyası I, Tarım-Hayvancılık ve Ormancılık, Atatürk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Ders Notları No: 102, Erzurum 1986.
- DOĞU Anadolu Coğrafyası Tabii, Zirai, Beşeri, Baytari, VII, Genelkurmay Başkanlığı Coğrafya Ecümeni, Genelkurmay Matbaası, Ankara 1938.
- DOĞU Üniversitesi Hakkında Rapor, Doğu Üniversitesi Tetkik Komisyonu Üyeleri, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1952.
- DÖRDÜNCÜ Beş Yıllık Kalkınma Planı Hayvancılık Özel İhtisas Komisyonunun Hayvan Islah ve Üretimi Alt Komisyonu Raporu, T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Yayını Yayın No: DPT.1535-ÖİK: 229, Ankara 1977.

- EGE, Rıdvan, Türkiye'nin Sağlık Hizmetleri ve İsmet Paşa, İnönü Vakfı Yayınları, Ankara 1992.
-, Atatürk ve Cumhuriyet Dönemi Sağlık Hizmetleri 1923-1998, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara 1999.
- EKİNCİ, Yusuf, Hükümet ve Siyasi Parti Programlarında Milli Eğitim (1920-1994), Ankara 1994.
- ELLİ Ünlü Vali, Meşhur Valiler, Hazırlayanlar: Hayri Orhun, Celal Kasaroğlu vd. İçişleri Bakanlığı Merkez Valileri Bürosu Yayını, Ankara 1969.
- ELLİ Yılda Türk Sanayii, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ankara 1973.
- ERASLAN, Cezmi, Yakın Dönem Türk Düşüncesinde Halkçılık ve Atatürk, Kumsaati Yayınları, İstanbul 2003.
- ERGÜN, İsmet, Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, Ankara 1985.
- ERGÜN, Mustafa, Atatürk Devri Türk Eğitimi, Ocak Yayınları, Ankara 1997.
- ERİNÇ, Sırrı, Doğu Anadolu Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Yayını, İstanbul 1953.
- ERZEN, Afif, Doğu Anadolu ve Urartular, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1984.
- ESENGİN, Kenan, Orgeneral Muğlalı Olayı, Yenilik Basımevi, İstanbul 1975.
- ESKİ, Mustafa, Cumhuriyet Döneminde Bir Devlet Adamı Mustafa Necati, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 1999.
- EVLIYA Çelebi Seyahatnamesi III-IV, sadeleştiren Tefvik Temelkuran, Üçdal Neşriyat, İstanbul, 1986.
- FENSKE, Leo J, Eight Years In Turkey, Richards Publishing Co. Minnesota 1983.
- GAZİ Mustafa Kemal Atatürk, Eğitim Politikası Üzerine Konuşmalar, Haz. Kemal Aytaç, Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Yayını, Ankara 1984.
- GENELKURMAY Başkanlığı, Balkan Harbi (1912-1913) I, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993.
- GENELKURMAY Başkanlığı, Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Kafkas Cephesi 3'üncü Ordu Harekâtı I, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993.
- GENELKURMAY Başkanlığı, Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Kafkas Cephesi 3'üncü Ordu Harekâtı II, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993.
- GENELKURMAY Başkanlığı, Türk İstiklal Harbi III, Doğu Cephesi (1919-1921), Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Yayınları, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1965.
- GENELKURMAY Belgelerinde Kürt İsyanları I-II, Kaynak Yayınları, İstanbul 1992.

- GENERAL Mayewski, Van, Bitlis Vilâyetleri Askeri İstatistiki, (Ruşçadan Tercüme Eden Süvari Binbaşısı Sadık Bey), Matbaa-i Askeriye, İstanbul 1330.
- GOLOĞLU, Mahmut, Milli Şef Dönemi (1939-1945), Kalite Matbaası, Ankara 1974.
-, Türkiye Cumhuriyeti Tarihi I, 1924-1930 Devrimler ve Tepkileri, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2009.
- GÖKMAN, Muzaffer, 50 Yılın Tutanağı, Hürriyet Yayınları, İstanbul 1973.
- GÖRÇÜN, Ömer Faruk, Demiryolu Taşımacılığı, Beta Yayınları, İstanbul 2010.
- GÖYMEN, A. Tevfik, Van Gölü Kıyıları Üzerinde Bir İklim Etüdü, Başvekâlet Devlet Meteoroloji İşleri Umum Müdürlüğü Yayını, Ankara 1938.
- GÖYÜNÇ, Nejat, Cumhuriyet Türkiye'si ve Doğu Anadolu, Anadolu Basın Birliği Genel Merkezi Yayını, Ankara 1985.
- GUZE, Felix, Birinci Dünya Savaşı'nda Kafkas Cephesi'ndeki Muharebeler, Türkçeye Çeviren: Yarıbay Hakkı (Akoğuz), Yayına Hazırlayan: Alev Keskin, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları. Genelkurmay Basımevi, Ankara 2007.
- GÜNEYDOĞU Birinci Genel Müfettişlik Bölgesi, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1939.
- GÜVEN, Sami, 1950'li Yıllarda Türk Ekonomisi Üzerinde Amerikan Kalkınma Reçeteleri, Ezgi Kitabevi Yayınları, Bursa 1998.
- HALICI, Şaduman, Yeni Türkiye Devleti'nin Yapılanmasında Mahmut Esat Bozkurt (1892-1943), Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2004.
- HALİL, Mükrimin, Türkiye Tarihi Selçuklu Devri I, Anadolu'nun Fethi, Akşam Matbaası, İstanbul 1934.
- HALKEVLERİ İdare ve Teşkilat Talimatnâmesi, Zerbamat Matbaası, Ankara 1940.
- HALLI, Reşat, Türkiye Cumhuriyeti'nde Ayaklanmalar, Ankara 1972.
- HEZÂRFEN Hüseyin Efendi, Telhisü'l-Beyân Fi Kavânîn-i Âl-i Osmân, Hazırlayan: Sevim İlgürel, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1998.
- İNAL, Halil İbrahim, Osmanlı Tarihi, Nokta Kitap Yayını, İstanbul 2011.
- İSMET İnönü, Konuşma, Demeç, Makale, Mesaj ve Söyleşiler 1933-1938, Hazırlayan: İlhan Turan, TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları, Ankara 2003.
- İSMET Paşa'nın Siyasi ve İçtimai nutukları (1920-1933), Ankara 1933.
- JORGA, Nicolae, Osmanlı İmparatorluğu Tarihi IV, Çeviren: Nilüfer Epçeli, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2005.

- KALAFAT, Yaşar, Bir Ayaklanmanın Anatomisi: Şeyh Sait, Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi Yayınları, Ankara 2003.
- KARACA, Ali, Anadolu Islahatı ve Ahmet Şakir Paşa (1838-1899), Eren Yayınevi, İstanbul 1993.
- KARACA, Emin, Ağrı Eteklerinde İsyân, Karakutu Yayınları, İstanbul 2003.
- KARACAN, Ali Naci, Lozan, Nokta Kitap Yayını, İstanbul 2007.
- KARADAĞ, Nurhan, Halkevleri Tiyatro Çalışmaları (1932-1951), T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1998.
- KARAER, İbrahim, Türk Ocakları (1912-1931), Türk Yurdu Neşriyatı, Ankara 1992.
- KARAKUŞ, Erdoğan, İngiliz Belgelerinde İkinci Dünya Savaşı Öncesi Türk-İngiliz İlişkileri 1938-1939, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayını, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2004.
- KARAL, Enver, Osmanlı Tarihi VIII, Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri (1876-1907), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2007.
- KAYNAK, Yılpar, Türkiye'nin Madencilik Politikası ve Zamantı Projesi, T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) Müsteşarlığı, Ankara 1969.
- KAZGAN, Gülten, İktisadi Kalkınmanın Zirai Cephesi, Sermet Matbaası, İstanbul 1965.
- KERWIN, Robert W, The Roads Development Program in Turkey, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul 1950.
- KILIÇ, Orhan, Eskiçağdan Yakınçağa Genel Hatlarıyla Dünyada ve Osmanlı Devleti'nde Salgın Hastalıklar, Fırat Üniversitesi Rektörlüğü Orta Doğu Araştırmaları Merkezi Yayınları, Elazığ 2004.
- KINAL, Füzûzan, Eski Anadolu Tarihi, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1991.
- KIRBY, Fay, Türkiye'de Köy Enstitüleri, Yayına Hazırlayan: Engin Tonguç, Güldiken Yayınları, Ankara 2001.
- KIRZIOĞLU, M. Fahrettin, Kars Tarihi I, Işıl Matbaası, İstanbul 1953.
-, 100. Yıldönümü Dolayısıyla 1855 Kars Zaferi, Işıl Matbaası, İstanbul 1955.
-, Osmanlıların Kafkas-Elleri'ni Fethi (1451-1590), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1998.
- KOCA, Hüseyin, Yakın Tarih'ten Günümüze Hükümetlerin Doğu-Güneydoğu Politikaları, Umumi Müfettişliklerden Olağanüstü Hal Valiliğine I, Mikro Yayınları, Konya 1998.

- KOCATÜRK, Utkan, Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi 1918-1938, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1988.
-, Doğumundan Ölümüne Kadar Kaynakçalı Atatürk Günlüğü, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 2007.
- KOÇAK, Cemil, Umumi Müfettişlikler (1927-1952), İletişim Yayınları, İstanbul 2010.
- KOÇER, Hasan Ali, Türkiye’de Öğretmen Yetiştirme Problemi, (1848-1967), Yargıçoğlu Matbaası, Ankara 1967.
- KODAMAN, Bayram, Sultan II. Abdulhamid Devri Doğu Anadolu Politikası, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1987.
- KOPAR, Metin, Cumhuriyet Halk Partisi Döneminde Doğu Anadolu’ya Yapılan Kamu Harcamaları ve Yatırımlar (1927-1950), Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2009.
- KÖY Birlikleri ve Bu Teşekkülün İfa Ettiği Mana, Yeni Van Matbaası, Van 1944.
- KÖYMEN, Mehmet Altay, Selçuklu Devri Türk Tarihi, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1993.
- KURAT, Akdes Nimet, Türkiye ve Rusya, Kültür Bakanlığı Yayını, Ankara 1990.
- KURUÇ, Bilsay, Mustafa Kemal Dönemi’nde Ekonomi, Bilgi Yayınları Ankara, 1987.
- LAZAREV, M. S. Emperyalizm ve Kürt Sorunu (1917-1923), Rusçadan Çeviren: Mehmet Demir, Özge Yayınları, Ankara 1993.
-, Kürdistan Tarihi, Rusça’dan Çeviren: İbrahim Kale, Avesta Yayınları, İstanbul 2001.
- LLOYD, Seton, Türkiye’nin Tarihi, Bir Gezginin Gözüyle Anadolu Uygarlıkları, Çeviren: Ender Varinlioğlu, TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, Ankara 2003.
- LOKMAN, Kemal, Kürzot Petrol Madeni ve Havalisi Hakkında Rapor, Maden Tetkik ve Arama(MTA) Enstitüsü Arşivi; Rapor No: 1670.
-, Kürzot Petrol Madeninin İşletme Programı ve Teşkilatı Hakkında Rapor, MTA Arşivi, Rapor No:1438.
- MADEN Tetkik ve Arama Enstitüsünce Bilinen Maden Zuhurları Fihristi, Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Yayını, Ankara 1963.
- MANGO, Andrew, Atatürk, Modern Türkiye’nin Kurucusu, Çeviren: Füsun Doruker, Remzi Kitabevi, İstanbul 2009.
- MAXSON, John H, Van Gölü Havalisi’nin Petrol İhtimalleri Hakkında Rapor, MTA Arşivi, Rapor No:682, s. 7. (Rapor Tarihi: II. Kanun (Ocak) 1937).

-, Şahmanis'te Kömür Deposu Hakkındaki Rapor, Haziran 1937, MTA Arşivi Rapor No: 681, (Neşredilmemiş) Ankara 1937.
- MAYEWSKİ (General), Van, Bitlis Vilayetleri Askeri İstatistiki, Matbaa-ı Askeriye, İstanbul 1330.
- MAZICI, Nurşen, Celal Bayar Başbakanlık Dönemi (1937-1939), Der Yayınları, İstanbul 1997.
- MINORSKY, V-D.N. Mac Kenzie, Kürtler ve Kürdistan, İngilizce'den Çeviren: Kamuran Fıratlı, Doz Yayınları, İstanbul 2004.
- MİLLİ Eğitimde 50 Yıl (1923-1973), Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara 1974.
- MUTLU, N. Yücel, Bayındırlık Bakanlığı Tarihi, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Yayını, Ankara 2005.
- MÜNECCİMBAŞI Ahmet Dede, Müneccimbaşı Tarihi II, (Türkçeleştiren: İsmail Erünsal), Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul 1990.
- NAİMA Mustafa Efendi, Naima Tarihi V, Çeviren: Zahuri Danışman, Zuhuri Danışman Yayınevi, İstanbul 1969.
- ON Senede Türkiye Nafiası (1923-1933), T.C. Nafia Vekâleti, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul 1933.
- ORAK, Hüseyin, Türkiye Kılavuzu I, Bitlis, Ankara 1946.
- ORTAYLI, İlber, Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu, Timaş Yayınları, İstanbul 2008.
-, Türkiye'nin Yakın Tarihi, Timaş Yayınları, İstanbul 2010.
- ÖGEL, Bahaeddin vd, Türk Milli Bütünlüğü İçerisinde Doğu Anadolu, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 1989.
- ÖĞÜN, Baki, Van'da Urartu Sulama Tesisleri ve Şamram (Semiramis) Kanalı, Ankara Üniversitesi Dil-Tarih ve Coğrafya Fakültesi, Ankara 1970.
- ÖĞÜN, Tuncay, Kafkas Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 1999.
- ÖKÇÜN, A. Gündüz, Türkiye İktisat Kongresi 1923-İzmir, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara 1971.
- ÖNDER, Mehmet, Atatürk'le Adım Adım Türkiye, Kültür Ofset Araştırma Yayınları, Ankara 1984.
- ÖZTUNA, T. Yılmaz, Başlangıcından Zamanımıza Kadar Türkiye Tarihi, XI, Hayat Kitapları, İstanbul 1967.

- ÖZTÜRK, Cemil, Atatürk Devri Öğretmen Yetiştirme Politikası, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1996.
- PANZAC, Daniel, Osmanlı İmparatorluğu'nda Veba (1700-1850), Çeviren: Serap Yılmaz, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1997.
- PERK, Kadri, Cenup Doğu Anadolu'nun Eski Zamanları, İnkılap Kitabevi, İstanbul 1943.
- PITCHER, Donald Edgar, Osmanlı İmparatorluğu'nun Tarihsel Coğrafyası, Çeviren: Bahar Tırnakçı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1999.
- PURGSTALL, Baron Joseph Van Hammer, Osmanlı Devleti Tarihi V, Üçdal Neşriyat, İstanbul 1983.
- RASİM Ahmet, Osmanlı Tarihi, Hazırlayan: Hakkı Dursun Yıldız, Meydan Yayınları, İstanbul 1966.
- SAĞLIK Hizmetlerinde 50 Yıl, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı Yayınları, Ankara 1973.
- SAKAOĞLU, Necdet, Cumhuriyet Dönemi Eğitim Tarihi, İletişim Yayınları, İstanbul 1993.
- SAN, M. Salih, Doğu Anadolu ve Muş'un İzahlı Kronolojik Tarihi, Yayına Hazırlayan: Gürsan Öner, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayını, Ankara 1982.
- SARAÇOĞLU, Hüseyin, Doğu Anadolu I, Maarif Basımevi, İstanbul 1956.
- SELEN, Hamit Sadi, Türkiye Coğrafyasının Ana Hatları, Hüsnütabiat Basımevi, Ankara 1945.
- SEVGİN, Nazmi, Doğu ve Güneydoğu Anadolu'da Türk Beylikleri, Yayına Hazırlayanlar: Şükrü Kaya Şerefioğlu-Halil Kemal Türközü, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayını, Ankara 1982.
- SEVİM, Ali, Anadolu'nun Fethi Selçuklular Dönemi, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1993.
- SİLİER, Oya, Türkiye'de Tarımsal Yapının Gelişimi (1923-1938), Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1981.
- SONYEL, Salahi R, Gizli Belgelerle Lozan Konferansı'nın Perde Arkası, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2006.
- SOYSAL, İsmail, Türkiye'nin Uluslararası Siyasal Bağlılıkları I-II, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1991.
- SÖNMEZ, Mustafa, Doğu Anadolu'nun Hikâyesi Kürtler: Ekonomik ve Sosyal Tarih, Arkadaş Yayınları, Ankara 1992.

- SÜLEYMAN Sabri Paşa, Van Tarihi ve Kürtler Hakkında Tetebbular, Altınok Matbaası, Ankara 1960.
- SÜLEYMANİYE Kütüphanesi, Hacı Mahmud Efendi Yazmaları, No: 4911.
- SÜMER, Faruk, Kara Koyunlular I, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1984.
-, Selçuklular Devrinde Doğu Anadolu'da Türk Beylikleri, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1990.
-, Safevi Devleti'nin Kuruluşu ve Gelişmesinde Anadolu Türkleri'nin Rolü, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1992.
- SÜRMEİ, Serpil, Türk-Gürcü İlişkileri (1918-1921), Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 2001.
- SÜSLÜ, Azmi, Ermeniler ve 1915 Tehcir Olayı, Yüzüncü Yıl Üniversitesi Rektörlüğü Yayınları, Van 1990.
- ŞANİZÂDE Mehmed Ataullah Efendi, Şanizâde Tarihi, III, İstanbul 1291.
- ŞEN, Leyla, Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci, Toplumsal Ekonomik Siyasal Araştırmalar Vakfı (TESAV) Yayını, Ankara 2003.
- ŞİMŞİR, Bilal N, İngiliz Belgeleriyle Türkiye'de "Kürt Sorunu" (1924-1938), Ankara 1975.
-, Kürtçülük (1787-1923), Bilgi Yayınevi, İstanbul 2009.
- T.C. Bitlis Valiliği İl Milli Eğitim Müdürlüğü, Stratejik Plân 2010-2014, Bitlis 2009.
- T.C. Nafia Vekâleti Şosa ve Köprüler Reisliği, Genelgeler 1923-1936, Köy Öğretmeni Basımevi, Ankara 1936.
- T.C. Ziraat Vekâleti Neşriyatı, Okaliptüs Ağaçlandırması, Ekspres Basımevi, İstanbul 1938.
- TAHMAS Kulu Han'ın Tevarih, Türk Harflerine Çeviren: Esat Uras, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1942.
- TAYANÇ, Tunç, Sanayileşme Sürecinde 50 Yıl, Karacan 73 Armağanı, Milliyet Yayınları, İstanbul 1973.
- T.C. XXIV. (1923-1947), Ulus, 29 Ekim 1947, Cumhuriyet Bayramı İlâvesi.
- TEKELİ, İlhan-Selim İlkin, 1923 Tarihli "Umur-u Nafia Programı", (IX. Türk Tarih Kongresi'nde Ayrıbasım), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1989.
-, Cumhuriyet'in Harcı III, Modernitenin Altyapısı Oluşurken, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2004.
- TEZEL, Yahya S, Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.

- TOKDEMİR, Ertuğrul, Türkiye’de Tarımsal Yapı (1923-1933), İstanbul Teknik Üniversitesi Matbaası, İstanbul 1988.
- TOKER, Metin, Şeyh Sait ve İsyanı, Akis Yayınları, Ankara 1968.
- TOPLU, Abdülhadi, Tarih İçinde Anadolu Sakinleri ve İsyanlar-Ayaklanmalar, Ocak Yayınları, Ankara 1996.
- TUĞLACI, Pars, Osmanlı Şehirleri, Milliyet Yayınevi, İstanbul, 1985.
- TUNÇAY, Mete, Türkiye Cumhuriyeti’nde Tek Parti Yönetiminin Kurulması (1923-1931), Cem Yayınevi, Ankara 1989.
- TURAN, Osman, Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1993.
-, Selçuklular Zamanında Türkiye, Siyasi Tarih Alp Aslan’dan Osman Gazi’ye (1071-1328), Boğaziçi Yayınları, İstanbul1998.
- TUTEL, Eser, Gemiler, Süvariler, İskeleler, İletişim Yayınları, İstanbul 1998.
- TÜRK İstiklal Harbi VI, İstiklal Harbinde Ayaklanmalar (1919-1921), Ankara 1974.
- TÜRK İstiklal Harbi’ne Katılan Alay ve Tugay Komutanlarının Biyografileri II, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayını, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2010.
- TÜRK Ziraat Tarihine Bir Bakış, Birinci Köy ve Ziraat Kalkınma Kongresi Yayını, Ankara 1938.
- TÜRKDOĞAN, Orhan, Doğu Anadolu’da Sağlık-Hastalık Sisteminin Toplumsal Araştırması, Atatürk Üniversitesi Yayınları, Erzurum 1972, s.135.
- TÜRK-İran İlişkilerinin Dünü, Bugünü, Yarını, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul 1994.
- TÜRKİYE Tarihi I, Osmanlı Devletine Kadar Türkler, Yayın Yönetmeni: Sina Akşin, Cem Yayınevi, İstanbul 1997.
- TÜRKİYE’DE Bölge Plânlamasının Evreleri, Milli Güvenlik Kurulu Genel Sekreterliği Yayını, Ankara 1993.
- TÜRKİYE’DE Ekonomik Yapı Değişimleri (1923-1988), Türkiye Ticaret, Sanayi, Deniz Ticaret Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği Yayını, Ankara 1989.
- TÜRKİYE’DE Marşal Plânı I, Hazırlayan: Devlet Bakanlığı 1’inci Daire Başkanlığı, Ankara 1950.
- TÜRKİYE’DE Plân Fikri ve Plânlı Kalkınma, Devlet Plânlama Teşkilatı-Koordinasyon Başkanlığı Mali ve Hukuki Tedbirler Dairesi Başkanlığı, Mayıs 1984.

- TÜRKOĞLU, Pakize, Tonguç ve Enstitüleri, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2004.
- TÜTENGİL, Cavit Orhan, İçtimaî ve İktisadî Bakımdan Türkiye'nin Karayolları, İstanbul Matbaası, İstanbul 1961.
- URAS, Esat, Tarihte Ermeniler ve Ermeni Meselesi, Belge Yayınları, İstanbul 1987.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu Karakoyunlu Devletleri, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1984.
-, Osmanlı Tarihi II, İstanbul'un Fethinden Kanuni Sultan Süleyman'ın Ölümüne Kadar, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1994.
-, Osmanlı Tarihi, III / I, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1973.
- ÜLMAN, A. Halûk, Birinci Dünya Savaşına Giden Yol, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Sevinç Matbaası, Ankara 1972.
- VAN İli Cumhuriyet Öncesi ve Sonrası Eğitim Tarihi, Van Valiliği Yayını, Van 1999.
- WOFFORD, Kate V, Türkiye Köy İlkokulları Hakkında Rapor, Çeviren: Fatma Varış, Milli Eğitim Basımevi, Ankara 1952.
- YALÇIN, E. Semih, Cumhuriyet Döneminde Doğu Anadolu'ya Yapılan Kamu Harcamaları (1960-1980), Ankara 2009.
- YENER, Hadi, Van Gölü Soda ve Asitboriği Hakkında Rapor, MTA Arşivi, Rapor No.1450.
- YEŞİLKAYA, Neşe G, Halkevleri: İdeoloji ve Mimarlık, İletişim Yayınları, İstanbul 1999.
- YEŞİLTUNA, Serap, Resmi Kanun, Kararname, Rapor ve Tutanaklarla Atatürk ve Kürtler, İleri Yayınları, İstanbul 2007.
- YILDIRIM, İsmail, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları, (1923-1950), Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2001.
- YİNANÇ, Mükrimin Halil, Türkiye Tarihi Selçuklular Devri, Bürhaneddin Matbaası, İstanbul 1944.
- YOL Davamız, 9 Yılda 23000 Kilometre, Bayındırlık Bakanlığı, Ankara 1948.
- YÜCEER, Nasır, Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusunun Azerbaycan ve Dağıstan Harekâtı, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları. Genelkurmay Basımevi, Ankara 2002.
- YÜCEL, Hasan Ali, Türkiye'de Orta Öğretim, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1994.

YÜZ Yıllık Teşkilatlı Kredi (1863-1963), T.C. Ziraat Bankası, Ankara 1975.

H- MAKALELER

ACUN, Niyazi, “Türk Petrolü”, Ülkü Dergisi, S.35, Kasım 1949, s.10-13.

AHISHALI, Yusuf, “Van”, İktisat ve Ticaret Mecmuası, Yıl: 3, S: 27, Temmuz 1936, s.35-36.

AK, Bilal, “Türkiye Cumhuriyeti’nde Sağlık Hizmetleri”, Türkler XVII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.419-435.

AKÇADURAK, Zübeyir, “Cumhuriyet Devrinde Türkiye Demiryolları”, Demiryollar Dergisi, XXIV/ 294-296, Haziran 1950, s.61-65.

AKÇORA, Ergünöz, “Bitlis’te Rus-Ermeni Mezalimi ve Bitlis’in Kurtuluşu”, Askeri Tarih Bülteni, XII/ 24 Şubat 1988, s.89-104.

AKGÜL, Suat, “Birinci Dünya Savaşı’nda Rusya’nın Doğu Anadolu’daki Faaliyetleri”, Sekizinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri 1, (XIX. ve XX. Yüzyıllarda Türkiye ve Kafkaslar, 24-26 Ekim 2001-İstanbul), Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları. Genelkurmay Basımevi, Ankara 2003, s.235-257.

ALAÇAM, Sabih, “Demiryollarımızın Yapımı ve İşletilmeleri”, Tanin, 20 Birincikanun/Aralık 1943.

....., “Nafiası Olan Devlet İleri Memleket; Nafiası Olmayan Devlet Geri Memleket!”, T.C. Nafia Vekâleti, Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl: 7, S: 7, Haziran 1940, s.52-60.

ALİ, Necip, “İsmet Paşa ve Halkevleri”, Ülkü, III/18, Ağustos 1934, s. 403-404.

ALPAN, Seyfi, “Doğu Anadolu’nun Mühim Transit Yollarına Bir Bakış”, Karacadağ Diyarbakır Halkevi Dergisi, II/19, Ağustos 1939, s.3-7.

ALPAY, Nuri, “Van ve Van Gölü”, Zafer, 15 Mart 1957.

“Amerikalı İktisatçılar Bizi Nasıl Buldular?”, Cumhuriyet, 15 Haziran 1947.

“Amerikan Heyeti Van’da”, Cumhuriyet, 23 Haziran 1947.

ARDEL, Ahmet, “Nemrut Dağı”, Acun Dergisi, S: 1, Mart 1944, s.6-8.

....., “Van Gölü Bölgesinin Coğrafyası”, Beşinci Üniversite Haftası Van (7.8.1944-12.8.1944), İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1945, s. 91-112.

-, “Van Gölü I”, Acun Dergisi, Yıl:1, S: 2 Nisan 1944, s.1-4.
-, “Van Gölü”, Beşinci Üniversite Haftası Van (7-8 1944-12.8.1944), İstanbul Üniversitesi Yayını, İstanbul 1945, s.205-215.
- ARIPINAR, Erdoğan, “Ermeni Meselesi”, Hayat Tarih Mecmuası, Yıl: 1, C:II, 1 Ağustos 1965, s.72-76.
- ARİDOR, Mithat, “Elazığ-Genç Hattı İşletmeye Açıldı”, Demiryollar Dergisi, XXII/ 267-268, Ocak-Şubat 1948, s.41-42.
- ASLAN, M, “Münakalât Bakımından İran ve Türkiye-İran Münasebatı”, T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl: 2, S: 12, Mayıs 1936, s.20-30.
- ATAMAN, Ahmet Doğan, “Cumhuriyet Döneminde Kızılay Adını Alan Dernek: Hilâl-i Ahmer Cemiyeti’nin Filatelik Değerlendirilmesi”, Atatürk Dönemi Sağlık Tarihi Kongresi Bildirileri, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir 2009, s. 481-484.
- ATAY, Falih Rıfkı, “Bu Bir Kalım Davasıdır”, Ulus, 18 Nisan 1946.
-, “Celal Bayar’ın Erzurum’daki Nutku”, Ulus, 7 Ekim 1947.
-, “Hasanoğlan Köy Enstitüsü’nde Ne Gördüm”, Ulus, 27 Mayıs 1942.
- BARUTOĞLU, Ömer Hulusi, “Doğu Anadolu’nun Yakacak Dâvası”, Ulus, 25 Eylül 1946.
- BAYDAR, Nasuhi, “Bir Günün Üç Mevzuu; Şoselerimiz, Pancar Tohumu ve Tokat’ta Bir Tarla İşi”, Ulus, 13 İkinci Kânun/Ocak 1937.
- BAYRAKTAR, Bayram, “1914 Bitlis Ayaklanması”, Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri I, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları. Genelkurmay Basımevi, Ankara 1996, s.215-225.
- BELLİ, Oktay, “Van Gölü’nün Güneydoğusunda Keşfedilen Urartu Sulama Tesislerine Toplu Bir Bakış”, III. Uluslararası Van Gölü Havzası Sempozyumu Bildirileri, T.C. Hakkâri Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayını, Ankara 2008, s.139-178.
- BİLGE, Şevki, “Türkiye’de İskân Meselesi”, İktisat ve Ticaret Mecmuası, Yıl:3, S: 26, Haziran 1936, s.18-27.
- BİLGİ, Nejdî, “Cumhuriyet’in İlk Döneminde Mülki Yapının Gelişimi (1920-1950)”, Türkler XVII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.334-346.
- BİLGİÇ, Emin, “Halkevleri ve Halkodaları”, Ülkü, VII/75, 1 İkinciteşrin/Kasım 1944, s. 14-16.

- “1806-1938 Yılları Arasında Doğu Anadolu Bölgesinde Meydana Gelen İsyamlar”,
Yayına Hazırlayan: Türkiye Stratejik Araştırmalar ve Eğitim Merkezi
(TÜRKSAM), Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, S: 89 Haziran 2004, s.103-
115.
- BİNBAŞIOĞLU, Cavit, “Türkiye’de Millet Mektepleri Uygulamasının Tarihsel
Gelişimi”, Abece Dergisi, S: 67, Şubat 1992, s.13-14.
- “Bitlis Halkevinin İnşası Bitmek Üzere”, Son Posta, 28 Şubat 1939;
- “Bitlis Notları”, Şarkın Sesi, 19 Ekim 1950.
- “Bitlis’te Halkevinin Temeli Merasimle Atıldı”, Son Posta, 18 Ağustos 1937.
- BOZKIR, Ahmet Turan, “Bitlis’te Eğitim”, Bitlis Eğitim ve Tanıtma Vakfı (BETAV),
Ankara 1987, s.41-44.
- “Büyüklerimiz ve Madencilüğümüz”, Maden Tetkik ve Arama Dergisi, Yıl: 1940, S: 18,
s.3-5.
- “Cumhuriyetimiz ve Ziraat”, Ziraat Dergisi, Yıl 4, S: 44-45, Eylül-I. Teşrin/Ekim 1943,
s.1-4.
- “Cumhuriyetimiz ve Ziraat”, Ziraat Dergisi, Yıl:4, S: 45-46, Eylül- Birinciteşrin/Ekim
1943, s.2-3.
- “Cumhuriyetin 24’üncü Yılında Şose ve Köprü İşlerimiz”, T.C. Bayındırlık Bakanlığı,
Bayındırlık Dergisi, Ekim 1947, s. 78-90.
- ÇELİK, Kemal, “Atatürk Dönemi CHP ve Hükümet programlarında Sağlık”, Atatürk
Dönemi Sağlık Tarihi Kongresi (1920-1938) Bildirileri, Ege Üniversitesi
Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir 2009, s.287-305.
- ÇELİK, Şenol, “XVI ve XVII Yüzyıllarda Van Tarihi”, Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Fen-
Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, I/1, Van 1990,
s.260-273.
- ÇELİKER, Celal, “Şehrin Su Davası”, Van Postası, 2 Temmuz 1953.
-, “Zarnabat Suyu”, Van Postası, 3 Temmuz 1953.
- ÇELİKER, H. Fahri, “Bitlis’in Kurtuluşu ve Mustafa Kemal Paşa”, Atatürk Araştırma
Merkezi Dergisi, III/8 Mart 1987, s.383-387.
- ÇEVİK, Ali Rıza, “İdare Teşkilatımız”, İdare Dergisi, Yıl: 17, S: 183, Kasım-Aralık
1946, s.138-144.
- “Dâhiliye Vekâleti’nin Umum Müdürlük ve Müstakil Müdürlüklerinde 15 Yıl İçinde
Yapılan ve Gelecek Yıllarda da Yapılacak Olan İşlere Dair Raporlardır”,
İdare Dergisi, Yıl: 11, S: 127, 29 Birinciteşrin/Ekim 1938, s.91-97.

- DAVER, Abidin, “Denizyolları İdaresi’ne Verilecek Yeni Şekil”, Cumhuriyet, 28 Aralık 1948.
- DAYI, S. Esin Derinsu, “Ülkemize Yönelik Tehdit ve Tehlikeler Karşısında Atatürk’ün Önerdiği Fikir ve Tedbirler”, Doğumunun 125. Yılında Mustafa Kemal Atatürk, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2011, s.127-154.
- DELİLBAŞI, Ali Süha, “Cumhuriyet Devrinde Sağlık İdaresi”, Ülkü, S: 35, Kasım 1949, s.6-7.
- DEMİREL, Yücel, “Van Valisi Tahsin (Uzer) Bey’in Mektubu: Van’da Asayiş Berkemal”, Toplumsal Tarih, V/27, Mart 1996, s. 24-25.
- DEMİROĞLU, Faiz, “1828-1829 Harbinde Van Kahramanlığı”, Van Gazetesi, 25 Mayıs 1946.
-, “Van Gölü’nde Yelkenli ve Vapur İşletilmesi”, Van Sesi Gazetesi, 20 Aralık 1948.
- DEMİRTAŞ, Bahattin, “Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde Eğitim ve Öğretim (1923-1938)”, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, S: 41, Mayıs 2008, s.63-87.
- DEMİRTAŞLI, Erdoğan-PISONI, Carlo, “Ahlat-Adilcevaz Bölgesinin Jeolojisi (Van Gölü Kuzeyi)”, Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Dergisi, S: 64, Nisan 1965, s.22-36.
- “Denizbank Ne Gibi İşler Yapmak İçin Kuruluyor?”, Ulus, 4 Sontışrin/Kasım 1937.
- “Devlet Çiftlikleri”, Ziraat Dergisi, Yıl: 4, S: 46, İkinciteşrin/Kasım 1943, s.12-13.
- “Diyarbakır-Batman Hattı Bugün Açılıyor”, Cumhuriyet, 28 Haziran 1943.
- “Diyarbakır-Batman Demiryolu Dün Açıldı”, Cumhuriyet, 29 Haziran 1943.
- DİZGİN, Emin, “Türkiye Cumhuriyetinde Yol İşlerinin Tarihi ve İnkişafı”, Konferanslar, Türkiye Cumhuriyeti Bayındırlık Bakanlığı Neşriyatı, Ankara 1946, s.5-19.
- DOĞAN, Kemal, “Eski Van, Yeni Van, Yeni Van’daki İmar ve İnşaat Faaliyetleri”, Yeni Yurd, 28 Kasım 1947.
- DOĞANAY, Rahmi, “1930-1945 Dönemi Doğu Anadolu’da Uygulanan Sanayi Politikaları”, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, X/2, Temmuz 2000, s.223-230.
- DÜLGER, B, “Doğuda Üniversite Bir İhtiyaçtır”, Cumhuriyet, 1 Birinciteşrin/Ekim 1937.

- “Dün Şehrimize Bir Amerikan İktisat Heyeti Geldi”, Yeni Yurd, 13 Haziran 1947.
- EDİP, Habip, “Türk Tütünü”, Cumhuriyet, 3 Temmuz 1929.
- “Elâziz Şube Hattının Açılma Resmi”, T.C. Nafia Vekâleti, Nafia İşleri Mecmuası, S: 3, Ağustos 1934, s. 13-14.
- EMEÇ, Selim Ragıp, “Van’daki Yolsuzluklar Karşısında”, Son Posta, 23 Haziran 1948;
- EREM, Ali Rıza, “ D.P. İktidarı Nasıl Bir Vatan Devraldı?”, Ulus, 27 Temmuz 1950.
- EREN, Üzeyir, “Doğu Bölgesi Hayvancılığının Ekonomik Bünyesi”, Doğu Anadolu’yu Kalkındırma Sorunları Semineri I, Türkiye Ticaret Odaları, Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği, Ankara 1967, s.11-26.
- ERENDİL, Muzaffer, “Birinci Dünya Savaşı’nda Bitlis Dolaylarındaki Muharebeler, Bitlis’in Kurtuluşu ve Atatürk”, Askeri Tarih Bülteni, Yıl: 17, XVII/ 32, s.100-108.
- ESENER, S, “Demiryolları ve Harp”, Demiryollar Dergisi, XV/179-180, Şubat 1940, s.343-345.
- ETENSEL, Şefik, “Raman Dağı Petrolleri”, Demiryollar Dergisi, XXII/272-274 Haziran-Ağustos 1948, s.4-8.
- FALAY, Nihat, “19. Yüzyıl Sonlarında Van Gölü Havzası’nın Sosyo-Ekonomik Yapısı”, III. Uluslararası Van Gölü Havzası Sempozyumu Bildirileri, Editör: Oktay Belli, Hakkâri Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayını, Hakkâri 2008, s.473-479.
- FENİK, Mümtaz Faik, “Van İli Çok Büyük Bir İnkişafın Eşiğinde”, Zafer, 26 Eylül 1954.
- FENSKE, Leo J, “Doğu Türkiye’de Ziraat Sektörü ve Problemleri Hakkında Bir İnceleme”, Doğu Anadolu’yu Kalkındırma Sorunları Semineri I, Türkiye Ticaret Odaları, Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği, Ankara 1967, s.161-168.
- FINDIKOĞLU, “Köy Enstitülerinin Dayandığı Esaslar”, Cumhuriyet, 23 Aralık 1948.
- FUAD, Mustafa, “ Cumhuriyetin Doğuda Tesis Ettiği En Büyük Varlık: Emniyet”, Son Posta, 27 Birincikanun/Aralık 1937.
- GÖKÇEN, Ahmet, “Doğu Anadolu’nun Sanayileşmesi”, Tunceli Valiliği-Fırat Üniversitesi, Doğu Anadolu’nun (Sosyal, Kültürel ve İktisadi) Meseleleri Simpozyumu Tebliğleri, 13-15 Mayıs 1985, Tunceli 1985, s.239-248.
- GÖYÜNÇ, Nejat, “Van”, İslâm Ansiklopedisi XIII, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1988, s.197-202.

- GÖZ, Yaşar- GÜRSOY, Mehmet vd, “ Van İlinde Sıtma: Epidemiyolojik Bir Çalışma”, Türkiye Parazitoloji Dergisi, XXVIII/ 4, 2004, s.175-177.
- GÜREL, Ziya, “Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk I”, Belleten, XLIV/ 175, Ankara, Temmuz 1980, s.539-573.
- “Hakkâri Yolunda Seyahat”, Son Posta, 29 İkinciteşrin/Kasım 1936.
- “Hayvan Cinsleri Islah Ediliyor”, Cumhuriyet, 17 Birinciteşrin/Ekim 1937.
- İLDENİZ, Hüseyin, “Osmanlı ve Türkiye Cumhuriyeti Döneminde Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesinde Meydana Gelen Ayaklanmaların Dış Destek ve Bağlantıları”, Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri I, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1996, s.640-649.
- İNAN, M. Rauf, “1920’lerde Türk Milli Eğitimi”, Cumhuriyet Döneminde Eğitim, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1983, s.53-67.
- İNÖNÜ, İsmet, “İlk Öğretim Davası”, İdare Dergisi, Yıl: 15, S: 170, Eylül-Birinciteşrin/Ekim 1944, s.5-11.
-, “İlk Öğretimde Çalışmalar”, İller ve Belediyeler Dergisi, Yıl: 2, S: 8, Mayıs 1946, s.263-265.
-, “İlk Öğretimde Çalışmalar”, Köy Enstitüleri Dergisi, I/5-6, Şubat-Temmuz 1946, s.1-4.
-, “İlk Öğretimdeki Çalışmalarımız”, Cumhuriyet, 18 Nisan 1946.
-, “İlköğretimde Çalışmalarımız”, Ulus, 17 Nisan 1946.
- “İran Hattı Şehrimizden Geçmeyecek Mi?”, Yurd Yolu, 20 Mart 1940.
- İŞİPEK, Rıza, “Bitlis Günden Güne Değişiyor”, Yurd Yolu, 4 Birinciteşrin/Ekim 1939.
-, “Van Gölü Havzası”, Yeni Yurd, 20 Kasım 1939.
- İZBIRAK, Reşat, “Van Gölü Çevresi”, Ülkü Halkevleri ve Halkodaları Dergisi, II/13, Ocak 1948, s.8-9.
-, “Van” Türk Ansiklopedisi, XXXIII, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, Ankara, 1984, s. 248-249.
- KALGAY, Hüseyin Yakup, “ Ankara-Sivas-Erzurum Demiryolunun İşletmeye Açılması Münasebetiyle”, T.C. Nafia Vekâleti, Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl: 6, S: 6, İkinciteşrin/Kasım 1939, s.25-36.
-, “Cumhuriyetin 17. Yılında Diyarbakır-İrak Hattında İnşaat Faaliyetleri”, Demiryollar Dergisi, XVI/ 187-188, Birinciteşrin/Ekim 1940, s.278-294.
-, “Diyarbakır-Cizre Hattı Irak Hududumuza Uzatılıyor”, Demiryollar Dergisi, XVII/ 197-200, Temmuz-Birinciteşrin/Ekim 1941, s.722-735.

-, “Elazığ-Van-İran Demiryolu ve Eski Güzergâhla Mükayesesi”, Demiryollar Dergisi, XVI/ 187-188, Birinciteşrin/Ekim 1940, s.268-277.
-, “Elazığ-Van-İran Hudut Hakkında Hummalı İnşaat Faaliyetlerinden”, Demiryollar Dergisi, XVII/ 197-200, Temmuz-Birinciteşrin/Ekim 1941, s.714-729.
-, “Fevzipaşa-Ergani-Diyarbakır Hattı Bakır Yolu”, Demiryollar Dergisi, XIV/164-165, 29 İlkteşrin/Ekim 1938, s.945-950.
-, “Refah ve Ümran Ülkümüzün Demiryollarına Umumi Bir Bakış”, Demiryolları Dergisi, XVII/ 197-200, Temmuz- Birinciteşrin/Ekim 1941, s.695-700.
-, “Bir Karış Fazla Demiryolu Politikamız ve Mesut Neticeleri”, Demiryollar Dergisi, XIX/ 224-226, I. Teşrin-I. Kanun/Ekim-Aralık 1943, s.60-62.
-, “Elazığ-Van-İran Hudut Hattı”, Demiryollar Dergisi, XXI/ 248-250, Ekim-Aralık 1945, s.25-28.
-, “Trenlerimizi Van Gölünden Nasıl Geçireceğiz?”, Demiryollar Dergisi, XXII/ 272-274, Haziran-Ağustos 1948, s.32-34.
- KAPTAN, Ergün, “Türkiye Madencilik Tarihine Ait Buluntular”, Maden Tetkik ve Arama Dergisi, Yıl: 1990, S: 111, s.175-186.
- KARAL, Enver Ziya, “Mustafa Zarif Paşa'nın Hatıratı 1816-1862”, Belleten, IV/16, Ankara 1940, s.442-494.
- KARLIDAĞ, Cevdet, “Muş ve Gördüklerim”, Erzurum, 15 Birinciteşrin/Ekim 1936.
- KAYNAK, Muhteşem, “Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Ekleme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış”, Yapıt, S: 5, Haziran-Temmuz 1984, s.66-85.
- KAZGAN, Gülten, “Doğu-Güneydoğu Anadolu'nun Ekonomik Yapısı Üzerine Bir Araştırma”, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası, XXIV/1-2, Ekim-Mart 1964, s.120-144.
- KOCA, Hüseyin, “Türkiye Cumhuriyet'inde Tek Parti Dönemi Umumi Müfettişlikler (Genel Valilikler) 1927-1947”, Türkler XVII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.360-376.
- KOÇER, Hasan Ali, “İlkokul Öğretmeninin Yetiştirilmesi, 1923-1980”, Cumhuriyet Döneminde Eğitim, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1983, s.571-593.

- KOÇER, Mehmet, “Ağrı İsyanı (1926-1930)”, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, XIV/ 2, Elazığ 2004, s.379-388.
- KOÇLAR, Bekir, “Kurtuluş Yolu Dergisinde Sağlık Yazıları”, Atatürk Dönemi Sağlık Tarihi Kongresi (1920-1938) Bildirileri, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir 2009, s.499-505.
- KODAMAN, Bayram, “Erzurum, Van, Bitlis Vilayetlerinde Aşiretler”, Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, S: 22, Aralık 1986, s.54-56.
- KOLAÇ, Bedrettin, “Türkiye’de Hububat Politikaları (1923-1950)”, Türkler XVII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.660-676.
- KOP, Kadri Kemal, “Bitlis”, Belediyeler Dergisi, Yıl:1, S:11, Haziran 1936, s.60-65.
....., “Bitlis”, Ülkü Dergisi, Yeni Seri No: 78, Birincikanun/Aralık 1944, s.5-8.
....., “Van”, Belediyeler Dergisi, Yıl: 2, S:18, Ocak 1937, s.74-79.
- KORALTÜRK, Murat, “Türkiye Ekonomisi (1923-1960), Türkler XVII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.581-597.
....., “Van Gölü Vapur İşletmesi”, Toplumsal Tarih, S: 91, Temmuz 2001, s.35-37.
- KÖNİ, Kazım, “Yeni Açılan Bir Kültür Yuvası: Ernis Köy Enstitüsü”, Ülkü Halkevleri ve Odaları Dergisi, II/ 24, Aralık 1948, s.14-17.
- KUNDAY, Ali İhsan, “Van-Kotur Hattının Düşündürdükleri”, Demiryol Dergisi, Yıl: 46, S: 550, Kasım 1971, s.13-14.
- KUNTER, Halim Baki, “Eski Devirlerin Münakale Sisteminde Kervanlar ve Kervansaraylar”, Demiryollar Dergisi, XVIII/ 215-217, Yıl 18, Sonkanun/Ocak-Mart 1943, s.13-16.
- KURAT, Yuluğ Tekin, “1878-1919 Arasında Türk-Rus İlişkilerinin Siyasal Anatomisi”, Türk-Rus İlişkilerinde 500 Yıl (1491-1992), Sempozyum Bildirileri, (Ankara 12-14 Aralık 1992), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1999, s.139-145.
- KUŞÇUOĞLU, Yakup, “Van ve Çevresi”, Arkitekt Dergisi, 1945, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1945, s.24-26.
- LAHN, E, “Bazı Türkiye Göllerinin Jeoloji ve Jeomorfolojisi Hakkında”, Maden Tetkik ve Arama Dergisi, Yıl: 1951, S: 41, s.118-127.
....., “Van Mintakası Yer Sarsıntıları Hakkında Not (Temmuz-Kasım 1945)”, Maden Tetkik ve Arama Dergisi, Yıl: 1946, S: 35, s.126-130.

- LOKMAN, Kemal, “ Türkiye’de Petrol Arama Amacıyla Yapılan Jeolojik Etütler”
Maden Tetkik ve Arama Dergisi, Yıl: 1969, S: 72, s.219-247.
-, “Kürzot Petrol Madeni ve Havalisi”, Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü
Mecmuası, S: 1/35, Sene: 11, 30 Temmuz 1946, s.95-101.
-, “Ramandağ Petrolü”, Maden Tetkik ve Arama Dergisi, Yıl: 1940, S: 20,
s.306-311.
-, “Türkiye Petrol Sondajları”, Maden Tetkik ve Arama Dergisi, Yıl.1963,
S: 61, s.62-75.
- “Madencilüğimizin 18 Yıllık Bilançosu”, Maden Tetkik ve Arama Dergisi, Yıl:1941, S:
25, s.423-442.
- MANSEL, Arif Müfit, “Urartu Tarihi ve Medeniyeti”, Beşinci Üniversite Haftası Van
(7.8.1944-12.8.1944), İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1945,
s.113-139.
- MAXSON, Jhon H, “Türkiye’nin Krater Gölü Nemrut Gölü”, Maden Tetkik ve Arama
Enstitüsü Dergisi, Yıl. 1936, S:5, s. 45-52.
- MELTEM, Naci, “Van Gölü’nde Bir İmar Hareketi”, Arkitekt Dergisi, I-II/133-134,
İstanbul 1943, s.46-47.
- MENTEŞ, Necdet, “Bitlis’in Tarihçesi”, Altunkalbur, 9 Mart 1954.
- MERMİ, M, “Tütünlerimize Mahreç Meselesi”, Cumhuriyet, 7 Kânun-ı evvel/Aralık
1930.
- METİN, Hulki, “Ahlât İlçesi”, İdare Dergisi, Yıl: 16, S: 175, Temmuz-Ağustos 1945,
s.193-207.
- “Milli Şefimiz İnönü’nün Tarihi Nutukları”, Demiryollar Dergisi, Yıl: 20, XX/236-238,
Birinciteşrin-Birincikanun/Ekim-Aralık 1944, s.5-6.
- MINORSKY, Vladimir, “Kürtler”, İslam Ansiklopedisi, VI, Milli Eğitim Bakanlığı
Yayımları, Ankara 1997, s.1089-1114.
- “MTA Enstitüsü’nün On Yıllık Faaliyetine Kısaca Bir Bakış”, Maden Tetkik ve Arama
Dergisi. Yıl: 1945, S: 34, s.295-307.
- NADİ, Nadir, “Sağlık Planı”, Ayın Tarihi, S: 157, Aralık 1946, s.234.
-, “Sıra Yol Politikasında”, Cumhuriyet, 19 Haziran 1947;
- NADİ, Yunus, “Çiftçi Memleketlerde Buhranın Hal Anahtarı”, Cumhuriyet, 24 Teşrin-
i sani/Kasım 1931.
-, “Diyarbakır’da Yapılan Demiryolu Töreni”, Cumhuriyet, 18
İkinciteşrin/Kasım 1937.

-, “Hayati Mesele: Buğday Sigortası”, Cumhuriyet, 23 Teşrin-i sani/Kasım 1931.
-, “Karayollarımızı Nasıl Yapmalıyız?”, Cumhuriyet, 30 Temmuz 1937.
-, “Memleket İçinde Ziraat Enstitümüzün Şubeleri Ne Vakit?”, Cumhuriyet, 8 Mart 1937.
-, “Türk Şimendiferciliğın Yeni Bir Zaferi”, Cumhuriyet, 23 İkinciteşrin/Kasım 1935.
-, “Türkiye’imizde Zirai Kalkınmanın Temini Meselesi”, Cumhuriyet, 12 Şubat 1937.
-, “Zirai Kalkınma Dahi Bir Program Altında Başarılmak Lazımdır”, Cumhuriyet, 15 İkincikanun/Ocak 1937.
-, “Zirai Kalkınma Yolunda Devlet Numune Çiftlikleri”, Cumhuriyet, 13 İkinciteşrin/Ekim 1937.
- NURİ, Şeref, “İşkân Kanunu ve Yurtlandırma Politikamız”, Ulus, 1 Ağustos 1935.
- OKAYGÜN, Bahri Turgut, “Şarki Anadolu Köylüsünün İki Ana Mahsülü: Ziraat ve Hayvan Ticareti”, Cumhuriyet, 22 Haziran 1937.
- OKTAR, Rüştü, “Doğunun Kalkınmasında Van”, Van Sesi, 11-12 Mayıs 1949.
- OKULLU, Güngör, “Van Gölü”, Pancar Çiftçi Dergisi, Sene: 18, S: 195, Aralık 1968, s.26-27.
- OKYAR, Osman, “Marshall Plânı ve Türkiye”, Cumhuriyet, 30 Eylül 1948.
- “10+2 Cumhuriyetin Yıl Döneminde Türkiye Bayındırlığı”, T.C. Nafia Vekâleti, Bayındırlık İşleri Dergisi, Yıl: 2, S: 5, İlkteşrin/Ekim 1935, s. 19-20.
- OSTEN, Necmi, “Bitlis”, İller ve Belediyeler Dergisi, Yıl: 5, S: 49, Ekim 1949, s.57-59.
- ÖĞÜN, Gülay, “Ortaçağ Boyunca Van Bölgesi Tarihi”, Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, S. 1 Van 1990, s.102-132.
- ÖYMEN, Hıfzırrahman Raşit, “Yeni Üniversitelerimiz”, Eğitim Hareketleri Dergisi, Yıl: 1, S: 3, Mart 1955, s.4-6.
- ÖZBEK, Osman, “Doğu Anadolu’da Ziraat’in Geliştirilmesinin Ana İlkeleri”, Doğu Anadolu’nun (Sosyal, Kültürel ve İktisadî), Meseleleri Simpozyumu Tebliğleri 13-15 Mayıs 1985 Tunceli, Tunceli Valiliği ve Fırat Üniversitesi, 1985, s.265-281.
- ÖZMEN, Abidin, “Genel Müfettişlikler Hakkında Bir Düşünce”, İdare Dergisi, S: 184, Ocak-Şubat 1947, s.237-249.

-, "İdare Teşkilatımız", İdare Dergisi, Yıl: 17, S: 181, Temmuz-Ağustos 1946, s.174-188.
- ÖZPEKCAN, Meliha, "TBMM Tutanaklarına Göre Cumhuriyetin İlk On Yılında Sağlık Politikamız", Türkler XVII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.436-445.
- ÖZTÜRK, Saygı, "İsmet Paşa'nın Kürt Raporu", Dizi Yazı, Hürriyet, 7-10 Eylül 1992.
- ÖZYER, Tuncer, "Cumhuriyet Hükümetleri Programlarında İç Güvenlik", Türk İdare Dergisi, Yıl: 60, S: 381, Aralık 1988, s.205-209.
- PAMİR, Hamit N, "Van Bölgesinin Jeolojisi", Beşinci Üniversite Haftası Van (7.8.1944-12.8.1944), İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1945, s.39-49.
- PEHLİVANLI, Hamit, "Cumhuriyetin İlk Yıllarından Günümüze Doğu ve Güneydoğu Anadolu'nun Meseleleri: Örnek Raporlar Işığında Karşılaştırmalı Bir İnceleme", Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri I, Genel Kurmay Basımevi, Ankara 1996, s.554-587.
- SELEN, Hamid Sadi, "Muş Ovası ve Van Gölü", Zafer, 5 Ocak 1951.
-, "Van Gölü Çevresi", Ülkü Dergisi, III/26 Birinciteşrin/Ekim 1942, s.12-13.
- SEVİNÇ, "Trahomla Mücadele", Van, 3 Ağustos 1946.
- "Sivas-Erzurum Demiryolu İnşaatı İlerliyor", Son Posta, 29 Haziran 1937.
- "Son Yılın Bilançosu", Maden Tetkik ve Arama Dergisi, Yıl: 1937, S: 9, s.1-19.
- SONYEL, Salâhi R, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Dönemi ve Türkiye'yi Bölme Çabaları (1908-1918)", Belleten, LXI/231, Ağustos 1997, TTK Basımevi, Ankara 1997, s.387-428.
- SOYKAN, Fusun-MUTLUER, Mustafa, "Türkiye'de Madencilik ve Maden Yataklarının Coğrafi Dağılışı", Ege Coğrafya Dergisi, S: 8, İzmir 1996, s.37-56.
- SÜREYYA, Ali, "Demiryolu Siyasetimiz" Ülkü Dergisi, I/1 Şubat 1933, s.56-62.
- SÜZMEN, Nurettin, "Doğu Bölgesinin Kalkınması", Van Sesi, 28 Kasım 1949.
-, "Doğunun Belkemiği Elazığ-Van Demiryolu", Van Sesi, 5 Ocak 1950;
- ŞAROĞLU, Fuat-YILMAZ, Yücel, "Doğu Anadolu'da Neotektonik Dönemdeki Jeolojik Evrim ve Havza Modelleri", Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Dergisi, Yıl:1986, S: 107, s.73-95.
- TALU, Faik, "Bitlis Halkevi Hakkında", Yurd Yolu, 15 Eylül 1939.

- TAN, Necmi, “Ulaştırma Politikamız ve Yol Davası”, Karayolları Bülteni, Yıl: 2, S: 15, Ocak 1952, s.1-2.
- TAŞMAN, Cevat Eyup, “Petrolün Türkiye’de Tarihçesi”, Maden Tetkik ve Arama Dergisi, Yıl:1949, S:39. s.14-22.
-, “Tuzlarımız”, Maden Tetkik ve Arama Dergisi, Yıl: 1945, S: 33, s.105-108.
-, “Türkiye ve Petrol” Maden Tetkik ve Arama Dergisi, Yıl. 1937, S: 8. s.9-12.
-, “Van Gölü Civarında Kürzot Petrolü”, Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Mecmuası, S: 5, I. Teşrin/Ekim 1936, s.41-44.
-, “Varto ve Van Depremleri”, Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Mecmuası, Sene: 11, S: 2/36, Aralık 1946, s.287-291.
- TECER, Ahmet Kutsi, “Halkevleri Yıldönümünde”, Ülkü, I/11, 1 Mart 1942, s.1-2.
- TEKELİ, İlhan-İLKİN, Selim, “Türkiye’de Demiryolu Öncelikli Ulaşım Politikasından Karayolu Ulaşım Politikasına Geçiş (1923-1957)”, Cumhuriyetin Harcı, Modernitenin Altyapısı Oluşurken Üçüncü Kitap, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2004, s.369-431.
-, “Türkiye’de Ulaştırmanın Gelişimi”, Cumhuriyetin Harcı, Modernitenin Altyapısı Oluşurken III, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2004, s.433-450.
- TEZEL, Yahya Sezai, “Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist Miydi? Chester Ayrıcalığı”, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, XXV/4, Aralık 1970, s.287-318.
- TIZLAK, Fahrettin, “Van Gölü’nde Vapur İşletme Teşebbüsleri (1879-1907)”, Belleten, LXIV / 240, Ankara, Ağustos 2000, s.468-476.
- TOKSOY, Ali Enver, “Doğunun Tarihi Beldesi: Van”, Yarım Ay Dergisi, S: 98, 15 Mart 1939, s.18-19.
- TUFAN, Halil, “Yasak Bölge”, Van Sesi, 19 Nisan 1950.
- TUĞLUOĞLU, Fatih, “Türkiye’de Sıtma Mücadelesi (1924-1950)”, Türkiye Parazitoloji Dergisi, XXXII/4, 2008, s.351-359.
- TUĞRUL, Mehmet, “Halkevleri ve Köycülük”, Ülkü Milli Kültür Dergisi, S: 79, 1 Ocak 1945, s. 13-14.

- TUKİN, Cemal, “Van Bölgesi ve Tarihi Kaynakları”, Beşinci Üniversite Haftası Van (7-8. 1944-12.8.1944), İstanbul Üniversitesi Yayını, İstanbul 1945, s.253-273.
- TÜRK, Cezmi, “Van Zelzelesi”, Bugün, 25 Aralık 1945.
- “Türkiye’de Ne Kadar Tali Mektep Var”, Hâkimiyeti Milliye, 26 Şubat 1340/1924.
- “Türkiye-İran Hattı İlerliyor”, Yurd Yolu, 15 Kânun-ı sani/Ocak 1940.
- “Türkler ve Madencilik”, Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Mecmuası, S: 5, Birinciteşrin/Ekim, 1936, s.3-40.
- TÜRKMEN, Ömer Liva, “Cumhuriyet’le Kazandığımız, Demiryolları, Şoseler, Köprüler, Limanlar”, Ulus, 25 Temmuz 1946.
- TÜRKMEN, Zekeriya, “İkinci Meşrutiyet Döneminde (1909-1919) Osmanlı Ordusunda Müfettişlik Teşkilatına Geçiş ve Uygulamalar” Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri I, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1996, s.21-46.
- TÜTER, Şükrü, “Van Vilayeti Hudut Kazalarının Asayiş Bakımından Coğrafi Durumu”, İdare Dergisi, S: 230, Eylül-Ekim 1954, s.50-58.
- UĞURLUTEĞİN, Şerafettin, “Balık ve Soda”, Av ve Deniz Dergisi, S:18, 30 Nisan 1948, s.48-49.
- ULUÇAM, Abdüsselâm, “Van ve Çevresindeki Osmanlı Medreseleri ile Eğitim Öğretimdeki Yerleri”, XIII. Türk Tarih Kongresi, Kongreye Sunulan Bildiriler, Türk Tarih Kurumu Basım Evi, Ankara 2002, s.772-785.
- URAZ, Abdullah, “Doğu’da Bugün Hareketli Bir İş Hayatı Başlamıştır”, Zafer, 19 Ocak 1959.
- ÜLKÜMEN, Kemal, “Van Çiftçi Birliğinin Amacı”, Van Sesi, 22 Şubat 1950.
- ÜNAL, Kemal, “Milli Şef ve Halkevleri”, Ülkü Halkevleri Dergisi, XIV/83, Birincikanun/Aralık 1940, s. 387-388.
- ÜNER, Ragıp, “Tifüs Hastalığı ve Tedavi Çareleri”, Cumhuriyet, 27 Şubat 1945.
- “Van Gölü ve Soda”, Van Sesi, 7 Nisan 1949.
- “Van’ın Erciş İlçesinde Halkevi Açılacaktır”, Yeni Yurd, 20 Şubat 1937.
- “Vanlıların Dileği; Yol”, Son Posta, 13 Eylül 1937.
- VELDET, Hıfzı, “Sosyal Davalarımız ve Halkevleri”, Cumhuriyet, 27 Şubat 1945.
- YAKUP, Hüseyin, “Sivas-Erzurum Hattı”, Demiryollar Mecmuası, IX/ 104-105, Birinci ve İkinciteşrin/Ekim-Kasım 1933, s.504-507.

- YAŞA, Memduh, “Türkiye’de Amme masraflarının Seyri ve Bünyesi”, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası, XVIII/ 1-4, Ekim 1956-Temmuz 1957, s.3-24.
- YAVUZ, Fehmi, “Doğu Kalkınması ve Atatürk Üniversitesi”, Prof. Dr. İbrahim Yasa’ya Armağan, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara 1983, s.345-356.
- “Yeni Tütün Kanunu”, Cumhuriyet, 11 Eylül 1937.
- YILDIZ, Hakkı Dursun, “Anadolu’nun Türkleşmesi”, Doğu Anadolu’nun (Sosyal, Kültürel, İktisadi), Meseleleri Simpozyumu Tebliğleri (13-15 Mayıs 1985), Tunceli Valiliği Yayını, Tunceli 1985, s. 39-43.
- YİĞİT, Ali Ata, “İnönü Dönemi’nin Köye Özel Öğretmen Yetiştirme Projesi: Köy Enstitüleri”, Türkler XVII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.446-454.
- “Yollarımız İçin”, Belediyeler Dergisi, Yıl: 2, S:16, Kasım 1936, s.22-23.
- YÖRÜK, Cemil, “Van’da Çiftçi ve Çiftçilik”, Van Sesi, 28 Şubat 1950.

GİRİŞ

VAN GÖLÜ HAVZASI'NIN COĞRAFYASI VE TARİHİ

a-Van Gölü Havzası'nın Coğrafyası

Van Gölü Havzası, Doğu Anadolu Bölgesi'nin Van Bölümü'nde yer alır. Kapalı bir havza olan Van Gölü Havzası¹ eski Muş-Van çukurluğunun bir parçasıdır. Kuzey ve güneyindeki fay hatlarıyla sınırlanan Muş-Van çukurluğunda Dördüncü Zaman başlarındaki volkanik faaliyetler sonucunda meydana gelen Nemrut yanardağının oluşturduğu setle iki kısma ayrılmıştır². Bu civardaki akarsular Bitlis Deresi'ne akar ve bu vasıta ile Dicle'ye giderdi. Fakat Nemrut yanardağı meydana geldikten sonra durum değişmişti. Bunun çıkarmış olduğu lâvlar Van çukurunun batı ucundaki Rahva boğazında bir set meydana getirmişti. Burada biriken sular zamanla Van Gölü'nü oluşturmuştur³. Van Gölü'ne dökülen suları denizlere taşıyan akarsular olmadığından burası kapalı havza olarak kalmıştır.

Van Gölü'nün kuzey ve batısında dördüncü zaman başlangıcındaki büyük volkanik hareketlerin çıkardığı lâv ve tüflerle büyük dağlar meydana gelmişti. Ağrı Dağı, Tendürek Dağı, Süphan Dağı, Nemrut Dağı⁴ ve bunların arasına yayılmış volkanik tepeler bu şekilde oluşmuştu⁵. Van Gölü Havzası'nın güney ve güneybatısında Bitlis ve Mutki⁶ civarındaki dağlarla daha güneydeki Güneydoğu

¹ Hamit Sadi Selen, **Türkiye Coğrafyasının Ana Hatları**, Hüsniyat Basımevi, Ankara 1945, s.61.

² **Doğu Anadolu Coğrafyası Tabii, Zirai, Beşeri, Baytari, VII**, Genelkurmay Başkanlığı Coğrafya Ecümeni, Genelkurmay Matbaası, Ankara 1938, s.14-15; Afif Erzen, **Doğu Anadolu ve Urartular**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1984, s. 3.

³ Ahmet Ardel, "*Van Gölü*", **Beşinci Üniversite Haftası Van (7-8 1944-12.8.1944)**, İstanbul Üniversitesi Yayını, İstanbul 1945, s. 211; Ahmet Ardel, "*Van Gölü Bölgesinin Coğrafyası*", **Beşinci Üniversite Haftası Van (7.8.1944-12.8.1944)**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1945, s. 93.

⁴ Hamit N. Pamir, "*Van Bölgesinin Jeolojisi*", **Beşinci Üniversite Haftası Van (7.8.1944-12.8.1944)**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1945, s. 43; Murtaza Gürkaynak-Alaettin Candemir, **Türkiye Coğrafyası**, Etiman Kitapevi, İstanbul 1939, s.9; Nemrut Volkanı en son 1441 yılında lav püskürtmüştü. Bu hadiseyi Vardan isimindeki bir Ermeni şöyle nakletmektedir; "Mezkûr senede (1441) büyük bir hadise olmuştur; çünkü Chlat (Ahlât) ile Bogesch (Bitlis) arasında kâin Mamrut (Nemrut) Dağı birden bire gök gürültüsü gibi gumbürdemeğe başlamış ve bu gürültüler dolayısıyla bütün ülke korku ve dehşete kapılmıştır. Çünkü dağın bir şehir genişliğinde yarıldığı ve yarıktan çok koyu renkli bir duman ile çevrili ateş çıktığı görülmüş ve öldürücü bir fena koku insanları hasta etmiştir. Müthiş alevin tesiri altında taşlar kızarmış ve muazzam ebaddaki kayalar gök gürültüleriyle havaya fırlatılmıştır. Bütün bunları öteki vilayetlerdeki insanlar da açıkça görmüştür." Sırrı Erinç, **Doğu Anadolu Coğrafyası**, İstanbul Üniversitesi Yayını, İstanbul 1953, s. 63.

⁵ Ahmet Ardel, "*Van Gölü I*", **Acun Dergisi**, Yıl:1, S: 2 Nisan 1944, s.1.

⁶ S. Erinç, **Doğu Anadolu Coğrafyası**, ...s. 48.

Torosların uzantısı olan dağlar doğuya doğru gittikçe bir duvar gibi yükselerek⁷ Gevaş civarındaki Kavuşşahap Dağları (İhtiyar Şahap Dağları), Çadır Dağı, Mevzi Dağı, Gürpınar yakınındaki Çat Dağı ve Başkale'deki Başkale Dağı gibi dağlarla havzanın güneyi çevrelenmiş olup, doğuda ise bu yükseltiler İran sınırına kadar devam etmektedir⁸.

Havzanın doğu kısmı ortalama yüksekliği 2200-2400 m arasında bir yayla olup üzerinde 2500 m'yi aşan tepeler vardır. Van şehrinin doğusunda Erek Dağı, bunun doğusunda Kuh Dağı⁹, Kazan Dağı bunun kuzeyinde Irgat Dağı yer almıştır. Bunlar Van dağlarının yüksek tepeleridir. Bunların aralarında toprağı verimli Hoşap, Özalp, Ahurik ovaları gibi birçok ova yer alır. Yerleşmeye en elverişli ovalar ve geniş vadi tabanları gölün doğu kısmındaki Muradiye Ovası, Van Ovası, Havasur Ovası ve kuzey kısmındaki Erciş Ovası, aşağı Zeylan Vadisi, Adilcevaz ve Ahlat taraçaları ve buralardaki vadi tabanları bulunmaktadır¹⁰. Gölün güney kısmında ovalar ve geniş vadi tabanları çok azdır. Batısında bulunan Rahva düzlüğü Muş Ovası, Bulanık ve Malazgirt Ovaları yerleşmeye müsaittir¹¹. Van Gölü Havzası'nda bulunan ve Murat Suyu üzerindeki ovaların en geniş Muş Ovası'dır. Yaklaşık 1170 km²'lik bir alana yayılan ova aynı zamanda uzun bir yapıya sahiptir. Ova, Nemrut Dağı dibinden hatta Rahva Düzü'nün batısından itibaren¹² kuzeybatıda Murat Suyu'na ve ötesinde Şerafettin Dağları dibine kadar devam eder. Doğu-batı uzunluğu 80-90 km, kuzey-güney doğrultusundaki eni ise 6 ile 15 km kadardır¹³. Muş Ovası, Murat Vadisi ve Van Gölü Havzası üzerinde önemli harekât doğrultularından

⁷ Besim Darkot, **Türkiye'nin Coğrafi Bölgeleri Arasında Yukarı Fırat Bölgesi**, Kenan Matbaası, İstanbul 1943, s. 259.

⁸ Reşat İzbirak, "*Van Gölü Çevresi*", **Ülkü Halkevleri ve Halkodaları Dergisi**, II/13, Ocak 1948, s.8.

⁹ A. Tevfik Göymen, **Van Gölü Kıyıları Üzerinde Bir İklim Etüdü**, Başvekâlet Devlet Meteoroloji İşleri Umum Müdürlüğü Yayını, Ankara 1938, s.4-5.

¹⁰ Erdoğan Demirtaşlı-Carlo Pisoni, "*Ahlat-Adilcevaz Bölgesinin Jeolojisi (Van Gölü Kuzeyi)*", **Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Dergisi**, S: 64, Nisan 1965, s.31.

¹¹ A. Ardel, "*Van Gölü Bölgesinin Coğrafyası...*", s. 93-96.

¹² Fuat Şaroğlu-Yücel Yılmaz, "*Doğu Anadolu'da Neotektonik Dönemdeki Jeolojik Evrim ve Havza Modelleri*", **Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Dergisi**, Yıl:1986, S: 107, s.77.

¹³ Hüseyin Saraçoğlu, **Doğu Anadolu I**, Maarif Basımevi, İstanbul 1956, s. 366; Jhon H. Maxcon, "*Türkiye'nin Krater Gölü Nemrut Gölü*", **Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Dergisi**, Yıl. 1936, S:5, s. 46.

birisidir. Muş-Varto-Hımıs-Erzurum yoluyla Elazığ-Palu-Muş-Tatvan yolu ve Muş-Bitlis yolu ovanın içinden geçtiği için ova önemli bir doğrultu üzerindedir¹⁴.

Havzanın ortasında yer alan Van Gölü, Doğu'da Van, batıda Bitlis vilâyetleriyle çevrilmiştir. Van Gölü, sularını denizlere değil, göle dökten dağlarla çevrili kapalı bir çanak şeklindedir. Ayrıca Doğu Anadolu'nun geometrik merkezinde yer alan Van Gölü, 3574 km²'lik bir alan kaplayan Türkiye'nin en büyük doğal gölüdür. Göl, kendisine su gönderen ve yüz ölçümü 1600 km²'yi biraz aşan üçgen şekilli kapalı bir havzanın ortasında yer almaktadır¹⁵. Erciş, Tatvan ve Gevaş arasında kabaca bir üçgen şekli gösteren Van Gölü, yer yer karşı kıyıların görülmeyeceği ölçüde genişlik kazanır. Gölün kuzey-güney yönünde en geniş kesimi Gevaş ile Sodalı Göl doğrultusunda olup 52,5 km'ye ulaşmaktadır. Gölün Tatvan koyu ile Bendimahi Çayı arasındaki güneybatı-kuzeydoğu doğrultulu uzunluğu yaklaşık 127 km, Tatvan ve Van iskeleleri arasındaki mesafe ise 88 km kadardır¹⁶. Sahip olduğu bu büyüklük nedeniyle çevresinde yerleşmiş olan halk ona "Van Denizi" demektedir. Havzada Van Gölü'nden başka Nemrut Gölü¹⁷, Ahlât'ın kuzeybatısında Nazik Gölü (Kirs Gölü) ve Adilcevaz'ın kuzeydoğusunda Sodalı (Arin) Gölü bulunmaktadır¹⁸.

Van Gölü'nün güneydoğusunda Akdamar Adası, batısında Kuşadası, kuzeybatıda Çarpanak Adası ve kuzeyde Erciş'in güneyinde Adır Adası bulunmaktadır. Bu adalarda yerleşme yoktur. Ancak, Akdamar ve Kuşadası'nda birer manastır vardır. Ayrıca gölün birçok yarımada ve körfezleri de olup, bunlar güney sahilindeki Deveboynu Yarımadası, Ahlât ile Tatvan arasında yer alan Adabağ Yarımadası ve Van şehrinin kuzeybatısında Çarpanak Yarımadası'dır¹⁹.

¹⁴ **Birinci Dünya Savaşı'nda Doğu Cephesi'nde Sağlık Hizmetleri**, Yayına Hazırlayanlar: Özlem Demireğen-Alev Keskin-Fatma İlhan, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları. Genelkurmay Basımevi, Ankara 2011, s.4.

¹⁵ Hamit Sadi Selen, **Türkiye Coğrafyasının Ana Hatları**, Hüsniyatı Matbaası, Ankara 1945, s.61; Reşat İzbirak, "*Van Gölü Çevresi*", **Ülkü Halkevleri ve Halkodaları Dergisi**, II/13, Ocak 1948, s.8.

¹⁶ Kenan Arıncı, **Doğal, İktisadi, Sosyal ve Siyasal Yönleriyle Türkiye'nin İç Bölgeleri**, Coğrafya Serisi, Erzurum 2009, s. 35-36.

¹⁷ Ahmet Ardel, "*Nemrut Dağı*", **Acun Dergisi**, S: 1, Mart 1944, s.6.

¹⁸ Hamid Sadi Selen, "*Muş Ovası ve Van Gölü*", **Zafer**, 5 Ocak 1951.

¹⁹ **Doğu Anadolu Coğrafyası VII, (Tabii, Zirai, Beşeri, Baytari)**, Genelkurmay Başkanlığı (Coğrafya Encümeni), Genelkurmay Matbaası, Ankara 1938, s. 80.

Van Gölü Havzası'ndaki önemli akarsular, havzanın kuzey, kuzeydoğu ve doğu kesimlerinde yer almaktadır. Bu kesimlerde su toplama alanı havzanın güney ve batı kesimlerine oranla çok daha geniştir. Havzadaki önemli akarsulardan bazıları şunlardır: Havzanın kuzey kesiminde bulunan Muratbaşı (Hüdavendigâr) Dağı'ndan kaynağını alan ve Erciş Ovası'nı suladıktan sonra Kasımbağı Köyü yakınında Van Gölü'ne dökülen Ilıca (Zeylan) Çayı, kaynağını Aladağ'ın doğusundan alan ve Erciş'in Haydarbey Köyü yakınında Van Gölü'ne dökülen Deliçay, kaynağını Çaldıran Ovası'nın çevresindeki yüksek yerlerden alan ve Muradiye Ovası'nı suladıktan sonra Van Gölü'ne dökülen Bendimahi Çayı²⁰; kaynağını Van Gölü Havzası dışındaki Dorutay (Taşrumi) Havzası'ndan alan Karasu ve Gürpınar Ovası çevresinin sularını toplayan ve Gürpınar ile Gevaş ovalarının içinden geçerek Van Gölü'ne güneydoğudan katılan Güzelsu (Hoşab) Çayı'dır. Bu akarsuların getirdiği alüvyonlarla Erciş Ovası, Muradiye Ovası, Gevaş Ovası, Gürpınar Ovası ve kıyı ovalarının en büyüğü olan Van Ovası meydana gelmiştir²¹.

Bu akarsuların dışında Ahlât çevresinde Van Gölü'ne dökülen Yeniköprü Çayı, Kaşdere ve Uludere; Adilcevaz'da Murdarsu Deresi, Tatvan'da Küçüksu Çayı, Gevaş'ın içinden geçen Köyaltı Deresi gibi nispeten küçük akarsular da bulunmaktadır.

Van Gölü Havzası'nda ulaşım genellikle havzanın batı, kuzey ve doğusundaki yüksek dağ kütlelerinin arasındaki çukur alanlardan sağlanmaktadır. Bu suretle batıda Bitlis Vadisi, Rahva Boğazı; kuzaybatıda Murat Vadisi, Muş Ovası; kuzeyde Yukarı Murat Vadisi, Süphan ve Nemrut Dağları arasında Bulanık ve Malazgirt ovalarından Ahlât civarında göle kadar uzanan tabii yollar, nihayet Meydandağı ile Süphan ve Ziyaret dağları arasında Yukarı Murat Vadisi ile Van Gölü arasındaki geniş çukurluk; kuzeydoğu ve doğuda Kotur-Özalp-Muradiye çukurluğu, doğuda Kotur-Özalp-Mehmedik-Van çukurluğu; güneydoğuda ise Çuh Çukurluğu-Hoşab Suyu Vadisi ulaşımı sağlayan önemli geçitlerdir²².

²⁰ S. Erinc, **Doğu Anadolu...**, s. 69; **Doğu Cephesi'nde Sağlık Hizmetleri...**, s.2-3.

²¹ Rıza İşipek, "*Van Gölü Havzası*", **Yeni Yurd**, 20 Kasım 1939; A. Erzen, **Urartular...**, s. 3.

²² A. Ardel, "*Van Gölü Bölgesinin Coğrafyası...*", s. 96.

Doğu Anadolu ve Van Gölü Havzası'nın doğal koşulları nedeniyle ulaşım vadilerin elverdiği istikametlerde yapılmaktaydı. Böylece tarihin ilk devirlerinden beri bölgede kullanılan doğal yollar üç hat şeklinde gelişmiştir:

Sivas-Erzincan-Erzurum-Pasinler-Horasan,

Malatya-Elazığ-Muş-Van-Hoşab-Başkale,

Yüksekova-Hakkâri-Van-Bitlis-Diyarbakır²³. Bölgenin bu ana yollarının dışında Van Gölü Havzası'nın doğu kapısı konumunda olan Van Vilayeti, doğudan gelen; Kotur-Özalp-Mehmedik-Van Yolu

Kotur-Özalp-Muradiye Yolu

Kotur'un güneyinden Irak-İran sınırına kadar yaklaşık 300 km'lik bir sahadan gelen ve Cuh Vadisi'ne uzanarak göle varan yollardır²⁴. Öte yandan havzanın güneybatısında yer alan Bitlis, Mezopotamya'yı Doğu Anadolu'nun merkezi platolarına ve oradan da Irak ve Kafkas ülkelerine bağlamak üzere Güneydoğu Torosları aşan en kısa ve en kolay tabii geçit üzerinde bulunmaktadır. Bitlis Çayı Vadisi'ni takiben Van ve Muş havzaları arasındaki Rahva Düzü'ne açılan bu yol eskiden beri ticaret kervanlarının, sürüleri ile beraber kuzey-güney istikametinde göç eden insan kütlelerinin takip etmeğe mecbur buldukları tabii bir koridordur²⁵.

b- Van Gölü Havzası'nın Tarihi

Van Gölü Havzası yukarıda sözü edilen yolların kontrol edilebildiği bir konuma sahipti. Ayrıca havzanın bereketli su kaynakları, doğal taş barınakları, otlakları, ormanları²⁶ ve özellikle bol av hayvanı varlığı prehistorik devirden beri insanı kendine çekmiştir. Havzanın etrafı tamamen dağlarla çevrili olması burayı savunmaya elverişli kılmıştır. İstila zamanlarında burada yaşayanlar dağlara çekilip, sükûnet sağlandıktan sonra tekrar vadi ve ovalarına geri dönerdi.

²³ A. Erzen, **Urartular...**, s. 6.

²⁴ A. Ardel, "*Van Gölü Bölgesinin Coğrafyası*", s. 103.

²⁵ S. Erinc, **Doğu Anadolu...**, s. 55; H. Saraçoğlu, **Doğu Anadolu I**, ..., s. 73; Cavit Orhan Tütengil, **İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları**, İstanbul Matbaası, İstanbul 1961, s. 12.

²⁶ Bulunan çivi yazılı metinlerde havzadaki ormanlarla ilgili bilgi mevcuttur. Mesela, Asur Kralı II. Sargon'un M.Ö. 714 yılında Urartu devletine karşı yapmış olduğu yağma seferinde, Van Gölü'nün güney ve güneydoğusunun geçit vermez sık ormanlarla kaplı olduğunu, kendisinin ve askerlerinin ilerleyebilmesi için bronz baltalarla ancak iki askerin yan yana geçebileceği genişlikte bir geçit açtığını belirtir. (A. Erzen, **Urartular...**, s. 8-9).

Van Gölü Havzası'nda ilk yerleşmelerin ne zaman başladığı kesin olarak bilinmemesine rağmen yapılan araştırmalardan elde edilen bulgulara göre kuzeyde Kafkasya'dan, batıda Malatya-Elazığ yöresine; güneyde Kuzey Suriye'den doğuda Urmiye gölüne kadar geniş bir coğrafi alanda²⁷ M.Ö. 4000 yılından itibaren Asya kökenli Hurrilerin bir birlik kurdukları anlaşılmaktadır²⁸. Hurriler, M.Ö. 2000'li yıllarda Fırat Nehri boylarından Bitlis Çayı'na, Van Gölü Havzası ve Habur'a kadar uzanan Mitanni Devleti'ni kurmuşlardı. Hurri-Mitanni Devleti, Hititler²⁹ tarafından yıkılmıştı. Daha sonra M.Ö. 1300-1250 yılları arasında tekrar varlığını sürdürmeye çalışan Hurriler son olarak Asurlar tarafından tamamen ortadan kaldırılmıştı. Asurların Van Gölü Havzası'nda yaşayan kavimler üzerindeki baskılarının artması üzerine buradaki Hurri-Uruatrular (Urartular) birleşerek Nairi adıyla anılan bir siyasi birlik kurmuşlardı³⁰. Böylece M.Ö. XIII. yüzyılda Van Gölü çevresinden Batı İran'a kadar olan bölgelerde bulunan Nairi ve Uruatru ülkeleri ile Asur arasında mücadeleler başlamıştır³¹. Hurri kökenli boylardan oluşan Uruatru (Uruatri-Urartu) ve Nairi Konfederasyonu Kral I. Sarduri Dönemi'nde (M.Ö. 840-830) gerçek manada devlet haline gelmişti. I. Sarduri, Urartu ülkesinde imar faaliyetlerine girişmiş ve başkent Tuşpa'nın (Tanrıça Tuşpuea ile ilgilidir) çekirdeğini oluşturan Van Kalesi'ni inşa ettirmişti. Urartular kendilerine "Biaini'li" demişlerdir. Urartuca Biane veya Viane'den bu günkü "Van"³² isminin çıkmış olduğu anlaşılmaktadır.

Kral I. Sarduri'nin torunu Kral Menuas Dönemi'nde (M.Ö. 810-786) Urartular, Asurların zayıflamasından istifade ederek güneyde bugünkü Kuzey Irak'a, batıda Fırat Vadisi'ne, kuzeyde Aras Nehri'nin kuzeyine doğru genişlemişti. Ayrıca bu dönemde ülkede geniş ölçüde bir imar faaliyeti başlatılmış ve Van Gölü'nün kuzeydoğusunda Kera (Erciş) ile Malazgirt'te bir takım sulama kanalları yapılmıştı³³. Bunun yanında Van Gölü'nde ulaşım ve taşımacılık geliştirilmişti³⁴.

²⁷ Füzuran Kınal, **Eski Anadolu Tarihi**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1991, s. 71-72.

²⁸ A. Erzen, **Urartular...**, s. 17.

²⁹ Ekrem Akurgal, **Anadolu Kültür Tarihi**, TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, Ankara 2008, s.15.

³⁰ Arif Müfit Mansel, "*Urartu Tarihi ve Medeniyeti*", **Beşinci Üniversite Haftası Van (7.8.1944-12.8.1944)**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1945, s. 114-115; A. Erzen, **Urartular...**, s. 24.

³¹ A. Erzen, **Urartular...**, s. 24.

³² A. Erzen, **Urartular...**, s. 27; Evliya Çelebi, Van adının kaledeki bir mabet (Vank) ten dolayı Büyük İskender'in şehre "Van" adını verdiğini aktarmıştır. Evliya Çelebi **Seyahatnamesi III-IV**, sadeleştiren Tefvik Temelkuran, Üçdal Neşriyat, İstanbul, 1986, s. 538.

³³ A. M. Mansel, "*Urartu Tarihi...*", s. 117.

³⁴ Murat Koraltürk, "*Van Gölü Vapur İşletmesi*", **Toplumsal Tarih**, S: 91, Temmuz 2001, s.35.

Urartular, tarla ziraatı yanında bahçe ziraatına da önem vermişler ve bu amaçla verimli ovaların sulanabilmesi için baraj, gölet ve sulama kanalları inşa etmişlerdi³⁵. Van Ovası doğusundaki Keşiş (Turna) Gölü Barajı, Muradiye Ovası doğusundaki Argıt Barajı, Adilcevaz'da Kırcagöl Barajı, Van'ın 140 km güneydoğusunda İran sınırı yakınındaki Gelincik Barajı ve Van Ovası'na Yukarı Kaymaz (Mecingirt) Köyü yakınındaki Artos Dağı eteklerinden su getiren 51 km uzunluğundaki Şamran (Menua) Kanalı bunların başlıcalarıydı³⁶. Urartular, bu baraj ve kanallarla Van Gölü Havzası'ndaki ovalarda sulamalı tarım yapmışlardı³⁷.

Urartular, Mezopotamya-Anadolu arasındaki ticaret yollarını da kontrollerine almışlardı. Bu dönemde doğudan (Kuzeybatı İran- Saray- Özalp-Erçek yolu), güneydoğudan (güneybatı İran-Kuzeydoğu Irak-Yüksekova-Başkale-Hoşab yolu) ve güneybatıdan (Malatya-Elazığ-Muş-Tatvan-Ahlat-Adilcevaz-Erciş yolu) gelen yollar başkent Tuşpa (Van)'da birleşmekteydi.

M.Ö. IX. Yüzyıl ortalarından M.Ö. VI. Yüzyıl başlarına kadar kudretli bir devlet olarak varlığını sürdüren Urartu Krallığı, Anadolu kültür ve uygarlığında önemli izler bırakmıştı. Urartu Krallığı, M.Ö. 609 tarihinden itibaren Kafkasya üzerinden gelen İskitler (Sakalar) ve Kimmerlerin saldırılarıyla yıkılmıştı. İskitlerin Urartu Krallığını ortadan kaldırdıktan sonra bu bölgede yerleşmeyip güneye, Suriye ve Mısır'a gitmelerinin³⁸ ardından Van Gölü Havzası Medlerin hâkimiyetine girmişti. Havza, yaklaşık 200 yıl Medlerin kontrolünde kaldıktan sonra Perslerin saldırılarına maruz kalmıştı. M.Ö. 331'den itibaren Büyük İskender'in Perslerin üzerine sefere çıkmasıyla Van Gölü Havzası Makedonyalıların eline geçmişti. Daha sonra Büyük İskender'in ölümü üzerine sahip olunan topraklar generalleri arasında paylaşılınca; havza, General Selevkius (Selefkos)'a verilmişti. Ancak İran'da kurulan

³⁵ Baki Ögün, **Van'da Urartu Sulama Tesisleri ve Şamram (Semiramis) Kanalı**, Ankara Üniversitesi Yayını, Ankara 1970, s. 8; A. Erzen, **Urartular...**, s. 30; A. M. Mansel, "*Urartular Tarihi...*", s. 117.

³⁶ General Mayewski, **Van, Bitlis Vilâyetleri Askeri İstatistiki**, (Ruşçadan Tercüme Eden Süvari Binbaşısı Sadık Bey), Matbaa-i Askeriye, İstanbul 1330, s. 67; Oktay Belli, "*Van Gölü'nün Güneydoğusunda Keşfedilen Urartu Sulama Tesislerine Toplu Bir Bakış*", **III. Uluslararası Van Gölü Havzası Sempozyumu Bildirileri**, T.C. Hakkari Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayını, Ankara 2008, s. 157; S. Erinç, **Doğu Anadolu...**, s. 76; B. Ögün, **Van'da Urartu Sulama Tesisleri...**,s.8.

³⁷ A. Afetinan, **Cumhuriyet'in Ellinci Yılı İçin Köylerimiz**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1978, s.27.

³⁸ A. Erzen, **Urartular...**, s. 41.

Part Krallığı, M.Ö. 225'te Van bölgesini ele geçirmiş ve bu nedenle burası Romalılar ve Partlar arasındaki mücadelelere sahne olmuştu. M.S. 326'da Sasaniler, Partların egemenliğine son vererek İran'a hâkim olmuştu³⁹.

Roma İmparatorluğu, 476'da Doğu Roma (Bizans) ve Batı Roma İmparatorluğu olmak üzere ikiye ayrılmıştı. Anadolu ve dolayısıyla Van Gölü Havzası Bizans İmparatorluğu'nun hâkimiyet sahasında kalmıştı. Roma ve Bizans dönemlerinde Anadolu, Mezopotamya ve İran arasındaki ticaret yollarının güvenliği sağlanmıştı. Eskiden olduğu gibi Diyarbakır-Siirt-Bitlis-Muş-Van yolları⁴⁰ bu dönemde de önemini korumuştur.

Bölge daha sonra Bizans-Sasani (İran) mücadelelerine sahne olmuş ancak uzun süren savaşlar her iki tarafı da güçsüz bırakmıştı. O sırada bu mücadeleye Müslümanlar yeni bir güç olarak katılmıştı. Müslümanlar, Sasani hâkimiyetindeki Suriye ve El-Cezire'yi alarak Doğu Anadolu'ya yönelmişti. 640'ta Van Gölü Havzası da dâhil olmak üzere Ermenistan bölgesi fethedilmiş ve bu bölgede Ermeniye Eyaleti (Erminiyye⁴¹) kurulmuştu⁴². Emeviler zamanında burada güçlü bir yönetim kurulamamış, ancak Abbasiler zamanında bölgede tam anlamıyla hâkimiyet sağlanmıştı.

XI. Yüzyıla gelinceye kadar Van ve çevresi birçok farklı kültürün temsilcisi olan güçlerin eline geçmiş, ancak bu güçlerin hiç biri burada uzun süreli hâkimiyet kurmayı başaramamıştı. XI. Yüzyılın başlarında Buhara civarında, Karahanlı ve Gaznelilerin baskıları altında yaşayan Selçuklular, onların hâkimiyet sahalarından kurtulmaya çalışmıştı. 1016'da Çağrı Bey, yanına aldığı 3000 kişilik bir kuvvetle Doğu Anadolu'ya bir nevi keşif seferine çıkmış ve civarda bulunan Türkmenleri de yanına alarak Van Gölü Havzası'na girmişti. Buradaki Vaspuragan Ermeni Krallığı'nı⁴³ yenilgiye uğrattıktan sonra çok miktarda ganimet elde ederek Buhara'ya

³⁹ Cemal Tukin, "*Van Bölgesi ve Tarihi Kaynakları*", **Beşinci Üniversite Haftası Van (7-8. 1944-12.8.1944)**, İstanbul Üniversitesi Yayını, İstanbul 1945, s. 254-255.

⁴⁰ Seton Lloyd, **Türkiye'nin Tarihi, Bir Gezginin Gözüyle Anadolu Uygarlıkları**, Çeviren: Ender Varinlioğlu, TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, Ankara 2003, s.142.

⁴¹ M. Fahrettin Kırzioğlu, **Kars Tarihi I**, Işıl Matbaası, İstanbul 1953, s.253.

⁴² Gülay Öğün, "*Ortaçağ Boyunca Van Bölgesi Tarihi*", **Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S. 1 Van 1990, s. 102-103.

⁴³ M. F. Kırzioğlu, **Kars Tarihi I**, ...s.302.

geri dönmüştü⁴⁴. Çağrı Bey'in bu seferi ile Türkler Anadolu'ya ilk defa güçlü bir şekilde girmiş ve burayı yakından tanıma fırsatı yakalamıştı.

1016'dan itibaren zaman zaman Anadolu'ya akınlar düzenleyen Selçuklular⁴⁵, nihayet 1054'te Van Gölü Havzası'nın kuzeydoğusundaki Muradiye, Erciş ve Adilcevaz'ı fethetmiş⁴⁶, 1064'e gelindiğinde ise bütün Van Gölü Havzası Selçukluların hâkimiyetine girmişti. Böylece Selçuklular, Anadolu'nun kapısını açmışlardı. Selçuklular, Van Gölü'nün kıyısındaki Ahlât şehrini Bizanslılara karşı bir hareket üssü olarak kullanmışlardı⁴⁷. Daha önce de belirtildiği gibi Van Gölü Havzası, bir ordunun kendini koruyabilmesi için çok elverişli coğrafi şartlara sahipti. Havzanın diğer bölgelerle bağlantısını sağlayan geçitler kontrol edilerek saldırılara karşı güvenliği sağlamak oldukça kolaydı. Ayrıca Ahlât'tan batıda Muş ve Malazgirt ovalarına kolaylıkla ulaşılabilirdi. Sultan Alparslan, Malazgirt Savaşı'ndan önce ordusunu Ahlât'ta hazırlamıştı⁴⁸. Selçuklularla Bizanslılar arasında 26 Ağustos 1071'de Malazgirt Ovası'nda yapılan meydan savaşından sonra Doğu Anadolu, Selçuklu hâkimiyetine girmişti⁴⁹.

Selçuklular Anadolu'nun önemli bir bölümünü ele geçirdikten sonra Anadolu-İran ve Anadolu-Mezopotamya arasındaki ticareti kontrol altına almışlardı. Açılan yolların yanında inşa edilen köprü, han ve kervansaraylar; askeri ve ticari mahiyetteki ulaşımı geliştiren önemli eserler olmuştu⁵⁰. Bunun yanında XII. Yüzyılın başlarından itibaren Van Gölü kıyısındaki Ahlât, Erciş, Van, Vastan (Gevaş) ve Tatvan arasında gemilerle ulaşım sağlanmış ve ticaret geliştirilmişti⁵¹. Böylece

⁴⁴ Mehmet Altay Köymen, **Selçuklu Devri Türk Tarihi**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1993, s. 32-33; Hakkı Dursun Yıldız, "*Anadolu'nun Türkleşmesi*", **Doğu Anadolu'nun (Sosyal, Kültürel, İktisadi), Meseleleri Simpozyumu Tebliğleri (13-15 Mayıs 1985)**, Tunceli Valiliği Yayını, Tunceli 1985, s. 40.

⁴⁵ Nejat Göyünç, **Cumhuriyet Türkiye'si ve Doğu Anadolu**, Anadolu Basın Birliği Genel Merkezi Yayını, Ankara 1985, s.7.

⁴⁶ Mükrimin Halil, **Türkiye Tarihi Selçuklu Devri I, Anadolu'nun Fethi**, Akşam Matbaası, İstanbul 1934, s.28.

⁴⁷ Faruk Sümer, **Selçuklular Devrinde Doğu Anadolu'da Türk Beylikleri**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1990, s.52; Ali Sevim, **Anadolu'nun Fethi Selçuklular Dönemi**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1993, s. 2-3.

⁴⁸ Mükrimin Halil Yinanç, **Türkiye Tarihi Selçuklular Devri**, Bürhaneddin Matbaası, İstanbul 1944, s.69.

⁴⁹ M. A. Köymen, **Selçuklu Devri...**, s. 278; A. Sevim, **Anadolu'nun Fethi...**, s. 95; S. Ahmet Arvasi, **Doğu Anadolu Gerçeği**, Boğaziçi Yayınları, Ankara 1992, s.16-17.

⁵⁰ Süleyman Barda, **Münakale Ekonomisi**, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul 1964, s. 290.

⁵¹ Osman Turan, **Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi**, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1993, s.118-119; Nejat Göyünç, "*Van*", **İslâm Ansiklopedisi XIII**, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1988, s. 198.

Bizans-Sasani ve Bizans-Arap mücadeleleriyle iyice yıkıma uğrayan Doğu Anadolu ve dolayısıyla Van Gölü Havzası'nda bayındırlık çalışmaları başlatılmıştı.

Selçukluların Anadolu içlerine doğru yayılmalarından sonra 1110'da Ahlat'ta Sökmenliler (veya Ahlatşahlar) Beyliği kurulmuş ve bu beylik Tebriz, Muradiye, Ahlat, Erciş, Adilcevaz, Malazgirt, Van, Muş, Bitlis gibi çoğu Van Gölü Havzası'nda olan vilayet ve kazaları ele geçirerek⁵² havzayı hakimiyetlerine almışlardı. Sökmenliler döneminde Van Gölü'nde işleyen gemilerle göl kıyısındaki şehirlerarasında bağlantı kurularak ticaret geliştirilmişti⁵³.

1207'de Eyyübiler, Sökmenliler Beyliği'ne son vererek Ahlat ve çevresine hâkim olmuşlardı⁵⁴. Ancak Eyyübilerin bölgedeki hâkimiyeti Moğol istilası yüzünden uzun sürmemişti. Çok geçmeden Moğol İstilasası başlamış ve Moğollara karşı savaşan Celaleddin Harzemşah, 1225'te Tiflis ve çevresini ele geçirmiş ve güneye inmişti. Sonuçta Ahlat ve çevresi 1229'da Harzemşahların eline geçmiş, 1230'da ise Anadolu Selçuklu Sultanı Alaaddin Keykubat, Celaleddin Harzemşah'la yaptığı Yassıçimen Savaşı'nı kazanarak Ahlat ve Van çevresini ele geçirmişti. Ancak Moğol (İlhanlı) saldırıları ile Anadolu Selçuklu Devleti ağır yara alınca Ahlat ve Van Moğolların eline geçmiş, bu olay Van Gölü Havzası için büyük bir yıkımı beraberinde getirmişti⁵⁵.

1377'de Erciş merkez olmak üzere yeni bir Türkmen devleti olan Karakoyunlular, bölgenin hâkimiyetini ele geçirmişlerdi⁵⁶. Ancak doğudaki Çağatay hükümdarı Timur, 1387'de Muş, Malazgirt, Ahlat ve Adilcevaz'ı aldıktan sonra Van üzerine yürüyerek burayı ele geçirmişti. Timur, Van ve çevresinde çok büyük bir katliam yaptıktan sonra İran'a geçmişti⁵⁷.

⁵² A. Sevim, **Anadolu'nun Fethi...**, s. 189; Necdet Menteş, "*Bitlis'in Tarihçesi*", **Altunkalbur**, 9 Mart 1954.

⁵³ Osman Turan, **Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi**, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1993, s.118.

⁵⁴ Osman Turan, **Selçuklular Zamanında Türkiye, Siyasi Tarih Alp Aslan'dan Osman Gazi'ye (1071-1328)**, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1998, s.379.

⁵⁵ O. Turan, **Doğu Anadolu Türk Devletleri...**, s.106-110; G. Ögün, "*Ortaçağ Boyunca Van...*", s. 121-122; Necdet Menteş, "*Bitlis'in Tarihçesi*", **Altunkalbur**, 9 Mart 1954.

⁵⁶ Kadri Perk, **Cenup Doğu Anadolu'nun Eski Zamanları**, İnkılap Kitabevi, İstanbul 1943, s.233.

⁵⁷ Faruk Sümer, **Kara Koyunlular I**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1984, s. 51; C. Tukin, "*Van Bölgesi...*", s. 263; N. Göyünç, **Cumhuriyet Türkiyesi ve Doğu Anadolu**,..., s.9.

Van Gölü Havzası'ndaki Karakoyunluların hâkimiyetine son veren Akkoyunluların⁵⁸ da buradaki hâkimiyeti kalıcı olamamıştı. Nitekim 1503'te Safevi Devleti, Akkoyunluların egemenliğine son verip havzanın yönetimini ele geçirmişti⁵⁹. Ancak bu sırada Anadolu'da büyük bir imparatorluk haline gelen Osmanlılar batı sınırlarını genişletip emniyete aldıktan sonra Doğu Anadolu ile ilgilenme fırsatı bulmuşlardı. Osmanlı Hükümdarı Yavuz Sultan Selim, Safevilerin Doğu Anadolu'ya saldırılarına son vermek ve bölgenin emniyetini sağlamak için 1514'te doğuya bir sefer düzenlemişti. Çaldıran Ovası'nda karşı karşıya gelen iki Türk hükümdarın⁶⁰ mücadelesinde Yavuz Sultan Selim, Şah İsmail'in ordusunu yenerek⁶¹; Van Gölü Havzası'ndaki Safevi hâkimiyetine son vermişti. Fakat Osmanlı Ordusu, Van Gölü Havzası'ndan çekildikten sonra Safeviler, kaybettikleri yerleri tekrar almak amacıyla Yavuz Sultan Selim'in de vefatından istifade ederek yerli beyleri kışkırtmaya ve Osmanlı topraklarına saldırmaya başlamışlardı.

Bunun üzerine Kanuni Sultan Süleyman, Safevi meselesini kökünden halletmek amacıyla İran üzerine sefere çıkmak için hazırlıklara başlamış ve İran'a karşı kullanılmak amacıyla Van Gölü'nde Mimar Sinan tarafından üç kadirga yapılmıştı⁶². Bu kadirgalar Tatvan iskelesinden Van'a asker ve savaş malzemesinin nakliyatında kullanılmış⁶³ ve göl ulaşımından sağlanan imkanlarla 1533 kış aylarında Ahlat, Adilcevaz ve Erciş tekrar Osmanlı hâkimiyetine girmiş⁶⁴, bir yıl sonra da Van, Tebriz, Bağdat alınmıştı. Böylece Kanuni'nin bu ilk seferi sonunda Doğu Anadolu ve Van Gölü Havzası'ndaki İran nüfuzu kırılmış ancak Osmanlı Ordusu'nun çekilmesi

⁵⁸ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu Karakoyunlu Devletleri**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1984, s. 184; K. Perk, **Anadolu'nun Eski Zamanları**,..., s.235.

⁵⁹ İ. H. Uzunçarşılı, **Anadolu Beylikleri**..., s. 197; F. Sümer, **Selçuklular Devrinde Doğu Anadolu'da**..., s. 62; C. Tükin, "*Van Bölgesi*...", s. 264.

⁶⁰ Faruk Sümer, **Safevi Devleti'nin Kuruluşu ve Gelişmesinde Anadolu Türkleri'nin Rolü**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1992, s. 3.

⁶¹ Müneccimbaşı Ahmet Dede, **Müneccimbaşı Tarihi II**, (Türkçeleştiren: İsmail Erünsal), Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul 1990, s. 466; Donald Edgar Pitcher, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Tarihsel Coğrafyası**, Çeviren: Bahar Tırnakçı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1999, s.150.

⁶² İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi II, İstanbul'un Fethinden Kanuni Sultan Süleyman'ın Ölümüne Kadar**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1994, s. 646; Faiz Demiroğlu, "*Van Gölü'nde Yelkenli ve Vapur İşletilmesi*", **Van Sesi Gazetesi**, 20 Aralık 1948; Fahrettin Tızlak, "*Van Gölü'nde Vapur İşletme Teşebbüsleri (1879-1907)*", **Belleten**, LXIV / 240, Ankara, Ağustos 2000, s.469.

⁶³ Süleymaniye Kütüphanesi, **Hacı Mahmud Efendi Yazmaları**, No: 4911, Varak: 3b-4a.

⁶⁴ Baron Joseph Van Hammer Purgstall, **Osmanlı Devleti Tarihi V**, Üçdal Neşriyat, İstanbul 1983, s. 1402-1405; Mustafa Akdağ, **Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi II (1453-1559)**, Tekin Yayınevi, Ankara 1979, s.156.

üzerine İran tekrar Van, Erciş ve Adilcevaz'ı ele geçirmişti⁶⁵. Sonunda 1548'de Kanuni Sultan Süleyman ikinci kez İran seferine çıkarak Van Gölü Havzası'ndaki Osmanlı hâkimiyetini⁶⁶ tam olarak sağlamıştı⁶⁷. Van Vilâyeti bir eyalet haline getirilmiş⁶⁸ ve beylerbeyliğine de Anadolu defterdarı Çerkez İskender Paşa tayin edilmişti⁶⁹. Van beylerbeyinin görevleri; sınır boylarının korunmasının yanında İran hakkında bilgi toplayıp İstanbul'a göndermek sınır boylarındaki aşiretlerin hareketlerini kontrol etmek olarak belirlenmişti⁷⁰. Van Eyâleti, hudutta olması sebebiyle Osmanlı-Safevi savaşlarında önemli görevler üstlenmişti. Nitekim Kanuni'nin Nahçıvan Seferi'nde Van Beylerbeyi Ferhat Paşa, Safevilere karşı

⁶⁵ M. Fahrettin Kırzioğlu, **Osmanlıların Kafkas-Elleri'ni Fethi (1451-1590)**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1998, s.158.

⁶⁶ M. F. Kırzioğlu, **Osmanlıların Kafkas-Elleri'ni Fethi**, ...s.188.

⁶⁷ Van Gölü Havzası, Osmanlı hâkimiyetine girdikten sonra bölgede bulunan yerleşim yerlerine ulaşım ve nakliye işleri çoğunlukla göl üzerinden yapılmaya başlanmıştı. Van Gölü'nde bulunan ticari ve askeri amaçlı gemiler Van, Erciş Tatvan ve Ahlât iskelelerinde bulunan gemi ustaları tarafından yapılmış ve başlangıçta burada sadece devlete ait gemiler yer almıştı. Ancak daha sonra devletin müsaadesiyle ticari amaçlı gemiler de çalıştırılmaya başlanmıştı. Bu dönemde devlet Van Gölü'nde ticari amaçla çalışan gemilerden vergi almıştı. XVI. Yüzyılda Van Gölü Havzası'na gelen Evliya Çelebi, Van Gölü'nde kaleden kaleye tüccarı taşıyan elli parça gemi bulunduğunu ve "Van kulu tarafından memur edilen bir ağa da Van Gölü'nde gelip giden gemilerden onda bir oranında" gümrük vergisi aldığını kaydetmektedir. (Evliya Çelebi **Seyahatnâmesi, III-IV**, Sadeleştiren: Tevfik Temelkuran, Üçdal Neşriyat, İstanbul 1986, s. 513-515.)

⁶⁸ Tuncer Baykara, **Anadolu'nun Tarihi Coğrafyasına Giriş I, Anadolu'nun İdari Taksimatı**, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 2000, s.89.

⁶⁹ Çaldıran Zaferi'nden sonra Doğu Anadolu'da Diyarbakır merkez olmak üzere Musul, Bitlis, Mardin, Harput, Dersim ve Çapakçur'u da içine alan gayet geniş bir eyalet oluşturulmuştu. Kanuni Sultan Süleyman Dönemi'nde Van'da da ayrı bir eyalet oluşturulmuştu. Van ve Diyarbakır eyaletleri İran sınırında olmaları bakımından hem ordunun hareket noktası hem de önemli ticaret ve ulaşım yolları üzerinde bulunmaları hasebiyle önem arz etmişlerdi. Bu iki eyalette bulunan sancakları üç başlık altında toplamak mümkündür:

a-Klasik Osmanlı Sancakları: Bu sancaklarda sancakbeyi merkezden tayin edilirdi. Genellikle aşiret yapısının kuvvetli olmadığı, belirli bir aşiretin çoğunlukta bulunmadığı, şehirleşme, ziraatın yerleşik hayatın hâkim olduğu bölgelerde teşkil edilmişti. Diyarbakır Eyaleti'nde Harput, Hasankeyf, Akçakale, Sincar, Zaho ve Bohtan-Zilan-Bespan; Van Eyaleti'nde ise, Erciş, Adilcevaz ve Kesan klasik statüye dâhil sancaklardı. Arpalık yoluyla tasarruf olunan Siverrek, Ergani ve Çemişkezek ile Diyarbakır ve Van paşalık sancakları da buna dâhil edilmelidir. İki eyalette on dört klasik sancak vardı. Bunlara tayin edilen sancakbeyleri de bölgede tanınmış nüfuzlu beylerden seçilmekteydi.

b-Ekrad Sancakları: Bölgeye eskiden beri hâkim, fetih zamanlarında Osmanlıya hizmeti ve itaati olan mahalli beylere mülkiyet tarihiyle "Yurtluk" ve "Ocaklık" olarak verilen sancaklara Ekrad Sancakları denirdi. Bunların beyleri, ölüm veya ihanetin dışında değıştirmezlerdi. Bu statüde Diyarbakır'de on üç Van Eyaleti'nde ise dokuz olmak üzere toplam yirmi iki sancak vardı.

c- Hükümet Sancakları: Bunlar da Ekrad Sancakları gibi ocaklık yoluyla mülkiyet biçiminde tasarruf olunmakla birlikte buralara Osmanlı memurları girmez, tahrir yapılmaz, tımar sistemi uygulanmazdı. Diyarbakır'de altı, Van'da dört olmak üzere toplam 10 hükümet sancağı bulunmaktaydı. (Bahaeddin Ögel, Hakkı Dursun Yıldız ve diğerleri, **Türk Milli Bütünlüğü İçerisinde Doğu Anadolu**, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 1989, s. 32-37; Bayram Kodaman, **Sultan II. Abdulhamid Devri Doğu Anadolu Politikası**, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1987, s. 12-17.)

⁷⁰ C. Tukin, "*Van Çevresi...*", s. 266.

önemli başarılar elde etmiş, Ferhat Paşa'dan sonra Van'a beylerbeyi tayin edilen Hüsrev Paşa da, 1577'de Safevi iç işlerini takip ederek padişaha bildirmiş, böylece 1578'deki İran Seferi'nde Van'ı kuşatan Safevilere karşı başarı kazanarak birçok esir elde etmişti⁷¹. Bu suretle Van Gölü Havzası'nda Urartular Dönemi'nden beri sağlanamayan asayiş ve huzur yeniden sağlanarak, havzadaki sosyo-ekonomik gelişme hızlanmıştı. Osmanlı Devleti'ne katılan her yeni toprak parçasında olduğu gibi Van Eyaleti'nde de tımar ve zeamet usulü yürürlüğe konmuştu. Böylece tarım alanlarının boş bırakılmasının önüne geçilmiş ve havzada tarımın gelişmesi için eski Urartu sulama tesisleri onarılarak ovalarda sulamalı tarım yapılmıştı.

XVI. Yüzyılda, Van Gölü Havzası'ndaki şehirlerde büyük bir imar faaliyetine girişilmiş, kaleler onarılmış, camiler, hanlar, hamamlar ve dükkânlar inşa edilmişti. Van Gölü Havzası'nı Diyarbakır'a ve Muş'a bağlayan kavşak konumundaki Rahva Düzlüğü'nde kısa aralıklarda bulunan El-Aman Kervansarayı (Hüsrev Paşa Kervansarayı) ve Başhan gibi tarihi yapılar bu dönemde inşa edilmişti⁷².

Van Gölü'nde devlet işleri ve Hakkâri beylerinin ihtiyaçlarının naklinde kullanılmak üzere gemiler yapılmış ve karayolunun yanında bu gemilerden de faydalanılmıştı.

Van Vilâyeti, Osmanlı hâkimiyetine girerek eyalet haline getirildikten sonra idari teşkilatını oluşturan sancaklar şunlardı: Van (Paşasancağı), Şuregel, Adilcevaz, Erciş, Muş, Bargiri, Kârkâr, Kesaf, Aspaberd, Ağalis, Aksarad, Kotur, Bayezid, Berda, Evecik, Çobanlar, Gökçe, Dereleger, Gulavek ve Kaniyazi⁷³; fakat Van, sınırda yer alması dolayısıyla idari yapısı savaşlar nedeniyle sürekli değişikliğe uğramıştı.

Kanuni Dönemi'nden XVII. Yüzyıla kadar Van Gölü Havzası'nda beyler arasındaki çekişmeler ve İran'ın küçük çaplı sınır ihlalleri dışında önemli gelişmeler yaşanmamıştı. Ancak XVII. Yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti'nde kendini

⁷¹ M. F. Kırzioğlu, **Osmanlıların Kafkas-Elleri'ni Fethi**, ...s.318-320; D.E. Pitcher, **Osmanlı İmparatorluğu'nun...** s.174; Şenol Çelik, "*XVI ve XVII Yüzyıllarda Van Tarihi*", **Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, I/1, Van 1990, s. 263.

⁷² Evliya Çelebi, **Seyahatname III-IV...**, s. 513; Halim Baki Kunter, "*Eski Devirlerin Münakale Sisteminde Kervanlar ve Kervansaraylar*", **Demiryollar Dergisi**, XVIII/ 215-217, Yıl: 18, Sonkanun (Ocak)-Mart 1943, s. 15.

⁷³ Hezârfen Hüseyin Efendi, **Telhisü'l-Beyân Fi Kavânîn-i Âl-i Osmân**, Hazırlayan: Sevim İlgürel, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1998, s. 130-131.

gösteren idari zaaf ve Celâli İsyânlarıyla başlayan iç karışıklık çok geçmeden buradaki vilâyetlere de sıçramıştı. Rüşvet ve yolsuzluklar artmış, halk çeşitli gruplara ayrılmış ve havzadaki asayiş bozulmuştu.

Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu iç karışıklık ve idari zaaftan yararlanan İranlılar, 1603'te Revan ve Tebriz'i işgâl ettikten sonra Van Gölü Havzası'na yönelmişlerdi. Bu gelişmeler üzerine daha önceleri Van Valiliği de yapmış olan Çağalzâde Sinan Paşa⁷⁴, İranlılarla mücadele etmek üzere görevlendirilmiş, bu mücadele IV. Murat'ın Revan Seferi'ne kadar sürmüştü⁷⁵. Sonunda, İran ile 1639'da Kasr-ı Şirin Muahedesi imzalanmış⁷⁶ ve Türk-İran sınırı tespit edilmişti. Bu anlaşmaya göre Kars, Ahıska, Van, Musul, Bağdat ve Basra Osmanlı'da kalacak, İran kesinlikle buralara saldırmayacaktı. Ayrıca Van hududundaki Kotur ve Maku kaleleri yıktırılacaktı⁷⁷.

XVII. Yüzyılın ikinci yarısında Sadrazam Melek Ahmet Paşa, Van Valisi Mehmet Emin Paşa'yı hiçbir geçerli sebep yokken valilikten azlederek yerine rüşvet karşılığında Sofu İbrahim Paşa'yı getirmişti. Bunun üzerine gerek halk gerekse Yeniçerililer, Mehmet Emin Paşa'nın yerinde kalmasını istemişlerdi. Ancak Yeniçerilerin kısa bir süre sonra Mehmet Emin'i desteklemekten vazgeçmeleri üzerine Van halkı ile Yeniçeriler arasında çatışma çıkmış; Yeniçeriler, kaleden şehri top ateşine tutarak burada büyük tahribata yol açmışlardı. Sonunda Yeniçerililerin dediği olmuş ve Sofu İbrahim Paşa Van Valiliği'ne geri getirilmişti⁷⁸. Rüşvet hadisesi ve Yeniçerilerin halkla çatışması Osmanlı Devleti'nin taşra teşkilatındaki bozulmanın açık bir delili olmuştu.

⁷⁴ Süleyman Sabri Paşa, **Van Tarihi ve Kürtler Hakkında Tettebbular**, Altınok Matbaası, Ankara 1960, s. 37.

⁷⁵ Nazmi Sevgen, **Doğu ve Güneydoğu Anadolu'da Türk Beylikleri**, Yayına Hazırlayanlar: Şükrü Kaya Şerefoğlu – Halil Kemal Türközü, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayını, Ankara 1982, s. 156.

⁷⁶ M. Fahrettin Kırzioğlu, **100. Yıldönümü Dolayısıyla 1855 Kars Zaferi**, Işıl Matbaası, İstanbul 1955, s.15.

⁷⁷ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi, III / I**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1973, s. 205.

⁷⁸ Naima Mustafa Efendi, **Naima Tarihi V**, Çeviren: Zahuri Danışman, Zuhuri Danışman Yayınevi, İstanbul 1969, s. 2111-2115.

XVIII. Yüzyılın ilk yarısında İran'da Efgan Üveysi Hanedanı ile Safeviler arasında mücadeleler başlamış⁷⁹; İran'daki bu iç karışıklıklar, Rusların İran'ı kuzeyden istilasına ve Osmanlı Devleti'nin Van Valisi Köprülüzade Abdullah Paşa'nın komutasındaki ordusuyla bölgeye müdahale etmesine ortam hazırlamıştı. Abdullah Paşa, kısa sürede Güney Azerbaycan ve Tebriz'i fethetmiş, sonunda Osmanlı Devleti ile Rusya arasında 1724'te İran Mukasemenâmesi⁸⁰ imzalanarak; İran topraklarının bir kısmı Osmanlı ile Rusya arasında paylaşılmıştı. Böylece XVIII. Yüzyılda Osmanlı Devleti, doğu sınırında giderek büyüyen Çarlık Rusya tehlikesi ile karşı karşıya gelmişti.

1782'de Van Valisi Ahmet Paşa, İstanbul'a bir yazı göndererek; muhtemel İran ve Rusya'nın saldırılarına karşı koymak amacıyla Van Kalesi'nin tamir edilmesi ve buraya mühimmat gönderilmesini istemişti⁸¹. Bu istek üzerine kaleye 139 adet şahî, havan ve zenbûrek (hayvan üzerinde taşınan küçük top) toplarının yerleştirilmesine karar verilmişti⁸². İran kuvvetleri çok geçmeden sınırı geçerek Van yakınlarına kadar ilerlemiş⁸³; ancak bu durum, bir savaşa dönüşmemiş; çünkü Osmanlı Devleti ile İran arasında bu tip sınır ihlalleri artık sıradan olaylar haline gelmişti.

XIX. Yüzyılın başında Osmanlı Devleti'nin merkezi otoritesinin zayıflığı eyaletlerde de etkisini göstermişti. Merkezin nüfuzunun azaldığı dönemlerde burada bulunan bazı aşiret reisleri ve valiler kendi başlarına buyruk hareket etmişlerdi. Bu cümleden olmak üzere Van Valisi Derviş Mehmet Paşa, şöhret ve nüfuz sevdasına kapılarak kendi adına para bastırmıştı⁸⁴. Mehmet Paşa kendine rakip gördüğü Muş Mutasarrıfı Selim Paşa'nın hâkimiyetindeki Bulanık'ı tahrip ettirmiş; Selim Paşa da, Derviş Mehmet Paşa'nın hâkimiyetindeki Ahlat ve Adilceviz kazalarına aynı işlemi yaptırmıştı⁸⁵. Böylece iki bey arasındaki bu düşmanca mücadele Van Gölü

⁷⁹ **Tahmas Kulu Han'ın Tevârihi**, Türk Harflerine Çeviren: Esat Uras, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1942, s. 7.

⁸⁰ İsmail Hami Danişmend, **İzâhlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi V**, Türkiye Yayınevi, İstanbul 1972, s.14; Nicolae Jorga, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi IV**, Çeviren: Nilüfer Epçeli, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2005, s. 332-333.

⁸¹ **BOA**. C.AS. G. No: 13110.

⁸² **BOA**. C.AS. G. No: 13110.

⁸³ **BOA**. HAT. D. No: 28, G. No: 1340.

⁸⁴ Ahmet Cevdet Paşa, **Tarih-i Cevdet VI**, Üçdal Neşriyat, İstanbul 1966, s. 2653.

⁸⁵ S. Sabri, **Van Tarihi...**, s. 40; Ahmet Rasim, **Osmanlı Tarihi**, Hazırlayan: Hakkı Dursun Yıldız, Meydan Yayınları, İstanbul 1966, s. 363.

Havzası'ndaki huzur ve asayışı bozmuştu. Derviş Mehmet Paşa, bununla da yetinmeyerek, İran'ın Ruslarla savaş halinde olmasından faydalanarak; etrafına topladığı aşiretlerin desteği ile İran'a saldırmış ve Hoy ile Urmiye'ye bağlı bazı yerleri tahrip etmişti. Derviş Mehmet Paşa'nın başına buyruk davranması, adına para bastırması, halk üzerine baskı kurup, İran'la mücadele etmesi üzerine Padişah II. Mahmut, Erzurum Valisi Hafız Ali Paşa'ya, Derviş Mehmet Paşa'nın yakalanmasını emretmişti. Bunun üzerine civar vilâyet ve kazalardan toplanan kuvvetler⁸⁶ Van'a sevkedilmek suretiyle isyan bastırılmış ve 1819'da asi Derviş Mehmet Paşa yakalanarak idam edilmişti⁸⁷.

Bu sırada Osmanlı Devleti'nin Batı'da Yunan isyanıyla uğraşmasını fırsat bilen İran, sınırdaki bazı aşiretlerin faaliyetlerini gerekçe göstererek Osmanlı sınırını geçmiş; Osmanlı Devleti bölgeye gerektiği kadar asker sevkedemediği için İran ordusu 1821'de Bayezid, Eleşgirt, Toprakkale, Erciş, Bitlis ve Muş'u işgâl etmişti⁸⁸. Ancak İran ordusunun işgâline uğrayan bölgede şiddetli bir kolera salgınının başgöstermesi⁸⁹ ve salgının İran ordusunda da yayılarak büyük kayıplara yol açması üzerine İran işgâl ettiği Van Gölü Havzası'ndan çekilmişti⁹⁰.

⁸⁶ Şanizâde Mehmed Ataullah Efendi, **Şanizâde Tarihi, III**, İstanbul 1291, s. 47; A. Cevdet, **Tarih-i Cevdet, VI**, s. 2654.

⁸⁷ **Şanizâde Tarihi, III**, s. 58; N. Jorga, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi, V**, ..., s. 198.

⁸⁸ Zuhuri Danışman, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi, XI**, Zuhuri, Danışman Yayınevi, İstanbul 1966, s. 282.

⁸⁹ Osmanlı Devleti bu dönemde kolera salgınının yanında veba ile de mücadele etmek zorunda kalmıştı. II. Mahmut Dönemi'nde Karadeniz'den gelen gemilere İstiniye'de ve Büyük Liman'da kolera, veba ve diğer bulaşıcı hastalıklardan dolayı "karantina bekletilmesi" usulü getirilmiş (1831) ve bir "Karantina Nezareti" kurulmuştu. Başlangıçta İstanbul için gerçekleştirilen bu çalışmalar şartlar elverdikçe Anadolu vilayetlerinde de yapılacaktı. Osmanlı hükümeti vebanın yayılmasını engellemek amacıyla karantinalar ve sağlık kordonları kurmuştu. Aynı zamanda bu amaçla Ser-etiba Abdülhak Molla Efendi başkanlığında bir komisyon kurulmuştu. Ancak bütün çabalara rağmen veba yayılmaya devam etmişti. 1839'da Trabzon, 1840'da Urmiye Gölü ve Van Gölü Havzası'na ulaştı. Bitlis, Van, Muş, Trabzon ve Erzurum Vilâyetlerinde iki ay içinde (1840) 30 bin kişi vebadan hayatını kaybetmişti. Birkaç yıl boyunca Van, Trabzon, Erzurum ve Muş civarında etkili olan veba son olarak Van'ın doğusunda yer alan sıradağlarının karşı yamaçlarındaki Erçek ve Karagündüz'de görülmüştü. Bitlis ve Van vebanın görüldüğü eski merkezler arasında yer almıştı. Vebanın Anadolu'da yol açtığı tahribattan sonra Osmanlı hükümeti sağlık alanında daha duyarlı olmuş ve Kars, Van, Çıldır, Muş, Bayezit gibi şehirlerde karantina merkezleri kurmuştu. (Z. Danışman, **Osmanlı İmparatorluğu**, ..., s. 281; Daniel Panzac, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Veba (1700-1850)**, Çeviren: Serap Yılmaz, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1997, s. 220; Orhan Kılıç, **Eskiçağdan Yakınçağa Genel Hatlarıyla Dünyada ve Osmanlı Devleti'nde Salgın Hastalıklar**, Fırat Üniversitesi Rektörlüğü Orta Doğu Araştırmaları Merkezi Yayınları, Elazığ 2004, s. 64.)

⁹⁰ **Türk-İran İlişkilerinin Dünü, Bugünü, Yarını**, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul 1994, s. 78; Z. Danışman, **Osmanlı İmparatorluğu**, ..., s. 282; C. Tükin, "*Van Bölgesi*"..., s. 269.

İran'ın, bulduğu her fırsatta sınırı geçerek Van Vilâyeti'ne saldırması üzerine Osmanlı Devleti, 1827'de Erzurum'da bulunan cephanenin bir kısmını Van Kalesi'ne taşımış⁹¹, böylece Van Gölü Havzası'nı İran saldırılarından korumaya çalışmıştı. Ancak bölgede aşiretlerin sınır ihlalleri⁹² devam etmiş ve İran bu ihlalleri bahane ederek bölgeye saldırılarını sürdürmüştü.

1828'de Osmanlı Devleti'nin batıdaki meselelerle uğraşmasını fırsat bilen Rusya, Kafkasları aşarak Osmanlı topraklarına girmişti. Bunun üzerine Van, Bitlis, Muş gibi Van Gölü Havzası'ndaki vilâyetlerden gönüllü birlikler toplanmış ve Van Valisi Timur Paşa⁹³ komutasında Bayezit mevkiinde Ruslara karşı konulmuştu⁹⁴. Buradaki Osmanlı-Rus Savaşı 1829 Edirne Antlaşması'yla sona ermişti. Bu antlaşma ile Osmanlı Devleti, Yunanistan'ın bağımsızlığını, Eflak, Boğdan ve Sırbistan'ın özerkliğini tanımıştı. Ruslar da, işgal ettiği Romanya, Bulgaristan, Edirne, Kars ve Erzurum'dan çekilmeyi kabul etmişti⁹⁵. Doğu Anadolu ve dolayısıyla Van Gölü Havzası'ndaki Osmanlı-İran-Rus mücadeleleri Tanzimat ve Meşrutiyet dönemlerinde de sürmüştü.

Osmanlı Devleti 3 Kasım 1839'da Tanzimat Fermanı'nı ilân etmişti. Fermanla, halkın can ve mal güvenliğinin sağlanması, herkesin gelirine göre vergi vermesi, mahkemelerin açık yapılması gibi yeni uygulamalarının yanında devletin her bölgesinde idari, mali ve askeri düzenlemeler getirmeyi hedeflemişti.

Tanzimat Fermanı'yla devletin bütün kurumlarında başlatılan ıslahat çalışmaları yol alanında da kendini göstermişti. Bu dönemde yol davası büyük bir memleket meselesi olarak ele alınmış ve halkın ihtiyaçlarına cevap veren bir yol yapım politikası benimsenmişti. Bu dönemde yol yapımını bir programa bağlanmasına çalışılmış ve bu işi üstlenmek amacıyla 1848'de Nafia (Bayındırlık)

⁹¹ BOA. C.AS. G. No: 33831.

⁹² M. S. Lazarev, Ş. X. Mihoyan vd. **Kürdistan Tarihi**, Rusça'dan Çeviren: İbrahim Kale, Avesta Yayınları, İstanbul 2001, s.236.

⁹³ Ahmet Lütü Efendi, **Vak'anüvis Ahmed Lütü Efendi Tarihi, II-III**, Yeni Yazıya Aktaran: Yücel Demirel, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1999, s. 424.

⁹⁴ Faiz Demiroğlu, "1828-1829 Harbinde Van Kahramanlığı", **Van Gazetesi**, 25 Mayıs 1946.

⁹⁵ Zuhuri Danışman, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi, XI, 18. Asırda Avrupa ve Dünya Vaziyeti**, Yeni Matbaa, İstanbul 1966, s. 258-259; T. Yılmaz Öztuna, **Başlangıcından Zamanımıza Kadar Türkiye Tarihi, XI**, Hayat Kitapları, İstanbul 1967, s. 167-168.

Nezareti kurularak⁹⁶; bayındırlık işleri bir bütün olarak ele alınmıştı. 1866'da karayolu ve köprü çalışmalarını bir düzene sokmak amacıyla Turuk-u Maabir Nizamnâmesi (Yol ve Geçitler/Köprüler Nizamnâmesi) çıkarılmıştı. Nizamnâme, önemli düzenlemeler getirmiş, yol yapımı bir devlet işi olarak ele alınmış ve bu işi yürütmekle Ticaret Nazırlığı'na bağlı Turuk-u Maabir İdaresi (Yollar ve Köprüler Müdürlüğü) görevlendirilmişti⁹⁷.

Tanzimat Programında ülkenin kaynaklarını işletebilmek için ulaşım araçlarının sağlanması, tarımda elverişli bölgelerin birbiriyle ve denizle bağlantısını sağlayacak demiryolu hatlarının döşenmesi de plânlanmıştı⁹⁸. Ayrıca demiryolları sayesinde devletin askeri yönden güçleneceği, isyan ve eşkıyalığın anında önlenilebileceği düşünülmüştü. Böylece ülkede asayiş ve huzur sağlanacağı⁹⁹ gibi, merkezi otorite gücünü diğer bölgelerde de hissettirecekti¹⁰⁰.

Bu dönemdeki idari yapılanmanın bir sonucu olarak Van Eyaleti, Erzurum'a bağlı bir sancak haline getirilmişti¹⁰¹. Tanzimat'ın getirdiği yeni uygulamalar Van ve Erzurum Vilâyetleri'nde hoşnutsuzluklara neden olmuştu. Bu bölgede en büyük tepki "yurtluk" ve "ocaklık"¹⁰² olarak ifade edilen toprakları tasarruf edenlerden gelmişti. Çünkü fermanla yapılan düzenlemelerle buradaki feodal beylerin geleneksel hale gelmiş olan statülerinin devamına müsaade edilmemiş; merkezi otorite güçlendirilmeye çalışılmıştı. 1870'te kabul edilen Vilâyet Nizamnâmesi ile de yeni bir düzenlemeye gidilerek doğudaki beylerin hâkimiyet ve nüfuzları azaltılmıştı. Sonuçta imtiyazlı statüler ortadan kaldırılmış ve beylik düzenine son verilmişti¹⁰³.

XIX. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren bütün Osmanlı memleketlerinde olduğu gibi Van Gölü Havzası'nda da iktisadi, sosyal ve kültürel gelişmeler yaşanmış; Van ve çevresini kalkındırma faaliyetlerine girişilmişti. Bu amaçla

⁹⁶ T.C. Nafia Vekâleti, **On Senede Türkiye Nafiası (1923-1933)**, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul 1933, s.11.

⁹⁷ Nazım Berksan, **Yol Davamız Nerede?**, Akın Matbaası, Ankara 1951, s. 17; TC. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 5, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1938, s.10.

⁹⁸ İsmet Ergün, **Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü**, Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, Ankara 1985, s.69.

⁹⁹ L. Şen, **Türkiye'de Demiryolları...**, s. 24; İ. Yıldırım, **Demiryolları...**, s. 6.

¹⁰⁰ İ. Yıldırım, **Demiryolları...** s. 9.

¹⁰¹ Ahmet Lütfi Efendi, **Vak'anüvîs Ahmed Lütfi Efendi Tarihi, II-III**, s. 647.

¹⁰² Musa Çadırcı, **Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1991, s. 193.

¹⁰³ B. Kodaman, **Sultan II. Abdulhamid Devri...**,s.11.

1861’de Van’da bir Ticaret Meclisi kurulmuştu. Yine şehirdeki hükümet memurları ve zabıtların kaldıkları köhne binaların yerine yenileri kiralanmıştı¹⁰⁴.

İran, 1861’de Van sınırına yakın Hoy ve Tebriz taraflarına asker göndermişti. Bu durum karşısında Erzurum Valisi Mustafa Zarif Paşa, Van civarından çekmeyi düşündüğü askeri birliği bu bölgenin muhafazası için yerinde bırakmaya karar vermişti¹⁰⁵.

1863’te Bargiri, Erciş, Mahmudiye, Gevaş, Şitak, Müküs, Adilceviz ve Ahlat mülhak kazalarını ihtiva eden Van Sancağı’nda ikişer bölük süvari ve piyade askeri birlikler asayişin sağlanmasında görevlendirilmişti¹⁰⁶. Ayrıca İran sınırında güvenliğin artırılması için gerekli görülen önlemler alınırken, Van Valisi Halil Bey, Hükümet merkezine bir yazı göndererek; Erciş, Malazgirt ve Erzurum istikametlerinde muntazam bir karayolunun (şose) inşa edilmesini istemişti¹⁰⁷. Bunun üzerine ilk iş olarak Erzurum-Van karayolunun onarım ve bakımı için ödenek ve izin çıkarılmıştı¹⁰⁸. Yol inşası güvenliğin sağlanmasının yanında ziraatın, ticaretin ve yerli sanayinin gelişmesinde önemli bir adım olarak düşünülmüştü.

Bu dönemde ayrıca Van Gölü sahillerindeki iskeleler arasında yolcu ve yük taşımanın sürat ve kolaylık kazanmasını sağlamak amacıyla özel teşebbüsler olmuştu. Meselâ, Osmanlı Devleti tebaasından Artin Sarrafyan ve Abraham Kavafyan Efendiler, Van Gölü’nde vapurla yolcu ve eşya taşımak, eşya yüklü mavnaları (küçük gemi) çekmek için bir şirket kurma imtiyazının kendilerine verilmesi¹⁰⁹ amacıyla bir dilekçe yazarak 6 Nisan 1879’da Şurâ-ı Devlet’e göndermişlerdi¹¹⁰. Van Gölü’nde vapurla taşıma işletmeciliği bölgenin servetini artıracığı ve kalkınmasını sağlayacağı hususları göz önünde bulundurularak ilgililerin imtiyaz talebi Meclis-i Mahsus tarafından uygun görülmüş¹¹¹ ve bu

¹⁰⁴ Nejat Göyünç, “*Van*” **İslâm Ansiklopedisi XIII**, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1988, s.201.

¹⁰⁵ Enver Ziya Karal, “*Mustafa Zarif Paşa’nın Hatıratı 1816-1862*” **Belleten**, IV/16, Ankara 1940, s. 489.

¹⁰⁶ N. Göyünç, “*Van...*”, s.201.

¹⁰⁷ **BOA**, Y.A. RES. D. No: 43, G. No: 24; F. Tızlak, “*Van Gölü’nde Vapur İşletme...*” s.480.

¹⁰⁸ M. Çadırcı, **Tanzimat Dönemi...**, 195.

¹⁰⁹ F. Tızlak, “*Van Gölü’nde Vapur İşletme...*” s.474.

¹¹⁰ **BOA**, İ.MMS, D. No: 63, G. No: 2967.

¹¹¹ **BOA**, İ.MMS, D. No: 63, G. No: 2967.

çalışmalar neticesinde 16 Ağustos 1879'da Artin ve Abraham Efendilere bir imtiyaz fermanı verilmişti¹¹².

Artin ve Abraham Efendiler ferman hükümlerine uygun olarak¹¹³ “Van Gölü Şirket-i Osmaniyesi” adı altında bir şirket kurmuş ve söz konusu şirketin nizamnâme taslağı hazırlanmıştı. Hazırlanan nizamnâme Artin ve Abraham Efendiler tarafından onay için ilgili birimlere sunulmuştu. İlk olarak Şurâ-yı Devlet’e gönderilen nizamnâme, bu kurumun Tanzimat Dairesi tarafından Nafia Nezâreti’nin görüşü alınmak üzere Ocak 1880’de buraya havale edilerek incelenmeye alınmıştı¹¹⁴. Ancak aradan iki yıla yakın bir sürenin geçmesine rağmen Nafia Nezâreti söz konusu nizamnâmeyi imzalayıp ilgililere vermemişti. Hükümetin bu konuyu sürüncemede bırakmasının iki önemli sebebi bulunmaktaydı. Bunların birincisi; iki taraf arasında daha önce imzalanmış olan mukavelename hükümlerine göre imtiyaz sahiplerinin vermesi gereken senelik 120 Osmanlı lirasının Nafia Nezâreti’ne verilmemesi¹¹⁵, ikincisi ise; o dönemde, bölgede baş gösteren Ermeni olaylarıydı. Çünkü bu sıralarda Van Gölü Havzası’nda Ermeni olayları başlamıştı. Rusya ve İran sınırından geçen Ermeni çeteleri, Ermeni gemiciler tarafından Van Gölü’ndeki adalara veya Bitlis’e taşınmaktaydı. Bölgenin bu özelliğinden dolayı şirketin nizamnâmesi onaylanmamış ve bu nedenle Artin ve Abraham Efendilerin Van Gölü’nde vapur işletme teşebbüsleri sonuçsuz kalmıştı.

Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa, 1880’de bir Umur-u Nafia Programı hazırlamış¹¹⁶ Programla karayolları, Turuk-ı Umumiye (Devlet Yolu) ve Turuk-ı Hususiye (Vilâyet Yolları) şeklinde sınıflandırılmış ve devlet yolları numaralandırılmıştı. Devlet yollarının, genel bütçeden; vilâyet yollarının, Vilâyet Özel İdarelerinin bütçesinden finanse edilmesi görüşü dile getirilmişti. II. Meşrutiyet Dönemi’nde ikinci bir Umur-ı Nafia Programı hazırlanmış ve karayolu çalışmalarına yeniden ağırlık verilmeye başlanmıştı¹¹⁷. Programı uygulayabilmek için Fransa ile 2.000.000 Franklık bir anlaşma imzalanmıştı. Bu anlaşma uyarınca Anadolu’daki

¹¹² BOA, Y.A. RES, D. No: 12, G. No: 40.

¹¹³ BOA, Y.A.RES, D. No: 6, G. No:18.

¹¹⁴ BOA, ŞD. TNZ, D. No: 2900, G. No: 47.

¹¹⁵ BOA, Y.A. RES. D. No: 12, G. No: 40.

¹¹⁶ İlhan Tekeli-Selim İlkin, **1923 Tarihli “Umur-u Nafia Programı”**, (IX. Türk Tarih Kongresi’nde Ayrıbasım),Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1989, s.1650.

¹¹⁷ **On Senede Türkiye Nafiası**,...s.11.

bütün karayolu şebekesinin bakım ve onarımı için Fransız “Régie Généeale” şirketine imtiyaz verilmişti. Programla, Trakya’da 435 km ve Anadolu’da 7200 km’lik yol ağının yapımı kararlaştırılmıştı. Önerilen bu program ile Trakya ve demiryolu bakımından ihmal edilmiş olan Doğu Anadolu yollarının ilk iskeletleri oluşturulmuştu. Ancak bu yol programı da önce Balkan Savaşları, sonra da I. Dünya Savaşı’nın çıkmasıyla uygulanmaya konulamamış, sadece 400 km’lik bir yol yapılabilmmişti¹¹⁸.

1881’de Duyunu Umumiye İdaresi’nin kurulması demiryolu imtiyaz taleplerini ortaya çıkarmış; İngiltere ve Fransa Anadolu’dan Bağdat’a yapılacak demiryolunun imtiyazı için mücadeleye¹¹⁹ girişmişti. 2064 km’lik Konya-Basra hattının¹²⁰ imtiyazı Alman Bağdat Demiryolu Şirketi’ne verilmiş; ancak Almanların “Drang Nach Osten (Doğuya Doğru Yayılma)” politikasına¹²¹ hizmet edecek bu hattın yapımı İngiliz, Fransız ve Rus çıkarlarıyla çatışmıştı. Anadolu’yu baştanbaşa geçen ve eski ipek yolunu demiryolu haline getirmeyi amaçlayan bu girişim, İngilizlerin Mısır ve Basra Körfezi’ndeki; Fransızların, Suriye’deki siyasi ve iktisadi emellerini tehdit edecek boyutlara sahipti. Rusya ise bu demiryolunu Doğu Anadolu ve İran’daki çıkarları için tehdit olarak gördüğü gibi ticari kaygılar da taşımaktaydı¹²². Almanya, büyük rakibi İngiltere’ye gözdağı vermek ve Hindistan yolunu Bağdat’a kadar uzanacak bu demiryolu sayesinde kontrol altına almayı planlamıştı.

Almanya’ya bu imtiyazın verilmesinden sonra İngiliz ve Fransız elçileri Osmanlı’yı protesto etmişlerdi. Rusya, İstanbul’daki Elçisi Zinovyev aracılığıyla Bağdat hattının Sivas üzerinden geçmesine karşı olduğunu duyurmuştu¹²³. Bu yüzden Osmanlı Hükümeti, Bağdat demiryolu güzergâhını Konya-Bağdat-Basra

¹¹⁸ S. Barda, **Münakale Ekonomisi...**, s. 293; L. Şen, **Türkiye’de Demiryolları...**, s. 20.

¹¹⁹ İlber Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu**, Timaş Yayınları, İstanbul 2008, s.132.

¹²⁰ Ziya Gürel, “*Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk I*”, **Bellekten**, XLIV/ 175, Ankara, Temmuz 1980, s. 541.

¹²¹ A. Halûk Ülman, **Birinci Dünya Savaşına Giden Yol**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Sevinç Matbaası, Ankara 1972, s. 142.

¹²² İ. Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğu’nda...**,s.133; L. Şen, **Türkiye’de Demiryolları...**, s. 27.

¹²³ M. Arslan Abisel, **Bir Karış Fazla Şimendifer**, Ar Basımevi, Ankara 1948, s. 18; Yuluğ Tekin Kurat, “*1878-1919 Arasında Türk-Rus İlişkilerinin Siyasal Anatomisi*”, **Türk-Rus İlişkilerinde 500 Yıl (1491-1992), Sempozyum Bildirileri, (Ankara 12-14 Aralık 1992)**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1999, s. 143.

olarak belirlemiş ve yapımına başlanmıştı. Ancak iflas etmeye başlayan Osmanlı ekonomisi bu denli büyük bir projeyi hayata geçirememiş, sadece Haydarpaşa-İzmit¹²⁴ arasındaki 91 km'lik hat yapılabilmmişti.

Osmanlı Devleti demiryolu yapımını kendi çıkarlarına göre değil, aralarında önemli rekabet olan emperyalist devletlerin ekonomik, siyasi ve askeri çıkarlarına göre ele almak durumunda kalmıştı¹²⁵. Yapılan Hicaz Demiryolu, Osmanlı Devleti için özel bir öneme sahipti. Çünkü yabancı sermaye kullanmadan sadece Müslümanların yardım ve bağışlarıyla¹²⁶ yapılan bu demiryolu, Avrupa'nın kontrol gücüne karşı bir direniş girişimidir.

İngiltere, Fransa ve Almanya'nın demiryolu imtiyazları ile başlattıkları emperyalist faaliyetlere Amerika da katılmıştı¹²⁷. 1908'de Sivas-Van ve Sivas-Bağdat arasında demiryolu yapımı için açılan ihaleye Amerikalı Colby Mitchell Chester de başvurmuştu¹²⁸. Chester, girişimine daha resmi bir şekil vermek için The Ottoman-American Development Company (Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi) isimli bir şirket kurmuş¹²⁹ ve Osmanlı Hükümeti ile bir ön sözleşme hazırlamışsa da Almanya ve İngiltere'nin baskıları yüzünden 1911'de Mebusan Meclisi'ne sunulan sözleşme onaylanmamıştı¹³⁰.

Milli Mücadele'nin kazanılmasından sonra "The Ottoman-American Development Company" yeniden ortaya çıkmıştı. Kasım 1922'de Amiral Chester'in oğlu Arthur Chester ve Kanadalı işadamı K.E. Clayton-Kennedy Ankara'ya gelerek,

¹²⁴ Sabih Alaçam, "Demiryollarımızın Yapımı ve İşletilmeleri", **Tanin**, 20 Birincikanun/Aralık 1943.

¹²⁵ Muhteşem Kaynak, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Ekleme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", **Yapıt**, S: 5, Haziran-Temmuz 1984, s. 69; İ. Yıldırım, **Demiryolları...**, s. 6.

¹²⁶ **Demiryollar Mecmuası**, S: 25, Mart 1927, s. 11.

¹²⁷ Yahya Sezai Tezel, "Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist Miydi? Chester Ayrıcılığı", **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, XXV/ 4, Aralık 1970, s. 288.

¹²⁸ İ. Yıldırım, **Demiryollar...**, s. 26; Bir Amerikan deniz subayı olan Colby Mitchell Chester, Osmanlı Devleti'nin XIX. Yüzyılın sonlarında meydana gelen Ermeni ayaklanmalarını bastırma hareketi sırasında Amerikan mallarının zarar görmesinden kaynaklanan tazminatın tahsilatı amacıyla İstanbul'a gönderilen Amerikan Savaş gemisinin kaptanıydı. Chester sarayda iyi karşılanmıştı. 1906'da emekli olduktan sonra 1908'de tekrar İstanbul'a gelmiş ve kendi adını taşıyan projesini Osmanlı Hükümeti'ne sunmuştu. Y.S. Tezel, "... Chester Ayrıcılığı"..., s. 290.

¹²⁹ İlhan Tekeli-Selim İlkin, **Cumhuriyet'in Harcı III, Modernitenin Altyapısı Oluşurken**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2004, s. 235.

¹³⁰ Y.S. Tezel, "Chester Ayrıcılığı...", s. 292; İ. Yıldırım, **Demiryolları...**, s. 27.

savaştan önce ön sözleşmesi yapılmış olan imtiyazı yeniden istediklerini Büyük Millet Meclisi Hükümeti'ne bildirmişlerdi¹³¹.

Şirket ile Nafia Vekâleti arasında yapılan görüşmelerde anlaşmaya varılması üzerine hazırlanan yeni sözleşme 30 Ocak 1923'te onay için TBMM'ye sunulmuş ve burada yapılan değişikliklerden sonra, 9 Nisan 1923'te onaylanmıştı¹³². Sözleşmeye göre araştırma konumuzu ilgilendiren hat; Sivas-Harput-Ergani-Diyarbakır-Bitlis ve Van Gölü'nün kuzey ya da güney kıyısından geçerek Van'a ulaşacak şekilde belirlenmişti¹³³. Böylece Van Gölü Havzası'nın, Anadolu'nun diğer merkezleriyle demiryolu bağlantısı sağlanmış olacaktı.

Chester Grubu ile Ankara Hükümeti arasında varılan anlaşmaya İngiltere, Fransa ve Rusya tepki göstermişlerdi¹³⁴. Bu sırada Musul ve İran petrollerinden Amerika şirketi Standart Oil'e hisse verilmesi, Amerika Hükümeti'nin çekingen davranmasına neden olmuştu¹³⁵. Üstelik Lozan'da Türkiye'nin Musul konusunda kesin bir sonuç elde edememesi ve temel hedefi Irak petroleri olan Chester Grubu için yapılan anlaşmanın artık pek de önemi kalmamıştı. Bu nedenlerden dolayı Amerika Hükümeti ve sermaye çevreleri Chester Grubu'nu desteklemekten vazgeçmiş ve ayrıca Chester'in The Ottoman-American Development Company'si sözleşmelere göre işe başlamadığı için ayrıcalıklarını yitirmişti¹³⁶.

Şirket ortaklarından Kennedy, sözleşmenin feshedilmesine engel olmak için İstanbul'dan birkaç Türk mühendis bularak, Samsun'a gönderip inşaata başlanılmış görüntüsü vermek istedi ise de yapılan soruşturmada bu teşebbüs ciddi görülmemiş ve sonunda Chester Projesi'yle ilgili sözleşme 17 Aralık 1923'te Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından feshedilmişti¹³⁷. Türk Hükümeti, Milli Mücadele'nin kazanılmasından sonra dış politikada İngiltere ve Fransa'ya karşı Amerika'nın

¹³¹ Y. S. Tezel, "Chester Ayrıcalığı...", s. 294.

¹³² **TBMM ZC. I/29**, İ: 21,(9.4.1339), s. 23. TBMM Matbaası, Ankara 1961; Salahi R. Sonyel, **Gizli Belgelerle Lozan Konferansı'nın Perde Arkası**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2006, s.172.

¹³³ **TBMM ZC. I/28**, İ: 20, (8.4.1339), s.437.

¹³⁴ Bilmez Bülent Can, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s.304; Ali Naci Karacan, **Lozan**, Nokta Kitap Yayını, İstanbul 2007, s.284.

¹³⁵ M.A. Abisel, **Bir Karış Fazla Şimendifer...**, s. 31; İ. Yıldırım, **Demiryolları...**, s. 28; Y. S. Tezel, "Chester Ayrıcalığı"..., s. 316.

¹³⁶ Y.S. Tezel, "Chester Ayrıcalığı"..., s. 316; M. A. Abisel, **Bir Karış Fazla Şimendifer...**, s. 51, İ. Yıldırım, **Demiryollar...**, s. 28.

¹³⁷ Ahmed Emin Yalman, **Yakın Tarihte Gördüklerim ve Geçirdiklerim II (1922-1971)**, Yayına Hazırlayan: Şenol Şadi Erdiç, Pera Turizm ve Ticaret Yayını, İstanbul 1997, s.856; İ. Tekeli – S. İlkin, **Cumhuriyetin Harcı III**,..., s. 266; İ. Yıldırım, **Demiryolları...**, s. 28.

desteğini sağlamak ve Türk kanunlarına saygılı olmaları şartıyla yabancı sermayeye açık olduğunu göstermek için Chester Projesi'ne sıcak bakmıştı.

Van Gölü Havzası'nda bu dönemlerde yaşanan siyasi, iktisadi ve bayındırlık çalışmalarının yanında eğitim ve kültür faaliyetleri de önemli yer tutmuştu. Cumhuriyet'ten önce Van Gölü Havzası'nda eğitim-öğretim mahalle mektepleri ve medreselerde yapılmaktaydı. Bunların başlıcaları; Hüsrev Paşa, İskender Paşa, Başkale, Hoşab Medreseleri idi. 1908'de Van İdadisi adıyla yedi sınıflı yeni bir okul açılmış, 1910'da Muallim Mektebi faaliyete geçmişti. Ayrıca bu yıllarda Bağlarbaşı Rüştüyesi ve Şehir Rüştüyesi açılarak havzada eğitim-öğretim çalışmalarına başlamıştı. Bunlardan başka sonradan adı "Beyoğlu" olan ve ilk mekteplerin ilki sayılan "Bur'ân-i Terakki" açılmıştı. 1915'te ise zamanın en modern mektepleri olan Askeri Rüşdiye ile Sultaniler öğretim faaliyetine başlamışlardı¹³⁸.

Bu gelişmelerin yanısıra, Osmanlı memleketlerinde asayiş ve huzuru bozan gelişmeler de yaşanmaya başlamıştı. XIX. Yüzyılda Osmanlı hâkimiyetindeki Doğu Anadolu, dolayısıyla Van Gölü Havzası'nda meydana gelen siyasi, dini ve etnik mücadelelerin temelinde "Şark Meselesi" yatmaktaydı. Bunların başlangıcı 1815'te Avrupa haritasını yeni bir düzene sokmak amacıyla toplanan Viyana Kongresi'ni kabul edebiliriz. Bu kongrede Rus delegeler Osmanlı Devleti'ndeki Hıristiyan unsurların durumunun yeniden gözden geçirilmesini istemişler ve buna da "Şark Meselesi" adını vermişlerdi. Kongrede bu görüş ret edilmiş ancak Şark Meselesi terimi Avrupalılar arasında benimsenmiş ve zamanla daha geniş anlamlar yüklenerek kullanılmıştı¹³⁹. Batılı devletlerin Van Gölü Havzası'na olan ilgilerinin altında yatan neden de Şark Meselesi idi. İngiltere, Fransa, Almanya ve Amerika gibi devletlerden birçok Hıristiyan din adamı ve araştırmacı Van Gölü Havzası'na gelerek burada istihbarat ve misyonerlik faaliyetlerine başlamıştı. Bu faaliyetlerin yoğunlaştığı vilâyetlerin başında Van ve Bitlis gelmekteydi. Misyonerler amaçlarına hizmet etmek amacıyla bu vilâyetlerde birçok eğitim ve sağlık kurumları meydana

¹³⁸ Reşat İzbirak, "*Van*" **Türk Ansiklopedisi**, XXXIII, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, Ankara, 1984, s. 249; Pars Tuğlacı, **Osmanlı Şehirleri**, Milliyet Yayınevi, İstanbul, 1985, s. 302.

¹³⁹ Sait Aşgın, **Cumhuriyet Döneminde Doğu Anadolu'ya Yapılan Kamu Harcamaları (1946-1960)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Akara 2000, s. 10.

getirmişler, “hayır kurumu” adı altında hayır işinden çok, siyasetle ilgilenmişlerdi¹⁴⁰. Misyonerlerin açmış oldukları okullarda Ermeni öğrencilere “Muhtar Ermenistan” fikrini aşilayarak devlete düşman yetişmelerinde ön ayak olmuşlardı¹⁴¹. Amerikalı ve İngiliz misyonerlerinin Kızılhaç vasıtasıyla kurdukları yardım dağıtma merkezlerinin Bitlis ve Van Vilâyetleri’nde bulunması bölgedeki Ermenilerin bu vilayetlere akın etmelerine neden olmuştu. Bu durum söz konusu vilayetlerde Ermeni nüfusunun artmasına ortam hazırlamıştı¹⁴². Amerika’nın açtığı okullarda Ermeni öğrencilere çeşitli meslekler için gerekli olan eğitimin yanında onların çok kabiliyetli komiteci, ihtilalci ve propagandacılar olarak yetiştirilmelerine gayret edilmişti¹⁴³.

Batılı Devletler ve misyonerlerin çalışmaları çok geçmeden sonuç vermiş ve asırlardan beri “Sadık Millet” olarak tabir edilen Ermeniler arasında milliyetçilik hareketi yayılmaya başlamıştı. Bu dönemde Ermenileri güçlendiren olay ise 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı olmuş, Osmanlı Devleti’nin bu savaştan yenilgiyle çıkması¹⁴⁴ Ermeni Patriki Nerses Varjabedian’ı cesaretlendirmişti. Narses Efendi, Rus Başkumandanı Grandük Nicolas Nicolayevitch’i ziyaret ederek, “Ermenilerin oturdukları vilâyetlerde ıslahat yapılmasını ve onların yerli Müslümanlara karşı müdafaasını” istemişti. Narses’in bu isteği Ayastefanos Antlaşması’nın 16. ve Berlin Antlaşması’nın 61. Maddeleri¹⁴⁵ ile Osmanlı Hükümeti, Ermenilerin ikamet ettiği vilâyetlerde (Vilâyat-ı Sitte) ıslahat yapmakla yükümlü tutulmuştu¹⁴⁶. Rusya ve bazı Avrupalı devletler bu savaştan sonra bölgede yaşayan Ermenilerin ve Kürtlerin üzerinde yeni politikalar icra etmeye başlamıştı. Söz konusu devletler bir taraftan Ermenileri devlete karşı kışkırtırken diğer taraftan da bölgede yaşayan Kürt aşiretleri ile Ermeniler arasında akrabalık olduğunu öne sürerek onları devlete karşı birleştirme

¹⁴⁰ Ergünöz Akçora, **Van ve Çevresinde Ermeni İşyanları (1896-1916)**, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, İstanbul 1994, s. 11.

¹⁴¹ Ergünöz Akçora, *“Van ve Çevresinde 19. Yüzyıl Sonra-20. Yüzyıl Başında Türk – Ermeni İlişkileri”*, Türk Dünyası Araştırmaları (Ayrı Basım), İstanbul, 1990, s. 176.

¹⁴² Neriman Hasanaliyev, **Rusya’nın Van ve Erzurum’daki Başkonsolosu Mayevski’nin Hatıraları**, Türkiye Türkçesi’ne Aktaran: Enver Uzun, Türk Ocakları Trabzon Şubesi Yayınları, Trabzon 2001, s. 16-17.

¹⁴³ Mayewski, **Van, Bitlis Vilâyetleri...**, s. 105.

¹⁴⁴ S. Esin Dayı, **Elviye-i Selâse’de (Kars, Ardahan, Batum) Milli Teşkilatlanma**, Kültür ve Eğitim Vakfı Yayınları, Erzurum, 1997, s.3-6.

¹⁴⁵ Esat Uras, **Tarihte Ermeniler ve Ermeni Meselesi**, Belge Yayınları, İstanbul 1987, s.259-266.

¹⁴⁶ Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi VIII, Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri (1876-1907)**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2007, s.66; Zuhuri Danışman, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi, XIII**, Zuhuri Danışman Yayınevi, İstanbul 1966, s. 144-145.

gayretine girmişlerdi¹⁴⁷. Büyük devletlerin bu tarz çalışmalarına karşı duran Van Valisi Hamit Paşa, 1884'te Osmanlı Hükümeti'nden başta Van olmak üzere havzadaki bazı merkezlerde her basamaktan okulların açılması, bunlar vasıtasıyla halka gerçeklerin anlatılmasını ve halkın birbiriyle kaynaştırılması¹⁴⁸ hususunda daha etkili adımlar atmasını istemişti.

Ancak Ermeni çeteleri ve dış güçlerin kışkırtmasıyla 1895'te Van'da bir Ermeni isyanı çıkmış, isyanda Müslüman ve Ermenilerden yüzlerce kişi hayatını kaybettiği¹⁴⁹ gibi evler, bağlar ve bahçeler tahrip olmuştu.

Sultan II. Abdulhamid, bölgedeki Ermeni, Rus ve İngiliz faaliyetlerine karşı devlet ve aşiretler arasında sıkı bir ittifak kurulmasını sağlayan unsurları araştırmaya başlamıştı¹⁵⁰. II. Abdulhamid bunda zorluk çekmeyerek Avrupalıların “mahirane ve kurnazca bir buluş” olarak niteledikleri Hamidiye Süvari Alayları'nı oluşturmuştu¹⁵¹. Alaylardan birisi Erzurum-Van arasındaki sınır boylarında, diğeri ise Mardin ile Urfa arasındaki çölün kuzey kısmında bulunan aşiretlerden oluşturulmuştu¹⁵².

Avrupa devletleri arasındaki siyasi ve ekonomik rekabet gibi başlıca sebeplerle başlayan dünya savaşına kısa bir süre sonra Osmanlı Devleti de katılmıştı. I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin Doğu Cephesi'ndeki askeri harekât, 1 Kasım 1914'te Rus ordusunun sınırı geçmesiyle başlamıştı. 21 Kasım'da sınırı geçerek Erzurum istikametinde ilerleyen Rus kuvvetleri önce Köprüköy ve ardından da Azap Savaşları'nı kaybederek geri çekilmek zorunda kalmıştı. Ancak Türk Ordusu da ağır zayıf verdiği için geri çekilen düşmanı takip etmemiş, daha elverişli

¹⁴⁷ BOA. Y.EE. D. No: 12, G. No: 30.

¹⁴⁸ BOA. Y.EE. D. No: 12, G. No: 30.

¹⁴⁹ E. Uras, **Tarihte Ermeniler**,...s.499-501; Azmi Süslü, **Ermeniler ve 1915 Tehcir Olayı**, Yüzyüncü Yıl Üniversitesi Rektörlüğü Yayınları, Van 1990, s. 74-75.

¹⁵⁰ Bayram Kodaman, **Sultan II. Abdulhamid Devri Doğu Anadolu Politikası**, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 1987, s.10-11.

¹⁵¹ İlk önce Rus ve İran sınırına yakın kalabalık ve güçlü aşiretlerle IV. Ordu Komutanı Zeki Paşa vasıtasıyla temasa geçilmiş ve bu temaslar sonunda 1891'den itibaren aşiretlerden alaylar kurulmaya başlanmıştır. (Bayram Kodaman, “*Erzurum, Van, Bitlis Vilayetlerinde Aşiretler*”, **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, S: 22, Aralık 1986, s.56.

¹⁵² Fahrettin Altay, **10 Yıl Savaş (1912-1922) ve Sonrası**, Eylem Yayınları, Ankara 2008, s.55; İbrahim Arvas, **Tarihi Hakikatler (İbrahim Arvas'ın Hatıratı)**, Yargıçoğlu Matbaası, Ankara 1964, s.21.

bir arazide toplanmak, takviye kuvvetlerinin gelmesini beklemek ve yeni bir Rus taarruzunu karşılamaya hazırlanmak amacıyla geri çekilmişti¹⁵³.

Ermeniler, I. Dünya Savaşı öncesinde olduğu gibi savaş sırasında da isyan halinde olduğundan Van Vali Vekili Cevdet Bey,1 Aralık 1914'te Van'daki Ermeni ileri gelenleriyle bir görüşme yaparak; durumu anlatmış ve Osmanlı sınırları içinde Ermeniler ve Müslümanlar arasında meydana gelecek olayların bütün Ermenileri etkileyeceği ikazında bulunmuştu¹⁵⁴. Türk Ordusu'nun Sarıkamış mağlubiyetinden¹⁵⁵ cesaret alan Ermeniler, Rusların kışkırtmaları ile 1915 Şubat'ının ortalarından itibaren daha belirli ve düzenli bir şekilde direnişe ve isyan hazırlıklarına başlamışlardı. Sonunda 25 Şubat 1915'te Bitlis'te ve 27 Şubat'ta Muş'ta bazı Ermeni eşkıya ve asker firarileri olaylar çıkarmışlardı¹⁵⁶. Van Vilâyeti'nde de Ermenilerin isyanı ve askeri kuvvetlere saldırıları 27-28 Şubat 1915'te çevredeki kaza ve köylerde başlamıştı. Bu hareketler Türk köylerine, jandarmaya ve asker kâfilelerine saldırı şeklinde olmuştu. Ermeniler dışarıdan Van'a kuvvet gönderilmemesi için yolları kapatmıştı. Gevaş, Çatak, Havasor ve Tımar'daki isyanları bastırmak için merkezdeki Türk kuvvetlerden destek alınmış olduğundan, Van'a gerektiği ölçüde

¹⁵³ Halil İbrahim İnal, **Osmanlı Tarihi**, Nokta Kitap Yayını, İstanbul 2011, s.487. Bu sırada III. Türk Ordusu'nun iâşe bölgesinde yer alan vilayetlerden cepheye erzak sevkiyatına başlanmıştı. Bitlis Vilâyeti'nin erzak sevkiyatı konusunda diğer vilayetlere göre oldukça iyi durumdaydı. Seferberliğin ilanından 14 Şubat 1915 tarihine kadar yaklaşık altı buçuk ay içerisinde Bitlis Vilâyeti ambarlarından Hıms, Hasankale ve Köprüköy ambarlarına gönderilen toplam 6.604.648 kg çeşitli erzak ve yeme ilaveten 9.234 adet yumurta ve 64.000 koyun ile 687 baş da sığır verilmişti. Van Vilâyeti de seferberliğin başında III. Ordu Komutanlığı'nın emriyle kendi vilayeti içerisindeki birlikleri beslemekte ve ayrıca Erciş-Adilcevaz üzerinden sevk edilen erzak ve kasaplık hayvanlarla Diyadin'deki süvari ve Tutak'taki nizamiye firkalarını iâşe etmekteydi. (Tuncay Öğün, **Kafkas Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 1999, s.179, 181, 206; Arif Baytın, **İlk Dünya Harbinde Kafkas Cephesi**, Vakıf Matbaası, İstanbul 1946, s.19; General Nikolski, **Sarıkamış Hareketleri**, Türkçeye Çeviren: Kaymakam Nazmi, Genelkurmay Matbaası, Ankara 1935, s.49.)

¹⁵⁴ **Askeri Tarih Belgeleri Dergisi**, Yıl: 34, S.85, Belge No:1996, Ekim 1985, s.3.

¹⁵⁵ Rus ordusu Sarıkamış'ta Türk birliklerini püskürttüktan sonra 1915 kışı boyunca önemli bir harekette bulunmadı. Bahar aylarında harekete geçen Rusların amacı kuzeyde Tortum'u, güneyde Malazgirt'i alıp cepheyi daralttıktan sonra Türk ordusunu kuşatmaktı. Murat Vadisi ve Van Bölgesi'nde Türk kuvvetlerinin çok zayıf bir halde bulunduğunu bilen Rus komutanlığı bu bölgeye IV. Kolordu'yu sevk etti. Rus birlikleri 11 Mayıs'ta Malazgirt'e kadar ilerlediler. 16 Mayıs'ta Van işgal edildi. Rus ordusunda bulunan Ermeni taburları ve düşmanla birlikte hareket eden yerli Ermeniler, Van ve çevresinde korkunç katliam yaptılar. (Nasır Yüceer, **Birinci Dünya Savaşında Osmanlı Ordusunun Azerbaycan ve Dağıstan Harekâtı**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları. Genelkurmay Basımevi, Ankara 2002, s.11; Birinci Dünya Savaşı'nda Doğu Cephesi'nde Sağlık Hizmetleri, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları. Genelkurmay Basımevi, Ankara 2011, s.8.)

¹⁵⁶ **Askeri Tarih Belgeleri Dergisi**, Yıl: 34, S.85, Belge No:1999 ve 2001, Ekim 1985, s.23,33.

destek gönderilememişti. Bu nedenle Ermeniler Türk mahallelerini ateşe vermiş¹⁵⁷, zor durumda kalan binlerce Müslüman halk Bitlis'e kaçmıştı¹⁵⁸. Özellikle Van Vilâyeti'nde Ermenilerin büyük bir tehlike oluşturmakta oldukları istihbaratının alınması üzerine Dâhiliye Nezareti, Van Valisi Cevdet Bey ve Bitlis Valisi Mustafa Abdülhalık Bey'e gönderdiği şifreli yazı ile Ermeni faaliyetlerine karşı önlem almaları ve olay çıkaranların alınan karar doğrultusunda güneye gönderilmelerini istemişti¹⁵⁹. Bunun üzerine Van Valisi Cevdet Bey, Van'daki Kürt aşiretleri ile yaptığı görüşmede durumun önemini anlatarak destek istemiş¹⁶⁰, birçok Kürt Aşireti Cevdet Bey'e Rusların bir saldırıya geçmeleri halinde Van'da Ermenilerin ayaklanma girişimleri karşısında devletin yanında yer alarak Ermenilere karşı koyacaklarını bildirmişlerdi. Bunun üzerine Muradiye civarındaki Kürt Aşiretleri, 18. ve 19. Aşiret Alayları olarak Rusların ve Ermenilerin bölgedeki emellerinin önüne geçmek için teşkilâtlanmış, bu aşiretlere bazı Kürt Aşiretleri de destek vererek Bayezid, Van ve Muradiye civarında Rus ve Ermenilerin emellerini gerçekleştirmelerinin önüne geçmişlerdi¹⁶¹.

Ruslar, Van Gölü Havzası'na doğru ilerlerken saflarında bulunan Ermeni alaylarına bölge Ermenilerinin oluşturduğu çeteler de katılmaya başlamıştı¹⁶². Bunların desteğiyle, 20 Nisan 1915'te Van'daki Ermeniler, banka, Duyun-u Umumiye Dairesi ve Postahane binalarını yakarak isyanı başlatmışlardı. Kısa bir süre sonra Van çevresinde ve kazalarda Ermeniler jandarmayla çatışmalara girmiş ve çoğunluğu Ermeni olan yerlerden kaçmak zorunda kalan müslüman memurlar, memur aileleri ve masum halkı katletmeye başlamışlardı. Başkumandanlık Vekâleti, Van Vilâyeti'nin durumunu göz önüne alarak Halil Bey komutasındaki I. Kuvve-i

¹⁵⁷ ATASE, BDH, Kıs. 2827, D. No. 99, F. 004.

¹⁵⁸ Muzaffer Erendil, "Birinci Dünya Savaşı'nda Bitlis Dolaylarındaki Muharebeler, Bitlis'in Kurtuluşu ve Atatürk", *Askeri Tarih Bülteni*, Yıl: 17, XVII/ 32, s.103.

¹⁵⁹ BOA. DH. ŞFR. D. No: 52. G. No: 282.

¹⁶⁰ Rafael de Nögalis, *Hilal Altında Dört Sene ve Buna Ait Bir Cevap*, Çeviren ve Tenkit Eden: Kaymakam Hakkı, Askeri Matbaa, İstanbul 1931, s.29.

¹⁶¹ Suat Akgül, "Birinci Dünya Savaşı'nda Rusya'nın Doğu Anadolu'daki Faaliyetleri", *Sekizinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri 1, (XIX. ve XX. Yüzyıllarda Türkiye ve Kafkaslar, 24-26 Ekim 2001-İstanbul)*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları. Genelkurmay Basımevi, Ankara 2003, s.243; *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, Yıl: 36, S.86, Belge No:2052, Nisan 1987, s.22.

¹⁶² Rus ve Ermenilerin Van'a yaklaşımları üzerine bölgeden Müslümanların göçü başlamış ve 40 gemi dolusu aile Tatvan'a gönderilmiştir. (Genelkurmay Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Kafkas Cephesi 3'üncü Ordu Harekâtı I*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993, s.682).

Seferiye'nin Van'a doğru yürümesini emretmişti¹⁶³. Van Seyyar Jandarma Tümeni'nin önemli bir kısmı ve aşiretler tarafından Van kuşatma altına alınmıştı. Ermeniler çok miktarda bomba kullandıkları, şiddetli sokak muharebelerinde iki taraf için de çok miktarda kayba sebep olmuş, ancak Ermenilerin isyanı bastırılmamıştı¹⁶⁴. Ruslar bu durumdan yararlanarak iki koldan Malazgirt ve Van üzerine ilerlemişler, Van İhtiyat Süvari Alayını yenerek 11 Mayıs 1915'te Bargiri (Muradiye)'yi işgâl etmişlerdi. Tutak'tan gelen bir Rus süvari ve bir piyade alayı da 12 Mayıs'ta Patnos ve Erciş'i işgâl etmişti. Bu sırada Vali Cevdet Bey, Van isyanını bastırmakla uğraştığından Rusların yaklaştığını haber alınca, 14 Mayıs 1915'te Van'ı terk ederek¹⁶⁵ Yarbay Halil Bey ile birleşmek üzere Başkale'ye çekilmişti. 16 Mayıs 1915'te Van'ı işgâl eden Rus kuvvetleri civardaki yerleşim yerlerini de işgâl başlamışlardı. 22 Mayıs 1915'te Nazarbekof komutasındaki Rus kuvvetleri Başkale'yi de ele geçirmişti¹⁶⁶. Bu işgâller üzerine III. Ordu Kumandanlığı 4 Haziran 1915'te Bitlis Vilâyeti'ne ve Bitlis Vilâyeti vasıtasıyla Van Vilâyeti'ne bir telgraf göndererek Van Gölü Cenup Müfrezesi ve aşiretlerin Van'a doğru hareket etmelerini emretmişti¹⁶⁷.

Nazarbekof'un yaptığı işgâllerden bir süre sonra üç Ermeni taburu ve 300 Kazak süvarisi, Vastan (Gevaş)'dan batıya doğru hareket ederek¹⁶⁸ 6 Haziran 1915'te Kuskunkıran ve 9 Haziran'da Reşadiye'yi, Van Gölü'nün kuzeyinden ilerleyen Rus kuvvetleri de aynı günde Ahlat'ı işgâl etmişlerdi¹⁶⁹. I. Kuvve-i Seferiye Kumandanı

¹⁶³ Aziz Samih İlter, **Birinci Dünya Savaşı'nda Kafkas Cephesi Hatıraları**, Yayına Hazırlayanlar: Zekeriya Türkmen-Elmas Çelik, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları. Genelkurmay Basımevi, Ankara 2007, s.38; 10 Mayıs 1915'te Cevdet Bey I. Kuvve-i Seferiye'ye gönderdiği bir telgrafta; Ruslarla Ermenilerin Tutak ve Abaka üzerinden Van Havzası'na ilerlemekte olduklarını, aşiretlerin dağıldıklarını, Van'ı bir türlü tamamen ele geçiremediğini, I. Kuvve-i Seferiye'nin ya hızlı bir şekilde Van'a gelmesi veya her ne pahasına olursa olsun Kuvve-i Seferiye'nin karşısındaki Rus kuvvetlerine taarruz ile onları mağlup etmesi lazım geldiğini yazmıştı. (Ali İhsan Sabis, **Harp Hatıralarım II**, Güneş Matbaası, Ankara 1951, s.222.)

¹⁶⁴ Ermenilerin Türk ordusunun gerisinde ayaklanıp katliama girişmeleri ve Rus ordusu ile birlikte hareket etmeleri Osmanlı Hükümeti'ni tedbir almak zorunda bırakmıştır. Doğu Anadolu'da yaşayan Ermeniler göçe tabi tutularak Suriye ve Irak'a gönderilmelerine karar verilmiştir. (N. Yüceer, **Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Ordusunun...**, s.11.)

¹⁶⁵ **ATASE Arşivi**; BDH, Kls. 2827, D. No: 99, F. 004-01.

¹⁶⁶ Fevzi Çakmak, **Birinci Dünya Savaşı'nda Doğu Cephesi**, Genelkurmay ATASE ve Genelkurmay Denetleme Başkanlığı Yayını, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2005, s.88-90; A. İ. Sabis, **Harp Hatıralarım II...**, s.223.

¹⁶⁷ **ATASE Arşivi**; BDH, Kls. 2827, D. No: 99, F. 004-17; **ATASE Arşivi**; BDH, Kls. 2827, D. No: 99, F. 004-18.

¹⁶⁸ **ATASE Arşivi**; BDH, Kls. 2827, D. No: 99, F. 004-05.

¹⁶⁹ F. Çakmak, **Birinci Dünya Savaşı'nda...**,s.91.

Yarbay Halil Bey, Rusları durdurmak için elinde yeterli kuvvet bulunmadığından, dağ yolları üzerinden Van Gölü civarındaki Şatak (Çatak)'tan dolaşarak Bitlis'e doğru geri çekilmişti¹⁷⁰.

Ruslar, Van'ı ele geçirdikten sonra 1915 Haziran'ından itibaren Bitlis ve Muş'a doğru ilerlemeye başlamışlardı. Böylece Van Gölü Havzası'nın batı kısmı ve Diyarbakır'a kadar uzanan geniş bir alan Rus tehdidine maruz kalmış, bu tehdit aynı zamanda Irak'a da yöneltilmişti. Diyarbakır'ın Rusların eline geçmesi halinde İskenderun dahi Rus tehdidi altına girebilirdi. Rusların, İskenderun Körfezi'ni ele geçirmek suretiyle asırlık Akdeniz'e inme plânları gerçekleşebilirdi¹⁷¹.

1915 sonlarına doğru Rusların Bitlis ve Muş istikametindeki ilerleyişi devam etmişti. Bu nedenle Türk kuvvetleri Bitlis Seyyar Jandarma Bölükleri ve aşiret birlikleri ile güçlerini artırarak Bitlis-Duhan ve Van Gölü civarında savunma hattı¹⁷² oluşturmuştu. 1 Aralık 1915'te Kuskunkuran mevkiinde, savunma hattında olan Van Cenup Müfrezesi aldığı emirle Rahva Boğzı'na çekilmişti¹⁷³. Ruslar, Eleşkirt ve Pasinler üzerinden Malazgirt'te doğru ilerlerken, Muş ve çevresinde bulunan Ermeniler, Müslüman köylerini basıp katliam yapmaya başlamışlardı¹⁷⁴. Bu yüzden halk perişan bir halde, Elazığ ve Diyarbakır'a göç etmek zorunda kalmıştı¹⁷⁵.

Ruslar, 11 Ocak 1916'da Köprüköy-Erzurum yönünde taarruza geçmişler, takviye almasına fırsat vermeden Türk cephesini yarmayı ve Erzurum'u ele geçirmeyi hedeflemişlerdi. Uzun ve kanlı savaşlardan sonra 16 Şubat 1916'da Erzurum, 17 Şubat 1916'da da Muş Rusların eline geçmişti. Böylece Ruslar, Doğu Anadolu'nun büyük bir kısmını işgâl etmiş, Trabzon ve Erzincan'ı da alarak Tirebolu-Kemah-Kiğı-Muş-Bitlis hattına kadar ilerlemişlerdi¹⁷⁶.

¹⁷⁰ Felix Guze, **Birinci Dünya Savaşı'nda Kafkas Cephesi'ndeki Muharebeler**, Türkçeye Çeviren: Yarbay Hakkı (Akoğuz), Yayına Hazırlayan: Alev Keskin, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları. Genelkurmay Basımevi, Ankara 2007, s.57.

¹⁷¹ Akdes Nimet Kurat, **Türkiye ve Rusya**, Kültür Bakanlığı Yayını, Ankara 1990, s.286.

¹⁷² ATASE, BDH, Kls. 2845, D. No: 169, F. 039-01; ATASE, BDH, Kls. 2845, D. No: 169, F. 039-02.

¹⁷³ ATASE, BDH, Kls. 2950, D. No: H.36. 001. F. 252.

¹⁷⁴ Nuri Alpay, "Van ve Van Gölü", **Zafer**, 15 Mart 1957.

¹⁷⁵ M. Salih San, **Doğu Anadolu ve Muş'un İzahlı Kronolojik Tarihi**, Yayına Hazırlayan: Gürsan Öner, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayını, Ankara 1982, s.156.

¹⁷⁶ **Doğu Cephesi'nde Sağlık Hizmetleri...**, s.8.

Bu arada Ruslar, kendileriyle işbirliği yapan Ermenilerin de desteğiyle birçok Doğu Vilâyeti gibi Van Gölü Havzası'nı da işgâl etmek üzere harekete geçmişler, Van Gölü'nün doğu ve kuzey kesiminden ilerleyerek, 3 Mart 1916'da Bitlis'i ele geçirmişlerdi¹⁷⁷. Rus işgâlleri nedeniyle Erzurum, Van, Bitlis ve çevresindeki vilâyetlerinden 50.000'den fazla kişi mülteci durumuna düşerek¹⁷⁸; Diyarbakır'a sığınmıştı¹⁷⁹. Bunun üzerine Çanakkale Cephesi'nde kazandığı büyük başarı nedeniyle Albay Mustafa Kemal Paşa, Doğu Cephesi emrine atanmış, 27 Mart 1916'da Diyarbakır'a gelerek Bitlis-Muş-Oğnut Cephesi'ndeki 16'ncı Kolordu'nun emir ve komutasını ele almıştı. 1 Nisan 1916'da rütbesi mirlivalığa (tuğgeneral) yükseltilen¹⁸⁰ Mustafa Kemal Paşa, 6 Nisan 1916'da Sason ve Mutki bölgesindeki Milis Kuvvetlerine şu talimatı vermişti:

“1- Mutki bölgesinde milisler, Hacı Musa Bey komutasında olarak, Kerp-Bitlis istikâmetiyle, Tatvan'ın batısında, Korsuvak-Hövükşiyen-Kerpişan-Ezirget istikâmetinde, Mutki bölgesi içerisinde ilerlemeye çalışacak, düşman çete ve kuvvetlerine karşı adı geçen istikâmetleri örtmek ve korumakla beraber düşmanın geri atılmasına çalışacaktır. Her fırsattan faydalanarak, Bitlis ve Muş Ovalarına doğru sarkan düşman taciz edilecektir. Hacı Musa Bey, 5'nci Tümen'in Duhan Boğazı'nın batısında bulunan kuvvetleriyle aralıksız olarak irtibatla bulunacak ve Bitlis'e karşı yapılacak harekâta katılacaktır.

2- Sason Bölgesinde bulunan milis ve gönüllüler, Mahbuban ve Tabuk üzerinden Sason'a gelen istikametleri koruyacaktır. Ayrıca düşman çetelerini geri atmaya ve Bitlis-Muş ulaştırma hattı üzerine doğru ilerleyerek düşmanı taciz etmeye çalışacaklardır.

3- Mutki ve Sason bölgelerindeki müfrezeler 5'inci Tümen Komutanı'nın emrinde olup, her hususta gereken emri kendisinden alacaklardır.

¹⁷⁷ Genelkurmay Başkanlığı, **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Kafkas Cephesi 3'üncü Ordu Harekatı II**, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993, s.209; A. S. İter, **Kafkas Cephesi Hatıraları...**,s.95; Sıtkı Aydın, **Bitlis Tarihi**, İstanbul 1967, s.37-38.

¹⁷⁸ Mazhar Müfit Kansu, **Erzurum'dan Ölümüne Kadar Atatürk'le Beraber I**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1986, s.7.

¹⁷⁹ **BOA**. DH. ŞFR. D. No: 538, G. No: 25.

¹⁸⁰ M. Erendil, “*Birinci Dünya Savaşı'nda Bitlis...*”, s.105; H. Fahri Çeliker, “*Bitlis'in Kurtuluşu ve Mustafa Kemal Paşa*”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, III/8 Mart 1987'den ayrıbasım. Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1987, s.384; Mehmet Önder, **Atatürk'le Adım Adım Türkiye**, Kültür Ofset Araştırma Yayınları, Ankara 1984, s.73.

4- Mahallindeki en büyük mülkiye memurları dahi, müfrezelerimizin ihtiyacını sağlamak ve halkın moralini yüksek tutmak hususunda birliklerle işbirliği yapacaktır”¹⁸¹.

Aynı gün verilen 2 No’lu Kolordu emrinde ise; “5’inci Tümen Bitlis’e karşı yapacağı taarruz hazırlıklarına devam etmekle beraber Hizan ve Mutki dolaylarından Bitlis istikametinde ve Mutki, Sason bölgelerindeki milis ve gönüllülerle düşmanın Bitlis-Muş ikmal yoluna karşı saldırı ve pusular düzenleyerek, düşmanın hareketlerini engelleyecektir”¹⁸².

1916 Mayıs ve Haziran’ında taarruz için hazırlanan Türk kuvvetleri Tatvan-Kavaktepe, Tatvan sırtları, Nemrut, Şamiran ve Güzeldere’nin doğusundan ilerlemeye başlamışlardı¹⁸³. Mustafa Kemal Paşa, 5’inci Tümen’in iâşe sorununu çözmüş ve Kolordu-Bitlis Valiliği arasındaki anlaşmazlıkları da giderdikten sonra 2 Ağustos 1916’da taarruza geçilmişti. Karargâhı Bitlis Deresi içinde bulunan 5’inci Tümen’e bağlı kuvvetlerin kapladığı bütün cephe boyunca başlayan taarruz hareketi düşmanı tutunabildiği yerlerden söküp atmak suretiyle gelişmiş, üç gün sonra Bitlis geri alınmıştı. Bitlis’in kurtarılmasından iki gün sonra da Tatvan geri alınmış ve düşman bu bölgeden 30-40 km kadar daha gerilere çekilmek zorunda kalmıştı. Bitlis Cephesi’ndeki harekâta uygun olarak 8’inci Tümen de bulunduğu Bayrukalı Mevkii’nden aynı tarihte taarruza geçerek her cephe üzerinden başlayan savaşlar sonunda cephenin açılmasıyla çeşitli başarılar kazanan 16. Kolordu Kumandanı Mustafa Kemal Paşa, Van, Bitlis ve Muş’u işgâl¹⁸⁴ eden 4. Rus Kolordusu’nu mağlup etmişti. 16. Kolordu, harekâtı’nı Kasım ayına kadar sürdürerek, Van Gölü’nün güneyinde bulunan Vastan (Gevaş)’ı geri almış, ancak II. Ordu’nun iâşesinin yetersiz olması ve bu yüzden orduda açlık baş gösterdiğinden ileri harekât durdurulmuştu¹⁸⁵. Bu sırada ordu ve aşiret birliklerinin ihtiyaçları karşılanmaya

¹⁸¹ H. F. Çeliker, “*Bitlis’in Kurtuluşu,...*”, s.387-388.

¹⁸² H. F. Çeliker, “*Bitlis’in Kurtuluşu,...*”, s.388.

¹⁸³ ATASE, BDH, Kls. 4799, D. No: 6, F. 001-73; ATASE, BDH, Kls. 4799, D. No: 6, F. 001-75.

¹⁸⁴ Genelkurmay Başkanlığı, **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Kafkas Cephesi 3’üncü Ordu Harekâtı II**, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993, s.380; Ruslar işgal ettikleri Van, Bitlis ve Muş’ta birer Ermeni mutasarrıf tayin etmişlerdir. (Erdoğan Arıpınar, “*Ermeni Meselesi*”, **Hayat Tarih Mecmuası**, Yıl: 1, C:II, 1 Ağustos 1965, s.76; Utkan Kocatürk, **Doğumundan Ölümüne Kadar Kaynakçalı Atatürk Günlüğü**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 2007, s.80.

¹⁸⁵ N. Yüceer, **Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı Ordusunun...**, s.12; Fahri Belen, **20’nci Yüzyılda Osmanlı Devleti**, Remzi Kitapevi, İstanbul 1973, s.297.

başlanmış, cephe gerisinde kalmış olan cephanenin Tatvan ve daha doğusuna nakli için aşiretler görevlendirilmişti¹⁸⁶. Batıda da Muş'un geri alınmasından sonra savunma hattı Muş'un ilerisine alınmıştı¹⁸⁷.

Van'ın işgâli 5-18 Aralık 1917'de imzalanan Erzincan Mütarekesi'ne¹⁸⁸ kadar sürmüştü, bu işgâl sürecinde isyanlar ve Rus işgâli dolayısıyla başta Van ve Bitlis olmak üzere Van Gölü Havzası'ndaki diğer birçok şehir harap olmuştu. Bu günkü Van Kalesi'nin güneyinde yer alan Eski Van şehri tamamen yıkılmıştı. 8 Nisan 1918'de Türk Ordusu şehre girdiğinde şehri tam bir harabe durumunda bulmuş, Van'ın kurtarılmasından sonra Van'dan göç ederek, ayrılmış olan halk geri döndüklerinde evlerini kullanılamaz halde bulmuşlar, bu yüzden eski Van'ın bağlar ve bahçeler kesimine yerleşmişlerdi.

Ermeni isyanları, I. Dünya Savaşı ve işgâl yılları Van Gölü Havzası için tam manasıyla bir yıkım olmuş, bölgedeki sosyal ve ekonomik düzen bozulmuştu. Bu olaylar nedeniyle havzada yaşayan müslüman halk memleketinden göç etmişti. İsyân ve savaştaki can kaybı ve göçler Van Gölü Havzası'nın nüfusunu önemli ölçüde azaltmış, hatta bazı köylerde bir tek hane bile kalmamıştı¹⁸⁹. Van halkının bir kısmı Anadolu'nun daha güvenli bölgelerine göç ederken, diğer bir kısmı da kendilerini korumak için çevredeki dağlık sahalara çekilmişti. Bu nedenle ziraat yapılamamıştı. Ticaret ve Ziraat Vekâleti, halkı bu perişanlıktan kurtarmak amacıyla ordunun elinde bulunan hayvanlardan 300 tanesini halka dağıtarak¹⁹⁰, onların ziraat ve hayvancılıkla uğraşarak geçimlerini temin etmelerine yardımcı olmuştu.

Bitlis, Milli Mücadele Dönemi'nde işgâl esnasında çektiği acıları bir tarafa bırakarak ve Mustafa Kemal Paşa'nın Bitlis için yaptıklarını unutmuyarak O'nun Erzurum Kongresi'nde aldığı kararları desteklemişti. Kongre için seçtikleri delegelerden Emekli Binbaşı Süleyman Bey, Hacı Hafız Mehmet Efendi ve Hafız Cemil Efendi'yi Erzurum'a göndermişti. Aynı şekilde Sivas Kongresi hazırlıkları

¹⁸⁶ ATASE, BDH, Kıs. 5317, D. No: 3, F. 005.

¹⁸⁷ **Atatürk'ün Hatıra Defteri**, Hazırlayan: Şükrü Tezer, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1972, s.51; S. Aydın, **Bitlis Tarihi**,..., s.38; Kadri Kemal Kop, "*Bitlis*", **Belediyeler Dergisi**, Yıl:1, S:11, Haziran 1936, s.64.

¹⁸⁸ Serpil Sürmeli, **Türk-Gürcü İlişkileri (1918-1921)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 2001, s.28-29.

¹⁸⁹ ATASE, İSH, K. 185, G. No: 142, B. 142-1.

¹⁹⁰ ATASE, İSH, K. 154, G. No: 20, B. 20-1.

devresinde Van, Bitlis ve Muş yöresinde bulunan birçok aşiret Mustafa Kemal Paşa'ya ve dolayısıyla Milli Mücadele'ye destek vermişlerdi¹⁹¹. Bitlis, TBMM'nin açılması sırasında da seçtiği Arif Hikmet (Özdemir), Derviş Zülfikar (Sefunç), Hüseyin Hüsnü (Orakçızade), Resul Sıtkı, Sadullah Fevzi (Eren), Şaban Vehbi (Öztekin) ve Yusuf Ziya'dan oluşan milletvekillerini Birinci Dönem Meclis çalışmalarına katılmaları için Ankara'ya göndermişti¹⁹².

Milli Mücadele yıllarında TBMM, siyasi destek ve askeri malzeme sağlamak amacıyla Sovyet Rusya'ya bir heyet göndermiş, yapılan müzakereler sonunda sıra Türk-Sovyet Dostluk ve Yardımlaşma Antlaşması'nın imzalanmasına gelmişken, 20 Ağustos 1920'de Sovyet Rusya Hariciye Komiseri Georgy Vasilyevich Chicherin, tarafından durdurulmuş ve imza için şart olarak Bitlis, Muş ve Van Vilâyetlerinin Ermenistan'a bırakılması ileri sürülmüştü. Sovyetlerin bu oyalayıcı hareketleri siyasi ve askeri bakımdan zor durumda olan TBMM Hükümeti üzerinde ters etki yapmış ve anlaşma imzalanmadan Türk Heyeti geri dönmüştü¹⁹³.

Milli Mücadele'nin zaferle sonuçlanmasından sonra yapılan Lozan Barış Konferansı'nda da Ermeni istekleri gündeme gelmiş ancak Türk Heyeti Ermeni isteklerini redederek konferansta görüşülmesine izin vermemiş, bu nedenle mesele kapanmıştı¹⁹⁴.

¹⁹¹ N. Göyünç, **Cumhuriyet Türkiyesi ve Doğu Anadolu**,...s.14.

¹⁹² Ergünöz Akçora, "*Bitlis'te Rus-Ermeni Mezalimi ve Bitlis'in Kurtuluşu*", **Askeri Tarih Bülteni**, XII/ 24 Şubat 1988, s.104.

¹⁹³ Genelkurmay, **Türk İstiklal Harbi III, Doğu Cephesi (1919-1921)**, Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Yayınları, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1965, s.134-135.

¹⁹⁴ Rıza Nur, **Lozan Hatıraları**, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1991, s.101.

BİRİNCİ BÖLÜM

1923-1933 DÖNEMİNDE VAN GÖLÜ HAVZASI'NDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

A- BAYINDIRLIK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

Cumhuriyetin ilânını takiben ülkede idari ve sosyal alanda çalışmalara girilmişti. Ancak bayındırlık ve iktisadi alanda da¹⁹⁵ bazı düzenlemelere ihtiyaç duyulmaktaydı. Bu amaçla çökme aşamasına gelen milli ekonomiye yeniden hayat verebilmek ve savaşlar nedeniyle harabeye dönen ülkeyi yeniden imar etme yollarını tespit etmek üzere 17 Şubat 1923'te İzmir'de "İktisat Kongresi" toplanmasına karar verilmişti¹⁹⁶. Bu kongreye gidilmeden önce yöneticiler arasında bayındırlık, sanayi ve tarım alanlarında önemli hamlelere girişmek gerektiği düşüncesi hâkim olmuştu. Bunun için de; 1-Altyapının tamamlanması, demiryolu ve karayolu bağlantısının sağlanması, 2-Tarım ve doğal kaynakların değerlendirilmesi, 3-Ekonomik bağımsızlığın gerçekleşmesi için sanayileşmenin gerekliliği, 4-Tarım-sanayi ve ticaretin birbiriyle bütünleşmesi, 5-Bünyeye uygun bir kalkınma planının hazırlanması, gerektiği konusunda ittifak sağlanmıştı¹⁹⁷.

Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devleti, bağımsızlığını pekiştirmek, varlığını koruyup güçlendirmek gibi temel işlevine öncelik vermek zorundaydı. Ancak Cumhuriyet Hükümetleri hem yatırımların ve hem de nüfusun belli bazı yerleşim yerlerinde yoğunlaştırılmasına çalışmışlardı. Anadolu'nun birkaç kentinde fabrikaların kurulması ve Ankara'nın başkent yapılması bunlara örnek olarak verilebilir¹⁹⁸.

İzmir İktisat Kongresi'nde, alınan kararlara paralel olarak, 1929'a kadar uygulanan "Liberal Ekonomi Politikası"nın pek başarılı olmadığı görülmüştü. Zira

¹⁹⁵ 50 Yılda Türk Sanayii, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ankara 1973, s.3.

¹⁹⁶ A. Afetinan, İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat-4 Mart 1923), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1982, s. 20.

¹⁹⁷ Türkiye'de Ekonomik Yapı Değişimleri (1923-1988), Türkiye Ticaret, Sanayi, Deniz Ticaret Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği Yayını, Ankara 1989, s.6.

¹⁹⁸ Türkiye'de Bölge Planlamasının Evreleri, Milli Güvenlik Kurulu Genel Sekreterliği Yayını, Ankara 1993, s.87.

gerek yönetim ve teşebbüs becerisi, gerekse sermaye imkânları yönünden zayıf durumda olan özel girişimin sanayileşmeye katkısı tüketim malları üretimine dönük sanayilerin kurulması ve gelişmesi yönünde olmuştu¹⁹⁹. Ancak tüm teşviklere rağmen gelişme gösterememişti. Bunun üzerine 1930'dan itibaren kalkınmayı devlet sermayesine dayandırmaya, özel teşebbüsün de devlet kontrolüne alınmasına karar verilmiş, bu tarihten itibaren devletçilik uygulamalarına geçilmiş²⁰⁰, bunun için de halkın geçimini temin ve istihdam imkânlarını sağlamak²⁰¹ devlet ve idarecilerin başta gelen en önemli hedefi olmuştu.

İktisadi bağımsızlık düşüncesinin çıkış noktası denilebilecek 1923 İzmir İktisat Kongresi'nden sonra tarımda daha çok dolaylı etkilerle sağlanmak istenen başarıların yanı sıra sanayinin harekete geçirilmesi, bu yolda yerli sermayenin teşviki gözetilmişti. İş Bankası (1924), Sanayi ve Meaddin Bankası (1925) gibi yeni kurumların ve 1927 Teşvik-i Sanayi Kanunu'nun belli başlı amaçları, yurt içinde sermaye birikimi yoluyla sanayii kalkınmasını sağlamak, bu yolda yerli sermayeyi türlü kolaylık ve imkânlarla desteklemek, yabancı sermayeye karşı korunmak olmuştu. Memleketin kalkınmasında başlıca rolü oynayacak sanayinin gelişmesi daha ziyade özel teşebbüsten beklenmişti. Fakat memleketin muhtaç bulunduğu sanayileşmeyi gerçekleştirecek özel teşebbüs sınıfının zayıf bulunması ve buna ilâveten 1929-1933 dünya ekonomik buhranının Türkiye ekonomisini olumsuz yönde etkilemesi daha sonraki devrelerde memleketin kalkınmasında devletçiliğin uygulanmasına neden olmuştu²⁰².

1.Cumhuriyet Dönemi'nde Karayolu ve Köprü Faaliyetleri

Cumhuriyet ilân edildiğinde ülkedeki ulaşım imkânları, ihtiyaçları karşılayamayacak durumdaydı. Bu nedenle ulaşım yeni devletin temel sorunları

¹⁹⁹ Tunç Tayanç, **Sanayileşme Sürecinde 50 Yıl, Karacan 73 Armağanı**, Milliyet Yayınları, İstanbul 1973, s.75.

²⁰⁰ **Türkiye'de Ekonomik Yapı Değişimleri (1923-1988)**, Türkiye Ticaret, Sanayi, Deniz Ticaret Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği Yayını, Ankara 1989, s.13.

²⁰¹ Reşat Aktan, **Türkiye İktisadı I**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Ankara 1968, s.31.

²⁰² Osman Arıkan, **Doğu Bölgesi'nin Sanayileşmesi**, Atatürk Üniversitesi İşletme Fakültesi Yayını, Baylan Matbaası, Ankara 1973, s.15.

arasında yer almıştır²⁰³. Ziraat ve ticaretin geliştirilmesi, yurt müdafaası, kültürel ilerleme ve idari ihtiyaçlar için birçok istikamette yol yapmak gerekmektedir. Bu dönemde yapılacak yollar vasıtasıyla, şehir ve kasabalar ticaret merkezlerine bağlanarak, nahiyeler ile köylere varıncaya kadar büyük bir ulaşım ve taşımacılık ağının kurulması hedeflenmişti²⁰⁴.

Önceki dönemden Türkiye Cumhuriyeti'ne, 13.885 km'si bozuk ve tamire muhtaç, 4.450 km'si de toprak yol olmak üzere toplam 18.335 km karayolu ve bu yollarda bulunan büyük sulardan geçişi sağlayan 94 köprü kalmıştı²⁰⁵. Kalan yol ve köprüler ülkenin ulaşım ve taşımacılık ihtiyacını karşılamaktan oldukça uzaktı. Bu yüzden Cumhuriyetle birlikte karayollarına yeniden önem verilmeye başlanmıştı²⁰⁶.

Mustafa Kemal Paşa ve arkadaşları siyasi bağımsızlığın korunması için iktisadi kalkınmanın şart olduğunu, bunun temelinde ise iyi bir ulaşım sisteminin kurulması gerektiğini görmüşlerdi. Mustafa Kemal Paşa, ülkenin iktisadi sıkıntılarının iyi bir ulaşım sistemiyle aşılabileceğini ifade etmiş²⁰⁷, bu hususla ilgili 15 Ocak 1923'te Eskişehir'de halka yaptığı bir konuşmasında, Mustafa Kemal Paşa, ülkenin içinde bulunduğu genel durumu değerlendirerek, ülkenin yıkık ve harap hali ile halkın yoksulluğuna ve ülkenin içinde bulunduğu bu durumun en önemli sebebinin “yol”suzluk olduğuna²⁰⁸ dikkat çekmişti.

Milli Mücadele'nin kazanılmasından hemen sonra Mustafa Kemal Paşa, izlenecek yeni iktisadi politikanın esaslarını tespit etmek amacıyla 17 Şubat-4 Mart

²⁰³ İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları, (1923-1950)**, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2001, s. 36.

²⁰⁴ **On Beşinci Yıl Kitabı**,...s.261.

²⁰⁵ **Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız**, Hazırlayanlar: Mustafa Babür, Fevzi İzzet Atalay ve Diğerleri, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, Ankara 1973, s. 35; **CHP Hükümetlerinin Bayındırlık ve Ulaştırma Alanındaki Başarıları Hakkında Not**, CHP Propaganda Malzemesi Serisi, Ankara 1950, s.3.

²⁰⁶ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 5, S. 5, Birinciteşrin/Ekim 1938, s. 29.

²⁰⁷ **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I**, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 1997, s. 242.

²⁰⁸ “Milletimiz fakir düşmüştür. Memleketimiz harap olmuştur. Bu farkın ve harabinin esbabı muhtelifisi vardır. Bunların en mühimmi iktisadî mesailde geriliğimizdir ve bu geriliği tevlid eden yegâne sebep de yolsuzluktur. Bu gün dünya yollara fevkâlede ehemmiyet vermiştir. Deniz yolları, kara yolları vücuda getirmişlerdir. Hattâ Avrupalılar deniz yollarından gelerek bize rekabet bile ediyorlar, nitekim buğday mahsulü memleketimizde mebzulen yetiştiği halde, yollarımızın olmaması yüzünden bir taraftan diğer tarafa nakledemiyor ve dünyanın öbür ucundan mesela Amerika'dan gelen unları yemeğe mecbur oluyoruz. Yollarımızı asrın terakkiyatı hazıranın icap ettirdiği bir hali mükemmeliyete isal etmek lâzımdır. Ancak bu suretle memlekette hüküm süren fakru sefâlete çaresâz olabiliriz”. **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri II**, ..., s. 54.

1923 tarihleri arasında İzmir’de bir iktisat kongresi toplamış²⁰⁹ ve burada görüşülen konular arasında ulaşım sorunu önemli bir yer almıştı. Mustafa Kemal Paşa, kongreyi açarken yaptığı konuşmada; “...Memleketimizi bundan başka şimendifer ile ve üzerinde otomobiller çalışır şoselerle şebeke haline getirmek mecburiyetindeyiz. Çünkü garbın ve cihanın vesaiti bunlar oldukça, şimendifer oldukça bunlara karşı merkepler ve kağrı ile tabii yollar üzerinde müsabakaya çıkışmanın imkânı yoktur...”²¹⁰, sözleriyle ulaşım ve ulaşım araçlarının önemini vurgulamıştı.

Kongreye katılan çiftçi, tüccar ve sanayi gruplarının temsilcileri ulaştırma alt yapısıyla ilgili isteklerini dile getirmişlerdi. Çiftçi grubu, memleketin her tarafının mümkün olduğu kadar kısa bir zamanda yolların yapılması ve taşıma araçlarıyla donatılmasını, tüccar grubu, demiryolları yapımının hükümetçe bir programa bağlanmasını, sanayi grubu ise sanayi merkezleri olan büyük şehir ve limanlarla dâhildeki kasabalar arasında demiryolu veya şose yollar vasıtasıyla ülke içerisindeki ulaşımın acilen geliştirilmesini istemişlerdi²¹¹. İzmir İktisat Kongresi’nde dile getirilen bu istekler Cumhuriyet Hükümetlerinin çıkaracağı kanunlar ve yapacağı işler için yol gösterici olmuştu.

Cumhuriyet Hükümeti’nin ülkedeki ulaşım işlerine önem vermesi, vilâyet temsilcilerini harekete geçirmişti. 1 Aralık 1923’te Bitlis Mebusu Resul Bey, TBMM Başkanlığı’na bir tezkere sunarak²¹², I. Dünya Savaşı sırasında Ruslar tarafından tahrip edilen Pabşin ve Alemdar Köprülerinin tamir edilmesini istemişti. Bu köprüler tahrip edildiğinden, Bitlis-Muş, Bitlis-Diyarbakır ve Bitlis-Siirt yollarında ulaşım faaliyetleri durmuş ve Bitlis’in diğer vilâyetlerle irtibatı kesilmişti. Bu nedenle Resul Bey, söz konusu köprülerin tamir ve yapımları için Nafia Vekâleti’nin görevlendirilmesini istemişti²¹³. Resul Bey ayrıca Muş-Erzurum ulaşımı için önemli bir konumda olan Bulanık Kazası civarındaki Murat Nehri üzerinde bulunan ve

²⁰⁹ Kazım Karabekir, **Günlükler II (1906-1948)**, Hazırlayan: Yücel Demirel, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2009, s. 849; A. Afetinan, **İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat-4 Mart 1923**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1982, s. 20; Utkan Kocatürk, **Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi 1918-1938**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1988, s.379-380.

²¹⁰ (**Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri II**, ..., s. 115; A. Afetinan, **İzmir İktisat Kongresi**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1989, s. 67.)

²¹¹ A. Afetinan, **İzmir İktisat Kongresi**,..., s. 49; A. Gündüz Ökçün, **Türkiye İktisat Kongresi 1923-İzmir**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara 1971, s. 396-397.

²¹² **TBMM ZC. II/4, İ: 61, (3 Kânun-ı evvel/Aralık 1339/1923, s.5.**

²¹³ **BCA. 030.10.6.33.16.**

Ruslar tarafından tahrip edilen köprülerin tamir ve yapımı konularında TBMM'nin harekete geçmesini istemişti. Resul Bey'in 15 Aralık 1923'te verdiği tezkeresinde bu yolun askeri açıdan da önemli olduğunu vurgulamıştı²¹⁴. Bunun üzerine çalışmaya başlayan mühendisler Bitlis-Destumi arasındaki yolu tamir etmiş ve otomobil geçişlerine uygun hale getirmişti. Ancak yıl içinde şiddetli yağmurlardan doğan seller bu yolu tahrip ettiğinden 1924'te yeniden yapılarak Bitlis-Diyarbakır ulaşımı sağlanmıştı²¹⁵.

Muş'un diğer vilâyetlerle ulaşımı da Bitlis'ten farksızdı. Bu nedenle Muş Mebusları Osman Kadri, İlyas Sami ve Ali Rıza, Nafia Vekili'nin cevaplaması için TBMM Başkanlığı'na bir soru önergesi vermişlerdi. Önergede; Muş-Hınıs arasında Aras Nehri üzerindeki köprünün, Muş-Erzurum, Muş-Diyarbakır arasındaki şoselerin tamir işlerinin hangi aşamada olduğunu sormuşlardı²¹⁶. Bunun üzerine Nafia Vekili Muhtar Bey, Erzurum ile Muş arasında özellikle Hınıs yakınlarındaki yolun bozuk kısımları ile yıkılan köprülerin yapımlarına 8.000 lira ödenek ayırdıklarını ve bu işin birkaç ayda tamamlanacağını²¹⁷ açıklamıştı. Muhtar Beyin açıklamasından sonra bir yıl içinde Muş'ta 378 km'lik yol tamir edilmişti²¹⁸. Yol çalışmaları sadece Muş ve çevresi ile sınırlı kalmamış, bütün Van Gölü Havzası'nda kendini göstermişti.

Van Gölü Havzası ile Erzurum ve batıdaki vilâyetler arasındaki ulaşımı sağlayan Van-Erzurum karayolu ve üzerindeki birçok köprünün tahrip edilmiş durumda olmasından dolayı, Van, ticari ve iktisadi ulaşımında olduğu gibi posta ve askeri amaçlı ulaşımında da büyük sıkıntılar yaşamıştı. Ruslar bölgeyi işgal ettiğinde açtığı yollar ve yaptığı köprülerin de bakımsızlıktan harap hale gelmiş olması sıkıntıyı daha da artırmıştı. Bu durumu değerlendiren Van Mebusları Mehmet Münib ve İbrahim Beyler 21 Nisan 1924'te TBMM Başkanlığı'na başvurmuşlardı²¹⁹. Başvuruda Van halkının I. Dünya Savaşı'ndaki fedakârlıklarına değinilerek Van'ın diğer vilâyetler ile ticari ve kültürel münasebetinin artırması gerektiği vurgulanmış ve Van-Erzurum karayolunun bu yıl içinde yapılması hususunda Nafia Vekâleti'nin

²¹⁴ BCA. 030.10.6.34.11.

²¹⁵ Varlık, 24 Eylül 1341/1925.

²¹⁶ TBMM ZC. II/4, İ: 74 (26.12.1339/1923), s.456.

²¹⁷ TBMM ZC. II/4, İ: 74 (26.12.1339/1923), s.456.

²¹⁸ TBMM ZC. II/13, İ: 43 (31.1.1341/1925), s.379.

²¹⁹ TBMM ZC. II/8/1, İ: 44 (22.4.1340/1924), s.1022.

görevlendirilmesini istemişlerdi²²⁰. Bu sırada Bitlis'in Diyarbakır, Siirt ve Muş ile olan bağlantısını sağlayan ana yollar otomobil geçişine uygun hale getirilmişti²²¹.

Karayolları çalışmalarını finanse etmek için 21 Şubat 1921'de çıkarılan Tarik Bedel-i Nakdisi Kanunu'nun uygulanmasının sürdürülmesi Cumhuriyetin ilk yıllarında büyük ekonomik sıkıntılar yaşayan çiftçilerin tepkisine neden olmuştu. Toplumun büyük bir kesimi söz konusu vergiyi ödemediği halde ulaşım sıkıntıları devam etmişti²²². Çünkü toplanan paralar ülkenin içinde bulunduğu ekonomik güçlükler nedeniyle öncelik taşıyan başka işlere harcanmıştı. Dolayısıyla söz konusu kanun yetersiz görülmüş ve 19 Ocak 1925'te 542 sayılı Yol Mükellefiyeti Kanunu²²³ kabul edilerek, yol yapımında bedeni çalışma yükümlülüğü getirilmişti²²⁴. Tarik Bedeli Nakdisi Kanunu'nun aksine bedelden önce bedeni yükümlülük yani devletçe gösterilen yol ve köprü yapımında çalışma öngörülmüştü. Bu yükümlülükle özellikle vilâyet yollarının ulaşımına uygun hale getirilmesi amaçlanmıştı. Böylece önemli görülen yol ve köprülerin yapımı gibi bazı durumlarda devlet yolları içinde halka bedeni çalışma yükümlülüğü konulmuştu²²⁵. Yol yapımında daha makine kullanımı yaygınlaşmadığından, ihtiyaç duyulan iş gücü halk tarafından yerine getirilmekteydi. Böylece devlet, yol ve köprü işlerinde çalışan işçiler için hazineden para ödenmesini kaldırmış ve yol yapımının önünde büyük engel olan finansman sorununu çözmeye çalışmıştı.

Yol Mükellefiyeti Kanunu, Nafia Vekâleti'ne yol çalışmalarında kullanılmak üzere her vilâyette bir adet silindir bulundurmaya zorunluluğu getirmişti. Bu durum karayolları çalışmalarında ülkenin içinde bulunduğu durumu göstermekteydi. Bu dönemde yol yapımında kullanımı ön görülen en önemli iş makinası silindir olup, bunun dahi temininde güçlük çekilmişti²²⁶. Kanunla vilâyet yollarının tamir ve yapımına daha fazla önem verilmiş, devlet yolları yine genel bütçenin olanaklarına

²²⁰ BCA. 030.10.6.37.36.

²²¹ Diyarbakır, 29 Kânun-ı sani /Ocak 1931.

²²² A.G. Ökçün, **Türkiye İktisat Kongresi...**, s. 396.

²²³ TBMM Kavanin Mecmuası, II/3, I: 3, TBMM Matbaası, Ankara 1942, s.39-41.

²²⁴ TBMM ZC, II/12, I:37 (19 Kanun-ı sani /Ocak 1341/1925, s.167).

²²⁵ **Yol Davamız...**, s. 10; S. Barda, **Münakale Ekonomisi...**, s. 295; **Cumhuriyetimizin 50. Yılında Karayollarımız...**, s. 35-36; N. Yücel Mutlu, **Bayındırlık Bakanlığı Tarihi**, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Yayını, Ankara 2005, s. 241-243.

²²⁶ N.Y. Mutlu, **Bayındırlık Bakanlığı Tarihi...**, s. 243; Hilmi Uran, **Meşrutiyet, Tek Parti, Çok Parti, Hatıralarım (1908-1950)**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2007, s.216.

bırakılmış, köy yolları ise köylülerin bedenen çalışarak yapacakları bir hizmet olarak kabul edilmişti²²⁷.

Bitlis Valisi, Yol Mükellefiyeti Kanunu'ndan yararlanarak Haziran 1925'ten itibaren bütün kaza kaymakamları ve nahiye müdürlerini yol yapımında görevlendirmiş ve yapılan yoğun çalışmalar sonunda Bitlis-Hizan, Bitlis-Mutki, Bitlis-Ahlat yolları yapılarak, otomobil geçişine uygun hale getirilmişti²²⁸.

Öte yandan yapımına başlanan ancak Şeyh Sait İsyanı ve ülkenin içinde bulunduğu iktisadi darboğazdan dolayı bitirilemeyen Bitlis-Diyarbakır devlet yolu üzerindeki Alemdar Köprüsü'nün tamamlanması için 1 Haziran 1926'da 888 No'lu Kanun²²⁹ çıkarılmıştı. Kanunun hükümlerine uygun olarak 24 Ağustos 1926'da yapımının Nafia Vekâleti'ne verilmesi konusunda bir kararname çıkarılmıştı²³⁰. Böylece Bitlis-Diyarbakır ulaşımını engelleyen koşullar ortadan kaldırılmaya başlanmıştı.

Yol yapım çalışmaları ulaşımın oldukça zor şartlarda sağlanmaya çalışıldığı Van Gölü Havzası'nda yoğunlaşmıştı. 1927'de Bitlis'te 564 km, Van'da da 550 km yol yapılmış²³¹, bu yollarla vilâyet merkezleri ile kaza ve köyler arasında ulaşım ve taşımacılık sağlanmaya çalışılmıştı.

1928'de Erkân-ı Harbiye-i Umumiye tarafından yapımı kararlaştırılan büyük köprü ve yollar için ayrılan ödenekten 250 bin lira kuraklık yaşayan bölgelerde sarf edilmiş olduğundan²³², söz konusu köprü ve yolların yapımı için genel bütçeden ek ödenek talep edilmişti. Dâhiliye ve Nafia Vekâletleri, Diyarbakır-Bitlis-Vastan (Gevaş) yolu üzerindeki köprülerin yapımı için genel bütçeden 35.400 lira ayrılması için 27 Temmuz 1928'de 1284/4394 no'lu tezkere ile teklifte bulunmuş ve bu teklifi

²²⁷ **TBMM Kavanin Mecmuası**, II/3, İ: 2, İkinci Basılış, TBMM Matbaası, Ankara, 1942, s. 39-41; **Dûstur**, Üçüncü Tertip, C: 6, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1934, s. 69-72; Resmi Ceride ile Neşr ve İlanı 23 Şubat 1341/1925, Sayı: 84.

²²⁸ **Varlık Gazetesi**, 24 Eylül 1341/1925.

²²⁹ **TBMM Kavanin Mecmuası**, II/4, İ: 3, TBMM Matbaası, Ankara 1941, s.957.

²³⁰ **BCA.030.18.01.01.20.55.4.**

²³¹ **T.C. Devlet Salnâmesi 1927-1928...**, s. 182-183.

²³² **BCA.030.18.01.01.29.47.12.**

değerlendiren İcra Vekilleri Heyeti, 12 Ağustos 1928'de çıkardığı kararnâme ile istenilen ödeneğin verilmesini kabul etmişti²³³.

542 Sayılı Yol Mükellefiyeti Kanunu, vilâyet yollarının yapımına uygun ortam hazırlamıştı. Ancak devletin büyük imar faaliyetine girişmesi ve demiryolları inşaatlarına ağırlık vermesi nedeniyle Devlet Yolları (Turuk-u Umumiye) için devlet bütçesinden yeterli tahsisat ayrılamamıştı. Vilâyetler de sadece kendi mıntıklarındaki yollarla ilgilendikleri için devlet yolları iyice ihmal edilmişti. Devlet yolları hem genel, hem de mahalli ihtiyaçlar için önemli olduğundan 22 Haziran 1927'de 1131 no'lu Tevhid-i Turuk Kanunu kabul edilerek Turuk-u Umumiye (Devlet Yolları) ve Turuk-u Hususiye (Vilâyet Yolları) ayrımına son verilmişti. Her iki yolun yapım ve bakımı da vilâyet hususi bütçelerince karşılanması kararlaştırılmıştı²³⁴. Her yıl Nafia Vekâleti bütçesinden yol ve köprüler için ayrılan ödenekler, önemli köprülerin yapımı, onarımı, yol makineleri ve silindir alımı gibi işlerde harcanması planlanmıştı²³⁵.

İki yıllık bir uygulamadan sonra kanunun da Devlet Yollarını ayakta tutacak güç için yeterli olmadığı ve vilâyetlerin bu görevi yerine getiremediği anlaşılmış olduğundan 1 Haziran 1929'da 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu kabul edilmişti²³⁶. Kanunla yol yapımında yeni bir usul uygulanmaya konulmuştu. Buna göre; karayolları Milli Şoseler (Devlet Yolları) ve Vilâyet Yolları olmak üzere ikiye ayrılmış, Devlet Yollarının yapımı Nafia Vekâleti'ne, Vilâyet Yollarının yapımı da vilâyetlere bırakılmıştı. Aynı kanunda yol hâsılatının yarısı Nafia Vekâleti'ne diğer yarısı da vilâyet yollarının yapım ve tamirine ayrılmıştı²³⁷. Ayrıca Vilâyet Yollarının programlanıp yapımı işinde Nafia Vekâleti'ne yetki verilmişti. Milli Şoselerin genel bütçeden, Vilâyet Yollarının ise Vilâyet Özel İdareler'inden ödenek alması kararlaştırılmıştı. Köy yolları ise yine eskisi gibi köylülerin gayretine bırakılmıştı²³⁸.

²³³ **BCA.** 030.18.01.01.030.51.20. Aynı kararnâme ile Hopa Borçka yolu için 59 bin, Erzurum-Rize yolu için 36 bin, Erzincan, Kemah-Eğin yolu için 27 bin, Balıkesir-Çanakkale yolu için 80 bin, Kayseri-Maraş yolu için 53.132 lira tahsis etmiştir.

²³⁴ **Yol Davamız...**, s. 10; **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl 5, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1938, s. 30.

²³⁵ **Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...**, s. 36.

²³⁶ **TBMM Kavanin Mecmuası**, III/7, İ: 2, TBMM Matbaası, Ankara 1929, s. 962-966.

²³⁷ **BCA.** 030.10.155.90.1.

²³⁸ **Kavanin Mecmuası**, III/7, İ: 2, TBMM Matbaası, Ankara 1929, s. 962-966. **Türk İdare Dergisi**, Yıl 2, S: 15, Haziran 1929, s. 732-740; Kanunun 4. Maddesi, Büyük köprüler ve milli şoseler Nafia Vekâletinin teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyeti'nce tayin edilecek sıraya takiben yaptırılır. Madde 7. Vilâyetler aşağıda gösterilen işlerle meşgul olurlar:

Kanunun getirdiği bedeni mükellefiyet 10 gün ve nakdi karşılığı 8 lira olarak belirlenmişti²³⁹. Yol yapım ve bakım çalışmalarında kullanılan en önemli araç silindir olduğu için yol mükellefiyeti kanununda olduğu gibi bu kanunda da vilâyetlerin silindir bulundurması zorunlu hale getirilmişti²⁴⁰. Ayrıca Nafia Vekâleti silindir bakım ve kullanımını sıkı bir şekilde takip etmiş ve bu konuda genelgeler yayınlamıştı²⁴¹.

Şose ve Köprüler Kanunu ile yol çalışmalarında önemli adımlar atılmıştı. Ancak 1929 Dünya Ekonomik Buhranı vilâyetlerin yol çalışmalarını olumsuz etkilemiş ve halkın vergi ödeme gücünü sarsmıştı. Ayrıca toplanan vergiler de çoğu zaman yol çalışmalarından başka alanlara sarf edilmişti. Bu nedenle vergilerin toplanması ve yol yapımı işi sekteye uğramıştı²⁴².

Bu durum Van ve Bitlis'teki yol ve köprü çalışmalarında da kendini göstermişti²⁴³. Van-Bitlis yolu üzerindeki 101 menfez ve köprünün yapım ve bakımı kararlaştırılmıştı. Yapılan değerlendirmeler sonunda bu iş için en az 115.000 liranın gerekli olduğu anlaşılmış ve bu para Nafia Vekâleti'nden istenmişti. Ödenek sıkıntısı çeken Nafia Vekâleti, emrindeki Şose ve Köprüler ödeneğinden Van Vilâyeti Hususi İdaresi'ne söz konusu menfez ve köprüler için sadece 40.000 lira verebilmişti²⁴⁴.

A) Mevcut ve üzerinden geçilmekte veya başlanmış şoselerle mücavir vilâyetlerin hudutlarına takarrüp etmiş olan aksam arasındaki irtibat yolları,

B) Mevcut olmayıp da vilâyet hususi idareleri tarafından yapılması mahalleri için faideli görülen yeni yollar

C) Devletçe görülecek lüzum üzerine inşası vilâyetlere tevdi edilecek yollar.

Madde 9- Türkiye'de sakin on sekiz yaşından, altmış yaşına kadar her erkek nüfus yol mükellefiyetine tabidir. Yol mükellefiyeti bedenen ve bizzat çalışmak istemeyenler tarafından nakden ifâ edilir ancak maluliyeti sabit olan fakirlerle hayatta beş evladı olanlar ve bilumum mekteplerde tahsilde bulunanlarla silahaltındaki ordu ve jandarma efradı yol mükellefiyetinden muaftır...

Madde 12- Mükellef amele bulunduğu vilâyet dâhilinde ikametgâhından nihayet on iki saat mesafe dâhilindeki yol ve köprü işlerinde çalıştırılır. Bu mesafe dâhilinde yol ve köprüleri bulunmadığı halde, bunlar vilâyet dâhilinde ve aynı mesafede Nafia Vekâletinin müsaadesiyle su işlerinde ve sair lüzumlu Nafia inşaatında çalıştırılabilirler.

²³⁹ **Vakit**, 21 Şubat 1929

²⁴⁰ **Kavanin Mecmuası**, III/7, İ: 2,..., s. 965; **Türk İdare Dergisi**, Yıl: 2, S: 15, Haziran 1929, s. 739.

²⁴¹ **T.C. Nafia Vekâleti Şosa ve Köprüler Reisliği, Genelgeler 1923-1936**, Köy Öğretmeni Basımevi, Ankara 1936, s. 80.

²⁴² Emin Dizgin, "*Türkiye Cumhuriyetinde Yol İşlerinin Tarihi ve İnkişafı*", **Konferanslar**, Türkiye Cumhuriyeti Bayındırlık Bakanlığı Neşriyatı, Ankara 1946, s. 13.

²⁴³ **Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı VII (1934-1935)**, Devlet Basımevi, Ankara 1936, s.607-608.

²⁴⁴ **BCA. 030.18.01.02.8.8.9.**

Bu dönemde bütçede yol yapımı için yeterli ödenek bulunmamasına rağmen Van Gölü Havzası'ndaki yolların yapımına önem verilmişti. Çünkü Ağrı ve Zeylan civarlarında asayiş ihlal eden olaylar başlamıştı. Dolayısıyla Nafia Vekâleti, Diyarbakır-Bitlis ve Bitlis-Van karayolunun yapımı için 28.000 liralık bir ödenek ayırmış ve buradaki yolların yapımına başlanmıştı²⁴⁵. Ancak verilen ödenek söz konusu yolların yapımına yetmediğinden Nafia Vekâleti, 11 Ekim 1930'da Maliye Vekâleti'nden ek ödenek istemiş, sonunda İcra Vekilleri Heyeti 15 Ekim'de çıkardığı kararname ile 30.000 lira verilmesini kararlaştırmıştı²⁴⁶.

Cumhuriyet Hükümetleri Doğu Anadolu'nun ülkenin diğer bölgeleriyle bağlantısının sağlanması için yoğun bir çalışma başlatmıştı. Bu çalışmalar Van Gölü Havzası'nda da etkili olmuş ve Muş'u Çapakçur'a, Van'ı Hakkâri'ye, Bitlis'i de Siirt'e bağlayacak yolların bitirilmesine çalışılmıştı²⁴⁷. Diyarbakır'ın Siirt ve Bitlis'e bağlanmasına²⁴⁸ ve Diyarbakır-Elazığ yolunun açılmasına²⁴⁹ da önem verilmişti. Ayrıca Bitlis-Diyarbakır yolunda bulunan Gezer Köprüsü'nün tamamlanması için gereken 10.000 liralık ödenek Nafia Vekâleti'nden sağlanmış ve söz konusu köprü bu ödenekle tamamlanarak hizmete açılmıştı²⁵⁰.

Öte yandan Van Gölü Havzası'nın Muş-Elazığ-Malatya bağlantısını sağlayan ve havzanın batıdaki vilâyetlerle ulaşımına engel olan kısımların yapılması²⁵¹ amacıyla bu yönde çalışmalar başlatılmıştı. Bu çerçevede Fırat Nehri üzerinde İsmet Paşa Köprüsü (Kömürhan Köprüsü)'nün yapımına başlanmış ve buna 322.400 lira harcanarak 1932'de bitirilmişti²⁵².

Dâhiliye Vekili Şükrü Kaya, 22 Haziran 1932'de TBMM'de yaptığı konuşmada Cumhuriyet Hükümetleri ve Umumi Müfettişliklerin Doğu Bölgesindeki yol ve bayındırlık çalışmaları hakkında bilgi vermişti. Şükrü Kaya; “ Umumi Müfettişlik, memlekette hiç bir fabrika yokken un fabrikaları açtı. Belediyelere

²⁴⁵ Cumhuriyet, 2 Temmuz 1929.

²⁴⁶ BCA. 030.18.01.02.14.67.14.

²⁴⁷ Diyarbakır, 14 Eylül 1931.

²⁴⁸ Diyarbakır, 6 Temmuz 1931.

²⁴⁹ Diyarbakır, 28 Kânun-ı evvel /Aralık 1931.

²⁵⁰ BCA. 030.18.01.02. 9.13.16.

²⁵¹ Diyarbakır, 5 Teşrin-i evvel/Ekim 1931.

²⁵² N.Y. Mutlu, **Bayındırlık Bakanlığı Tarihi...**, s. 272; E. Dizgin, “*Türkiye Cumhuriyetinde Yol İşleri...*”, s. 16; **Demiryolları Mecmuası**, VIII/ 94, Sene 8, Birincikanun/Aralık 1932, s. 571; **1923-1933, (Cumhuriyet Halk Partisi**, Ankara 1934), s.128.

elektrikler yaptırdı. Şark şehirlerimizde de garptakiler gibi ümran faaliyetine başladı. Van'da da ümran faaliyeti başlamıştır. Van bir şehir haline gelmek üzeredir. Van'ın en büyük mahrumiyeti nüfusedir. Nüfus olmayınca tabiidir ki umran da geç olur. Hakkâri'ye asırlarca dünya kuruldu kurulalı keçi geçmeyen yerlerinden bugün otomobil geçmektedir. Bugün Hakkârililer otomobillerle seyahat etmektedirler²⁵³ şeklindeki sözleriyle yaşanan gelişmelere değinmişti. Ancak Van Gölü Havzası'nda yapılan yol ve köprü çalışmaları ödenek yetersizliği, araç yokluğu ve bölgede yaşanan asayiş sorunları yüzünden Cumhuriyetin ilk on yılında istenilen seviyeye ulaşamamıştı.

2. Demiryolları Alanında Yapılan Faaliyetler

a- Cumhuriyet Dönemi'nde İzlenen Demiryollar Politikası

Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyet Türkiye'sine 3756 km'si imtiyazlı, yani yabancı şirketler tarafından inşa ettirilip işletilen, 355 km'si de Rus işgalinden kurtarılan topraklarda olmak üzere toplam 4111 km demiryolu kalmıştı²⁵⁴.

İmtiyazlı şirketler tarafından inşa edilen ve bir ağaç görüntüsünde olup, limanlardan iç bölgelere uzanan bu demiryolları ülke çıkarlarından çok emperyalist devletlerin çıkarlarına göre inşa edilmişlerdi²⁵⁵. Bunlardan Anadolu hattı Eskişehir üzerinden Ankara ve Konya'ya, Anadolu-Bağdat hattı²⁵⁶ da Konya'dan Adana ve Irak'a uzanmaktaydı. Şark demiryolları ise ülkenin Avrupa ile bağlantısını sağlamaktaydı. Ruslardan kalan Erzurum-Sarıkamış-Sınır hattının dışında Ankara'nın doğusunda demiryolu yoktu²⁵⁷.

²⁵³ TBMM ZC. IV/9, İ: 68 (22 Haziran 1932), s. 249.

²⁵⁴ Zübeyir Akçadurak, "Cumhuriyet Devrinde Türkiye Demiryolları", **Demiryollar Dergisi**, XXIV/ 294-296, Haziran 1950, s. 62; Yakup Kalgay, "Bir Karış Fazla Demiryolu Politikamız ve Mesut Neticeleri", **Demiryollar Dergisi**, XIX/ 224-226, I. Teşrin-I. Kanun/Ekim-Aralık 1943, s. 60.

²⁵⁵ Bu amaçla emperyalistlerce inşa edilen ve ağaç sistemi diye tanımlanan demiryolu, gövdesi bir limana, dalı, budağı ise maden ve tarım bölgelerine uzanan "toplayıp-götüren" nitelikliydi. (Mustafa Sönmez, **Doğu Anadolu'nun Hikâyesi Kürtler: Ekonomik ve Sosyal Tarih**, Arkadaş Yayınları, Ankara 1992, s.99.)

²⁵⁶ Anadolu ve Bağdat Demiryolları, hem uluslararası taşımacılık için hem de kuzey ve güney yolları için ana hat olarak kalmıştır. Bu hat Türk ordusunun süratle seferber edilmesini, Şark Vilâyetlerinde üretilen ürünlerin başka bölgelere naklinin kolaylaştırması ve sınırların güvenliğinin sağlanmasını kolaylaştıracaktı. Fevzipaşa-Diyarbakır hattı için aynı şeyleri söylemek doğru olacaktır. (**Uyanış**, Yıl: 45, C: 77/13, No: 2011/326, 7 Mart 1935, s.237.)

²⁵⁷ Z. Akçadurak, "Türkiye Demiryolları...", s. 61-62; İ. Yıldırım, **Demiryolları...**, s. 39.

Ağaç dalları şeklindeki demiryolları şeması ülke içi pazarın bütünleşmesinden çok parçalanmasına hizmet etmekteydi. Bu nedenle başkentini Anadolu'nun merkezine yani Ankara'ya alarak, bir ulus-devlet oluşturmak isteyen Türkiye'nin demiryolu hatlarını ağaç dalları biçiminden ağ biçimine dönüştürmesi gerekmekteydi. Bunun ilk adımında Türkiye'nin sınırlarının yeniden belirlenmesi ve Sovyet Devrimi sonrasında doğal pazarlarını kaybetmiş olan Doğu Anadolu ve Van Gölü Havzası'na bir açılma olanağı sağlamak gerekmekteydi. Bunun için öncelikle doğu-batı bağlantısını sağlayacak, biri kuzeyde diğeri güneyde iki hat oluşturulacaktı. Bunlardan birincisi Ankara-Sivas-Elazığ-Van (veya Ankara-Sivas-Erzurum) hattı ikincisi ise Fevzipaşa-Diyarbakır-Bitlis hatlarına yapılacak iltisak hatlarla ağaç dalları şemasını ağ şemasına dönüştürmeyi sağlayacaktı. İçte bir düğüm noktası olan Yolçatı'dan inşasına başlanacak olan Elazığ-Van hattı Van Gölü Havzası ve İran'a uzanan bir bağlantı oluşturacaktı²⁵⁸.

Türkiye Cumhuriyeti, demiryolu politikasını ülke çıkarlarına göre belirleyecek bir güce sahipti. Osmanlı Dönemi'nde olduğu gibi dış baskılarla değil, ülke gerçeklerine dayalı, ülkenin kalkınması ve savunulması gibi milli ihtiyaçlara göre tespit edilen milli ve bağımsız bir demiryolu politikası izlemiştir. Cumhuriyet döneminde demiryolları ülkenin en önemli sorunu olmuş ve ciddiyetle ele alınmıştır. "Bir karış fazla şimendifer" parolasıyla demiryollar "milli vahdet, milli mevcudiyet, milli istiklâl"²⁵⁹ meselesi olarak görülmüştü.

Mustafa Kemal Paşa'nın; "Memlekette her vasıta ile bir karış fazla şimendifer vücuda getirmek, fakat vaziyet her ne olursa olsun bir gün geri kalmamak düsturu, milletin hakiki ihtiyacına mutabıktır"²⁶⁰, şeklinde desteklediği bu politika ile ülkenin uzak şehirlerinin merkeze bağlanması hedeflenmiştir.

Cumhuriyet Hükümeti'nin demiryolu politikası, üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak iktisadi bir denge kurmak, bunun yanında demiryollarının geçtiği bölgelerde iktisadi hayatta olduğu kadar sosyal ve kültürel hayat üzerinde bir gelişme sağlamak, yapılan inkılâpları yurdun her köşesine yaymak ve kök salmasını

²⁵⁸ İ. Tekelli-Selim İlkin, **Cumhuriyetin Harcı, III...**, s. 315-316.

²⁵⁹ İsmet Paşa'nın 30 Ağustos 1930 tarihli Sivas Konuşması, **Cumhuriyet**, 31 Ağustos 1930; **Demiryollar Mecmuası**, VI/66-70, I. Kanun/Aralık 1930, s. 270-285; Z. Akçadurak, "*Türkiye Demiryolları...*", s. 63.

²⁶⁰ Bilsay Kuruç, **Mustafa Kemal Dönemi'nde Ekonomi**, Bilgi Yayınları Ankara, 1987, s. 21.

sağlamak gibi önemli birçok prensibe dayanmaktaydı²⁶¹. Hükümet, bir taraftan memleketin askeri ve iktisadi bakımdan muhtaç olduğu yeni demiryollarını hızla yaparken, diğer taraftan da köhne usullerle kurulmuş ve işletilmekte olan demiryolları millileştirmeyi hedeflemiştir²⁶². Cumhuriyet Hükümeti'nin büyük bir azimle takip ettiği bu demiryolu politikası²⁶³ her şeyden önce bir inşa politikasına dayanmaktaydı.

Başvekil İsmet Paşa, inşa politikasının gerekçesini, şöyle açıklıyordu; “Bence şimendifer politikası herşeyden evvel bir inşaat politikası idi. ... Bana şimendiferlerde esas politikamın ne olacağını sordukları zaman bir karış şimendifer demiştim. Yeni inşaat gibi muazzam bir masrafa girerken eski şimendiferleri devletleştirmek gibi bir masrafa girmek istemiyordum”²⁶⁴. Ancak, TBMM 22 Nisan 1924'te kabul ettiği 506 numaralı “Anadolu Demiryollarının Mübayasına ve Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesinin Teşkilat ve Vazائفine Dair Kanun” ile Anadolu hattının satın alınmasına karar verince²⁶⁵ inşa politikası ile devletleştirme politikası aynı anda başlamış oldu. Fakat hattın devletleştirilmesi ancak 1928'de gerçekleşecek ve esas devletleştirmeler 1930'lu yıllarda yapılabilecekti.

Milli Mücadele yıllarında Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi adı altında çalışan Demiryollar İdaresi²⁶⁶, 24 Nisan 1924'te Devlet Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi adıyla yeniden teşkilatlandırılmış ve Nafia Vekâleti'ne bağlanmıştı. Sahil şehirlerindeki limanların teşkilat yönetimine bırakılması ve bunlardan yabancı şirketlere ait olanların demiryollarıyla birlikte devletleştirilmesi dolayısıyla 31 Mayıs 1927'de kabul edilen 1092 Sayılı Kanun²⁶⁷ ile teşkilat, Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi²⁶⁸ adını almıştı.

Bu dönemde imtiyazlı şirketlerin elindeki hatların büyük bir kısmı alınmıştı. Demiryollarının devletleştirilmesinde I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele yılları

²⁶¹ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 5, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1938, s. 119; İ. Ergün, **Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında...**, s.72.

²⁶² **On Beşinci Yıl Kitabı**,...s.244.

²⁶³ **Demiryollar Mecmuası**, I / 11, 1 Kânun-ı sani/Ocak 1926, s. 325.

²⁶⁴ **Demiryollar Mecmuası**, VI/ 66-70 I. Kânun/Aralık 1930, s. 278; M. A. Abisel, **Bir Karış Fazla Şimendifer**..., s. 68; İ. Yıldırım, **Demiryollar**..., s. 40.

²⁶⁵ **TBMM ZC. II/ 8/1, İ: 44.** (22.4.1340/1924), s. 1066-1081.

²⁶⁶ İsmet İnönü, **Hatıralar**, Yayına Hazırlayan: Sabahattin Selek, Bilgi Yayınevi, Ankara 2009, s. 523; İ. Yıldırım, **Demiryolları**..., s. 24.

²⁶⁷ **TBMM Kavanin Mecmuası**, II/5, İ: 4, TBMM Matbaası, Ankara 1939, s.425.

²⁶⁸ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 5, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1938, s.11.

sırasında hatların yabancı şirketlerin elinde bulunmasının ortaya çıkardığı sakıncalar önemli rol oynamıştı. Bunun yanında demiryollarının özelliğine ve buldukları bölgelere göre ekonomik, siyasi ve askeri sebepler de etkili olmuştu.

Cumhuriyetle birlikte giderek artan demiryolu inşaatları 1929 Dünya Ekonomik Buhranı'nın Türkiye'yi etkilemeye başlamasıyla 1930-1932 devresinde yavaşlamış ve plânlanan yeni demiryollarının yapımlarına başlanamamıştı²⁶⁹. Ancak buhranın etkisinin azalmasıyla 1933'ten itibaren demiryolu inşaatları yeniden hızlanmıştı.

b-Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır-Bitlis Hattı

Cumhuriyet'in ilânından itibaren ilk on yılda inşasına başlanan ve Van Gölü Havzası'na doğru ilerleyerek araştırma konumuzu ilgilendiren demiryolları ve inşaa faaliyetleri için Cumhuriyet Hükümetleri, yoğun çaba sarf etmişlerdi. 22 Mart 1924'te TBMM'de kabul edilen 448 Numaralı Kânun ile Arade (Fevzipaşa)-Diyarbakır-Ergani arasında bir demiryolunun yapılması kararlaştırılmış ve bu iş için 2.738.000 liralık bir ödenek verilmişti²⁷⁰. Burada yapılacak demiryolu ülkenin iktisadi kalkınmasında önemli rol oynayacak Ergani bakır madenlerinin işletilmesi ve pazarlara taşınmasında olduğu kadar buradaki asayişin sağlanmasına hizmet edecekti.

Hattın yapımı 2 Aralık 1924'te onaylanan sözleşme ile İtibar-ı Milli Bankası'na verilmiş, banka da taahhüdünü Philip Holzman Şirketi'ne devretmişti. Şirket, 13 Mayıs 1925'te inşaat için gerekli malzemeyi Mersin Limanı'na getirmiş ve Nafia Vekâleti İnşaat Müdürü Cevdet Bey'in hattın yapılacağı güzergâhı tetkikinden sonra işe başlanmıştı²⁷¹. Fakat inşaat başladıktan²⁷² sonra TBMM'de hattla ilgili tartışmalar yaşanmıştı. Hattın Ergani-Diyarbakır üzerinden Arade'ye, buradan da Bağdat demiryolu ile Suriye'den geçmesi yolu çok uzatacağından ekonomik olamayacağı ifade edilmişti²⁷³. Buna askeri sakıncaların da eklenmesiyle, hattın iptali

²⁶⁹ **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 5, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1938, s. 18.

²⁷⁰ 22 Mart 1340/1924 tarihli ve 448 Numaralı Arade-Diyarbakır-Ergani Arasında Demiryolu İnşasına Dair Kanun, **TBMM Kavanin Mecmuası**, II/2, s. 286.

²⁷¹ **Varlık**, 14 Mayıs 1341 /1925.

²⁷² **Varlık**, 10 Eylül 1341/1925.

²⁷³ **TBMM ZC. II/22, İ: 61**(25 Şubat 1926) s. 319-320; **Diyarbakır**, 6 Haziran 1929.

yönünde bir kanun teklifi hazırlanmış ve 24 Mart 1926'da TBMM'ye sunulmuştu. TBMM de aynı gün hattın iptaline yönelik kanun teklifini kabul etmiş²⁷⁴ ve çıkardığı 793 sayılı yeni bir kanunla bu hattın yerine, Ceyhan-Fevzipaşa istasyonu arasında Bağdat hattından ayrılarak, Malatya-Ergani-Diyarbakır'a, oradan da Siirt ve Bitlis'e ulaşacak güzergâhı kabul etmişti. Normal genişlikte yapılacak demiryolu için beş yılda harcanmak üzere 45 milyon lira ödenek verilmişti²⁷⁵. Bu yeni hatla daha fazla bölge ve insanın demiryolundan yararlanacağı ve askeri açıdan da çok daha faydalı olacağı hesaplanmıştı.

Fevzipaşa-Diyarbakır-Bitlis hattının yapımı Filyos-Irmak hattı ile birlikte bir İsveç-Danimarka ortaklığı olan Nydquist Holm Şirketi'ne verilmişti²⁷⁶. Kısaca "Nohap" olarak adlandırılan bu şirketle 7 Şubat 1927'de yapılan sözleşmeye göre şirket, 1 Haziran 1927'de işe başlayacak ve normal genişlikte yapacağı demiryolunu 31 Aralık 1932'de teslim edecekti. Fakat 1928'e gelindiğinde şirketin bu işi başaramayacağı anlaşılınca Ağustos ayında bu sözleşme iptal edilerek yerine yeni bir sözleşme yapılmıştı²⁷⁷. Yeni sözleşmeye göre şirkete işin sadece teknik kısımları bırakılmış, ödemelerin ise Hükümet tarafından yapılması, hattın bölümlere ayrılarak müteahhitlere ihale edilmesi kararlaştırılmıştı²⁷⁸. Hattın ilk bölümü olan 143 km'lik Fevzipaşa-Gölbaşı arası 9 Eylül 1929'da işletmeye açılmıştı²⁷⁹. 1 Kasım 1930'dan itibaren Fevzipaşa-Viranşehir arasında tren seferleri başlatılmıştı²⁸⁰. Hattın inşası 1 Aralık 1930'da Malatya'ya ulaşmış ve ilk tren Malatya'ya girmişti²⁸¹. Malatya'ya kadar olan bölümün işletmeye açılması ise 15 Mart 1931'de gerçekleşmişti. Malatya-Fırat bölümü ise 1 Şubat 1932'de işletmeye açılmış²⁸² ancak hattın kalan kısmının yapımı Dünya Ekonomik Buhranı yüzünden ödenek sıkıntısı çekilmesi ile yavaşlamıştı. Hattın bir an önce bitmesinin iktisadi ve siyasi olanaklar sağlayacağı

²⁷⁴ 24 Mart 1926 Tarih ve 794 Numaralı Arade-Diyarbakır-Ergani Arasında Demiryol İnşasına Dair 22 Mart 1340 (1924) Tarih ve 448 Numaralı Kanununun İlgasına Dair Kanun, **TBMM Kavanin Mecmuası**, II/ 4, s. 536.

²⁷⁵ 24 Mart 1926 Tarih ve 793 Sayılı Malatya-Ergani-Diyarbakır Demiryolu'nun İnşası Hakkında Kanun, **TBMM Kavanin Mecmuası**, II/ 4, s. 535.

²⁷⁶ **On Senede Türkiye Nafıası**,...s.65.

²⁷⁷ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl 5, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1938, s. 51; İ. Yıldırım, **Demiryolları...**, s. 87.

²⁷⁸ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 5, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1938, s. 60.

²⁷⁹ **Ayın Tarihi**, XXI/ 71, Devlet Matbaası, İstanbul 1930, s. 5620; **Cumhuriyet**, 15 Eylül 1929; T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 5, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1938, s.54.

²⁸⁰ **BCA**. 030.10.152.76.7.

²⁸¹ **BCA**. 030.10.147.48.9.

²⁸² M. A. Abisel, **Bir Karış Fazla Şimendifer...**, s.134.

düşüncesiyle hükümet iç borçlanmaya karar vermiş ve 12 Ocak 1933'te çıkardığı 2094 Numaralı Kanun ile 12 milyon liralık yüzde 5 faizli tahvil çıkarılmasına yetki vermişti²⁸³. Sağlanan bu kaynakla hattın yapımına devam edilmiş ve 16 Kasım 1933'te 319. km'deki Baskil'e varılmıştı²⁸⁴. Böylece buradaki demiryolu çalışmaları Doğu'ya doğru aşamalı olarak ilerletilerek Van Gölü Havzası ve İran sınırına uzatılmaya devam edilmişti.

c- Yolçatı-Elazığ-Van Hattı

Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır-Bitlis demiryolunun inşası hakkındaki kanun TBMM'de görüşülürken Elazığ milletvekilleri hattın Elazığ'dan geçirilmesi için teklifte bulunmuş, ancak meclis bu teklifi kabul etmemişti²⁸⁵. Demiryolu konusunda istekli olan Elazıglılar bu düşüncelerinden vazgeçmemişlerdi. Birinci Umumi Müfettiş İbrahim Tali Bey ve Elazıglılardan oluşan heyet, Aralık 1930'da Başvekil İsmet Paşa'yı ziyaret etmiş ve hattın Elazığ'dan geçirilmesi isteklerini dile getirmişlerdi²⁸⁶. İsmet Paşa, başta bu hattın yapılmasına sıcak bakmamıştı. Ancak heyet tarafından bu hattın daha sonra yapılması düşünülen Elazığ-Muş-Van hattının Elazığ'a kadar olan bölümünün Diyarbakır'a giden hatla aynı zamanda yapılabileceğinin belirtilmesi²⁸⁷ üzerine İsmet Paşa; Muş-Van ana hattının, Fırat'tan itibaren Elazığ'a kadar olan kısmının yapılması için demiryolu uzmanlarına talimat vererek²⁸⁸ hattın yapımına başlanmasını istemişti. İsmet Paşa'nın bu kararını Elazığ ve Van Gölü Havzası halkı sevinç ve heyecanla karşılamıştı²⁸⁹.

Bölgede incelemelerde bulunan Dâhiliye Vekili Şükrü Kaya, 13 Kasım 1931'de Elazığ'dan İsmet Paşa'ya gönderdiği şifrede, hattın Elazığ'dan geçirilmesiyle iktisadi, idari, siyasi ve hatta inşaat noktasından çok önemli yarar ve bütçe açısından da tasarruflu olacağını belirtmişti. Şükrü Kaya ayrıca hattın askeri açıdan da büyük yarar sağlayacağını ve halkın isteklerinin de bu yönde olduğunu

²⁸³ **Aydın Tarihi**, S: 5, Mayıs 1934, s. 2; T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 5, S:5, Birinciteşrin/Ekim 1938, s. 56; İ. Yıldırım, **Demiryollar...**, s. 89.

²⁸⁴ **Aydın Tarihi**, S: 1, Birincikânun/Aralık 1934, s. 2.

²⁸⁵ **TBMM ZC**, II/23, İ: 75, (22.3.1926), s. 299.

²⁸⁶ **Elâziz**, 24 Birincikânun/Aralık 1930.

²⁸⁷ **BCA**. 030.10.147.48.10.

²⁸⁸ **Elâziz**, 24 Birincikânun/Aralık 1930.

²⁸⁹ **Elâziz**, 31 Birincikânun/Aralık 1930.

ifade etmişti²⁹⁰. Sonunda Fevzipaşa-Diyarbakır hattının inşası Elazığ'a yaklaşınca 1 Nisan 1933'te kabul edilen 2135 numaralı "Elâziz Şube Hattının İnşasına Dair Kanun"²⁹¹ ile Fevzipaşa-Diyarbakır Hattının uygun bir noktasından Elazığ'a bir şube hattının, bir yılda yapılması için 600 bin liraya kadar ödenek verilmesi kararlaştırılmıştı²⁹². Yapılacak bu kısa demiryolu ile bölge iktisadi olarak gelişme imkânı bulurken, bölgenin ürünleri de diğer merkezlere daha kolay ve ucuza taşınabilecekti. Diğer taraftan Fevzipaşa-Diyarbakır yolunun Yolçatı-Ergani bölümünün inşaatı için gerekli malzeme Elazığ-Maden Şosesi üzerinden yapılacağı için demiryolunun Elazığ'a ulaşması ile inşaat malzemesinin taşınması daha kolay olacaktı²⁹³.

Kanun gereğince inşaatına başlanan Yolçatı-Elazığ hattının inşaat ve ray döşeme işleri 1 Temmuz 1934'te bitirilmişti. Fevzipaşa-Diyarbakır demiryolunun 344. km'sindeki Yolçatı istasyonundan Elazığ'a kadar olan 24 km uzunluğundaki hat²⁹⁴ 11 Ağustos 1934'te Nafia Vekili Ali (Çetinkaya) Bey'in de katıldığı törenle açılmıştı. Törende Ali Bey; "... yurdu demir ağlarla örmek azmimizdir... bu arada Sivas'a vardık, bugün Elaziz'deyiz, yarın Diyarbakır'da öbür gün Erzurum, Antalya'dayız, belki çok yakında kardaş ellere kadar uzanmış olacağız ..." ²⁹⁵, sözleriyle Cumhuriyet hükümetlerinin demiryol politikalarını ortaya koymuştu. Bu politikada "kardaş eller" olarak ifade edilen İran ve Irak'tı. Dolayısıyla demiryolunun bir kolunun Van Gölü Havzası'ndan geçerek İran'a uzatılmasına çalışılması Cumhuriyet Hükümetleri için önemli bir hedefti.

²⁹⁰ BCA. 030.10.12.73.24.

²⁹¹ **TBMM Kavanin Mecmuası**, IV/12, İ: 2, TBMM Matbaası, Ankara 1934, s. 179; **Düster**, Üçüncü Tertip, C: 14, Başvekâlet Matbaası, Ankara 1933, s. 457.

²⁹² **TBMM ZC**, IV/14, İ: 35, (1.4.1933), s. 18.

²⁹³ 11 Mart 1933 Tarih ve 1/546 Numaralı Fevzipaşa-Ergani Hattının Elâziz'e Bağlanması Hakkında Kanun Layihası ve Nafia ve Bütçe Encümenleri Mazbataları, **TBMM ZC**, IV/14, İ: 35, (1.4.1933), Sıra No: 97, s. 1.

²⁹⁴ Hüseyin Kalgay, "Fevzipaşa-Ergani-Diyarbakır Hattı Bakır Yolu", **Demiryollar Dergisi**, XIV/164-165, 29 İlkteşrin/Ekim 1938, s. 945.

²⁹⁵ **Erzurum**, 13 Ağustos 1934; **Varlık**, 13 Ağustos 1934; İ. Yıldırım, **Demiryollar**..., s. 94. "Elâziz Şube Hattının Açılma Resmi", T.C. Nafia Vekâleti, **Nafia İşleri Mecmuası**, S: 3, Ağustos 1934, s. 13.

d-Ankara-Sivas-Malatya-Elazığ-Van Hattı

Cumhuriyet Dönemi'nin en önemli demiryollarından olan bu hattın yapım düşüncesi Osmanlı Devleti'nin son döneminde ortaya çıkmıştı. Ancak Rusların baskıları²⁹⁶ nedeniyle yapımına başlanamamıştı. I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele dönemlerinde Ankara'nın doğusunda demiryolunun bulunmayışından dolayı büyük sıkıntılarla karşılaştığı için Cumhuriyetin ilânından sonra ele alınan ilk demiryolu Ankara'nın doğusuna uzanan bu hat olmuştu. 23 Mart 1924'te çıkarılan 449 Numaralı Kanun ile Ankara-Musaköy ve Samsun-Sivas arasında yapılacak demiryolları için 65 milyon liranın harcanmasına izin verilmişti²⁹⁷. Hattın inşası için 1924 bütçesinden ayrılan ödenekle gerekli malzeme alınarak işe başlanmıştı²⁹⁸. İnşaatı Türk müteahhitler tarafından üstlenilen²⁹⁹ hatta 8000 işçi çalıştırılarak³⁰⁰, Ankara'dan Yahşihan'a kadar³⁰¹ olan 86 km'lik kısmı 17 Nisan 1925'te³⁰² kullanıma açılmıştı. 1925 Ekim'in başında hattın inşası Haydarlı Köprüsü'ne kadar ilerlemiş³⁰³ ve ay sonuna kadar ray döşeme işlemlerinin 153. km'deki Delice Köprüsü'ne ulaşması³⁰⁴ plânlanmıştı. Yahşihan ile Yerköy arasındaki 115 km'lik bölüm ise 20 Kasım 1925'te işletmeye açılmıştı³⁰⁵.

Ankara-Sivas-Doğu hattı başlangıçta Doğu Anadolu'da sürüp giden asayişsizliği giderme³⁰⁶ ve başta buğday olmak üzere üretilen tarım ürünlerinin ülkenin diğer bölgelerine nakletme³⁰⁷ gibi nedenlerle Ankara'dan direkt Sivas'a ulaşılması düşünülmüştü. Ancak hattın Sivas'a kadar hiçbir önemli merkeze

²⁹⁶ **Demiryollar Mecmuası**, II/ 17, 1 Temmuz 1926, s. 139.

²⁹⁷ **TBMM ZC.** II/7/1, İ: 19, (23.3.1340/1924), s. 981-1011; **TBMM Kavanin Mecmuası**, II/3, s. 287.

²⁹⁸ M. A. Abisel, **Bir Karış Fazla Şimendifer...**, s. 129.

²⁹⁹ Fatih M. Dervişoğlu, **Türkiye'nin Havacılık Efsanesi: Nuri Demirağ**, Ötüken Yayınları, İstanbul 2007, s.79.

³⁰⁰ **Varlık**, 14 Mayıs 1341/1925.

³⁰¹ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 5, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1938, s.11.

³⁰² **Cumhuriyet**, 18 Nisan 1341/1925.

³⁰³ **Cumhuriyet**, 9 Teşrin-i evvel/Ekim 1341/1925.

³⁰⁴ **Varlık**, 10 Eylül 1341/1925.

³⁰⁵ **Cumhuriyet**, 21 İkinciteşrin/Kasım 1341/1925.

³⁰⁶ C.O. Tütengil, **Türkiye'nin Karayolları...**, s. 28; Ali Süreyya, “ *Demiryolu Siyasetimiz*” **Ülkü Dergisi**, I/1 Şubat 1933, s.60.

³⁰⁷ İcra Vekilleri Heyeti Reisi Rauf Bey Chester Projesi dolayısıyla TBMM'de yaptığı konuşma demiryollarının bu alandaki önemini ortaya koymuştu. Rauf Bey; “Harb-i Umumi'de Çar orduları Vilâyat-ı Şarkîye'mizi kılıçtan geçirirken, taş taş üstünde bırakmazken kahraman askerlerimiz adam boyu kar içerisinde boğuşurken... vesaitsizlik, yüzünden açlıktan öldüler”, **TBMM ZC.** I/28, İ: 20.(8.4.1339/1923), s. 490.

uğramaması yüzünden ekonomik olmayacağı düşüncesi ve Şefkatli-Musaköy arasındaki bölümün pahalıya mal olacağı anlaşılması üzerine güzergâhı güneydeki Kayseri'yi içine alacak şekilde değiştirilmiştir³⁰⁸. Hattın Ankara-Kayseri arasındaki inşaatın 380 km'lik kısmı iki yılda tamamlanmış ve 29 Mayıs 1927'de Başvekil İsmet Paşa'nın da katıldığı bir törenle işletmeye açılmıştır³⁰⁹. Böylece daha geniş bir bölge ve burada yaşayan halk, demiryolunun sağladığı kolaylıklardan yararlanma imkânına kavuşmuştu.

Hükümet, hattın Kayseri'den Sivas'a kadar olan bölümünün inşası için Belçikalı şirket "Societe Industrielle des Travaux" ile görüşmeye başlamış³¹⁰ ve sonunda şirketle bir sözleşme imzalanmıştı. Şirket inşaatı başlansa da mali yetersizlikten dolayı işi başaramayacağını anlaşılması üzerine sözleşme feshedilmişti³¹¹. Bir süre sonra hattın inşası Türk müteahhitlere ihale edilmiş ve hattın Kayseri'den 130. km'deki Şarkışla'ya 1929 sonuna kadar³¹² ulaştırılması plânlanmıştı. Ancak hat, 1 Şubat 1930'da işletmeye açılabilmişti. Hattın geri kalan kısmının inşası da 19 Temmuz 1930'da tamamlanmış³¹³ ve 30 Ağustos 1930'da Sivas'ta yaklaşık on bin kişinin katıldığı³¹⁴ görkemli bir törenle işletmeye açılmıştı³¹⁵. İsmet Paşa açılış töreninde yaptığı konuşmada; "Vatandaşlarıma eski bir asker olarak serinkanlılıkla söyleyebilirim ki şümendiferlerin Sivas'a girmesi ile bu vatanın herhangi bir hududunun müdafaası bir misli daha kolaylaşmıştır. Uğrayacağımız bir taarruz az zamanda bitecek, bu uğurda akıtacağımız kan yarı yarıya inecek ve sarf ettiğimiz malın yarısı elimizde kalacaktır"³¹⁶, diyerek demiryolunun asayiş ve yurt savunmasındaki önemini vurgulamıştı. Hat, Ankara-Sivas üzerinden Erzurum'a ve Mersin'den Fevzipaşa-Malatya üzerinden Diyarbakır'a giden hatlarla Sivas ve Malatya arasında bir iltisak hattı olacak³¹⁷

³⁰⁸ **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 5, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1938, s. 93.

³⁰⁹ **Cumhuriyet**, 31 Ağustos 1930.

³¹⁰ **Cumhuriyet**, 12 Kânun-ı evvel/Aralık 1926.

³¹¹ **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 5, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1938, s. 51.

³¹² **Vakit**, 24 Nisan 1929.

³¹³ **Cumhuriyet**, 21 Temmuz 1930.

³¹⁴ **Son Posta**, 1 Eylül 1930.

³¹⁵ **Cumhuriyet**, 31 Ağustos 1930.

³¹⁶ S. Esener, "Demiryolları ve Harp", **Demiryollar Dergisi**, XV/ 179-180, Şubat 1940, s. 344; M. A. Abisel, **Bir Karış Daha Fazla Şimendifer...**, s. 69.

³¹⁷ **Karacadağ**, I/10-11, 20 Birincikânun/Aralık 1938, s.15.

şekilde yapılması plânlanmıştı³¹⁸. Hattın Sivas ve Diyarbakır hatlarıyla bağlanması ülkenin Doğu kısımlarının batı ve güney kısımlarıyla birleştirecek olması önemini bir kat daha artırmıştı³¹⁹. Ancak, Dünya Ekonomik Buhranının Türkiye’yi de etkilemesi hükümetin demiryolu politikalarına olumsuz bir şekilde yansımış, bu nedenle bütçede yapılan zorunlu tasarruftan dolayı yeni demiryolu inşaatlarına girişilememişti. Bununla birlikte kararlaştırılan Ankara-Sivas-Malatya Demiryolu ile ilgili etüt çalışmaları devam etmişti³²⁰. Çünkü ülkenin bu bölgesinin her türlü ulaşım imkânlarından yoksun bırakılması iktisadi ve askeri bakımlardan sakıncalıydı. Bunun yanında ülkenin doğu kısımlarını merkeze ve limanlara bağlanması Cumhuriyet Hükümetlerinin demiryolu politikalarının temel hedeflerindendi. Bu nedenle kıt imkânlarla da olsa hattın yapımına devam edilerek 13 Şubat 1931’de Malatya’ya kadar olan kısım ulaşım açılmıştı. Açılış sebebiyle Malatya Türk Ocağı’nda bir konuşma yapan Mustafa Kemal Paşa, “Türkiye Hükümetinin tespit ettiği projeler dâhilinde muayyen zamanlar zarfında vatanın bütün mıntıkları çelik raylarla birbirine bağlanacaktır. Bütün vatan bir demir kitle haline gelecektir. Demiryolları memleketin tüfenkten, toptan daha mühim bir emniyet silahıdır”³²¹, diyerek; Hükümetin tespit ettiği projeler çerçevesinde zamanla ülkenin her tarafının demiryollarla birbirine bağlanacağını ve demiryollarının vatan savunmasındaki önemini vurgulamıştı.

Ekonomik buhranın etkilerinin ortadan kalkmaya başlaması üzerine, Hükümet demiryolu projelerini gerçekleştirme fırsatı bulmuş ve 20 Mayıs 1933’te çıkarılan 2200 Sayılı Kanun ile Sivas-Erzurum ve Malatya’dan başlayarak Divrik (Divriği) yakınlarında Sivas-Erzurum hattıyla birleşecek demir yollarının yapımına izin verilmişti. Böylece bu hat Malatya’da güneyden ilerleyen Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır-Bitlis hattıyla birleşecekti. Kanuna göre 8 yılda bitirilmesi düşünülen hatlar için 80 milyon lira ödenek ayrılmıştı³²².

12 Haziran 1933’te kapalı zarf usulü ile yapılan ihaleye Türk, Fransız, Amerikan ve Alman şirketleri katılmıştı. Yapılan değerlendirmeler sonucunda Nafia

³¹⁸ **Cumhuriyet**, 14 Nisan 1929; **Vakit**, 24 Nisan 1929.

³¹⁹ **Ayın Tarihi**, XIX/ 60-61-62, Mart-Nisan-Mayıs 1929, s. 4465.

³²⁰ **Cumhuriyet**, 26 Nisan 1931.

³²¹ **Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri II**, ..., s. 301.

³²² **TBMM ZC. IV/15**, İ: 54, (20.5.1933), s. 212-213.

Vekâleti İhale Komisyonu, Mühürdarzade Nuri Bey ve ortaklarını bu işi teknik ve mali yönden başaracak nitelikte bulmuştu³²³. Bunun üzerine Bakanlar Kurulu da 12 Haziran 1933 tarih ve 14567 numaralı kararı ile inşaatın Mühürdarzade Nuri Bey ve ortaklarına verilmesini kabul etmişti. İhaleyi kazanan şirketle inşaat sözleşmesi 29 Haziran 1933'te imzalanmıştı. Sözleşmeye göre şirket Divrik-Malatya Hattını Aralık 1938'e kadar, Sivas-Erzurum Hattını da 31 Aralık 1940'a kadar bitirecekti. İki hattın 52.100.000 lira olan toplam ihale bedeli yüzde 7 faizle 11 yıllık sürede 58.200.000 lira olarak taksitle ödenecekti³²⁴.

Bu demiryolları Cumhuriyet Hükümeti'nin Doğu Anadolu sınırı ve Van Gölü Havzası'na doğru ulaşım alanında atılan ilk ve önemli bir adım olmuştu. Burada demiryolunun yapılmasıyla bölgenin ülkenin diğer kısımlarıyla bağlantısını sağlayarak, iktisadi ve sosyo-kültürel gelişimi ile burada devam eden asayişsizliğin giderilmesi amaçlanmıştı.

3-Van Gölü İşletme İdaresi

Van Gölü'nü çevreleyen dağların yüksek olması göl çevresinde kurulan yerleşim merkezleri arasında karayoluyla ulaşımı zorlaştırmıştı. Özellikle kış aylarında bu merkezler ile Van arasındaki karayolu ulaşımı neredeyse imkânsız hale gelmekteydi. Buna karşın bu yerleşim merkezleri arasında yılın her mevsiminde göl üzerinden ulaşımı sağlamak mümkündü.

Van Gölü Havzası'ndaki ulaşım işlerinde ve özellikle ticari malların taşınmasında daha çok Van Gölü tercih edilmekteydi. Bunun başlıca iki sebebi vardı. Birincisi, kervanlarla yapılan karayolu taşımacılığına oranla gemilerle ulaşımın daha kolay yapılabilmesi³²⁵; ikincisi ise Van Gölü'nde ulaşımın karayoluna göre daha güvenli olmasıydı³²⁶. Özellikle Van Gölü'nün güneyini dolaşan ve buradaki yüksek dağları kat eden Tatvan-Gevaş karayolu güç aşılabir yoldu. Kış şartlarında ticaret

³²³ Hüseyin Yakup, “*Sivas-Erzurum Hattı*”, **Demiryollar Mecmuası**, IX/ 104-105, Birinci ve İkinciteşrin/Ekim-Kasım 1933, s. 505.

³²⁴ İ. Yıldırım, **Demiryollar**..., s. 101.

³²⁵ Binbaşı Subhi, **Osmanlı Vilâyetleri**, İstanbul (Basım Yılı Yok), s. 215.

³²⁶ Nihat Falay, “*19. Yüzyıl Sonlarında Van Gölü Havzası'nın Sosyo-Ekonomik Yapısı*”, **III. Uluslararası Van Gölü Havzası Sempozyumu Bildirileri**, Editör: Oktay Belli, Hakkâri Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayını, Hakkâri 2008, s. 474.

kervanlarının buradan geçmesi neredeyse imkânsızdı. Van'dan Tatvan'a gitmek için gölün kuzeyini dolaşmak ise uzun zaman almaktaydı. Ayrıca burada korunaklı alanların bulunmaması nedeniyle ticaret kervanlarının eşkiya saldırılarına maruz kalma ihtimalleri de çok yüksekti. Bu nedenlerden dolayı ulaşım ve taşımacılıkta Van Gölü'nün sağladığı imkânlardan yararlanılmıştı. Van Gölü Havzası, Osmanlı hâkimiyetine girdikten sonra bölgede bulunan yerleşim yerlerine ulaşım ve nakliye işleri çoğunlukla göl üzerinden yapılmaya başlanmıştı³²⁷. Van Gölü'nde çalıştırılan gemilerin önemli bir kısmı yük taşımacılığında kullanılmaktaydı³²⁸. Meselâ Van Gölü Havzası'nın batısında üretilen buğdaylar ile gölün güneyinde yer alan Karçıkan Kazası'nın ormanlarından indirilen ve Van'ın yakacak ihtiyacını karşılayan odun gemilerle Van'a veya diğer merkezlere nakledilmekteydi³²⁹. Van Gölü'nde çalıştırılan gemiler buranın asayişinin sağlanmasının³³⁰ yanında Bitlis ve Van arasında ziraat ve ticaretin³³¹ gelişmesinde de etkili olmuştu³³².

Bu dönemde ayrıca Van Gölü sahillerindeki iskeleler arasında yolcu ve yük taşımının sürat ve kolaylık kazanmasını sağlamak amacıyla özel teşebbüsler olmuştu. Meselâ, Osmanlı Devleti tebaasından Artin Sarrafyan ve Abraham Kavafyan Efendiler, Van Gölü'nde vapurla yolcu ve eşya taşımak, eşya yüklü mavnaları (küçük gemi) çekmek için bir şirket kurma imtiyazı kendilerine verilmiş³³³ ve "Van Gölü Şirket-i Osmaniyesi" adı altında bir şirket kurulmuştu. Ancak Hükümet, iki taraf arasında daha önce imzalanmış olan mukavelenâme hükümlerine göre imtiyaz sahiplerinin vermesi gereken senelik 120 Osmanlı lirasının Nafia Nezâreti'ne verilmemesi³³⁴ ve o dönemde, bölgede baş gösteren Ermeni olayları, nedeniyle şirketin nizamnâmesi onaylanmamıştı. Bu nedenle Artin ve Abraham Efendilerin Van Gölü'nde vapur işletme teşebbüsleri sonuçsuz kalmış, hükümet de buradaki vapur işletme çalışmalarını Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devretmişti.

³²⁷ Evliya Çelebi *Seyahatnamesi*, III-IV, Sadeleştiren: Tevfik Temelkuran, Üçdal Neşriyat, İstanbul 1986, s. 513-515.

³²⁸ Ali Karaca, *Anadolu Islahatı ve Ahmet Şakir Paşa (1838-1899)*, Eren Yayınevi, İstanbul 1993, s. 149; F. Tızlak, "Van Gölü'nde Vapur İşletme..." s.483-484.

³²⁹ Mayewski (General), *Van, Bitlis Vilâyetleri Askeri İstatistiki*, Matbaa-ı Askeriye, İstanbul 1330, s. 65.

³³⁰ BOA. Y. MTV, D. No: 50, G. No: 31; BOA. Y. PRK. SRN. D. No: 1, G. No: 66; BOA. Y. MTV, D. No: 298, G. No:112.

³³¹ BOA. İ.BH, D. No:2, G. No: 1314 Ca 2; F. Tızlak, "Van Gölü'nde Vapur İşletme..." s.482.

³³² BOA, Y.PRK. UM, D. No:12, G. No: 48; BOA. Y. MTV, D. No: 35, G. No: 22.

³³³ F. Tızlak, "Van Gölü'nde Vapur İşletme..." s.474.

³³⁴ BOA. Y.A. RES. D. No: 12, G. No: 40.

Van Gölü'nde Seyr-i Sefain İdaresi'ne³³⁵ bağlı olarak çalıştırılan gemiler İstanbul'dan Trabzon İskelesi'ne, oradan da parçalar halinde karayoluyla³³⁶ Van Gölü kıyısına nakledilmekte³³⁷ ve burada montajları yapıldıktan sonra işletmeye açılmaktaydı. Ruslar, Van Gölü Havzası'nı işgâlleri altında tutukları dönemde, buradaki ulaşımda³³⁸ kullanmak üzere dört gemi getirmişlerdi. Ruslar ayrıca Erciş yakınındaki Ernis'te (Arnis) her türlü demir işleri yapabilecek bir fabrika kurmuşlardı. Rusların çekilmesinden sonra Hükümet, 27 Temmuz 1922'de İktisat Vekâleti'nin isteğiyle söz konusu gemiler ve fabrikanın yeniden faaliyete geçirilmesi için mahallinde inceleme yapmak üzere uzmanlar göndermişti³³⁹.

İktisadi kalkınma ve asayişin temininde Van Gölü'nün sağlayacağı ulaşım olanaklarından faydalanmayı zaruri gören Hükümet, Van Gölü'ndeki ulaşım işine el atmış ve Cumhuriyetin ilânı ile birlikte yeni devletin kuruluş felsefesine uygun olarak Van Gölü Havzası'nın kalkındırılması çerçevesinde buradaki ulaşım işlerine önem verilmişti.

Hükümet, 8 Temmuz 1923'te yaptığı toplantıda, Nafia Vekâleti'nden Van Gölü'ndeki ulaşım ve taşımacılık işleri için harekete geçmesi, gerekli ödeneğin sağlanması ve sonucunun peyderpey bildirilmesini talep etmişti. Nafia Vekâleti de 16 Temmuz 1923'te İcra Vekilleri Heyeti'ne cevaben bir yazı göndermişti. Nafia Vekâleti'nin yazısında; Van Gölü'ndeki ulaşım ve taşımacılık işleri için Umumi Bütçe'den ödenek ayırmanın mümkün olmadığı ve esasen şu ana kadar da söz konusu bütçeden bir ödenek ayrılmadığını belirtmiştir. Nafia Vekâleti, ayrıca Chester Sözleşmesi'ne göre imtiyaz sahibi şirkete Van Gölü'ndeki ulaşım ve taşımacılık işlerinin yürütülmesi için izin verildiğinden, başka bir kuruma bu konuda imtiyaz vermenin uygun olmadığını, şimdilik mahalinden münasip birini bulup söz konusu

³³⁵ BOA. ŞD. D. No: 1898, G. No: 29.

³³⁶ Eser Tutel, **Gemiler, Süvariler, İskeleler**, İletişim Yayınları, İstanbul 1998, s. 268.

³³⁷ BOA. BEO. D. No: 3294, G. No: 246984; BOA. DH. İD. D. No: 25, G. No:19.

³³⁸ E. Tutel, **Gemiler**., s. 268; Ruslar Van Gölü Havzası'nı işgal altına aldıktan sonra, Şahtahtı'dan İran üzerinden Bayezit'e ve Karaköse'ye ve oradan da Van Gölü sahillerine uzanan bir dekovil hattı döşemişlerdi. Bu demiryolunun sağladığı imkânlar sayesinde Rusların Van Gölü Havzası'nda ilerlemeleri kolaylaşmıştı.(Felix Guze, **Birinci Dünya Savaşı'nda Kafkas Cephesi'ndeki Muharebeler**, Türkçeye Çeviren: Yarbay Hakkı (Akoğuz), Yayına Hazırlayan: Alev Keskin, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları. Genelkurmay Basımevi, Ankara 2007, s.90.)

³³⁹ BCA. 030.18.01.01.5.22.1.

araçları ona devrederek göldeki faaliyetleri ona vermenin daha uygun olacağı³⁴⁰ açıklamasında bulunmuştu. Hükümet konuyu gündemine almasına rağmen Van Gölü'nde yapılan çalışmalar yeterli görülmediğinden Van Valisi Zühtü Bey, 17 Temmuz 1923'te Nafia Nezareti'ne bir telgraf göndermiş ve göldeki ulaşım araçları tam anlamıyla faaliyete geçtiğinde havza için büyük bir servet ve buranın imarı içinde bir vesile olacağını³⁴¹ belirtmişti.

Van Gölü çalışmalarıyla ilgili ele alınan bir diğer konu da Van Gölü'nde işletmeye konulan gemilerin yakıt durumuydu. Van Gölü'nde işletmeye konulan gemiler mazot ve gazla çalışmakta ve yılda yaklaşık 40 ton yakıt tüketmekteydi. Bu yakıtın ihale değeri 5.300 lira iken, tüketim mahalline götürüldüğü zaman nakliye ücreti ile 10.250 liraya mal olmaktaydı. Bu nedenle Nafia Vekâleti'nin teklifi ve İcra Vekilleri Heyeti'nin 19 Temmuz 1925'te yapılan toplantısında gerekli mazotun havzaya daha yakın olan Kars Şirketi'nden alınmasına karar verilmişti³⁴². Bunun yanında gölün yakınında bulunan Kürzot'tan çıkarılan petrol ürünlerinden de faydalanmanın gerektiği üzerinde durulmuştu.

Van Gölü'nde gemi işletmeciliğinin verimli ve daha düzgün çalışmasını sağlamak amacıyla 9 Ağustos 1925'te Van Gölü Seyr-i Sefain İdaresi'nin (Van Gölü İşletme İdaresi) satın alma, inşaat, tesisat ve tamirâtı ile ilgili artırma ve eksiltmelerini düzenleyen yönetmelikler İcra Vekilleri Heyeti'nce onaylanarak yürürlüğe konulmuştu³⁴³. Böylece gölde çalışan gemiler ile bu gemilerdeki personel için ihtiyaç duyulan malzemelerin temini ve bunlardan nasıl istifade edileceği yasal bir zemine oturtulmuştu. Bu da göldeki çalışmaların daha plânlı yürütülmesini sağlamıştı.

Van Gölü'nde çalışan gemilerin yapıldığı Ernis Tersanesi Cumhuriyetle birlikte tekrar hizmete sokulmuştu. Kasım 1925'te tersanede bu tarihe kadar yapılan çalışmaları tespit etmek ve tersanenin ihtiyacını belirlemek amacıyla incelemeler yaptırılmış ve hazırlanan rapor Hükümete sunulmuştu. Bu rapor doğrultusunda ilk etapta tersanede yapılacak inşaat ve tamirat için gerekli olan malzeme satın alınmış

³⁴⁰ BCA. 030.10.0.0.156.96.1.

³⁴¹ BCA. 030.10.0.0.156.96.1.

³⁴² BCA. 030.18.01.01.14.45.8.

³⁴³ BCA. 030.18.01.01.15.49.17; **Düştur**, Üçüncü Tertip, C: 6, Başvekâlet Matbaası, Ankara 1934, s. 743-744.

ve işin ehli elemanlar işe alınmıştı. Van İskelesi ile şehir arasındaki 8 km'lik bir mesafede otomobil yolcularından 4 lira, kamyonetlerde yük haricinde yolculardan da 50 kuruş alınmaktaydı. Yükün tonu ise 9 liraya taşınmaktaydı. Bu pahalılık göl taşımacılığına olan ilgiyi azaltmıştı. Van Gölü İşletme İdaresi bu sorunu çözmek amacıyla bir kamyonet satın almış ve yükün bir tonundan 100 kuruş, yolculardan da 20 kuruş alınması kararlaştırılmış ve göl taşımacılığı için kombine biletler hazırlanmıştı³⁴⁴. İşletme İdaresi'nin bu çalışmalarıyla göl taşımacılığı daha cazip hale getirilmek istenmişti.

Van Gölü İşletme İdaresi'nin bütçesi hakkında TBMM'de yapılan görüşmeler sırasında söz alan Dâhiliye Vekili Şükrü Kaya Bey; "... Cumhuriyet Şeyh Sait vakasından ve onu takip eden hadiselerden sonra icab eden inzibati tedbirleri tamamıyla aldı. Onu müteakip de oranın ümrânını derpiş etti. Bu muntazam bir program halinde devam edecektir ve devam etmesi de lazımdır. Van Gölü İşletmesi vapurları, Van Gölü sahillerinin ve o havalinin birer irtibat vasıtalarıdır. İki köy arasına, iki şehir arasına devlet şosesini yaparken nasıl onun ani gelirini değil, memleketin inkişafını istihdaf ederse Van Gölü İşletmesi'nde kullanılan vapur ve sair vesaiti nakliye, müteharrik bir köprü, bir şose telakki edilmelidir. Bu bir amme hizmetidir"³⁴⁵, şeklinde Van Gölü İşletme İdaresi'nin havzanın kalkınma ve asayişinin temininde oynadığı rolü vurgulamıştı.

Van Gölü İşletme İdaresi tersane memurları ile mürettebatı için kadro tahsisatı ve Umumi Bütçe'den maaş temini için Nafia Vekâleti, 23 Ağustos 1926 tarih ve 2479/5791 numaralı bir tezkere ile Maliye Vekâleti'ne teklifte bulunmuştu. Maliye Vekâleti'nin görüşü doğrultusunda mesele İcra Vekilleri Heyeti'ne iletilmiş ve heyet de 29 Ağustos 1926'da bu teklifi onaylamıştı³⁴⁶.

Nafia Vekâleti 21 Eylül 1926'da 2809/6530 numaralı bir tezkere ile Başvekâlet'e sunduğu "Van Gölü Sefain ve Tersane Memur ve Mürettebatı'na ait kadro teklifi", İcra Vekilleri Heyeti'nin 26 Eylül 1926'daki toplantısında çıkarılan kararnâme ile teklif edilen kadroların kullanımı uygun görülmüştü³⁴⁷. Bu

³⁴⁴ BCA. 030.10.0.0.170.179.2.

³⁴⁵ TBMM ZC. D: 5, C: 2, İ: 11, (6.4.1935), s.19; **Ayın Tarihi**, S: 17. Mayıs 1935, s.20.

³⁴⁶ BCA.030.18.01.01.020.55.2.

³⁴⁷ BCA. 030.18.01.01.21.61.11.

kararnâmeye göre 1926 bütçesinin Van Gölü İşletme İdaresi'ne ait gider cetvelinden maaş verilecek elemanlar şu şekilde belirlenmişti³⁴⁸:

Memuriyet Unvanı	Adet	Ücret (Lira)
Sefain Memuru /Müdürü	1	350
Tersane Memuru / Müdürü	1	300
İdare Memuru	1	150
Makine Mühendisi	1	150
Tesviyeci	1	115
Motorcu	1	110
Kâtip ve Mutemet	-	50

Verilen bu kadrolar Van Gölü İşletme İdaresi'nin daha faal hale gelmesi ve halkın ihtiyaçlarına cevap vermesi bakımından önem arz etmekteydi.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Nafia Vekâleti'ne bağlı olarak çalışan Van Gölü İşletme İdaresi ve Tersane, 18 Nisan 1928'de Van Vilâyeti İdare-i Hususiyesi'ne devredilmişti³⁴⁹. Bununla ilgili olarak 24 Mayıs 1928'de çıkarılan 1347 Numaralı Kanun'un³⁵⁰ ikinci maddesine göre³⁵¹; Nafia Vekâleti, 1928, 1929, 1930 bütçelerine konulacak tahsisattan Van Gölü İşletme İdaresi için Van Vilâyeti İdare-i Hususiyesi'ne (Van Vilâyeti Özel İdaresi) yıllık 58.120 lira yardımda bulunmakla görevlendirilmişti³⁵². Böylece yerel yönetime devredilen işletmenin daha iyi yönetilmesi ve çalıştırılması amaçlanmıştı. Ancak mahalli idarenin dar olan bütçesine bu ağır bir yük olmuştu. Böylece mahalli idare kendi kanuni vazifesini yapamazken bir de gemi işletmek gibi ağır bir görevden sorumlu tutulmuştu³⁵³. Nitekim işletmenin çalışmaları istenilen düzeyde olmamış ve Van Vilâyeti Özel İdaresi 1930'a kadar dış alım yapmamıştı. 1930'da gemilerin bazı motor ve motor aksamı ihtiyacı nedeniyle Nafia Vekâleti'ne başvurarak işlemlerin yürütülmesi talebinde bulunmuştu. Nafia Vekâleti, 27 Temmuz 1930'da Başvekâlet'e yazdığı

³⁴⁸ BCA. 030.18.01.01.21.61.11.

³⁴⁹ BCA. 030.18.01.01.21.61.11.

³⁵⁰ TBMM Arşivi, D: III, D. No: 1347; TBMM Kavanin Mecmuası, D: III, C: 6, İ: 1, TBMM Matbaası, Ankara 1928, s.396.

³⁵¹ TBMM Arşivi, D: III, D. No: 1347; Muzaffer Gökman, **50 Yıllık Tutanağı**, Hürriyet Yayınları, İstanbul 1973, s.56.

³⁵² 24 Mayıs 1928 Tarih ve 1347 Numaralı Van Gölü Seyr-i Sefain İdaresinin Van Vilayeti İdare-i Hususiyesine Devrine Dair Kanun; TBMM Arşivi, D: III, D. No: 1347; TBMM Kavânin Mecmuası III/6, TBMM Matbaası, Ankara 1928, s. 396; **Düstur**, Üçüncü Tertip, C: 9, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul 1931, s. 1083; **İdare Dergisi**, Yıl: 1, S: 2, Mayıs 1928, s. 108.

³⁵³ TBMM ZC. V/2, İ: 11, (6.4.1935), s.20.

yazıda, Van Vilâyeti Özel İdaresi'nce işletilmekte olan Van Gölü İşletme İdaresi'ne bağlı gemilerin güzergâhlarının düzenlenmesi ve seferlerinin gerektiği derecede artırılması için ihtiyaç duyulan 30.000 liralık malzemenin Avrupa'dan satın alınması için döviz kullanma izninin verilmesi istenmişti. Yazıda ayrıca bu malzemenin Deniz Satın Alma Komisyonu tarafından alınması ve kıştan önce mahalline teslim edilmesi gerektiği belirtilmişti³⁵⁴. Bunun üzerine İcra Vekilleri Heyeti, Maliye Vekâleti'nin de görüşünü alarak 3 Eylül 1930'da sözkonusu 30.000 liralık malzemelerin alınmasına onay vermişti³⁵⁵.

İcra Vekilleri Heyeti, 3 Eylül 1930'daki toplantısında Van Gölü'nde çalışmakta olan "Cumhuriyet Vapuru"nun tamiri için ihtiyaç duyulan motor yedek parçası ve diğer malzemeler ile Van Gölü için yeni satın alınan Bayezit İstasyonu'ndaki dubanın Van'a naklinin sağlanması amacıyla İstanbul Deniz Satın Alma Komisyonu'na 6.000 liralık döviz alınmasına izin vermişti³⁵⁶. Cumhuriyet Vapuru için ihtiyaç duyulan malzemeler ile yeni satın alınan duba Van'a gönderilmiş ve buradaki tersanede monteleri yapılarak hizmete sokulmuştu.

Müdafaa-i Milliye Vekâleti'nden yazılan 27 Haziran 1931 tarih ve 1504 numaralı bir tezkere de; 1931 Nafia Vekâleti bütçesinden Van Gölü İşletme İdaresi için yapılmakta olan yardım kaldırılmıştı. Van Vilâyeti Özel İdaresi'nin de mali gücünün yetersiz olması nedeniyle, Van Gölü İşletme İdaresi'nin İktisat veya vekâletlerden birine bağlanması teklif edilmişti. Maliye Vekâleti'nden 2 Ağustos 1931'de yazılan görüş yazısında ise Van Gölü'ne ait ödeneğin her ne kadar Nafia Vekâleti bütçesinden çıkarılmış ise de, 1931 mali yılı bütçesinin görüşülmesi sırasında TBMM tarafından, gölde gemi işletmesi faaliyetinin devamı için Van Vilâyeti Özel İdaresi bütçesine yardım olarak 50 bin lira verildiği ve bu para ile gölün eskisi gibi Özel İdare tarafından işletilmesinde mahzur olmadığını belirtmişti. Ayrıca İcra Vekilleri Heyeti de, 2 Ağustos 1931'de yapılan toplantısında Van Gölü için Maliye Vekâleti bütçesine konulan 50 bin liranın Van Özel İdare bütçesine aktarılması ve işletmenin Özel İdare tarafından yürütülmesine devam edilmesi,

³⁵⁴ BCA. 30.18.01.02.13.58.5.

³⁵⁵ BCA. 30.18.01.02.13.58.5.

³⁵⁶ BCA. 30.18.01.02.13.59.19.

verilen ödeneğin de adı geçen işletmenin gelişmesi için harcanması gerektiğini kararlaştırmıştı³⁵⁷.

Kısıtlı imkânlarla Van Vilâyeti Özel İdaresi'nin elinde faaliyet gösteren Van Gölü İşletme İdaresi'nden daha fazla yararlanmak ve mali problemlerini çözmek amacıyla 28 Haziran 1932'de çıkarılan 2046 Numaralı Kanunla³⁵⁸ Dâhiliye Vekâleti'ne bağlanmıştı³⁵⁹. Dâhiliye Vekâleti, Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1932 bütçesindeki masraf ve gelir kalemlerini yaptığı titiz bir çalışmayla ortaya koymuştu. Buna göre idarenin masrafları 73.600 lira, geliri de 75.500 lira olarak tespit edilmişti. Bu gelirin 65.000 lirası Umumi Bütçe'den, 10.000 lirası yolcu ve nakliye işlerinden, 500 lirası ise tamirat ve satışlardan elde edilmişti³⁶⁰. Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1932 bütçesi 17 Mayıs 1932'de TBMM'de görüşülerek kabul edilmişti³⁶¹. Ancak yıl sonunda bütçe ödeneğinin yetmemesi nedeniyle işletme çalışanlarının maaşlarının ödenmesinde sıkıntı yaşanmıştı. Bu nedenle söz konusu maaşların ödenebilmesi için 18 Aralık 1932'de Maliye Vekâleti bütçesinden Van Gölü İşletme İdaresi'ne 10.000 liralık ek ödenek aktarılmıştı³⁶².

Van Gölü İşletme İdaresi, havzada bir nevi kamu hizmeti gördüğünden işletmenin geliri masraflarını karşılamakta yetersiz kalmıştı. Bu nedenle işletme bütçe görüşmelerinde havzada başlayan inşaat faaliyetinde kullanmak için bir kiremit pres makinesi ile göl taşımacılığı için yeni bir motorun alınması gibi daha fazla gelir getirici alanlara yönelmek gerektiği vurgulanmıştı. Bu talep doğrultusunda Van Gölü İşletme İdaresi için hazırlanan 1933 mali yılı bütçesi, 27 Şubat 1933'te TBMM'ye sevk edilmiş³⁶³ ve işletme için istenen 6.100 liralık bir motor ve kiremit presinin, Ruslardan satın alınması için Dâhiliye Vekâleti'nin 8 Aralık 1932 tarih ve 469/36 sayılı tezkeresi ve İktisat Vekâleti'nin bu tezkere hakkındaki 22 Nisan 1933 tarih ve 348 sayılı mütalaası üzerine İcra Vekilleri Heyeti'nin 26 Nisan 1933'teki

³⁵⁷ BCA. 30.18.01.02.22.56.4.

³⁵⁸ TBMM Kavanin Mecmuası, IV/11, İ: 1, TBMM Matbaası, Ankara 1932, s.815-817.

³⁵⁹ TBMM Arşivi, D: IV, D. No: 2046; Güneydoğu Birinci Genel Müfettişlik Bölgesi, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1939, s.328.

³⁶⁰ TBMM Kavanin Mecmuası, IV/ 11, s. 815-817; Düstur, Üçüncü Tertip, C: 13, s. 1110-1112.

³⁶¹ TBMM Arşivi, D: IV, D. No: 2046; BCA. 30.18.01.02.28.40.14.

³⁶² TBMM Arşivi, D: IV, D. No: 2085; BCA. 30.18.01.02.32.75.9; TBMM ZC. IV/12, İ: 20, (5.1.1933), s.22.

³⁶³ TBMM Arşivi, D: IV, D. No: 2157; BCA. 30.18.01.02.34.11.15.

toplantısında uygun görülerek işleme konulmuştu³⁶⁴. Bu karar üzerine Van Gölü'nde çalışacak yeni bir motor ve kiremit presi satın alınmıştı. Bunun yanında 29 Nisan 1933'te kabul edilen Van Gölü İşletme İdaresi bütçesinin toplam geliri de önceki yılın bütçesinde olduğu gibi 75.500 lira olarak kabul edilmişti³⁶⁵.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Van Gölü İşletme İdaresi için bütçelerden ayrılan ödenekler, işletmenin elde ettiği gelirler ve masraflar şu şekildeydi³⁶⁶:

Yıllar	Bütçelerdeki Ödenekler (Lira)	Masraflar (Lira)	Gelirler (Lira)
1928	113210	100670,23	6950,27
1929	90312,21	57330,50	7474,26
1930	92262,08	93622,59	16126,29
1931	99833,05	98264,21	12398,94
1932	73600	52230,85	17851,89
1933	80600	66559,74	23931,49
1934	74980	60281,91	17742,86

Tablo incelendiğinde devletin bütçeden Van Gölü İşletme İdaresi'ne ayırdığı ödenekte her geçen yılda azalma olurken, işletmenin elde ettiği gelirlerde de artma olduğu görülecektir. Bunda işletmenin de artık iktisadi bir kurum haline gelmesi önem arz etmekteydi. Ancak Cumhuriyet'in ilk on senesinde dönemin iktisadi şartları ile havzadaki asayiş sorunlarından kaynaklanan sebeplerden dolayı burada yapılan harcamalar yetersiz kalmış ve Van Gölü İşletme İdaresi'nin sağladığı imkânlardan yeterince yararlanılamamıştı.

B-ASAYİŞ ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

Milli Mücadele Dönemi ve Cumhuriyetin ilk yıllarında Doğu Anadolu tarihine damgasını vuran gelişmelerin başında Kürt İsyanları gelmişti. Osmanlı Devleti'nin son döneminde iç ve dış politikada sorun yaşaması, Kürt Aşiretleri üzerinde etkinliğinin azalmasına neden olmuştu. Bu durumdan yararlanan bazı aşiretler de devlete karşı isyanlar çıkarmıştı. Bu isyanların çıkmasında sömürgeci

³⁶⁴ BCA. 30.18.01.02.35.30.7.

³⁶⁵ TBMM Arşivi, Devre: IV, Dosya No: 2157; TBMM Kavanin Mecmuası, IV/12, s.249; Düstur, Üçüncü Tertip, Cilt: 14, (Teşrin-i sani/Kasım 1932- Teşrin-i evvel/Ekim 1933), s.549.

³⁶⁶ BCA. 30.10.215.457.1.

Avrupalı devletlerin Osmanlı Devleti'ni parçalama ve paylaşma projesi içinde Doğu Anadolu'nun siyasi ve ekonomik değerleri ile stratejik konumu da önemli yer tutmuştu. Söz konusu devletler bölgenin etnik unsurlarından faydalanmayı ihmal etmemişler, hatta bölgedeki gayrimüslim unsurlarla elde edemedikleri başarıları feodal müslüman unsurların milliyetçilik duygularını tahrik ederek elde etmeye çalışmışlardı. Bu çerçevede Doğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan bazı Kürt Aşiretleri Rusların da desteğini alarak isyanlar çıkarmıştı³⁶⁷. Meselâ 1914'te Bitlis'te Molla Selim adındaki bir din adamı bölgedeki bazı Kürt Aşiretlerinin de desteğiyle devlete karşı isyan etmiş³⁶⁸, hareket yayılmaya başlayınca bölgeye sevk edilen kuvvetler tarafından isyan bastırılmıştı³⁶⁹.

İngiltere, Kürtlerin Türk hâkimiyetinden kurtarılacaklarını ileri sürerek Kürt aşiretlerini kendisiyle işbirliği yapmaya çağırmıştı³⁷⁰. Bunun yanında İngilizler Van'daki bazı Kürt Aşiret Reisleriyle irtibata geçerek onları kendi himâyeleri altında kurulacak Kürdistan fikri³⁷¹ doğrultusunda ikna etmeye çalışmışlardı³⁷². Ancak çok sayıda Kürt Aşireti bu oyuna gelmeyerek devletin yanında yer almıştı³⁷³. Kürt Aşiretleri Sevr Barış Antlaşması'nın Kürtlerin yaşadığı bölgede özerklik verilmesi³⁷⁴ maddesine de aynı tepkiyi göstererek, batılı devletlerin bu yöndeki plânlarını boşa çıkarmıştı.

Osmanlı Devleti'nin son devresinde fazla öne çıkamayan Kürtçüler, dış güçlerin de tahriki ile Milli Mücadele sırasında faaliyetlerini artırmışlardı. Bu hareketlenme büyük devletlerin Ankara Hükümeti'ni uluslararası alanda köşeye sıkıştırmak için önemli hamlelerinden birini oluşturmuştu. Milli Mücadele esnasında

³⁶⁷ Bahaeddin Ögel, H. Dursun Yıldız vd, **Türk Milli Bütünlüğü İçerisinde Doğu Anadolu**, Ankara 1986, s. 163-169; Mehmet Koçer, "*Ağrı İsyanı (1926-1930)*", **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, XIV/ 2, Elazığ 2004, s. 380.

³⁶⁸ Bayram Bayraktar, "*1914 Bitlis Ayaklanması*", **Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri I**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları. Genelkurmay Basımevi, Ankara 1996, s.220.

³⁶⁹ **Tanin**, 4 Nisan 1330/1914; **Tanin**, 19 Nisan 1330/1914.

³⁷⁰ M.S. Lazarev, **Emperyalizm ve Kürt Sorunu (1917-1923)**, Rusçadan Çeviren: Mehmet Demir, Özge Yayınları, Ankara 1993, s.24.

³⁷¹ Vladimir Minorsky, "*Kürtler*", **İslam Ansiklopedisi, VI**, Milli Eğitim Bakanlığı Yayını, Ankara 1997, s. 1107.

³⁷² **BOA**. DH. ŞFR. D: 625, G: 40.

³⁷³ Salâhi R. Sonyel, "*Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Dönemi ve Türkiye'yi Bölme Çabaları (1908-1918)*" **Belleten**, LXI/231, Ağustos 1997, TTK Basımevi, Ankara 1997, s. 411.

³⁷⁴ Bilâl N. Şimşir, **Kürtçülük (1787-1923)**, Bilgi Yayınevi, İstanbul 2009, s. 428-429; V. Minorsky, "*Kürtler*", s. 1107.

çıkan Koçgiri (1921)³⁷⁵ ve Milli Aşireti İsyanlarında, isyancıların amacı Sevr'i uygulamak ve İngilizlerin mandasında, Diyarbakır, Van, Bitlis, Elazığ, Dersim (Hozat)'ı içine alan bir Kürt Devleti kurmaktı. İsyanın örgütlenmesinde Kürt Teali Cemiyeti ve Baytar Nuri (Dersimi)'nin büyük etkisi olmuştu³⁷⁶. İsyancılar Sivas ve Elazığ yörelerinde Kuvva-yı Milliye birlikleriyle çatışmaya girmişti. İsyan TBMM'nin aldığı tenkil kararı ile bölgeye gönderilen Merkez Ordusu Kumandanı Nurettin Paşa tarafından 17 Haziran 1921'de bastırılmıştı³⁷⁷. Bu isyanların etkileri Milli Mücadele'nin gidişatına olumsuz yansımış ve Anadolu'nun işgalden kurtarılmasını geciktirmişti³⁷⁸.

1.Kürtçülük Meselesi ve İskân Faaliyetleri

Milli Mücadele'den sonra bağımsızlığını kazanan Türkiye, gereksinim duyduğu kurumları oluşturmaya çalışırken, bu yapılanmaya karşı örgütlü, dış destekli silahlı bir biçimde devlete ve kurumlarına karşı isyanlar görülmüştü. Bu isyanların en önemlisi Ermeni ve Nasturilerin de dışarıdan desteklediği³⁷⁹ Şeyh Sait İsyanı'ydı.

Bu dönemde Koçgiri İsyanı'ndan bir sonuç alamayan³⁸⁰ ve Lozan Antlaşması'ndan umduğunu bulamayan bazı eski Hamidiye Alayları subayları ve ordudaki bazı Kürt subaylar devlete karşı örgütlenmeye başlamış ve bazı nüfuzlu kişileri kazanmaya çalışmıştı. Bu çalışmalar neticesinde 1923'te Cibranlı Aşireti'nin önde gelenlerinden Halit Bey başkanlığında Erzurum'da Azadi adını taşıyan bir cemiyet kurulmuştu³⁸¹. Cemiyetin üyeleri arasında Kürt Teali Cemiyeti Başkanı Seyit Abdulkadir, Eski Bitlis Mebusu Yusuf Ziya, Kör Hüseyin Paşa, gibi bölgede

³⁷⁵ Abdülhadi Toplu, **Tarih İçinde Anadolu Sakinleri ve İsyanlar-Ayaklanmalar**, Ocak Yayınları, Akara 1996, s. 349.

³⁷⁶ "1806-1938 Yılları Arasında Doğu Anadolu Bölgesinde Meydana Gelen İsyanlar", Yayına Hazırlayan: Türkiye Stratejik Araştırmalar ve Eğitim Merkezi (TÜRKSAM), **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, S: 89 Haziran 2004, s. 105.

³⁷⁷ B. N. Şimşir, **Kürtçülük**,...s.457.

³⁷⁸ M. Koçer, "Ağrı İsyanı...", s. 381; **Türk İstiklal Harbi VI, İstiklal Harbinde Ayaklanmalar (1919-1921)**, Ankara 1974, s. 25-26, 179, 260-262.

³⁷⁹ **Aydın Tarihi**, S: 14, Mayıs 1341/1925, s.3. Kürt isyanlarının meydana gelmesinde bölgenin; coğrafi, tarihi, sosyal, kültürel ve uluslararası gibi birçok yönü etkili olmuştur. (S. A. Arvasi, **Doğu Anadolu Gerçeği**,...s.8-82.

³⁸⁰ Abdülhadi Toplu, **Tarih İçinde Anadolu Sakinleri ve İsyanlar-Ayaklanmalar**, Ocak Yayınları, Akara 1996, s. 349.

³⁸¹ Yaşar Kalafat, **Bir Ayaklanmanın Anatomisi: Şeyh Sait**, Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi Yayınları, Ankara 2003, s. 107.

etkili olan şahıslar yer almıştı³⁸². Azadi Cemiyeti, 1924'te yaptığı ilk kongresine Zazalar nazarında nüfuzlu bir kişi olan Şeyh Sait de katılmıştı. Kongrede Doğu Anadolu'daki bütün aşiretlerin katılacağı büyük bir isyanın başlatılması, bunu takiben bağımsızlığın ilan edilmesi ve isyan için dış yardımın gerekliliği konusunda kararlar alınmıştı³⁸³.

İsyan, 13 Şubat 1925'te Ergani'nin Piran Köyü'nde, Şeyh Sait'in adamları ile köyde bulunan jandarma müfrezesi arasında çıkan bir çatışmayla başlamıştı³⁸⁴. İsyanın kısa bir süre sonra geniş alana yayılması³⁸⁵ devletin bu isyanı bastırmak için harekete geçmesine sebep olmuştu³⁸⁶. Ankara'da hükümet değişikliğine gidilmiş ve iktidarı eline alan İsmet Paşa, isyan bölgesinde "İdare-i Örfi" ilan ederek³⁸⁷ buraya askeri kuvvetler sevk edilmişti.

Şeyh Sait İsyanı'nın bastırılması için bölgenin kısa sürede sarılması hava kuvvetlerinin kullanılmasının yanında büyük ölçüde askeri birliklerin isyan bölgelerine yakın Mardin'e demiryoluyla taşınması kararlaştırılmıştı. Ancak Bağdat Demiryolu Suriye sınırından geçmekteydi ve Suriye Fransa'nın mandası altındaydı. 20 Ekim 1921 Ankara Antlaşması'na göre Türkiye, Fransa'ya haber vermeden bu hattan asker nakliyatı yapamamaktaydı. Bu nedenle Fransa'nın izin vermesiyle asker

³⁸² Mutki'de aşiret reisi olan Hacı Musa Bey de isyanla bağlantısı olduğu gerekçesiyle Bitlis Divan-ı Harb'inde yargılanmıştır. Musa Bey daha önce 22 Mart 1924'te "Muş Ahvali Hakkında" Reis-i Cumhuriyet Gazi Paşa'ya isyanı çıkaran cemiyet hakkında bilgi verdiği (**Cumhurbaşkanlığı Arşivi**, Arşiv No: A-IV-5, D. No: 53, F: 30-2.) ve isyanla bağlantısının kanıtlanamaması nedeniyle serbest bırakılmıştır.

³⁸³ Ergun Aybars, **Yakın Tarihimizde Anadolu Ayaklanmaları**, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, İstanbul 1988, s. 29-31; Mehmet Aydoğan, **İç İsyanlar ve Şeyh Said İsyanı**, Nokta Kitap Yayınları, İstanbul 2007, s.364.

³⁸⁴ Metin Toker, **Şeyh Sait ve İsyanı**, Akis Yayınları, Ankara 1968, s.13.

³⁸⁵ **Varlık**, 26 Mart 1341 (1925); İsyanın kısa sürede yayılması ve bastırılmamasında etkili olan etkenleri şu şekilde açıklayabiliriz; 1-Bölgede ordu birliklerinin az olması, 2-Karakolların zayıf ve noksan olması, 3-Buradaki kıtaların çok dağınık olması, 4-Bunlardan daha da önemlisi, işe önem verilmeyerek ve niteliği bir dereceye kadar anlaşılmış olmasına rağmen yanlış bir acelecilikle asiler üzerine zayıf ve parça parça kuvvetler gönderilmesi ve bu kuvvetlerin de, özel bir harp sanatı olan eşkıya muharebesi hakkında hiçbir deneyimlerinin olmaması dolayısıyla başarısızlıklara uğrayarak halktaki cüretin artmasına sebebiyet vermesiydi. (**Genelkurmay Belgelerinde Kürt İsyanları II**, Kaynak Yayınları, İstanbul 1992, s.29.

³⁸⁶ **Varlık**, 30 Mart 1341/1925.

³⁸⁷ İcra Vekilleri Heyeti'nin 23 Şubat 1341/1925 tarihli içtimanda karar alınmıştır. Karar No: 1547'dir. (**BCA**. 30.18.01.01.12.76.17.) Ancak bu sürenin bitimine kısa bir zaman kala 22 Mart 1341(1925)'de görülen lüzum üzerine bir ay daha uzatılmıştır. (**BCA**. 30.18.1.1.13.15.10.); **Düster**, Üçüncü Tertip, C: 6. Başvekâlet Matbaası Ankara, 1934. s.105, 109); İdare-i Örfi, bölgedeki durumun devam etmesi nedeniyle 7 ay daha uzatılmıştı (23 Nisan 1925). (**Varlık**, 6 Nisan 1341/1925.

nakliyatı yapılabilirdi³⁸⁸. Bu durum demiryolunun ülke asayişinin sağlanmasında oynadığı rolü Cumhuriyet yöneticilerine açık bir şekilde göstermişti.

Bölgeye gönderilen kuvvetler ve buradaki devlete bağlı aşiretler³⁸⁹ tarafından isyan bastırılmıştı³⁹⁰. Ancak isyanın bastırılması içte ve dışta devletin güç kaybına yol açmıştı. Dışta Musul meselesinde istenilen direnç gösterilememiş, içte ise yeni kurulan devletin ekonomik açıdan büyük kayıplara uğramasına sebep olmuştu. Şeyh Sait İsyanı'ndan sonra Eski Maliye Vekili Abdülhalık Bey bölgede bir tetkik gezisine çıkmıştı³⁹¹. Doğu Anadolu Vilâyetlerinin ıslahı için gereken kanun ve icraatı içeren bir rapor hazırlamış ve Heyeti Vekili'ye takdim etmiştir. Şeyh Sait İsyanı'ndan sonra bölgede başgösterecek hareketlenmeleri anında ilgili birimlere iletmek amacıyla Dâhiliye Vekâleti ve 9. Kolordu'nun çalışmalarıyla Bitlis merkez, kazalar ve nahiyelerdeki karakollarda bir telefon şebekesi kurulmuştu. Buradaki asayişin temininde çok önemli bir etken olan telefon, ilk olarak Simek, Duhan, Norşin ve Tatvan'daki jandarma karakollarında kullanıma sokulmuştu³⁹². Bunun yanında Şeyh Sait İsyanı'ndan sonra Van Gölü Havzası'nda idari düzenlemeye gidilmiş ve 30 Mayıs 1926'da çıkarılan 877 Sayılı Kanunla Muş Vilâyeti kaza haline getirilerek Bitlis'e bağlanmıştı³⁹³.

Devlet, Doğu Anadolu'da Şeyh Sait İsyanı'nı³⁹⁴ bastırdıktan sonra bölgede asayiş sağlamaya çalışırken, yeni isyanlar çıkmıştı. Bu isyanlardan Van Gölü Havzası'nı etkileyenler şunlardı:

- 1-Seyit Abdülkadir'in oğlu Seyit Abdullah'ın Şemdinli İsyanı (1925-1926),
- 2-Reşkotan ve Raman İsyanı (9-12 Ağustos 1925),
- 3-Eruhlu Yakup Ağa ve Oğullarının İsyanı (1926),
- 4- Şeyh Abdurrahman ve kardeşinin Pervari İsyanı (1926),
- 5- Güyan ve Çölemerik (Hakkâri) baskını (1926)³⁹⁵,

³⁸⁸ Y. Kalafat, *Şeyh Sait...*, s. 148.

³⁸⁹ *Varlık*, 2 Nisan 1341/1925.

³⁹⁰ *Varlık*, 16 Nisan 1341/1925; İsmet İnönü, *İsmet İnönü'nün Hatıraları Cumhuriyet'in İlk Yılları (1923-1938)*, Yayına Hazırlayan: Nurer Uğurlu, Yenigün Haber Ajansı Yayını, (Basım Yeri Yok) 1998, s.70.

³⁹¹ *Cumhuriyet*, 22 Eylül 1341/1925.

³⁹² *Varlık*, 21 Eylül 1341/1925.

³⁹³ Nejdet Bilgi, "*Cumhuriyet'in İlk Döneminde Mülki Yapının Gelişimi (1920-1950)*", *Türkler XVII*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 339.

³⁹⁴ *Cumhuriyet*, 22 Eylül 1341/1925.

6- Mutki (Bitlis) Ayaklanması (26 Mayıs-25 Ağustos 1927),

7- Birinci ve İkinci Ağrı Dağı Cıvarı Ayaklanması (1926-1927)³⁹⁶.

Şeyh Sait İsyanı'nın ardından Türkiye'den kaçarak Suriye, İran ve Irak'a sığınan isyancıların ileri gelenleri, Kürt Teali Cemiyeti, Kürt Teşkilat-ı İçtimaiye Cemiyeti, Kürt Ulusal Birliği ve Kürt Millet Fırkası Mensupları ile Ermeni Taşnak Komitesi üyelerinin katılımıyla kurulan Hoybun Cemiyeti, ilk toplantısını 1927 Şubat'ında İngilizlerin denetimi altındaki Irak'ın Revanduz şehrinde Kumandan Edmons'un nezâretinde yapmıştı. Bu toplantıda Türkiye'ye karşı yapılacak isyanın plânları hazırlanmış ve Şemdinli ile Yüksekova'dan başlamak üzere Van'a kadar olan bölgenin ele geçirilmesi, Van'ın alınmasından sonra ise İngilizler'in vadettiği para ve silah yardımının gerçekleşeceği kararı alınmıştı³⁹⁷. Hoybun Cemiyeti, Ağrı İsyanı'nı yönlendiren cemiyetti. İngilizlerin desteğini sağlayan bu cemiyet ve Suriye'de İngiliz ajanlarıyla irtibat sağlayan İhsan Nuri, Ağrı İsyanları'nın çıkmasına sebep olmuştu³⁹⁸.

Şeyh Sait İsyanı ve diğer isyanlara karşı yalnız askeri ve idari önlemler almakla kalınmamış; bu bölgede yönetimin yeniden düzenlenmesi yoluna da gidilmişti. Ayrıca Osmanlı Devleti'nde tehlikeli sayılan azınlıklara yapıldığı gibi, sorun çıkaracağı düşünülen bir takım kişiler ve topluluklar başka bölgelere göçürülmüş ve daha sonra bunların yerlerine Türk göçmenler yerleştirilmişti. Henüz askeri harekât devam ederken, Cumhuriyet Halk Fırkası (CHF) grubu “İsyandan Sonra Şark Vilâyetlerinde Yapılacak Islahat Lâyihası”nın TBMM tatile girmeden önce sonuçlandırılmasına karar vermişti. Bu amaçla 20 Nisan 1925'te çıkarılan 134 sayılı Heyeti Umumiye Kararı, “isyana sahâsi teşkilat-ı mülkiyesinde tadilat icrası için

³⁹⁵ Şeyh Sait İsyanından sonra bazı aşiret ağaları Batıya sürülmekten korkuyordu. Bunlara Vanlı Şeyh Enver önderlik etmiştir. Şeyh Enver, Güyan, Ertuş, Jirki ve Şerephan aşiretlerinden topladığı 5000 kadar silahlı kişiyle Beytüşşebap'ı işgal etmiştir. Buradaki iki hudut taburunu yok eden asiler, üzerlerine gönderilen takviye birliklere karşı başarılı olamamıştır. Kısa bir süre sonra isyan bastırılmış ve suçlular cezalandırılmıştır. (**Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, S: 89, Haziran 2004, s. 110.)

³⁹⁶ **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, S: 89, Haziran 2004, s. 109-110; **Genelkurmay Belgelerinde Kürt İsyanları**, İstanbul 1992, s. 197-207; Mete Tunçay, **Türkiye Cumhuriyeti'nde Tek Parti Yönetiminin Kurulması (1923-1931)**, Cem Yayınevi, Ankara 1989, s. 127-128.

³⁹⁷ Abdülhadi Toplu, **Tarih İçinde Anadolu Sakinleri ve İsyanlar-Ayaklanmalar**, Ocak Yayınları Ankara 1996, s. 370-371.

³⁹⁸ Hüseyin İldeiz, “Osmanlı ve Türkiye Cumhuriyeti Döneminde Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesinde Meydana Gelen Ayaklanmaların Dış Destek ve Bağlantıları”, **Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri I**, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1996, s. 645.

hükümete salahiyet” vermişti³⁹⁹. Bundan sonraki uygulamalara bakıldığında Doğu bölgesinde asayişe ve devlet uygulamalarına karşı gelen veya gelebilecek olanlar batı bölgelerine nakledilmeleri için gereken yasal düzenlemeye gidilmiş ve 19 Haziran 1927’de çıkarılan 1097 sayılı “Bazı Eşhasın Şark Menatıkından Garp Vilâyetlerine Nakillerine Dair Kanun” ile işe başlanmıştı⁴⁰⁰. Bu kanuna dayanılarak Doğu Anadolu ve özellikle Van Gölü Havzası’nda asayiş tehdit eden Milanlı ve Haydaranlı gibi bazı Kürt Aşiretlerinin önemli bir kısmı Batı Anadolu’ya gönderilmiş, yerlerine de Trabzon, Kafkaslar, İran ve Azerbaycan’dan⁴⁰¹ Türk aileler getirtilip yerleştirilmeye başlanmıştı⁴⁰².

Şeyh Sait İsyanı’nın etkili olduğu bölgede asayiş durumu normale dönünce Hükümet, 7 Mayıs 1928’de bir Af Kanunu çıkarmıştı. Çıkarılan kanunun 2. Maddesinde, Şeyh Sait İsyanı ve devam eden olaylarda doğrudan doğruya veya dolaylı etkisi bulunanlar ile bu olayların başlangıcından 23 Kasım 1927’ye kadar geçen süre içinde Diyarbakır, Elazığ, Van, Bitlis, Hakkâri, Mardin, Urfa, Siirt, Bayazıt ve Malatya Vilâyetleri ile Besni, Hınıs ve Kiğı Kazalarında fertler tarafından işlenen suçlardan mahkûm olanlar ile haklarında tutuklama emri çıkarılanların cezası ertelenmişti⁴⁰³. Çıkarılan bu kanunla üç yıldan beri sıkı tedbirlerle yönetilen ve nüfusunun büyük bir bölümünü göç ettirme yoluyla kaybeden bölge ve Van Gölü Havzası’nın halkı rahat bir nefes almaya başlamıştı. Ancak bu durum Ermeni ve İngilizlerin desteğindeki Hoybun Cemiyeti’nin Ağrı Dağı ve Van Gölü Havzası’nı içeren bölgede isyanlar başlatmasıyla⁴⁰⁴ tekrar değişmeye başlamıştı. Bölgede isyanların başlamasıyla asayiş bozulmuştu. Bunun üzerine isyan hakkında daha geniş bilgi almak ve civar vilâyetlerin durumunu yerinde görmek amacıyla 16 Haziran 1926’da Dâhiliye Vekili Cemil Bey, Diyarbakır’a gitmiş ve burada toplanan Diyarbakır, Van, Bitlis, Elazığ Vilâyetlerinin valileriyle görüşmüştü. Görüşme

³⁹⁹ M. Tunçay, **Tek Parti Yönetimi**..., s. 173-174.

⁴⁰⁰ **Düstur**, Üçüncü Tertip, C. 8. Devlet Matbaası, Ankara 1946, s. 847-848.

⁴⁰¹ Milli Mücadele sırasında bu üç bölgeden gelen muhacirler Van ve Bitlis gibi havza vilayetlerinde yerleştirilmişti. (**BCA. 030.18.01.01.2.24.3**; **BCA. 030.18.01.01.3.32.7.**)

⁴⁰² Bilal N. Şimşir, **İngiliz Belgeleriyle Türkiye’de “Kürt Sorunu” (1924-1938)**, Ankara 1975, s. 107-108.

⁴⁰³ “Şark Mintakasında Muayyen Vilâyet ve Kazalarda Ceraim Takibatı İle Cezalarının Tecili Hakkında Kanun”, Kanun No:1239, **Düstur**, Üçüncü Tertip, C. 9, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul 1931, s.804-805.

⁴⁰⁴ V. Minorsky-D.N. Mac Kenzie, **Kürtler ve Kürdistan**, İngilizce’den Çeviren: Kamuran Fıratlı, Doz Yayınları, İstanbul 2004, s.108-109.

sonunda Cemil Bey yaptığı açıklamada, emniyet birimlerinin ülkenin huzur ve asayişini temin edecek güçte olduğunu vurgulamıştı⁴⁰⁵.

Bölgede başlayan isyanlar Haziran 1930'a kadar devam ederek, Ağrı Dağları-İran sınırı-Çaldıran'ın kuzeyi-Erciş-Zeylan Deresi ve Patnos'u kapsayan alana yayılmıştı. Bu nedenle Hükümet ve Milli Müdafaa Vekâleti, 9. Kolordu Kumandanlığı'nı isyanları bastırmakla görevlendirmiş ve isyanın Erciş-Zeylan kısmı Temmuz 1930'da bastırılmıştı⁴⁰⁶. Bu esnada İran'dan isyana katılmak üzere⁴⁰⁷ sınırı geçmeye çalışan çeteler de etkisiz hale getirilmişti⁴⁰⁸. Bunun yanında isyanın Zeylan civarı⁴⁰⁹ ve Van Gölü Havzası'na yayılmasında rol oynayan Milanlı, Haydaranlı ve Adamanlı Aşiretlerinin⁴¹⁰ faaliyetleri engellenmişti⁴¹¹. İran'dan gelen çeteler de geri püskürtülmüştü⁴¹². Ağrı'daki isyana katılmak üzere İran'dan başka Irak ve Suriye'den silahlı çeteler sınırı geçmişti⁴¹³. Bu çetelere karşı ordu birlikleri ve burada bulunan devlet yanlısı aşiretlerce verilen mücadeleler sonunda söz konusu çeteler İran'a sığınmaya mahkûm edilmişti⁴¹⁴. Ağrı Dağı'ndaki mağaralarda saklanan isyancılara son darbeyi indirmek için 1930 Ağustos'unun sonundan itibaren uçakların da desteğiyle bir harekât düzenlenmiş⁴¹⁵ ve harekât neticesinde bölgedeki

⁴⁰⁵ **Cumhuriyet**, 18 Haziran 1926.

⁴⁰⁶ **İdare Dergisi**, Yıl:3, S: 30, Eylül 1930, s.1732; **Genelkurmay Belgelerinde Kürt İsyanları II**, Kaynak Yayınları, İstanbul 1992, s.54.

⁴⁰⁷ **Diyarbakir**, 17 Temmuz 1930.

⁴⁰⁸ **Elaziz**, 9 Temmuz 1930.

⁴⁰⁹ **Cumhurbaşkanlığı Arşivi**, Arşiv No: A-IV-9, D. No: 57, F: 46.

⁴¹⁰ **Cumhurbaşkanlığı Arşivi**, Arşiv No: A-IV-15-b, D. No: 63, F: 3-7.

⁴¹¹ **Elaziz**, 14 Temmuz 1930; Birinci Umumi Müfettiş İbrahim Tali Bey, Ağrı-Erciş-Zeylan bölgesinde yaşanan isyanlarla ilgili bir tebliğ yayınlamıştır. Tebliğde Van Gölü Havzası'ndaki asayiş ve aşiretlerin konumu şu şekilde dile getirilmiştir; “ Vatan kaçkını bazı hainlerin İran'dan tertip memleketimize sokmaya muvaffak olduğu müsallah haydutların Zeylan nahiyesi köylerinden bazılarını kendilerine iltihak ettirmeye muvaffak olmuşlardır. Patnos ve Erciş'in birçok köyleri bu şerirlerin tazyiki altında sadakatlerini muhafaza etmişlerdir. Milan Aşiretinden Osman Beyin firarına rağmen aşiret halkı sadık kaldığı gibi, Takuri, Makuri aşiretleri de tamamen sadık kalmışlardır. Yusuf Abdal'ın mensup olduğu Çaldıran Haydaranlılardan mühim bir kısmı asilere iltihak etmemiştir. İsyân yapan Zeylan Adamanlılarını şimal komşuları olan Diyadin Adamanlıları ile bilumum Aladağ aşiretleri milisler ile kıtatımız maiyetinde hizmet etmek suretiyle sadakatlerini göstermişlerdir... Erciş milisleri büyük kahramanlık göstermişlerdir. Van'da bini müteceviz milis kaydolmuş ve her an hizmete amade bulunmakla tarihi sadakat ve kahramanlıklarını bir defa daha göstermişlerdir. Muş vilayetinin kazalarında yüzlerce gönüllü arzi hizmet için müracaat etmektedirler ...”. (**Diyarbakir**, 17 Temmuz 1930.)

⁴¹² **Son Posta**, 28 Temmuz 1930; **Son Posta**, 30 Temmuz 1930; **Son Posta**, 5 Ağustos 1930.

⁴¹³ **Son Posta**, 7 Ağustos 1930, **Son Posta**, 8 Ağustos 1930, **Son Posta**, 14 Ağustos 1930; Emin Karaca, **Ağrı Eteklerinde İsyân**, Karakutu Yayınları, İstanbul 2003, s.58.

⁴¹⁴ **Son Posta**, 17 Ağustos 1930.

⁴¹⁵ **Son Posta**, 1Eylül 1930.

isyancıların faaliyetleri engellemiştir⁴¹⁶. İran'a kaçan isyancı ve silahlı aşiretlere karşı İran Hükümeti de sınırda bir harekât düzenlemiştir⁴¹⁷. İki devlet arasında kalan bu unsurlar etkisiz hale getirilerek, sınıra yakın bölgelerin asayişini sağlamıştır.

Ağrı Dağı civarındaki isyanın bastırılmasından sonra İran'a kaçan ve buradaki Kürt çeteleriyle işbirliği yaparak tekrar yurda girmeye çalışan asilere karşı sınır bölgelerindeki önemli geçitlerde gerekli önlemler alınmıştır. Muhtemel sınır ihlallerine karşı Van ve Ağrı'daki jandarma birlikleri gerekli hazırlığı yapmıştır⁴¹⁸ ve buradaki karakolların sayıları artırılmıştır.

Devlete karşı bölgede çıkan isyanlarla ilgili olarak Milli Emniyet Hizmetleri (MAH) Teşkilatı tarafından raporlar hazırlanmıştır. Hazırlanan Van raporunda; "Hükümetin zayıf zamanlarında idareye karşı birleşme eğilimlerinde olan Kürt aşiretlerine karşı hükümet devamlı güçlü olmak mecburiyetindedir", denilmekteydi. Devletin güçlü olması, bütün kurum ve hizmetleriyle bölgede var olmasına bağlıdır. Bunun için; "bölgede şimendifer hattının yapılması çok elzem ve zaruridir", "Şark şimendiferlerimizin Erzincan ve Elaziz tarikiyle Muş'a ve Van Gölü sahiline mümkün olduğu kadar az zamanda varması temin edilmelidir. Böylece merkez ile taşra arasındaki irtibat daha kolay temin edilecektir. Hizmetler kolaylıkla bölgeye ulaştırılacaktır"⁴¹⁹, denilmekteydi.

Hükümetin bölgede güçlü olması için öncelikle isyan çıkarma eğiliminde olan aşiretlerin etkinliğinin kırılması gerekmektedir. Bu amaçla aşiretlerin bazıları batıya gönderilmiş ve yerlerine İran, Azerbaycan, Kafkaslar ve Karadeniz civarından Türk aileler getirilerek iskân edilmişlerdir. Bu gaye ile ilk etapta İran'dan Van'ın İskele Köyü'ne gelen 300'e yakın muhacire Hükümet tarafından 60 ev yaptırılmıştır⁴²⁰.

Bunların dışında Van ve havalisine yerleştirilmek üzere Sürmene'den geçimini temin edemeyen 140 ev halkının göç ettirilmesine karar verilmiş ve bu göçmenler için Van'ın İskele Köyü'nde ev ve dükkânların yapılması

⁴¹⁶ **Cumhuriyet**, 15 Eylül 1930.

⁴¹⁷ **Cumhurbaşkanlığı Arşivi**, Arşiv No: A-IV-9, D. No: 57, F: 17.

⁴¹⁸ **Cumhuriyet**, 10 Nisan 1931.

⁴¹⁹ Hamit Pehlivanlı, "Cumhuriyetin İlk Yıllarından Günümüze Doğu ve Güneydoğu Anadolu'nun Meseleleri: Örnek Raporlar Işığında Karşılaştırmalı Bir İnceleme", **Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri I**, Genel Kurmay Basımevi, Ankara 1996, s. 563-564.

⁴²⁰ **BCA**. 030.10.68.451.4.

kararlaştırılmıştı⁴²¹. Aynı gün toplanan İcra Vekilleri Heyeti, çıkardığı ikinci bir kararname ile Van, Muş ve Elazığ Vilâyetlerinde iskân edilecek muhacirlerin celp, sevk, iaşe ve arazi tevzi masrafları ve bu işte kullanılacak memurlar masraf ve ücretleri için Dâhiliye Vekâleti'nin 1932 bütçesinden 50 bin lira tahsis edilmişti. Ancak bu paranın yeterli görülmemesi üzerine Maliye Vekâleti'nin teklifi ile Duyunu Umumiye bütçesinden 200 bin lira Dâhiliye Vekâleti bütçesine aktarılmıştı⁴²².

Sürmenelilerden muhtelif sanatlarla uğraşan 20 ev halkı, tarım alanlarının darlığı ve bir yıl önce yağın yoğun yağmurların araziye verdiği zarardan dolayı⁴²³ geçimlerini temin edemeyerek perişan bir hale gelmişti. Bunlar evlerini kendileri yapmaları şartıyla, Van Gölü Havzası'ndaki Tatvan'a gelme yönünde isteklerde bulunmuşlardı. Bunun üzerine, Dâhiliye Vekâleti, 29 Eylül 1932'de 22352 / 13895 numaralı bir tezkere ile bunların isteklerinin kabul edilmesini teklif etmişti. Yapılan teklif İcra Vekilleri Heyeti tarafından 9 Ekim 1932'de kabul edilmişti⁴²⁴. Ancak kışın yaklaşması ve ulaşımı güçleştirmesi sebebiyle bu ailelerin nakilleri ilkbahara bırakılmıştı. Muhacirlerin yapacakları evlerin inşaat malzemesinin Birinci Umumi Müfettişlik tarafından karşılanması da kararlaştırılmıştı⁴²⁵. Bunun üzerine Birinci Umumi Müfettişlik inşaatla kullanılacak kerestenin temini için ilânlar⁴²⁶ vermiş ve gereken hazırlıkları tamamladıktan sonra işe başlanmıştı. Ancak buna rağmen inşaatla kullanılmak üzere kereste sıkıntısı çekilmiş ve bu nedenle Dâhiliye Vekâleti söz konusu kerestenin Mersin ve Adana'dan pazarlıkla temini için Maliye Vekâleti'nden 150 bin liralık ödeneğin sağlanmasını istemişti. Bu konu 18 Mayıs 1933'te İcra Vekilleri Heyeti'nce tartışıldıktan sonra sözkonusu kereste ve diğer malzemelerin alınması için gereken ödeneğin verilmesi kararlaştırılmıştı⁴²⁷.

Aynı şekilde Temmuz 1933'te geçimlerini temin edemeyen Kars Vilâyeti'nin Kümbet Köyü'nden 21 evde 138 nüfus Van'ın Erciş kazasına⁴²⁸ ve Posof Kazası'nın Şuvaskal ile Hırtas Köylerinden 18 evde 216 nüfusun Van Vilâyeti dâhiline

⁴²¹ BCA. 30.18.1.2.31.61.8.

⁴²² BCA. 30.18.1.2.31.61.9.

⁴²³ Cumhuriyet, 12 Temmuz 1929; Cumhuriyet, 15 Temmuz 1929.

⁴²⁴ BCA. 30.18.1.2.31.65.19.

⁴²⁵ BCA. 30.18.1.2.33.1.7.

⁴²⁶ Erzurum, 20 Şubat 1933.

⁴²⁷ BCA. 30.18.1.2.36.37.1.

⁴²⁸ BCA. 30.18.1.2.41.85.11.

yerleştirilmeleri hakkında İcra Vekilleri Heyeti'nce kararlařtırılmıřtı⁴²⁹. Yine Trabzon ve Çoruh'ta topraklarının darlığı yüzünden arazisi olmayan 2.692 evde 9.836 kişinin toprağı bol ve verimli olan Van Gölü Havzası'na yerleştirilmeleri hakkında İcra Vekilleri Heyeti'nce 5 Kasım 1933'te bir kararname çıkarılmıřtı⁴³⁰.

Van Gölü Havzası'na yapılan ve sonraki yıllarda yapılması plânlanan bu iskânlarla devlet hem Ermeni isyanları ve Rus işgâlleriyle hem de buradaki aşiretleri batı bölgelerine göndermekle boşalan alanlara Türk göçmenler yerleştirmişti. Türk göçmenlerin yerleştirilmelerinin en önemli sebebi, burada Şeyh Sait ve Ağrı isyanlarında olduğu gibi devlete karşı olan bazı Kürt Aşiretlerinin isyanlarının önlenmesiydi.

2. Havzadaki Çetelerin Tespiti ve Alınan Tedbirler

Cumhuriyetin ilânıyla başlayan inkılâplar, bazı çevreler ve tutucuları Hükümetin karşısına çıkarmıştı. Şeyhler ve ağalar, aşiretler üzerindeki hâkimiyetlerinin ve halkı sömürme imkânlarının ellerinden gideceğini değerlendirerek Cumhuriyete ve yeni yönetime karşı memnuniyetsizlik göstermeye başlamıştı. Bunun üzerine Cumhuriyet Hükümeti ilk iş olarak ülkenin iç huzur ve asayiş işini ele almıştı. Hükümet Doğu Anadolu ve Van Gölü Havzası'nda 1928'den itibaren özellikle Birinci Umumi Müfettişliğin faaliyete geçmesiyle asayişi ihlâl eden çetelere karşı tedbirlerini artırmaya başlamıştı. Burada faaliyet gösteren çeteler sıkı bir takibe alınmıř⁴³¹ ve faaliyet alanları tespit edilmişti. Çetelerin tespiti yapıldıktan sonra öncelikle ayaklanmalar sonrası olaylara karışan çetelerin imhası işine girişilmişti. Çetelerle ilgili ve adi suçlara örnek teşkil edecek, gasp, adam öldürme, hırsızlık ve kaçakçılık olaylarına ait mahallinden gönderilen raporlar, alınan tedbirlerde etkili olmuştu.

Cumhuriyetle birlikte emniyet birimleri ağırlıklı olarak ülkenin Doğu Vilâyetlerinde bulunan 80 kadar muhtelif eşkıya çeteleriyle amansız ve sistemli bir mücadeleye girişmişti. Bunun neticesinde Van, Bitlis, Ağrı, Muş, Siirt, Diyarbakır gibi vilâyetlerde asayişi ihlâl eden birçok çetenin faaliyetleri engellenmişti. Emniyet

⁴²⁹ BCA. 30.18.1.2.40.77.6.

⁴³⁰ BCA. 30.18.1.2.40.77.9.

⁴³¹ Cumhurbaşkanlığı Arşivi, Arşiv No: A-IV-15-6, Dosya No: 63, Fihrist No: 13.

birimleri ülkede çetelerin neden olduğu büyük asayişsizlikten kaynaklanan bozukluğu düzeltmeyi bir görev olarak ele almış, suçların önlenmesi, suçluların takibi, gibi idari ve adli sahalarda da büyük bir çalışma başlatmıştı⁴³².

Cumhuriyet'in ilk on yılında Van Gölü Havzası'nda faaliyet gösteren çetelerin faaliyet sahaları ve tenkil tarihlerini⁴³³ şu şekildeki bir tablo ile gösterebiliriz.

Çetenin İsmi	Faaliyet Sahası	Tenkil Edildiği Tarih
Nuh Çetesi	Mutki, Bitlis	1926
Melefanlı Mehmet Ali Yunus Çetesi	Mutki	1927
Seyit Resul Çetesi	Erciş	1930
Seyithan Çetesi	Muş	1931
Sabri Ahmo Çetesi	Diyarbakır, Bitlis, Muş	1931
Alican Çetesi	Erzurum, Muş, Van	1931
Mehmed Çavuş Çetesi	Diyarbakır, Bitlis, Muş	1931
Homan Çetesi	Diyarbakır, Bitlis, Muş	1931
Gurgur Çetesi	Siirt, Van, Muş	1931
Cansurlu Abdullah Çetesi	Muş	1931
Kindişli Esatoğlu Çetesi	Van	1931
Müküslü Arif Çetesi	Van, Beyazıt, Bitlis	1931
Dünya Malı Çetesi	Van	1932
Zaza Hüseyin Çetesi	Diyarbakır, Muş, Erzurum	1932
Şeyh Tahir Çetesi	Mutki	1933

Türkiye-İran sınırı arasında adeta bir tampon bölge oluşturan bazı Kürt aşiretler Van başta olmak üzere Van Gölü Havzası'nın asayişini tehdit etmekteydi⁴³⁴. Burada bulunan ve asayiş bozan aşiretlerden bazıları şunlardı: Milanlı Aşireti, Takuri Aşireti, Omay Aşireti, Şihkanlı Aşireti, Memikan Aşireti, Haydaranlı Aşireti. Bu aşiretler her türlü kaçakçılık, hayvan hırsızlığı, soygunculuk, yaparak buradaki asayiş ve huzuru bozmaktaydı⁴³⁵.

⁴³² **İdare Dergisi**, Yıl 11, S: 127, 29 Birinciteşrin/Ekim 1938, s. 13-14.

⁴³³ **BCA**. 30.10.128.920.24; **BCA**. 30.10.128.923.4; **Cumhurbaşkanlığı Arşivi**, Arşiv No: A-IV-9, D. No: 57, F: 62.

İdare Dergisi, S: 127, Yıl: 11, 29 Birinciteşrin/Ekim 1928, s. 28-30, 91-92; **İdare Dergisi**, Yıl: 6, S: 67, 29 Birinciteşrin/Ekim 1933, s.62; **Umumi Müfettişler Konferansı'nda Görüşülen ve Dâhiliye Vekâleti'ni İlgilendiren İşlere Dair Toplantı Zabıtları ile Rapor ve Hulasası 1936**, Yayına Hazırlayan: M. Bülent Varlık, Dipnot Yayınları, Ankara 2010, s.101; H. Koca, **Hükümetlerin Doğu-Güneydoğu Anadolu Politikaları**,... s. 219-229.

⁴³⁴ **Cumhurbaşkanlığı Arşivi**, Arşiv No: A-IV-9, D. No: 57, F: 11-3; M. S. Lazarev, **Kürdistan Tarihi**...,s.236.

⁴³⁵ Şükrü Tüter, "Van Vilayeti Hudut Kazalarının Asayiş Bakımından Coğrafi Durumu", **İdare Dergisi**, S: 230, Eylül-Ekim 1954, s. 56-58.

Bu dönemde Birinci Umumi Müfettişlik mıntıkasında eşkıya ve firarileri takip etmekle meşgul olan Van'daki 5. Beyazıt'taki 2. ve 4. Mardin'deki 8. Diyarbakır'daki 7. ve 9. Siirt'teki 10. Seyyar Alayları'na ayda beşer bin lira avans verilmesi kararlaştırılmıştı⁴³⁶.

1927'nin ortalarında Mutkili Çete Reisi Melefanlı Mehmet Ali Yunus idaresindeki Hersan, Cerho, Silinti köyleri bir isyan çıkarmıştı. İsyân başladıktan kısa bir süre sonra bölgeye gönderilen askeri birliklerce bastırılmıştı⁴³⁷. Ancak isyanın etkili olduğu bölge çok dağlık olduğundan asilerin tümü yakalanamamıştı. Bu nedenle sonraki yıllarda da küçük çaplı isyanlar baş göstermişti. Güvenlik güçleri her türlü zorluğa rağmen buradaki asayiş ve huzuru bozan kişi ve çetelere karşı mücadeleye devam etmişti. 1931'de Muş ve çevresinde faaliyet gösteren 70 kişilik Seyithan Çetesi'nin etrafı çevrilerek baskı altına alınmıştı. Çete takip müfrezelerinin darlaşan baskı çemberinden kurtulmak için muhtelif mahallerde güvenlik güçlerine silahla karşılık vermişti. Her çatışmada elemanlarının bir kısmını kaybetmiş ve sonunda kurtuluşu Suriye'ye kaçmakta bulmuştu. Ancak sınırı geçeceği bir sırada peşinden ayrılmayan güvenlik güçlerinin saldırıları sonunda çok sayıdaki çete üyesi ölü olarak ele geçirilmişti. Van Gölü Havzası'nın asayişini ihlâl eden çetelerden biri de Süphan Dağı civarında Şeyh Cüneyt ve Kolihan oğlu Bekir idaresindeki 100 kişilik çeteydi. Bu çete ile Muş civarında şekavete başlayan Alican Çeteleri tamamen dağıtılmıştı⁴³⁸. Muş'ta ayrıca Aliko Çetesi'yle de yoğun bir şekilde mücadele edilmişti⁴³⁹. Böylece bölgede ve özellikle Van Gölü Havzası'nın muhtelif yörelerinde bulunan çetelerin imhasına ağırlık verilmişti.

Bunun yanında Birinci Umumi Müfettişlik, I. Dünya Savaşı ve sonraki dönemlerde halkın eline geçen ve havza asayişini tehdit eden silahların toplatılmasını kararlaştırmış ve bunun için gereken hazırlıklara başlamıştı. Birinci Umumi Müfettişlik bölgesinde çetelerle yürütülen mücadelede önemli bir mesafe alındıktan sonra bölgede görev yapan kolordular da çete kalıntılarını temizleme ve halkın elinde bulunan silahların toplatılması için harekete geçmişti. Aynı amaçla Milli Müdafaa

⁴³⁶ BCA. 30.18.01.02.12.44.19.

⁴³⁷ **İdare Dergisi**, Yıl: 6, S: 67, 29 Birinciteşrin/Ekim 1933, s.59.

⁴³⁸ “ *Dâhiliye Vekâleti'nin Umum Müdürlük ve Müstakil Müdürlüklerinde 15 Yıl İçinde Yapılan ve Gelecek Yıllarda da Yapılacak Olan İşlere Dair Raporlardır*”, **İdare Dergisi**, Yıl: 11, S: 127, 29 Birinciteşrin/Ekim 1938, s.92.

⁴³⁹ **Cumhurbaşkanlığı Arşivi**, Arşiv No: A-IV-9, D. No: 57, F: 61.

Vekâleti de harekete geçerek, hazırlıklara başlamıştı. Vekâlet, 10 Ağustos 1932'de Başvekil İsmet Paşa'ya bir yazı göndermişti. Gönderilen yazıda Birinci Umumi Müfettiş İbrahim Tali Bey'in isteği ile 7. Kolordu'nun Mutki ve çevresinde silah toplamak için⁴⁴⁰ 10.000 liralık tahsisata ihtiyaç duyulduğu belirtilmişti. İhtiyaç duyulan tahsisatın verilmesi ile harekete geçilmişti. Ancak Mutki çevresinde İbrahim Tali Bey'in isteği ile yapılacak ikinci bir harekâta toplatılacak silahların taşınması için ücretle 400 kadar yük hayvanı kiralamak için 15.000 liraya daha ihtiyaç duyulmaktaydı. Durum, Başvekil İsmet Paşa'ya bildirilmiş ve 11 Ağustos 1932'de İsmet Paşa'nın verdiği cevapta, konunun önemi belirtilmiş ve gereken tahsisatın hemen verilmesi istenmişti⁴⁴¹.

Bu çerçevede Bitlis-Mutki ve Sason havalisindeki silahların toplatılması için burada bulunan 7. Kolordu Kumandanlığı'nca bir harekât plânı hazırlanmıştı. Buna göre; "1-Mutki-Sason mıntıkasından silah toplama hareketine 2. Fırka Kumandanı emrinde, 1. ve 18. Alaylar ile 5. ve 8. Dağ Bataryaları ile 8 Eylül 1932'de başlanacaktır. 10. Seyyar Jandarma Taburu şimdilik Veyselkarani-Silvan hattında Tevfik ve Feyzullah Çetesi'ne karşı Mutki ve Sason geçitlerini kapayacak, daha sonra silah toplamaya iştirak ettirilecektir.

2-Harekât sahası altı mıntıkaya ayrılmıştır:

Birinci Mıntıka; Bitlis güneybatısında Gambos Dağı, Kaşak Dere, Porak Dağı, Arziyo Dağı, Destumi,

İkinci Mıntıka; Mutki merkezi, Lirko, Köseadağ, Siros Dağı, Kanibirin Dağı, Mozor Dere,

Üçüncü Mıntıka; Mutki merkezinin kuzeyi, Mozor Dere, Koç Dağı, Haçereş Dağları,

Dördüncü Mıntıka; Kanibirin Dağı, Zupser Dağı, Doğniye Tepeleri, Sason Dağları,

Beşinci Mıntıka; Talori havalisi,

Altıncı Mıntıka; Hazo havalisidir.

3- 18. Alay, kuzeydoğudan, 1. Alay güneyden hareketle tarayacaklar, birinciden sonra ikinci mıntıka taranacak, silahlar toplatılacaktır. Hazo'dan sonra 18. Alay Ziyaret mıntıklarını tarayacak ve Bitlis'e doğru giderken yolunun etrafındaki

⁴⁴⁰ BCA. 030.18.01.02.37.41.11.

⁴⁴¹ BCA. 030.10.54.359.10.

köyleri de arayarak garnizonlarına gidecektir”⁴⁴², şeklinde kapsamlı bir hareket plânı ile buradaki çeteler etkisiz hale getirilerek, silahlar toplanacaktı.

Bu harekâtın bir ay sonra 9 Ekim 1932’de Dâhiliye Vekili Şükrü Kaya Bey, buradaki silah toplama ve asayişle ilgili olarak Başvekâlet’e bir rapor sunmuştu. Raporda, Mutki mıntıkasında silah toplama harekâtının 29 Eylül 1932’den itibaren evvela Şığoli (Şigo) Aşireti’nden başladığı ve bu sırada askerlere silahla karşı koyma, Nemrut Dağı civarında ve Mutki-Bitlis yolunda eşkıyalık yapanların faaliyetlerinin engellendiği belirtilmişti⁴⁴³. Rapordan Mutki ve çevresinde silah toplamanın yanında varlığını devam ettirmeye çalışan çetelere son verildiği anlaşılmaktadır.

Başvekil İsmet Paşa, 13 Kasım 1932’de Birinci Umumi Müfettiş İbrahim Tali Bey’e şifreli bir yazı göndererek Mutki-Sason civarındaki silah toplama harekâtının sonuçlarını sormuştu⁴⁴⁴. İbrahim Tali Bey, 16 Kasım 1932’de Başvekil İsmet Paşa’ya gönderdiği yazıda; silah toplama hareketinin, 8 Eylül 1932’de Mutki’de başladığı ve bir ay içinde Sason, Beşiri ve Garzan mıntıklarına kadar yayıldığını; bu alanda faaliyet gösteren Seyit, Haydar ve Tevfik Çetelerinin etkisiz hale getirildiğini; ayrıca buradan 1.633 silah ve 2.175 mermi ele geçirilerek asker depolarına alındığını belirtmişti. İbrahim Tali Bey, yazısında Mutki’de daha önce yerleşime yasak hale getirilen köylerde Hükümet emrine aykırı olarak yerleşip, silahlandıkları anlaşılan 404 kişi oradan çıkarılarak Dâhiliye Vekâleti’nin onayı ile Trakya’ya gönderildiği ve Mutki ve Sason Kazaları devlet nüfuzunun artık müessir olabileceği her türlü ıslahata müsait bir duruma getirildiği ve Cumhuriyet idaresinin kuvvet ve adaleti halk nazarında tecelli ettirildiğini ifade etmişti⁴⁴⁵. Mutki ve çevresinde başlayan silah toplama ve asayiş sağlama çalışmaları kış mevsiminin başlamasına kadar başarılı bir şekilde sürdürülmüş ancak havaların soğumaya başlamasıyla birlikler kendi üslerine dönmüşlerdi. Başvekil İsmet Paşa’nın yakın alâkası, Birinci Umumi Müfettiş İbrahim Tali Bey’in gayreti ve buradaki ordu birliklerinin plânlı faaliyetleri ile bölgenin asayiş büyük oranda sağlanmıştı.

⁴⁴² BCA. 030.10.54.359.14.

⁴⁴³ BCA. 030.10.54.359.14.

⁴⁴⁴ BCA. 030.10.54.359.14.

⁴⁴⁵ BCA. 030.10.54.359.14.

25 Şubat 1933'te Dâhiliye Vekili Şükrü Kaya, memleketin asayiş durumu ile ilgili Başvekâlet'e bir rapor sunmuştu. Raporda, bu yıl içinde çete artıkları ile mücadele edildiği, bu mücadelede Bitlis ve Muş'ta eşkıyalık yapan Kotnili Alikan oğlu Sado, Çapakçur ve Kiğı'da uzun bir zamandan beri eşkıyalık yapan Vello ile Seyithan Çetesi kalıntılarından Çaçan ile üç seneden beri Malazgirt mıntıkasında şekavette bulunan Mehmedi Şeyho ve arkadaşı İhsan'ın ele geçirildiği belirtilmişti. Ayrıca, Reşadiye ve Hizan civarında yol keserek soygunlar yapan ve iki seneden beri takip edilmekte olan çete reisi Kivaslı Esat ile İran sınırında eşkıyalık yapan Büro, Rendo, Reşo ve Abdurrahman çetelerine karşı bir seyyar jandarma taburu ve sabit kuvvetlerle sınır dışına çıkartıldığı, bunların dışında Dünya Malı ve Şeyh Zahir Çetelerinin artıklarıyla mücadeleye devam edildiğini⁴⁴⁶ belirtmişti. Böylece yapılan çalışmalarla Van Gölü Havzası büyük oranda çetelerden temizlenerek, asayiş ve huzura kavuşturulmaya başlanmıştı.

3. Birinci Umumi Müfettişliğin Kurulması ve Havzadaki Faaliyetleri

Ülkede asayiş önemli ölçüde ihlâl eden tedhişçi ve talancı eşkıya çetelerine karşı kurularak, Ocak 1928'den itibaren faaliyete geçen Umumi Müfettişlikler⁴⁴⁷ çetelerle uzun süre mücadele etmek zorunda kalmışlardı. Birinci Umumi Müfettişlik kurulmuş ve faaliyete geçmiş olmasına rağmen bölgede isyanlar devam etmiş ancak devletin almış olduğu tedbirler neticesinde bütün bu isyanlar bastırılmıştı⁴⁴⁸.

Umumi Müfettişlik, Osmanlı İdari yapı ve uygulamasının Cumhuriyet'e devreden bir mirası olarak kabul edilebilir. II. Abdulhamit Dönemi'nde Anadolu

⁴⁴⁶ BCA. 030.10.128.923.4.

⁴⁴⁷ Umumi Müfettişliklerin kurulma nedeni 23 Ekim 1927'de süresi sona erecek olan sıkıyönetimin yerini dolduracak bir yetki yaratmaktır. Müfettişliğin başlıca görevi, bölgelerinde asayiş ve inzibatı sağlamaktır. Elazığ, Urfa, Bitlis, Hakkâri, Diyarbakır, Siirt, Mardin ve Van illerinden sorumlu olmak üzere bu göreve İbrahim Tali Bey atanmıştır. Ancak bundan sonra Umumi Müfettişliğin yurdun başka yerlerinde de kullanılacak bir yönetim düzenlemesi olduğu düşünülerek, bu ilk kurulana Birinci Umumi Müfettişlik adı verilmiştir 25 Aralık 1927 tarih ve 5977 Sayılı Kararnâme; (C. Koçak, **Umumi Müfettişlikler**...s.92; M. Tunçay, **Tek Parti Yönetiminin Kurulması**..., s. 179.)

⁴⁴⁸ 1928'den sonra Doğu Anadolu Bölgesinde Asi Resul Ayaklanması (22 Mayıs-3 Ağustos 1929); Şeyh Abdülkadir Ayaklanması (14-27 Eylül 1929), Savur Tenkil Harekâtı (20 Mayıs-9 Haziran 1930), Zeylan Ayaklanması (20 Haziran 1930), Oramar (Şeyh Barzani) Ayaklanması (16 Temmuz-10 Ekim 1930), Üçüncü Ağrı Dağı ayaklanması gibi ayaklanmalar çıkmıştı. (Reşat Hallı, **Türkiye Cumhuriyeti'nde Ayaklanmalar**, Ankara 1972, s. 271-286, Metin Kopar, **Cumhuriyet Halk Partisi Döneminde Doğu Anadolu'ya Yapılan Kamu Harcamaları ve Yatırımlar (1927-1950)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2009, s. 26.

Islahatı Umum Müfettişi olarak tayin edilen Yaver-i Ekrem Müşir Şakir Paşa'dan⁴⁴⁹ sonraki dönemde Ermenilerin lehine ıslahat yapmak üzere büyük devletlerin etki alanlarına göre Doğu Vilâyetleri iki gruba ayrılmıştı. Birinci grupta Erzurum, Trabzon, Sivas, İkinci grupta ise Van, Bitlis, Harput, Diyarbakır Vilâyetleri bulunmaktaydı⁴⁵⁰. Bu vilâyetlerin yönetimini yabancı Umumi Müfettişlere veren kanun Şubat 1914'te onaylanmıştı. Buna göre Birinci gruptaki vilâyetlerin Umumi Müfettişliğine Hollandalı Westennek, ikinci gruptaki Vilâyetlerin Umumi Müfettişliğine de Norveçli Hoff getirilmişti⁴⁵¹. I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla bu Umumi Müfettişlikler uygulanamamıştır. Bu nedenle Osmanlı Devleti, Meclis-i Vükelâ kararıyla Umumi Müfettişlik uygulamasına son vermişti⁴⁵².

Milli Mücadele Dönemi'nde İcra Vekilleri Heyeti, 5 Ekim 1921'de 13 maddelik "Müfettiş-i Umumilik Kanun Layihası"ni⁴⁵³ hazırlamıştı. Ancak Cumhuriyet öncesinde bu alanda yapılan tüm çalışmalardan olumlu sonuç alınmamıştı.

Cumhuriyet Dönemi'nde Hükümet, Şeyh Sait İsyanı esnasında bölge halkının bir kısmının devletin karşısında yer alması, ülkede fikir, idare ve işbirliğinin teminini zorunlu hale getirmişti. Mustafa Kemal Paşa, kökü dışarıda olup; dışarıdan yönlendirilen, devletin temellerinin dayandığı temel niteliklere, halkın inanç ve fikirlerine ters düşen, asayişini ve varlığını tehlikeye düşüren her türlü akım ve ideolojinin karşısında yer almıştı⁴⁵⁴.

Bölge vilâyetlerinin merkezden uzak olmaları, ulaşım imkânsızlıkları ve ülkenin diğer bölgeleriyle tam bir birlik sağlanamaması gibi nedenlerle bayındırlık, asayiş, idari ve sosyal konular⁴⁵⁵ başta olmak üzere iktisadi açıdan çok geri kalmış

⁴⁴⁹ A. Karaca, **Şakir Paşa...**, s. 37-172; Zekeriya Türkmen, "*İkinci Meşrutiyet Döneminde (1909-1919) Osmanlı Ordusunda Müfettişlik Teşkilatına Geçiş ve Uygulamalar*" **Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri I**, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1996, s.31.

⁴⁵⁰ BOA. DH. İD. D. No:186, G. No: 72.

⁴⁵¹ BOA. DH. İD. D. No:186, G. No: 72; Hüseyin Koca, "*Türkiye Cumhuriyetinde Tek Parti Dönemi Umumi Müfettişlikler (Genel Valilikler, 1927-1947)*", **Türkler XVII**, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 359.

⁴⁵² BOA. MV. D. No: 237, G. No: 209.

⁴⁵³ BCA. 30.18.1.1.3.33.6.

⁴⁵⁴ S. Esin Derinsu Dayı, "*Ülkemize Yönelik Tehdit ve Tehlikeler Karşısında Atatürk'ün Önerdiği Fikir ve Tedbirler*", **Doğumunun 125. Yılında Mustafa Kemal Atatürk**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2011, s.135.

⁴⁵⁵ BCA. 030.10. 69.455.1; Abidin Özmen, "*İdare Teşkilatımız*", **İdare Dergisi**, Yıl: 17, S: 181, Temmuz-Ağustos 1946, s. 176.

olan bölge vilâyetlerinde hükümet işlerinin sağlıklı bir şekilde yürütülmesi amacıyla kapsamına aldığı vilâyetlerin öncelikle emniyet ve asayişini bir bütün halinde değerlendirip güvenliğini sağlayacak ve bölgenin iktisaden kalkınmasında etkili olacak Umumi Müfettişliğin kurulması kararlaştırılmıştı⁴⁵⁶.

Bunun üzerine 27 Kasım 1927’de Dâhiliye Vekâleti’nce hazırlanan 5858 sayılı “Umumi Müfettişlik Vazife ve Salahiyetleri Hakkında” talimatnâme İcra Vekilleri Heyeti’nce onaylanmış ve Umumi Müfettişlik kurulmuştu⁴⁵⁷. Kurulan bu müfettişlik Elaziz, Urfa, Bitlis, Hakkâri, Diyarbakır, Siirt, Mardin, Van Vilâyetlerini kapsamaktaydı. Ayrıca ilk kurulan müfettişlik olduğu için buna “Birinci Umumi Müfettişlik”⁴⁵⁸ adı verilmişti. Bu müfettişliğin başına İbrahim Tali (Öngören) Bey atanmış, başmüsavirliğe de Balıkesir Valisi Süleyman Mümtaz Bey getirilmişti⁴⁵⁹. Birinci Umumi Müfettişlik, bölgesinde yaşanan gelişmeler üzerine İbrahim Tali Bey, Ocak 1928’de bir bildiri yayımlamıştı. Bildiride bölge halkının huzur ve asayişinin sağlanacağını, bunun için yolların, köprülerin yapılacağını, demiryolunun bu vilayetlere kadar uzatılacağını duyurmuştur. Çocukların mektepsiz kalmayacağını da belirten İbrahim Tali Bey, halktan devlete ve Cumhuriyet kanunlarına güvenmelerini ve isyancıların propagandalarına itibar etmemelerini istemişti⁴⁶⁰.

Birinci Umumi Müfettişliği, Van Gölü Havzası’nda yaptığı incelemelerden sonra buradaki vilâyetlerde asayiş, iktisadi, coğrafi gibi özellikler göz önünde bulundurularak idari değişiklik yapmıştı. I. Dünya Savaşı’ndan sonra eski önemini kaybeden Bitlis’in kaza haline getirilerek Muş’a bağlanması kararlaştırıldığı sırada Bitlis’in önde gelenleri “Ankara Büyük Halaskar Gazimiz Reisi Cumhur Hazretlerine” başlıklı bir telgraf göndererek Bitlis’in eskisi gibi vilâyet merkezi olarak kalmasını istemişlerdi⁴⁶¹. Ancak bu istek ve ricalara rağmen, 11 Mayıs 1929’da çıkarılan kanunla, Bitlis Vilâyeti kaldırılmış ve Bitlis merkez kazası ile

⁴⁵⁶ 5 Haziran 1927 tarih ve 1164 No’lu Umumi Müfettişlik Teşkiline Dair Kanun, **TBMM Kavanin Mecmuası**, D: 2, C:5, İ: 4, TBMM Matbası Ankara 1939, s. 584; Abidin Özmen, “*Genel Müfettişlikler Hakkında Bir Düşünce*”, **İdare Dergisi**, S: 184, Ocak-Şubat 1947, s. 238; **Düster**, Üçüncü Tertip, C: 8, s. 320; **TBMM ZC**, D: 2, C: 33, İ:82, (25.6.1927), s.683; **Ayın Tarihi**, S: 27, Şubat 1936, s. 34-35; H. Koca, **Hükümetlerin Doğu-Güneydoğu Anadolu Politikaları**,... s. 360.

⁴⁵⁷ **BCA**. 30.18.1.1.26.64.7; **Mamuretülaziz**, 15 ve 22 Şubat 1928.

⁴⁵⁸ **BCA**. 30.18.1.1.27.70.7.

⁴⁵⁹ **BCA**. 30.18.1.1.26.67.18.

⁴⁶⁰ **Ayın Tarihi**, S: 46-47, Kânun-ı sani/Ocak -Şubat 1928, s.30-31; **Mamuretülaziz**, 1 Şubat 1928.

⁴⁶¹ **Cumhurbaşkanlığı Arşivi**, Arşiv No: A-IV-9, D. No: 57, F: 31-1.

Varto, Bulanık Kazalarından ve Elazığ'ın Çapakçur ve Genç, Siirt'in Sason Kazalarından oluşan bir Muş Vilâyeti kurulmuştu. Bitlis'e bağlı olan Tatvan Nahiyesi ile Ahlat ve Malazgirt Kazaları da Van Vilâyeti'ne bağlanmıştı. Kanunla ayrıca Bitlis Vilâyeti'ne bağlı Mutki ve Hizan Kazaları birinci sınıf nahiye haline getirilerek⁴⁶² Bitlis kazasına bağlanmıştı⁴⁶³. Böylece I. Dünya Savaşı'ndan önce büyük bir vilâyet olan Bitlis, savaş nedeniyle tahrip olmuş, nüfusunun üçte ikisi göç etmiş, sosyal ve iktisadi bakımlardan eski önemini yitirmişti. Bu nedenlerle kaza haline getirilerek Muş'a bağlanmıştı⁴⁶⁴.

Birinci Umumi Müfettişlik, hâkimiyeti altında bulunan bölgede daha çok emniyeti sağlamak ve kaçakçılıkla mücadele etmek zorunda kalmıştı. Bu mücadele için bölgede yeni karakol binaları yapmak, kullanılmayacak durumda olanları tamir ettirmek için gerekli olan 5 milyon liralık ödenek devletten talep edilmişti. Ayrıca yaya askerlerle atlı kaçakçıların yakalanmasının mümkün olamayacağından, bölgede atlı teşkilata geçilmişti. Bunun yanında buradaki istihbarat teşkilatını kuvvetlendirme kararı alınmıştı⁴⁶⁵.

Bu çerçevede araştırma alanı olan Van Gölü Havzası'nda asayiş sorununa çözüm getirmek amacıyla Bitlis'te (Destumi, Uçum, Kotum, Adilcevaz, Meydan) beş, Muş'ta (Malazgirt, Bulanık, Varto, Merkez) dört, Van'da (Merkez, Erciş, Şitak, Muradiye, Başkale, Gürpınar, Nordus, Havasor, Muradiye Merkez, Özalp, Gevaş) yedisi yeni yapılmak ve dördü tamir edilmek suretiyle 11 jandarma karakolu hizmet vermeye başlamıştı⁴⁶⁶. Havzadaki bu üç vilâyette 20 karakolun faaliyete geçirilmesi buradaki asayiş sorununun büyüklüğünü göstermekteydi. Havzadaki en çok

⁴⁶² **Cumhurbaşkanlığı Arşivi**, Arşiv No: A-IV-9, D. No: 57, F: 38.

⁴⁶³ **TBMM Arşivi**, D. III, D. No: 1509; N. Bilgi, "*Cumhuriyet'in İlk Döneminde...*" s. 340.

⁴⁶⁴ 1 Haziran 1929'da çıkarılan 1509 Sayılı Kanun'un 1. Maddesi; "Bitlis Vilâyeti ilga olunarak Bitlis, Varto, Bulanık, Malazgirt, Mutki, kazaları ve Elaziz ve Siirt vilâyetlerinden irtibatları kesilen Çapakçur, Genç ve Sason kazalarından mürekkep Muş Vilâyeti teşkil olunmuştur. 2. Madde, Ahlat Kazası ile Tatvan Nahiyesi, Van Vilâyeti'ne ilhâk ve Hizan Kazası birinci sınıf nahiye haline ifrağ olunarak Bitlis Kazası'nda bırakılmıştır. (**TBMM Kanunlar Mecmuası**, III/7, TBMM Matbaası, Ankara 1929, s.940.)

⁴⁶⁵ C. Koçak, **Umumi Müfettişlikler...**, s. 79; H. Pehlivanlı, "*Doğu Anadolu'nun Meseleleri...*", s. 575.

⁴⁶⁶ **Birinci Genel Müfettişlik, Güney Doğu Birinci Genel Müfettişlik Bölgesi**, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1939, s. 318-325.

karakolun Van'da yapılmasının sebebi ise Van'ın sınırda yer alması ve İran'dan gelen⁴⁶⁷ çetelerin ilk uğrak yeri olmasıydı.

Van Gölü Havzası'ndaki vilâyetlerin huzurunun temini ve iyi bir şekilde idare edilmeleri burada yaşayan halkın eşkıya saldırılarından korunmasına bağlıydı. Bunun için havzadaki karakollarda bulunan jandarma kadrosunun arttırılması ve eşkıya saldırılarının yoğun yaşandığı yerlerde yeni karakolların yapılması gerekiyordu. Bu durum 2 Nisan 1931'de toplanan Cumhuriyet Halk Fırkası Van Vilâyet Kongresi'nin raporuna da yansımıştı. Bu raporun 1. Maddesinde; "... halkımızın eşkıya taarruzundan masun bulundurulması için jandarma kadrosunun ikmali, Van-Başkale arasında biri Zernek'te ve biri Çuh gediğinde bulunmak üzere iki karakolun tesis ve inşası; Van-Saray yolunda Mehmedik'te bir, Van-Ahlat yolunda Gire mevkiinde bir, Van-Reşadiye yolunda Pelli mevkiinde bir karakolun tesis ve inşası ve köylerimize hemen daimi denilecek bir suretle musallat olan İran eşkıyalarının taarruzundan masun bir surette bulundurulması suretiyle günbegün servetimizin bu suretle heder olmamasının temini için pek esaslı tedbirler ittihazı ..."⁴⁶⁸, şeklinde yer almış ve asayişin temini konusunda ortak karar alınmıştı.

Bu gelişmelerden sonra gazetecilere bir açıklama yapan Birinci Umumi Müfettiş İbrahim Tali Bey, genel olarak bölgedeki asayiş durumu üzerinde durmuştu. Tali Bey açıklamasında; Birinci Umumi Müfettişlik bölgesinde huzur ve asayişin hâkim olup, herkesin işi gücüyle meşgul olduğunu, İran sınırında Van'a büyük çaplı bir eşkıya faaliyetlerinin beklenmediğini ifade etmişti⁴⁶⁹. İbrahim Tali Bey, isyandan sonra Temmuz-Ağustos 1931'de bölgede yeni tetkiklerde bulunmuştu⁴⁷⁰. Tetkiklerinden sonra yaptığı açıklamasında, Ağrı İsyanı'ndan kalan çetelerin ve İran sınırından gelen eşkıyanın varlığını kabul etmiş ve eskiye oranla bölge⁴⁷¹ ve özellikle Van Gölü Havzası'nın asayişinin sağlandığını vurgulamıştı. Ancak buradaki asayişin ihlâl eden etmenler tam olarak ortadan kaldırılamadığından sorun sonraki dönemlerde de yeniden ortaya çıkacaktır.

⁴⁶⁷ BCA. 30.10.128.920.4.

⁴⁶⁸ BCA. 490.01.202.801.5.

⁴⁶⁹ Cumhuriyet, 25 Haziran 1931.

⁴⁷⁰ Diyarbakir, 17 Ağustos 1931.

⁴⁷¹ Diyarbakir, 14 Eylül 1931.

Dâhiliye Vekili Şükrü Kaya Bey, TBMM’de yaptığı konuşmada asayişin sağlanmasında Umumi Müfettişliğin önemli görevler yerine getirdiğini belirtmiştir. Şükrü Kaya Bey’in açıklamasında; “ Umumi Müfettişlik şarka girmezden evvel şarkta adedi efradı 30 ile 40 arasında dolaşan 100 tane çete vardı. Ağrı Dağı’ndan 2.000 silahlı çete alayları mevcuttu ... Umumi Müfettişlik ihdas edildiği vakit evvela 8 sonra 9 vilâyette gerek çete teşkilatı, gerek menfi propagandalar ve eşkiya takibatı hakkındaki faaliyetlerini tespit etti, bir noktadan başladı ... Asayiş ve emniyet meselesine ait olan bir keyfiyettir ki esasen Umumi Müfettişliğin tesisinde esas maksadı teşkil eden keyfiyet de bu olmuştur”⁴⁷² şeklindeki sözleriyle Umumi Müfettişliklerin kurulmasının asıl sebebinin asayiş olduğunu vurgulamıştı.

Van Gölü Havzası’ndaki asayiş sorunları buranın iktisadi yönden gelişmemesinin en önemli sebeplerinden birini oluşturmuştu. Yatırımların yapılabilmesi için kullanılacak harcamalar güvenlik ve asayişin sağlanması için karakolların inşasına harcanmış bu da havzanın geri kalmasında etkili olmuştu. Doğu Anadolu üzerinde emelleri olan devletlerin içteki ayrılıkçı grupları kışkırtmaları sonucu ortaya çıkan sosyal bunalım ve asayişsiz ortam devletin asayiş önlemlerinin artırmasını zorunlu hale getirmişti. Bütün bunlar asayiş harcamalarının Cumhuriyetin ilk on yılında sürekli artmasına neden olmuştu.

C-EĞİTİM-KÜLTÜR ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

1.İlk ve Ortaöğretimdeki Faaliyetler

Osmanlı Devleti’nde eğitim faaliyetleri vakıflar tarafından desteklenen medrese ve tekkeler aracılığıyla yürütülmüştü. Geçmişte birer eğitim ve kültür merkezi konumunda olan Van Gölü Havzası vilâyetlerinde medreseler önemli bir yer tutmuştu⁴⁷³. Van Gölü Havzası’nda açılan medreseler Doğu Anadolu’daki diğer medreseler gibi, devletin İran ve Ortadoğu ilişkileri başta olmak üzere serhat

⁴⁷² TBMM ZC. IV/9, İ: 68, (22 Haziran 1932), s.248.

⁴⁷³ Kadri Kemal Kop, “*Bitlis*”, *Ülkü Dergisi*, (Yeni Seri), S: 78, Birincikanun/Aralık 1944, s.7.

vilâyetlerindeki halkın ehli-sünnet İslam inancı ile Osmanlıya bağlılığını sağlamada büyük roller üstlenmişti⁴⁷⁴.

Cumhuriyet'in ilk yılında ülkede, ilk, orta ve lise düzeyinde ne kadar okul, öğrenci ve öğretmen bulunduğuna ilişkin kesin ve güvenilir sayılar mevcut değildi⁴⁷⁵. Ayrıca savaş dönemi ve Cumhuriyetin ilk yılında bütçeden eğitime yeter derecede ödenek ayrılamamıştı⁴⁷⁶. Bu nedenle yeteri kadar okul yapılamadığı gibi mevcut okullarda çalışan öğretmenlerin maaşları da ödenememişti. Medreselerin yanında Van'da Evkaf Nazırı Hayri Bey'in desteğiyle üç tane de yatılı İptidai Mektebi açılmıştı⁴⁷⁷. 1923'te Sultani Mektebi adını alan bir okul daha açılarak⁴⁷⁸ buradaki eğitim-öğretim faaliyetlerini yürütmüştü⁴⁷⁹. Bu dönemde Bitlis şehir merkezinde, kaza, bucak ve bazı büyük köylerde devlet tarafından yapılan ilk mekteplerin yanında Askeri İdadi ve Mekteb-i Sultani'nin kurulmasıyla⁴⁸⁰ eğitimdeki kötü tablo giderilmeye çalışılmıştı. Ancak bu faaliyetler savaş sonunda durma noktasında olan buradaki eğitimi kısa vadede canlandırmaya yetmemiştir.

Maaşlarını alamadıkları için grev yapan Ankara ve çevresindeki okullarda görevli öğretmenlerin durumu TBMM'de görüşülürken Bitlis Mebusu Yusuf Ziya Bey; "İki seneden beri mesdud olan, hiçbir mektebi olmayan mahaller için bir şey gösterilmiyor. Katiyen mektebi yoktur. Vilâyat-ı Şarkiye'nin, Bitlis ve Van vilâyetlerinde bu gün mektep namına bir şey yoktur. Şu takdirde göz önünde görünürler için telaş ediliyor, uzak olanlar hatıra gelmiyor. Rica ederim bunlar hatıra gelsin. Buradakiler iki aydan beri maaş alamadıklarından dolayı grev yapıyor. Rica ederim Bitlis ve Van Vilâyetlerinde on bir, on üç aydan beri maaş alamayan

⁴⁷⁴ Abdüsselâm Uluçam, "Van ve Çevresindeki Osmanlı Medreseleri ile Eğitim Öğretimdeki Yerleri", **XIII. Türk Tarih Kongresi, Kongreye Sunulan Bildiriler**, Türk Tarih Kurumu Basım Evi, Ankara 2002, s. 784.

⁴⁷⁵ Necdet Sakaoğlu, **Cumhuriyet Dönemi Eğitim Tarihi**, İletişim Yayınları, İstanbul 1993, s. 14; M. Rauf İnan, "1920'lerde Türk Milli Eğitimi", **Cumhuriyet Döneminde Eğitim**, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1983, s. 55.

⁴⁷⁶ **TBMM ZC. I/5, İ: 86**, (19.10. 1336/1920), s. 109-110.

⁴⁷⁷ Yücel Demirel, "Van Valisi Tahsin (Uzer) Bey'in Mektubu: Van'da Asayiş Berkemal", **Toplumsal Tarih**, V/27, Mart 1996, 25.

⁴⁷⁸ Hasan Ali Yücel, **Türkiye'de Orta Öğretim**, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1994, s.629.

⁴⁷⁹ **1967 Van İl Yıllığı...**, s. 116.

⁴⁸⁰ **1971 Bitlis İl Yıllığı...**, s. 105; "Bitlis Notları", **Şarkın Sesi**, 19 Ekim 1950; Ahmet Turan Bozkır, "Bitlis'te Eğitim" **Bitlis Eğitim ve Tanıtma Vakfı (BETAV)**, Ankara 1987, s. 41.

memurlar var. ...»⁴⁸¹, diyerek, yaptığı açıklamada aslında Bitlis ve Van Vilâyetlerinin eğitim durumunu en açık bir şekilde dile getirmişti. Savaş ve Rus işgaliyle yıkılan bu memleketlerde eğitim faaliyetleri de durma noktasına gelmişti. Aslında bu durum memleketin her tarafında hüküm sürmekteydi.

Ülke eğitimindeki bu tabloyu değiştirmek amacıyla hükümet yoğun bir mücadele başlatmıştı. Mustafa Kemal Paşa, TBMM’ni açış konuşmasında hükümetin bu mücadele ve eğitim politikasını, cehaleti ortadan kaldırmak, köylüyü okutmak, vatanını, milletini, dinini, dünyasını tanıyacak kadar tarih coğrafya, ahlak bilgileriyle donatmak⁴⁸², şeklinde açıklamıştı.

Cumhuriyetle başlatılan eğitim seferberliği ile okullaşma oranı artırılmaya çalışılırken birçok vilâyetten memleketlerine okul açılması ile ilgili talepler gelmeye başlamıştı. Bu taleplerden biri de Bitlis’ten gelmişti⁴⁸³. 1 Aralık 1923’te Bitlis Mebusu Resul Bey, TBMM Başkanlığı’na yazdığı talep mektubunda, Rus istilasından önce medreselerin ve buradan yetişen çok sayıda talebelerin bulunduğu Bitlis’te şu anda bir tek medresenin faaliyet gösterdiği bu nedenle yöre halkının ilimden mahrum kaldığını belirtmişti. Resul Bey, ilmin ilerlemesi için 1924 eğitim yılında faaliyete başlayacak şekilde Bitlis’te Şeriye ve Evkaf Vekâleti tarafından bir Dar’ül-Hilâfe Medresesi’nin açılmasını istemişti. Resul Beyin medrese isteği Başvekâlet’e iletilmiş ve Başvekâlet de Bitlis’te yeni bir medresenin açılmasını kararlaştırmıştı⁴⁸⁴. Cumhuriyetin ilânıyla başlayan okullaşmanın ilk örneklerinden biri de Van’da görülmüş ve 1924’te burada tek derslikli bir ilkokul açılmıştı⁴⁸⁵. Ancak ülkedeki medrese-mektep çekişmesi devam etmişti. Bu dönemde milli, halkçı, çağdaş ve laik eğitime geçilmesi, eğitimde kız-erkek eşitliği, köy ve köylü eğitiminin önemi gibi hususlar mecliste ve meclis dışında çokça irdelenmeye başlanmıştı. Bu

⁴⁸¹ **TBMM ZC.** I/6, İ: 111, (9.12.1336/1920), s. 281.

⁴⁸² **TBMM ZC.** I/18, İ: 1, (1.3.1338/1922), s. 7-8; **Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri I-III**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 1997, s. 244-245.

⁴⁸³ **BCA.** 030.10.6.33.14; Tevhid-i Tedrisat Kanunundan önce gerçekleşen bu başvuruda olduğu gibi, Doğu ve Güneydoğu Anadolu’da eğitimde medreseler de etkin bir vazife görüyordu. Tevhid-i Tedrisat Kanunu ile birlikte eğitim-öğretimdeki ikilik kaldırılırken 1928 Harf İnkılâbı ile birlikte eğitimde büyük bir boşluk doğmuştur. Bu durum bölgedeki eğitimin devlet kontrolüne alınmasını zorlaştırmıştır.

⁴⁸⁴ **BCA.** 030.10.6.33.14.

⁴⁸⁵ **Van İli Cumhuriyet Öncesi ve Sonrası Eğitim Tarihi**, Van Valiliği Yayını, Van 1999, s. 60, 81, 189.

çalışmalar sürerken 12 milyon dolayında tahmin edilen ülke nüfusunun 1923-24 eğitim yılında sahip bulunduğu eğitim-öğretim olanakları şu şekilde idi⁴⁸⁶:

	Okul	Öğretmen	Öğrenci	Öğrenci Sayısının Genel Nüfusa Oranı %
İlköğretim	4.894	10.238	341.941	2,8
Ortaokul	72	796	5.905	0,05
Lise	23	513	1.241	0,01
Meslek Okulu	64	583	6.547	0,054
Toplam	5.053	12.130	355.634	2,96

Tablo incelendiğinde ülkedeki okul, öğretmen ve öğrenci sayılarının çok düşük olduğu ve modern bir devlet olma yolunda çalışan Türkiye'nin eğitim ihtiyacını karşılamaktan son derece uzak olduğu görülecektir.

Mustafa Kemal Paşa, 1 Mart 1924'te TBMM'nin İkinci Dönem Birinci Toplanma Yılı'nı açarken yaptığı konuşmada; memlekette eğitim nurunun yayılması ve ücra köşelere kadar nüfuz etmesine çalışıldığı ve dört yıl önce eğitime ayrılan ödeneklerin bugün on katına çıkarıldığını açıklamıştı⁴⁸⁷. Mustafa Kemal Paşa, ayrıca 25 Temmuz 1924'te Ankara'da Öğretmenler Birliği Kongresi'nde, Öğretmenler Birliği Kuruluşlarının Van ve Hakkâri gibi uzak yerlerdeki öğretmenleri de kapsamına almasını istemişti⁴⁸⁸.

Türkiye'deki okulların en önemli sorunlarından birisi de öğretmen yokluğu idi. Hükümet öğretmen ihtiyacını karşılamak için şehir ve kasaba ilkokulları ile köy okullarına öğretmen yetiştirilmesi politikası izlemişti. Bu dönemde yetiştirilecek öğretmenlerin yeterli sayıda ve köyü cehaletten kurtaracak tipte olması üzerinde durulmuştu⁴⁸⁹. Amerikalı eğitimci John Dewey, öğretmenin köyün birçok

⁴⁸⁶ N. Sakaoğlu, **Cumhuriyet Dönemi**..., s. 21.

⁴⁸⁷ **TBMM ZC. II/7, İ: 1, (1.3.1340/1924)**, s. 4; **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I**,... s. 347; Gazi Mustafa Kemal Atatürk, **Eğitim Politikası Üzerine Konuşmalar**, Haz. Kemal Aytac, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayını, Ankara 1984, s. 49.

⁴⁸⁸ Mahmut Goloğlu, **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi I, 1924-1930 Devrimler ve Tepkileri**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2009, s. 64.

⁴⁸⁹ Hasan Ali Koçer, **"İlkokul Öğretmeninin Yetiştirilmesi, 1923-1980"**, **Cumhuriyet Döneminde Eğitim**, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1983, s. 581; Hasan Ali Koçer, **Türkiye'de Öğretmen Yetiştirme Problemi, (1848-1967)**, Yargıçoğlu Matbaası, Ankara 1967, s. 86.

problemini halledecek tipte yetiştirilmesini tavsiye etmişti⁴⁹⁰. Bu tavsiye doğrultusunda Maarif Vekili Mustafa Necati Bey tarafından 789 sayılı Maarif Teşkilatı Kanunu ile “İlk Muallim Mektebi” ve “Köy Muallim Mektebi” şeklinde şehir ve köy için iki farklı öğretmen tipi yetiştirilmeye başlanmıştı.

28 Şubat 1925’te TBMM’de Maarif Vekâleti bütçesi görüşmeleri yapılırken, Maarif Vekili Saraçoğlu Şükrü Bey, köy mektebi ve köy öğretmenlerinin gerekliliğine dair şu açıklamaları yapmıştı; “İsveç, Norveç gibi halkı dağınık memleketler eğitim sorununu Seyyar Muallimler halletmişler. Bizim de köylerimiz dağınıktır. Biz de köy mektepleri kurar ve seyyar muallimler tayin edersek bu sorunu halletmiş olacağız. Kıt bütçemiz ancak buna yeter”⁴⁹¹. Köylerin öğretmen ihtiyacının karşılanması ve öğretmenlerin köylerde tutunmalarını sağlayacak tedbirler araştırılmıştı. Bu amaçla 7 Haziran 1925’te çıkarılan 2049 Sayılı “Şark Vilâyetlerine Gidecek Muallimlere İtası Muktezi Maaş Zamları Hakkında Talimatnâmenin Mer’iyete Vazına Dair Kararnâme” ile Artvin, Ardahan, Erzurum, Ergani, Bayazıt, Bitlis, Hakkâri, Siirt, Süleymaniye, Kars, Kerkük, Genç, Muş, Musul, Van, Dersim ve Erzincan Vilâyetlerindeki okullara gönderilen ve o bölgenin yerlisi olmayan öğretmenlere maaş ve fevkalâde tahsisat verilmesi ön görülmüştü⁴⁹². Bu tür uygulamalarla Hükümet, söz konusu vilâyetleri daha cazip hale getirerek buradaki öğretmen ihtiyacını karşılamaya çalışmıştı.

Cumhuriyetin ilânını takip eden yıllarda özellikle Bitlis Valisi Kâzım (Dirik) Paşa⁴⁹³ Dönemi’nde (15 Ağustos 1924-16 Mart 1926)⁴⁹⁴, Bitlis’in kaza ve köylerinde ilkokul yapımına ağırlık verilmişti. Kâzım Paşa’nın çalışmalarıyla Bitlis’in kültür çehresini değiştirecek mektepler açılmıştı. Bunlardan 6 dershaneli bir Nümune Mektebi, bir kız ilkokulu, bunlara ilâve olarak her mahalle de tamamen resmi birer ilkokul olmak üzere 6 ilkokul hizmete açılmıştı⁴⁹⁵. Ayrıca Sultani Mektebi, lisenin

⁴⁹⁰ John Dewey, **Türkiye Maarifi Hakkında Rapor (1924)**, Milli Eğitim Bakanlığı Yayını, Ankara 1989, s. 21; Mustafa Eski, **Cumhuriyet Döneminde Bir Devlet Adamı Mustafa Necati**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 1999, s. 162.

⁴⁹¹ **TBMM ZC. II/15, I:66**, (28.2.1341/1924), s. 15.

⁴⁹² **Düster**, Üçüncü Tertip C: 6, Başvekâlet Matbaası, Ankara 1934, s. 709-710; Cemil Öztürk, **Atatürk Devri Öğretmen Yetiştirme Politikası**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1996, s.175.

⁴⁹³ **50 Ünlü Vali, Meşhur Valiler**, Hazırlayanlar: Hayri Orhun, Celal Kasaroğlu vd. İçişleri Bakanlığı Merkez Valileri Bürosu Yayını, Ankara 1969, s. 541.

⁴⁹⁴ **1967 Bitlis İl Yıllığı**, s. 2.

⁴⁹⁵ **1971 Bitlis İl Yıllığı**, s. 105-106; Kâzım Paşa’nın ismini taşıyan caddeye (Kâzım Dirik Caddesi) açılan ve 1924’te Kâzım Paşa tarafından yaptırılıp 1925-1926 ders yılında öğretime başlayan “Kâzım

bir kısmı olarak 1926'ya kadar eğitime devam etmiş ve bu tarihten sonra kapatılarak ortaokul açılmıştı⁴⁹⁶. Açılan okulların en önemli sorunlarından birisi öğretmen okulu mezunu öğretmenlerin bulunmamasıydı. Bu durumu Bitlis'te yeni açılan Numune Mektebi Müdürü Şükrü Bey'in, "Bütün Bitlis ve Van mekteplerinde bir tane Darülmualimin mezununa tesadüf olunmaz"⁴⁹⁷, şeklindeki beyanatından anlaşılmaktadır.

Paşa İlkokulu" hala eğitime hizmet vermektedir. (Kâzım Doğan Dirik, **Vali Paşa Kâzım Dirik, Bandırma Vapuru'ndan Halkın Kalbine**, Güner Yayınları, İstanbul 2008, s.172.)

⁴⁹⁶ T.C. Bitlis Valiliği İl Milli Eğitim Müdürlüğü, **Stratejik Plân 2010-2014**, Bitlis 2009, s.17.

⁴⁹⁷ **Ayın Tarihi**, XX/ 67, Birinciteşrin/Ekim 1929, s. 4914; **İkdâm**, 15 Ağustos 1925.

Cumhuriyetin ilk üç yılında Van Gölü Havzası'ndaki ilkokul, öğrenci ve öğretmen sayıları şu şekildeydi⁴⁹⁸:

Vilâyet -Yıl	Genel ve Resmi İlkokullarda							Liselerin İlkokul Kısımlarında							Yatılı İlkokul ve Darüleytamlarda			Genel Toplam		
	Okul Sayısı			Öğretmen Sayısı	Öğrenci Sayısı			Okul Sayısı			Öğretmen Sayısı	Öğrenci Sayısı			Öğrenci Sayısı	Öğretmen Sayısı				
	Kız	Erkek	Toplam		Kız	Erkek	Toplam	Kız	Erkek	Toplam		Kız	Erkek	Toplam	Kız	Erkek	Toplam		Öğretmen	Öğrenci
Bitlis 1923-24	-	8	8	8	-	199	199	-	1	1	6	-	85	85	54	-	54	5	19	338
Muş 1923-24	1	6	7	13	56	236	292	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	292
Van 1923-24	1	13	14	21	23	231	344	-	1	1	5	-	100	100	36	-	36	6	32	480
Bitlis 1924-25	2	12	14	-	50	252	302	1924-1925 döneminde Yatılı İlkokullardan Bitlis'te bir okul ve burada 53 öğrenci, Van'da bir okul ve 36 öğrenci bulunmaktaydı.							Not: Bu dönemlere ait detaylı bilgi yoktur.					
Muş 1924-25	1	7	8	-	56	306	362													
Van 1924-25	1	17	18	-	48	349	397													
Bitlis 1925-26	3	18	21	-	80	520	600	Yatılı İlkokullarda Bitlis'te 3 erkek okulu ve 115 öğrenci, Van'da da bir okul ve 53 öğrenci bulunmaktaydı. Bu dönemde Muş Vilâyeti kaza haline getirilip Bitlis'e bağlandığından eğitim verileri Bitlis'in içinde verilmiştir.												
Muş 1925-26	-	-	-	-	-	-	-													
Van 1925-26	2	16	18	-	68	398	466													

Cumhuriyetin ilk üç yılında Van Gölü Havzası'nda bulunan vilâyetlerdeki okul, öğretmen ve öğrenci sayıları oldukça düşüktü. Bunda savaşlar nedeniyle tahrip olan memleketin yaşadığı ekonomik sıkıntı, yetişmiş öğretmenlerin bulunmayışı ve havzanın ulaşım imkânlarının kısıtlılığı ile merkezden uzak olması etkili olmuştu.

⁴⁹⁸ 1925-1926 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnâmesi, Matbaa-ı Âmire, İstanbul 1926, s. 120, 160, 168; 1926-1927 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnâmesi, Matbuat Umum Müdüriyeti, İstanbul 1927, s. 336.

Cumhuriyetin ilk yıllarında havzadaki ilkokullardaki yetersiz durum ortaokullarda da devam etmişti. 1925'te Bitlis'te bir ortaokul ve bunun 103 öğrencisi Van'da da bir ortaokul ve bunun da 121 öğrencisi bulunmaktaydı⁴⁹⁹. Bitlis Ortaokulu'nda 3 memur ve 10 öğretmen, Van Ortaokulu'nda ise 4 memur ve 24 öğretmen hizmet vermekteydi⁵⁰⁰. Cumhuriyet'in üçüncü yılında yani 1925-1926 eğitim döneminde Bitlis'te yine bir ortaokul ve bunun 109 öğrencisi, Van'da da bir ortaokul ve bunun da 117 öğrencisi vardı⁵⁰¹. Bu dönemde Van'da ortaokulu bitiren zeki öğrenciler lise için Erzurum'a gönderilmekteydi. Öte yandan, aralarında Bitlis ve Van Vilâyetlerinin de bulunduğu 20 vilâyette Darüleytam ve Yatılı İlkokullar açılmıştı. Bu okullardan 14 tanesi savaşlarda harap olan Doğu Vilâyetleri dâhilinde (Ergani, Artvin, Urfa, Hopa, Siverek, Bitlis, Ardahan, Gaziantep, Sivrihisar, Kars, Besni, Van, Bayburt, Erzurum) bulunmaktaydı⁵⁰². Açılan ilk ve ortaokullarla bölge eğitiminin geliştirilmesi ve okuma-yazma oranının yükseltilmesine çalışılmıştı. Ancak bu dönemdeki bütün çalışmalara rağmen Van Gölü Havzası'nda bulunan Bitlis, Muş ve Van Vilâyetlerinde okuma yazma oranı yüzde 5'in altında kalmıştı⁵⁰³.

Bitlis Valiliği, 15 Ekim 1925'te Başvekâlet'ten vilâyetteki vakıf ve ilkokulların ihtiyaçları için 2.000 lira talep etmiş ve Başvekâlet de bu talebi değerlendirerek 20 Ekim'de söz konusu parayı göndermişti⁵⁰⁴.

Van'da 1925-26 ders yılında eğitime başlayan bir ilkokul ve 1927'de Saray Kazası'nda da başka bir ilkokul açılmıştı⁵⁰⁵. Cumhuriyetin ilânından sonra bütün ülkede bulunan tek devreli erkek liselerin sayısı 31'di. Bunlardan Van Gölü Havzası'ndaki vilâyetlerden Bitlis ve Van'da birer tane yer almıştı⁵⁰⁶. Ancak bunlar havzanın ihtiyacını karşılamaktan çok uzaktı.

Cumhuriyet Hükümeti, devletin her alanında olduğu gibi eğitim-öğretimde de bir toparlanma ve çağdaşlaşma hamlesi başlatmış ve bölgesel farklılık göstermeden dönemin imkânları ölçüsünde ülkenin genel eğitim faaliyetlerini düzenlemeye

⁴⁹⁹ 1926-1927 Devlet Salnâmesi..., s. 336.

⁵⁰⁰ 1925-1926 Devlet Salnâmesi..., s. 172-173.

⁵⁰¹ 1925-1926 Devlet Salnâmesi..., s. 120; H. A. Yücel, *Türkiye'de Orta Öğretim*,...s.629, 642.

⁵⁰² TBMM ZC. II/9, İ: 47, (23.10.1340 /1924), s. 35.

⁵⁰³ *Ayın Tarihi*, XX/67, Birinciteşrin/Ekim 1929, s. 4914.

⁵⁰⁴ BCA. 030.10.64.431.18.

⁵⁰⁵ *Van İli Cumhuriyet Öncesi ve Sonrası Eğitim Tarihi*, Van Valiliği Yayını, Van 1999, s. 60, 81, 189.

⁵⁰⁶ "Türkiye'de Ne Kadar Tali Mektep Var", *Hâkimiyeti Milliye*, 26 Şubat 1340/1924.

yönelik adımlar atmıştı. Bu adımlar arasında 22 Mart 1926'da Tevhid-i Tedrisat Kanunu'nun uygulanması için kabul edilen "Maarif Teşkilatı Hakkında Kanun"la Talim ve Terbiye Kurulu ile Maarif Eminlikleri'nin kurulması yer almıştı. Maarif Eminliği uygulamasına göre Türkiye; Ankara, İstanbul, Edirne, İzmir, Antalya, Konya, Adana, Gaziantep, Elazığ, Sivas, Van, Erzurum ve Trabzon'dan oluşan 13 mıntıkaya ayrılmıştı. Maarif Eminlerinin toplantıları Ankara'da ve Maarif Vekili Necati Bey'in başkanlığında yapılmaktaydı⁵⁰⁷. Bu mıntikalardaki faaliyetler arasında Doğu Bölgesinde okullaşma oranını artırma, artan öğrenci sayısı karşısında öğretmen ihtiyacını giderme, eğitimin malzeme ve maddi gereksinimlerinin karşılanmasına başlanmıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında nüfusun ancak yüzde 10'unun okuma-yazma bildiği ülkede eğitimin durumu içler acısıydı. Cumhuriyet Hükümeti bütün olumsuzluklara rağmen eğitim seviyesini istenilen düzeye erdirmek amacıyla mücadele başlatmıştı. Bu bakımdan ele alınması gereken önemli bir husus milli eğitim bütçesinin artırılması olmuştu. Cumhuriyet'in ilk on yılında devlet ve eğitim bütçeleri şu şekilde belirlenmişti⁵⁰⁸:

Yıllar	Devlet Bütçesi (TL)	Eğitim Bütçesi (TL)
1923	105.936.911	3.033.030
1924	131.628.038	6.178.505
1925	-	7.517.999
1926	172.186.855	7.054.056
1927	198.951.159	7.541.727
1928	201.133.019	9.631.033
1929	213.367.359	9.923.432
1930	210.129.655	9.710.297
1931	181.861.013	7.967.092
1932	174.054.953	7.195.324
1933	-	10.360.103

Tablo incelendiğinde 1925 ve 1930 yıllarından sonra bir düşüş olmuştur. 1925'teki düşüşün sebebi Aşar Vergisi'nin kaldırılması, 1930'daki ise 1929 Dünya Ekonomik Buhranı'nın Türkiye'yi etkilemesi olmuştu. Bu iki durum dışında Cumhuriyet Hükümetleri, her yıl bir öncekinden daha fazla eğitime pay ayırmıştı.

⁵⁰⁷ **Aydın Tarihi**, S: 28-29 Haziran 1927, s. 2219; Mustafa Ergün, **Atatürk Devri Türk Eğitimi**, Ocak Yayınları, Ankara 1997, s. 51-80.

⁵⁰⁸ İlhan Başgöz, **Türkiye'nin Eğitim Çıkması ve Atatürk**, Pan Yayınları, İstanbul 2005, s. 111.

Fakat yeni kurulan ve kalkınmasını eğitimle yapacak bir devlet için bu bütçe rakamları yetersiz kalmaktaydı.

Cumhuriyet'in ilânı ile devraldığı eğitim kurumları ve eğitim sistemi açısından işe hemen hemen sıfırdan başlayan devlet, eğitimde birçok sorunla karşılaşmıştı. Bu sorunların başında ödenek sıkıntısı gelmekteydi. Birçok Anadolu vilâyetinde olduğu gibi Van Gölü Havzası'ndaki Bitlis ve Van Vilâyetlerinde de eğitim için vilâyet gelirlerinden ayrılan pay ihtiyacı karşılamaktan hayli uzak kalmıştı. Bu durum Van, Bitlis, Muş ve diğer bölge vilâyetlerinin, Vilâyet Hususi İdare Bütçeleri'nin eğitim ödeneklerinin arttırılmasına yönelik taleplere neden olmuştu. Vilâyet Hususi İdareleri eğitim ödeneklerinin yetersizliği sebebiyle çözümü sayım, kazanç, arazi ve müsakkafat vergilerinin arttırılması yönünde kararlar almakta bulmaya çalışmıştı⁵⁰⁹.

Bitlis Vilâyet Hususi İdaresi'nin, eğitime ayırdığı payın yeterli olmadığı anlaşıldığından; İcra Vekilleri Heyeti'nin 24 Ekim 1927'deki toplantısında vilâyetin kazanç ve sayım vergilerinin yüzde 35 ve arazi ile müsakkafat vergilerinin de yüzde 25 oranlarında arttırılmasını kararlaştırmıştı⁵¹⁰. Kısa bir süre sonra yine aynı şekilde Van Vilâyet Hususi İdaresi'nin eğitime ayırdığı payın yetersiz kalması üzerine İcra Vekilleri Heyeti'nin 4 Aralık 1927'deki toplantısında vilâyetin sayım ve kazanç vergilerinin yüzde 50, arazi ve müsakkafat vergilerinin de yüzde 25 oranlarında arttırılmasını kararlaştırılmıştı⁵¹¹. Ayrıca Van'ın Erciş Kazası'ndaki ilkokulun iâşe, elbise vesair masraflarının karşılanması için vilâyet bütçesinden 632 liranın verilmesi İcra Vekilleri Heyeti'nin 23 Haziran 1928'de yaptığı toplantıda kararlaştırılmıştı⁵¹².

Ancak, Bitlis Vilâyeti'nin eğitime ayırdığı pay söz konusu vergilere rağmen yetersiz kalmıştı. Bu nedenle Dâhiliye Vekâleti'nin 8 Temmuz 1928 tarih ve 6503/536 nolu tezkeresi üzerine İcra Vekilleri Heyeti 12 Temmuz 1928'deki toplantısında bu sefer sayım ve kazanç vergilerinin yüzde 45, arazi ve müsakkafat vergilerinin de yüzde 22 oranlarında arttırılmasını kararlaştırmıştı⁵¹³. Aynı şekilde 12

⁵⁰⁹ Bahattin Demirtaş, “Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde Eğitim ve Öğretim (1923-1938)”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, S: 41, Mayıs 2008, s. 80-81.

⁵¹⁰ BCA. 030.18.1.1.26.58.9.

⁵¹¹ BCA. 030.18.1.1.26.66.17.

⁵¹² BCA. 030.11.1.41.20.1.

⁵¹³ BCA. 030.18.1.1.29.44.1.

Temmuz 1928'de İcra Vekilleri Heyeti, Van Vilâyeti sayım ve kazanç vergilerinin yüzde 50, arazi ve müsakkafat vergilerinin de yüzde 25 oranlarında arttırılması karara bağlanmıştı⁵¹⁴. Öğretmen istihdamı ve onların maaşlarıyla ilgili olan eğitim bütçesine yönelik sorunlar okul binalarının ve onların araç-gereçlerinin temini noktasında da kendini göstermişti. Vilâyet bütçeleri arasında yer alan eğitim gelirleri mümkün olduğu kadar tahsil edildikleri bölgelere sarf ediliyordu. Ancak gevşek davranan eğitim müdürleri bu gelirlerin toplatılması hususunda başarılı olamamaktaydı⁵¹⁵. Bu da bütün vilâyetlerde olduğu gibi Van, Bitlis ve Muş'ta da kendini gösteriyordu.

Doğu Anadolu ile ilgili hükümetin hazırladığı raporlara göre halkın aydınlatılması ve içtimaî hayatın düzenlenmesi için idari ve asayiş tedbirlerinin yanında eğitime önem verilmesi gerektiği vurgulanmıştı. Burada açılacak okullar için bölgenin genel yapısı, halkın ekonomik, sosyal ve kültürel durumları göz önünde bulundurularak iyi bir okul çeşidinin seçilmesi üzerinde durulmuştu⁵¹⁶. Aksi halde hem memleketin kıt imkânları boşa harcanmış, hem de eğitim-öğretim bakımından arzu edilen sonuçlara varılamamış olacaktı.

Van Gölü Havzası halkının eğitime olan ilgisi ve elindeki kıt eğitim kurumlarını mümkün olduğu kadar muhafazaya çalıştığı arşiv belgelerinden anlaşılmaktadır. 2 Nisan 1931'de toplanan Van Cumhuriyet Halk Fırkası Vilâyet Kongresi tutanaklarında okul ihtiyacı önemli bir yer almıştı. Kongre tutanaklarında; her kaza ve nahiye merkezinde beş sınıflı birer ilkokulun açılması, Van merkezde karma ve lise kısmı olan bir ortaokulun yapılması ve ortaokulu bitiren zeki ve kabiliyetli fakir çocukların liselere ve meslek okullarına parasız-yatılı olarak yerleştirilmeleri gerektiği⁵¹⁷ vurgulanmıştı.

Bitlis'in 1929'da kaza haline getirilerek Muş'a bağlanmasından sonra buradaki ortaokulun da Muş'a nakledilmesi söz konusu olmuştu. Bunun üzerine Bitlis'in ileri gelenlerinden Eski Mebus Sadullah, Müftü Abdülbaki, Belediye Reisi

⁵¹⁴ BCA. 030.18.1.1.29.42.13.

⁵¹⁵ BCA. 030.10.69.455.5.

⁵¹⁶ Hamit Pehlivanlı, "Cumhuriyetin İlk Yıllarından Günümüze Doğu ve Güneydoğu Anadolu'nun Meseleleri: Örnek Raporlar Işığında Karşılaştırılmalı Bir İnceleme", **Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri I**, Genel Kurmay Basımevi, Ankara 1996, s. 557-559.

⁵¹⁷ BCA. 490.01.202.801.5.

Arif Beyler tarafından 11 Ekim 1931’de Mustafa Kemal Paşa’ya, “Ankara Büyük Halaskâr Hazretleri’ne” başlıklı bir telgraf gönderilmişti. Telgrafta; “Altmış seneden beri vilâyet merkezi olan ve kaza haline getirilen ve senelerdir muallim mekteplerini barındıran Bitlis’in sahip olduğu ortamektebin kaldırılmaması”⁵¹⁸ talep edilmişti. Bu telgrafın Başvekâlet tarafından Maarif Vekâleti’ne sorulması üzerine, Maarif Vekili, 11 Kasım 1931’de; Bitlis Ortaokulu’nun Muş’a naklinin mümkün olmadığı ancak bir sonraki ders yılında Muş’a ayrıca bir ortaokul açılacağını bildirmişti⁵¹⁹. Böylece Bitlis Ortaokulu’nun Muş’a taşınmasından vazgeçilmişti.

2. Van Gölü Havzasında Açılan Millet Mektepleri ve Faaliyetleri

Cumhuriyetin ilk yıllarında ülkede okuma-yazma bilmeyen büyük kitlenin Cumhuriyet ilkelerine göre nasıl eğitileceği, en azından nasıl okutulacağı tartışılmaya başlanmıştı. O zamandan beri teklif edilen önerilerin başında “Halk Mektepleri” veya “Halk Dershaneleri”nin kurulması geliyordu. Mustafa Necati Bey’in Maarif Vekilliği döneminde John Dewey’nin raporu doğrultusunda Halk Dershanelerini gerçekleştirme çalışmalar başlatılmıştı⁵²⁰.

1 Kasım 1928’de çıkarılan bir kanunla Lâtin temelli yeni bir alfabe kabul edilmişti⁵²¹. Harf İnkılâbı ile Halk Dershaneleri, “Millet Mektepleri” adı altında örgütlenmiş ve halka yeni harfleri öğretmek⁵²² amacıyla 1 Ocak 1929’dan itibaren faaliyete geçmişti⁵²³. Millet Mektepleri, A ve B Dershaneleri olmak üzere iki kısımdan oluşuyordu. A Dershanesi’nde; sadece okuma-yazma öğretiliyordu. B Dershaneleri’nde okuma yazma öğretiminin yanında hayat için gerekli bazı bilgiler de veriliyordu⁵²⁴. Millet Mektepleri ile bütün ülkede eğitim alanında samimi, coşkulu ve verimli bir seferberlik başlatılmıştı. Vilâyetler bu seferberliğe destek olmak amacıyla kendi bütçelerinden Millet Mektepleri’ne ödenek ayırmaya başlamıştı. 28

⁵¹⁸ BCA. 030.10.178.226.7.

⁵¹⁹ BCA. 030.10.178.226.7.

⁵²⁰ Mustafa Ergun, **Atatürk Devri Türk Eğitimi**, Ocak Yayınları, Ankara 1997, s. 125-126.

⁵²¹ Yahya Akyüz, **Türk Eğitim Tarihi**, Alfa Yayınevi, İstanbul 2001, s. 313.

⁵²² “En büyük seferberlik başlıyor! Millet Mektepleri Nizamnamesinin tatbiki çok feyyaz semereler verecektir. Yakın bir istikbalde okuma ve yazma öğrenmeyen tek bir kişi kalmayacak!, (**Vakit**, 9 Kanun-ı evvel/Aralık 1928.

⁵²³ “Millet Mektepleri açıldı. 40.000 gişi okumaya başladı.”, **Vakit**, Kânun-ı evvel/Aralık 1929.

⁵²⁴ Cavit Binbaşoğlu, “*Türkiye’de Millet Mektepleri Uygulamasının Tarihsel Gelişimi*”, **Abece Dergisi**, S: 67, Şubat 1992, s. 13.

Ocak 1929'da her yıl Bitlis bütçesinden Halk Dershaneleri'ne bir miktar para aktarılmaktaydı. Bu tarihten itibaren Bitlis'te eğitim için ayrılan bu paraya 5.145 lira zam yapılarak, Halk Dershaneleri yerine Millet Mektepleri'ne verilmeye başlanmıştı⁵²⁵. Bitlis bu dönemde Muş'un kazasıydı. Burada Millet Mektepleri'ne olan ilgi 1931'de de devam etmişti. Aynı yılda Bitlis Millet Mektebi'ne düzenli bir şekilde devam edenlerin sayısı 70'in üstündeydi. Halk arasında okuma-yazma isteğinin varlığı buradaki öğrenci sayısını günden güne arttırmaktaydı⁵²⁶.

Van Gölü Havzası'nda bulunan vilâyetlerde açılan Millet Mektepleri ve bunlara devam eden öğrenci sayıları şu şekildeydi⁵²⁷:

Vilâyetler	Dönemler	Dershane Sayısı	Öğretmen Sayısı	Devam Eden Sayısı
Muş (Bitlis dâhil)	1928-1929	55	55	3.417
	1929-1930	18	18	644
	1930-1931	9	9	353
	1931-1932	13	13	453
	1932-1933	13	13	400
	1933-1934	6	6	257
Van	1928-1929	20	20	966
	1929-1930	19	19	1.240
	1930-1931	16	16	567
	1931-1932	16	16	651
	1932-1933	14	14	487
	1933-1934	5	5	126

Millet Mektepleri açıldığı yılın heyecanıyla Van Gölü Havzası'nda büyük bir rağbet görmüştü. Ancak sonraki yıllarda gerek 1929 Dünya Ekonomik Buhranı'nın Türkiye'yi etkilemesi ile Millet Mekteplerine yeterince kaynak aktarılamaması ve gerekse okuma-yazma öğrenmek isteyenlerin sayısının azalması yani ilk başta başlatılan coşkulu ve teşvik edici faaliyetlerin yavaşlaması, havzayı etkileyen Ağrı İsyanı'nın devam etmesi ve Mustafa Necati gibi başarılı bir bakanın bulunmaması, Millet Mekteplerine devam edenlerin sayısının düşmesinde etkili olmuştu.

⁵²⁵ BCA. 030.11.1.45.44.19.

⁵²⁶ Son Posta, 30 Kânun-ı evvel/Aralık 1931.

⁵²⁷ Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, Millet Mektepleri Faaliyeti İstatistiği 1928-1935, Hüsnütabiat Matbaası, İstanbul 1935, s. 55, 69.

Van Gölü Havzası'ndaki Millet Mektepleri'nin bütçesi de şu şekilde olmuştur⁵²⁸;

Vilâyetler	Dönemler	Maaş ve Ücret (TL)	Diğer Masraflar (TL)	Toplam (TL)
Muş (Bitlis dâhil)	1928-1929	4661	1985	6646
	1929-1930	1805	543	2348
	1930-1931	564	560	1124
	1931-1932	600	190	790
	1932-1933	500	113	613
	1933-1934	340	200	540
Van	1928-1929	2165	2090	4255
	1929-1930	910	2116	3026
	1930-1931	740	528	1268
	1931-1932	780	1158	1938
	1932-1933	1095	843	1938
	1933-1934	475	253	728

Tablodan anlaşıldığı üzere, Dünya Ekonomik Buhranı'nın etkisiyle kaynak ayrılamaması bütçenin düşmesine neden olmuştur.

3. Halkevleri ve Van Halkevi'nin Kurulması

Halkevleri, Cumhuriyet Dönemi'nde ülkenin sosyal ve kültürel gelişmesinde, Cumhuriyetin getirdiği değer ve inkılâpların toplumun geniş kesimlerine ulaştırılmasında son derece önemli görevleri yerine getirmiş kurumlardı. Cumhuriyet yönetimi halkevleri ve daha sonra kurulan halkodaları sayesinde yaptıklarını halka yayma ve çağdaş bilimi, aydınlar vasıtasıyla yurdun her köşesine taşıma fırsatını yakalamıştı. Tarih, edebiyat, güzel sanatlar, folklor gibi alanlarda bu kurumların yürüttüğü çalışmalar milli değerlerin gün yüzüne çıkarılması ve geleceğe aktarılmasında⁵²⁹ büyük ve tarihsel görevi yerine getirmişlerdi.

Halkevlerinin kurulmasını sağlayan en önemli adım Cumhuriyet Halk Fırkası (CHF)'nin 10-18 Mayıs 1931'de toplanan Üçüncü Büyük Kurultayı'nda; Türk

⁵²⁸ Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, Millet Mektepleri Faaliyeti İstatistiği 1928-1935, Hüsnütabiat Matbaası, İstanbul 1935, s. 78-79.

⁵²⁹ Hıfzı Veldet, "Sosyal Davalarımız ve Halkevleri", Cumhuriyet, 27 Şubat 1945.

Ocakları Cemiyeti'nin feshi ve bu cemiyetin sahip olduğu bütün hakların CHF'ye devri ile atılmıştı⁵³⁰. Halkevlerinin kurulmasında Cumhuriyet ideolojisi ve özellikle 1930'lu yıllardaki ekonomik ve toplumsal gelişmeler etkili olmuştu. 1929 Dünya Ekonomik Buhranı'nın olumsuz etkilerinin Türkiye'de de hissedilmesi, 1930'da Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın kurulması ile halkın bazı inkılâp ve uygulamalara karşı olan tepkisini ortaya koyması, Menemen hadisesinin yaşanması ve Mustafa Kemal Paşa'nın çıktığı kapsamlı yurt gezilerinde toplumun yaşadığı sorunları yerinde tespit edip değerlendirmesi⁵³¹ devlet yöneticilerini yeni arayışlara sevk etmişti.

Atatürk, Milli Mücadele'de önemli yararlılıklar gösteren Türk Ocaklarını Cumhuriyet'in ilk yıllarında, çağdaş ve gerçekçi bir milliyetçilik akımına doğru sürüklemek istemişti. Bunları Cumhuriyet yönetiminin birer parçası haline getirerek milliyetçilik ilkesinin yanı sıra Türk İnkılâbının halkçılığını da cemiyetin çatısı altında örgütlemeye çalışmıştı. Bu kuruluşları gerçekçi politikalarla Cumhuriyetin halka yönelen kaleleri biçimine dönüştürmek istemişti⁵³². Atatürk, 4 Şubat 1931'de Aydın Türk Ocakları'nda yaptığı konuşmada CHF ile Türk Ocaklarının ortak çalışmalarını şu şekilde açıklamıştı; "Türk Ocakları, Halk Fırkası'nın hars şubesidir. Fırka millete mürebbilik yapacak; ilim, iktisat, siyaset ve güzel sanatlar gibi bütün hars sahalarında vatandaşları yetiştirmek için pişvalık (önderlik) edecektir. Ocaklılar Cumhuriyet Halk Fırkası'nın programlarını vatandaşlara izah etmekle asıl vazifelerini yapmış, mefkûrelerine en büyük hizmeti ifa etmiş olurlar. Yasanızın üçüncü maddesinde bu cihet sarahaten ifade edilmiştir. Bu yol üzerinde milleti hemahenk (eşit/denk) olarak beraber yürütmekten ibarettir"⁵³³. Ancak Türk Ocakları Başkanı Hamdullah Suphi'nin bazı inkılâplara karşı çıkan tutumu, dış Türkler konusunda Ocağın yürüttüğü faaliyetlerden rahatsız olan Sovyet Rusya'nın duyduğu rahatsızlığı Atatürk'e iletmesi⁵³⁴, Türk Yurdu, Maarif Vekâleti Mecmuası ve diğer

⁵³⁰ CHF Üçüncü Büyük Kongre Zabıtları, 10-18 Mayıs 1931, Devlet Matbaası, İstanbul 1931, s. 279-280; İbrahim Karaer, Türk Ocakları (1912-1931), Türk Yurdu Neşriyatı, Ankara 1992, s.39.

⁵³¹ Atatürk'ün Seyahat Notları 1930-1931, Yayına Hazırlayan: Gürbüz Tüfekçi, Kaynak Yayınları, İstanbul 1998, s. 55-132.

⁵³² Anıl Çeçen, Atatürk'ün Kültür Kurumu Halkevleri, Gündoğan Yayınları, Ankara 1990, s. 98.

⁵³³ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri II, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 1997, s. 300; Hâkimiyet-i Milliye, 5 Şubat 1931.

⁵³⁴ Nurhan Karadağ, Halkevleri Tiyatro Çalışmaları (1932-1951), T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1998, s. 58.

dergilerle tanıtılan dış ülkelerdeki bilhassa İtalya'daki faşist, Rusya'daki komünist ve doğu Avrupa ülkelerindeki halk eğitimi çalışmaları⁵³⁵ da Türk Ocaklarının kapatılması ve halkevlerinin açılmasında etkili olmuştur.

1931'de toplanan CHF Büyük Kurultayı, Fırka Nizamnamesi'nde halkevlerinin kurulması için esaslı hükümler koymuştu. Bu hükümlere göre, halkevleri siyasi terbiye ve milli kültür yuvaları haline getirilecekti. Halkevleri partili olsun, olmasın bütün vatandaşlara açık olacak ve her nesilden vatandaşlar halkevlerinde kabul edilecekti⁵³⁶.

CHF'nin kimlik arayışı da halkevlerinin kuruluşunda belirleyici olan etkenlerden biri olmuştu. Fırka'nın Üçüncü Büyük Kurultayı'nda, bu siyasal yapının ana nitelikleri, dayandığı temel ilkeler belirlenir ve altı ilke tüzüğe alınırken⁵³⁷ bunlar arasında halkçılığın rolü üzerinde önemle durulmuştu. Halkevleri halkla bütünleşmenin vazgeçilmez unsurları ve partinin kültür kurumları olarak tasarlanmıştı. Ancak kapatılan ve partiye katılan Türk Ocakları'nın yerine nasıl bir kurumun oluşturulacağı başlangıçta pek belirgin değildi. Bu yolda araştırmalar sürdürülürken, Cumhuriyet yönetiminin Avrupa'ya eğitime gönderdiği gençlerden Vildan Aşir (Savaşır) bütün Avrupa ülkelerini gezip inceledikten sonra halk eğitimi üzerinde özel çalışmalar yapmış ve bu arada Çekoslovakya'daki başarılı bir örnek olan Sokol'lar ilgisini çekmişti. Yıl boyunca düzenli kitle çalışmaları yapan Sokol'lar, ayrıca yılın belirli dönemlerinde düzenledikleri şenliklerle bütün Çekoslovakya'da ulusal bir bayram havası estiriyorlardı. Çekler ve Slovakların bir araya gelerek ulusal bir devlet kurma düşüncesi ile çok etkin olan filozof Jean Huss'un idealleri doğrultusunda örgütlenen Sokol'lar kısa zamanda halkın bir araya geldiği ve kaynaştığı ulusal kültür merkezleri düzeyine gelmişti. Vildan Aşir, 1931 yılı sonunda Türk Ocağı binasında verdiği konferansta Avrupa ülkelerindeki halk eğitimi çalışmaları ile beraber Çekoslovakya'daki Sokol'lar uygulamasını da anlatmıştı. Daha sonra Ankara Radyosu'nda bu konferansı yinelemiştir. Vildan Aşir'in radyoda Sokol'ları anlatması ve onların başarılarından söz etmesi ülkede bir tartışma ortamı meydana getirmiş ve örgütlenme arayışlarına yeni bir boyut

⁵³⁵ Mustafa Ergün, **Atatürk Devri Türk Eğitimi**, Ocak Yayınları, Ankara 1997, s. 191.

⁵³⁶ **C.H.P. 25 Yıl**, Ulus Basımevi, Ankara 1948, s. 25.

⁵³⁷ Mete Tunçay, **Türkiye Cumhuriyeti'nde Tek Parti Yönetiminin Kurulması (1923-1931)**, Cem Yayınevi, İstanbul 1989, s.312.

kazandırmıştı. Çekoslovakya’da halkın örgütleri olan Sokol’ların benzeri bir örgütlenme genç “Türkiye Cumhuriyeti’nde de başarılmaz mıydı?” Vildan Aşir konuşmalarını bu sözlerle bitirirken, Atatürk ve kadrosuna da bir ışık yakıyordu. Radyo konuşması üzerine Atatürk, köşkten telefon ile Vildan Aşir’i aratarak kutlamış ve bazı çalışmalar için hazır olmasını istemişti⁵³⁸.

Bir süre sonra Milli Eğitim Bakanlığı’na getirilen Dr. Reşit Galip, halkevlerini kurmayı üstlenmiş ve onun çağrısıyla dönemin önde gelen aydınları Ankara Türk Ocağı binasında yapılan toplantıya katılmıştı. Toplantıya çağrılanlar arasında Şevket Süreyya (Aydemir), Recep (Peker), Hasan Cemil (Çambel), İsmail Hüsrev, Vildan Aşir vb. vardı. Kurulan komisyon halkevleri ana tüzüğünü hazırlamakla görevlendirilmiş ve sonunda halkevlerinin kurulması kesinlik kazanmıştı. 1932’ye kadar bütün hazırlıklar tamamlanmış ve durum CHF Genel Sekreteri Recep Bey tarafından ülke genelindeki parti teşkilatlarına duyurulmuştu⁵³⁹.

Halkevleri dikkatli ve uzun hazırlıklardan sonra ilk olarak 19 Şubat 1932’de 14 merkezde açılmıştı⁵⁴⁰. İkinci tertip olarak 24 Haziran 1932’de 20 merkezde

⁵³⁸ A. Çeçen, **Halkevleri...**, s. 108-109; Halkevleri Yönetmeliği, evlerin kuruluş gerekçesini şöyle açıklamıştı; “Memleketimize nazaran millet hazineleri daha zengin, maddi imkanları daha geniş ve okuma yazma bilenlerin nispeti yüzde yüz veya yüzde doksan beş olan memleketlerde bile halk kültür teşkilatlarına her gün daha ziyade artan bir ehemmiyet verilmektedir. Bu ehemmiyetin derecesi şu birkaç misalle ölçülebilir; Macaristan’da Milli Kültür Cemiyetleri 1867’den beri “Macar Milli Kültür Cemiyeti”, “Uranya Cemiyeti”, “Amele Jimnazları”, “Çiftçi Dernekleri” vs. gibi isimleri altında çalışmaktadır. Bunların yüzlerce kültür yurtları bulunmaktadır. Çekoslovakya’da “Mazarik Halk Eğitim Cemiyeti”nin 400 kadar kültür yurdu, İtalya’nın “Dopolavora” adlı milli kültür teşkilatı ki bunun 1586 kültür derneği, 1.000 kadar amatör temsil grubu vardır. 1930’da 8.000 halk kütüphanesi açmışlar. 1931’de çeşitli şehir, köy ve kasabalarda 27.000 kadar milli bayram tertiplemişler. Bu gün ise 1.500’den fazla “Amele Bilgi Kursu” var. Almanya’da ise böyle teşkilatların sayısı pek çoktur. Mesela Nürenberg’deki Kültür Cemiyeti Yüksek Halk Mektebi’nin 170 öğretmeni vardır. İngiltere’de Halk Eğitimi Cemiyetinin radyo kurslarına 2.700.000 kişi devam ediyor. Öyle ise biz bu sahada her milletten daha çok çalışacağız. Çünkü onlardan her yönden eksikiz. Resmî ve gayrî resmî, gayretlerimizi hep bu konuya yönelteceğiz. Cemiyeti bünyesine yerleşmiş bir takım müesseseleri söküp atmak ve yerine Cumhuriyet ve inkılap esaslarını bütün ruhlara hâkim kılmak için, çalışacağız. Menemen Hadisesi ve benzeri menfi cereyan safhalarını artık bir an evvel tarihe terk etmek zarureti de aşikârdır ”. (C.H.F. **Halkevleri Talimatnamesi**, Hâkimiyeti Milliye Matbaası, Ankara 1932, s.2-3; C.H.F. **Halkevleri Talimatnamesi**, Yeni Mersin Matbaası, Mersin 1933, s.4-6.)

⁵³⁹ A. Çeçen, **Halkevleri...**, s.110-111.

⁵⁴⁰ **Cumhuriyet**, 18 Şubat 1939. İlk etapta halkevlerinin açıldığı merkezler şunlardı; Afyon, Ankara, Aydın, Bolu, Bursa, Çanakkale, Denizli, Diyarbakır, İstanbul, Eskişehir, Konya, Malatya ve Samsun.

açılmıştı⁵⁴¹. 1932’de 34’le başlayan halkevleri sayısı 1939’da 367’yi bulmuştu⁵⁴². Bunlarda kayıtlı üye sayısı da 150 bin’i aşmıştı⁵⁴³.

Başvekil İsmet Paşa, 19 Şubat 1933’te Halkevlerinin kuruluş yıl dönümünde Halkevlerini, vatandaşların külfetsiz toplanacakları, burada memleket ve milletin yüksek kültür işlerinin rahatça konuşabilecekleri bir yer olarak tanımlamış ve hükümetin takip ettiği kültür politikasını doğru bir şekilde halka ulaştıran bir vasıta olduğunu açıklamıştı⁵⁴⁴.

Halkevlerinin kuruluşunda 9 Şube halinde örgütlenmesi öngörülmüştü. Bu şubeler şöyle belirlenmişti: 1) Dil, Edebiyat, Tarih, 2) Güzel Sanatlar, 3) Temsil (Tiyatro ve Seyirlik Oyunlar), 4) Spor, 5) Sosyal Yardım, 6) Halk Dershaneleri ve Kurslar, 7) Kütüphane ve Yayın, 8) Köycülük, 9) Müze ve Sergi⁵⁴⁵. Ancak her halkevinde bu şubelerin hepsinin bulunması şart değildi. Bölgenin durum ve özelliklerine göre üç şubenin açılması yeterli görülmüştü⁵⁴⁶. Halkevlerinin açılma kararı ve genel çalışmasının gündemi CHF Umum İdare Heyeti’ne, kurulması, düzenlenmesi ve çalıştırılması Halkevleri Talimatnâmesi hükümlerine göre Vilâyet İdare Heyetleri’ne aitti⁵⁴⁷.

⁵⁴¹ Cumhuriyet Halk Partisi, **On Beşinci Yıl Kitabı**, (Basım Yeri ve Tarihi Yok), s. 16.

⁵⁴² **Cumhuriyet**, 17 Şubat 1939; **Son Telgraf**, 18 Şubat 1939. Bu sayı Şubat 1941’de 495’e çıkmıştı. **Cumhuriyet**, 24 Şubat 1941.

⁵⁴³ Kemal Ünal, “*Milli Şef ve Halkevleri*”, **Ülkü Halkevleri Dergisi**, XIV/83, Birincikânun /Aralık 1940, s. 387.

⁵⁴⁴ **İsmet Paşa’nın Siyasi ve İçtimai Nutukları (1920-1933)**, Yeni Matbaa, Ankara 1933, s. 466; Ahmet Kutsi Tecer, “*Halkevleri Yıldönümünde*”, **Ülkü**, I/11, 1 Mart 1942, s.1; Denizli Milletvekili Necip Ali (Küçüka) da açılan halkevlerinin görevlerini şu şekilde açıklamıştı; “Halkevleri bütün inkılâp prensiplerini cemiyete nüfuz ve hazzettirmek ve milletin benliğinde gömülü büyük kültür ve sanat kabiliyet ve istidatlarının inkişafına imkân ve fırsat vermek, milli tesianüt, insani his ve duygularını en yüksek derecesine çıkarmak gibi mühim vazifelerle tavzif olunmuştur. (Necip Ali, “*İsmet Paşa ve Halkevleri*”, **Ülkü**, III/18, Ağustos 1934, s. 403.)

⁵⁴⁵ **CHF Halkevleri Talimatnâmesi**, Hâkimiyeti Milliye Matbaası, Ankara 1932, s.5; **CHF Halkevleri Talimatnâmesi**, Hâkimiyeti Milliye Matbaası, Ankara, 1934, s. 11-14; **On Beşinci Yıl Kitabı**..., s. 15-17.

⁵⁴⁶ **1932 CHF Halkevleri Talimatnâmesi**,... s.4; Bir yerde halkevinin açılabilmesi için; 1- En az 3 şube açabilecek kadar üyeye sahip olmak, 2- En az 200 kişilik bir salona, bir kütüphane, bir çalışma odasına, avlusunda jimnastik yapılabilecek bir binaya sahip olmak, 3- En az bir odacı ile bir memurun ve zaruri giderlerin karşılanmasında kullanılacak bir bütçeye sahip olmak, gerekmektedir; **Halkevleri İdare ve Teşkilat Talimatnâmesi**, Zerbamat Matbaası, Ankara 1940. s.4.

⁵⁴⁷ **CHF Halkevleri Talimatnâmesi**, Yeni Mersin Matbaası, Mersin 1933, s.7; M. Ergün, **Atatürk Devri Türk Eğitimi**..., s. 187.

Van Gölü Havzası'nda ilk halkevi 24 Haziran 1932'de Van'da açılmıştı⁵⁴⁸. Sekiz şube halinde (1- Dil, Tarih, Edebiyat 2- Güzel Sanatlar, 3- Temsil, 4- Spor, 5- Sosyal Yardım, 6- Halkdershaneleri ve Kurslar, 7- Kütüphane ve Neşriyat, 8- Köycülük) faaliyete geçen halkevinin ilk başkanı Muştak Bey'di. Halkevi olarak kullanılan bina eski Türk Ocakları'ndan kalmıştı. Geniş bir salonu ve bir sahnesi bulunmaktaydı⁵⁴⁹. Halkevi şubelerinden, Dil, Tarih, Edebiyat, Güzel Sanatlar ve Köycülük ilk yılda hiçbir faaliyet gösterememişti. Halkın kültürel ve sosyal bakımdan yükselmesinde büyük rol oynayan halkevlerinin bu şubelerinin Van Halkevleri'nde atıl durumda kalması, Van gibi önemli bir merkez için büyük bir eksiklik oluşturmaktaydı. Temsil Şubesi 1933'te iki temsil vermişti. Sosyal Yardım Şubesi de bir müsamere düzenlemiş ve bundan elde ettiği 80 lirayı askere gidenlerin çocuklarına dağıtmıştı. Halkdershaneleri Şubesi'nde üye öğretmenler Aralık 1933'ten itibaren okuma-yazma bilmeyen 30 kişiye kurs düzenlemişlerdi⁵⁵⁰. Van Halkevi, kurulduğu ilk yılda bütçesinin darlığı ve üye bulmada sıkıntı çekilmesi nedeniyle istenilen düzeyde çalışmamıştı.

D-SAĞLIK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

Cumhuriyet Dönemi'ne kadar sağlık alanındaki çalışmalar vakıfların bünyesinde hasta bakım yerleri, şifahaneler⁵⁵¹, tımarhaneler⁵⁵² ve cüzzamhanelerin⁵⁵³ kurulmasıyla başlamış ve bu kurumlarla toplumun geniş kesiminin sağlık sorunları çözülmeye çalışılmıştı. Modern tıp eğitimini vermek amacıyla kurulan kurumlar⁵⁵⁴ ülkenin sağlık personeli ihtiyacını karşılamada yetersiz kalmıştı. Bu durumun

⁵⁴⁸ BCA. 490.01.1004.876.2.; Van Halkevleri'nin açılış tarihi başka bir arşiv belgesinde 23 Şubat 1932 olarak geçmektedir. (BCA. 490.01.1005.880.3.) Ancak Şubat 1932'de ilk açılan 14 Halkevi arasında Van Halkevi'nin yer almaması nedeniyle açılma tarihinin 24 Haziran 1932 olması kuvvetle muhtemeldir.

⁵⁴⁹ BCA. 490.01.1800.912.1.

⁵⁵⁰ BCA. 490.01.1005.880.3.

⁵⁵¹ Rıdvan Ege, **Türkiye'nin Sağlık Hizmetleri ve İsmet Paşa**, İnönü Vakfı Yayınları, Ankara 1992, s.5.

⁵⁵² **Türkiye Tarihi I, Osmanlı Devletine Kadar Türkler**, Yayın Yönetmeni: Sina Akşin, Cem Yayınevi, İstanbul 1997, s. 366-367.

⁵⁵³ **Sağlık Hizmetlerinde 50 Yıl**, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı Yayınları, Ankara 1973, s. 97.

⁵⁵⁴ **Cumhuriyet Dönemi Yataklı Tedavi Hizmetleri (1923-1983) ve 1983 Yılı Çalışmaları**, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı Yayını, Ankara 1983, s.26; R. Ege, **Türkiye'nin Sağlık Hizmetleri...**, s. 5.

sonuçları Balkan Savaşları sırasında acı bir şekilde görüldükten sonra⁵⁵⁵ sağlık işlerinin yürütülmesi amacıyla Almanya'dan Albay Mayer getirilmişti. Mayer, çalışmalara başladıktan kısa bir süre sonra I. Dünya Savaşı çıkmış ve seferberlik ilân edilmişti. Bu sırada orduda bazı hazırlıklar yapılmış⁵⁵⁶ ve askerlere kolera, tifo, çiçek ve dizanteri aşılıarı uygulanmıştı⁵⁵⁷. Doktoru olmayan yerlere şartlar elverdiği ölçüde doktor ve sağlık malzemesi gönderilmişti. Ancak yaygın ve büyük bir savaş için bu çabalar yetersiz kalmıştı.

Cumhuriyet öncesinde üst üste gelen savaşlar sırasında Türk hekim kadrosunun önemli bir kısmı kaybedilmişti. Özellikle Milli Mücadele sırasında işgâle uğrayan yerlerde nüfusun azalması, halkın bir bölümünün yoksul, perişan bir hale düşerek göç etmesi, bulaşıcı hastalıkların yayılmasının yanında büyük ekonomik ve sosyal sorunların yaşanmasına yol açmıştı. Bu dönemde bir tarafta bu problemleri çözecek yeni milli bir yönetim kurulurken, diğer taraftan da başlatılan bağımsızlık ve milli egemenlik mücadelesi başarıyla sonuçlandırılmaya çalışılmıştı. Bu yüzden elde bulunan kıt imkânlar ekonomik ve yararlı biçimde kullanılmaya çalışılmış⁵⁵⁸, personel yetersizliğinin hat safhaya ulaştığı bu sırada birçok milletvekili de cephelerde yaralanan askerlerin tedavileriyle ilgilenmişti⁵⁵⁹.

Hükümetin sağlık politikası; ulusal örgütünü kurmak, doktor ve diğer sağlık personeli açığını kapatmak, göçmenlere yardım etmek, salgın hastalıklarla mücadele

⁵⁵⁵ Orduda sıhhi gereçler ve donatım çok noksandı, Nizamiye tümenlerine birer sıhhiye bölüğü, ikişer seyyar hastahane takımı gereci tedariki düşünülmüşse de, satın alma durumu plâna göre olmadığı için sağlanması mümkün olamıyordu. Sıhhi hizmetler yöneticilerinin seferberlik ve seferde sıhhi hizmet hakkında bir bilgisi olmadığı için, sıhhiye örgütünün seferberliği karışık ve dağınık bir halde idi. Sıhhi gereç ve donatım sebebiyle ordu barışta dahi kayıp vermekteydi. (Genelkurmay Başkanlığı, **Balkan Harbi (1912-1913) I**, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993, s. 144.)

⁵⁵⁶ Her tümen için bir sıhhiye bölüğü, her kolordu içinde 4 ile 6 seyyar hastane kurulacaktı. Bunların çoğu personel ve malzeme yokluğundan kurulamamıştı. İlaç durumu da yeterli değildi. (Genelkurmay Başkanlığı, **Birinci Dünya Harbi Kafkas Cephesi 3'ncü Ordu Harekâtı I**, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1993, s. 55.)

⁵⁵⁷ **Birinci Dünya Savaşı'nda Doğu Cephesi'nde Sağlık Hizmetleri**, Yayına Hazırlayanlar: Özlem Demireğen, Alev Keskin, Fatma İlhan, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları. Genelkurmay Basımevi, Ankara 2011, s.18.

⁵⁵⁸ **TBMM ZC. I/1, İ: 13, (9.5.1336/1920)**, s. 241.

⁵⁵⁹ Meliha Özpekcan, "**TBMM Tutanaklarına Göre Cumhuriyetin İlk On Yılında Sağlık Politikamız**", **Türkler XVII**, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 437; M. Fatih Dervişoğlu, **Milli Mücadele'de Sağlık Teşkilatına Bir Bakış**, Öz Emek Matbaası, Sivas 2007, s.27.

etmek, çocuk ölümlerini azaltıp nüfusu artırmak ve yurt dışından gelebilecek salgın hastalıklara karşı önlem almak⁵⁶⁰, şeklinde belirlenmişti.

Ülkede sıtma, frengi, trahom, çiçek gibi hastalıklar bulaşıcı ve salgın halindeydi. Bunların yanında tifo, tifüs, tüberküloz hastalıkları ve kuduz olaylarına da rastlanmaktaydı. Sıtmaya karşı hastalara tedavi edici, sağlamlara da koruyucu ilaç dağıtılmış ve sıtmaya neden olan sivrisineklerin ürediği bataklıklar kurutulmaya başlanmıştı. Çiçek hastalığından halkı korumak için Sivas'taki kurumda çiçek aşısı yanında kolera, tifo ve kuduz aşuları da üretilmeye başlanmıştı⁵⁶¹. Halkın sağlığını olumsuz yönde etkileyen frenginin önlenmesi için Frengi Kanunu çıkarılmıştı⁵⁶². Bunun yanında halkın sağlığı ile doğrudan ilgili olan Men'i Müskirat Kanunu çıkarılarak halkın sağlığını koruyucu çalışmalar yapılmıştı⁵⁶³.

Ülkenin Doğu Vilâyetlerini yoğun bir şekilde etkileyen ve sosyal bir felâket haline gelen sıtma⁵⁶⁴ ile mücadele etmek amacıyla 1923'te gezici hekimler görevlendirilmişti. Van Gölü kıyısında kurulan ve etrafındaki bataklıklardan dolayı nüfusun büyük bir bölümü sıtmaya yakalanan Van'a gelen hekimler halka kinin (chlor-hydrate de quinine) dağıtmış ve sıtmadan korunma yolları hakkında onları bilgilendirmişlerdi⁵⁶⁵.

Cumhuriyetin ilk yıllarında sağlık politikalarından merkez ve taşra teşkilatını genişletmek, sağlık personeli sayısını artırmak ve salgın hastalıklarla mücadele ile koruyucu tedbirler almak⁵⁶⁶ gibi konulara ağırlık verilmiş ve sağlık meselesi milli bir dava olarak ele alınmıştı. Bu anlayış çerçevesinde Cumhuriyet Türkiye'si'nin ilk

⁵⁶⁰ TBMM ZC. I/1, İ: 13, (9.5.1336/1920), s. 241; Bilal Ak, "Türkiye Cumhuriyeti'nde Sağlık Hizmetleri", **Türkler XVII**, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 419-420.

⁵⁶¹ B. Ak, "Sağlık Hizmetleri...", s. 420; Tifüs (Karahumma), bitle bulaşan bir hastalıktır. Sıtma, sivrisineklerden insanlara bulaşan bir hastalıktır. Trahom; Kuzey Afrika ve Mısır'dan ülkemize giren ve Malatya, Adıyaman civarında etkili olan bir hastalıktır. Trahom, gözlerin iltihaplanması, akıntı yapması, büzüşmesi ve körlüğe neden olmaktadır. Bu nedenle adı geçen iki vilâyete "körler memleketi" denilmekteydi: **Sağlık Hizmetlerinde 50 Yıl**, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı Yayınları, Ankara 1973, s. 98, 101, 129; Rıdvan Ege, **Türkiye'nin Sağlık Hizmetleri ve İsmet Paşa**, İnönü Vakfı Yayınları, Ankara 1992, s. 21; **Birinci Dünya Savaşı'nda Doğu Cephesi'nde Sağlık Hizmetleri**,...s.18-27.

⁵⁶² TBMM ZC. I/5, İ: 81, (11.10.1336/1920), s. 14-16.

⁵⁶³ TBMM ZC. I/9, İ: 1, (1.3.1337/1921), s. 4; **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 1997, s. 178-179.

⁵⁶⁴ TBMM ZC. II/1, İ: 14, (5.9.1339/1923), s. 427.

⁵⁶⁵ B. Ak, "Sağlık Hizmetleri...", s. 420.

⁵⁶⁶ M. Özpекcan, "Sağlık Politikamız...", s. 438; B. Ak, "Sağlık Hizmetleri...", s. 421.

dönemlerinde yapılan inkılâplarla kurulan kurumlar ve bu kurumlar aracılığıyla yapılan bütün faaliyetlerde sağlıkla ilgili meselelere önemli yer verilmişti⁵⁶⁷.

Cumhuriyet Dönemi'nde ülkede toplam 554 hekim bulunmakta ve bir hekime 19.860 nüfus düşmekteydi. Yani 100 bin nüfusa düşen hekim sayısı sadece 5'ti⁵⁶⁸. Ülkedeki hekim açığını kapatmak ve dağılımındaki dengesizliği⁵⁶⁹ ortadan kaldırmak üzere 1923'te "Zorunlu Hizmet Kanunu" çıkarılmıştı⁵⁷⁰. Zorunlu Hizmet Kanunu çerçevesinde Doğu Anadolu'ya ve diğer hekimsiz yerlere gidecek sivil hekimlere özendirici şartlar getirilmişti. Bütçe imkânlarının sınırlı olduğu bir dönemde bu yerlere gidecek hekimlere maaşlarının yüzde 75 hatta yüzde 100 fazlasını vererek⁵⁷¹, halkın sağlık sorunları çözülmek istenmişti.

TBMM'de 1924 bütçesi görüşmelerinde Van Mebusu Hakkı (Ungan) Bey Van'ı kastederek; "düşman işgâlinde bu yana, memleketin bazı yerlerine hiçbir doktor gitmemiştir. Oralarda ya bir sıhhiye müdürü vardır veyahut o da gitmemiştir. Böyle yerlerde emrazı sâriye (bulaşıcı-salgın) hastalıklar daha da yayılmıştır"⁵⁷², demişti. Hakkı Bey ayrıca buralarda, ilacın yetersiz olduğu, hastane ve dispanserin bulunmadığını belirterek; bu konuda Sıhhiye Vekili'nden açıklama yapmasını istemişti. Sıhhiye Vekili Dr. Refik Bey, şikâyetlerin doğru olduğunu belirttiikten sonra, doktorların az bir maaşla uzak yerlere gitmek istemediklerini çıkarılan Zorunlu Hizmet Kanunu'yla Yatılı Tıp Talebe Yurdu'ndan yetişen personelin de bu tip yerlerde görevlendirileceğini belirtmişti⁵⁷³.

Aynı toplantıda mülkiye ve askeriyeden emekli doktorların uygun bir maaşla Doğu'da doktorsuz yerlere gönderilebileceği önerisi getirilmişti. Ergani Mebusu Kazım Vehbi Bey'e göre bazı yerlere doktor gitmeyişinin nedenlerinden birinin doktora rağbet edilmeyişiydi⁵⁷⁴. Bu yerlerde sıtmanın ipile bağlanarak veya dalak keserek geçersiz ve boş yöntemlerle tedavi edilmeye çalışıldığını⁵⁷⁵ açıklamıştı.

⁵⁶⁷ Bekir Koçlar, "Kurtuluş Yolu Dergisinde Sağlık Yazıları", **Atatürk Dönemi Sağlık Tarihi Kongresi (1920-1938) Bildirileri**, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir 2009, s.503.

⁵⁶⁸ **Sağlık Hizmetlerinde 50 Yıl...**, s. 321; B. Ak, "Sağlık Hizmetleri...", s. 421.

⁵⁶⁹ **TBMM ZC. II/2**, İ: 26, (26.9.1339/1923), s.299.

⁵⁷⁰ **TBMM ZC. II/3**, İ: 41, (24.10.1339/1923), s.31.

⁵⁷¹ B. Ak, "Sağlık Hizmetleri...", s. 421.

⁵⁷² **TBMM ZC. II/7/1**, İ: 15, (18.3.1340/1924), s. 670-674.

⁵⁷³ **TBMM ZC. II/7/1**, İ: 15, (18.3.1340/1924), s. 670-674.

⁵⁷⁴ **TBMM ZC. II/7/1**, İ: 15, (18.2.1340/1924), s. 672.

⁵⁷⁵ **Sağlık Hizmetlerinde 50 Yıl...**, s. 103.

1924'te sıtma salgını, felaket boyutuna ulaşmış ve hemen hemen herkesi etkilemişti. Bu durumda şehirlerde okullar hastane gibi kullanılmak durumunda kalmıştı. Bu felaket üzerine harekete geçen Sıhhat ve İctimai Muavenet Vekâleti⁵⁷⁶, gerekli tedbirleri almaya başlamıştı. Vekâlet, halkın sağlığını korumak amacıyla 18 Mart 1924'te Köy Kanunu'nu çıkarmış ve kanunla sağlık açısından köylünün, köy muhtarlarının ve ihtiyar meclislerinin yapması gereken işler açıklanmıştı. Ayrıca, uygulamada cezai hükümler konularak yaptırım gücü sağlanmıştı⁵⁷⁷. Kanunla iş birliği içinde halk sağlığının korunması hedeflenmişti. Bu çerçevede Anadolu'nun diğer vilâyetlerinde olduğu gibi Van ve Bitlis'te sıtmanın önlenmesine yönelik halk bilgilendirilmişti. Bunun yanında Bitlis'e 7, Muş'a 3 ve Van'a 15 kilo kinin dağıtılmıştı. Van'a diğer iki vilâyetten daha fazla kinin dağıtılmasının sebebi, bataklıkların çokluğu ve sıtmanın yaygınlığıydı⁵⁷⁸. Ayrıca bu vilâyetlerde hizmet veren hastaneler gözden geçirilmişti. Bu dönemde Van ve Bitlis'te İdare-i Hususiye'ye (Özel İdare) ait olmak üzere 15'er yataklı birer hastane bulunmaktaydı⁵⁷⁹.

1925'te Van ve Bitlis Vilâyetlerinin sağlık faaliyet ve durumları ele alındığında, Bitlis'in civar vilâyetlere göre iyi durumda olduğu ve hastalığa sebep olan yerlerin azlığı görülmüş ve burada sıtma ilacı kinin düzenli bir şekilde dağıtılmıştı. Fakat sıtma hastalığı devletin kinin dağıtmasına rağmen devam etmişti. Vilâyetin kuzey sınırında ve Ahlat Kazası ile Muş arasında yer alan Nemrut Dağı'nın batı ve güney sahalarında bulunan Karasu bataklıkları yüzünden yayılan sıtma, Muş ve Bitlis'in 50 kadar köyünü tehdit etmekteydi. Bu bataklığın kurutulması ve akıtılması için çalışmalar başlatılmıştı. Sıhhiye Vekâleti'nden alınan ödenek ve Bitlis Belediyesi'nin sağladığı imkânlarla bataklığın dörtte üçü kurutulmuş ve 25 yataklı Bitlis Memleket Hastanesi ile Bitlis Merkez ve Ahlat Kazası'nda bulunan iki dispanser ihtiyaçları karşılanarak 1925'te halkın sağlığını koruma konusunda daha yararlı hale getirilmişti⁵⁸⁰.

⁵⁷⁶ Fatih Tuğluoğlu, "Türkiye'de Sıtma Mücadelesi (1924-1950)", *Türkiye Parazitoloji Dergisi*, XXXII/4, 2008, s. 353.

⁵⁷⁷ *Düster*, Üçüncü Tertip, C: 5, s. 696-709.

⁵⁷⁸ *1925-1926 T.C. Devlet Salnâmesi*, Matbaa-i Âmire, İstanbul 1926, s. 383-384.

⁵⁷⁹ *1926-1927 Devlet Salnâmesi*..., s. 430, 439, 441, 443.

⁵⁸⁰ *1926 Devlet Salnâmesi*..., s. 517; *Varlık*, 21 Eylül 1341/1925.

Van'da bu dönemde sıtmadan sonra en çok görülen hastalıkların başında çocuklardaki ishal ve bağırsak hastalıklarıydı. Burada göz hastalıkları ile trahom da etkisini sürdürmüştü ve bu hastalıklara karşı 15 yataklı Van Memleket Hastanesi ile Erciş Kazası'ndaki 5 yataklı bir dispanser mücadele vermekteydi⁵⁸¹.

Doğu Anadolu ve doktorsuz kalan memleketlere doktor göndermek amacıyla çıkarılan Zorunlu Hizmet Kanunu çerçevesinde 7 Eylül 1925'te mezun olacak 85 doktorun kura ile Doğu memleketlerine gönderilerek burada 5 yıl hizmet vermeleri plânlanmış, ayrıca bu doktorlara aylık 150 lira maaş verilmesi kararlaştırılmıştı. Tayin edildiği memlekete gitmeyen doktorlar bu kanunun hükümlerine göre 5 yıl boyunca doktorluk mesleğini icra etmekten men edileceklerdi⁵⁸². Bu kanun doktorsuzluktan kıvranan Doğu Anadolu için faydalı neticeler doğurmuştu. Devlet, daha iyi hizmet vermeleri için doktorlara gerekli olan bina, cihaz ve ilaçları sağlamıştı. Bu dönemde vilâyetlerin kaza ve merkezlerinde muayenehaneler açılmış ve burada halk parasız olarak sağlık taramasından geçirilmişti. Bunun yanında sıtma ilacı kininin sağlanması, frengi, trahom, verem tedavisi gibi sağlık hizmetlerinden de para alınmamaktaydı⁵⁸³.

Bu nedenle 1925, Cumhuriyet Hükümetlerinin sağlık tarihi açısından sıtma, trahom, frengi gibi halkı yok eden ve sakat bırakan büyük salgın hastalıklarla mücadelenin başlangıç yılı kabul edilmişti⁵⁸⁴. Devlet bu dönemde sağlık örgütünü geliştirmeye başlamış, hastane, doktor, sağlık personeli sayısını arttırmış ve sağlığın korunmasına yönelik alınan kararlar doğrultusunda sonraki yıllarda çıkarılan Hıfzısıha Kanunu ile sağlık merkezleri açmıştı. Ayrıca 13 Mayıs 1926'da Sıtma Mücadele Kanunu⁵⁸⁵ çıkarılmış ve sıtma ile mücadelede en etkili yöntemlerin başında gelen bataklıkların kurutulmasına başlanmıştı. Bataklıkların kurutulmasında yılın her mevsiminde binlerce ton suyu yaprakları vasıtasıyla buharlaştırıp bataklığı kurutma özelliğine sahip olan okaliptüs ağaçlandırmasının yaygınlaştırılmasına da önem verilmişti⁵⁸⁶.

⁵⁸¹ 1926-1927 Devlet Salnâmesi..., s. 1151.

⁵⁸² Varlık, 27 Temmuz 1341/1925.

⁵⁸³ Ali Süha Delilbaşı, "Cumhuriyet Devrinde Sağlık İdaresi", Ülkü, S: 35, Kasım 1949, s. 6.

⁵⁸⁴ Rıdvan Ege, Atatürk ve Cumhuriyet Dönemi Sağlık Hizmetleri 1923-1998, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara 1999, s. 24.

⁵⁸⁵ Düstur, Üçüncü Tertip, C: 7, s. 907-909.

⁵⁸⁶ T.C. Ziraat Vekâleti Neşriyatı, Okaliptüs Ağaçlandırması, Ekspres Basımevi, İstanbul 1938, s. 3.

1927 mali yılı sağlık bütçesi görüşmelerinde söz olan Vekil Dr. Refik (Saydam) Bey, sağlık alanında salgın hastalıklara karşı kurumlarda yeterli aşımın üretildiği, dışarıdan aşu alınmadığı, trahomla mücadelenin Besni'den (Adıyaman) başlayarak Doğu Vilâyetlerine doğru yaygınlaştırıldığını, sıtma ile mücadelenin de sürdürülmekte olduğunu fakat halkın salgınlardan korunmayı bilmediğini anlatmıřtı⁵⁸⁷. Halkın salgınlardan korunmasına yardım etme ve sıtma ile mücadele yöntemlerini tartışmak amacıyla 1-4 şubat 1927'de Sıhhiye Vekili Dr. Refik Beyin Başkanlığında Ankara'da Sıtma Mücadele Kongresi yapılmıřtı⁵⁸⁸.

Trahomon meydana getirdiği sakatlıklar nedeniyle "Körler Memleketleri" olarak adlandırılan Adıyaman ve Malatya'da birer trahom hastanesi ve dispanseri açılmıştı. Bu sabit kuruluşlar yanında, hizmeti en ücra köylere kadar götürmek amacıyla 1927'de kurulan gezici ekiplerle taramalar yapılarak, bulunan trahomlu hastalar tedavi edilmiřti⁵⁸⁹. Bu dönemde verem hastalığı ile mücadeleye devam edilerek koruyucu aşular uygulanmaya başlanmıřtı⁵⁹⁰. Ayrıca Bitlis Memleket Hastanesi'nin ihtiyaçları karşılanmış ve bunun yanında Muş, Ahlât, Bulanık, Varto Kazalarında bulunan beşer yataklı muayene ve tedavi odaları 1927'de daha kullanışlı hale getirilmıřti⁵⁹¹. Van'da bulunan Memleket Hastanesi ile Erciş Kazası'ndaki beş yataklı dispanserin⁵⁹² doktor, hemşire ve diğer sağlık personeli ihtiyaçı da Aralık 1927'de karşılanmıştı.

Birinci Umumi Müfettişlik Bölgesi'ne⁵⁹³ bağlı vilâyetlerin valileri Mart 1928'de Diyarbakır'da Umûmî Müfettiş İbrahim Tali Bey, başkanlığında bir toplantı yapmış ve toplantıya katılan vilâyetlerin bayındırlık, ziraat, idari, iktisadi ve sağlık sorunları tartışılmıştı. Toplantıda bölge vilâyetlerinin sağlık sorunlarını çözmek amacıyla merkezi konumdaki Diyarbakır'da büyük bir hastanenin açılması ve bu

⁵⁸⁷ M. Özpekcan, "Sağlık Politikamız...", s. 440.

⁵⁸⁸ **Ayın Tarihi**, S: 35, şubat 1927, s.1995.

⁵⁸⁹ **Sağlık Hizmetlerinde 50 Yıl**, s. 130-131.

⁵⁹⁰ **Sağlık Hizmetlerinde 50 Yıl**, s. 112; B. Ak, "Sağlık Hizmetleri...", s. 422.

⁵⁹¹ **1927-1928 Devlet Salnâmesi...**, s. 731.

⁵⁹² **1927-1928 Devlet Salnâmesi...**, s. 1373.

⁵⁹³ Elazığ, Urfâ, Hakkâri, Bitlis, Diyarbakır, Siirt, Mardin ve Van Vilâyetlerini kapsıyordu; Hüseyin Koca, **Yakın Tarih'ten Günümüze Hükümetlerin Doğu-Güneydoğu Politikaları, Umumi Müfettişliklerden Olağanüstü Hal Valiliğine I**, Mikro Yayınları, Konya 1998, s. 211; Cemil Koçak, **Umumi Müfettişlikler (1927-1952)**, İletişim Yayınları, İstanbul 2010, s. 72.

hastane için her vilâyetin Özel İdareleri vasıtasıyla bütçelerindeki gelirleri oranında 1.000 ile 5.000 lira arasında nakdi yardım yapılması kararlaştırılmıştı⁵⁹⁴.

Birinci Umumi Müfettiş İbrahim Tali Bey, Mart 1929'da Başvekâlet'e gönderdiği raporunda; "Doğu'da sıhhi sorunlardan elem duyan halkın hayatiyat ve zaruretleri için şimdilik 50 yataklı olmak üzere ve iki sene de bitirilmesi öngörülen Van Hastanesi'nin inşası için 30 bin lira yardım yapılmasını", istemişti⁵⁹⁵. Temmuz 1929'da Dâhiliye Vekili Şükrü Kaya, Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâlet'ine gönderdiği bir yazıda; Erzincan ve civarındaki vilâyetlerde görülen trahom vakalarının önlenmesi için Sıhhiye ve İçtimai Muavenet Vekâleti'nin buralarda faaliyet göstermesini istemişti. Vekâletin verdiği cevapta, gayenin ilk önce hastalığın yoğun yaşandığı Adıyaman, Malatya, Kilis ve Besni'de çalışmalar yapmak ve çalışmaların daha sonra hastalığın yaşandığı diğer vilâyetlere kaydırılacağı belirtilmişti. Vekâlet ayrıca Adana'da 40 yataklı bir trahom hastanesi ve Gaziantep'te 10 yataklı bir trahom dispanseri ile bir seyyar trahom teşkilatı kurmak üzere aynı yıl bütçeye ek ödenek konulduğunu belirtmişti⁵⁹⁶. Sıhhiye ve İçtimai Muavenet Vekâleti'nin yaptığı açıklamaya göre Doğu Anadolu ve Van Gölü Havzası Vilâyetleri'nin trahomla mücadelesinin bu seyyar trahom teşkilatı ile yürütülmesi kararlaştırılmıştı. Mücadelede ayrıca trahomun yanında bölgede etkili olan sıtma ve frengi gibi salgın hastalıklarla mücadele için sağlık personelinden oluşan kadrolar oluşturulmuştu⁵⁹⁷.

1 Haziran 1929'da çıkarılan 1509 sayılı "Muş Vilâyeti Teşkiline Dair Kanun"la Van Gölü Havzası'nda idari düzenlemeye gidilerek Bitlis ve kazaları, vilâyet haline getirilen Muş'a bağlanmıştı⁵⁹⁸. Bunun üzerine Muş halkı Bitlis merkezinde bulunan Memleket Hastanesi'nin Muş'a nakledilmesini talep etmişti. Muşluların bu talebi üzerine harekete geçen Bitlis ileri gelenlerinden Eski Mebus Sadullah Bey, Belediye Reisi Arif Bey, Ticaret Reisi Nusret Bey, Müftü Abdülbaki Bey, 11 Ekim 1931'de Mustafa Kemal Paşa'ya bir telgraf çekerek Memleket

⁵⁹⁴ **Ahenk**, 28 Mart 1928.

⁵⁹⁵ **BCA**. 030.10.69.454.17.

⁵⁹⁶ **BCA**. 030.10.177.220.9. Aynı tarihte Mardin, Urfa ve Gaziantep gibi sınır mntukalarında Suriye'den yayılan çiçek hastalığı baş göstermiştir. Sağlık Bakanlığı tarafından buraya doktor ve sağlık memurları gönderilerek hastalıkla mücadele edilmeye başlanmış, hastalığın kuzeydeki vilâyetlere çıkması önlenmeye çalışılmıştı. (**BCA**. 030.10.177.220.14.)

⁵⁹⁷ **BCA**. 030.18.01.02.4.38.5.

⁵⁹⁸ **TBMM Kavanin Mecmuası**, III/7, İ: 2, TBMM Matbaası, Ankara 1929, s. 940.

Hastanesi'nin Muş'a nakledilmemesini istemişlerdi. Bunun üzerine mesele Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâleti'ne iletilmiş ve vekâlet de Memleket Hastanesi'nin Bitlis'te kalması ve Muş için ayrıca bir hastane yapılmasını kararlaştırmıştı⁵⁹⁹.

Birinci Umûmî Müfettiş İbrahim Tali Bey, 7 Eylül 1930'da Başvekil İsmet Paşa'ya gönderdiği bir yazıda, Van İdare-i Hususiyesi'nce yapımına başlanılıp, tahsisat yokluğu nedeniyle bitirilemeyen hastanenin tamamlanması ve her geçen gün önemi artan Van'a hizmet vermesi için Evkaf Umum Müdürlüğü'nden 30 bin liralık yardım verilmesi hususunda Başvekâlet'in meseleye el atmasını istemişti⁶⁰⁰. İsmet Paşa da talebi Evkaf Umum Müdürlüğü'ne iletmış ve müdürlüğün cevabı gelmeden bu sefer Müşir Fevzi Paşa, 5 Ekim 1930'da Başvekâlet'e bir yazı göndermişti. Fevzi Paşa, mevcut mülki ve askeri hastane binalarının inşaatı için gerekli olan tahsisatın mahallinden temin edilemeyeceğinden bu iş için 50 bin liranın gönderilmesini istemişti. 9 Ekim 1930'da Evkaf Umum Müdürlüğü'nün verdiği cevapta; Evkaf bütçesinde tahsisat bulunmadığı ve bu taleplerin karşılanmayacağı belirtilmişti⁶⁰¹. Evkaf bütçesinden hastaneler için tahsisat konulmasına yönelik talepler Mart 1931'de de tekrarlanmasına rağmen bütçedeki ödenek sıkıntısı ve Ağrı ile Zeylan isyanları nedeniyle gerekli tahsilâtın toplatılamaması yüzünden istenilen yardımların yapılamayacağı belirtilmişti⁶⁰². Ancak mali konuda yaşanan bütün sıkıntılara rağmen 1933'te Van'da bir Doğum ve Çocuk Bakımevi açılmış⁶⁰³ ve buradaki çocuk ve kadınların tedavi edilmeleri sağlanmıştı.

Cumhuriyet Dönemi'nde sıhhiye bütçesi Belediye ve Hususi İdareler ve diğer müesseselerin sarf ettiği para dâhil olmaksızın yalnız devlet bütçesinden verilen ödeneğin ortalaması yılda 3.800.000 lira olmuştu. Ayrıca on yıl içinde Hususi İdareler 24.108.659, Belediyeler 36.551.412 lira ödenek ayırmışlardı⁶⁰⁴. Cumhuriyet'in ilk on yılında devletin genel bütçeden sağlığa ayırdığı para (gider bütçesi) miktarını şu tablo ile gösterebiliriz:

⁵⁹⁹ BCA. 030.10.178.226.7.

⁶⁰⁰ BCA. 030.10.178.226.5.

⁶⁰¹ BCA. 030.10.178.226.5.

⁶⁰² BCA. 030.10.178.226.5.

⁶⁰³ B. Ak, "Sağlık Hizmetleri...", s. 423; **Sağlık Hizmetlerinde 50 Yıl**, s. 171, 256.

⁶⁰⁴ **1923-1933**, [Cumhuriyet Halk Fırkası, Ankara 1934], s. 139.

Yıllar	Sağlık Bütçesi (TL)
1923	3.038.226 ⁶⁰⁵
1924	2.968.331 ⁶⁰⁶
1925	4.860.205 ⁶⁰⁷
1926	3.649.005 ⁶⁰⁸
1927	3.203.400 ⁶⁰⁹
1928	3.396.553 ⁶¹⁰
1929	4.395.678 ⁶¹¹
1930	4.502.216 ⁶¹²
1931	3.721.043 ⁶¹³
1932	3.501.884 ⁶¹⁴
1933	4.196.884 ⁶¹⁵

1929 Dünya Ekonomik Buhranı 1930'dan itibaren Türkiye'yi etkilemeye başlamıştı. Devlet bu krizi atlatmak için her alandaki bütçeleri kısımaya başlamıştı. Bu nedenle sağlık için ayrılan bütçelerde 1931 ve 1932 yıllarının bütçelerinde bir düşüş yaşanmış ve 1933'ten itibaren yeniden düzelmeye başlamıştı.

1. Hilâl-i Ahmer Cemiyeti (Kızılay)

Cumhuriyetten önce “Osmanlı Mecrahin-i Askeriye İane Cemiyeti (Osmanlı Yaralı Askerlere Yardım Cemiyeti)” olarak kurulan dernek daha sonra Hilâl-i Ahmer (Kızılay) adını almış ve cephelerde savaşan askerlere sağlık desteğinde bulunmuştu.

Hilâl-i Ahmer, I. Dünya Savaşı'nın bitmesiyle, gerek savaşın doğurduğu yıkıntıları gidermek ve gerekse düşman işgâlinde kaçan binlerce perişan halkın ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla harekete geçmişti. Bu sırada Rus işgâlinde kaçan ve daha sonra Rusların çekilmesiyle memleketlerine dönmeye çalışan binlerce Vilâyat-ı Şarkiye ahalisi açlık ve salgın hastalıkların pençesine düşmüştü. Bunun

⁶⁰⁵ Sağlık Hizmetleri, 50. Yıl, s.60.

⁶⁰⁶ TBMM ZC. II/7/1, İ: 15, (18.3.1340/1924), s.669-679.

⁶⁰⁷ TBMM ZC. II/15, İ: 74 (10.3.1341/1925), s.321-325; Sağlık Hizmetleri, 50. Yıl, s.60.

⁶⁰⁸ TBMM ZC. II/25, İ: 100 (16.5.1926), s.168-170.

⁶⁰⁹ M. Özpekcan, “Sağlık Politikamız...”, s. 440.

⁶¹⁰ TBMM ZC. III/3, İ: 64 (22.4.1928), s.199-201.

⁶¹¹ Düstur, Üçüncü Tertip, C: 10, s.1177.

⁶¹² TBMM ZC. III/19, İ: 60 (18.5.1930), s.100-101; Sağlık Hizmetleri, 50. Yıl, s.60.

⁶¹³ Düstur, Üçüncü Tertip, C: 13, s.746.

⁶¹⁴ TBMM ZC. IV/9, İ: 68 (22.6.1932), s.258-259.

⁶¹⁵ TBMM ZC. IV/15, İ: 52 (17.5.1933), s.127-128, 133-134.

üzerine Hilâl-i Ahmer Cemiyeti, sorunlu bölgeyi Trabzon, Erzurum ve Erzincan olmak üzere üç kısma ayırmış ve her kısım için bir “Heyet-i İmdadiye” görevlendirmişti. Heyeti İmdadiye’ler, Haziran 1919’dan itibaren görev yerlerine gitmiş ve buradaki perişan halde olan halkın gıda, giyim, barınma ve sağlık ihtiyaçlarını karşılamaya çalışmıştı⁶¹⁶.

Hilâl-i Ahmer Cemiyeti, bu yıllarda Erzurum’da bir hastane kurduktan sonra Van ve Erciş’te 40’ar yataklı birer hastane için 200 lira yardımda bulunmuştu⁶¹⁷.

Milli Mücadele yıllarında Van Vilâyeti’nde Hilâl-i Ahmer Cemiyeti’nin şubesi bulunmamaktaydı. Bu nedenle cemiyet adına Van’da yardımları Sıhhiye Müdürü Ali Rıza Bey tarafından toplatılırdı. Büyük Taarruzun zaferle sonuçlanmasından sonra Ali Rıza Bey vasıtasıyla büyük bir bağış faaliyeti başlatılmıştı. Bunun sonunda Ekim 1922’de Van merkezden 101.970 kuruş, askeriye vasıtasıyla Simko İsmail Ağa’dan 38.800 kuruş ve Adilcevaz Kazası’ndan 36.570 kuruş yardım toplanmıştı. Bunların yanında Saray Kazası’ndan 10.680 kuruş, Gevaş Kazası’ndan 30.650 kuruş ve Erciş Kazası’ndan 73.076 kuruş toplanmıştı. Toplanan bu paralar Ekim 1923’te Ziraat Bankası vasıtasıyla Ankara’ya gönderilmişti⁶¹⁸.

Milli Mücadele’den sonra devletin kurumlarından kabul edilen Hilâl-i Ahmer’e bağışlar yapılmıştı. Örneğin Dersaadet Tramvay Şirketi, 1923’te Hilâl-i Ahmer Cemiyeti’ne 500 lira bağışlamıştı⁶¹⁹.

Sıhhiye Vekâleti, Van’da yardımların ve sağlık hizmetlerin daha etkin yürütülmesi için 22 Kasım 1923 tarih ve 310/314 nolu yazıyla harekete geçmiş ve bu iş için Van Vilâyeti Sıhhiye Müdürünü görevlendirmişti⁶²⁰.

Hilâl-i Ahmer Cemiyeti’nin vatani ve insani gayelerle Bitlis’te şube kurması 1925’te gerçekleşmişti⁶²¹. Cemiyet’in Bitlis Şubesi’nin 1925’te 15.623 kuruş geliri ve 3.000 kuruş da giderleri olduğu hesaplanmıştı. Aynı yılda 11.443 kuruş Merkezi

⁶¹⁶ **Türkiye Hilâl-i Ahmer Cemiyeti, 1339 Senesi Hilâl-i Ahmer Meclis-i Umumisine Takdim Edilmiş (1335-1338), Dört Senelik Devriyesine Aid Rapor**, İstanbul 1339, s. 37-38.

⁶¹⁷ M. Fatih Dervişoğlu, **Milli Mücadele’de Sağlık Teşkilatına Bir Bakış**, Öz Emek Matbaası, Sivas 2007, s.15.

⁶¹⁸ **Türkiye Kızılay Arşivi**, K: 161, B. No: 157.

⁶¹⁹ **Türkiye Kızılay Arşivi**, K: 17, B. No: 91.

⁶²⁰ **Türkiye Kızılay Arşivi**, K: 161, B. No: 157-4.

⁶²¹ **1926-1927 Devlet Salnâmesi...**, s. 713; **Varlık**, 24 Eylül 1341/1925.

Umumiye'ye gönderilmişti. 1926'da Bitlis Hilâl-i Ahmer'in gelir ve gider bütçeleri 530'ar lira olarak hesaplanmıştı⁶²².

Van Vilâyeti Hilâl-i Ahmer Cemiyeti'nin 1926'daki geliri 106.861 kuruş olmuştu. Bu paranın 76.950 kuruşu Merkez-i Umumiye'ye gönderilmiş, 25 bin kuruş fakir ilkokul çocuklarının ihtiyaçlarına, 4.000 kuruş iki muhacir ailesinin ihtiyaçlarına harcanmış ve elde 911 kuruş hazır bekletilmişti⁶²³.

1928'de İran'dan gelip Van Vilâyeti'nin İskele Köyü'nde yerleştirilen Türk göçmenlerin ihtiyaçları için Hilâl-i Ahmer Van Vilâyeti'ne 4 Eylül 1928'de 2000 lira nakdi yardım göndermişti⁶²⁴. Aynı yılda Hilâl-i Ahmer Bitlis Şubesi'nin geliri 137.074 kuruş olarak hesaplanmıştı. Bundan 94.500 kuruş Merkez-i Umumiye'ye gönderilmişti. Van Hilâl-i Ahmer'inin bu yıldaki geliri 171.8340 kuruş olup, bunun 115.646 kuruşu Hilâl-i Ahmer Merkez-i Umumiyesine gönderilmişti⁶²⁵.

Van'ın Başkale Kazası'nda 1930'da meydana gelen depremden etkilenen halkın imdadına Hilâl-i Ahmer yetişmiş ve ilk başta 2.000 lira para yardımında bulunmuştu. Bu para depremden zarar gören 22 köyde, 324 hane halkına dağıtılmıştı⁶²⁶.

1933'te Birinci Umumi Müfettişliğin talebiyle Hilâl-i Ahmer Cemiyeti Van ve Erciş'te 126 hanede 465 muhacire 1.075 lira tutarında battaniye ve giyim malzemesi göndermişti. Ayrıca Muş Vilâyeti'ne yerleştirilen muhacirlerin tohumluk ihtiyaçları için Muş Valiliği'ne 500 lira gönderilerek, bu para ile 79 hane de 361 nüfusa yardım yapılmış ve bundan başka Birinci Umumi Müfettişlik vasıtasıyla 1.764 lira tutarında battaniye ve giyim malzemesi gönderilmişti⁶²⁷. Hilâl-i Ahmer Cemiyeti, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçen bir kurum olarak gerek Milli Mücadele ve gerekse Cumhuriyetin ilk yıllarında sağlık ve sosyal alanlarında yaşanan sıkıntıların giderilmesinde çok önemli görevler yüklenerek, varlığını ve etkinliğini

⁶²² **Türkiye Hilâl-i Ahmer Cemiyeti Merkez Umumisi 1926 Senesi Hilâl-i Ahmer Meclisi Umumisine Takdim Edilen Rapor**, s. 92-93.

⁶²³ **1926 Senesi Hilâl-i Ahmer Meclis-i Umumisine Takdim Edilen Rapor...**, s. 136.

⁶²⁴ **1928 Senesine Ait Merkezi Umumi İcraat Raporu**, Hilâl Matbaası, İstanbul 1929, s. 82-83.

⁶²⁵ **1928 Senesi Merkezi Umumiye İcraat Raporu...**, s. 149,169.

⁶²⁶ **Türkiye Hilâl-i Ahmer Cemiyeti Merkezi Umumisi 1929-1930 Hesap Senesine Ait İcraat Raporu**, Ankara 1931, s. 13.

⁶²⁷ **Türkiye Hilâl-i Ahmer Cemiyeti Merkezi Umumisi Tarafından 1935 Meclisi Umumisine Sunulan 1933-1934 Hesap Yılı İçinde Yapılan İşleri Bildiren Rapor**, Ulus Basımevi, Ankara 1935, s. 42-43.

Van Gölü Havzası'nda da hissettirmişti. Hilâl-i Ahmer bu yararlı çalışmaları sonucu 28 Nisan 1935'te Atatürk'ün koruyuculuğunda “Kızılay” adını almış⁶²⁸ ve varlığını sürdürmüştü.

E-MADENCİLİK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

Anadolu, madencilik alanında önemli kaynaklara sahipti⁶²⁹. Anadolu'nun doğusunda yer alan Van Gölü Havzası'nda linyit, petrol, demir⁶³⁰, zırnık (arseniktrisülfür)⁶³¹, simli kurşun, gümüş⁶³², bakır⁶³³, kükürt⁶³⁴, gibi madenlerin varlığı bilinmekte ve kısmen de işletilmekteydi⁶³⁵.

1. Kürzot ve Beşparmak Petrol İşletmesi

Cumhuriyet öncesinde maden bakımından önem verilen bölgelerden biri de Van Gölü Havzası'ydı. Havzanın Van Vilâyeti'nde petrol ve kömür madenleri bulunmaktaydı⁶³⁶. Bu vilâyetin Bargiri (Muradiye) Kazası'nın Kürzot ve Beşparmak Köyleri arasındaki Karataş, Derya Ali Bin Resul Çayırı ve kırmızı taşlarla sınırlı bölgede varlığı bilinen petrolün çıkarılması için Osmanlı tebaasından Nikogos

⁶²⁸ Ahmet Doğan Ataman, “Cumhuriyet Döneminde Kızılay Adını Alan Dernek: Hilal-i Ahmer Cemiyeti'nin Filatelik Değerlendirilmesi”, **Atatürk Dönemi Sağlık Tarihi Kongresi Bildirileri**, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir 2009, s.484.

⁶²⁹ Füsün Soykan-Mustafa Mutluer, “Türkiye’de Madencilik ve Maden Yataklarının Coğrafi Dağılışı”, **Ege Coğrafya Dergisi**, S: 8, İzmir 1996, s. 38.

⁶³⁰ **Türkiye Madencilik Faaliyetleri ve İstatistikleri (1960-1973)**, Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Yayını, Ankara 1974, s.1.

⁶³¹ **BCA**. 310.10.00.65.2556.3464.1.

⁶³² **BOA**. Y.EE. D. No:81, G. No:43.

⁶³³ **Maden Tetkik ve Arama Enstitüsünce Bilinen Maden Zuhurları Fihristi**, Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Yayını, Ankara 1963, s. 19.

⁶³⁴ Ahmet Refik, **Osmanlı Devrinde Türkiye Madenleri (967-1200)**, Devlet Matbaası, İstanbul 1931, s. 7-8.

⁶³⁵ “*Türkler ve Madencilik*”, **Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Mecmuası**, S: 5, Birinciteşrin, 1936, s. 5; Ergün Kaptan, “*Türkiye Madencilik Tarihine Ait Buluntular*”, **Maden Tetkik ve Arama Dergisi**, Yıl: 1990, S: 111, s.178.

⁶³⁶ Meselâ Muradiye Kazası'nın Kürzot Köyü'nün 5 km kuzeydoğusunda ve Beşparmak Köyü'nün hemen batısındaki yamaçlardan sızarak çıkan ve mahalli halkın “Neft Kuyusu” dedikleri bir kuyu bulunmakta ve kuyunun içinde sızıntılardan akan ham petrol bulunmaktadır. Yöre halkı bu basit el kuyusunda biriken ham petrolü kovalarla çıkarıp, odun ve çıra gibi ışık ve ısıtma işlerinde kullanmakta; yaraları tedavi etmek için uyuzlu hayvanların yaralarına sürmekteydi. (**Güney Doğu, Birinci Genel Müfettişlik Bölgesi**, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1939, s.167.)

Tokmakyan'a bir imtiyaz verilmişti⁶³⁷. Ancak bölgedeki asayiş durumu da göz önüne alınarak “görülen lüzum üzerine” imtiyazı iptal edilmişti. Avrupalı seyyah ve araştırmacıların da dikkatini çeken Van'daki petrolün yöre halkı tarafından çok eski zamanlardan beri kullanıldığı⁶³⁸ tespit edilmişti.

Van Valiliği, Van ve çevresindeki maden yataklarının tespiti ve işletilmesi için çalışmalar başlatmış⁶³⁹ ve buraya bir maden mühendisi görevlendirmişti⁶⁴⁰. Gönderilen Maden Mühendisi Abdullah Kazım Efendi, burada yaptığı yüzey araştırmaları sonunda havzanın zengin maden rezervlerine sahip olduğunu tespit etmiş ve madenlerin bulunduğu bölgeler ile ilgili bir kroki ve 1/300.000 ölçekli bir harita hazırlamıştı⁶⁴¹.

Van Gölü Havzası'na gönderilen mühendisin yaptığı tetkikler sonunda keşfedilen madenler ve yerleri hazırlanan raporda şu şekilde yer almıştı⁶⁴²:

Madenin Cinsi	Madenin Bulunduğu Mevki
Linyit	Nordoaz Nahiyesi'nin Şahmanis Kariyesi civarında
Linyit	Erçek Nahiyesi'nin Sivan Kariyesi civarında
Linyit	Erçek Nahiyesi'nin Ağça Çayı Kariyesi civarında
Demir	Bitlis Vilâyeti'nin Engesür Kariyesi civarında
Neft	Bargiri Kazası'nın Beşparmak Kariyesi civarında
Simli Kurşun	Karçikan Kazası'nın Vanik Kariyesi civarında
Simli Kurşun	Gevaş Kazası'nın Atalan Kariyesi civarında
Simli Kurşun	Müküs Kazası'nın Nüks (Kırmızıtepe) Kariyesi civarında
Gümüş	Şatak Kazası'nın Görentaş Kariyesi civarında

Cumhuriyet'ten önce Van'daki petrol madenlerinin işletilmesinin özellikle Van ve civar vilâyetler açısından çok yararlı sonuçlar verecek ve buradaki gaz sıkıntısını da ortadan kaldıracaktı⁶⁴³. Bu nedenle Dâhiliye Nezareti, buradaki madenin detaylı araştırılması ve sonucun bir an önce bildirilmesi için Van Valiliği'ne bir yazı göndermişti⁶⁴⁴. Van bölgesinde maden aramaları devam ederken, Van Belediye Reisi ailesinden Tayfur Paşa'nın oğlu Galip Bey ve ortakları Kürzot ve

⁶³⁷ BOA. Y.EE. D. No: 132, G. No:3.

⁶³⁸ Fred Burnaby, **At Sirtında Anadolu**, Çeviren: Fatma Taşkent, İletişim Yayınları, İstanbul 1999, s. 329.

⁶³⁹ BOA. BEO. A. MKT. MHM. D. No: 721, G. No: 17.

⁶⁴⁰ BOA. Y. EE. D. No: 81, G. No: 43.

⁶⁴¹ BOA. Y.EE. D. No: 81, G. No: 43.

⁶⁴² BOA. Y.EE. D. No: 81, G. No: 43.

⁶⁴³ BOA. Y.EE. D. No: 81, G. No: 43.

⁶⁴⁴ BOA. DH. TMİK. M. D. No: 97, G. No: 68.

Beşparmak Köyleri yakınındaki petrol madeni işletme imtiyazının kendilerine verilmesini istemişlerdi⁶⁴⁵. Yapılan ihale ile söz konusu madenlerin işletme imtiyazı istekleri kabul edilmiş ancak madenden verim alınamamıştı.

Bunun üzerine varlığı tespit edilmiş ve önce Hazine-i Hassa daha sonra da Maliye Vekâleti tarafından işletilmekte olan Kürzot ve Beşparmak Köyleri'ndeki petrol ve petrol madenlerinin işletme imtiyazı 1912'de 99 yıllığına⁶⁴⁶ Ayan'dan Müşir Fuat Paşa'ya⁶⁴⁷ verilmişti.

I. Dünya Savaşı sırasında Kafkas Cephesi'nde Ruslara karşı savaşan Türk Ordusu'nun araçları için gerekli mazotun temini hususunda Harbiye Nezareti'nin isteği ile Avusturyalı Doktor Herrnzuk tarafından Kürzot ve Beşparmak Köyleri'ndeki petrol alanlarında tetkikler yaptırılmıştı⁶⁴⁸. Van Gölü Havzası'ndaki Van ve Bitlis'i işgâlleri sırasında buradaki petrol kuyuları Rus askeri makamlarının ilgisini çekmişti. Bu yüzden buraya Cenubi Kafkasya Demiryolları'ndan Stoyanof adlı bir uzman gönderilerek bölge tetkik ettirilmiş ve ilk jeolojik araştırmalar yaptırılmıştı⁶⁴⁹. Stoyanof'un tetkik sonucunu gösteren raporu Moskova'da 1918'de "Bulletin du Comité Géologique" de yayınlanmıştı⁶⁵⁰.

Ruslar, Kürzot'taki petrol sızıntısının yön ve yerini tespit etmek amacıyla galeri usulü denilen yeni bir sistemi uygulayarak petrol arama çalışmalarını yoğunlaştırmışlardı. Rusya'dan sondaj makineleri getirilmiş, birçok sondaj kuyusu açarak petrol üretimini arttırmaya çalışmış ve bu işlerin yürütülmesi için petrol bölgesinde 20 kadar bina inşa edilmişti. Ruslar, ayrıca petrol çıkan yere 1917-1918 arasında Şahtahtı'dan İran üzerine, Bayezit'e ve Karaköse'ye ve oradan da Van Gölü sahillerine uzanan bir dekovil hattı döşemişlerdi⁶⁵¹ ve geniş bir şose yapılmıştı. Ruslar bu petrol kaynaklarından istifade ederek günde 1.000 litre mazot üreterek

⁶⁴⁵ BOA. Y.EE. D. No: 132, G. No: 3.

⁶⁴⁶ BOA. İ.MMS, D. No: 160, Orijinal Kayıt No: 76; **Güney Doğu, Birinci Genel Müfettişlik Bölgesi**,...s.166.

⁶⁴⁷ BOA. BEO, D. No: 3577, G. No: 268233.

⁶⁴⁸ BCA. 030.10.182.258.1.

⁶⁴⁹ Kemal Lokman, **Kürzot Petrol Madeni ve Havalisi Hakkında Rapor, Maden Tetkik ve Arama(MTA) Enstitüsü Arşivi**; Rapor No: 1670, s. 15.

⁶⁵⁰ Kemal Lokman, "Kürzot Petrol Madeni ve Havalisi", **Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Mecmuası**, S: 1/35, Sene: 11, 30 Temmuz 1946, s. 95; Kemal Lokman, "Türkiye'de Petrol Arama Amacıyla Yapılan Jeolojik Etütler" **Maden Tetkik ve Arama Dergisi**, Yıl: 1969, S: 72, s. 221.

⁶⁵¹ Felix Guze, **Birinci Dünya Savaşı'nda Kafkas Cephesi'ndeki Muharebeler**, Türkçeye Çeviren: Yarbay Hakkı (Akoğuz), Yayına Hazırlayan: Alev Keskin, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları. Genelkurmay Basımevi, Ankara 2007, s.90.

bununla ordu araçlarının ve Van Gölü'nde çalışan gemilerinin mazot ihtiyacını karşılamışlardı⁶⁵². Ruslar buradaki petrol kaynaklarını ülkelerinde ihtilâl çıkana kadar kullanmışlardı⁶⁵³. Ruslar, buradan çekilirken Kürzot'ta kurdukları bütün tesisatı tahrip ederek, galeri ağzını kapamış ve sondajı bozmuşlardı⁶⁵⁴. Savaştan sonra yerli halk kendi imkânları ile Rusların kapattıkları petrol kuyularının küçük bir kısmını açarak az miktarda petrol elde etmişlerdi⁶⁵⁵.

Mustafa Kemal Paşa ve Milli Mücadele'nin lider kadrosu bağımsızlığın kazanılmasından sonra iktisadi ve sosyal alanda düşündükleri reformlar çerçevesinde madenlerin çıkartılıp işletilmesine de önem vermişti. Bu çerçevede Mustafa Kemal Paşa, 1 Mart 1922'de TBMM'yi açış konuşmasında ülkenin iktisadi politikasının amaçlarını açıklarken madencilikle ilgili olarak; “toprakların altında kullanılmadan duran maden hazinelerinin kısa zamanda işletilerek millet yararına açık bulundurulmasından” söz etmiş⁶⁵⁶ ve maden sanayisine önem verilmesi gerektiğine işaret etmişti. Bunun üzerine bu dönemde Van Gölü Havzası ve Kürzot Bölgesi'nde etraflı bir araştırma yapan Rus Maden Mühendisi M. Kawalewski, 30 Temmuz 1922'de raporunu hazırlayarak “Petroleum Zeitschrift” dergisinde yayınlamıştı. Kawalewski raporunda buradaki petrol üretimi için mübalağa yapıldığını yazmıştı⁶⁵⁷. Aynı yıl içinde Profesör Grandjean, Kürzot'ta, Omnium Şirketi adına bir araştırma yapmış ve bunun sonunda bir rapor hazırlamıştı. Grandjean raporunda, iyi sondaj yapılırsa petrol yönünden ümit verici sonuçların alınabileceğini belirtmişti⁶⁵⁸. Her ne kadar madenlerin çıkarılması ve değerlendirilmesine gereken önem verilmişse de bu dönemde devletin içinde bulunduğu durumdan dolayı istenilen sonuçlar alınamamıştı.

⁶⁵² BCA. 310.10.00.65.2552.3459.1; Yakup Kuşçuoğlu, “Van ve Çevresi”, **Arkitekt Dergisi**, 1945, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1945, s.25.

⁶⁵³ BCA. 30.10.00.65.2552.3459.1; Cevat Eyup Taşman, “Petrolün Türkiye’de Tarihçesi”, **Maden Tetkik ve Arama Dergisi**, Yıl:1949, S:39. s.16.

⁶⁵⁴ BCA. 030.10.182.258.1.

⁶⁵⁵ John H. Maxson, **Van Gölü Havalisi'nin Petrol İhtimalleri Hakkında Rapor**, MTA Arşivi, Rapor No:682, s. 7. (Rapor Tarihi: II. Kânun /Ocak 1937).

⁶⁵⁶ TBMM ZC. I/18, İ: 1, (1.3.1338/1922), s.6.

⁶⁵⁷ BCA. 310.10.00.65.2552.3459.1; C. E. Taşman, “Petrolün Türkiye’de Tarihçesi” ...s.17.

⁶⁵⁸ Kemal Lokman, **Kürzot Petrol Madeni ve Havalisi Hakkında Rapor**, Maden Tetkik ve Arama (MTA) Enstitüsü Arşivi Rapor No: 1670, s. 15; K. Lokman, “Türkiye’de Petrol Arama...” s.222; Cevat Eyup Taşman, “Türkiye ve Petrol” **Maden Tetkik ve Arama Dergisi**, Yıl. 1937, S: 8. s. 11.

Kürzot petrol imtiyazını elinde bulunduran Müşir Fuat Paşa, Eylül 1923'te bu madendeki bütün haklarını Fransız tebaasından Emil Mayen'e devretmek amacıyla İktisat Vekâleti'ne başvurmuştu. İktisat Vekâleti'nin 30 Eylül 1923'te Maadin Müdüriyeti Umumiyesi'nin 18202/56 numaralı tezkeresiyle konu Hükümete intikal etmişti. Hükümet, 20 Ocak 1924'te yaptığı toplantıda; Fransız Hükümeti ile henüz siyasi ilişki kurulamadığından söz konusu imtiyazın devredilmesi isteğinin şimdilik ertelenmesini kararlaştırmıştı⁶⁵⁹. Bu kararla ayrıca hazineye ait emlak ve arazinin tasarruf, kullanım ve işletme hakkının Maliye Vekâleti'nce yürütüleceği, vurgulanmıştı.

Kürzot petrol madenlerinin imtiyazının devrinin ertelenmesi işi çok sürmemişti. Emil Mayen'in avukatı Adrien Polboti'nin talebi üzerine Ticaret Vekâleti'nin 16 Ağustos 1924'te ve Maadin Müdüriyeti Umumiyesi'nin 45-67/66 numaralı tezkeresi üzerine mesele tekrar Hükümete intikal etmiş ve Heyetin 27 Ağustos 1924'teki toplantısında söz konusu madenin Emil Mayen'e devrini onaylamıştı⁶⁶⁰.

Böylece Müşir Fuat Paşa, Kürzot ve Beşparmak Köyleri'ndeki petrol madenlerinin araştırılması ve işletilmesi ile ilgili imtiyazını 900 bin Frank karşılığında Fransız Emil Mayen'e devretmiş oldu⁶⁶¹. Bu devrin duyulması üzerine Eski Van Belediye Reisi ailesinden Tayfur Paşa'nın oğlu Galip Beyin ortaklarından Nikogos Tokmakyan'ın kızı Madam Satie ve Sansaryan Avedis oğlu Murat Efendi avukatları Abdurrahman Cemil Bey'in vasıtasıyla 25 Ekim 1925'te bu paranın yüzde 5'i olan 45 bin Frank'ın kendilerine verilmesi talebiyle İstanbul Mahkeme-i Asliye Birinci Hukuk Dairesi'ne başvurmuşlardı⁶⁶². Bunun üzerine Türkiye Cumhuriyeti Hariciye Vekâleti İstanbul Murahhaslığı, 1 Kasım 1925'te 1371/25 Numaralı Tezkere ile Emil Mayen'e durumun sorulması amacıyla Paris Büyükelçiliği'ne bu konu ile ilgili bir yazı göndermişti⁶⁶³. Ancak arşiv belgelerinden Paris'ten herhangi bir cevap yazılmadığı anlaşılmaktadır.

⁶⁵⁹ BCA. 30.18.1.1.8.47.18.

⁶⁶⁰ BCA. 30.18.1.1.10.41.17.

⁶⁶¹ BOA. HR-İM, D. No: 164, G. No: 42.

⁶⁶² BOA. HR-İM, D. No: 168, G. No: 13.

⁶⁶³ BOA. HR-İM, D. No: 168, G. No: 42; BOA. HR-İM. D. No: 168, G. No: 13.

1925'te kurulan Sanayi ve Maadin Bankası, Türkiye'de sanayi ve madencilik için geliştirilmesi için atılan ilk ve önemli bir adım olmuştur. Sanayi ve Maadin Bankası yatırımların finansmanı için kurulmuştur⁶⁶⁴. Bankanın kurulması ile devlet sanayi, bayındırlık ve istihdam alanı olarak gördüğü madencilik için gereken önemi vermeye başlamış ve ülke genelinde maden aramalarına başlanmıştır. Bu gaye ile Ticaret Vekâleti, Doğu Vilâyetlerinde, özellikle Erzurum Mamahatun ve Van Kürzot'ta bulunan petrol madenlerini keşfettirmek ve onlar hakkında tetkikat yaptırmak amacıyla maden mühendislerini görevlendirmiştir. Ancak mevsimin kış olması nedeniyle petrol bölgesi kar altında olduğundan, bu maden mühendislerinin karların erimesine kadar Antalya'da çalıştırılmasına karar verilmiştir⁶⁶⁵.

Türkiye petrol tarihinin önemli bir dönüm noktası 6 Nisan 1926'da çıkarılan 792 Numaralı Petrol Kanunu'yla⁶⁶⁶ atılmıştır. Bu kanun hükmüne göre Türkiye sınırları içinde, bulunan bütün petrol arama ve işletme hakkı hükümete verilmiştir⁶⁶⁷. Böylece Cumhuriyet Hükümeti, siyasi ve iktisadi bakımlardan büyük önem taşıyan petrol kaynaklarının⁶⁶⁸ bulunduğu bölgelerde detaylı araştırmalar yaptırmaya başlamış ve bu çerçevede 1927'de Kürzot Bölgesi'ndeki petrolün imtiyaz sahibi Fransız Emil Mayen bölgenin tetkiki için Sorbon Üniversitesi'nden Profesör Leon Bertrand'ı, Türk Hükümeti de maden mühendisleri Hamit Nafiz (Pamir) ve Malik (Sayar) Beyleri görevlendirmiştir. Uzmanlar Emil Mayen adına Van Gölü civarında petrol sızıntısı bulunan Kürzot Bölgesi'nin jeolojik etüdü yapılmış ve yapılan tetkik sonunda bir rapor hazırlanmıştır. Hazırlanan raporda bu maden için sermaye tahsisine ve büyük işletmeler kurulmasına gerek olmadığı belirtilmiştir⁶⁶⁹. Ancak raporu hazırlayanlardan Leon Bertrand'ın, Fransızların Irak petrol birliğine bağlı bulunması nedeniyle raporunda Kürzot civarındaki petrolün gerçek değerini yansıtmadığı kanaati oluşmuştur⁶⁷⁰.

1928'de Maden Mühendisi Kemal Lokman da Kürzot'ta bir tetkik yapmış ve hazırladığı raporda bu petrol madeninin bulunduğu mevkiden iktisadi bir kazanç elde

⁶⁶⁴ Devlet Plânlama Teşkilatı, Türkiye'de Plân Fikri ve Plânlı Kalkınma, Mayıs 1984, s.2.

⁶⁶⁵ TBMM ZC. II/15, İ: 80, (17.3.1341/1925), s. 547.

⁶⁶⁶ TBMM Kavanin Mecmuası, II/4, TBMM Matbaası, Ankara 1941, s.531-534.

⁶⁶⁷ C. E. Taşman, "Petrolün Türkiye'de Tarihi" ...s.18.

⁶⁶⁸ Niyazi Acun, "Türk Petrolü", Ülkü Dergisi, S.35, Kasım 1949, s.12.

⁶⁶⁹ BCA. 30.10.00.2552.3459.1; Kemal Lokman, Kürzot Petrol Madeni ve Havalisi Hakkında Rapor, Maden Tetkik ve Arama(MTA) Enstitüsü Arşivi Rapor No: 1670, s. 15.

⁶⁷⁰ BCA. 30.10.65.2552.3459.1.

edilemeyeceği yönünde bir rapor hazırlamıştı⁶⁷¹. Cumhuriyet Hükümeti'nin petrol üzerinde ehemmiyetle durması 1929'da Amerika'da bulunan Cevat Eyup (Taşman) Beyin Türkiye'ye davet edilmesini sağlamış ve bu mühendisin Mardin, Diyarbakır, Siirt, Bitlis, Van gibi vilâyetlerde yaptığı tetkiklerle verdiği raporlar doğrultusunda bu bölgedeki detaylı çalışmalar başlamıştı⁶⁷². 1930'da Kemal Lokman ve Cevat Eyup Taşman Beyler, Kürzot ve Erciş-Çakırbey civarında detaylı bir tetkik daha yapmışlardı. Tetkiklere göre uzmanlar elde edilen petrol miktarının azlığına vurgu yaparak, burada büyük çaplı tesislerin yaptırılmasına gerek olmadığını rapor etmişlerdi⁶⁷³. Ancak bu raporlardan anlaşıldığı gibi buradaki petrolün mahalli bir şekilde işletilmesi için küçük bir tesisin kurulmasının uygun olacağı yönünde bir görüş ortaya çıkmıştı⁶⁷⁴.

1930'da Fransızlar Kürzot petrollerini tetkik ettirmek amacıyla yeni bir heyet oluşturmuştu. Heyetin İstanbul'dan yola çıkacağı sırada bölgede Ağrı İsyanı başlayınca asayiş nedeniyle maden bölgesine gidilememişti. Ertesi sene de zaten Fransız şirketin imtiyaz müddeti dolduğundan Fransızlar bu madendeki imtiyazlarını devlete bırakmışlardı⁶⁷⁵. Cumhuriyet Hükümeti, Ağrı İsyanı'ndan sonra Kürzot petrol madenlerine önem vererek buraya Türk ve yabancı uzmanlardan oluşan heyetler göndermişti. Fakat yapılan tetkikler neticesinde Kürzot petrol madenlerinin işletilmeye müsait olmadığı anlaşılmıştı⁶⁷⁶. Hükümet, Haziran 1931'de buradaki petrolü daha gelişmiş araçlarla tetkik ettirmek ve işletmek amacıyla buraya bir sondaj makinesi ve maden mühendislerinden oluşan bir heyeti göndermişti. Heyet, Kürzot petrol madeni hakkında kesin bir karar vermek için çalışmaya başlamış fakat petrol çıkan yer Kürzot Köyü'nden 12 km mesafede ve ovoidan 1850 m yüksekte olduğundan ağır sondaj makinelerinin yolu olmayan dağlardan bu mevkiye

⁶⁷¹ K. Lokman, "Türkiye'de Petrol Arama..." s.226; C. E. Taşman, "Petrolün Türkiye'de Tarihçesi"...s.18; C. E. Taşman, "Türkiye ve Petrol"...s.11.

⁶⁷² Şefik Etensel, "Raman Dağı Petrolleri", **Demiryollar Dergisi**, XXII/272-274 Haziran-Ağustos 1948, s.6.

⁶⁷³ Kemal Kokman, **Kürzot Petrol Madeninin İşletme Programı ve Teşkilatı Hakkında Rapor**, MTA Arşivi, Rapor No:1438, s.1; Kemal Lokman, **Kürzot Petrol Madeni ve Havalisi Hakkında Rapor**, Maden Tetkik ve Arama MTA Arşivi Rapor No: 1670, s.15-16; K. Lokman, "Türkiye'de Petrol Arama..." s.228; C. E. Taşman, "Petrolün Türkiye'de Tarihçesi"...s.18; C. E. Taşman, "Türkiye ve Petrol"...s.11.

⁶⁷⁴ Cevat Eyup Taşman, "Van Gölü Civarında Kürzot Petrolü", **Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Mecmuası**, S: 5, I. Teşrin/Ekim 1936, s. 42.

⁶⁷⁵ BCA. 30.10.00.65.2552.3459.1.

⁶⁷⁶ BCA. 30.10.00.65.2552.3459.1.

götürülmesinin imkânsız olduğu görülmüştü. Bu nedenle buraya 13 ve 14 km mesafede bulunan iki noktada biri 80, diğeri 60 m derinliğinde iki kuyu açılmış fakat petrol izine rastlanmadığından gelecek sene tekrar başlamak üzere saha terk edilmişti⁶⁷⁷.

TBMM'nin 18 Temmuz 1931'deki oturumunda İktisat Vekili Mustafa Şeref Bey, yaptığı açıklamada, petrol madeni bakımından ülke arazisinin, müsait, muhtemel ve mümkün olduğu kadar üç kısma ayırdıklarını belirtmişti. Bunlardan Nusaybin'in kuzeyinde yer alan Savur ve Turuabidin alanlarının petrol bakımından zengin oldukları için işletmeye müsait ve Sivas, Mürefte tarafları da iyi tetkik edilirse petrol açısından mümkün olacağını açıklamıştı. Cizre Bölgesi için de burada gerekli sondaj yapılırsa petrolün çıkmasının muhtemel olduğunu belirten Mustafa Şeref Bey aynı iyimserliğin Van Gölü civarındaki Kürzot petrol madeni için geçerli olmadığı ve eldeki raporlara göre burada petrol işletmek için tesis kurmanın iktisadi açıdan yarar sağlamayacağını belirtmişti⁶⁷⁸.

İmtiyazı Emil Mayen'in elinde olan Kürzot ve Beşparmak Köylerindeki petrol madeninin işletilmeyip uzun süre atıl bırakılması üzerine söz konusu imtiyazın feshi için Maliye ve Nafia Dairesi'nce yazılan 1 Aralık 1932 tarihli ve 47-38 numaralı mazbata üzerine Heyet-i Umumiye'de 22 Aralık 1932'de yazılan kararda dışarıdan uzman getirilmesi için imtiyaz sahibine izin verilmesi gerektiği belirtilmişti. Maden fiilen teslim edilmiş olsa bile bu izin verilmedikçe teslimin hukuki bir mana ve kıymeti olamayacağı Maden Nizamnâmesi'nin 49. Maddesi'nde teslim tarihinden itibaren geçecek iki senelik müddetin imtiyaz sahibinin maden mahalline göndereceği uzman, mühendis ve memurlara pasaport verildiği günden başlayacağını icap edeceği bildirilmişti. Bu madenin işletilmesi yönünde Erkan-ı Harbiye'ce izin verildiği halde yabancı uzman ve mühendislerin bölgeye gitmediği İktisat Vekâleti ve bölgede yapılan tetkiklerle tespit edilmişti⁶⁷⁹. Bunun üzerine hazırlanan 290-281 sayılı mazbatalar, İcra Vekilleri Heyeti'ne ulaştırılmış ve İcra Vekilleri Heyeti mazbataları inceleyerek 9 Ocak 1933'teki toplantısında gündeme aldığı 13733 sayılı kararname ile bu mazbatalara göre imtiyazın feshedilmemesi

⁶⁷⁷ BCA. 30.10.00.65.2552.3459.1; BCA. 30.10.182.258.1.

⁶⁷⁸ TBMM ZC. IV/3, İ. (Fevkalade İctima) (18.7.1931), s. 182-183.

⁶⁷⁹ BCA. 310.10.65.2552.3459.1.

yönünde karar almıştı⁶⁸⁰. Karardan sonra petrol bölgesinde bulunan jandarma bölük kumandanı Beşparmak ve Kürzot Köylerinin muhtar ve ihtiyar heyetleri, imtiyaz sahibi Emil Mayen'in avukatı veya mühendislerinden hiç birinin 1928'den beri bu bölgeye gelmediği ve herhangi bir çalışmada bulunmadıkları yönünde bir rapor hazırlayarak ilgili birimlere göndermişti⁶⁸¹. Kürzot ve Beşparmak petrollerinin uzun süre atıl durumda bulunmasından rahatsız olan Birinci Umumi Müfettişlik, 22 Şubat 1933'te İktisat Vekâleti'ne bir yazı göndermiş ve yazıda memleketin kalkınması için büyük yarar sağlayacak madenlerin imtiyaz sahiplerince nizamnâme hükümlerine göre bir an önce işletilmesi gerektiği vurgulanmıştı. Ayrıca bu yönde istenilen netice alınmaz ise bir an önce imtiyazın feshedilmesi ve söz konusu madenlerin Maden Umum Müdürlüğü'nce işletilmesi istenmişti⁶⁸². Kürzot ve Beşparmak petrol madeni Cumhuriyet'in ilk on yılında varlığı bilinen, dönemin şartları ve imtiyazı alan Emil Mayen'in imtiyaz hükümlerine uymaması gibi nedenlerle gerektiği şekilde işletilemeyen bir maden konumunda kalmıştı.

2. Haraşık ve Amik Petrolleri

Van'ın Bargiri (Muradiye) Kazası'nın Kürzot ve Beşparmak Köylerindeki petrol ve nefit madeni imtiyazının ayandan Müşir Fuat Paşa'ya verildiği tarihlerde, aynı yörede petrol ve maden arama imtiyazı elde etmek amacıyla madenci Mustafa Fazıl isimli bir şahıs Tımar Nahiyesi dâhilinde bulunan maden arama imtiyazı almak üzere 14 Şubat 1913'te Ticaret Vekâleti Maadin Müdüriyet-i Umumiye'ye başvurmuştu. Mustafa Fazıl Bey daha sonra da Canik Nahiyesi sınırları dâhilinde bulunan nefit ve petrol madeni arama ruhsatının verilmesi amacıyla Ticaret Vekâleti Maadin Müdüriyet-i Umumiye'ye bir dilekçe vermişti⁶⁸³. Yürütölen bu işlemler sonunda Mustafa Fazıl Bey'e, nefit, petrol ve kömür madenleri aramak üzere 21 Mayıs 1914'te 67/2 numaralı maden arama ruhsatnâmesi verilmişti. Ancak kısa bir

⁶⁸⁰ BCA. 030.18.1.2.33.3.17; BCA. 310.10.65.2552.3459.1.

⁶⁸¹ BCA. 310.10.65.2552.3459.1.

⁶⁸² BCA. 310.10.65.2552.3459.1.

⁶⁸³ BCA. 310.10.00.65.2552.3460.2.

süre sonra I. Dünya Savaşı'nın başlaması ve bu bölgenin Ruslarca işgal edilmesi nedeniyle Mustafa Fazıl Bey, maden işleme faaliyetine başlayamamıştı⁶⁸⁴.

Mustafa Fazıl Bey'e verilen maden arama ruhsatnâmesinde belirtilen süre içerisinde faaliyete başlayamaması ve ruhsat süresinin dolması nedeniyle Cumhuriyet Hükümeti, bu durumu değerlendirmiş ve sonunda 10 Ocak 1924'ten itibaren yedi ay on altı günlük yeni bir ek süre vermişti⁶⁸⁵. Ancak verilen sürenin kış mevsimine denk gelmesi üzerine Mustafa Fazıl Bey, ruhsatnâme tarihinin 15 Ağustos 1924'e kadar uzatılmasını talep etmiş ve Hükümet sürenin tekrar uzatılmasını uygun bulmuştu. Fakat bu süre içinde de madende işleme faaliyetine başlanılamayınca 14 Haziran 1925'te süre tekrar uzatılmıştı⁶⁸⁶.

Mustafa Fazıl Bey, kendisine verilen bu süreler içerisinde elinde bulundurduğu maden işletme imtiyazı hissesinin yüzde 10'unu Maden Müdüriyet-i Umumiye'nin 15 Ocak 1926'daki mazbatası ve 23 Ocak 1926'da 3160 numaralı İcra Vekilleri Heyeti kararname ile İstanbul Mebusu Edip Servet Bey'e devretmişti⁶⁸⁷. Mustafa Fazıl ve Edip Servet Beyler, Haraşık ve Amik Köylerindeki petrolü işletmek için ortaklaşa bir şirket kurmuş olmalarına rağmen buradaki petrol arama işine bu süre içerisinde de başlanılamamıştı. Bu nedenle Van Belediye Başkanlığı Ağustos 1926'da Ticaret Vekâleti Maadin Müdüriyet-i Umumiye'ye yazdığı 165 sayılı yazısıyla ruhsatnâmenin iptal edilmesini istemiş; Vekâlet de, 5 Ekim 1926'da Canik ve Tımar Bölgesi'ndeki maden arama ve işletme ruhsatnâmelerini iptal emişti⁶⁸⁸. Böylece Cumhuriyet öncesinden başlayıp, Cumhuriyet Dönemi'nde de devam eden Amik ve Haraşık Köylerindeki petrolü işletme çalışmaları başlatılamamıştı.

3. Şahmanis Linyit İşletmesi

Doğu Anadolu'nun diğer vilâyetlerinde olduğu gibi Van Gölü Havzası'ndaki vilâyetlerin hayati ihtiyaçlarından birisi de yakacak meselesiydi. Burada kışların çok şiddetli bir şekilde geçmesi, orman yokluğu yüzünden odun tedarik edilememesi,

⁶⁸⁴ BCA. 310.10.00.65.2552.3460.2.

⁶⁸⁵ BCA. 310.10.00.65.2552.3460.2.

⁶⁸⁶ BCA. 310.10.00.65.2552.3460.2.

⁶⁸⁷ BCA. 030.18.1.1.17.91.15.

⁶⁸⁸ BCA. 310.10.00.65.2552.3460.2.

toprağın veriminin artırılması için kullanılması gereken gübrenin tezek olarak kullanılması nedeniyle senelerden beri bir başka yakacak kaynağı bulmak için buraların imar ve refah işleriyle meşgul olanlar yeni çözüm arayışında bulunmuştu⁶⁸⁹.

Cumhuriyet öncesinde Hükümet, Van Gölü Havzası'ndaki petrol ve diğer madenleri olduğu gibi buradaki kömür kaynaklarına da önem vermişti. Bu nedenle Van Gölü Havzası'ndaki madenlerin araştırılması için 1897'de Hüdavendigâr Vilâyeti Maden Mühendisi Abdullah Kazım Efendi görevlendirilmişti. Abdullah Kazım Efendi, havzada yedi ay boyunca yaptığı tetkikler sonunda; Nordos Nahiyesi'nin Şahmanis Kariyesi civarında Şahmanis Deresi mevkiinde, Erçek Nahiyesi'nin Sivan Kariyesi civarında ve Erçek Nahiyesi'nin Ağca Çayı Kariyesi civarında linyit kömür madenin varlığını tespit etmişti⁶⁹⁰. Ancak bahsi geçen bu maden alanlarının en önemlisi Şahmanis'teki linyit maden yataklarıydı.

Van'ın Şatak (Gürpınar) Kazası'nın Nordoz Nahiyesi'ne bağlı olan Şahmanis Köyü⁶⁹¹, Şatak Deresi'nin yaklaşık 25 km güneyinde, Şahmanis Köyü civarında köyün ismini taşıyan derenin sağ yamacında bulunan linyit madeni⁶⁹² yöre halkı tarafından bilinmekte ve buradan çıkarılan linyit kömürü uzun senelerden beri az da olsa yakacak olarak kullanılmaktaydı⁶⁹³.

Şahmanis'te bulunan linyit kömürü iyi kalitede olup kullanılmaya müsaitti⁶⁹⁴. Buradan çıkarılacak kömürün kullanım merkezlerinin başında Van gelecekti. Van ve civarında orman bulunmadığından kış için gereken odun Hakkâri civarından Gevaş yolu ile getirilmekte ve kilosu 2-3 kuruş oranında satılmaktaydı. Van'da resmi daireler ısınmak için odun ve yerliler de tezek kullanırdı. Bundan dolayı çıkarılacak kömür bunların yerini tutacak, memleketin iktisadi durumu üzerinde de ferahlatıcı bir tesir yaparak, önemli bir gelir kaynağı olacaktı⁶⁹⁵. Ancak Cumhuriyetin ilk on yılında

⁶⁸⁹ Ömer Hulusi Barutoğlu, "Doğu Anadolu'nun Yakacak Dâvası", *Ulus*, 25 Eylül 1946.

⁶⁹⁰ BOA. Y.EE. D. No: 81, G. No: 43.

⁶⁹¹ BCA. 310.10.00.65.2553.3461.67; BCA. 310.10.00.65.2555.3463.67.

⁶⁹² Kazım Akyel, **Van Vilâyeti'nin Şatak Kazasının Şahmanis Köyü'ndeki Linyit Kömürü Hakkında İnkışaf Raporu, (20.8.1935)**. MTA Arşivi Rapor No: 103, (Neşredilmemiş), Ankara 1935, s. 1.

⁶⁹³ **Yeni Yurd**, 20 Kasım 1947.

⁶⁹⁴ John H. Maxson, **Şahmanis'te Kömür Deposu Hakkındaki Rapor, Haziran 1937**, MTA Arşivi Rapor No: 681, (Neşredilmemiş) Ankara 1937, s. 1.

⁶⁹⁵ K. Akyel, **Şahmanis Linyit Kömürü...**, s. 4; **Yeni Yurd**, 20 Kasım 1947.

Şahmanis linyit kömürlerinin işletilmesi yönünde herhangi bir girişimde bulunulmamıştı.

F-TARIM VE HAYVANCILIK ALANLARINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

1. Tarım Alanında Yapılan Faaliyetler

Cumhuriyet öncesinde tarımda geleneksel yöntemlerin uygulanması, ülke tarımının kalkınmasında uygulanacak yöntemin tam olarak seçilememesi⁶⁹⁶ ve makinalaşmama nedeniyle üretimin iş gücüne dayanması, tarımın kurulma ve gelişmesini engellemişti. Bunun yanında son dönemlerde ardarda gelen savaşlar nedeniyle ülke tarımı harap ve perişan bir hale gelmişti. Özellikle I. Dünya Savaşı'nın doğurduğu büyük çöküntüler, ülke tarımını altından kalkılamayacak bir hale getirmişti. Bu sebeple Cumhuriyet Hükümeti, çok ağır ve elverişsiz şartlar içinde bocalayan bir tarımı devralmıştı⁶⁹⁷. Bu durumda olan tarımı uygun politikalarla ülke kalkınmasına katkı sağlayacak hale getirmek hükümetin üzerine aldığı büyük ve zor işlerdendi.

Uzun süren savaşlar halkı aç ve perişan bir hale getirmişti. Ülke nüfusunu besleyecek ve kendi kendine yetecek bir tarım politikasının izlenmesi zorunlu hale gelmişti. Bu nedenle Cumhuriyet Dönemi'nde üretimin arttırılması tarım politikasının önemli hedefiydi. Bunun için bir taraftan açılan tohum ıslah istasyonları, fidanlık ve haralarla yüksek kalitede tohumluk ve damızlık yetiştirme işleri ele alınmış, diğer taraftan da üretimin arttırılmasında gerekli olan teknik ve ekonomik tedbirler üzerinde durulmuştu⁶⁹⁸. Kısacası yeni dönemde tarımı ülke genelinde yaygınlaştırmak, modern hale getirmek ve çiftçiye daha fazla ürün elde etme yöntemlerini öğretmek ilkeleri üzerinde durulmuştu. Ayrıca devlet bu dönemde tarım alanında kalkınmayı sağlamak amacıyla köklü tedbirler almak durumunda kalmıştı.

⁶⁹⁶ “Cumhuriyetimiz ve Ziraat”, **Ziraat Dergisi**, Yıl 4, S: 44-45, Eylül-I. Teşrin/Ekim 1943, s. 1.

⁶⁹⁷ **Türk Ziraat Tarihine Bir Bakış**, Birinci Köy ve Ziraat Kalkınma Kongresi Yayını, Ankara 1938, s. 299.

⁶⁹⁸ Ertuğrul Tokdemir, **Türkiye’de Tarımsal Yapı (1923-1933)**, Teknik Üniversite Matbaası, İstanbul 1988, s. 32-33; “Cumhuriyetimiz ve Ziraat...”, s. 2.

Mustafa Kemal Paşa, 1 Kasım 1925'te TBMM'nin İkinci Dönem Üçüncü Toplantı Yılı'nı açılış konuşmasında; Türkiye tarımının maruz kaldığı hastalık ve tahribatı bertaraf edici ve yeni alet ve yöntemlerle geliştirilmesinin yararlı sonuçlar göstereceğini⁶⁹⁹, belirtmişti.

Cumhuriyet Dönemi'nde tarımsal alanda gerçekleştirilen ilk önemli iyileştirme 17 Şubat 1925'te Aşar Vergisi'nin kaldırılmasıydı⁷⁰⁰. Aşarın kaldırılması tarım kesiminde önemli gelişme olup İzmir'de yapılan İktisat Kongresi'nde çiftçi grubunun⁷⁰¹ önemli isteklerindendi. Cumhuriyet Hükümeti, kalkınmanın en önemli bölümünün tarım sektörü olduğu ilkesini benimsemiş ve üreticilere örnek olmak düşüncesiyle Devlet Üretim Çiftlikleri ile büyük çiftliklerin makinalaşmasına önem vermişti. Bu amaçla ithal edilen makinaların çiftçiye ulaştırılmasında Banka Kredisi taksitli satış gibi kolaylıkların yanında makine parçalarının ithalinde de gümrük muafiyeti sağlamıştı. Ayrıca çiftçilerin akaryakıtı daha ucuza temin edebilmeleri için de tedbirler alınmıştı⁷⁰².

Cumhuriyetin ilânından hemen sonra Ziraat Bankası çeşitli markalarda 70 traktör almıştı. Bu traktörlerin 40'ı çiftçilere dağıtılmış, 30'u ise devlet işletmelerine ayrılmıştı. Bu dönemde ülkede 486'sı hükümet malı olmak üzere 501 traktör bulunmaktaydı. Devlet malı traktörlerden 54'ü İç ve Doğu Anadolu'daki vilâyetlerde, geri kalanı Batı Anadolu, Marmara ve Akdeniz Bölgelerindeki 24 vilâyette bulunmaktaydı. Devlet traktörlerinin büyük mülkiyetin ve pazar için üretimin egemen olduğu, Batı Anadolu, Marmara ve Akdeniz bölgelerinde kümelenmesinin işlevi açıktı. Güdülen makinalı tarımı teşvik politikasının bir parçası olarak devlet düşük kiralarla makinalı tarım yapabilecek büyüklükteki arazileri olanları desteklemişti⁷⁰³. Traktörlerin dağılımından arazisinin yapısı ve azlığı nedeniyle en az faydalanan Doğu Anadolu Bölgesi olmuştu. Bu nedenle burada

⁶⁹⁹ TBMM ZC. II/19, İ: 1 (1 Teşrin-i sani/Kasım 1341/1925), s. 9; **Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I**, s. 358.

⁷⁰⁰ TBMM ZC. II/14, İ: 58 (17.2.1341/1925), s. 95.

⁷⁰¹ A. Afetinan, **İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat – 4 Mart 1923)**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1989, s. 24.

⁷⁰² Osman Özbek, *“Doğu Anadolu'da Ziraat'ın Geliştirilmesinin Ana İlkeleri”*, **Doğu Anadolu'nun (Sosyal, Kültürel ve İktisadî), Meseleleri Simpozyumu Tebliğleri 13-15 Mayıs 1985 Tunceli**, Tunceli Valiliği ve Fırat Üniversitesi, 1985, s. 272.

⁷⁰³ Devlet traktörlerinin çoğunluğunun bulunduğu iller şunlardı: Adana, Teke, Afyon, İzmir, İstanbul, Bursa, Manisa, Çanakkale, Kocaeli, Samsun, Mersin. (Oya Silier, **Türkiye'de Tarımsal Yapının Gelişimi (1923-1938)**, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1981, s. 20.)

geleneksel ve işgücüne dayalı tarımsal faaliyetler daha uzun yıllar varlığını devam ettirmişti.

Geçmişte büyük masraflarla getirilen tarım makinaları, iyi işletilip, bakılmadığı için, biraz kullanıldıktan sonra çürümeye bırakılmışlardı. Bu makinaları kullanmak ve bozulanları tamir edebilecek bilgili tarım işçileri yetiştirmek için mahalli tamir atölyelerinin açılması kararlaştırılmıştı⁷⁰⁴. Bu işler için Amerika'ya öğrenci gönderilmiş ve Almanya'dan tarım uzmanları getirilmişti. Bunun yanında Ankara'da Yüksek Ziraat Enstitüsü ve Bursa, İzmir, Adana, İstanbul'da Ziraat Mektepleri açılmıştı⁷⁰⁵.

Hükümet'in tarımın gelişmesi için yaptığı bir başka uygulama ise muhtaç çiftçilere ıslah edilmiş tohumların dağıtılması için 10 Ekim 1923'te Ziraat Bankası'na 2 milyon lira verilmesiydi⁷⁰⁶. Bu uygulama ile savaşlar nedeniyle durma noktasına gelmiş olan tarımın tekrar canlandırılması ve göçmenleri üretime geçirilmesi hedeflenmişti.

Bu paradan Van ve Hakkâri'ye 5.000, Bitlis Vilâyeti'ne de 10.000 lira verilmiş⁷⁰⁷ ve bununla vilâyetlerin tohumluk, çift hayvanı ve yemeklik buğday ihtiyaçları karşılanmaya başlanmıştı. Devletin tarıma önem vermesi ve çiftçiyi desteklemesi Van Gölü Havzası'nda etkisini göstermeye başlamıştı. Van Mebusları İbrahim ve Mehmet Münip Beyler, 21 Mart 1924'te TBMM Başkanlığı'na verdikleri dilekçede; I. Dünya Savaşı sırasında Van'ın istilaya uğraması, nüfusunun yarısını kaybetmesi ve savaş sonrası memlekete dönenlerin hayatlarını devam ettirebilmeleri ve burada tarımın gelişmesi için Ziraat Bankası'nın çiftçiler lehine sermayesinin artırılmasını istemişlerdi⁷⁰⁸. Yapılan yazışmalar sonunda Van Ziraat Bankası Müdürlüğü'nden yapılan açıklamada; bankanın çiftçilere zaten gerektiği oranda kredi sağladığı ve çiftçilerin kullanımı için 11.000 liranın hazır bekletildiği ve talep durumunda bu paranın hemen dağıtılabileceği üzerinde durulmuştu⁷⁰⁹.

⁷⁰⁴ Besim Darkot, **Memleketimizin Bazı Ziraat Problemleri**, Türkiye Coğrafya Dergisi 3. ve 4. Sayılardan Ayrı Basım, Ankara 1943, s. 7.

⁷⁰⁵ **1923-1933**, [Cumhuriyet Halk Fırkası, [Ankara 1934], s. 107.

⁷⁰⁶ **TBMM ZC. II/3, İ: 51**, (10 Teşrin-i sani/Kasım 1339/1923), s. 33-34; **Düster**, Üçüncü Tertip, C: 5, Necm-i İstikbal Matbaası, İstanbul 1934, s. 412.

⁷⁰⁷ **TBMM ZC. II/4, İ: 77** (31 Kânun-ı evvel /Aralık1339/1923), s. 580-582.

⁷⁰⁸ **BCA. 030.10.210.430.23.**

⁷⁰⁹ **BCA. 030.10.210.430.23.**

Van Ziraat Bankası, 1925'ten başlayarak 1927'ye kadar, "Muhtacini Zürraa" çerçevesinde Vanlı çiftçilere bedeli sonradan ödenmek koşuluyla tohumluk dağıtmıştı⁷¹⁰. Aynı yılın başında Şeyh Sait İsyanı çıkmış ve isyan bastırıldıktan sonra Doğu Anadolu için çıkarılan kanunlarla bazı ağaların ve ailelerin toprakları ellerinden alınmıştı. Bu topraklara karşılık kendilerine Batı bölgelerinde 500 ile 2.000 dönüme kadar toprak alma hakkı tanınmış ve yine bu bölgelerdeki diğer "muhtaç çiftçilere" de toprak dağıtılması öngörülmüştü. Anadolu'nun Doğu Vilâyetleri ve Van Gölü Havzası'nda dağıtılacak arazinin azlığı nedeniyle, köylülere köylerinin yakınındaki Emlâk-ı Metruke'den de toprak dağıtılmıştı⁷¹¹. Bunun yanında Ziraat Bankası'nın Van Şubesi muhtacini zürraa çerçevesinde dağıttığı tohumluk bedellerini ödeyemeyecek durumda olan çiftçilerin borçlarının ödenmesini ertelemişti⁷¹². Bu uygulama ile buradaki çiftçiler rahat bir nefes almış ve tarımın gelişmesine uygun bir fırsat sağlamıştı.

Van Gölü Havzası'nda Emval-i Metruke olarak bilinen tarım alanları Rusya'nın bazı bölgelerinden ve Gürcistan ile Ermenistan'dan gelen Türk muhacirlere satılması hususunda Maliye Vekâleti'nce yapılan teklif üzerine, İcra Vekilleri Heyeti, 23 Ocak 1927'deki toplantısında konu tartışılmış ve sonuçta çıkarılan kararnâme ile söz konusu arazilerin muhacirlere satılması kararlaştırılmıştı⁷¹³. Böylece havzada atıl durumda bulunan arazilerin ihtiyaç sahiplerine satılması ile buradaki üretimin artırılması plânlanmıştı.

Hükümetin tarımı desteklemesi sadece tohumluk ve kredi sağlamakla kalmamış, kuraklıkla mücadelede de önemli tedbirler alınmıştı. Bu tedbirlerden olmak üzere Van Gölü Havzası Vilâyetlerinin su ve sulama ihtiyaçlarını karşılamak üzere Bitlis'e 8.000, Muş'a 44.000 ve Van'a da 5.000 liralık ödenek sağlanmıştı⁷¹⁴. Bu ödenek 1925 tarım mevsiminde kuraklıkla mücadelede önemli faydalar sağlamıştı. Muş'a verilen ödenek miktarının fazla olmasında Muş Ovası ve çevresinde tarıma elverişli arazinin çokluğu ile burada yaz aylarında başgösteren kuraklığın şiddetli olması etkili olmuştu.

⁷¹⁰ BCA. 030.10.214.449.4; **Yüz Yıllık Teşkilâtı Kredi (1863-1963)**, T.C. Ziraat Bankası, Ankara 1975, s. 131.

⁷¹¹ **Cumhuriyet**, 22 Eylül 1341/1925; O. Silier, **Türkiye'de Tarımsal Yapımın...**, s. 17-18.

⁷¹² BCA. 030.10.214.449.4.

⁷¹³ BCA. 030.18.01.01.022.85.14.

⁷¹⁴ **TBMM ZC. II/13, İ: 43 (31.1.1341/1925)**, s.380-382.

Arazisinin yüzde 25'i dağlık, yüzde 10'u mera ve yüzde 65'i tarıma elverişli olan Bitlis için Muş Ovası, Bulanık, Varto, Malazgirt, Ahlât Kaza ve mntıkları önemli tarım alanlarıydı⁷¹⁵. Muş Kazası'nda tarım arazisi olarak kullanılan alan 25 bin dönümdü. Burada bir yıl içinde ortalama 7.000 kilo tütün ve bunun yanında Bulanık, Varto, Malazgirt, Ahlat Kazalarında da buğday, arpa gibi tahıllar da üretilmekteydi⁷¹⁶. 1928'de Bitlis Vilâyeti dâhilinde 13.278.315 kilo buğday, 4.451.163 kilo arpa, 4.622.186 kilo yonca, 186.655 kilo çavdar, 18.109 kilo pirinç, 7.272.982 kilo darı, 94.477 kilo tütün ve 110.000 kilo üzüm üretilmişti⁷¹⁷. Üretilen bu ürünler Bitlis tarımının gelişmesi için yapılan çalışmaların etkili olduğunu göstermekteydi.

Van'da 300 bin dönüm arazide buğday, darı, arpa, çavdar gibi tahılların üretimi yapılmıştı. Gevaş Kazası'nda 21 bin dönümlük arazide 1 milyon 350 bin kilo buğday, 240 bin kilo arpa, 121 bin kilo çavdar, 20 bin kilo darı, 300 bin kilo mercimek üretilmişti. Şatak Kazası'nda 1700 dönüm, Hoşab Kazası 6500 dönüm, Başkale Kazası 3000 dönüm, Adilcevaz Kazası 40 bin dönüm, Erciş Kazası'nda 60 bin dönüm olan tarım arazilerinde buğday, darı, arpa, çavdar ve mercimek üretilmekte ve üretimin bir kısmı dâhilde tüketilmekte ve diğer kısmı ise civar vilâyetlere satılmaktaydı⁷¹⁸. 1928'de Van'da yapılan tarımdan 327.750 kilo bakla, 575.000 kilo fasulye, 276.750 kilo nohut, 441.000 kilo patates, 110.750 kilo mercimek üretilmişti. Ayrıca 261.450 dönüm buğday, 75.700 dönüm arpa, 8.150 dönüm darı ve 13.100 dönüm arazide çavdar tarımı yapılmıştı⁷¹⁹. Cumhuriyet Hükümeti, bu dönemde tarımın gelişmesini engelleyerek Van ve Muş Vilâyetlerinin tarımına zarar veren fare⁷²⁰ ve çekirge istilalarına karşı gerekli tedbirleri almıştı⁷²¹.

Doğu Anadolu'da tarımın gelişmesini sağlamak amacıyla İcra Vekilleri Heyeti'nin 29 Mayıs 1929'da yapılan toplantısında "Şark Menatıkı Dâhilinde Muhtaç Zürraa Tevzi Edilecek Araziye Dair Kanun"⁷²² çıkarılmış ve çıkarılan bu

⁷¹⁵ 1926 Devlet Salnâmesi..., s. 517.

⁷¹⁶ 1926-1927 Devlet Salnâmesi..., s. 714-716.

⁷¹⁷ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Yıllığı, 1928-1929, Matbuat Umum Müdürlüğü, Devlet Matbaası, İstanbul, 1929, s. 372.

⁷¹⁸ 1925-1926 Devlet Salnâmesi..., s. 872-875.

⁷¹⁹ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Yıllığı 1928-1929..., s. 751.

⁷²⁰ TBMM ZC. II/31, İ: 53 (14.4.1927), s. 153.

⁷²¹ TBMM ZC. III/19, İ: 60 (18.5.1930), s. 119.

⁷²² BCA. 030.18.01.02.4.33.1.

kanunla hazineye intikal etmesi gereken araziden köylü, aşiret fertleri, göçebe ve muhacirlere dağıtılan arazinin ellerinde kalması sağlanmıştı⁷²³.

Cumhuriyet Hükümetlerinin tarım kesiminin gelişmesi için⁷²⁴ tarımsal alanda yaptıkları makineleşme teşvikleri ve aldıkları tedbirler sonucunda tüm ülkede olduğu gibi Van Gölü Havzası'nda da hububat üretiminde önemli bir artış sağlanmıştı⁷²⁵. Hububattaki artışla meydana gelen talep fazlası ürün ve dünya hububat rekoltesindeki dengenin bozulması nedeniyle hububat fiyatları düşmüştü. Bu nedenle çiftçiler üretim masraflarını dahi karşılayamayacak bir duruma düşmüştü⁷²⁶. Bu durum dünyada olduğu gibi, Türkiye'de de bir hububat krizinin doğmasına neden olmuştu. Hükümet çiftçiyi ve yerli hububatı korumak için gümrük vergilerini arttırmıştı. Başvekil İsmet Paşa, Kasım 1929'da TBMM'deki konuşmasında; "... Buğdayı bilhassa himaye ettiğimiz doğrudur ... halkımızın yüzde 70'i çiftçidir. Takip ettiğimiz himaye siyaseti yüzde 70 çiftçiyi kuvvetlendirecek, bununla alakadar olan yüzde 20'den fazla sair müstahsilleri sarsmayacak bir yoldur ... Takip ettiğimiz buğday himayesinden milletimizin yüzde 70'inin sefâleti bedeli olarak vaz geçmeyeceğiz ..."⁷²⁷, şeklinde alınan kararı savunmuştu. Dönemin gazeteleri bu durumdan çiftçi kesimiyle birlikte bütün iktisadi hayatın etkilendiğini belirterek, Ziraat Bankası'nın çiftçiden buğday piyasalarına göre daha yüksek bir fiyatla hububat alması ve alınan bu hububatı depo ederek iktisadi durumun uygun olduğu bir dönemde iç piyasaya sürmesi ve doğacak zararın da devletçe karşılanması yönünde haber yapmışlardı⁷²⁸. Bu dönemde devlet üretilen ürünlerin kuraklık ve hastalık nedeniyle fiyat kontrolünü de sıkı bir şekilde yapmıştı⁷²⁹.

Âli İktisat Meclisi'nin hububat ile ilgili görüşlerini içeren raporlarında da çiftçilerin Hazine ve Ziraat Bankası'na olan borçlarına karşılık olarak buğdayın

⁷²³ **TBMM Kavanin Mecmuası**, III/7, İ: 2, TBMM Matbaası Ankara, 1929, s. 935; **Düster**, Üçüncü Tertip, C: 10, Başvekâlet Matbaası, Ankara 1934, s. 1793; **İdare Dergisi**, Yıl: 2, S: 15, Haziran 1929, s. 706-707.

⁷²⁴ **Diyarbakir**, 6 Mart 1929.

⁷²⁵ **Cumhuriyet**, 3 Temmuz 1929.

⁷²⁶ **1923-1933** [Cumhuriyet Halk Fırkası], [Ankara 1934], s. 109.

⁷²⁷ **TBMM ZC. III/13**, İ: 3, (9.XI.1929), s. 16; Bedrettin Kolaç, "*Türkiye'de Hububat Politikaları (1923-1950)*", **Türkler XVII**, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 662.

⁷²⁸ Yunus Nadi, "*Hayati Mesele: Buğday Sigortası*", **Cumhuriyet**, 23 Teşrin-i sani/Kasım 1931; Yunus Nadi, "*Çiftçi Memleketlerde Buhranın Hal Anahtarı*", **Cumhuriyet**, 24 Teşrin-i sani/Kasım 1931; B. Kolaç, "*Türkiye'de Hububat Politikaları...*", s. 662.

⁷²⁹ **Cumhurbaşkanlığı Arşivi**, Arşiv No: A-IV-12, D. No: 60, F: 16.

kabul edilmesini istemişti. Meclis ayrıca devletin elde edilen buğday, stoklarının muhafazasını temin etmek için depo ve siloların inşa edilmesi, köylerde müşterek köy ambarlarının tesis edilmesi ve köyleri şehir ve kasabalara bağlayacak büyük şose ve demiryollarının inşasını tavsiye etmişti⁷³⁰. Bu tavsiye ve görüşler neticesinde Ziraat Bankası çiftçinin elindeki buğdayları borçlarına karşılık almaya başlamış ve bu durum çiftçinin içinde bulunduğu darboğazdan kurtulmasında etkili olmuştu.

Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü Havzası'nda yetiştirilen ve aynı zamanda Türkiye'nin önemli ihraç ürünlerinden birisini de tütün oluşturmuştu. Bitlis ve Muş'ta üretilen tütünleri işlemek amacıyla 1927'de Bitlis'te Tekel tarafından bir Tütün Fabrikası kurulmuştu. Kurulduğu yıldaki kapasitesi 200 ton olan fabrika zamanla kapasitesini 1905 tona yükseltmişti⁷³¹. 150 dolayında işçi çalıştıran fabrika sigara ve paket tütün imâl etmekteydi. Fabrika yörenin tütününü işleyerek, "Doğu", "Köylü", "Asker" markalarında sigara üretmekteydi⁷³². Bitlis Tütün Fabrikası, Cumhuriyet Dönemi'nde vilâyette kurulan ilk fabrika özelliğini taşımıştı. Anadolu'nun en kaliteli tütünleri Muş Ovası, Varto, Bulanık'ın ova ve yaylalarıyla⁷³³ Bitlis ve Van Vilâyetlerinde yetiştirilmekteydi. Bu vilâyetlerdeki beş yıllık tütün üretim miktarı şu şekildeydi⁷³⁴:

Mıntıka İsmi	1925 (Kg)	1926 (Kg)	1927 (Kg)	1928 (Kg)	1929 (Kg)
Bitlis	50.050	29.848	47.952	70.097	77.909
Muş	18.825	8.997	27.217	53.169	27.088
Van	3.317	-	-	-	-

1929'da Türkiye'nin önemli tütün üreticisi olan Samsun⁷³⁵ ve Trabzon'da üretimin büyük ölçüde artması⁷³⁶ ve aynı yıldan itibaren dünyayı saran Ekonomik Buhranı'nın etkilediği Rusya, Almanya, Bulgaristan ve Yunanistan gibi ülkelerin

⁷³⁰ T.C. Âli İktisat Meclisi Umumi Kâtiplik, Âli İktisat Meclisi Raporları, Neşriyat Serisi A, No: 8, Başvekâlet Müdevvenat Matbaası, Ankara 1932, s. 23-26.

⁷³¹ Cumhuriyet'in 50'nci Yılında Tekel, Ankara 1974, s. 48-49.

⁷³² Mustafa Sönmez, Doğu Anadolu'nun Hikâyesi, Arkadaş Yayınevi, Ankara 1992, s. 112.

⁷³³ Varlık, 28 Haziran 1926.

⁷³⁴ 1931 Birinci Ziraat Kongresi İhtisas Raporları, I, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti, Ankara 1933, s. 50-64.

⁷³⁵ Habip Edip, "Türk Tütününü", Cumhuriyet, 3 Temmuz 1929.

⁷³⁶ Cumhuriyet, 19 Kânun-ı evvel/Aralık 1929.

tütün stoklarını cüzi bir fiyatla piyasalara sürmesi⁷³⁷, Türk üreticilerini olumsuz etkilemiş ve bu durum karşısında devlet yeni çözüm arayışlarına girmişti⁷³⁸.

Birinci Umumi Müfettişliği'nin kurulmasıyla birlikte, Hükümet, bölgede tarımda da eski usulleri bırakıp ilmi tespit ve incelemeler yaparak verimi arttırmak amacıyla harekete geçmiş ve 1929'da Macaristan Krallığı Ziraat Başmüsaviri ve Baş Müfettişlerinden Canadi⁷³⁹ ile Macaristan Krallığı Yüksek Mimar Mektebi memurlarından Osman Fehmi'yi bölgeye göndermişti. Tarım alanında tanınmış bir uzman olan Canadi, kendisine yardımcı tayin edilen Osman Fehmi Bey ile birlikte, bölgede iki yıl incelemelerde bulunmuş ve elde ettiği verileri hazırladığı bir rapor halinde 21 Temmuz 1930'da Diyarbakır'da bulunan Birinci Umumi Müfettiş İbrahim Tali Bey'e sunmuştu⁷⁴⁰. Canadi raporunda tarım sahasında üretim faaliyetlerinden en yüksek verimin nasıl alınacağını bilimsel ve teknik bakımlarından açıklamış ve yapılması gerekenler üzerinde önemle durmuştu. Ancak Birinci Umumi Müfettiş İbrahim Tali Bey'e sunulan bu raporda tespit edilen ve önerilen hususlar bölgedeki asayiş ve siyasi sorunlar nedeniyle uygulama sahasına konulamamıştı⁷⁴¹.

Hükümet, Van ve çevresinde normal banka işlerini yürütmek ve havzanın tarım, sanayi, madencilik ve bayındırlık gibi birçok alanında faaliyet göstererek, havzanın kalkınmasını hızlandırmak üzere 50.000 Türk Lirası sermayeli Van Milli İktisat Bankası Türk Anonim Şirketi'nin kurulmasını kararlaştırmıştı. İktisat Vekâleti'nden gönderilen sözleşme belgesi ve sermayesinin yüzde 10'unun sağlandığını gösteren banka mektubu İcra Vekilleri Heyeti'nin 17 Nisan 1929'da yapılan toplantısında okunarak onaylanmıştı⁷⁴². Ancak açılmasına izin verilen Van Milli İktisat Bankası, çalıştırmak için gerekli sermayeyi temin edemediği için 18

⁷³⁷ **Âli İktisat Meclisi Raporları...**, s. 28.

⁷³⁸ M. Mermi, "*Tütünlerimize Mahreç Meselesi*", **Cumhuriyet**, 7 Kânun-ı evvel/Aralık 1930.

⁷³⁹ **TBMM ZC. IV/9, İ: 67 (21.6.1932)**, s. 219.

⁷⁴⁰ H. Koca, **Hükümetlerin Doğu-Güneydoğu Anadolu Politikaları...**, s. 344; Mösyö Canadi'nin, Diyarbakır ve Bitlis'te yaptığı incelemeler sonunda Diyarbakır'a geri döndükten sonra gazetecilere yaptığı açıklama şu şekilde olmuştur; "Bu sene her tarafta olduğu gibi Umumi Müfettişlik mıntıkasında fevkalade feyz-u bereket vardır. Birçok yerlerde hububat bire on beş vermiştir. Esasen Macaristan da bile müsait senelerde ancak bu kadar mahsul alınabilir. Meyvecilik de müsmir neticeler veriyor. Halk çalışkan ve söylediğim sözleri derin bir alaka ile takip eder buldum". (**Cumhuriyet**, 3 Ağustos 1929)

⁷⁴¹ M. Kopar, **Cumhuriyet Halk Partisi Döneminde...**, s. 27.

⁷⁴² **BCA. 030.18.01.02.3.22.17.**

Mart 1931’de, daha önce verilmiş olan izin İcra Vekilleri Heyeti’nce iptal edilmişti⁷⁴³.

Birinci Umumi Müfettiş İbrahim Tali Bey, 21 Haziran 1932’de Başvekâlet’e gönderdiği bir yazıda; müfettişlik bölgesinde geniş ova ve meraların bulunduğunu, bu ovalardan Muş Ovası’nın bereketli topraklarında alınan ürünlerin artırılması, çiftçinin refahı ve devlet gelirleri için faydalı olacağını belirtmişti. Tali Bey, ürünlerin arttırılması için fenni bir ziraat sisteminin kurulması, I. Dünya Savaşı nedeniyle azalan insan ve hayvan kuvvetinin yerine makinaların kullanılması ve muhtelif tarım hastalıklarıyla mücadele edilerek, çiftçilere ıslah edilmiş tohumların verilmesini istemişti⁷⁴⁴. Tali Bey bu faaliyetlerle buradaki tarım alanlarını verimli hale getirerek daha fazla ürün alınmasını sağlamaya çalışmıştı.

Cumhuriyetle Doğu Anadolu ve Van Gölü Havzası tarımında yapılan düzenleme ve çalışmalara rağmen istenilen sonuç alınamamıştı. Buna sebep, bölgedeki feodal düzen, makinalaşmanın yetersizliği, sulama imkânı ve bilgi yetersizliğinin yanında burada asayiş ve güven ortamının olmayışı da etkili olmuştu.

2. Hayvancılık Alanında Yapılan Faaliyetler

Devletin uyguladığı tarım ve hayvancılık politikaları aynı başlık altında ele alınmakla birlikte, hayvancılık alanında yapılan çalışmalar bazen tarımdan bağımsız olmuştu. Cumhuriyet Hükümeti hayvancılığın geliştirilmesi için 1923’ten itibaren hayvansal ürünlerin kalite ve miktarını arttırmaya yönelik, ekonomik hayvancılığın kurulması hususunda çalışmalara ağırlık vermişti. Bu anlayış içerisinde yerli ırkların veriminin arttırılması amacıyla ıslah ve melezleme müesseselerin kurulması ile birlikte alt yapı tesislerinin tamamlanmasına çalışmıştı. Damızlık ıslahı, üretimi ve dağıtımını konularını düzenleyecek kanunlar çıkarılmış ve ayrıca müesseseler kurulmuştu⁷⁴⁵.

⁷⁴³ BCA. 030.18.01.02.18.19.13.

⁷⁴⁴ BCA. 030.10.69.457.2.

⁷⁴⁵ O. Özbek, “Doğu Anadolu’da Ziraatin...”, s. 271.

Doğu Anadolu ve Van Gölü Havzası'nda ekonomik faaliyetler içinde hayvancılık önemli bir yer tutmuştu. Coğrafi şartlar, doğal özellikler ve gelenekler burada hayvancılığın ayrı bir kol olarak gelişmesine zemin hazırlamıştı.

Bir bölgede hayvancılığın gelişebilmesi ve o bölgenin ekonomik kalkınmasında önemli bir rol oynayabilmesi için tarım, nüfus, taşımacılık, pazar ve ihracat şartlarının uygun olması gerekmektedir⁷⁴⁶. Doğu Anadolu ve Van Gölü Havzası'nın önemli bir bölümü dağlar ve yaylalardan oluşan engebeli bir yapıya sahip olmasına rağmen çayır ve meraların geniş yer tutması Van, Bitlis ve Muş'ta hayvan pazarlarının kurulması buralarda hayvancılığın gelişmesine ortam hazırlamıştı⁷⁴⁷. Ayrıca burada çok sayıda hayvana sahip olmak köylüler için bir prestij kabul edildiğinden, bu durum da hayvancılığın gelişmesinde etkili olmuştu⁷⁴⁸.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında hayvancılığın gelişmesinin önündeki en önemli engel o dönemde Veba-i Bakari olarak adlandırılan hayvan vebasası salgınıydı. Hayvan vebasasına karşı kullanılan serumun bulunmaması nedeniyle kısa süreler içinde geniş alanlara kadar yayılma imkânı bularak büyük ölçüde hayvan ölümlerine yol açmıştı. Hayvan ölümlerinin hızla artması hükümeti harekete geçirmiş ve veba ile mücadele de kullanılmak üzere dört bin litre serum üretilerek, yüz binlerce hayvana serum verilmişti⁷⁴⁹. Hayvanlara serum verilmesi ve hastalığın yayılmasının önlenmesi amacıyla 1923'te kordon (karantina) sisteminin getirilmesi, Anadolu'daki hayvan ölümlerini azaltmıştı.

Hükümetin bu tedbirleri Van Gölü Havzası'nda hayvancılık sahasının geniş olması, buradaki nakliyatın hayvanlar vasıtasıyla yapılması, zirai faaliyetlerde çift hayvanlarının kullanılması gibi sebeplerden dolayı kordonların kurulması ve vebanın önlenmesi güçleşmişti. Bunun üzerine Ziraat Vekâleti Haziran 1925'te bölgeye gezici veba ile mücadele heyetleri göndermişti. Heyetlerin başına Baytar Mektebi Âlisi (Veteriner Yüksek Okulu) hocalarından salgın hastalıklar ve bakteriyoloji

⁷⁴⁶ Salâhattin Batu, **Doğu İleri Hayvancılığı**, Ankara Üniversitesi Basımevi, Akara 1953, s. 1.

⁷⁴⁷ Üzeyir Eren, "*Doğu Bölgesi Hayvancılığının Ekonomik Bünyesi*", **Doğu Anadolu'yu Kalkındırma Sorunları Semineri I**, Türkiye Ticaret Odaları, Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği, Ankara 1967, s. 17.

⁷⁴⁸ Leo J. Fennske, "*Doğu Türkiye'de Ziraat Sektörü ve Problemleri Hakkında Bir İnceleme*", **Doğu Anadolu'yu Kalkındırma Sorunları Semineri I**, ..., s. 164.

⁷⁴⁹ **TBMM ZC**, I/23, İ: 118, (12.10.1338/1922), s. 367; Şaduman Halıcı, **Yeni Türkiye Devleti'nin Yapılanmasında Mahmut Esat Bozkurt (1892-1943)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2004, s. 241.

uzmanı Rıza İsmail Bey tayin edilmişti. Rıza İsmail Bey, burada yaptığı tetkiklerde halk arasında salgının İran'dan geldiği yönündeki kanaatin doğru olmadığını, buradaki salgının Pasinler Ovası'ndan yayıldığını tespit etmişti. Heyet, hastalığın yayılmasını önlemek için kordonlar kurulması, hastalığa yakalanan hayvanların telef edilmesi ve devletin çiftçilerin zararlarını telafi etmesi gerektiği yönünde bir rapor hazırlamıştı⁷⁵⁰.

Geniş ve hayvancılığa müsait olan Muş Ovası'nda hayvancılığın ıslahı, verimin artırılması ve salgın hastalıklarla mücadele etmek amacıyla Ziraat Vekâleti alanında uzman olan İhsan Bey görevlendirilmiştir. İhsan Bey, ovada yaptığı tetkikler neticesinde burada tarım ve hayvancılığın geliştirilmesi gerektiği doğrultusunda Haziran 1926'da bir rapor hazırlayarak Ziraat Vekâleti'ne sunmuştu⁷⁵¹. Ancak veba salgını, Van Gölü Havzası'ndaki varlığını devam ettirmekteydi. Salgının havzanın güneybatısında yer alan Diyarbakır'a yayılmasının önlenmesi için buradaki Hayvan Hastalıkları Komisyonu; vilâyet sınırlarının civar vilâyetlerden getirilecek hayvanlara karşı kapatılmasını ve vilâyet dâhilindeki kaza ve nahiyeler arasındaki sığır nakliyatını yasaklayan bir karar almıştı. Muhtemel hayvan kaçakçılığının önüne geçilmesi için de jandarma ve köy bekçileri görevlendirilmişti⁷⁵². Veba-i Bakari (sığır vebası), Kafkasya ve İran'dan sonra Kars, Erzurum ve Van Vilâyetlerine bulaşmış, 1930 yazında Bitlis ve Diyarbakır Vilâyetlerinde münferit vakalar halinde görülmeye başlanmıştı. Hastalık çıkan köylerde hastalığa yakalanan hayvanlara, hastalığın bulaşması muhtemel olan civar köylere ve güzergâh üzerinde bulunan köy hayvanlarına serum verilmek suretiyle hastalıkla mücadele edilmişti. Bu bölgede öküz arabaları ile yapılan nakliyat ve hayvan alım-satımı yasaklanmıştı. Bu dönemde hastalığı ilerleyen hayvanların itlafi ve bedelleri karşılığı çiftçilere tazminat ödenmiş ve hayvan kaçakçıları şiddetle takip edilerek cezalandırılmıştı⁷⁵³.

Halka yıllık 600 bin liradan fazla zarar verdiren bu hastalıkla mücadele için Cumhuriyet'in ilk on yılında, devlet her sene ortalama olarak 150 bin lira sarfetmişti. Bunun yanında Cumhuriyetin ilk on yılı içinde salgın hastalıklarla mücadelede

⁷⁵⁰ **Varlık**, 31 Kânun-ı evvel/Aralık 1341/1925.

⁷⁵¹ **Varlık**, 28 Haziran 1926.

⁷⁵² **Diyarbakir**, 23 Ağustos 1928.

⁷⁵³ **Cumhuriyet**, 18 Teşrin-i sani/Kasım 1930.

kullanılmak için 137.146 litre serum üretilmişti. Üretilen serum hastalığa yakalanan hayvanlara uygulanmış yılda ortalama 100 bin hayvan tedavi edilmişti⁷⁵⁴. Doğuda tedavi edilen hayvanların yüzde 25'i Van Gölü Havzası'nda bulunmaktaydı.

TBMM de hayvancılığın salgın hastalıklardan korunması için hastalığın etkili olduğu bölgelerde her cins sığırın ticaretinin yapılmasını yasaklayan 1/756 sayılı kanunu çıkarmıştı⁷⁵⁵. Meclis ayrıca "Islahı Hayvanat Kanunu"nu çıkararak hara, inekhane, ağıllar, tecrübe istasyonları ve aygır depolarının kurulacağı yerler ve buralarda çoğaltılacak damızlık hayvanların cinsleri ve ıslah yöntemleri belirlemişti⁷⁵⁶. Kanunların tekliflerini yapan milletvekillerinin çoğunlukla Doğu Anadolu'dan olması buralarda hayvancılığın önemini Meclise taşımaları bakımından önemliydi.

Birinci Umumi Müfettiş İbrahim Tali Bey, 21 Haziran 1932'de Başvekâlet'e gönderdiği bir raporda; müfettişlik bölgesindeki vilâyetlerde köylünün yegâne geçim kaynağı, refah ve güvencesinin hayvancılık olduğunu belirttikten sonra hayvan vergisinin yüksekliği ve köylünün elinde iyi cins hayvanların bulunmamasından hayvancılıktan istenilen verimin alınmadığını belirtmişti. Tali Bey, ayrıca Van Gölü Havzası'nda özellikle Muş, Van Vilâyetlerinde ve Süphan Dağı etekleri ile Şerafettin Yaylaları ve ovasında "Ak ve Mor Karaman" ırkının özelliklerini taşıyan koyunların yetiştirildiğini ancak bunların havzanın ihtiyacını karşılayamadığını vurgulamıştı. Tali Bey, Başvekâlet'ten buradaki hayvanların ıslahı için Diyarbakır'da açılması kararlaştırılan Hayvan Islah Merkezi'nin bir an evvel açılması ve bunun yanında bir ağılın inşası ile yün, kıl ve tiftikleri bozulmuş olan koyun ve keçi ırkının ıslahı için bilimsel araştırmaların yapılmasını istemişti⁷⁵⁷.

Van Gölü Havzası'nda 1932-1933 kışının uzun sürmesi sonbaharda yapılan tarımın kar nedeniyle donması ve toprağın kalın karla örtülü olması nedeniyle yemsiz kalan hayvanlar telef olmaya başlamıştı⁷⁵⁸. Havzanın bazı mntıkalarında çiftçiler hayvanlarını açlıktan ölmelerini önlemek için muhafaza ettiği zirai tohumluklarını bile hayvanlarına yedirmişlerdi. Halkın bir kısmı da hayvanlarını otu ve otluğu olan

⁷⁵⁴ **1923-1933** [Cumhuriyet Halk Fırkası, Ankara 1934], s. 118.

⁷⁵⁵ **TBMM ZC. II/24, İ: 83, (5.4.1926), s. 61-62.**

⁷⁵⁶ **TBMM ZC. II/26, İ: 114 (5.6.1926), s. 85-92.**

⁷⁵⁷ **BCA. 030.10.69.457.2.**

⁷⁵⁸ **BCA. 030.10.121.860.3; BCA. 030.10.121.860.1.**

yerlere nakletmek zorunda kalmıştı. Bu da hayvan hastalığının yayılma riskini arttırmış sonunda kıtlık ve salgının etkisiyle Nisan 1933'te havzadaki hayvan telefati yüzde 30'a yükselmiřti⁷⁵⁹. Hayvan ölümlerinin artması havzanın gelirlerinin düşmesinde önemli bir etken olmuřtu⁷⁶⁰.

Van, Erciş ve Kazım Paşa (Özalp)'da hayvan ölümlerinin yüzde 40'a yükselmesi üzerine Dâhiliye Vekili şükrü Kaya Bey, 15 Nisan 1933'te Başvekâlet'e bir telgraf göndererek, ordunun elinde bulunan otun muhtaç çiftçilere dağıtılmasını talep etmişti. Talebin Başvekâlet ve Milli Müdafaa Vekâleti'nin uygun bulmaları üzerine bedeli sonradan ödenmek şartıyla 25 bin kilo otun muhtaç çiftçilere dağıtılmasına başlanmıřtı⁷⁶¹. Buna rağmen yolların kar ve çamurla kapalı olması alınan tedbirlerin yetersiz kalması ve civar vilâyetlerde de yeterli derecede hayvan yeminin bulunmaması buradaki durumu daha da kötüleştirmişti. Kıtlık Mayıs ayının sonlarında karların erimesi ile kısmen atlatılmış ancak bu süre içinde Van merkez ve kazalarında binlerce küçük ve büyükbaş hayvan açlıktan telef olmuřtu⁷⁶². Cumhuriyet'in ilk on yılında Van Gölü Havzası'nda etkili olan salgın hastalıklar ve yoğun kar yağışları nedeniyle yaşanan kıtlıklar yüzünden buradaki hayvancılık faaliyetlerinden yeteri derecede gelir elde edilememişti. Ancak bütün olumsuzluklara rağmen Cumhuriyet Hükümetleri bütün ülkede olduğu gibi buradaki hayvancılığın ıslahı ve geliştirilmesi için eldeki imkânlar ölçüsünde çalışmıştı.

⁷⁵⁹ BCA. 030.10.121.860.6.

⁷⁶⁰ BCA. 030.10.69.457.17.

⁷⁶¹ BCA. 030.10.184.860.2.

⁷⁶² BCA. 030.10.121.269.2.

İKİNCİ BÖLÜM

1934-1939 DÖNEMİNDE VAN GÖLÜ HAVZASI'NDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

A-BAYINDIRLIK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

Cumhuriyet'in ilk on yılında hükümet tarafından “Teşvik-i Sanayi Kanunu” çerçevesinde⁷⁶³ yapılan faaliyetler, Doğu Anadolu'da hükümet programlarının yetersiz kalması, coğrafi ve iklim koşullarının elverişli olmaması, teknik ve idari personel ile ilgili sorunlar, sermaye, ulaşım ve kredi kaynaklarının yetersizliği gibi etkenler bölgenin sanayileşmesini engellemişti. Bütün bunlara rağmen, çeşitli milli bankaların kurulması ve sanayi plânları gibi iktisadi girişimler ülke genelinde olduğu kadar Doğu Bölgesi sanayisinin canlanmasında da itici güç olmuştu. Hazırlanan Birinci Beş Yıllık Sanayi Plânını uygulama görevi Sümerbank'a verilmiş ve plânda yer alan projelerden ikisi Doğu Anadolu için yapılmıştı. Plân kapsamında yer almamakla birlikte 1936'da Bitlis ve Malatya Sigara Fabrikaları kurulmuştu⁷⁶⁴. Ancak sanayileşmeyi etkileyen faktörler ekonomik kalkınma ve sanayileşmenin istenilen seviyeye erişmesini engellemişti. Bu durum Van Gölü Havzası tarımı da dâhil olmak üzere sanayi sektörü ve hizmetlerin yeterince gelişmemesine neden olmuştu⁷⁶⁵. Bu dönemde havzada Cumhuriyet Hükümetlerinin en büyük atılımı bayındırlık ve imar işlerinde görülmüştü.

Birinci Umumi Müfettiş Abidin Özmen, 18 Şubat 1939'da Başvekâlet'e gönderdiği bir yazıda müfettişlik bölgesi içinde kurulan kaza merkezlerinde konut sıkıntısı olduğunu ve buraya atanan memurların yerleşmesinde büyük sorunlarla karşılaşıldığını belirtmişti. Özmen, buradaki konut sıkıntısının giderilebilmesi için en az 200 adet evin yapılması gerektiğini, burada yapılacak bir evin maliyetini 3.000 lira olarak hesaplandığından 200 ev için 600.000 liralık bir ödeneğe ihtiyaç olduğunu

⁷⁶³ **TBMM Kavanin Mecmuası**, II/5, TBMM Matbaası, Ankara 1939, s.272-278.

⁷⁶⁴ Rahmi Doğanay, “1930-1945 Dönemi Doğu Anadolu'da Uygulanan Sanayi Politikaları”, **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, X/2, Temmuz 2000, s.224.

⁷⁶⁵ Ahmet Gökçen, “Doğu Anadolu'nun Sanayileşmesi”, **Tunceli Valiliği-Fırat Üniversitesi, Doğu Anadolu'nun (Sosyal, Kültürel ve İktisadi) Meseleleri Simpozyumu Tebliğleri**, 13-15 Mayıs 1985, Tunceli 1985, s.242.

bildirmişti. Ayrıca Abidin Özmen, memurlar için yapılacak evlerin, bundan sonra civar halkın yaptıracığı evler için önemli bir örnek oluşturacağından, her bakımdan faydalı bir kalkınma ve bayındırlık hareketi başlatacağını bildirmişti⁷⁶⁶.

Abidin Özmen'in Başvekâlet'e gönderdiği yazıda, Van Gölü Havzası'nda bulunan kazalarda yapılacak memurevlerinin yeri ve sayısını şu şekilde göstermişti⁷⁶⁷:

Vilâyetler	Kazalar	Yapılacak Ev Adedi
Bitlis	Mutki	12
Bitlis	Hizan	5
Bitlis	Tatvan	12
Muş	Malazgirt	5
Van	Gürpınar	12
Van	Şıtak	5
Van	Başkale	3
Van	Özalp	12
Van	Muradiye	5
Van	Gevaş	3

Bunların dışında Hükümet Mutki, Tatvan ve Muş'ta hükümet konakları yaptırmayı kararlaştırmış ve bu iş için ihâle açmıştı. Ancak hükümetin açtığı ihâleye başvuran çıkmadığından, söz konusu hükümet konaklarının devletin imkânlarıyla yapılması kararlaştırılmıştı⁷⁶⁸. Bu dönemde yapımına başlanan hükümet konakları ve bunlara harcanan para miktarını şu şekildeydi⁷⁶⁹:

İli	İlçesi	İşin İhale Bedeli (TL)	İşe Başlama Tarihi
Bitlis	Tatvan	29.219	3.5.1939
Bitlis	Mutki	32.672	15.6.1939
Bitlis	Hizan	28.856	8.6.1939
Muş	Merkez	40.090	-
Van	Şatak	8.495	12.4.1938
Van	Başkale	57.224	17.2.1939
Van	Gürpınar	5.790	30.7.1938
Van	Özalp	16.042	15.9.1938

Hükümet Van Gölü Havzası'ndaki bu mimari ve bayındırlık faaliyetlerinin yanında şehirlerin elektrik işlerini de halletmeye çalışmıştı. Bu amaçla hükümet 1937'de Bitlis'te elektrik tesisatının yapılması için gerekli olan 40 bin liranın

⁷⁶⁶ BCA. 030.10.70.461.5.

⁷⁶⁷ BCA. 030.10.70.461.5.

⁷⁶⁸ BCA. 030.18.01.02.80.93.10.

⁷⁶⁹ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 6, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1939, s.188-189.

sağlanması için harekete geçmişti⁷⁷⁰. Dahası 1939'da Muş Belediyesi tarafından yapımına başlanan elektrik tesisatı işlerinde çalıştırılmak üzere Yugoslav vatandaşı Yasef Golik ve Macar vatandaşı Aleksandr Cupar adındaki iki yabancının çalıştırılmasına izin verilmesi için, Dâhiliye Vekâleti'nin 25 Haziran 1939'da yaptığı teklif ve İcra Vekilleri Heyeti'nin 31 Temmuz 1939'daki toplantısında kabul edilmişti⁷⁷¹.

1. Karayolu ve Köprü Faaliyetleri

Cumhuriyet Hükümetleri dönemin en etkin ulaşım aracı olarak gördüğü demiryolları ile ulaşım sorununu çözmeyi hedeflemişti. Motorlu araçların yaygınlaşmaması nedeniyle karayolu çalışmalarına ağırlık verilememişti. Bu nedenle hükümetlerin ulaşım politikaları içinde demiryolu yapımı ve yabancıların elinde bulunan hatların satın alınması ilk sırada yer almıştı. Karayolları daha çok demiryollarını destekleyecek, demiryollarının ulaşmadığı bölgeleri yapılan hatlara bağlayacak bir ulaşım sistemi olarak görülmüştü. Bu durum karayollarının daha uzun zaman yetersiz kalmalarına neden olmuş, demiryollarının da onları tamamlayan bir karayolu şebekesi kurulamadığı için verimli bir biçimde işletilemediğinden ülkenin iktisadi, asayiş ve sosyo-kültürel alanlarında gelişmesini etkilemişti.

Doğu Anadolu'da tetkiklerde bulunan İktisat Vekili Celâl Bayar yaptığı incelemelerden sonra hazırlayarak 1936'da Başvekâlet'e sunduğu raporunda, Doğu Vilâyetlerinin ekonomik bakımından en büyük sorunu ulaşım olduğunu ve bu yüzden ülkenin önemli bir köşesi olan bu bölgenin, yılın büyük bir kısmında memleketin diğer parçalarıyla münasebet kuramadığını belirtmişti. Celâl Bayar, ayrıca bu muntıkada, girecek malların ucuz satılması da aynı sebepten dolayı mümkün olmadığını ideal, emin ve aralıksız taşımacılığın sağlanması için sağlam karayollarına ihtiyaç olduğunu açıklamıştı⁷⁷². Celâl Bayar, Van Gölü Havzası'nın ülkenin diğer kısımlarıyla bağlantısının sağlanması amacıyla raporunda birkaç

⁷⁷⁰ **Son Posta**, 12 Birinciteşrin/Ekim 1937.

⁷⁷¹ **BCA**. 030.18.01.02.88.75.14.

⁷⁷² Celal Bayar, **Şark Raporu**, Sadeleştirme: Nejat Bayramoğlu, Kaynak Yayınları, İstanbul 2006, s.112; Nurşen Mazıcı, **Celal Bayar Başbakanlık Dönemi (1937-1939)**, Der Yayınları, İstanbul 1997, s.210.

karayolu güzergâhı ve bu güzergâhlarda işletilecek kamyon servis hatları üzerinde durmuştu. Raporda güzergâhlar şu şekilde yer almıştı;

“1-Karaköse-Erciş,

2-Diyarbakir-Bitlis-Tatvan,

3-Van şehri ile İskele arası, bu hatlardan ikincisi anayolları teşkil etmekte, Karaköse-Erciş ise transit hattının bir kolu, Van-İskele yolu da Van vapur hattının mütemmimi bulunmaktadır. Diyarbakir-Tatvan hattında yapılacak olan nakliyat da Diyarbakir'den itibaren Bitlis ve Van havalisine kadar olan kısımların nakliyatını temin edecektir. Bu kısımda Tatvan'dan itibaren Van Gölü İşletme İdaresi ile İstanbul'dan veya Mersin'den Diyarbakir'e kadar demiryollarıyla yapılacak kombinezonlarla burada da İstanbul veya Mersin'den alınacak bir malın Van'a kadar tek tarife ile sevki imkânı temin olunacaktır. Karaköse-Erciş hattı ise Trabzon tariki ile Van havalisine yapılacak nakliyatı temin edecektir. Bu hattın yukarıda arzolunduğu veçhile Trabzon yoluna bağlı olması dolayısıyla transit yolu kamyon servisi ile beraber işbirliği yapması zaruridir. Van-İskele kısmına gelince nispetten ufak olan bu hattın üzerinde yapılacak nakliyatın hem yük, hem de yolcuya tahsisini faideli gördüm ve işin idaresini Van Gölü İşletme İdaresi'ne verdim. İdare aldığı kamyonlarla bugün fiilen yük nakliyatına başlamış bulunuyor. Sipariş ettiği yolcu otobüsleri de İstanbul'dan yola çıkarılmıştır. Bunların mahaline varmasıyla beraber yolcu nakliyatı da başlamış olacaktır”⁷⁷³.

Ancak devletin yolların yapımı için yeterli derecede ödenek ayırmaması ve toplanan yol vergilerinin en az yüzde 50'sinin vilâyetlerin diğer ihtiyaçlarına sarf edilmesi yeni yolların yapılmasını sekteye uğrattığı gibi mevcut yolların tamir görmemesi ve çoğunlukla bunların kısa sürede bozulmasına yol açmaktaydı⁷⁷⁴.

Cumhuriyet Hükümetleri 1930'ların başında yeni ve büyük yollar yapmaktan çok mevcut yolların iyi ve geçit verir bir halde korunması politikalarını izlemişlerdi. Hükümetin bu politikaları çerçevesindeki faaliyetleri ülkede mevcut olan yollardan öncelikle en bozuk yerlerin onarımını, dar ve tehlikeli yerlerin genişletilmesini,

⁷⁷³ C. Bayar, **Şark Raporu**,..., s.114-115; N. Mazıcı, **Celal Bayar Başbakanlık Dönemi**,...,s.212-213.

⁷⁷⁴ “Yollarımız İçin”, **Belediyeler Dergisi**, Yıl: 2, S:16, Kasım 1936, s. 22.

ihtiyaçların belirlediği şekilde yeni yolların açılmasını ve yeni yapılan ya da onarılan yolların sürekli bakım ve korunmalarını kapsamaktaydı⁷⁷⁵.

Büyük maddi sıkıntılar ve emek harcanarak yapılan yolların araçların ağırlıkları ile değişen hava koşullarına karşı dayanıklı olmamaları nedeniyle yol faaliyetlerinde yeni kriterlerin kabul edilmesi ve yeni bir politika izlenmesini sağlamıştı. Bu dönemde vilâyetlerin yaptıkları toprak düzeltmeler artık yol olarak kabul edilmemeye başlanmıştı. Yapılacak yollarda en az 12,5 cm'lik blokaj olmasının gerekliliği, yolların sağlamlığı ve güzelliğinin ön planda tutulması ile yapılan yolların devamlı bakımlarının yapılması önem kazanmıştı⁷⁷⁶. Yol ödeneğinin kısıtlı olması hükümetlerin daha öncelikli yollara önem vermesi ve bunların sürekli bakım ve onarımlarına yönelik politikaları takip etmelerini gerektirmişti. Bu nedenle her beş km'de bir Tamirat-ı Mütemadiye kulübeleri yapılmış ve burada yolların onarımı için personeller görevlendirilmişti⁷⁷⁷.

Yol işleri biri Nafia Vekâleti, diğeri Vilâyet Hususi İdare bütçelerinden olmak üzere iki taraftan yaptırılmaktaydı. Devletçe muhtelif bakımlardan önemli görülen bazı yolların arızaları ve inşa masraflarının yüksekliği itibariyle vilâyetler tarafından yapılması mümkün olmadığından bu gibi yolların Nafia Vekâleti'nce yaptırılması kararlaştırılmıştı. Bakanlık 1934'te 306.356 lira harcayarak 24 km uzunluğundaki Malatya-Elazığ yolunun önemli kısmını yaptırmıştı⁷⁷⁸. Bu yolun yapılması Hükümetin Van Gölü Havzası'na doğru uzanan yol yapım çalışmalarının bir parçası olmuştu.

Van Gölü Havzası'nın yakınından geçen Trabzon-Erzurum-Karaköse-Tebriz-Tahran transit yolunun Türkiye'deki kısmının uzunluğu 642 km olup⁷⁷⁹, ulaşım açısından Doğu Anadolu'yu Karadeniz'e bağlayan önemli bir yoldu. Yolun inşasına Tanzimat Dönemi'nde başlanmışsa da güzergâhın çok engebeli ve sarp olması sebebiyle güvenli bir hale getirilememişti. Bu haliyle hızlı ulaşım araçlarının geçişini

⁷⁷⁵ Leyla Şen, **Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci**, Toplumsal Ekonomik Siyasal Araştırmalar Vakfı (TESAV) Yayını, Ankara 2003, s. 77.

⁷⁷⁶ **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl 5, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1938, s. 244; Yunus Nadi, "Karayollarımızı Nasıl Yapmalıyız?", **Cumhuriyet**, 30 Temmuz 1937, L. Şen, **Türkiye'de Demiryolları...**, s. 77.

⁷⁷⁷ Nasuhi Baydar, "Bir Günün Üç Mevzuu; Şoselerimiz, Pancar Tohumu ve Tokat'ta Bir Tarla İş'i", **Ulus**, 13 İkincikânun/Ocak 1937.

⁷⁷⁸ **Ulus**, 29 İlkteşrin/Ekim 1935.

⁷⁷⁹ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 4, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1937, s. 17.

sağlamaktan uzak kalmış ve vilâyet bütçeleri ile ıslahı mümkün olmadığından Nafia Vekâleti tarafından sağlanan ödenekle burada üç yıl boyunca yapılan çalışma sonunda 1934'te Trabzon'dan Karaköse'ye kadar 512 km'nin her mevsimde otomobil seferlerine elverişli bir hale getirilmişti⁷⁸⁰. Bu kısımda 3.965.000 lira masrafla 327 km şose inşaatı, 1.078 adet yeni köprü ve menfez inşası, 48 adet köprü ve menfez tamiri, 448 adet istinat duvarı yapılmıştı⁷⁸¹. Yapılan yol, köprü ve menfezler Nafia Vekâleti'ne bağlı mühendislerce kontrol edildikten sonra kullanıma açılmıştı⁷⁸². Ulaşım açılan bu transit yolu üzerindeki otobüs, otomobil ve kamyon işletmeciliği Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Müdürlüğü'nce yürütülmeye başlanmıştı⁷⁸³. Trabzon-Tebriz transit yolu her geçen gün gelişen Türkiye-İran ticaret ilişkilerini ön plana çıkardığı gibi Avrupa'yı Asya'ya bağlayan yegâne yol olma özelliğini taşımıştı. Bu yolda yapılacak nakliyat ile Türkiye'ye yılda ortalama 50 milyon lira gibi büyük bir servet sağlanacaktı⁷⁸⁴. Trabzon-İran transit yolu İran'ı Karadeniz'e bağladığı gibi Van Gölü Havzası'nı da Van-Karaköse (Ağrı) yolu ile Erzurum-Trabzon ve Karadeniz'e bağlamıştı. Bu yol sayesinde havzada üretilen ürünler ve çıkarılan madenler Trabzon İskelesi'ne ve oradan da ülkenin değişik bölgelerine ulaştırma ve havzaya ticari, iktisadi imkânlar sağlama fırsatı vermişti⁷⁸⁵.

Bu transit yolun dışında Van Gölü Havzası'nı Kafkasya, İran, Irak ve Akdeniz'e bağlayan iki önemli transit yolu daha bulunmaktaydı. Bu yolların ilki Ahlât-Bitlis-Diyarbakır yolu olup, Van Gölü Havzası'nı Akdeniz'e ve aynı zamanda Van Gölü Havzası'nı İran'ın kuzeybatısındaki Urmiye Gölü Havzası'na bağlamaktaydı. Bu yol Türkiye ile İran arasındaki ticari ilişkilerin gelişmesinde önemli bir rol oynayacak konumdaydı. İkinci transit yol ise Kars-Karaköse-Erciş-Bitlis yolu olup bu yol Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu ile Ahlât-Bitlis-Diyarbakır yolunu birbirine bağlamaktaydı. Yol aynı zamanda Kafkasya ile Irak arasında geçit

⁷⁸⁰ **Ayın Tarihi**, S: 42, Mayıs 1937, s. 120-121.

⁷⁸¹ T.C. Nafia Vekâleti, **Nafia İşleri Mecmuası**, Sene: 1, S: 5, Teşrin-i evvel/Ekim 1934, s. 21; **Ulus**, 29 İkteşrin/Ekim 1935; **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Sene: 2, S: 1, Haziran 1935, s. 10.

⁷⁸² **Varlık**, 20 Ağustos 1934.

⁷⁸³ İlhan Tekeli-Selim İlkin, "*Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi*", **Cumhuriyetin Harcı, Modernitenin Altyapısı Oluşurken III**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2004, s. 440.

⁷⁸⁴ **Tan**, 27 Birincikanun/Aralık 1936.

⁷⁸⁵ M. Aslan, "*Münakalât Bakımından İran ve Türkiye-İran Münasebatı*", T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 2, S: 12, Mayıs 1936, s.28-29.

vazifesini görmekte ve Erciş'ten ayrılan bir kol ile Van'a uzanmaktaydı⁷⁸⁶. Bu transit yollar Van Gölü Havzası'nın iktisadi, sosyal ve kültürel gelişiminde çok büyük bir öneme sahipti. Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü Havzası'nda yaşanan hayat pahalılığının en önemli sebebi ulaşım ve taşımacılıkta yaşanan sıkıntılardı. Havzaya Erzurum ve Bitlis istikametlerinden gelen yollar bozuk olduğu ve kışın erken kapandığı için ticari faaliyetler durmaktaydı. Bu nedenle havzanın birçok ihtiyacı karşılanamamaktaydı. Meselâ, İran'dan havzaya getirilen gaz yağının tenekesi 6 liraya mal olmakta, bunun bakkala kilosu 50 liraya ve müşteriye 65 liraya satılmaktaydı⁷⁸⁷.

Cumhuriyetin onuncu yılından sonra da ulaşım konusunda demiryollarına verilen önem devam etmiş ve karayolları yapımı ikinci plânda kalmıştı. Fakat demiryolları ile ülkenin her köşesine ulaşmak mümkün olmamıştı. Özellikle ülkenin bazı bölgelerinde meydana gelen olaylar devlet yöneticilerini karayolu konusuna önemle eğilmelerini sağlamıştı. Nitekim TBMM'nin 29 Mayıs 1934'teki oturumunda Nafia Vekili Ali Bey, yaptığı konuşmada, ülkede sadece demiryoluna önem verip karayolları ihmal etmenin doğru bir politika olmadığını, karayolları demiryollarını besleyerek yurt savunmasında önemli bir yere sahip olduğunu⁷⁸⁸ belirtmişti. Böylece yolların ülke müdafaası, askeri ve asayiş açılarından taşıdığı önem üzerinde durulmuştu. Nafia Vekili Ali Beyin bu açıklamasından karayolu çalışmalarının bundan sonra daha ağırlık kazanacağı anlaşılmaktaydı.

Türkiye'de 1934'ten sonra motorlu taşıtların sayısında yaşanan artış ve demiryolu politikasının başarıyla yürütülmesiyle ana hatların büyük oranda yapılmış olması, demiryollarını sahillere, limanlara bağlayacak karayolları ve köprülerin yapımına ağırlık verilmişti. Bu çerçevede vilâyetlerin bütçelerinden yol ve köprü işlerine daha fazla ödenek ayırmaya başlanmış⁷⁸⁹ ve burada toplanan yol vergilerinin yüzde 60'ı yol ve köprü yapımına harcanmıştı. Yol ve köprü yapımına ayrılan ödeneğin artması ülkenin her kesiminde yol ve köprü faaliyetlerini hızlandırmıştı. Bu durum Van Gölü Havzası'nda da etkisini göstererek, yeni yol ve köprülerin yapımı

⁷⁸⁶ Seyfi Alpan, "Doğu Anadolu'nun Mühim Transit Yollarına Bir Bakış", **Karacadağ Diyarbakır Halkevi Dergisi**, II/19, Ağustos 1939, s. 6; M. Arslan, "Münakalat Bakımından...", s. 28-29.

⁷⁸⁷ **Son Posta**, 31 Birincikanun/Aralık 1934.

⁷⁸⁸ **TBMM ZC**, IV/22, İçtima Senesi 3, İ: 60, (29.5.1934), s. 448.

⁷⁸⁹ **Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı VII (1934-1935)**, Devlet Basımevi, Ankara 1936, s.611-612.

için halktan para toplanmaya başlanmıştı. Bu çerçevede Muş (Bitlis dâhil)'tan 33.177 ve Van'dan da 30 bin lira toplanmıştı⁷⁹⁰. Bu dönemde Muş'u Bingöl ve Elazığ'a bağlayan yolun yapımı önem kazanmıştı. Kış aylarında Elazığ'dan Muş'a yapılan ulaşım Diyarbakır-Garzan-Bitlis güzergâhlarını takip etmekte ve bu yoldaki ulaşım faaliyetleri oldukça zor ve masraflı olmaktadır⁷⁹¹. Bu nedenle daha kısa ve ekonomik olan Elazığ-Muş yolunun yapımına başlanmıştı. Yolu kesen Murat Nehri üzerine 182.631.05 lira harcanarak 130 m uzunluğunda betonarme, Külüşkür Köprüsü yapılmıştı⁷⁹². Bu yönde yapılan yol ve köprülerle Van Gölü Havzası'nın İç Anadolu'yla bağlantısı sağlanmıştı.

Bitlis-Diyarbakır yolu üzerinde 48.000 lira harcanarak Pisyar Köprüsü inşa edilmiş ve daha önce yapılmış olan Gezer Köprüsü de tamir edilmişti⁷⁹³. 1935'e kadar yapılan çalışmalarda, Muş'ta 11 köprü onarılmış, Van'da 104 yeni köprü yapılmış ve 44 köprü de tamir edilmişti. Bunlar için Muş Hususi İdare bütçesinden 36.585, Van Hususi İdare bütçesinden de 33.472 lira harcanmıştı⁷⁹⁴. 1936'da Bitlis'te 13.727 lira harcanarak 4 köprü, Muş'ta 33.518 lira harcanarak 5 köprü onarılarak kullanıma açılmıştı. Van'da ise yeni yapılan ve onarılan köprü ve menfezler için 34.921 lira harcanmıştı⁷⁹⁵.

Bu yıl içinde Bitlis-Diyarbakır yolu üzerindeki Bitlis Deresi boyunca yolda bulunan dar dönemeçler genişletilmiş ve yolun tamiri için Bitlis ve Siirt'ten ameleler görevlendirilmişti. Ayrıca Van-Hakkâri yolu da tamir edilmiş⁷⁹⁶ ve yol üzerinde dört köprü'nün yapılmasına başlanmıştı⁷⁹⁷.

Hükümet 1937'den itibaren yol çalışmalarını üçer yıllık çalışma programlarını faaliyete sokmuş ve bir taraftan Vilâyet Hususi İdare bütçelerine konulan tahsisat ile diğer taraftan da devletçe mühim görülen yolların Nafia Vekâleti bütçesindeki tahsisatla doğrudan doğruya merkez teşkilatı vasıtasıyla yaptırılması

⁷⁹⁰ **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 2, S: 5, İlkteşrin/Ekim 1935, s. 25.

⁷⁹¹ **Son Posta**, 14 Birinciteşrin/Ekim 1934.

⁷⁹² **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 6, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1939, s. 130; **Belediyeler Dergisi**, Yıl: 4, S: 47, Temmuz 1939, s. 61.

⁷⁹³ **Nafia Vekâleti Mecmuası**, Sene: 1, S: 5, Teşrin-i evvel/Ekim 1934, s. 26; **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 6, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1939, s. 132.

⁷⁹⁴ **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 3, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1936, s. 46-47.

⁷⁹⁵ **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 4, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1937, s. 134.

⁷⁹⁶ "*Hakkâri Yolunda Seyahat*", **Son Posta**, 29 İkinciteşrin/Kasım 1936.

⁷⁹⁷ **Yeni Yurd**, 10 Ağustos 1937.

suretiyle iki koldan ilerlemişti. Yol programının hedefi, köylere varıncaya kadar yurdun her köşesinin demiryolu istasyonlarına, limanlara, ticaret ve sanayi merkezlerine bağlanması ve demiryollarından başka karayolu vasıtasıyla ülkenin herhangi bir yerinden diğer tarafına kesintisiz nakliyat ve seyahat imkânının temini olarak belirlenmişti⁷⁹⁸. Bu yıl içinde Van Gölü Havzası Vilâyetlerindeki yol ve köprülerde de çalışmalar yapılmıştı. Bitlis-Diyarbakır, Bitlis-Muş ve Bitlis-Van yolları üzerinde ulaşımı engelleyen kısımlar onarılmış ve 363 km'lik yeni yol ulaşımına açılmıştı. Muş'ta da Diyarbakır, Bitlis ve Erzurum yönlerindeki yollar onarılmış ve 434 km'lik kısım Ekim 1937'de ulaşımına açılmıştı⁷⁹⁹.

Van'da ise yol çalışma programına uygun olarak merkez ve Karaköse ile Hakkâri yollarının onarımı için işçiler çalıştırılarak bu güzergâhlar tekerlekli araçların geçebileceği şekilde onarılmış ve toplam 746 km uzunluğundaki yollar Ekim 1938'de ulaşımına açılmıştı⁸⁰⁰. Van, bu yollar vasıtasıyla ürettiği ürünleri civar kaza ve vilâyetlere satma imkânını kazanmıştı. Böylece şehrin ekonomik ve kültürel gelişimine büyük katkı sağlamaya başlamıştı⁸⁰¹.

Van Gölü Havzası ve civarında bulunan yol ve köprülerin ekonomik ve kültürel gelişmenin sağlanmasına olan katkılarının dışında buranın asayişinde de önemli rol oynamıştı. Bu nedenle Birinci Umumi Müfettişlik havzanın diğer bölgelerle bağlantısının sağlanması amacıyla Nafia Vekâleti'nden şu yol ve köprülerin yapılmasını talep etmişti;

1-Diyarbakır-Silvan-Pisyar-Ziyaret-Bitlis-Tatvan yolu,

2-Van-Hoşap-Başkale-Çölemerik yolu,

3-Ziyaret-Siirt-Pervari yolu,

4-Bu yollar üzerine rast gelecek köprülerin yapılması, (meselâ, Zap üzerine Yüksekova'ya geçilecek bir köprü, Murat üzerinde Bulanık civarında Hıms yolunda Karaağıl Köprüsü, Muş civarında Karasu Köprüsü, Muş civarında Murat üzerinde büyük Taş Köprü'nün tamiri gibi köprü işlerinin yapılması).

⁷⁹⁸ **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 5, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1938, s. 243.

⁷⁹⁹ **Son Posta**, 29 Birinciteşrin/Ekim 1937.

⁸⁰⁰ **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 5, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1938, s. 251-293.

⁸⁰¹ "*Vanlıların Dileği; Yol*", **Son Posta**, 13 Eylül 1937.

5-Bölgenin münasip görülen yerinden bir şose ile Erzurum tarafına bağlanması⁸⁰².

1938 mali yılında hükümet ülke genelindeki yolların inşa ve bakım işlerini gerçekleştirmek amacıyla bir Nafia Programı hazırlamış ve hazırlanan program çerçevesinde Bitlis'te 459, Muş'ta 390 ve Van'da 869 km'lik vilâyet yolları Eylül 1939'dan itibaren ulaşıma müsait hale getirilmeye başlanmıştı⁸⁰³.

26 Mayıs 1939'da çıkarılan 3611 Sayılı Nafia Vekâleti Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun'la Nafia Teşkilatı yeniden düzenlenerek karayolu ve köprüler; askeri, iktisadi ve idari bakımdan devletçe lüzum görülecek ve vilâyetler açısından birinci derecede önemli yol şebekelerinin programlarının hazırlanması⁸⁰⁴ sağlanmıştı. Yapılan çalışmalar sonunda programa alınan bütün yolların kırma taş şose halinde inşa ve onarım masrafı 377 milyon lira tahmin edilmiş olduğundan, aynı anda hepsinin birden inşası mümkün olamayacağı anlaşılmıştı. Bu sebeple askeri, iktisadi ve idari bakımdan ilk önce inşası gereken önemli güzergâhlar tespit edilmişti. Tespit edilen güzergâhlardan Van Gölü Havzası'na Elazığ-Bingöl-Muş-Bitlis-Van ve Diyarbakır-Siirt-Bitlis-Van olmak üzere uzanacak yol ve köprülerin inşasını Şose ve Köprüler Reisliği üstlenecek ve vilâyet yollarının inşası için bedeni yol yükümlülüğün devamı ile vilâyet bütçelerindeki yol ödeneklerinin yüzde 60'ının bu yollara harcanma zorunluluğu getirilmişti. Bu çerçevede yolların havzadaki uzunlukları ve bunların inşasına harcanan para miktarı şöyle olmuştu⁸⁰⁵.

Vilâyet İsmi	Yolların Genel Uzunluğu (Km)	İnşaat Masrafı (TL)
Bitlis	159	1.332.000
Muş	108	1.008.000
Van	254	2.520.000

⁸⁰² BCA. 030.10.70.461.1.

⁸⁰³ **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 6, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1939, s. 91-92; **Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı XII (1940-1941)**, Ankara 1942, s.472-473; **Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı XIII (1941-1942)**, Ankara 1943, s.360, 363-364.

⁸⁰⁴ **Cumhuriyet'in 50. Yılında Karayollarımız...**, s. 39; N. Berksan, **Yol Davamız Nerede?...**, s. 84; **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 6, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1939, s. 93.

⁸⁰⁵ **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 6, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1939, s. 94-97.

1939'da Bitlis-Diyarbakır, Bitlis-Siirt yollarının tamirine başlanmıştır. Bunun yanında Tatvan-Adilcevaz, Bitlis-Hizan ve Bitlis-Muş yollarında da çalışmalar başlatılarak bu güzergâhlar ulaşım araçları ve posta kamyonlarının geçişine uygun hale getirilmiştir⁸⁰⁶.

Hakkâri Vilâyet merkezini Van'a bağlayan ve vilâyetçe yapım ve genişletme çalışmalarına başlanan Başkale-Çölemerik yolunun üzerinde yapılacak köprüler için 1939 mali yılı şose ve köprüler tahsisatından 12.000 liranın Hakkâri Vilâyeti'ne verilmesi İcra Vekilleri Heyeti'nin 3 Haziran 1939 tarih ve 2/11152 sayılı kararnamesiyle kabul edilmiştir⁸⁰⁷. Verilen tahsisatla Başkale-Çölemerik arasında 156 menfez ve betonarme köprülerin yapımına başlanmıştır. Ancak ödeneğin yetersiz kalması nedeniyle istenilen sonuç elde edilememiştir⁸⁰⁸. Bu yüzden buradaki yol, köprü ve menfez yapımları savaş sonrası döneme kalmıştır.

II. Dünya Savaşı'nın çıkması bütün ülkede olduğu gibi Van Gölü Havzası'ndaki karayolu ve köprü çalışmalarını da olumsuz etkilemiştir. Bunun nedeni savaş yüzünden Hükümetin bu yöndeki harcamalara yeterince ödenek ayıramamasıydı.

2. Demiryolları Alanında Yapılan Faaliyetler

Cumhuriyet Hükümeti yurdun her tarafını birbirine muntazam yollarla bağlamak amacını güderken şühesiz ki umumi kalkınmanın ilk şartlarını yerine getirmeyi ön plâna almıştır. Bu nedenle Elazığ'dan Van'a doğru ilerleyen demiryolunun inşasına durmadan devam edilmiş ve biran önce bitirilmesine çalışılmıştır⁸⁰⁹. Bu dönemde Van Gölü Havzası'na doğru ilerleyen hatlardaki çalışmalar şu şekilde olmuştur:

a- Sivas-Çetinkaya-Erzincan Hattı

Anadolu'daki hatların belkemiğini oluşturacak bu önemli demiryolunun inşaatına Sivas Kongresi'nin yıl dönümü olan 4 Eylül 1933'te Sivas'tan başlanmıştır⁸¹⁰. Buradan doğuya doğru ilerleyen demiryolundaki çalışmalar, 1935'te

⁸⁰⁶ **Son Posta**, 13 Şubat 1939; **Yurd Yolu**, 16 Mayıs 1939; **Yurd Yolu**, 5 Ağustos 1939.

⁸⁰⁷ **BCA**. 030.18.01.02.87.50.20.

⁸⁰⁸ **Van**, 29 Temmuz 1939.

⁸⁰⁹ **Van**, 11 Ağustos 1945.

⁸¹⁰ **Demiryollar Dergisi**, XIV/ 164-165, 29 İlkteşrin/Ekim 1938, s. 952.

yoğunlaşmış⁸¹¹ ve 43 km'lik Sivas-Tecer arası 19 Aralık 1935'te işletmeye açılmıştı. Mayıs 1936'da inşaat 490 km'ye kadar ilerlemişti⁸¹². 20 Kasım 1937'de Sivas-Divrik arası işletmeye açılmıştı. Sivas-Divrik arasında bulunan Çetinkaya'ya demiryolunun gelmesi Van Gölü Havzası için çok önemli bir gelişmeydi. Çünkü burası Doğu Anadolu'yu İç ve Batı Anadolu'ya; Akdeniz'i Karadeniz'e bağlayan demiryollarının kavşağı konumundaydı.

Bundan sonra Erzincan-Erzurum istikametinde ray döşenmesine hız verilmiş ve 8 Ekim 1938'de ilk trenin Erzincan'a varması sağlanmıştı. Erzincan'a kadar olan hattın açılışı ise 11 Aralık 1938'de düzenlenen törenle Nafia Vekili Ali Çetinkaya tarafından yapılmıştı⁸¹³. Hattın 1939 Cumhuriyet Bayramı'nda Erzurum'a ulaştırılması hedeflenmişti⁸¹⁴. Yapılan çalışmayla ray döşeme işleri 6 Eylül 1939'da Erzurum'a varmış ve hat 20 Ekim 1939'da ulaşıma açılmıştı⁸¹⁵.

Hattın bölümlerine harcanan para, arazinin durumuna göre değişmişti. 158 km uzunluğundaki Erzincan-Aşkale bölümünün keşif bedeli 8.500.000 lira iken 161 km uzunluğundaki Divrik-Erzincan arasındaki bölümün keşif bedeli ise 16.200.000 liraydı⁸¹⁶. Bu hattın yalnız inşasına harcanan miktar 50.521.846 lira iken Çetinkaya-Malatya hattıyla birlikte inşaat ve demiryolu malzemesine harcanan miktar ise 80 milyon lirayı bulmuştu⁸¹⁷. Açılan bu hat ile İç Anadolu ve Doğu Anadolu, arasındaki demiryolu bağlantısı sağlanmış ve bu vasıtaıyla Sarıkamış üzerinden Sovyet sınırına kadar doğrudan doğruya ulaşım sağlanmıştı. Bu yönüyle iktisadi ve askeri bakımlardan önem arz etmişti.

⁸¹¹ "Sivas-Erzurum Demiryolu İnşaatı İlerliyor", **Son Posta**, 29 Haziran 1937.

⁸¹² **Ayın Tarihi**, S: 30, Haziran 1936, s. 5.

⁸¹³ **Ulus**, 12 İlkânun/Aralık 1938; T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 6, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1939, s. 7; Erdoğan Karakuş, **İngiliz Belgelerinde İkinci Dünya Savaşı Öncesi Türk-İngiliz İlişkileri 1938-1939**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayını, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2004, s.228.

⁸¹⁴ **Ulus**, 14 İlkânun/Aralık 1938.

⁸¹⁵ **Cumhuriyet**, 21 Birinciteşrin/Ekim 1939; **Yurd Yolu**, 29 Birinciteşrin/Ekim 1939; İ. Yıldırım, **Dermiyollar...**, s. 102; Hüseyin Yakup Kalgay, "Ankara-Sivas-Erzurum Demiryolunun İşletmeye Açılması Münasebetiyle", T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 6, S: 6, İkinciteşrin/Kasım 1939, s. 25.

⁸¹⁶ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 4, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1937, s. 22; İ. Yıldırım, **Dermiyollar...**, s. 102.

⁸¹⁷ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 6, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1939, s. 16.

b- Malatya-Çetinkaya Hattı

Fevzipaşa'dan başlayıp, Malatya-Ergani güzergâhını takip ederek Diyarbakır'a ulaşacak demiryolu ile yapılacak olan Sivas-Erzurum demiryolunu birbirine bağlayarak ülkenin doğusunu kısa yoldan, Akdeniz'e, güneyini de Doğu ve İç Anadolu'ya oradan da Sivas-Samsun hattıyla Karadeniz'e ulaştırmayı sağlamak amacıyla inşası ele alınmıştı. Hattın yapımı 20 Mayıs 1933 tarih ve 2200 numaralı kanunla kararlaştırılmıştı⁸¹⁸. Kanuna göre Malatya'dan başlayacak olan hat, Sivas-Erzurum hattıyla Divrik (Divriği) yakınlarında birleşecekti⁸¹⁹. Bu hat İstanbul-Konya-Adana-Fevzipaşa-Malatya üzerinden Diyarbakır'a kadar olan güzergâhı 211 km kısaltacaktı. Bu nedenle hattın askeri, iktisadi ve ticari bakımlarından önemi büyüktü⁸²⁰.

Daha önce belirtildiği üzere hattın inşası Sivas-Erzurum hattıyla birlikte 12 Haziran 1933'te yapılan ihale ile Mühürdârzâde Nuri Bey ve ortaklarına verildi. 29 Haziran 1933'te yapılan sözleşmeye göre hattın inşası Aralık 1938'de bitirilecekti. Bu hattın inşasına Cumhuriyetin 10. Yıl Dönümü olan 29 Ekim 1933'te başlanmıştı. 1934'te hat üzerine yapılan birkaç demir köprü nedeniyle çalışmalar yavaşlamıştı. Bunların bitmesi ile 1935'te inşaat hızlanmış; bu yılın sonunda 90. km'ye ulaşmış ve ilk 45 km'nin de rayları döşenmişti⁸²¹. Hattın son bölümü olan Hekimhan-Çetinkaya arası 7 Haziran 1937'de bitirilmiş⁸²² ve hattın tamamı olan 141 km 16 Ağustos 1937'de işletmeye açılmıştı⁸²³.

Bu hattın inşası ile ülkenin doğusu ile güneydoğusu arasında bir bağ kurulduğu gibi, ülkenin doğusu da Akdeniz'e bağlanmış oldu. Üstelik bu hattın inşasıyla demiryolu ile yapılan taşımacılık mesafesi öngörüldüğü gibi kısalmıştır. Örneğin bu demiryolu yapılmadan İstanbul-Konya-Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakır

⁸¹⁸ **TBMM Kavanin Mecmuası**, IV/12, TBMM Matbaası, Ankara 1934, s.347-350.

⁸¹⁹ **TBMM ZC. IV/15**, İ: 54, (20.5.1933), s. 212-215, Sıra No: 190, s. 1-5.

⁸²⁰ M. A. Abisel, **Bir Karış Fazla Şimendifer...**, s. 136.

⁸²¹ **Ayın Tarihi**, S: 15, Şubat 1935, s. 62; "10+2 Cumhuriyetin Yıl Döneminde Türkiye Bayındırlığı", T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 2, S: 5, İlkteşrin/Ekim 1935, s. 19-20; T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 3, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1936, s.4; İ. Yıldırım, **Demiryollar...**, s. 103.

⁸²² **Son Posta**, 8 Haziran 1937.

⁸²³ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 4, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1937, s. 28.

şeklinde olan güzergâh, İstanbul-Ankara-Sivas-Malatya-Diyarbakır şeklinde değişerek, 211 km kısalmıştı⁸²⁴.

c- Diyarbakır-Kurtalan-Van Hattı

Sınırlara ulaşmak, Cumhuriyet Hükümetlerinin demiryolu politikalarının temelini oluşturmuştu. Bu hattın yapımı sırasında ekonomik sıkıntılar yaşanmıştı. Bunun üzerine hükümet yeni kaynak arayışına girmiş ve sonunda çıkardığı 2094 numaralı kanunla 12 milyon liralık yüzde 5 faizli tahvil çıkarılmasına yetki vermiş ve tahvil satışından elde edilen gelirle hattın yapımı tekrar başlatılarak 1 Nisan 1934'te Fırat-Yolçatı bölümü tamamlanmıştı⁸²⁵. Kalan kısmın yapımı için 12 Nisan 1934'te 2405 numaralı "Fevzipaşa-Diyarbakır Hattı İnşaatının İkmali Hakkında Kanun" çıkarılmış ve Nafia Vekâleti, 4 milyon liralık bir ödenek ayırmıştı⁸²⁶ ve böylece yapımına devam edilen hat 31 Temmuz 1935'te Ergani'ye ulaşmıştı⁸²⁷. Fevzipaşa'dan Ergani'ye uzanan 421 km'lik bu önemli hat 5 Ağustos 1935'te Ergani'de Birinci Umumi Müfettiş Abidin Özmen'in de katıldığı bir törenle işletmeye açılmıştı⁸²⁸. Ergani-Diyarbakır arasındaki kısım da 30 Ağustos 1935'te tamamlanmış⁸²⁹ ve 22 Kasım 1935'te düzenlenen törenle açılmıştı⁸³⁰. Hattın açılışını yapan Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya⁸³¹, yaptığı konuşmada; Hattın Diyarbakır'da kalmayacağı, Doğu'ya doğru ilerletilerek Van üzerinden İran'a uzatılacağını⁸³² açıklamıştı.

Nafia Vekili Ali Çetinkaya, Irmak-Filyos hattının açılışında⁸³³, yaptığı konuşmada; "Bugün açtığımız hat kömür hattıdır. Dünyanın en zengin kömürü Zonguldak'tadır. Bu hat memleketin, bilhassa Orta Anadolu'nun dâhili ihtiyacını

⁸²⁴ M. A. Abisel, *Bir Karış Fazla Şimendifer...*, s. 136; İ. Yıldırım, *Demiryolları...*, s. 104.

⁸²⁵ *Ayın Tarihi*, S: 5, Mayıs 1934, s. 2; T.C. Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Yıl: 5, S:5, Birinciteşrin/Ekim 1938, s. 56; İ. Yıldırım, *Demiryolları...*, s. 89.

⁸²⁶ *TBMM Kavanin Mecmuası*, IV/13, s.167; *Düster*, Üçüncü Tertip, C: 15, s.347; T.C. Nafia Vekâleti, *Nafia İşleri Mecmuası*, Sene: 1. S: 1, Haziran 1934, s.11.

⁸²⁷ *Ulus*, 1 Ağustos 1935.

⁸²⁸ *Cumhuriyet*, 6 Ağustos 1935; T.C. Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Yıl.2, S: .3, Ağustos 1935, s.42.

⁸²⁹ *Ulus*, 20 Senteşrin/Kasım 1935.

⁸³⁰ *Cumhuriyet*, 22 İkinciteşrin/Kasım 1935; *Cumhuriyet*, 23 İkinciteşrin/Kasım 1935.

⁸³¹ *Türk İstiklal Harbi'ne Katılan Alay ve Tugay Komutanlarının Biyografileri II*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayını, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2010, s.57.

⁸³² *Cumhuriyet*, 23 İkinciteşrin/Kasım 1935; Yunus Nadi, "Türk Şimendiferciliğin Yeni Bir Zaferi", *Cumhuriyet*, 23 İkinciteşrin/Kasım 1935.

⁸³³ *Ulus*, 13 Senteşrin/Kasım 1935.

temin edecektir. Diyarbakir hattını Ankara'ya döndükten iki üç gün sonra açmağa gideceğiz. Diyarbakir'de de durmayacağız; Van'a ve hududa doğru gitmeye devam edeceğiz"⁸³⁴, şeklindeki sözleri demiryolunun Diyarbakır'dan sonraki hedefinin Van Gölü Havzası olduğunu göstermişti. Nafia Vekili'nin bu açıklaması Cumhuriyet Hükümetlerinin demiryolu politikalarında Van Gölü Havzası'nın önemli yer aldığını göstermesi bakımından önemliydi. Çünkü havzaya ulaşmakla buradaki iktisadi kaynakların ülkenin kalkınmasında kullanılmasının yanında, buradaki asayiş sorunlarının çözümü ve İran'la ilişkilerin geliştirilmesinde büyük bir aşama olacaktı.

Bu hat Cumhuriyet Hükümetlerinin ülkede yaptığı en önemli hatlardan biri olup, 65 milyon liraya mal olmuştu. Uzunluğu 505 km ve üzerinde 137 istasyon, 64 tünel, 1910 menfez ve köprü bulunan⁸³⁵ hat, Ergani'deki bakırın Mersin'e taşınması ile Diyarbakır ve yakınında bulunan Van Gölü Havzası için büyük bir iktisadi kalkınma ve refah vasıtası olacaktı⁸³⁶.

Ali Çetinkaya, Diyarbakır'da gazetecilere yaptığı açıklamada; "Daha şarka doğru mümkün olduğu kadar sürat ve ehemmiyetle hatlarımızı uzatmak gayemizdir. 1936 senesinden itibaren her halde daha ötelerde inşaata devam edeceğiz. Elaziz'den Van'a ve hududa kadar olan kısmın ilk istikşafını bir fen heyetine yaptırdık. Diyarbakır'den Van'a kadar olan mesafe Elaziz'den Palu, Çapakçur ve Muş'tan geçmek şartıyla Van'a kadar olan mesafeye hemen müsavi gibidir. Her iki istikametin umumi, hususi şartları, vaziyetleri vardır. Bu hususta alakadar makamların noktai nazarları mütaleaları alındıktan sonra hangisinin tercih edilmesi

⁸³⁴ **Cumhuriyet**, 13 İkinciteşrin/Kasım 1935.

⁸³⁵ **Cumhuriyet**, 23 İkinciteşrin/Kasım 1935; **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl 2, S: 2, I. Kanun/Aralık 1935, s. 49.

⁸³⁶ **Cumhuriyet**, 22 İkinciteşrin/Kasım 1935, Nafia Vekili açılış töreninde "...Diyarbakır'ın, Anadolu'nun, İran ve Irak sınırlarında büyük bir mıntakanın ilk ve mühim benderlerinden ve transit merkezlerinden biri ve eski şark kervanlarının uğrak yeri, tarihi bir belde olduğu malumdur. Eskiden 14 ve 15. Asırlarda şarkın yelkenli gemileri Hind Denizi'ni kat ederek bir taraftan Kızıldeniz vasıtasıyla Mısır kıyılarına diğer taraftan Basra Körfezini ve Dicle suyunu takip ederek Musul'a gelirler ve buradan hamulelerini kervanlar vasıtasıyla Diyarbakır'den Anadolu'ya kat ederek garba ve İstanbul'a doğru naklelerlerdi... Diyarbakır bu gün demiryolu vasıtasıyla bir taraftan Malatya ve Sivas üzerinden Samsun'da Karadeniz'e, diğer taraftan gene Malatya ve Adana üzerinden Mersin'de Akdeniz'e ve Kayseri'den geçerek Cumhuriyet'in idare merkezi olan Ankara'ya ve daha ötede Marmara ve Ege denizine bağlanmış oluyor." **Cumhuriyet**, 23 İkinciteşrin/Kasım 1935; **Servetifünun (Uyanış)**, Yıl: 46, C: 79/15, No: 2049/364, 28 İkinciteşrin/Kasım 1935, s.4.

lazım geleceğine karar verilecektir ...”⁸³⁷, demişti. Ancak iktisadi yetersizliklerden dolayı hattın Diyarbakır’dan sonrasının yapımına istenen hızda başlanamamıştı.

Irak sınırına uzatılması kararlaştırılan Fevzipaşa-Diyarbakır hattının Diyarbakır-Siirt-Cizre ve Siirt-Van Gölü istikametine doğru ilk parti olarak Diyarbakır’dan itibaren 65 km’lik kısmın etüdü için 1937 bütçesine 20 bin lira ödenek konulması İcra Vekilleri Heyeti’nin 12 Nisan 1937 tarih ve 2/6371 numaralı kararname ile kabul edilmiş⁸³⁸ ve güzergâh tespit çalışmalarına başlanmıştı⁸³⁹.

14 Haziran 1937’de çıkarılan 3262 Sayılı Kanunla demiryollarının Diyarbakır İstasyonu’ndan Irak ve İran sınırlarına kadar uzatılması ve Van Gölü sahilinde demiryoluna gerekli tesisatın yapılması için toplam 50 milyon liralık ödenek verilmişti⁸⁴⁰. Kanuna göre demiryolu Diyarbakır’dan Irak sınırına uzatılacak ve bu hattın uygun bir yerinden ayrılan bir hat Van Gölü Havzası’na doğru uzatılacaktı. Bu hattın Tatvan kısmında bir feribot iskelesi yapılacak ve Tatvan-Van arası feribotla geçilecekti. Van’da tekrar başlayacak olan demiryolu İran sınırına kadar ulaştırılacaktı. İran ve Irak hatları⁸⁴¹ Diyarbakır’dan itibaren 171 km’deki Reşan Köyü’ne kadar aynı güzergâhı kullanacaktı. Reşan’dan sonra hat iki istikameti takip edecekti; 1- Reşan-Bitlis-Tatvan yolu ile Tatvan-Van arası feribotla geçilmek suretiyle Kotur’da İran’a ulaşacaktı. Bu hattın Diyarbakır’dan İran sınırına kadar olan uzunluğu 520 km olacaktı. Fakat Tatvan-Van arası feribotla geçileceği için 143 km’lik yol yapılmayacaktı.

2- Reşan-Cizre-Irak olarak yapılacak ve hattın uzunluğu ise 324 km olacaktı⁸⁴². Her iki hattın tahmin edilen inşaat bedeli 51 milyon lira olarak tespit edilmişti. Fakat feribotla geçileceğinden 4 milyon lira daha az ödenecekti⁸⁴³.

Hatların inşasına Atatürk’ün de katıldığı bir törenle 16 Kasım 1937’de başlanmıştı⁸⁴⁴. Diyarbakır-Kurtalan demiryolunun ihale tablosu şöyle olmuştu⁸⁴⁵:

⁸³⁷ **Cumhuriyet**, 25 İkinciteşrin/Kasım 1935.

⁸³⁸ **BCA**. 030.18.01.02.73.29.6.

⁸³⁹ **Cumhuriyet**, 23 Birincikânun/Aralık 1937.

⁸⁴⁰ **TBMM ZC**. V/19, İ: 76, (14.6.1937), s. 296-297; **TBMM Kavanin Mecmuası**, V/17, Teşrin-i sani/Kasım 1937; s. 1057; **Düster**, Üçüncü Tertip, C: 18, s. 547.

⁸⁴¹ Asım Us, **1930-1950 Hatıra Notları**, Vakıf Matbaası, İstanbul 1966, s.231-232.

⁸⁴² T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 6, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1939, s. 73-74; T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 6, S: 6, İkinciteşrin/Kasım 1939, s. 10.

⁸⁴³ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 6, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1939, s. 74.

İnşaatın Bölümleri	Bölümün Uzunluğu (Km)	Tahmini Bedel (TL)	Yapılan İndirim	İhale Bedeli (TL)
1	20	800.000	%11.11	711.120
2	22	650.000	%18.26	531.310
3	18	75.000	%11.15	666.375
4	25	1.150.000	%15.60	970.000
5	21	1.400.000	%30.00	980.000
6	25	1.800.000	%13.11	1.564.000
7	28	2.270.000	%17.50	1.872.000

Demiryolunun Siirt önlerinden geçerek Tatvan'da Van Gölü kıyısına doğru uzatılmaya başlanması, Atatürk'ün TBMM'deki nutuklarında; "Yurdun ve halkın fikren yükselmesi için alınacak tedabir arasında Doğu Bölgesi için Van Gölü sahillerinde en güzel bir kültür şehri yaratmak yolunda şimdiden fiiliyata geçilmelidir"⁸⁴⁶ şeklindeki irade ve işaretlerinin gerçekleşmesini daha çabuk temin edeceğini⁸⁴⁷. Hattın açılış töreninde Nafia Vekil Ali Çetinkaya'nın; "Irak hududumuza kadar uzanan arazi petrol tabakalarının tesadüf olduğu yurd sahalarıdır. Buralarda yapılmakta olan sondajların petrol damarlarını bulması ihtimalinin tahakkuku tabiatın memleketimize ayrıca bir bahşayışi (ihsanı) olacaktır ..."⁸⁴⁸, şeklindeki sözleri bu hatların yapımında, askeri, siyasi yönlerden taşıdığı önemin yanında petrolün de etkili olduğu anlaşılmaktadır.

Yapımı yavaş giden bu hatta ilk ray döşeme işleri 11 Aralık 1938'de başlamış⁸⁴⁹ ve Ekim 1939'da 35. km'ye ulaşmıştı. II. Dünya Savaşı'nın ortaya çıkardığı zor şartlar sebebiyle, hattın yapımı daha da yavaşlamıştı. Bu yavaşlamanın nedeni ödenek yetersizliğinin dışında köprülerin yapımı için demir ve kerestenin bulunamayışydı. Genelkurmay Başkanlığı'nın askeri bakımdan Diyarbakır-Kurtalan

⁸⁴⁴ **Cumhuriyet**, 17 İkinciteşrin/Kasım 1937; **Ulus**, 17 Sontesrin/Kasım 1937; T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 7, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1940, s. 13; Yunus Nadi, "Diyarbakır'da Yapılan Demiryolu Töreni", **Cumhuriyet**, 18 İkinciteşrin/Kasım 1937.

⁸⁴⁵ Hüseyin Kalgay, "Cumhuriyetin 17. Yılında Diyarbakır-Irak Hattında İnşaat Faaliyetleri", **Demiryollar Dergisi**, XVI/ 187-188, Birinciteşrin/Ekim 1940, s. 281; T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 7, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1940, s. 17; **Cumhuriyet**, 16 İkincikânun/Ocak 1939.

⁸⁴⁶ **TBMM ZC. V/20, İ: 1, (1.11.1937)**, s. 7.

⁸⁴⁷ **Cumhuriyet**, 17 İkinciteşrin/Kasım 1937.

⁸⁴⁸ **Ulus**, 12 İlkânun/Aralık 1938; T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 4, S: 7, İlkânun/Aralık 1937, s.53.

⁸⁴⁹ **Ulus**, 12 İlkânun/Aralık 1938; M. Gökman, **50 Yılın Tutanağı**,... s.106.

arasında yapılmasını zaruri gördüğü köprüler için demir temin edilmesi amacıyla Türkiye'nin o dönemde Amerika'dan aldığı 4.000 ton demirden bin tonunun buraya gönderilmesi istenmişti. Ticaret Vekâleti bu iş için 444 ton demiri Nafia Vekâleti'ne vermişti⁸⁵⁰. Böylece yapılması zaruri olan köprüler yapılmış ve hattın inşaatı devam etmişti.

2. Van Gölü İşletme İdaresi

Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü'nde düzenli seferlerin sağlanması amacıyla Nafia Vekâleti'ne bağlı olarak çalışmalarını yürüten Van Gölü İşletme İdaresi daha sonra Van Vilâyeti İdare-i Hususiyesi'ne bağlanmıştı⁸⁵¹. Ancak idarenin çalışmalarının istenilen oranda yürütememesi nedeniyle Dâhiliye Vekâleti'ne bağlanmıştı⁸⁵². Cumhuriyetin ilk on yılında bu kurumlara bağlı olarak çalışmalarını sürdüren Van Gölü İşletme İdaresi, 19 Mart 1934'te kabul edilen 2665 sayılı bir nizamnâme ile işletmenin sahip olduğu bütün işlerin kontrol ve yürütülmesi Birinci Umumi Müfettişliğe verilmesi kararlaştırılmıştı⁸⁵³. İşletmenin Birinci Umumi Müfettişliğe verilmesi ile buradaki faaliyetlerin daha düzenli bir şekilde sürdürülmesi ve burada çalışan gemilerin kontrollerinin sağlanması amaçlanmıştı.

Birinci Umumi Müfettişliğe verilmesi kararlaştırılan Van Gölü İşletme İdaresi'nin kuruluş amacı Nizamnâme'nin 2. Maddesinde; iskeleler arasında taşımacılık yapma, iktisadi ve asayiş bakımından önemli görülen yerlere yeni iskeleler kurma, gölde yapılan balıkçılığı geliştirme ve burada inşaat ustaları yetiştirme⁸⁵⁴ şeklinde yer almıştı.

Nizamnâmede işletmenin merkezi Ernis olarak kabul edilmiş ve gerekli görüldükçe diğer mahallerde Birinci Umumi Müfettişliğin uygun görmesi ile bütçedeki ödenek ölçüsünde şubeler açabilecek ve Milli Bankalar veya şirketlerle

⁸⁵⁰ BCA. 030.10.153.81.9.

⁸⁵¹ 24 Mayıs 1928 Tarih ve 1347 Numaralı Van Gölü Seyr-i Sefain İdaresi'nin Van Vilâyeti İdare-i Hususiyesine Devrine Dair Kanun: **TBMM Kavânin Mecmuası**, III/6, TBMM Matbaası, Ankara 1928, s. 396; **Düstur**, Üçüncü Tertip C: 9, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul 1931, s. 1083; **İdare Dergisi**, Yıl: 1, S: 2, Mayıs 1928, s. 108.

⁸⁵² **Güneydoğu Birinci Genel Müfettişlik Bölgesi**, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1939, s.328.

⁸⁵³ “*Van Gölü Gemi İşletme İdaresi Nizamnâmesi'nin Mer'iyete Konulması Hakkında Kararnâme*” 19 Mart 1934. Sayı: 2665, Van Gölü Gemi İşletme İdaresi için Dahiliye Vekilligince hazırlanan ve Şurayı Devletçe görülerek 17/3/1934 tarih ve 7890 Sayılı tezkere ile gönderilen ilişik nizamnâmenin mer'iyete konulması; İcra Vekilleri Heyeti'nce 19/3/1934'de kabul olunmuştur. (BCA. 030.18.01.02.43.15.10; **Düstur**, Üçüncü Tertip, C: 15, Başvekâlet Matbaası, Ankara 1934, s.217.)

⁸⁵⁴ **Düstur**, Üçüncü Tertip, C: 15,.. s.218.

birleşerek kuruluş maksadı içinde teşebbüslere girişebilecekti. Böylece Van Gölü İşletme İdaresi, Van Gölü'nde ulaşım ve taşımacılıkta tek yetkili kurum haline gelmişti.

Van Gölü İşletme İdaresi'nin sermaye ve gelir (varidat) kaynakları da Nizamnâmesi'nde, idarenin malı olan gemi, fabrika, alet vs. bütün menkul ve gayri menkul mallar, yeniden yapılacak gemiler, satılacak kiremit, balık, vs. bedelleri ile devlet bütçesinden alınan ödenekler⁸⁵⁵ olarak belirtilmişti. İşletmenin masrafları ise, işletme memur ve müstahdemlerinin maaş ve ücretleri, yakacak masrafları, tamirat vs. masrafları⁸⁵⁶ şeklinde sıralanmıştı.

Nizamnâme'nin hazırlanmasındaki amaçlar arasında Van Gölü'nde ulaşım ve taşımacılık işlerinin düzenli ve verimli bir şekilde çalışmasını sağlamak bulunuyordu. Ayrıca Van Gölü çevresinin kalkınması da amaçlanmıştı. Van Gölü İşletmesi'nin Nizamnâmesi'nin uygulanması ile birlikte işletmenin kaynakları daha iyi kullanılmaya başlanmıştı. Bu durum kısa bir süre sonra işletme gelirlerinin artmasını sağlamıştı.

Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1934 mali bütçesi⁸⁵⁷ görüşülürken, işletmenin gelir ve gider cetvelleri incelenmişti. Devletin işletmeye ayırdığı ödenek Cumhuriyetin ilânından beri sürekli artış göstermişti. Ancak 1934'te gelirler arttığından dolayı ödenekler artmamış, aksine bir önceki yıla göre 11.000 lira azaltılmıştı. Bunda işletme gelirlerinin artması etkili olmuştu⁸⁵⁸. Van Gölü İşletme İdaresi için alınan bu karar sonraki yıllarda yapılan bütçe görüşmelerinde de dikkate alınmıştı.

Van Gölü İşletme İdaresi'nin bütçesi ile ilgili çalışmalar 31 Mayıs 1934'te TBMM'de görüşülmüştü⁸⁵⁹. Burada yapılan görüşmede 1934 mali yılı Van Gölü İşletme İdaresi'nin toplam geliri 75.000 lira, gideri ise 74.980 lira olarak hesaplanmıştı⁸⁶⁰. Bu hesaplamalara dayanılarak Umumi Bütçeden işletmeye ödenek

⁸⁵⁵ **Düster**, Üçüncü Tertip, C: 15,.. s.218-219.

⁸⁵⁶ **Düster**, Üçüncü Tertip, C: 15,.. s.223.

⁸⁵⁷ **BCA**. 030.18.01.02.87.50.13.

⁸⁵⁸ **BCA**. 030.10.156.97.4; **TBMM ZC**. IV/22, İ: 58, (27.5.1934), s. 40.

⁸⁵⁹ **TBMM Arşivi**, D: IV, D. No: 2482.

⁸⁶⁰ **TBMM Arşivi**, D: IV, D. No: 2482; **TBMM ZC**. IV/22, İ: 62, (31.5.1934), s. 520-521; **TBMM Kavanin Mecmuası**, IV/13, TBMM Matbaası, Ankara 1934, s.677-678; **Düster**, Üçüncü Tertip, C: 15, Başvekâlet Matbaası, Ankara 1934, s.1023. 58.

ayrılmıştı. Van Gölü İşletmesi'ne ayrılan ödeneklerle 1934'te gölde çalışacak yeni bir motor ile kiremit pres makinası alınmıştı. Alınan bu araçların kullanılması için DâhiliyeVekâleti'nin onayı ile Macar Danyal Gamboş görevlendirilmişti⁸⁶¹. Bu görevlendirme ile ilk kez yabancı uyruklu bir kişi Van Gölü İşletme İdaresi'nde çalıştırılmış oldu.

Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1935 mali bütçesi⁸⁶² 13 Şubat 1935'te çıkarılan kararnâme ile onaylanmıştı⁸⁶³. Ancak ayrılan bütçenin yetersiz kalması üzerine ek ödenek verilmesi için çalışma başlatılmıştı. TBMM'de 6 Nisan 1935'te yapılan Van Gölü İşletme İdaresi ek bütçe görüşmeleri sırasında söz alan milletvekilleri işletmenin önemine değinmiş ve istenilen ödeneğin verilmesini istemişlerdi. Görüşmeler sırasında söz alan Dâhiliye Vekili Şükrü Kaya Bey, İşletmenin Hükümet açısından asayiş değerinin de olduğunu şu sözlerle vurgulamıştı; "... Bu yalnız bir münakale ihtiyacı değil, aynı zamanda bir inzibat ve ümran işi ile de münasebettardır. Elimizdeki bu küçük nakliyat vasıtaları olmasaydı, Ağrı üzerindeki eşkıyaların tüfek sesleri elan işitilecekti. Büyük kumandanlarımızın değerli ve yüksek çalışmaları ve ordunun ve halkın büyük fedakârlıklarıyla sona vardırılan şekavetin tenkilinde bu göl nakliyatının mühim kıymeti vardır ..."⁸⁶⁴. Aynı günde kabul edilen 2682 numaralı Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1935 mali yılı bütçesinde⁸⁶⁵ idarenin geliri (varidatı) 73.230 lira, gideri (masrafları) de 73.230 lira olarak belirlenmişti⁸⁶⁶. Oysa idarenin kendi imkânlarıyla elde ettiği gelir 32.465 lira ve tamir, personel maaşı ve yakıt harcamalarından oluşan masrafları ise 58.688 lira olarak hesaplanmıştı⁸⁶⁷. Bu nedenle aradaki farkı kapatmak ve idarenin yatırımlarını gerçekleştirilmesi için genel bütçeden işletmeye ödenek olarak 51.840 lira ayrılmıştı⁸⁶⁸.

⁸⁶¹ BCA. 030.18.01.02.42.9.5.

⁸⁶² BCA. 030.18.01.02.88.89.15.

⁸⁶³ BCA. 030.18.01.02.52.11.2.

⁸⁶⁴ TBMM ZC. V/2, İ: 11, (6.4.1935), s.19.

⁸⁶⁵ TBMM Arşivi, D: V, D. No: 2682.

⁸⁶⁶ TBMM ZC. V/2, İ: 10, (4.4.1935), Sıra Sayısı:14, s.4; TBMM Kavanin Mecmuası, V/15, TBMM Matbaası, Ankara1935, s.27; *Düstur*, Üçüncü Tertip, C: 16, Başvekâlet Matbaası, Ankara 1935, s.657.

⁸⁶⁷ TBMM Kavanin Mecmuası, VI/ 21, TBMM Matbaası, Ankara1940, s.203.

⁸⁶⁸ TBMM ZC. V/3, İ: 27, (22.5.1935), s.38.

Başvekil İsmet İnönü, 8-10 Temmuz 1935'te Van'da yaptığı incelemelerde⁸⁶⁹ hazırlayıp Atatürk'e sunduğu raporunda, Van Gölü İşletme İdaresi'nin motorlarının Marmara Denizi'nde yapılan taşımacılıktan daha fazla ücret aldıklarını, işletmenin bütün bütçesinin hazine tarafından karşılanmasına rağmen ucuz fiyatla taşımacılık yapılmadığını, bu nedenle burada yapılacak düzenlemelerle Van Gölü'nün mükemmel bir ulaşım ve taşımacılık sahası haline getirileceğini belirtmişti⁸⁷⁰.

Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1935'teki genel durumunu ve Van Gölü Havzası'nın sosyal, kültürel ve iktisadi şartlarını yerinde tespit etmek üzere İktisat Vekâleti Deniz Nakliyatı Umum Müdürü Ayet Altuğ başkanlığında bölgeye bir heyet gönderilmişti. Heyet burada yaptığı incelemeden sonra “ Van Gölü'nde Münakalat İşlerine Dair Tetkik Raporu”⁸⁷¹ adını taşıyan çok detaylı bir rapor hazırlanmıştı. Raporda, Van Gölü çevresindeki ulaşım ve taşımacılık faaliyetlerden yeterli bir şekilde faydalanılması için bir takım düzenlemelerin yapılması gerektiği vurgulanmıştı. Raporda ayrıca Van Gölü İşletme İdaresi'nin ulaşım faaliyetlerinin düzenlenmesi ve işletmenin ehil ellere bırakılması gerektiği belirtilmişti⁸⁷².

20 Ocak 1936'da çıkarılan 2896 Sayılı Kanun⁸⁷³ ile Van Gölü İşletme İdaresi bütçesinin duba ve gemi inşa ve tamirata ödeneğinden 750 lira alınarak harcırah maddesine eklenmişti⁸⁷⁴. 25 Mayıs 1936'da TBMM'de 1936 Van Gölü Gemi İşletme İdaresi'nin bütçe görüşmeleri sırasında⁸⁷⁵ Hükümet 51.840 liralık bir bütçenin kabul edilmesini istedi fakat Maliye Encümenliği bu isteği fazla bularak 44.192 liralık bir ödeneğin verilmesini uygun bulmuştu⁸⁷⁶. Verilen bu ödenek yeterli olmadığından 29 Mayıs 1936'da çıkarılan 2993 Numaralı Kanun ile 6.100 lira ek ödenek verilmesi kararlaştırılmıştı⁸⁷⁷.

⁸⁶⁹ **Cumhuriyet**, 9 Temmuz 1935; **Ulus**, 9 Temmuz 1935; **Cumhuriyet**, 13 Temmuz 1935.

⁸⁷⁰ Saygı Öztürk, “İsmet Paşa'nın Kürt Raporu”, Dizi Yazı, **Hürriyet**, 7-10 Eylül 1992; Serap Yeşiltuna, **Resmi Kanun, Kararname, Rapor ve Tutanaklarla Atatürk ve Kürtler**, İleri Yayınları, İstanbul 2007, s.369.

⁸⁷¹ **BCA**. 030.10.170.179.2.

⁸⁷² **BCA**. 030.10.170.179.2.

⁸⁷³ **TBMM Arşivi**, D: V, D. No: 2896.

⁸⁷⁴ **TBMM ZC**. V/8, İ: 29, (20.1.1936), s.69; **Düster**, Üçüncü Tertip, C: 17, Başvekâlet Matbaası, Ankara 1936, s.299; **TBMM Kavanin Mecmuası**, V/16, TBMM Matbaası, Ankara 1936, s.170.

⁸⁷⁵ **TBMM Arşivi**, D: V, D. No: 2993.

⁸⁷⁶ **TBMM ZC**. V/11, İ: 67, (25.5.1936), s.37.

⁸⁷⁷ **TBMM ZC**. V/11, İ: 71, (29.5.1936), s.331; **Düster**, Üçüncü Tertip, C: 17, Başvekâlet Matbaası, Ankara 1936, s.1017; **TBMM Kavanin Mecmuası**, V/16, TBMM Matbaası, Ankara 1936, s.748.

TBMM’de Van Gölü İşletme İdaresi’nin 1936 mali bütçesi için yapılan görüşmeler sırasında Van Milletvekili Hakkı Ungan, İktisat Vekili Celâl Bayar’dan Van Gölü İşletme İdaresi için yapılması plânlanan çalışmalar hakkında bir açıklama yapmasını istemiş ve bunun üzerine Celâl Bayar; Van Gölü’ndeki ulaşım ve taşımacılığın düzenlenmesi için Başvekil İsmet İnönü’nün direktifleri doğrultusunda bir kanun layihası hazırlandığı, buraya yeni gemiler alındığı ve buna göre ödenek sağlandığını⁸⁷⁸ açıklamıştı. Buna göre Van Gölü’ndeki ulaşım ve taşımacılığın ıslah edilmesi gerektiği fikri, Başvekil İsmet İnönü tarafından 8-13 Temmuz 1935 tarihlerinde⁸⁷⁹ Van Gölü Havzası’nda yapılan tetkiklerden sonra uygulama safhasına geçirilmişti.

10 Haziran 1936’da çıkarılan 3025 numaralı “Van Gölü İşletmesi Kanunu”yla, Van Gölü’nde makinalı ve makinasız her türlü ulaşım ve taşımacılık faaliyetleri ile göl çevresinde iskele, mendirek, rıhtım ve antrepolar inşa etme ve işletme hakkı devlet adına İktisat Vekâleti’ne bağlı Van Gölü İşletme İdaresi’ne verilmişti⁸⁸⁰.

Bu tarihten sonra Van Gölü İşletme İdaresi devlet tekeline alınarak şirket ve şahıslara beş tondan fazla gemi yapıp işletme yasağı getirilmişti⁸⁸¹. İşletme hakları Van Hususi İdaresi’nin elinde bulunan “Ahtamar” ve “Cumhuriyet” motorları ile “Yayla” dubası da Van Gölü İşletme İdaresi’ne devredilmişti. Bundan sonra gölde çalışan motorlu, yelkenli ve kayıklar sahiplerinden satın alınmış ve Tuğ’daki işletme merkezine çektilerle çürümeye terk edilmişti⁸⁸². Böylece Van Gölü’nde yolcu ve yük taşımacılığı durma noktasına gelmişti. Burada ulaşımın gelişmemesinde başka etkenler de önemli rol oynamıştı. Meselâ, Van Gölü Havzası’nda nüfusun az olması, halkın deniz yolculuğuna alıştırılmamış olması, gölde düzenli seferlerin yapılmaması

⁸⁷⁸ **TBMM ZC.** V/11, İ: 69, (27.5.1936), s.270.

⁸⁷⁹ “Başbakanımız Bitlis’te”, **Cumhuriyet**, 8 Temmuz 1935; **Ulus**, 8 Temmuz 1935; “Başbakanımız Van’da”, **Cumhuriyet**, 9 Temmuz 1935; **Ulus**, 9 Temmuz 1935; “Başbakanımız Muş’ta”, **Cumhuriyet**, 13 Temmuz 1935; **Ulus**, 13 Temmuz 1935.

⁸⁸⁰ **TBMM Arşivi**, Devre: V, Dosya No: 3025; **TBMM ZC.** V/12, İ: 77, (10.6.1936), s.173; **TBMM Kavanin Mecmuası**, V/16, TBMM Matbaası, Ankara 1936, s.948; **Düster**, Üçüncü Tertip, C: 17, Başvekâlet Matbaası, Ankara 1936, s.1287; **Denizyolları ve Akay İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar İdareleri Tekaüd Kanunu**, Denizyolları Basımevi, Ankara 1937, s.102-105.

⁸⁸¹ **TBMM Arşivi**, D: V, D. No: 3025;

⁸⁸² **BCA.** 490.01.1389.610.1.

ve yolcu ile yük taşımacılığı fiyatlarının ağır olması gibi etkenler göl ulaşımının gelişmesini engellemiştir⁸⁸³.

İktisat Vekâleti, buradaki ulaşım ve taşımacılığı canlandırmak amacıyla Van Gölü'nde yeni ve modern gemilerin çalıştırılması gerektiğine kanaat getirerek harekete geçmişti. İktisat Vekâleti adına Deniz Nakliyat Umum Müdürü Ayet Altuğ, 28 Kasım 1936'da Başvekâlet'e yazdığı 50774 sayılı yazısında; Van Gölü İşletme İdaresi'nde yapılmasına karar verilen ıslahat ve yenilikler için bir defaya mahsus olmak üzere 350.000 lira istendiği ancak sadece 200.000 lira verildiğini belirtmişti. Bu parayla iki yeni gemi alındığı ve Tatvan civarında yeniden tesisine lüzum görülen şantiye binası ve otel olarak kullanılacak bir binanın inşasına başlandığı, ana programın geri kalan kısmının önümüzdeki mevsimde yapılması için daha 150.000 liraya ihtiyaç bulunduğunu ve miktarın 1937 bütçesine konularak verilmesini istemiştir⁸⁸⁴. Ayet Altuğ'un bu yazısından işletme idaresinin bu dönemde havzada büyük bir yapılanma ve kalkınma hamlesini başlattığı anlaşılmaktadır.

Van Gölü İşletme İdaresi, bir devlet teşekkülü ve bilhassa halka yardım ve kolaylıklar sağlayarak onları kara yolculuğundan kendine çekmek kaygısıyla çalışması, bir devlet kurumunun halkın yararına yapması gereken işler olarak görülmüştü⁸⁸⁵. Van ile İskele arasındaki mesafede yolcu ve yük taşınması işi İktisat Vekili Celâl Bayar'ın⁸⁸⁶ direktifi ile 1936'da Van Gölü İşletme İdaresi'ne verilmişti. İdare de aldığı yolcu otobüsleri ve kamyonlarla işe başlamış ve buradaki yolcu ve yük taşımacılığında uygulanan fiyatlarda indirime gidilmiştir⁸⁸⁷. Bu faaliyet gemilerden indirilen ve günlerce iskelelerde bekletilen yükün taşınmasını sağlamış ve böylece halkın idareye olan ilgisi artırılmıştı.

3 Ağustos 1936'da çıkarılan bir kararname ile Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1936 mali yılı bütçesi ve kadrosu onaylanarak uygulamaya konulmuştu⁸⁸⁸. Bunun

⁸⁸³ BCA. 030.10.215.457.1.

⁸⁸⁴ BCA. 030.10.156.96.11; TBMM Arşivi, D: V, D. No: 3025;

⁸⁸⁵ Yeni Yurd Van, 3 Ağustos 1937.

⁸⁸⁶ Cumhurbaşkanlığı Arşivi, Arşiv No: A-VII-2-01, D. No: 93, F: 317.

⁸⁸⁷ Celal Bayar, Şark Raporu, Sadeleştirme: Nejat Bayramoğlu, Kaynak Yayınları, İstanbul 2006, s.115; N. Mazıcı, Celal Bayar,...s.214.

⁸⁸⁸ BCA. 030.18.01.02.67.66.7.

yanında 1936 mali yılın bütçesinden 200 lira aylıklı bir muhasebe memuru işe alınmıştı⁸⁸⁹.

İktisat Vekili Celâl Bayar'ın, hazırladığı “Şark Raporu”nda Van Gölü İşletme İdaresi ile ilgili olarak; “Programımızın tamamlanması için daha başka binaların inşasına lüzum vardır. Bunlar için de 150.000 lira kadar bir paraya ihtiyacımız bulunmaktadır. Bu paranın alınması halinde, Tatvan’da garaj, depo, işletme binası, memur evleri yaptırılacak ve üçüncü bir vapur da inşa ettirilecektir”⁸⁹⁰ şeklinde yer vermişti. Böylece işletme idaresinin daha iyi ve amaca hizmet eder hale getirilmesi sağlanmış olacak ve bu idare için yapılacak bayındırlık faaliyetleri ile havzanın iktisadi açıdan kalkınmasına hizmet edilecekti.

Van Gölü İşletme İdaresi'nin merkezi 1936'ya kadar Erciş yakınındaki Ernis'ti. İşletme merkezi Ernis'ten Van'a taşınmış ve burada işletme için bir bina yapılmıştı⁸⁹¹. Ernis'in Van, Ahlât, Adilcevaz ve Tatvan ile ulaşımının zor olması, askerlerin ulaşım ve taşımacılığı için çok sapa bir yerde bulunması ve Ernis'in rüzgâra açık olması nedeniyle⁸⁹² işletme merkezi daha sonra Tatvan yakınındaki Tuğ'a taşınmıştı⁸⁹³. Van Gölü İşletme İdaresi Merkezi'nin Ernis'ten Tuğ'a alınması ve Tuğ adlı mahal ile bu mahallin güneybatısındaki Urtap Köyü arasında yeni bir kaza merkezi⁸⁹⁴ kurulacağına plânlanması buradaki arazi fiyatlarını artırması öngörüldüğünden İktisat Vekâleti, Maliye Vekâleti ile Başvekâlet'e bir yazı yazarak, buradaki Emlâk-ı Milli'ye ait arazilerin korunması ve arazi spekülasyonlarının önlenmesi için tedbir alınması istenmişti⁸⁹⁵.

Van Gölü'nde ulaşım ve taşımacılığı geliştirmek amacıyla İktisat Vekâleti harekete geçerek⁸⁹⁶, Van Gölü İşletme İdaresi'ne iki yeni gemi alımı ve Tuğ'da kurulacak tersane için gerekli olan makinaları temin etmek amacıyla 4 Ağustos 1936'da Fabrika Havuzlar İdaresi'ne sipariş vermişti. Fabrika ve Havuzlar İdaresi'nin bu vapurları 14 ay içinde Van Gölü'nde işler bir halde teslim etmesi

⁸⁸⁹ BCA. 030.18.01.02.69.88.16.

⁸⁹⁰ C. Bayar, **Şark Raporu**,...,s.117; N. Mazıcı, **Celal Bayar**,...,s.216.

⁸⁹¹ C. Bayar, **Şark Raporu**,...,s.116; N. Mazıcı, **Celal Bayar**,...,s.216.

⁸⁹² BCA. 030.10.170.179.2.

⁸⁹³ Hamit Sadi Selen, “*Van Gölü Çevresi*”, **Ülkü Dergisi**, III/26 Birinciteşrin/Ekim 1942, s.12. (12-13)

⁸⁹⁴ BCA. 490.01.466.1910.1.

⁸⁹⁵ BCA. 030.10.139.992.8.

⁸⁹⁶ **Son Posta**, 5 Birinciteşrin/Ekim 1937.

öngörölmüştü⁸⁹⁷. Van Gölü'nde işletilmek üzere İstanbul'daki tersanede yapımına başlanmış olan her biri 150 tonluk olan gemilerin yapımı 1937 yılı başında tamamlanmıştı⁸⁹⁸.

Haziran 1937'de Deniz İşleri Müsteşarı Sadullah Güney, Van Gölü İşletme İdaresi hakkında mahallinde inceleme yapmak amacıyla Van'a gelmiş ve burada yaptığı incelemelerden sonra Tuğ'a geçerek buradaki işletme merkezinin durumu hakkında yetkililerden bilgi almıştı. Sadullah Güney, burada yaptığı incelemelerden sonra İstanbul'a giderek Haliç'te Van Gölü için yapılmakta olan gemi ve malzemelerle ilgilenmişti⁸⁹⁹.

Van Gölü'nde işletilmek üzere İktisat Vekâleti, İstanbul Fabrika ve Havuzlar İdaresi'nde tamamen Türk işçileri tarafından yapılan "Bitlis" gemisi burada gene Türk işçileri tarafından kurulduktan sonra törenle suya indirilmişti. Bitlis gemisi bu vasıtalarla yapılan ve göle indirilen 2. gemiydi. Bitlis Gemisi'nin boyu 33,25, genişliği 6 m ve hızı saatte 10 mil'di. Yük taşıma kapasitesi 60 ton olan gemi 24 kişilik birinci mevki, 18 yataklı ve 50 yolculuk ikinci mevki kamarası bulunmaktaydı⁹⁰⁰. Gemi, bu özellikleriyle Van Gölü'nde çalıştırılan ilk büyük ve önemli gemi konumundaydı.

Bitlis gemisinin denize indirilmesi ile Van Gölü'nün medeni ulaşım ve taşımacılık araçları tamamlanmıştı. Bundan sonra her türlü işleri modern şartlar içinde azami kolaylıklarla yapılabilecekti⁹⁰¹.

Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1937 mali yılı bütçesi için TBMM'de yapılan görüşmeler sonunda, işletmenin elinde bulunan tesislerin ıslahı için 75.000 ve işletmenin ulaşım ve yük taşımacılığı için de, 45.000 liralık ödenek ayrılması kararlaştırılmıştı⁹⁰². Bu ödeneğin verilmesi ile birlikte Tatvan'ın 3 km güneyinde kurulmakta olan tersane ve tesisleri için 1937 yazında yoğun bir çalışma başlatılmıştı. Burada yapımına başlanmış olan 42 tonluk gemi tamamlanmış ve

⁸⁹⁷ **Cumhuriyet**, 18 Şubat 1937; **Cumhuriyet**, 3 Nisan 1937; **Ulus**, 16 Ağustos 1936; **Son Posta**, 16 Ağustos 1936; C. Bayar, **Şark Raporu**,...,s.117.

⁸⁹⁸ **Tan**, 19 Nisan 1937.

⁸⁹⁹ **Cumhuriyet**, 23 Haziran 1937.

⁹⁰⁰ **Son Posta**, 29 Eylül 1937; **Ulus**, 19 Birinciteşrin/Ekim 1937; **Son Posta**, 28 Nisan 1938.

⁹⁰¹ **Son Posta**, 27 Birinciteşrin/Ekim 1937.

⁹⁰² **TBMM ZC. V/18, İ: 63, (24.5.1937), s.45.**

bunun yanında yolcuların konaklaması için on odalı bir otel de inşa edilmişti⁹⁰³. İşletme İdaresi, ayrıca Tuğ'da beyaz binalar, büyük araçların geçişine uygun yollar ve dinlenme parkları inşa ederek buraya canlılık vermeye çalışmıştı⁹⁰⁴. Bunun yanında İcra Vekilleri Heyeti'nce 12 Temmuz 1937'de onaylanan 2/7091 sayılı kararname ile Van Gölü'nde balık üretimi ve burada kurulacak sanayi tesislerin işletme yetkileri Van Gölü İşletme İdaresi'ne devredilmişti⁹⁰⁵. Böylece idare, daha geniş bir iktisadi etkinliğe kavuşturulmuştu.

İktisat Vekâleti, 10 Ağustos 1937'de Başvekâlet'e bir yazı göndererek Haliç'te yapılan gemilerin "Van" ve "Bitlis" adlarıyla anılması ve mevcut Van motorunun adının da "Tuğ"a çevrilmesini istemişti. Başvekâlet, 16 Ağustos'ta verdiği cevapla bu isteği kabul ettiğini duyurmuştu⁹⁰⁶. Fabrika ve Havuzlar İdaresi'nin Haliç'teki merkezinde yapımı tamamlanan "Van" adlı gemi deneme amacıyla 6 Ağustos 1937'de Haliç'te düzenlenen bir törenle denize indirilmişti. Tamamen Türk işçiler tarafından yapılan ve 70.000 liraya mal olan gemi 50 ton yük ve 118 yolcu taşıma kapasitesinde olup, saate 9 mil hız yapabilecekti⁹⁰⁷. Yapımı tamamlanan ve deneme seferlerinin de başarılı olmasından sonra gemi parçalara ayrılarak paketlenip trenle Diyarbakır'a ve oradan da Eylül 1937'de kamyonlarla Van Gölü sahilindeki Tuğ'a nakledilmişti. Burada yeniden montajı yapılan gemi planlandığı gibi 14 ay sonra teslim edilmiş ve 4 Ekim 1937'de⁹⁰⁸ yapılan bir törenle göle indirilmişti.

Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1937 mali yılı bütçesi için TBMM'de yapılan görüşmeler sonunda idare bütçesine 75.000 liralık ödenek verilmesi kararlaştırılmıştı⁹⁰⁹. Ertesi gün yapılan görüşmelerde İktisat Vekili Celâl Bayar, İstanbul'daki tersane ve havuzlarda Van Gölü için yeni gemi yapma imkânını araştırdıklarını⁹¹⁰ açıklamıştı.

⁹⁰³ **Son Posta**, 29 Haziran 1937.

⁹⁰⁴ **Son Posta**, 14 Haziran 1938.

⁹⁰⁵ **BCA**. 030.18.01.02.77.65.2.

⁹⁰⁶ **BCA**. 030.10.191.311.25.

⁹⁰⁷ **Cumhuriyet**, 7 Ağustos 1937; **Cumhuriyet**, 8 Ağustos 1937; **Son Posta**, 29 Eylül 1937.

⁹⁰⁸ **Ulus**, 5 Birinciteşrin/Ekim 1937.

⁹⁰⁹ **TBMM ZC**. V/18, İ: 64, (25.5.1937), s.214.

⁹¹⁰ **TBMM ZC**. V/18, İ: 65, (26.5.1937), s.283.

Van Gölü İşletme İdaresi'nin merkezinin Tuğ'a nakledilmesinden sonra hızlı bir inşa faaliyeti başlatılmıştı⁹¹¹. Buraya kurulan merkezin su, kanalizasyon işleri ve elektrik santralı tamamlanmıştı. Bunun yanında İskân Kanunu çerçevesinde Tatvan ve Tuğ'a getirilen muhacirler için İşletme İdaresi 200 adet muhacir evlerinin inşasına da başlamıştı⁹¹².

Van Gölü İşletme İdaresi için İstanbul Fabrika ve Havuzlar İdaresi'nin fabrika ve tezgâhlarında inşa edilmiş veya edilecek olan vapurların Devlet Demiryollarınca taşınması geçerli tarifeden yüzde 30 indirimle yapılması, İktisat Vekilliği'nin 30 Kasım 1937'deki teki 14018/55884 sayılı teklifi ve Nafia ile Maliye Vekilliklerinin 14 Aralık 1937'deki 2400/567 sayılı görüşleri üzerine Teşvik-i Sanayi Kanunu'nun 10. Maddesi uyarınca İcra Vekilleri Heyeti'nin 7 Ocak 1938'de yapılan toplantısında onaylanmıştı⁹¹³. Van Gölü İşletme İdaresi'nin ihtiyaçlarının kolay karşılanması için çıkarılan kanun sonraki yıllarda da geçerliliğini devam ettirmişti⁹¹⁴. Fakat Van ve Bitlis gemilerinin Van Gölü'ne ulaştırılmasından sonra çıkarıldığı için bundan yararlanılmamıştı. Ancak kanun çıkarıldıktan sonra getirilecek gemilere bu tarife uygulanacağı için buraya taşınacak gemilerin artması planlanmıştı.

TBMM'de 27 Aralık 1937'de 3295 numaralı "Denizbank Kanunu" kabul edilmiş⁹¹⁵ ve bu kanunla Van Gölü İşletme İdaresi Denizbank'a devredilmişti⁹¹⁶. Kanunda Denizbank'ın yapacağı işler; denizcilik konularına ait her türlü işleri yapmak ve bu konuda yapacağı ulaşım ve taşımacılık faaliyetleri tamamlayacak ve İcra Vekilleri Heyeti kararı ile zaruri görülecek iskele ve şehirlerarasında kamyon ve otobüs işletmek ve bu işler için taahhüde girişmek, olarak belirlenmişti. Van Gölü İşletme İdaresi'nin, Denizbank'a devredilmesinden sonra, Van Gölü'nde yolcu ve yük taşımacılığının esaslarını ve fiyatlarını içeren "Denizbank Van Gölü Tarifeleri" broşürü yayınlamıştı⁹¹⁷. Bunun yanında Denizbank, Van Gölü için yeni vapurlar

⁹¹¹ **Zafer**, 4 Kasım 1951.

⁹¹² **BCA**. 030.10.168.171.8.

⁹¹³ **BCA**. 030.18.01.02.82.2.13.

⁹¹⁴ **BCA**. 030.18.01.02.83.45.9.

⁹¹⁵ **TBMM ZC**. V/21, İ: 21, (27.12.1937), s.108-109; **Düster**, Üçüncü Tertip, Cilt: 19, Başvekâlet Matbaası, Ankara 1956, s.116-121.

⁹¹⁶ **TBMM ZC**. V/21, İ: 20, (24.12.1937), Sıra Sayısı: 38, s.8; **TBMM Kavanin Mecmuası**, V/18, TBMM Matbaası, Ankara 1938, s.44-49; **Cumhuriyet**, 26 Mayıs 1937; Abidin Daver, "Denizyolları İdaresi'ne Verilecek Yeni Şekil", **Cumhuriyet**, 28 Aralık 1948.

⁹¹⁷ **Denizbank Van Gölü Tarifeleri**, T.C. İktisat Vekâleti, Tarifeler Bürosu Reisliği Neşriyatı, Ankara 1938.

yapılmasını kararlaştırmış ve daha önce yapılarak hizmete giren Van ve Bitlis gemileri gibi yeni gemiler yaparak Van Gölü'ndeki ulaşım ve taşımacılığı canlandırmayı planlamıştı.

Denizbank, İktisat Vekâleti'nin elindeki kadro ile kontrol edemediği deniz kuruluşlarının bir elden ve aynı zamanda hem daha iyi ve hem de ticari ve teknik icaplar dairesinde yönetilmesi imkânları elde etmiş olacaktı⁹¹⁸. Hükümet, bu kanunla Van Gölü İşletme İdaresi için vereceği ödenekleri bundan sonra Denizbank'a vermeye başlamıştı. Bu nedenle İşletme'nin 1938 mali yılı bütçesine yardım amacıyla Denizbank'a 45.000 lira ek ödenek verilmişti⁹¹⁹. Verilen ödeneklerle 1938 yılı içinde işletmenin Tuğ'daki merkezinde, idare binası, otel, tamir ve bakım atölyesi, bir vapur iskelesi ile işletme memurları için beş ev yapılmıştı⁹²⁰.

Denizbank, deniz işlerinde kendisinden beklendiği şekilde faydalı olamamış ve bu nedenle kuruluşundan yaklaşık bir buçuk yıl sonra kapatılması kararlaştırılmıştı⁹²¹. Böylece Van Gölü İşletme İdaresi yeniden Münakâlat Vekâleti'ne devredilmişti. Münakalat Vekâleti, Haliç'te bulunan vekâlet havuzları ve fabrikalarının ıslahı ve geliştirilmesi için 2.000.000 liranın tahsisini kararlaştırmıştı⁹²².

21 Haziran 1939'da kabul edilen 3649 Numaralı Bütçe Kanunu ile Van Gölü İşletme İdaresi'nin geliri 95.931 lira ve gideri de 66.559 lira olarak hesaplanmıştı. Ayrıca önceki dönemden işletmeye verilmiş olan fakat harcanmayan 14.040 lira devlete geri verilmişti⁹²³. Bu durum işletmenin elde ettiği gelirlerin arttığı ve ekonomik açıdan sıkıntı çekmediğini göstermişti.

Cumhuriyet'in ilk on yılından sonra başlayıp II. Dünya Savaşı'na kadar geçen dönemde Van Gölü İşletme İdaresi'nin göl üzerinde yaptığı ulaşım ve taşımacılık

⁹¹⁸ "Denizbank Ne Gibi İşler Yapmak İçin Kuruluyor?", **Ulus**, 4 Sontışrin/Kasım 1937; **Ulus**, 5 Sontışrin/Kasım 1937; **Son Posta**, 31 Birincikânun/Aralık 1937.

⁹¹⁹ **TBMM ZC. VI/2, I: 14**, (22.5.1939), s.159.

⁹²⁰ Naci Meltem, "Van Gölü'nde Bir İmar Hareketi", **Arkitekt Dergisi**, I-II, S: 133-134, İstanbul 1943, s.46.

⁹²¹ **Cumhuriyet**, 31 Mayıs 1939.

⁹²² **Cumhuriyet**, 9 Temmuz 1939.

⁹²³ **TBMM Kavanin Mecmuası**, VI/20, TBMM Matbaası, Ankara 1939, s.649; **Düştur**, Üçüncü Tertip, C: 20, Başvekâlet Matbaası, Ankara 1958, s.646.

faaliyetleri Van Gölü Havzası'nın iktisadi ve sosyo-kültürel gelişmesinin sağlanmasında önemli rol oynamıştı.

B-ASAYİŞ ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

Cumhuriyet'in ilk on yılında Doğu bölgesinde yaşanan ve asayiş ihlâl eden gelişmelere karşı alınan askeri tedbirler kısa vadede etkili ve caydırıcı olmuştur. Ancak gerçek anlamda bölgede ve özellikle Van Gölü Havzası'nda asayiş sağlanamamıştı. Çünkü burada asayiş ihlâl eden çeteler ve kaçakçılık faaliyetleri varlığını devam ettirmekteydi. Bunların yanında Hükümet'in başlatmış olduğu inkılâp hareketleri o döneme kadar toplumda adeta ayrıcalıklı bir zümre gibi varlığını sürdüren şeyhler ve aşiret ağalarının tepkilerine neden olmuştur. Bu dönemde toplum üzerindeki mevki ve saygınlığını kaybetmeye başlayan bu zümre mensupları inkılâplara karşı koymaya başlamışlardı. Ancak bu durum küçük çaplı isyan hareketlerini meydana getirmekten öteye gidememişti.

Meselâ 1934'te Mutki'de bu tarz küçük isyanlardan biri meydana gelmişti. Özellikle Mutki'nin dağlık bölgesinde etkili olan ve yaklaşık bir yıl kadar devam eden bu isyanın sebebi, burada yaşayan Buban Aşireti'nin yol vergisini vermemesi ve silahlarını teslim etmemesi olmuştur. İsyanın çıkmasında etkili olanlar, din elden gidiyor maskesi altında aşiret halkını kıskırtmışlardı. İsyan Bitlis'ten gönderilen Seyyar Jandarma Taburu ve burada bulunan bazı aşiretlerin milis kuvvetlerinin desteğiyle bastırılmıştı. İsyanın çıkmasında etkili olanlar etkisiz hale getirilmiş ve aileleriyle birlikte batı illerine gönderilmişti⁹²⁴. Hükümetin ülkede büyük emniyetsizlik havası yaratan bu tarz asayiş bozukluğunu düzeltmeyi asli bir vazife olarak ele almıştı. Bununla beraber kendisine devredilen işlerde suçların önlenmesi ve suçluların takibi gibi idari ve adli sahalarda da büyük bir başarı göstermişti. Cumhuriyet'in ilk on senesi jandarma mıntıkasında ve beş senesi yalnız jandarma⁹²⁵

⁹²⁴ "1806-1938 Yılları Arasında Doğu Anadolu Bölgesinde Meydana Gelen İsyanlar", Yayına Hazırlayan: Türkiye Stratejik Araştırmalar ve Eğitim Merkezi (TÜRKSAM), **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, S: 89 Haziran 2004, s. 110.

⁹²⁵ 1930'da yayımlanan 1706 sayılı Jandarma Kanunu ile jandarma memleketin emniyet ve asayişini korumakla, kanun ve nizamlara ve bunlara müstenit hükümet emirlerini yapmakla yükümlü askeri bir inzibat kuvveti olduğu kabul edilmiş ve jandarma vazife ve hizmet itibarı ile mercii Dâhiliye Vekâleti,

ve polis mıntıklarında etkili olmak üzere yapılan çalışmalar suç ve suçlu sayılarının azalmasında etkili olmuştu.

Türkiye’de 1934-1938 yılları arasında jandarmanın asayiş alanında yaptığı çalışmalar ve elde ettiği başarılar şu şekilde olmuřtu⁹²⁶:

Yıllar	Suç	Tutulan Suçlu	Firar	Toplam
1934	36248	53155	3259	56414
1935	34160	49630	3861	53391
1936	32491	46951	2218	49169
1937	30972	44560	1517	46077
1938 (6 Aylık)	13074	18929	293	32296

Tabloda görüldüğü gibi bu beş yıllık dönemde ülkede işlenen suçlar, tutuklanan suçlular ve firar olaylarında büyük bir azalma yaşanmıştı. Her yıl bir öncekine göre yaşanan bu iyileşme Hükümetin izlediği istikrarlı asayiş politikaları ve güvenlik kuvvetlerin plânlı çalışmaları sonucunda elde edilmişti. Bir taraftan eşkıya çeteleriyle diğerk taraftan suç ve suçlularla şiddetli bir mücadeleye girişen güvenlik kuvvetleri, zaman zaman siyasi ve irticai sahalarda da bireysel olaylarla mücadele etmek zorunda kalmıştı. Çünkü rejimin ana prensip olarak ortaya koyduğu yenilikler sosyal hayatta meydana getirdiği büyük inkılâplar, laikliğin getirilmesi halkın dini değerlerini istismar eden bazı çevreleri rahatsız etmişti.

Cumhuriyet Dönemi’nde Doğu Anadolu’da devlet teşkilat ve kanunlarının hükmünü uygulatma ve asayişini sağlayarak halkın refah ve düzenini sağlayan en kuvvetli teşkilat jandarma olmuřtu⁹²⁷. Dolayısıyla rejime ve inkılâplara yönelik iç ve dış tehditler jandarma teşkilatı tarafından bertaraf edilmişti.

Cumhuriyet Hükümetlerinin programlarında iç ve dış huzur ve asayiş meseleleri önemli yer tutmuştu. Meselâ İsmet İnönü Hükümeti (4 Mayıs 1931-1 Mart 1935)’nin programında asayiş konusu şu şekilde yer almıştı; “Hükümetimiz memleketin dâhili ve harici bir sulh ve huzur havası içinde yaşamasına birinci

askeri talim ve terbiye hususunda Genelkurmay Başkanlığı’na, silah, mühimmat ve subay ikmali ile seferberlik ve seferde ordu emrine intikal edeceklerinden maaş, iaşe, kıyafet ve teçizatıyla ve sair masraflarının ordunununki aynı olmak üzere temini hususlarından dolayı Milli Müdafaa Vekâleti’ne bağlanmış ve 1938 yılına kadar bu durum devam etmiştir.(**İdare Dergisi**, Yıl:11, S: 127, Birinciteşrin/Ekim 1938, s.78.)

⁹²⁶ “ *Dâhiliye Vekâleti’nin Umum Müdürlük ve Müstakil Müdürlüklerinde 15 Yıl İçinde Yapılan ve Gelecek Yıllarda da Yapılacak Olan İşlere Dair Raporlardır*”, **İdare Dergisi**, Yıl: 11, S: 127, 29 Birinciteşrin/Ekim 1938, s.15.

⁹²⁷ **Yurd Yolu**, 4 Ağustos 1939.

derecede ehemmiyet atfeder. Dâhili siyasetine huzur ve emniyetin halelden masuniyeti esas vazifemizdir”⁹²⁸.

1. Kaçakçılık ve Çetelerle Yapılan Mücadeleler

Önceki dönemde olduğu gibi bu dönemde de Cumhuriyet Hükümetlerini en çok uğraştıran asayiş konularının başında kaçakçılık faaliyetleri ve çeteler yer almış, Cumhuriyetin ilk on yılında bu soruna kesin bir çözüm getirilememiştir.

Dâhiliye Vekili Şükrü Kaya, Nisan 1934’te Başvekâlet’e gönderdiği bir yazıda, Birinci Umumi Müfettişlik bölgesinde; mevsim dolayısıyla tekrarlanması beklenen eşkıya olaylarına karşı koymak ve alınacak tedbirleri mahallinde idare amirleri ve kumandanlarla birlikte müzakere ve mıntıkada silah toplama da dâhil bu yıl izlenecek asayiş raporunu tespit etmek amacıyla Birinci Umumi Müfettiş Ahmet Hilmi Ergeneli’nin tetkik gezisine çıktığını ve hali hazırda Bitlis’te bulunduğunu bildirmişti. Yazıda Ergeneli’nin aynı zamanda 8 Haziran 1934’te Türk sınırına gelecek olan İran Şahı Rıza Şah Pehlevi’nin ziyareti münasebetiyle misafirin geçeceği yolların otomobil geçişine müsait bir hale getirilmesi ve yollarda her türlü emniyet tertibatının alınması için ilgili valiler ve Süvari Kumandanı Kemal Paşa ile görüşmeler yapacağını belirtmişti⁹²⁹.

Başvekil İsmet Paşa, 18 Haziran 1934’te TBMM’de yaptığı konuşmada, Türkiye-İran sınırında huzursuzluklar çıkaran ve iki ülkenin asayişinde olumsuzluklara sebep olan çetelere karşı verilen ortak mücadele sonunda buradaki asayişin büyük oranda sağlandığını vurgulamıştı⁹³⁰.

Bu dönemde kaçakçılık ve çetelerle mücadele kapsamında Birinci Umumi Müfettişlik bölgesinde silah toplama hareketi başlatılmıştı. Bu hareketle Van Gölü’nün güneyinde bulunan Gevaş- Şatak- Beytüşşebap hattı dâhil, Bitlis- Şirvan- Cizre hattı arasındaki mıntıkada bulunan silahların toplanmasına başlanmıştı. 1 Ağustos 1934’ten 26 Eylül 1934’e kadar devam eden silah toplama harekâtından Van Gölü’nün güney mıntikasından 2.058, Muş-Solhan mıntikasından 801 adet silah

⁹²⁸ Tuncer Özyer, “Cumhuriyet Hükümetleri Programlarında İç Güvenlik”, **Türk İdare Dergisi**, Yıl: 60, S: 381, Aralık 1988, s.205-206.

⁹²⁹ C. Koçak, **Umumi Müfettişlikler**,...s.100.

⁹³⁰ **TBMM ZC. IV/23**, İ: 70, (18 Haziran 1934), s.221.

toplanmıştı⁹³¹. Bunun yanında İran Şahı'nın Türkiye'ye gelmesiyle yapılan görüşmelerde sınırda bulunan aşiret ve çetelerin elindeki silahların alınması için ortak bir silah toplama programı hazırlanmış ve işe başlanmıştı⁹³².

Birinci Umumi Müfettiş Hilmi Ergeneli, müfettişlik bölgesinde yaptığı incelemelerden sonra 10 Kasım 1934'te Diyarbakır'dan yazdığı asayiş raporunu Başvekil İsmet İnönü'ye göndermişti. Raporda bölgede, coğrafi ve etnografi vaziyet ve icaplara göre asayişin normal olduğu, halkın büyük bir kısmında hükümete karşı emniyet ve itaat etme hislerinin kuvvetlendiği ve imha edilen çetelerin yerine artık yenilerinin çıkmadığını, eskiden kalıp saklanmayı tercih eden çete üyelerinin de hükümet kuvvetleri karşısında dağılıp izlerini gizlemeye uğraştıklarını⁹³³ ifade etmişti.

Kaçakçılığın yanında bu dönemde havzada çeteler ve bazı aşiretlerin sebep olduğu asayişsizlik devam etmişti. Bu bakımdan olmak üzere Muş'un Mutki ve Sason kazalarında devlet nüfuzu uzun senelerden beri ortaya konulamamıştı. Çünkü burada yaşayan Beleki Aşireti halkı diğer vatandaşlara yüklenen yükümlülüklerden hiç birini yerine getirmemekteydi. Hatta 1935'te kendilerine bir Heyet-i Nasiha halinde gönderilen Sason Kazası kaymakam vekili ile Tayyare Cemiyeti'nin kâtibi bu aşiret mensupları tarafından katledilmişti. 1932'den beri kendilerine karşı yapılan askeri hareketlerin kesin bir sonuca varmaması da bu aşiretin devlete karşı çıkmasında etkili olmuştu. Nihayet gittikçe içinden çıkılmaz bir hale gelen bu durumu güç kullanarak düzeltmek için 1935'ten itibaren iki safha halinde tertip edilecek bir harekât plânlanmıştı. Plânlanan bu harekât ile bölge, aşiret ve çetelerin etkisinden tamamen kurtarılmaya başlanmış, çete reisi Melefanlı Ali Yunusoğlu Abdurrahman bütün aile fertleriyle güneye kaçmak mecburiyetinde kalmıştı. Böylece asayişin sağlandığı bölge, iskâna yasak bölge haline getirilerek emniyet altına alınmıştı⁹³⁴. Mutki Bölgesi'nin dağlık olması, ülkenin diğer bölgelerinden daha büyük çetelerin buradaki faaliyetleri, Cumhuriyetin ilk on senesinden sonra da devam etmişti. Hükümet buradaki asayişsizliği gidermek amacıyla Mutki'nin İğik

⁹³¹ **Cumhurbaşkanlığı Arşivi**, Arşiv No: A-IV-9, D. No: 57, F: 7-2.

⁹³² **Cumhurbaşkanlığı Arşivi**, Arşiv No: A-IV-9, D. No: 57, F: 7-3.

⁹³³ **BCA**. 030.10.69.457.24.

⁹³⁴ “ *Dâhiliye Vekâleti'nin Umum Müdürlük ve Müstakil Müdürlüklerinde 15 Yıl İçinde Yapılan ve Gelecek Yıllarda da Yapılacak Olan İşlere Dair Raporlardır*”, **İdare Dergisi**, Yıl: 11, S: 127, 29 Birinciteşrin/Ekim 1938, s.21.

Bucağı'na bağlı Silit ve aynı ilçenin Meydan Bucağı'na bağlı Herpi, Kerho ve Şinik Köyleri halkını 2510 Sayılı Kanun çerçevesinde Batı Vilâyetlerine göndermiş ve bu dört köy yasak bölge haline getirilerek boşaltılmıştı⁹³⁵. TBMM'nin 27 Nisan 1935'te gerçekleşen oturumunda "Kaçakçılığın Men ve Takibi Hakkındaki Kanuna Müzeyyel Kanun Layihası" kabul edilmiş ve kaçakçılıkla daha etkili mücadele verilmesi kararlaştırılmıştı⁹³⁶. Devlet, asayiş ve huzuru temin etmek için, burada yaşayan aileleri batı illerine göndermiş ve bölgedeki jandarma karakollarının sayılarını artırmıştı. Bunun yanında yeniden idari yapılanmaya gidilmiş ve yol ile köprülerin yapımına önem vermişti⁹³⁷.

Birinci Umumi Müfettiş Abidin Özmen'in, sorumluluk bölgesinde kaçakçılığın en çok yapıldığı yerler ve kaçakçılığı doğuran sebepler üzerine yazdığı tespit ve öneri amaçlı raporunda kaçakçılıkla ilgili olarak; "Kaçakçılık genellikle gümrük, inhisar, altın, döviz ve uyuşturucu maddelere yöneliktir. Cenup bölgelerimizde kaçakçılık davalarına bakan üç askeri ihtisas mahkemesi mevcuttur. Kaçakçılık en fazla cenup hudutlarından yapılmakta olup pamuklu bez, uyuşturucu, döviz şeklinde olmakta, malların dörtte üçü gümrük muhafaza ve istihbarat memurları tarafından Mardin, Urfa, Gaziantep, Diyarbakir, Elaziz, Malatya ve Maraş Vilâyetleri mıntıkasında yakalanmaktadır. Kaçakçılığın en çok işlendiği mıntıklar, Irak hududunda, İmadiye ve Şarki Mıntıkası'ndan giren kaçakçılar Çal'ın Şarkıyla garbında Göyan Mıntıkası'ndan Hakkâri ve Beytüşşebap istikâmetlerine, Zaho Mıntıkası'ndan işleyenler Göyan üzerinden Beytüşşebap- Çatak-Van istikâmetlerine yayılmaktadır. Suriye hududunda Andıvar'dan giren kaçaklar, Silopi, Bepin ve Cizre üzerinden bir kol ile Pervari-Van, diğer bir kol ile Siirt-Bitlis, Muş-Silvan-Diyarbakır Mıntıklarına sızılmaktadır. İran hududunda ise Kotor ve cenubundan giren kaçak mallar, Gevar üzerinden Hakkâri mıntıkasına ve Van'a sokulmaktadır"⁹³⁸. Bölgede kaçakçılığın yayılmasının en önemli sebebi buradaki jandarma karakol ve teşkilatının yetersizliğiydi. Buradaki geniş sınırların tümünü kontrol edebilecek karakolları yapmak ve yeteri kadar asker bulundurmamak o dönemin ekonomik şartları açısından neredeyse imkânsızdı. Mevcut jandarmalar da buralarda

⁹³⁵ **TBMM TD.** VIII/22. 22. B: 22, (26.12.1949), s.463.

⁹³⁶ **TBMM ZC.** V/2, İ: 20 (27.4.1935), s.130.

⁹³⁷ **BCA.** 030.10.116.805.21.

⁹³⁸ H. Koca, **Hükümetlerin Doğu-Güneydoğu Anadolu Politikaları**,...s.471-473.

asayışı tam anlamıyla sağlayabilecek miktarda değildi. Bunun yanında piyade birlikleri halinde teşkilatlandırılan jandarma birlikleri atlı kaçakçıları yakalamada başarılı olamamaktaydı.

Kaçakçılık, sadece asayiş ve ekonomiyi değil, aynı zamanda milli birlik ve beraberliği etkilerken, kültür birliğinin sağlanamamasında da aktif rol oynamaktaydı. Çünkü kaçakçılık yüzünden bölge halkı ulusal pazarlara bağlanamamaktaydı. Halk İran, Irak ve Suriye'deki pazarlardan kaçakçılık yaparak ihtiyacını karşılarken, devletten ve ülkenin diğer bölgelerindeki halktan kopuk bir şekilde yaşamaya devam etmekteydi⁹³⁹.

Ülkedeki asayiş sorununu tartışmak ve dönem içinde meydana gelen olayları değerlendirmek amacıyla bütün Umumi Müfettişler, 7 Aralık 1936'da Ankara'ya çağırılmışlardı. Ankara'ya gelen Umumi Müfettişler, Dâhiliye Vekili Şükrü Kaya'nın başkanlığında bir toplantı yapmış ve toplantıda asayişle ilgili olarak; hadiselerin sebepleri ve alınacak tedbirler, kaçakçılığın önlenmesi, istihbaratın geliştirilmesi ve hudut birliklerinin gerekli tedbirleri almaları için gereken hususlar tartışılmıştı⁹⁴⁰. Toplantıda ayrıca, Umumi Müfettişlik teşkilatının memleketin diğer kısımlarına da uygulanması ve bütçe imkânlarıyla sınırlı bulunan bu teşkilat yapılıncaya kadar Birinci Umumi Müfettişlik mıntikasına dâhil Van, Hakkâri, Bitlis ve Muş ile Üçüncü Umumi Müfettişlik'ten alınacak Ağrı Vilâyetlerinden oluşan ayrı bir umumi müfettişliğin kurulması⁹⁴¹ kararlaştırılmıştı. Ancak belirtilen vilâyetleri kapsayan alanda bu karar doğrultusunda kurulması düşünülen ayrı bir Umumi Müfettişlik kurulamamış ve bu nedenle burası yine Birinci Umumi Müfettişlik bölgesi içinde kalmıştı.

Doğu-Güneydoğu Bölgeleri ile Van Gölü Havzası'ndaki kaçakçılığın önlenmesi ve özellikle buradaki asayiş sorunlarının çözülmesi amacıyla sınırlarda görev yapan güvenlik kuvvetlerinin ve karakolların sayılarının artırılması gerektiği vurgulanmıştı. Bu çerçevede Van merkez ve kazalarında yeni karakolların yapılması kararlaştırılmıştı. Van Vilâyeti sınırları içinde yapılması kararlaştırılan Canik,

⁹³⁹ H. Koca, **Hükümetlerin Doğu-Güneydoğu Anadolu Politikaları**,...s.388.

⁹⁴⁰ **Belediyeler Dergisi**, Yıl: 2, S: 18, Ocak 1937, s. 28-29.

⁹⁴¹ **BCA. 030.10.68.452.4; Umumi Müfettişler Konferansı'nda Görüşülen ve Dâhiliye Vekâleti'ni İlgilendiren İşlere Dair Toplantı Zabıtları ile Rapor ve Hulasası 1936**, Yayına Hazırlayan: M. Bülent Varlık, Dipnot Yayınları, Ankara 2010, s.71.

Çaldıran, Ağı, Taşrumi gibi kaza ve köylerindeki numune karakolların inşaatına başlanmış ve inşaatın kıştan önce bitmesi için Jandarma Kumandanı Cafer Tuncer büyük gayretle çalışmıştı⁹⁴².

Kaçakçılık meselesi 1937’de Ankara’da yapılan Umumi Müfettişler Konferansı’nda da ele alınmıştı. Burada kaçakçılığın önlenmesi için etkili tedbirlerin alınması, Kaçakçılık Kanunu’ndaki eksikliklerin tamamlanması, suçlarla cezalar arasındaki mevcut orantısızlığın giderilmesi, pazarlarda kaçak malın satılmasına engel olacak⁹⁴³ tedbirlerin alınması kararlaştırılmıştı.

Bununla birlikte Dâhiliye Vekâleti, Birinci Umumi Müfettişlik mıntikasındaki asayişî sağlama ve kaçakçılığı önlemek amacıyla çok geniş olan Birinci Umumi Müfettişlik bölgesi içinde daha önce Siirt, Bitlis, Hakkâri, Muş ve Van Vilâyetlerini kapsayacak umumi müfettişliğin kurulması için çalışmalar başlatmıştı⁹⁴⁴. Böylece burada kurulacak Beşinci Umumi Müfettişlik ile devletin daralan alandaki asayişsizliği gidermesi kolaylaşacaktı. Ancak elimizdeki arşiv belgelerine göre söz konusu vilâyetleri kapsayan alanda Birinci Umumi Müfettişliğin dışında Umumi Müfettişlik kurulmamıştır.

Doğu’nun geri kalmasının en önemli sebeplerinin başında burada hâkim olan asayişsizlik ve çetelerin varlığı gelmekteydi. Halkı çeteciliğe ve asayişsizliğe iten sebepler bulunmaktaydı. Bunların başında askerlik süresinin uzunluğu, halkın ilkel sayılabilecek şartlarda yaşaması, adalet müessesinin bozukluğu ve halk arasındaki kudret anlayışının yanlışlığı gelmekteydi⁹⁴⁵.

1933-1937 arasındaki beş yıllık dönemde Van Gölü Havzası’nda faaliyet gösteren çeteler, faaliyet alanları ve bunların bastırılma tarihleri şu şekildeydi⁹⁴⁶.

⁹⁴² **Son Posta**, 24 Eylül 1937.

⁹⁴³ **Ulus**, 15 Sonkanun/Ocak 1937.

⁹⁴⁴ **Cumhuriyet**, 15 İkincikanun/Ocak 1937; **Cumhuriyet**, 7 Nisan 1937. Dönemin başında ve bazı arşiv belgelerinde kurulduğu duyurulan ve Siirt, Bitlis, Hakkâri, Muş ile Van Vilâyetlerini kapsayan yeni Umumi Müfettişlik (Beşinci Umumi Müfettişlik) bu bölgede kurulmamıştı.

⁹⁴⁵ Mustafa Fuad, “ *Cumhuriyetin Doğuda Tesis Ettiği En Büyük Varlık: Emniyet*”, **Son Posta**, 27 Birincikanun/Aralık 1937.

⁹⁴⁶ “ *Dâhiliye Vekâleti’nin Umum Müdürlük ve Müstakil Müdürlüklerinde 15 Yıl İçinde Yapılan ve Gelecek Yıllarda da Yapılacak Olan İşlere Dair Raporlardır*” **İdare Dergisi**, Yıl: 11, S: 127, 29 Birinciteşrin/Ekim 1938, s.30-33; **İdare Dergisi**, Yıl: 6, S: 67, 29 Birinciteşrin/Ekim 1933, s.62-65; H. Koca, **Hükümetleri Doğu-Güneydoğu Anadolu Politikaları**,...s.378-379.

Çete İsmi	Faaliyet Alanı	Bastırılma Tarihi
Şeyh Tahir Çetesi	Mutki ve çevresi	1933
Haliloğulları Çetesi	Van ve çevresi	1934
Hacı Ferho Çetesi	Van ve çevresi	1934
Berso Oğulları Çetesi	Van ve çevresi	1934
Feyzullah Oğulları Çetesi	Muş ve Ağrı çevresi	1934
Reşo Oğulları Çetesi	Ağrı ve çevresi	1934
Yakup Oğulları Çetesi	Siirt ve çevresi	1936
Zülkefil İbrahim Çetesi	Siirt ve çevresi	1936
Ali Yunus Oğulları Çetesi	Mutki ve Sasun çevresi	1937

Van Gölü Havzası'nda faaliyet gösteren bu çeteler havzanın asayişini önemli ölçüde bozmuştu. Yalnız asayiş bozmakla kalmamış, Cumhuriyet rejimi ve inkılâplar aleyhinde propaganda yaparak halk üzerinde etki kurmaya çalışmıştı. Bu nedenle hükümet çetelere karşı daha etkili tedbirler almak amacıyla Dâhiliye Vekâleti ve Birinci Umumi Müfettişlik vasıtasıyla çalışmalar başlatmıştı.

1937'de de Birinci Umumi Müfettişlik Bölgesi'nde faaliyet gösteren çetelerle mücadeleye devam edilmişti⁹⁴⁷. Birinci Umumi Müfettiş Abidin Özmen'in çabalarıyla Şeyh Sait'in kardeşi Şeyh Abdurrahim ile bölgede varlıklarını sürdüren Şeyh Misbah, Savurlu Hüseyin Çavuş, Sofu Sait, Kör Cemil, Seydo Ahmet Tiriki, Hasan Ağa, Seyithan'ın oğlu Salahattin, Muho ve Muşlu Hilmi gibi kişiler etkisiz hale getirilmişti⁹⁴⁸. Bunların dışında Muş, Erzurum ve Erzincan mıntıklarında faaliyet gösteren Şorikli Hasan Çetesi, Hınıs ve Varto arasındaki Gümgüm Köyü'ne yakın olan Arpa Deresi'nde sıkıştırılarak başta Şorikli Hasan olmak üzere çetenin elebaşları etkisiz hale getirilmişti⁹⁴⁹.

Bitlis'in Hizan Kazası'na bağlı Gayda Köyü halkından olup, Abdurrahman Muhi ve Musa Muhi çeteleri ile ilgili olmalarından dolayı gözaltında bulundurulmuş ve Bitlis çevresinde kalmaları mahzurlu görüldüğünden geçici olarak Diyarbakır'ın Ergani Kazası'na yerleştirilen Seyit Ali oğlu Salahattin İnan ile amcaoğlu Seyit Abdurrahman aileleriyle birlikte ayrı ayrı yerlerde yerleştirilmek üzere Bursa'ya gönderilmeleri Dâhiliye Vekilliği'nin teklifi üzerine, İcra Vekilleri Heyeti'nce 3

⁹⁴⁷ Bu yıl içinde (1937) çıkarılan 2885 sayılı kanunun 4. Maddesi gereğince Hakkari, Gevar ve Ahlat kazaları Van'dan ayrılmıştır. Ahlat Kazası Bitlis'e, Gevar da Hakkari'ye bağlanmıştır.(BCA. 030.18.01.02.71.7.19.)

⁹⁴⁸ **Son Posta**, 26 Temmuz 1937.

⁹⁴⁹ **Cumhurbaşkanlığı Arşivi**, Arşiv No: A-IV-16-A, Dosya No: 64, Fihrist No: 23.

Aralık 1938’de onaylanmıştı⁹⁵⁰. Bölgede çok etkili bir konumda bulunan bu ailelerin başka vilâyetlerde yerleştirilmeleri, ileride çıkabilecek asayişsizlik durumunu önlemeye yönelikti.

Hükümet bu dönemde asayiş sağlamla görevli bulunan kurumlar ve onların ödenekleri konusunda üzerine düşen görevleri fazlasıyla yapmıştı. Mesela, 1938 mali yılı bütçesinin görüşmeleri sırasında Maliye Vekili Fuat Ağralı, asayiş işlerine ayrılan bütçeyle ilgili bölümde; asayiş ve emniyet teşkilatının ihtiyaçları için 1938 bütçesinde gözönünde bulundurulduğunu⁹⁵¹, vurgulamıştı.

1935-1937 Dönemi’nde Sason ve Tunceli Bölgelerinde çıkan şekavet hareketleri alınan kuvvetli tedbirlerle önlenmiş ve ötede beride kalmış olan bazı küçük çetelerin ortadan kaldırılması için önemli tedbirler alınmıştı. 1938’e kadar memleketin huzur ve emniyetini ihlâl eden ve rejimin yerleşmesine, Cumhuriyet’in ilerlemesine zorluklar çıkaran kişilere karşı Cumhuriyet Hükümetinin 15 yıl zarfında aldığı kesin tedbirler sonuçlarını göstermişti. 1938’de eski bazı çetelerden arta kalan ve canını kurtarmaktan başka bir şey düşünmeyen tek tük kişiler istisna edilirse bütün çeteler tamamıyla etkisiz hale getirilmiş ve memleketin her tarafında tam manasıyla bir huzur ve emniyet ortamı sağlanmıştı⁹⁵².

Ülkede oluşturulan bu huzur ve asayiş ortamını Atatürk, 1 Kasım 1937’de TBMM’nin V. Dönemi açış konuşmasında şu sözlerle ifade etmişti; “... Memnuniyetle görmekteyiz ki Cumhuriyet rejimi yurdumuza huzur ve sükûnun en iyi yerleşmesini temin etmiş bulunuyor. Vatandaşlar ve bu yurttan oturanlar Cumhuriyet kanunlarının eşit şartları altında kendileri için hazırlanan hürriyet, refah ve saadet imkânlarından azami istifade etmektedirler”⁹⁵³.

2. Kürtçülük Meselesi ve İskân Faaliyetleri

Cumhuriyet Dönemi’nde etkili olan Kürtçülük hareketleri sonucu çıkan isyanların bastırılmasından sonra devlet askeri tedbirlerin yanında siyasi ve sosyal bir

⁹⁵⁰ BCA. 030.18.01.02.85.102.7.

⁹⁵¹ **Ayın Tarihi**, S: 54, 1938, s.48.

⁹⁵² “ *Dâhiliye Vekâleti’nin Umum Müdürlük ve Müstakil Müdürlüklerinde 15 Yıl İçinde Yapılan ve Gelecek Yıllarda da Yapılacak Olan İşlere Dair Raporlardır*”, **İdare Dergisi**, Yıl: 11, S: 127, 29 Birinciteşrin/Ekim 1938, s.94-94.

⁹⁵³ **TBMM ZC. V/20, İ: 1, (1.11.1937), s.3; Cumhuriyet**, 2 İkinciteşrin/Kasım 1937.

takım tedbirler almak amacıyla Van Gölü Havzası'nda tetkikler yaptırmıştı. Havza ile ilgili tetkiklerin en önemlisi Başvekil İsmet İnönü'ye ait olup, kendisi 1935 yazında⁹⁵⁴ çıktığı yurt gezisinde⁹⁵⁵. Bitlis'e de uğramış, 7 Temmuz 1935'te burada yaptığı incelemelerden sonra bir rapor hazırlamış ve bu raporu Atatürk'e sunmuştu. Raporda Bitlis'in asayiş ve önemini şu sözlerle dile getirmişti: "... Bitlis, Hizan ve Mutki arasında sun'i olarak daima devlet kuvveti ile vucude getirilmiş bir Türk şehri ve merkezidir. Yine ancak devlet tedbiri ile bir Türk merkezi olarak durabilir. Bırakılırsa, az zamanda bir Kürt köyü haline gelmesi ve bu suretle Mutki, Hizan, Şirvan, Garzan mıntakasının Türkçe işitecekleri bir yer olmaksızın kütle olmaları muhtemeldir. Bitlis olmasaydı, bizim onu yaratmamız icabedecek idi. Bu mülahazanın neticesi şudur: Bitlis'i kuvvetli bir merkez olarak bir Türk yuvası ve kalesi halinde tutmalıyız. Bitlis halkı etrafındaki Kürt mıntakaya hulul etmeğe (girmeye) alışkındır. Onların bu hassası (niteliği) Türk kültürü için bize bulunmaz bir yardımcıdır. Etrafındaki bir iki kaza ile Bitlis Vilâyeti'ni süratle iade etmeliyiz ..."⁹⁵⁶. Başvekil İsmet İnönü'nün tetkikleri sonunda Van Gölü Havzası'nda kuvvetli bir Türk merkezinin oluşturulması için 25 Aralık 1935'te çıkarılan 2885 Sayılı Kanun'la Bitlis yeniden vilâyet merkezi yapılmıştı⁹⁵⁷.

Bunun gerekçesi olarak, Muş Vilâyeti'nin çok geniş olduğu, halkın yerleştiği bölgelerde ulaşım imkânlarının bulunmadığından buraların bir vilâyetle idaresinde güçlük çekildiği ve bu sebeplerden başka Bitlis'in kuvvetli bir Türklük

⁹⁵⁴ **Belediyeler Dergisi**, Yıl:1, S: 3, Ekim 1935,s.4.

⁹⁵⁵ Başbakan İsmet İnönü'nün Atatürk'ün isteğiyle yaptığı bu tetkik seyahati 8 Ağustos 1935 tarihinde Giresun'dan İstanbul'da bulunan Atatürk'e gönderdiği yazı ile bittiğini bildirmiştir. (**Cumhurbaşkanlığı Arşivi**, Arşiv No: A-IV-3, D. No: 51, F: 100.) İsmet İnönü, 10 Ağustos'ta İstanbul'a gitmiş ve yaptığı seyahat hakkında Atatürk'e bilgi vermiştir. Başbakan İsmet İnönü, aynı gün İçişler Bakanı Sükrü Kaya'ya, " İstanbul'a geldim. Seyahatim hakkında Atatürk'e Dâhili, Adli, İktisadi, Nafia ve bütün Vekâletler noktai nazarından gördüklerimi izah ettim. Atatürk, gördüklerimden ve bunlar üzerine düşüncelerimden ve tetkiklerimden çok sevindiklerini ve tasvipkâr olduklarını bana söylediler. Tasvip buyrulan bu şeyler, bir sürü işlerdir ki onları hazırlamakta olduğum bir programla tespit ve tayin edeceğim. Fakat yapılacak ilk işlerden önemli bir kısmı İçişler Bakanlığı'na ait görünüyor. İşte bu yapacağınız işler hakkında sizinle görüşmek isterim. Ben Atatürk'ün emriyle daha birkaç gün burada kalacağım için sizin bir an evvel görüşüp konuşmak üzere yarın İstanbul'a hareket etmenizi ve bu telgrafi vekil arkadaşlara okuyarak hareketiniz sebebi hakkında onları da haberdar etmenizi rica ederim." şeklinde bir telgraf göndermişti. (**Cumhurbaşkanlığı Arşivi**, Arşiv No: A-IV-3, D. No: 51, F: 104; **BCA**. 030.10.13.75.34.)

⁹⁵⁶ Saygı Öztürk, "İsmet Paşa'nın Kürt Raporu", Dizi Yazı, **Hürriyet**, 7-10 Eylül 1992; Serap Yeşiltuna, **Resmi Kanun, Kararnâme, Rapor ve Tutanaklarla Atatürk ve Kürtler**, İleri Yayınları, İstanbul 2007, s.367.

⁹⁵⁷ Nejdet Bilgi, "Cumhuriyet'in İlk Döneminde Mülki Yapının Gelişimi (1920-1950)", **Türkler XVII**, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 342.

merkezi olması ve civarındaki köylülerle daima münasebatta bulunarak temsil rolünü layıkıyla yapabilmesi için vilâyet haline konulmasının zaruri görüldüğü ve merkezi Bitlis olmak üzere yeniden Bitlis Vilâyeti'nin kurulduğu⁹⁵⁸ gösterilmişti. Yani Bitlis Vilâyeti'nin oluşturulmasında coğrafi, siyasi, asayiş, iktisadi ve sosyal ihtiyaçlar göz önünde bulundurulmuştu⁹⁵⁹.

Başvekil İnönü, Bitlis'ten sonra Van'a geçmişti. İnönü, Van hakkında, sağlam bünyeli iyi bir Van'ın, Doğuda Cumhuriyet'in önemli bir temeli olacağını ve böyle bir temelin Türk hâkimiyeti için her bakımdan gerekli olduğu⁹⁶⁰, değerlendirmesini yapmıştı. İsmet İnönü, Muş'ta yaptığı incelemelerde burada Kürtlerin yerleşmesini sakıncalı görmüş ve bunu “günlüğü” nün 12 ve 13 Temmuz 1935 tarihli kısmında şu şekilde yazmıştı; “ Muş Ovası boş kalırsa tehlikeli olur. İskân olursa Türklüğün sağlam temeli olur. Boş halinde harici tehlikeden başka er geç Kürtler burasını doldururlar. O zaman hakikatten Kürdistan yekpare olarak teşekkül eder”⁹⁶¹. Burada asayişin daha kolay sağlanması ve yeni karakollar inşa etmek amacıyla Bitlis Vilâyeti'ne bağlı olmak üzere Hizan ve Kotum adlarıyla iki yeni kaza kurulmuştu⁹⁶².

Başvekil'in hazırladığı raporunda Doğu ve Kuzeydoğu Anadolu Vilâyetlerinde de bir Umumi Müfettişlik kurulmasını istemişti. Bu istek doğrultusunda toplanan İcra Vekilleri Heyeti, 6 Eylül 1935'te aldığı 2/3199 sayılı kararla Erzurum; Trabzon ve Birinci Umumi Müfettişlik bölgesinden alınan Karaköse'yi (Ağrı) içine alan bölgede Üçüncü Umumi Müfettişlik kurulmuştu⁹⁶³. Bunun yanında askeri işler ve asayişe ayrılan ödeneklerin milli gelir içindeki payı yüzde 34'e çıkarılmıştı⁹⁶⁴.

⁹⁵⁸ **TBMM ZC. V/7**, İ: 21, (25 Aralık 1935), Sıra Sayısı: 57, s.1-2.

⁹⁵⁹ Ali Rıza Çevik, “*İdare Teşkilatımız*”, **İdare Dergisi**, Yıl: 17, S: 183, Kasım-Aralık 1946, s.138.

⁹⁶⁰ Saygı Öztürk, “*İsmet Paşa'nın Kürt Raporu*”, Dizi Yazı, **Hürriyet**, 7-10 Eylül 1992; S. Yeşiltuna, **Atatürk ve Kürtler**,...s.369.

⁹⁶¹ İsmet İnönü, **Defterler (1919-1973) I**, Hazırlayan: Ahmet Demirel, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2001, s.171. Abidin Özmen, Aydın Mebusluğu görevinde iken Dâhiliye Vekilliği'nin 11.6.1935 tarih ve 5159 sayılı tezkeresi üzerine İcra Vekilleri Heyeti'nce Birinci Umumi Müfettişliği'ne getirilmiştir. (BCA. 030.18.01.02.55.48.2.)

⁹⁶² **BCA. 030.18.01.02.62.20.5.**

⁹⁶³ Hüseyin Koca, “*Türkiye Cumhuriyeti'nde Tek Parti Dönemi Umumi Müfettişlikler (Genel Valilikler) 1927-1947*”, **Türkler XVII**, s.361.

⁹⁶⁴ Memduh Yaşa, “*Türkiye'de Amme masraflarının Seyri ve Bünyesi*”, **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, XVIII/ 1-4, Ekim 1956-Temmuz 1957, s.16.

Birinci Umumi Müfettiş Abidin Özmen tarafından yazılan ve 24 Ağustos 1937'de Başvekâlet'e ulaştırılan 11 sayfalık raporunda, Birinci Umumi Müfettişlik bölgesindeki asayiş durumunda geçen yıllara göre önemli bir düzelme olduğunu ifade etmişti⁹⁶⁵.

Abidin Özmen, raporun 4. ve 5. sayfalarında Birinci Umumi Müfettişlik bölgesindeki asayişin sağlanmasının önündeki en büyük engelin "Kürtlük meselesi" olduğunu vurgulamıştı. Özmen bu meseleye ilişkin görüşlerini şu şekilde ortaya koymuştu; " Kürtlük meselesi, ... böyle bir mesele olduğunu büyüklerimizin de kabul edeceklerini umarım. Öyle ise bir temsil işi ile karşılaşıyoruz. Daimi idare ve adliye makinesinin göstereceği intizam ve hakkaniyet bir bölge halkını munis bir hale getirebilir ve hiçbir propagandaya kapılmamış bir azlığı zamanla temsile yarayabilirse de temsil işinin daha çabuk yapılması milli duygu propagandasının önlenmesi kanaatindeyim. Bunun için;

1-Şark halkından elebaşı olanların, propagandacılarla münasebeti hissedilenlerin, köyleri tahrip edilip etrafa dağılınların, herhangi bir surette gayri memnun bir hale gelmiş bulunanların, silahla hükumete karşı gelmiş, adli cezasını çekmiş ve kurtulmuş olanların ceza mahiyetinde olmamak, Doğu Vilâyetlerinde ilgisi kalmamak üzere Batı Vilâyetlerimize nakli.

2-Türk muhacir getirtilerek muayyen sahalara yerleştirilmesi.

3-Gerek vilâyetlerimizin bazısında idari tedbirle köylerden çocuk toplamak, ana ve babasından iâşesi temin ettirilmek suretiyle kurula gelmekte olan pansiyonlu mektepleri mefkûreci ve kuvvetli muallimlerin idaresinde olmak üzere kanunileştirip Türk kültürü ve temsil esasına müstenit okutma yapmak ..."⁹⁶⁶.

Kazım Karabekir Paşa'nın Kürt meselesine bakışı ve çözüm önerisi İsmet İnönü ve diğer Cumhuriyet idarecilerinden farklılık göstermektedir. Karabekir Paşa'nın meseleye çözüm önerisi şu şekilde olmuştu; "Şu halde ilk iş, idareyi hükumeti ve adliyeyi ıslah etmek ve ahz-ı askere tabi kılınacak halkı da yol, köprü inşasına ve kısmen de ziraat müfrezeleri teşkiliyle gerek mekteplerini ve gerekse kendilerini medeniyete sevk etmek ve bu suretle birkaç sene geçirecek burada ümran

⁹⁶⁵ BCA. 030.10.70.461.1.

⁹⁶⁶ BCA. 030.10.70.461.1.

göstermek ilk yapılması lazım gelen işler olmalıdır”⁹⁶⁷. Kazım Karabekir meselenin çözümünü eğitim, iktisat, adalet mekanizması ve istikrarlı bir asayiş politikasında görmüştü.

Kürtçülük meselesinin haledilmesi amacıyla bu dönemde büyük oranda iskân faaliyetlerine ağırlık verilmişti. Çünkü Doğu Bölgesinde etkili olan Ağrı İsyanı’nın bastırılmasından sonra buradaki asayiş meselelerine karşı alınan askeri tedbirler kısa vadede etkili ve caydırıcı olmuştu. Ancak buradaki asayiş sorununun uzun ve kalıcı bir şekilde çözümlenmesi askeri tedbirlerin yanında idari ve sosyal önlemlerin alınmasını zorunlu hale getirmişti. Bu nedenle hükümet bölgenin tetkiki amacıyla buraya askeri ve idari alanlarda uzmanlar göndermiş ve onlardan raporlar almıştı. Bu raporların yanında burada askeri-idari sorumluluğu olan Umumi Müfettişlikler’den de bu yönde raporlar alınmıştı. Bu raporlar doğrultusunda Hükümet, Cumhuriyetin ilk on senesinde yapılan iskân çalışmalarından daha büyük ve kapsamlı bir proje için çalışmalara başlamıştı. Dâhiliye Vekâleti tarafından bir İskân Kanunu tasarısı hazırlanmış ve gerekçesi ile birlikte⁹⁶⁸ Başvekâlet vasıtasıyla TBMM Başkanlığı’na sunulmuştu⁹⁶⁹. Burada heyetlerin incelemelerinden sonra “Yerleştirme Kanunu” olarak adlandırılan tasarı ve rapor, 27 Mayıs 1934’te, tekrar TBMM Başkanlığı’na sunulmuş⁹⁷⁰ ve 7 Haziran 1934’te Genel Kurul’da görüşülmeye başlanmıştı⁹⁷¹. Görüşmelere 14 Haziran 1934’te kadar devam edilmiş ve aynı gün 2510 sayılı “İskân Kanunu” adıyla kabul edilmişti⁹⁷².

İskân Kanunu’nun gerekçesi; “... Cumhuriyet’in ilânından itibaren geçen dokuz yıl içinde Cumhuriyet Hükümeti’nce hal ve tesviyesine muvaffakiyet elveren dâhili, harici birçok meselelerden sonra normal bir sistem tahtında milli bünyemizi korumağa, sağlamaştırmağa, mütecanisleştirmeğe ve milli harsımıza ve muasır medeniyete daha ziyade intibakları matlup olan nüfus kütleleri üzerinde müsmir bir surette devlet eli ile işlemeğe, Türk nüfusunu kemiyet ve keyfiyetçe

⁹⁶⁷ Kazım Karabekir, **Kürt Meselesi**, Yayına Hazırlayan: Faruk Özerengin, Emre Yayınları, İstanbul 2000, s.47.

⁹⁶⁸ **TBMM ZC. IV/23**, İ: 65, (7 Haziran 1934), Sıra Sayısı: 189, s.1.

⁹⁶⁹ **TBMM ZC. IV/8**, İ: 43, (5 Mayıs 1932), s.28.

⁹⁷⁰ Fahri Çoker, **Türk Parlamento Tarihi I**, TBMM Vakfı Yayınları, Ankara 1995, s.348-355.

⁹⁷¹ **TBMM ZC. IV/23**, İ: 65, (7 Haziran 1934), s.67.

⁹⁷² **TBMM ZC. IV/23**, İ: 68, (14 Haziran 1934), Sıra Sayısı: 189. s.2-19; **TBMM Kavanin Mecmuası**, IV/13, TBMM Matbaası, Ankara 1934, s.781.

inkışaflaştırmağa müteveccih bir nüfus siyaseti takip ve tatbikine sıra gelmiştir ...⁹⁷³, şeklinde yer almıştı.

Kanunun, Kürtçülük hareketlerini besleyen aşiret yapısının toplum üzerindeki gücünü kırma ve Cumhuriyet inkılâp ve kanunlarının yerleştirilmesine yönelik bir amacı da bulunmaktaydı⁹⁷⁴. Krtlkle mücadelenin en önemli yöntemlerinden biri de aşiret yapısını dağıtmaktı. İşkn Kanunu bu nedenle sadece nüfusu yerleştirmekle kalmamış, aşiret yapılarını dağıtmayı da hedeflemişti.

Dâhiliye Vekili şükrü Kaya Bey, kanunun amaçlarını, ülkenin imarı ve birliğinin sağlanması ile topraksız olanları veya başkalarının topraklarında çalışanları korumak olduğunu ifade etmiřti⁹⁷⁵.

İşkn Kanunu'nun tamamı 52 maddeden oluşturulmuş ve bu maddeler 9 ayrı (fasıl) bölümde iřlenmiřti⁹⁷⁶. İşknın uygulanacağı bölgeleri belirten 1. ve 2. Maddeler iskâna tabi tutulacak kitleleri göstermekteydi. 1. Madde iskân konusunda Dâhiliye Vekilliği'ni yetkili kılmakta ve nüfusun isknını Türk kültürüne bağlılık kriteri etrafında şekillendirmekmekteydi. 2. Madde Türkiye'yi  iskân bölgesine ayırmaktaydı. Bir numaralı iskân bölgesi, Türk kültürüne bağlı nüfusun yoğunlaşması istenen bölgeler yani Doğu ve Güneydoğu Anadolu'yu; iki numaralı iskân bölgesi, Türk kültürüne temsili istenilen nüfusun isknına ayrılan bölgeleri yani İ ve Batı Anadolu'yu; üç numaralı iskân bölgesi ise coğrafya, sağlık, iktisat, kültür ve askeri sebepler yüzünden boşaltılacak ve iskâna yasak hale getirilecek bölgeleri gstermekteydi⁹⁷⁷. Bu madde doğrultusunda Van Gölü Havzası ve civarından Mutki, Sason, Zeylan, Ağrı gibi birçok mntika iskâna yasak hale getirilmişti.

İşkn Kanun'uyla iktisadi, milli ve askeri sebeplerle ülkedeki nüfusun vasfının değiştirilmesi amaçlanmıştı. Bu sebeple bazı yerlerde Türk kültürlü nüfus yoğunluğunu artırmak ve Türk kültürüne bağlı olmayan nüfusu başka yerlere dağıtmak ve bazı yerleri kültür, siyaset, askerlik ve asayışsızlık yüzünden

⁹⁷³ TBMM ZC. IV/23, İ: 65, (7 Haziran 1934), Sıra Sayısı: 189. s.3.

⁹⁷⁴ TBMM ZC. IV/23, İ: 65, (7 Haziran 1934), s.68; TBMM Kavanin Mecmuası, IV/13, TBMM Matbaası, Ankara 1934, s.782.

⁹⁷⁵ TBMM ZC. IV/23, İ: 68, (14 Haziran 1934), s.140.

⁹⁷⁶ TBMM Kavanin Mecmuası, IV/13, TBMM Matbaası, Ankara 1934, s.781.

⁹⁷⁷ TBMM Kavanin Mecmuası, IV/13, TBMM Matbaası, Ankara 1934, s.781; Andrew Mango, **Atatürk, Modern Türkiye'nin Kurucusu**, eviren: Füsun Doruker, Remzi Kitabevi, İstanbul 2009, s.572; şeref Nuri, "İşkn Kanunu ve Yurtlandırma Politikamız", **Ulus**, 1 Ağustos 1935.

boşaltmayı⁹⁷⁸ da plânlanmıştı. Çıkarılan İskân Kanunu çerçevesinde Hükümetin çalışmalarıyla, Doğu Vilâyetleri ve Van Gölü Havzası'nın nüfusa olan büyük ihtiyacı⁹⁷⁹ ve buradaki Türk topluluğunun temini göz önünde bulundurularak Rize ve Sürmene'den muhacirler getirilmişti. Getirilen muhacirler Van'ın İskele Köyü'ne ve Ahlat Kazası'nın Tatvan Nahiyesi'nde yaptırılan muhacir evlerine yerleştirilmişti⁹⁸⁰. Tatvan'a getirilerek yerleştirilenlerin sayısı, 39 ailede 204 kişi olduğu ve devletin buradaki topraklarından 8.433 dekar verilerek, onlara birer ev, bahçelik yer, sanatkâr olanlarına ayrıca dükkân kurmaları sağlanmıştı⁹⁸¹.

1934'te Tatvan'a Sürmene'den 20 aile, 1935'te Rize'den 24 aile getirilerek yerleştirilmişti⁹⁸². Bitlis ve çevresine yerleştirilen göçmenler yörede birçok kolda faaliyet göstererek halka üretim konusunda örnek olmaktadır⁹⁸³.

Başvekil İsmet İnönü, Bitlis'in Tatvan ve Van'ın İskele Köyü'ne yerleştirilen Sürmene ve İran muhacirlerinin durumunu çok fena bulmuştu. İnönü, muhacirlerin şartlarının iyileştirilmesi için ilgililere gerekli talimatları vermişti⁹⁸⁴.

I. Dünya Savaşı sırasında Rus işgâline ve Ermeni katliamına maruz kalan Van, nüfus bakımından büyük bir kayba uğramıştı. Devlet buradaki nüfus seyrekliğini telâfi etmek ve buradaki iktisadi kalkınmayı sağlamak amacıyla Van'a muhacirler yerleştirmişti. Onlara Van'ın Havasor Ovası ve Van ile Edremit arasındaki sahada tanesi 566 liraya mal olan 250 ev yaptırmıştı⁹⁸⁵. Burada yapılan ve yapılacak evlerin kereste ihtiyacını karşılamak üzere Sovyet Rusya'dan 25.000 lira değerinde kereste alınması ve buna karşılık, Van'dan bu ülkeye aynı değerde yün ve balığın ihraç edilmesi İcra Vekilleri Heyeti'nin 11 Haziran 1936'daki toplantısında kararlaştırılmıştı⁹⁸⁶.

⁹⁷⁸ Şevki Bilge, "Türkiye'de İskân Meselesi", **İktisat ve Ticaret Mecmuası**, Yıl:3, S: 26, Haziran 1936, s.18; Şeref Nuri, "İskân Kanunu ve Yurtlandırma Politikamız", **Ulus**, 1 Ağustos 1935.

⁹⁷⁹ Şeref Nuri, "İskân Kanunu ve Yurtlandırma Politikamız", **Ulus**, 27 Temmuz 1935.

⁹⁸⁰ **BCA**. 030.10.68.451.4.

⁹⁸¹ **BCA**. 490.01.1389.610.1.

⁹⁸² **BCA**. 490.01.1389.610.1.

⁹⁸³ **Son Posta**, 2 Birincikanun/Aralık 1937.

⁹⁸⁴ İsmet İnönü, **Defterler I (1919-1973)**, Hazırlayan: Ahmet Demirel, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2001, s.169.

⁹⁸⁵ Kadri Kemal Kop, "Van", **Belediyeler Dergisi**, Yıl: 2, S:18, Ocak 1937, s.79.

⁹⁸⁶ **BCA**. 030.18.01.02.65.50.5.

Ağustos 1936'da Birinci Umumi Müfettiş Abidin Özmen tarafından yazılarak Başvekâlet'e gönderilen raporda; muhacirlerin yerleştirilmesi ile ilgili olarak; "Muhacir iskânında mühim olan nokta ev meselesidir. Doğu Vilâyetlerinin hem temsil hem bayındırlık işine yarayacak olan bu işin birçok inşaat malzemesinin muayyen yerlere önceden itharı, mimar ve duvarcı gibi teşkilatın emrine amade bir inşaat heyeti vücuda getirtmesi ile kabildir. Yoksa vilâyetle vekâlet arsında en ufak bir keşif işi için evrak gider gelir, en ufak teferruata kadar merkezden halledilmek istenirse inşaat mevsimi çok dar olan bu muhitte büyük miyasta göçmen evi yapmak müşküldür"⁹⁸⁷.

"İskân işlerini yoluna koymak için adeta hiçbir köye ve araziye bağlı olmayan halkı bir yere, bir köye yani toprağa bağlamak lazımdır.

1-Kafkaslar'dan gelen Kürt olduğu anlaşılan Brokililer.

2-İran'dan gelen Kürt, Türk olduğu hakkında zaman zaman yazılmış olan Türkçe konuşan Güresonlular (Küresinler).

3-Ağrı'dan indirilenler.

4-Zeylan'dan kaldırılanlar.

5-Sason'dan çıkarılanlar.

6-Dağlık sahalardan veya vergisi fazla tutulan yerlerde kendiliklerinden başka yerlere taşınanlar, işte bu altı şekilde topladığım halk bir yere bağlı kalamamaktadırlar. Bunların temsil gayesi itibariyle Garba nakilleri tekerrür etse bile kısım kısım ve zamanla yapılabileceğine göre bu gün buldukları yerde müstakil ve müfit bir halde kalmaları için münasip bir iskân programı takibinin uygun olacağını ve bilhassa Güresonlular gibi Türkçe konuşan ve aslen çetin bir halk olmayan kimselerin ikinci derecede addedilen yerlerde iskânlarının uygun olacağını düşünüyorum"⁹⁸⁸.

Bu raporlar doğrultusunda Hükümet, 1937'de iskâna tabi tutulan muhacirler ile kuraklık, sel, yangın, hastalık gibi afetlere uğrayan muhtaç çiftçilere Ziraat Bankası aracılığı ile ödünç olarak tohumluk ve yemeklik buğday dağıtılması için 3.750.000

⁹⁸⁷ BCA. 030.10.70.461.1.

⁹⁸⁸ BCA. 030.10.70.461.1.

liraya kadar kredi verilmesini kararlaştırmıştı⁹⁸⁹. Hükümet ayrıca ülkenin değişik bölgelerine nakledilenlerin yaşamlarını sürdürebilmeleri için tohumluk buğday ve masrafları için 5 milyon lira verilmesini kararlaştırmıştı⁹⁹⁰.

Bu dönemde ülkenin her bölgesinde asayiş işlerine önem verilmişti. Mesela Van civarında arkeolojik araştırmalar yapmak amacıyla Amerikan Harvard Üniversitesi profesörlerinden K. Lake, dokuz kişilik ekibiyle Türkiye'ye gelmişti. Bölgenin asayiş durumu nedeniyle heyete, "Maarif Vekiliği'nden tayin edilecek bir memur nezaretinde olmak ve umumi durumları göz önünde bulundurmak ve askeri garnizonlara girmemek kaydıyla", 7 Nisan 1938'de yapılan İcra Vekilleri Heyeti toplantısında burada araştırma yapmasına izin verilmişti⁹⁹¹.

Cumhuriyet Dönemi'nde alınan asayiş tedbirleri sayesinde II. Dünya Savaşı'nın başlamasına kadar havzada asayiş konusunda büyük problemler yaşanmamıştı. Bu durum Celâl Bayar Hükümeti'nin (1 Kasım 1937-11 Kasım 1938) programında, şu şekilde yer almıştı; "Cumhuriyet Türkiye'si'nde birçok memleketleri kemiren ve hükümetlerin belli başlı meşgalesi halinde olan, iç siyasi davalar yoktur. Türk Hükümeti'nin ve Türk Milleti'nin müşterek emeli, milli ve ferdi faaliyetlerin her sahada inkıtasız devam etmesi ve semere vermesi için mevcut kati emniyet ve istikrar havasının idamesidir"⁹⁹².

Birinci Umumi Müfettişlik bölgesinde yol ve köprülere iktisadi açıdan olduğu kadar, buranın emniyet ve asayişinin sağlanmasına da bir o kadar ihtiyaç duyulmaktaydı. Umumi Müfettişlik raporlarında emniyet ve asayişin sağlanması konusunda Hükümet kuvvetlerinin bütün bölgede kolayca hareket etmelerini sağlamak ve bunun için de gereken yol ve köprülerin kısa zamanda yapılması yer almış, muhtelif yerlerde kışlalara emniyetle gelip gitme için müdafaalı karakolların, devlet teşkilat ve vazifeleri için de Hükümet Konaklarının, okul ve hapishanelerin yapılması⁹⁹³ gerektiği üzerinde durulmuştu.

⁹⁸⁹ **TBMM Kavanin Mecmuası**, V/17, TBMM Matbaası, Ankara 1937, s.987.

⁹⁹⁰ **TBMM Kavanin Mecmuası**, VI/20, TBMM Matbaası, Ankara 1939, s.1024.

⁹⁹¹ **BCA**. 030.18.01.02.82.25.13.

⁹⁹² Tuncer Özyer, "Cumhuriyet Hükümetleri Programlarında İç Güvenlik", **Türk İdare Dergisi**, Yıl: 60, S: 381, Aralık 1988, s.206.

⁹⁹³ C. Koçak, **Umumi Müfettişlikler**,...s.238.

C-EĞİTİM-KÜLTÜR ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

1.İlk ve Ortaöğretimdeki Faaliyetler

Cumhuriyet Dönemi'nde ülkenin bayındır hale getirilmesi, sanayi, tarım ve hayvancılık başta olmak üzere her alanda gelişme sağlanması için yetişmiş insan gücüne ihtiyaç bulunmaktaydı. Cumhuriyetin ilk on yılında eğitimin her kademesinde düzenlemeye gidilmiş ve mümkün olduğu kadar daha fazla kişi eğitmek amacıyla eğitim seferberlikleri başlatılmıştı. Ancak bu dönemdeki bütün faaliyetlere rağmen istenilen eğitim seviyesine ulaşılamamıştı. Nitekim bundan sonraki dönemlerde de eğitime ve yetişmiş insana duyulan ihtiyaç artarak devam etmişti. Cumhuriyet Hükümetleri halkın önemli bir kısmının hiç olmazsa ilkokulu bitirmesi için programlarının önemli bir bölümünü bu konuya ayırmışlardı. Bunun yanında Doğu Anadolu ve diğer bölgeler için hazırlanan raporlarda eğitim konusu önemli bir yer tutmuştu. Burada eğitim ülkede dil ve kültür birliğinin sağlanmasının yanında ülkenin birlik ve bütünlüğünün korunmasının temel vasıtası olarak görülmüştü.

Başvekil İsmet İnönü'nün Temmuz 1935'te yaptığı tetkiklerden sonra hazırladığı raporunda; Doğu ve Güneydoğu Anadolu Vilâyetlerinde eğitim ve kültür meselesine de büyük önem verilmesi gerektiğini belirtmiş ve eğitimle ilgili şu bilgilere yer vermişti; “ Kürtlere okutma yapıp yapılmayacağı şimdiye kadar bir politika olarak mütalea edilmiştir. Bu politikayı halk biliyor. Biz bundan hiç istifade etmediğimiz halde yalnız mahzurunu çekiyoruz. Daha Türk köylerindeki mektepleri yapamamışken ve en nihayet yüzde ona varmayan okutmada bir hususi siyaseti halkın diline düşürmekte hiçbir fayda yoktur. Sonra ilk tahsil için okutmakta faydamız daha ziyade olduğu mütalaasındayım. Kürtleşmiş ve kolayca Türklüğe dönecek yerleri okutmak, hatta Kürtlere Türkçe öğretmek; Türklüğe çekmek için ilk tahsil ve onun iyi hocası çok müessir vasıta. Hulasa ilk tahsil için ayırma siyaseti yapılamaz. Zaten mahdut olan vasıtalarımızı daha çok Türk köylerinde kullanmak elimizdedir”⁹⁹⁴. İsmet İnönü'nün bu raporundan sonra Birinci Umumi Müfettişlik görevinde bulunan Abidin Özmen, 1936'da yapılan Umumi Müfettişler toplantısına

⁹⁹⁴ S. Yeşiltuna, **Atatürk ve Kürtler**,...s.392; Saygı Öztürk, **İsmet Paşa'nın Kürt Raporu**, Doğan Kitap, İstanbul 2007, s.62-63.

sunduğu raporunda; bölge insanının Türkçe konuşur hale getirilmesi ve köy çocuklarının kurulacak yatılı okullarda eğitim görmesi gerektiği üzerinde durmuştu. Bunun yanında açılacak okulların geniş binalı, hastanesi, eczanesi yerinde müstakil veya tez uğrayan bir doktorun kontrolünde yetişmiş, azimli, çalışkan ve mefküreci öğretmenlerin idaresinde olması gerektiğini belirtmiş⁹⁹⁵ ve bu okullarda başta Türkçe konuşmayı sevdirecek, kapsamlı bir programla 3 yıl süreli eğitim-öğretim verilmesini istemişti⁹⁹⁶.

Özmen, raporunda ayrıca şu ifadelere yer vermişti; “ Bugün vilâyetlerin bütçeleriyle ancak kazalarda ve bazı nahiyelerde pek mahdut köylerde üç sınıfı okutan muallimli birer ilk mektep idare edilebilmektedir. Büyük Türk köylerinde de beş sınıflı program üzerine müesses mekteplerin varlığı kabul edilebileceğine göre vilâyetlerin zirai, baytari birçok işleri kanuni, idari ve içtimai birçok yardımları bırakmadan leyli (yatılı) mektep meydana getirmelerine maddeten imkân görüyorum. Hükümetçe seneden seneye bir program altında münasip muhitlerden başlayarak böyle müesseseler kurmanın zaruretine kailim (inanıyorum). Böyle müesseseler ilk olarak Van’ın Gevaş, Hakkâri’nin Beytüşşebap, Bitlis’in Hizan, Muş’un Malazgirt, Siirt’in Pervari, Diyarbekir’in Eğil (Şerbeti), Mardin’in Derik, Urfa’nın Viranşehir kazalarında kurulabilir”⁹⁹⁷.

Bu dönemde devletin önem verdiği ilköğretim meselesi hükümetlerin programlarındaki en temel konular arasındaki yerini almıştı. Meselâ I. Celâl Bayar Hükümeti (1 Kasım 1937-11 Kasım 1938)’nin programında eğitim işleriyle ilgili kısımda ilköğretim işleri üzerinde ağırlıklı bir şekilde durulmuştu. Hükümet programında, ilköğretim her bakımdan üzerinde en çok durulması gereken bir konu olduğu, en iyi yetişmiş ve en kuvvetli elemanların bu işte ve bu iş için adam yetiştirmekte kullanılacağına⁹⁹⁸ yer verilmişti.

Hükümet ve resmi kurumlar bu dönemde ilköğretim meselesi üzerinde önemle durmuştu. Okul çağına gelen çocuklarını okula göndermeyen aileler resmi makamlar

⁹⁹⁵ BCA. 030.10.70.461.1.

⁹⁹⁶ BCA. 030.10.70.461.1.

⁹⁹⁷ **Umumi Müfettişler Konferansı’nda Görüşülen ve Dâhiliye Vekâleti’ni İlgilendiren İşlere Dair Toplantı Zabıtları ile Rapor ve Hulasası 1936**, Yayına Hazırlayan: M. Bülent Varlık, Dipnot Yayınları, Ankara 2010, s.108.

⁹⁹⁸ Yusuf Ekinci, **Hükümet ve Siyasi Parti Programlarında Milli Eğitim (1920-1994)**, Ankara 1994, s.6-7.

tarafından ikaz edilmekteydi. Meselâ Bitlis'te ilkokul çağında olup da okula gitmeyen çocuklar polis tarafından takip edilmekte⁹⁹⁹ ve onların okula gitmeleri sağlanmaktaydı. Bu dönemde Muş'ta 1934'te 20 ilkokul bulunmaktaydı. Bunların 4 tanesi Bitlis Kazası'nda olup ikisi tam devreliydi. Ayrıca bu kazada 75 mevcutlu bir ortaokul vardı. Bu mekteplerde çalışan 44 muallimin 19'u yeni mezunlardan atanmıştı¹⁰⁰⁰. Bitlis'te açılan ve karma eğitim veren bu ortaokula 1934-1935 eğitim ve öğretim yılında Bitlis, Karaköse, Muş ve Van'dan gelen 120 öğrenci kayıt yaptırmıştı¹⁰⁰¹.

Van Gölü Havzası'nın önemli bir merkezi olan Van'da da eğitime çok önem verilmekteydi. Şehirde bulunan bir orta ve üç ilkokul buradaki ihtiyacı karşılamaktan hayli uzaktı. Bu nedenle halk yeniden iki ilkokul ile bir lisenin açılmasını istemektedir¹⁰⁰². Burada yapılan ortaokul 1934'te eğitime başlamıştı. Açılan bu ortaokul Van çevresinden birçok öğrenci alarak havzada tahsil hayatının gelişmesinde önemli rol oynamıştı¹⁰⁰³.

1935'te Muş halkı Maarif Vekâleti'ne başvurarak bir ortaokulun açılmasını istemişti. Vekâlet, öğretmen sayısının kadro ihtiyacını karşılayamayacağından bu haklı isteğin yerine getirilmesinin mümkün olmadığını açıklamıştı. Muş halkı bu sefer hiç olmazsa tam devreli ilkokul hocaları ile idare edilmek üzere bir ikmal sınıfının açılması dileğinde bulunmuştu¹⁰⁰⁴.

Van Gölü Havzası ve Anadolu'nun diğer vilâyetlerinden gelen yoğun talepler doğrultusunda Maarif Vekâleti, lise ve ortaokul bulunmayan vilâyet ve kazalarda gençlere en azından ilkokul seviyesindeki eğitimi verebilmek için "İkmâl Ortamektebi" ismi altında yeni okulların açılması hakkında bir talimatnâme hazırlamıştı. Bu okullara ilkokulu bitiren öğrenciler başvurabilecek ve bu okulların eğitim-öğretim süresi bir yıl olacaktı. İkmâl Ortamekteplerinden mezun olanlar, arzu ederlerse ortaokullara devam edebileceklerdi. Bu okulların kurulmasıyla daha çok ilkokul eğitimiyle yetinmeye mecbur kalan ve uzak vilâyetlere giderek liseye devam

⁹⁹⁹ **Son Posta**, 2 Mart 1935.

¹⁰⁰⁰ **Son Posta**, 7 Eylül 1934.

¹⁰⁰¹ **Son Posta**, 12 İkinciteşrin/Kasım 1934.

¹⁰⁰² **Son Posta**, 18 İkinciteşrin/Kasım 1934.

¹⁰⁰³ **Van**, 3 Nisan 1943.

¹⁰⁰⁴ **Son Posta**, 11 Mayıs 1935.

edecek maddi gücü bulamayan öğrencilerin genel bilgi seviyesinin artırılması hedeflenmişti¹⁰⁰⁵.

1935'te bir ortaokul açılması talebinde bulunan Muş Halkının bu talebi o günkü şartlarda yerine getirilememişse de daha sonra ele alınarak, Muş'ta ortaokul yaptırılması için Hususi İdare bütçesinden 5.000 lira ayrılmış ve bu paranın yetersiz kalması nedeniyle Kültür Bakanlığı'ndan 5000 lira daha istenmişti¹⁰⁰⁶. Vali Tevfik Gür'ün çalışmaları ile Ağustos 1937'de burada yapılacak ortaokulun temeli atılmış¹⁰⁰⁷; ayrıca temeli atıldığı halde terk edilen Memleket Hastanesi'nin de yapımına başlanmıştır¹⁰⁰⁸. Yapımından sonra eğitime başlayan Muş Ortaokulunda 1937-1938 ders yılında 5'i kız, 98'i erkek olmak üzere 103 öğrenci kayıt yapmıştı. Bu ders yılında okulda 3'ü asil, 4'ü yardımcı olmak üzere 7 öğretmen görev yapmıştı. Okul 1937'de hususi bütçeden 13.000 lira harcanarak 350 metre karelik bir alan üzerinde iki katlı olarak yeniden yapılmıştı¹⁰⁰⁹.

Bölgede eğitim ve öğretimi aksatan en önemli sorunlardan birisi ise okul sayılarına nazaran öğretmen eksikliğiydi. Döneme ait raporlarda öğretmen istihdam politikası ve öğretmen tayinlerinde görülen eksilikler sık sık yer almaktaydı. Ülkede bulunan öğretmen okullarının verdiği mezun sayısı hedefe ulaşmak için yetersiz kalmaktaydı. Bu dönemde 40 bin civarındaki köyün ancak yüzde 10 kadarında okul ve öğretmen bulunuyordu. Nüfusu 150'yi geçmeyen köylerin her birinde ilkokul açıldığı takdirde öğrenci sayısı çok az olacağından bu köylerin eğitim ve öğretim bakımından kalkınması ve ziraat işlerinin fenni bir şekilde yapılması için köylüye rehberlik etmek üzere köy eğitimleri sisteminin kurulması zorunlu görülmüştü¹⁰¹⁰. Bunun için daha pratik bir çözüm yolu olarak "Köy Eğitimleri Kanunu" çıkarıldı. 11 Haziran 1937'de kabul edilen 3238 sayılı bu kanuna göre köy eğitimleri, maarif ve ziraat vekilleri tarafından ziraat işleri yaptırılmaya uygun okul veya çiftliklerde açılan kurslarda yetiştirilecekler ve nüfusları öğretmen gönderilmesine elverişli

¹⁰⁰⁵ **Son Posta**, 2 Ağustos 1934.

¹⁰⁰⁶ **Son Posta**, 14 Mayıs 1937.

¹⁰⁰⁷ **Son Posta**, 24 Ağustos 1937.

¹⁰⁰⁸ **Son Posta**, 17 Ağustos 1937; **Son Posta**, 29 Birinciteşrin/Ekim 1937.

¹⁰⁰⁹ H. A. Yücel, **Türkiye'de Orta Öğretim**,...s.628.

¹⁰¹⁰ **Cumhuriyet**, 11 Haziran 1937.

olmayan köylere gönderileceklerdi¹⁰¹¹. Köy öğretmenleri eğitim ve öğretim işlerinin yanı sıra ziraatın fenni bir şekilde yapılması için köylülere rehberlik edeceklerdi¹⁰¹².

Maarif Vekili Saffet Arıkan, bazı Doğu Vilâyetlerinde de Köy Öğretmenleri sistemini uygulayarak, bu bölgedeki eğitimci eksikliğini gidermeyi düşünmüştü. Bu amaçla deneme niteliğindeki Eskişehir Çifteler Eğitim Kursu'ndan başarılı sonuçlar alınması üzerine bakanlık 1937-1938 öğretim yılında öğretmen kurslarının sayısını artırmaya karar vermişti.

1934-1935 eğitim ve öğretim döneminde Van Gölü Havzası'nda bulunan resmi ilkokullarda illere göre okul, öğretmen ve öğrenci sayıları şu şekildeydi¹⁰¹³:

Yıllar	İller	Okul	Öğretmen	Öğrenci
1934-1935	Bitlis	-	-	-
1934-1935	Muş	17	37	1.145
1934-1935	Van	17	40	1.298

Resmi ortaokullarda illere göre okul, öğretmen ve öğrenci sayıları şu şekildeydi¹⁰¹⁴:

Yıllar	İller	Okul	Öğretmen	Öğrenci
1926-1927	Bitlis	1	8	35
1926-1927	Van	1	7	37
1934-1935	Muş	1	8	108
1934-1935	Van	1	8	110
1939-1940	Bitlis	1	8	170
1939-1940	Muş	1	8	117
1939-1940	Van	1	10	355

İncelenen dönemde Van Gölü Havzası'nda bulunan illerdeki ortaokul ve öğretmen sayıları hemen hemen değişmezken, öğrencilerde Muş'taki 1939-1940 eğitim dönemi hariç, sürekli artış gözlenmişti.

¹⁰¹¹ **Düster**, Üçüncü Tertip, C: 18, Başvekâlet Devlet Matbaası, Ankara 1956, s.675.

¹⁰¹² Ali Ata Yiğit, "İnönü Dönemi'nin Köye Özel Öğretmen Yetiştirme Projesi: Köy Enstitüleri", **Türkler XVII**, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.447.

¹⁰¹³ **Milli Eğitimde 50 Yıl (1923-1973)**, Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara 1974, s.20, 28, 31.

¹⁰¹⁴ **Milli Eğitimde 50 Yıl (1923-1973)**,..., s.44, 48, 51.

2. Yükseköğretim ve Doğu Üniversitesi

Eğitimde Cumhuriyet'in ilk on yılında ilk ve ortaöğretim alanlarında atılan adımlardan sonra sıra yükseköğretime gelmişti. Bu dönemde İstanbul Darülfunun'u yeni bir ıslahat hareketi ile üniversite adını almış, Ankara Üniversitesi'nin fakültelerini hazırlama faaliyetine girişilmiş ve 15'inci yılda da Doğu Anadolu Bölgesi'nde ilim ve kültür merkezi vazifesini görecek bir üniversitenin gerekliliği dillendirilmeye başlanmıştı¹⁰¹⁵. Bu amaçla daha Cumhuriyet'in ilk yıllarında Van Gölü sahillerinde bir üniversitenin kurulmasının altyapı çalışmaları başlatılmış ve burada faaliyet gösteren bazı ortaokulların bir kısmı liseye dönüştürülerek, kurulması tasarlanan üniversitenin çekirdeği oluşturulmaya başlanmıştı¹⁰¹⁶.

O sırada Doğu ülkeleri ile sıkı bağlar kurulmuş ve İran Şahı Türkiye'yi ziyaret etmişti. Ardından "Sadabat Paketi" imzalanmıştı. Böylece Türkiye'nin önderliğinde Doğu sınırlarındaki devletlerde bir uyanma ve birlikte hareket etme fikri ortaya çıkmaya başlamıştı. Atatürk, bir yandan Türk inkılâbının komşu Asya Devletleri ve İslam Âlemine nüfuz etme ümitlerini beslerken bir yandan da Türk dil ve tarih tezlerinin bu yörelerde iyice araştırılması ve anlatılması imkânlarını da ele almaya başlamıştı. Doğuda kurulacak bir üniversite, buranın yüksek kültür merkezlerini oluşturacak ve komşu devletlerin bilim ve düşünce hareketleri ile bir bağlantı kuracaktı. Bunun yanında, güney ve doğuya bu merkezden kültür, bilim ve Türk inkılâbı yayılacaktı. Böylece Atatürk'ün kurmayı tasarladığı bu yeni kültür sitesi ve kenti Türk kültür politikasının Doğu'daki üssü olacaktı¹⁰¹⁷.

Atatürk, 1 Kasım 1937'de yaptığı TBMM'nin V. Devre, 3. Yılı açış konuşmasında Van Gölü sahillerinde bir üniversitenin kurulması gerektiğini şu sözlerle dile getirmişti; "... Büyük davamız, en medeni ve en müreffeh millet olarak varlığımızı yükseltmektir. Bu, yalnız kurumlarında değil, düşüncelerinde temelli bir inkılâp yapmış olan büyük Türk Milleti'nin dinamik idealidir. Bu ideali en kısa bir zaman içinde başarmak için, fikir ve hareketi, beraber yürütmek mecburiyetindeyiz.

¹⁰¹⁵ Leo J. Fenske, **Eight Years In Turkey**, Richards Publishing Co. Minnesota 1983, s.1.

¹⁰¹⁶ **Cumhuriyet ve Üniversitelerimiz**, Başbakanlık Basımevi, Ankara 1999, s.117.

¹⁰¹⁷ Hıfzırrahman Raşit Öymen, "Yeni Üniversitelerimiz", **Eğitim Hareketleri Dergisi**, Yıl: 1, S: 3, Mart 1955, s. 4; Mustafa Ergün, **Atatürk Devri Türk Eğitimi**, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Yayınları, Ankara 1982, s.148-149; Afet İnan, **Atatürk Hakkında Hatıralar ve Belgeler**, Yayına Hazırlayan: Arı İnan, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2007, s.306.

Bu teşebbüste başarı, ancak türeli bir planla ve en rasyonel bir tarzda çalışmakla mümkün olabilir. Bu sebeple okuyup yazma bilmeyen tek vatandaş bırakmamak; memleketin büyük kalkınma savaşının ve yeni çatısının istediği teknik elemanları yetiştirmek; memleket davalarının ideolojisini anlayacak, anlatacak, nesilden nesile yaşatacak, fert ve kurumları yaratmak; işte bu önemli umdeleri en kısa zamanda temin etmek, Kültür Vekâleti'nin üzerine aldığı büyük ve ağır mecburiyetlerdir. İşaret ettiğim umdeleri, Türk gençliğinin dimağında ve Türk milletinin şuurunda daima canlı bir halde tutmak, üniversitelerimize ve yüksek okullarımıza düşen başlıca vazifedir. Bunun için memleketi şimdilik üç büyük kültür bölgesi halinde mütalaa ederek; Garp bölgesi için İstanbul Üniversitesi'nde başlanmış olan ıslahat programını daha radikal bir tarzda tatbik ederek Cumhuriyet'e cidden modern bir üniversite kazandırmak; merkez bölgesi için Ankara Üniversitesi'ni az zamanda kurmak lazımdır ve Doğu bölgesi için Van Gölü sahillerinin en güzel bir yerinde, her şubeden ilkokullarıyla ve nihayet üniversitesiyle modern bir kültür şehri yaratmak yolunda, şimdiden fiiliyata geçilmelidir. Bu hayırlı teşebbüsün Doğu Vilâyetlerimiz gençliğine bahşedeceği feyiz, Cumhuriyet Hükümeti için ne mutlu bir eser olacaktır”¹⁰¹⁸.

Atatürk, bilhassa Van Gölü sahilinde yapılmasını tavsiye ettiği “modern kültür merkezi”ne çok önem vermişti. Bu iş için Van Gölü sahillerini seçmesinin çeşitli sebepleri vardı. Buranın coğrafi bakımdan ve ikliminin, o bölgedeki diğer yerlere göre daha elverişli oluşu, toprağının verimli olması, Van Gölü'nün gemi işletmesine de müsait küçük bir deniz halinde bulunması bunların başlıcaları arasındaydı. Atatürk'ün ilk olarak yapılmasını düşündüğü müesseseler, hepsi yatılı olmak üzere birkaç ilk ve ortaokul, lise, öğretmen, ziraat ve sanat okulları ve nihayet bütün fakülteleriyle bir üniversite idi¹⁰¹⁹.

Atatürk'ün konuşmasındaki, “Van Gölü sahillerinin en güzel bir yerinde her şubeden ilkokulları ve nihayet üniversitesi ile modern bir kültür şehri yaratmak yolunda şimdiden faaliyete geçilmelidir”¹⁰²⁰, yolundaki direktifi üzerine, vekâletler

¹⁰¹⁸ TBMM ZC. V/20, İ: 1, (1.11.1937), s.7.

¹⁰¹⁹ Hasan Rıza Soyak, **Atatürk'ten Hatıralar**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2008, s.460-461.

¹⁰²⁰ TBMM ZC. V/20, İ: 1, (1.11.1937), s.7; **Cumhuriyet**, 2 İkinciteşrin/Kasım 1937; **Belediyeler Dergisi**, Yıl: 3, S: 26-27, Eylül-İlkteşrin/Ekim 1937, s.11; T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 4, S: 7, İlkânun/Aralık 1937, s.53.

kendilerine verilen görevler doğrultusunda çalışmalara başlamışlardı¹⁰²¹. Doğunun kültür hayatında büyük bir inkişaf yapacak olan üniversitenin kurulabileceği alanları tetkik etmek amacıyla Kültür Bakanı Saffet Arıkan¹⁰²², Eski Maarif Vekili Birinci Umumi Müfettiş Abidin Özmen, bayındırlık müdürleri ve Güzel Sanatlar Akademisi hocalarından oluşan bir heyetle Diyarbakır, Siirt, Bitlis, Muş, Ahlat ve Van taraflarında tetkikler yapmıştı¹⁰²³. Arıkan, burada yaptığı tetkiklerden sonra bir rapor hazırlayarak, Atatürk'e ve ilgili makamlara sunmuştu¹⁰²⁴. Raporunda; önce Van veya Ahlat civarında inşaat merkezleri kurulması, yatılı-burslu sistem ile gençlerin lise çağından itibaren alınarak kurulması düşünülen üniversitenin alt yapısının hazırlanması, çevre illerin kültürel örgütlerinin güçlendirilmesi gibi konulara yer verilmişti. Atatürk, bu raporun sonuçlarına Büyük Millet Meclisi'ndeki bir konuşmasında şu sözleri ile temas etmişti; "Tavsiye ettiğim bu yeni teşebbüslerin eğitmen ve öğretmen ihtiyacını ziyadeleştireceği şüphesizdir. Fakat bu cihet, hiçbir vakit işe başlama cesaretini kırmamalıdır. Vekâletin geçen yıl içinde bu yönden yaptığı tecrübeler çok ümit verici mahiyettedir". Bu hava içinde esas çalışmaların bir ön hazırlığı olarak 1939'da Van Ortaokulu liseye çevrilmişti¹⁰²⁵.

Doğu Üniversitesi'nin Van Gölü sahilinde kurulması yönündeki Atatürk'ün isteğinden sonra bu üniversitenin Erzurum'da kurulması talepleri gerek hükümet çevrelerinde ve gerekse halk arasında dillendirilmeye başlanmıştı. Mahrumiyetler bölgesi konumunda olan Doğunun kalkınması için başlatılan çalışmaların bilimsel yöntemlerle yürütülmesi gerekmektedir. İstanbul Üniversitesi, ülkenin doktor, mühendis, ziraat uzmanı vs. gibi ihtiyacını karşılayamamaktaydı. Batı şehirlerinde bulunan kişiler mahrumiyet bölgesi olarak nitelendirilen Doğuya gitmek istememekteydi. Bu nedenle burada bir üniversite açarak bölge çocukları

¹⁰²¹ **Cumhuriyet**, 5 İkinciteşrin/Kasım 1937.

¹⁰²² Saffet Arıkan, Van Gölü Havzası'na hareketinden önce "Riyaseticumhur Umumi Katibi Bay Hasan Rıza Soyak"a; "Van Gölü sahillerinde bir üniversite sitesi kurulması hakkında Atatürk'ün yılbaşı nutuklarındaki emirlerinin en kısa bir zamanda realize edilebilmesi için teferruatını yerinde görmek üzere ve Başvekil'in müsaadeleriyle Diyarbakır yolu ile hareket ediyorum. Ankara'ya avdetimde bu sitenin nerede kurulması hakkında emirlerini almak üzere Atatürk'ün kabul iradelerini bekliyeceğim". (**Atatürk Arşivi**, D. No: 16, K. No: 177, D. No: 11, F. No: 1-1.) şeklinde bir yazı göndermiştir.

¹⁰²³ **Ayn Tarihi**, S: 56, Temmuz 1938, s.27; **Ulus**, 12 Temmuz 1938.

¹⁰²⁴ Kültür Bakanı Saffet Arıkan'ın hazırladığı rapor, 23 Aralık 1947 tarihinde Ulus'taki Maarif Vekâleti binasında çıkan yangında yanmıştır. (**Bitlis**, 21 Mart 1956; H. R. Öymen, "**Yeni Üniversitelerimiz**",...,s.5.)

¹⁰²⁵ H. R. Öymen, "**Yeni Üniversitelerimiz**",...,s.5; M. Ergün, **Atatürk Devri Türk Eğitimi**,..., s.148-149.

yetiştirildiği takdirde bu sorun büyük ölçüde çözülmüş olacaktı¹⁰²⁶. Ayrıca İstanbul'daki bir tek fakültenin ülkenin bütün yetişmiş eleman ihtiyacını karşılaması imkânsızdı. Bu yüzden yeni üniversite Doğu bölgesindeki bu eksikliğin en azından bir kısmını tamamlayacaktı¹⁰²⁷.

Bu nedenle Doğu Üniversitesi'nde mutlaka bir Tıp Fakültesi'nin kurulması gerekmektedir. Bu üniversiteden yetişen gençler buradaki şartları yadırgamayacağı için kolay bir şekilde Van'a, Erzurum'a, Muş'a ve Bitlis'e giderek çalışacaktı. Doğu Vilâyetlerine üniversitenin diğer şubelerini de açmak lazımdı. Cemiyet adamı olarak bu memleketleri kalkındırmaya önyak olacak hukukçular, mühendisler, tüccar vs. buranın üniversitesinden yetişmeliydi. Ancak onların çalışmalarıyla Doğu sanayileşebilir ve iktisadi seviyesi yükseltilebilirdi¹⁰²⁸.

Meclis'te ve halk arasında Doğu Üniversitesi'nin tam olarak Van Gölü sahillerinin neresinde kurulması gerektiği ile ilgili tartışmalar devam ederken; Dâhiliye Vekilliği, tarafından 15 Aralık 1937'de Birinci Umumi Müfettiş Abidin Özmen'e bir yazı gönderilmişti. Gönderilen yazıda Van Gölü sahillerinde kurulması kararlaştırılan üniversitenin yeri kesinleşinceye kadar buradaki inşaat faaliyetlerinin durdurulması istenmiş ve büyük çaplı inşaatlara girişilmemesi gerektiği¹⁰²⁹ vurgulanmıştı.

1 Kasım 1938'de TBMM'yi açış nutkunda Atatürk, “ Yüksek tahsil gençliğini istediğimiz ve muhtaç olduğumuz gibi milli şuurlu ve modern kültürlü olarak yetiştirmek için İstanbul Üniversitesi'nin tekâmülü, Ankara Üniversitesi'nin tamamlanması ve Şark Üniversitesi'nin yapılan etütlerle tespit edilmiş olan esaslar dairesinde Van Gölü civarında kurulması mesaisine hızla ve önemle devam edilmektedir”¹⁰³⁰, şeklinde bu alanda yapılan faaliyetleri dile getirmişti. Atatürk'ün direktifi üzerine Van Gölü sahillerinin önemli bir noktasında ileri bir kültür merkezi haline getirilmesi kararlaştırılmış ve bu amaçla harekete geçilmişti¹⁰³¹. Ancak, Atatürk'ün vefatından sonra iktidar mevkiine geçen Hükümet, Van Gölü sahillerinde

¹⁰²⁶ **Son Posta**, 9 Birinciteşrin/Ekim 1937.

¹⁰²⁷ **Ulus**, 14 İkinciteşrin/Kasım 1937.

¹⁰²⁸ B. Dülger, “Doğuda Üniversite Bir İhtiyaçtır”, **Cumhuriyet**, 1 Birinciteşrin/Ekim 1937.

¹⁰²⁹ **BCA**. 490.01.1795.1277.1.

¹⁰³⁰ **TBMM ZC**. V/27, İ: 1, (1.11.1938), s.6.

¹⁰³¹ Ali Enver Toksoy, “Doğunun Tarihi Beldesi: Van”, **Yarım Ay Dergisi**, S: 98, 15 Mart 1939, s.18.

üniversite kurma işi ile gerektiği kadar ilgilenmemiştir. Bu durumu Hasan Rıza Soyak, hatıralarında şu şekilde dile getirmiştir; “Ne yazık ki Atatürk, vefat edince ondan sonra iktidar mevkiine geçen sözde en yakın arkadaşlarının bu konuyu savsakladıkları ve ne gibi küçük hesap ve tertiplerle esasından ayırarak basit ve verimsiz bir hale soktukları bilinmektedir”¹⁰³².

Van Ortaokulu'nun liseye çevrilmesi, civar illerde de sanat enstitülerinin kuruluşu bu ilk tetkiklerinin istikametindeki teşebbüslerle ilgiliydi. Bu arada II. Dünya Savaşı'nın başlaması ve uzun savaş yılları bu teşebbüse fazla bir hareket imkânı vermediği gibi Ankara Üniversitesi'nin kuruluşu da henüz tamamlanma safhasını yaşamaktaydı¹⁰³³. Böylece bu dönemde Van Gölü sahillerinde kurulması kararlaştırılan üniversite savaş ve ilgisizlik nedeniyle kurulamadı. Bu nedenle Van Gölü Havzası, eğitim ve öğretim, eleman yetiştirme, bölgeye hizmet verme açısından uzun sayılabilecek zaman dilimi içinde bir üniversiteden yoksun kaldığı gibi Doğu ve Güneydoğu Anadolu ile sınır komşumuz olan ülkeler böyle bir ilim ve kültür merkezinden faydalanma imkânı bulamamıştır.

3. Van Gölü Havzası'nda Kurulan Halkevleri ve Faaliyetleri

Halkevleri, Cumhuriyet Dönemi'nde yapılan inkılâp ve yeniliklerin geniş halk kesimlerine kadar yayılması, benimsetilmesi ve modern bir toplum oluşturmada önemli bir vasıta olarak görülmüştü. CHP'nin Mayıs 1935'te yapılan Dördüncü Büyük Kurultay'ında onaylanan parti programında halk eğitimi ve halkevleri şu şekilde yer almıştır: “Klasik okul yetiştirmesi dışında yığına, devamlı ve Türkiye'nin ilerleyiş yollarına uygun bir halk eğitimi vermeyi önemli görürüz. Bu hizmet için çalışan halkevlerini devlet, imkân elverdiği kadar koruyacaktır”¹⁰³⁴.

Partinin kültür kurumları olarak adlandırılan halkevleri kadın, erkek, yaşlı genç, ayırmaksızın halkı kucaklayan, vatandaşlara kapılarını açık bulundurarak onları milli ölküye bağlayan halk terbiyesi yuvalarıydı¹⁰³⁵. Büyük halk kitlelerinin

¹⁰³² H. R. Soyak, *Atatürk'ten Hatıralar*,..., s.460-461.

¹⁰³³ H. R. Öymen, “*Yeni Üniversitelerimiz*”,...,s.5.

¹⁰³⁴ **C.H.P. Programı, Partinin Dördüncü Büyük Kurultayı Onaylamıştır, Mayıs 1935**, Ulus Basımevi, Ankara 1935, s. 40.

¹⁰³⁵ **C.H.F. Halkevleri Talimatnamesi, (1932)**,... s.3; Emin Bilgiç, “*Halkevleri ve Halkodaları*”, *Ölkü*, VII/75, 1 İkindiçeşrin/Kasım 1944, s. 14; **Diyarbakir**, 1 Şubat 1932.

siyasi, kültürel, idari faaliyet imkânlarını içinde bulacakları bir oluşum olarak Halkevleri, vatandaşın sistemi öğrenmesi ve içinde ilerlemesi için adeta bir okul olarak düşünülmüştü¹⁰³⁶. Halkevlerinin temel amaçlarından biri de Cumhuriyetin getirdiği değerlerin halka anlatılması ve benimsetilmesiydi. Böylece laik ve çağdaş bir toplumun oluşturulmasında halkevlerine büyük görevler düşmekteydi.

a- Van Halkevi'nin Faaliyetleri

Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü Havzası'nda kurulan ilk halkevi Van Halkevi'ydi. Ancak gerek iktisadi sıkıntı ve gerekse halkevinin taşıdığı değerlerin yöre halkı tarafından yeterince kavranılamaması nedeniyle Van Halkevi ilk dönemde yeterince etkili olamamıştı.

1934'te Van Halkevi Başkanlığı için yapılan seçim sonucunda Kenan Bey halkevi başkanı seçilmişti. Bu dönemde halkevi bütçesine konan ödeneğin az olması nedeniyle Van Hususi Muhasebesi'nden 1000 ve Van Belediyesi bütçesinden 500 lira ek ödenek sağlanarak¹⁰³⁷ sıkışık olan halkevi bütçesi bir anlamda rahatlatılmıştı. Ancak verilen bu para halkevinin ihtiyaçlarının karşılanması için yetersiz kalmıştı.

Van Halkevinin 1934'teki şube ve üye sayıları şöyle olmuştu¹⁰³⁸:

	Avukat	Doktor	Muallim	Tüccar	İşçi	Çiftçi	Güzel Sanat	Sair Meslek	Kadın	Erkek	Yekûn
Dil, Tarih, Edebiyat Şubesi	-	1	4	-	-	-	-	4	-	9	9
Güzel Sanatlar Şubesi	-	-	3	1	1	-	-	9	-	14	14
Temsil Şubesi	-	-	5	-	-	-	-	3	-	8	8
Spor Şubesi	-	-	2	6	-	-	-	10	-	18	18
Sosyal Yardım Şubesi	-	-	-	2	1	-	-	6	-	9	9
Halk Dershaneleri ve Kurs. Şub.	-	-	2	-	-	-	-	5	-	7	7
Kütüphane ve Neşriyat Şubesi	-	-	-	2	-	-	-	16	-	18	18
Köycülük Şubesi	-	-	2	-	-	5	-	3	-	10	10
Toplam	-	1	18	11	2	5	-	56	-	93	93

¹⁰³⁶ Cezmi Eraslan, *Yakın Dönem Türk Düşüncesinde Halkçılık ve Atatürk*, Kumsaati Yayınları, İstanbul 2003, s.137.

¹⁰³⁷ BCA. 490.01.1532.232.1.

¹⁰³⁸ *Halkevlerinin 1934 Senesi Faaliyet Raporları Hulâsası*, Ulus Basımevi, Ankara 1935, s. 142-185.

Daha verimli çalışmasını sağlamak amacıyla Van Halkevi'nin bütçesine önem verilmişti. 1935'te halkevi bütçesi gelirleri 1896 lira giderleri ise 1895 lira olarak belirlenmişti¹⁰³⁹. Halkevinin ihtiyacına cevap verecek bir binanın inşası için Hususi muhasebeden 1936'dan itibaren yılda 10.000 lira olmak üzere üç yılda 30.000 liralık bir ödeneğin ayrılmasına ve halkevi binası belediye ve hükümet dairelerinin bulunduğu semtte yapılması kararlaştırılmıştı¹⁰⁴⁰. Halkevi ve belediye binalarının yapımında kullanılacak kerestenin bulunamaması üzerine 11 Haziran 1936'da İcra Vekilleri Heyeti, halkın istifade edeceği bu binaların inşaatında kullanılmak ve karşılığında vilâyetten aynı değerde yün ve balık ihraç etmek şartıyla 1939 senesi sonuna kadar, her sene 25.000 lira değerinde kerestenin Sovyetlerden alınmasına izin vermişti¹⁰⁴¹.

Dâhiliye Vekâleti, 17 Mart 1937'de Van Halkevi yeni binasının inşaatı için 20.000 liralık bir ödenek ayırmış ve Van Valiliği'ne göndermişti¹⁰⁴². Van Halkevi'nin durgun dönemi içinde 1937 ve 1938'de halkevi başkanlığı yapan Maarif Müdürü Mustafa Noyan¹⁰⁴³, zamanında toplantılar düzenli bir şekilde yapılmış ve evin faal olan beş şubesine altıncı bir şube olarak Güzel Sanatlar Şubesi eklenmişti. Bu dönemde ayrıca Halkevi bandosu oluşturulmuştu¹⁰⁴⁴.

Van Halkevi 1939'a kadar kurulduğu eski binasında hizmet vermişti. Ancak binanın çalışmalara müsait olmaması nedeniyle halkevinin verimli faaliyetlerde bulunmasını engellemişti¹⁰⁴⁵.

30 Eylül 1940'ta CHP Genel Yönetim Kurulu yeni bir yönerge kabul ederek CHP Teşkilatı'nın bulunmadığı yerlerdeki halkevleri ve halkodaları için bir denetim düzeni oluşturmaya başlamıştı. Bu düzenlemeye göre parti örgütlenmesi kurulmamış olan yerlerde parti denetçilikleri kurulmuştu. Genelbaşkanlık divanının kararıyla buralarda atama yapılacaktı. Elazığ, Bingöl, Urfa, Tunceli, Diyarbakır, Siirt, Bitlis, Van, Ağrı gibi daha çok Doğu Anadolu Vilâyetlerine yönelik olan bu düzenleme ile

¹⁰³⁹ **BCA.** 490.01.1532.232.1.

¹⁰⁴⁰ **BCA.** 490.01.1795.1277.1.

¹⁰⁴¹ **BCA.** 030.18.01.02.65.50.5.

¹⁰⁴² **BCA.** 030.10.79.523.6.

¹⁰⁴³ **BCA.** 030.11.1.150.34.4.

¹⁰⁴⁴ **BCA.** 490.01.1004.876.2.

¹⁰⁴⁵ **BCA.** 490.01.1004.876.2.

bu illere parti görevlileri atanmıştı. Bunlar yılda en az iki kez halkevlerini denetimden geçireceklerdi¹⁰⁴⁶.

Bu dönemde Van Halkevi'nin faaliyetleri ve şubelerin çalışmaları şu şekilde olmuştur:

Dil, Tarih, Edebiyat Şubesi: Şube Milli Bayramlarda kutlama merasimleri tertip etmiş ve günün anlam ve önemi ile ilgili müsamereler düzenlemiştir. Ayrıca II. Dünya Savaşı devam ettiği bu dönemde hava saldırıları ve bunlara karşı korunma konularında konferanslar düzenlenmiştir. Bu dönemde Türkçe'de yaygın olarak kullanılmayan fakat halk dilinde varlığını sürdüren kelime, deyim, atasözü, mani, masal vs. gibi folklor değerleri toplanmaya başlamış ve bunların üzerinde yoğun çalışmalar yapılmıştır. Şube 1935'te kütüphaneye kitap sağlamaya çalışmış, mevcut kitapları da halkın istifadesine sunmuştu¹⁰⁴⁷. Şube, 10 Kasım 1939'da Atatürk'ün vefat yıldönümü münasebetiyle halkevi binasında bir anma töreni düzenlemiştir. Törende halkevi başkanı Faik Tunçakoğlu, Atatürk'ün yaptığı büyük hizmetleri ve inkılâp hareketlerini içeren bir konuşma yapmıştı¹⁰⁴⁸.

Güzel Sanatlar Şubesi: Şube, güzel sanatlardan resim, milli türkülerin derlenmesi, modern müzik gibi dallara önem vermiş ve bu çerçevede şehir bandosunun kurulmasını sağlamıştır. Bunun yanında halkevi radyosundan halka müzik dinleterek, onlarda modern müziğin yayılmasına çalışmıştır. Güzel sanatlar şubesi bununla beraber 1935'te Cumhuriyet Bayramı'nda bir balo düzenlemiştir. İnkılâp hamlelerinin geniş halk kitleleri arasında yayılması ve kabul görmesinde önemli rol oynayacak olan bir sinema makinesi ve yeni bir radyonun halkevine verilmesi hususunda Birinci Umumi Müfettişlik ve Valiliğe başvurulmuş ve bu talepler karşılanmıştır¹⁰⁴⁹.

Şube, vali ve halkın istekleri doğrultusunda halkevi bünyesinde bir bando takımı kurmuştu. Bando takımının ihtiyaçlarının karşılanması için valilik bütçesinde 1000 liralık bir ödenek ayrılmış¹⁰⁵⁰ ve Halkevi Bandosu Şefliğine Aksaray-Bor

¹⁰⁴⁶ Cumhuriyet Halk Partisi Genel Sekreterliğinin Parti Teşkilatına Umum Tebligatı, Ulus Matbaa, Ankara 1941, s.148; A. Çeçen, **Halkevleri**,...s.191.

¹⁰⁴⁷ BCA. 490.01.991.835.2.

¹⁰⁴⁸ **Yeni Yurd**, 13 Kasım 1939.

¹⁰⁴⁹ BCA. 490.01.991.835.2; BCA. 490.01.1234.111.2.

¹⁰⁵⁰ **Yeni Yurd**, 19 Ağustos 1937.

Halkevi müzik kolları öğretmeni İsmail Yurddaş tayin edilmişti¹⁰⁵¹. İyi bir şefle takviye edilen bando, memleket gençlerine ve metodlu müzik öğrenmek isteyen bütün vatandaşlara kapılarını açmıştı¹⁰⁵².

Temsil Şubesi: Şube CHP Genel Sekreterliği'nin uygun gördüğü temsiller üzerinde çalışma başlatmıştı. Van Halkevi Temsil Şubesi de bu doğrultuda çalışmalarına başlamış ve 17 Eylül 1937'de kalabalık bir davetli topluluğu önünde "Cehennem" adlı piyesi sahnelemişti¹⁰⁵³.

Spor Şubesi: 1935'te Van'da futbolun yerleşmesi ve gelişmesi için çalışmıştı. Bu çerçevede halkevi bünyesinde oluşturulan futbol takımı, vilâyetteki askeri takımlarla düzenli aralıklarla maçlar yapmıştı¹⁰⁵⁴.

Şube, futbolun yanında bisiklet sporlarına da önem vermiş ve bu spor dalının havzada yaygınlaşmasına çalışmıştı. Bu çerçevede 10 Temmuz 1939'da Van-Edremit arasındaki 19 km'lik mesafede bir bisiklet yarışması düzenlenmişti¹⁰⁵⁵.

Spor Şubesi, göl kenarında bulunan Van'da gençler arasında su sporlarının gelişmesine önem vermişti. Bu doğrultuda programlarını hazırlayan şube, Van Gölü'nde ödüllü yüzme yarışları düzenlemişti¹⁰⁵⁶.

Sosyal Yardım Şubesi: Şube 1935 iş programı çerçevesinde halkevinde bir muayenehane açmıştı. Buraya görevlendirilen doktorlar da, haftanın altı günü göz, kadın, dâhili hastalıklar ile iki operatör, bir diş hekimi ile hastaların muayene ve tedavileriyle ilgilenilmişti. Göz doktoru okullardaki bütün öğrencileri muayene etmiş ve trahomlu 43 kişinin ameliyatını gerçekleştirmişti¹⁰⁵⁷. Şube Vali Süheyp Karafakoğlu'nun desteği ile halkevinde aile toplantıları yapılmış ve halk sağlığı konularında konferanslar verilmişti¹⁰⁵⁸.

¹⁰⁵¹ Van, 18 Temmuz 1939.

¹⁰⁵² Van, 21 Kasım 1939.

¹⁰⁵³ Yeni Yurd, 18 Eylül 1937.

¹⁰⁵⁴ BCA. 490.01.991.835.2.

¹⁰⁵⁵ Van, 11 Temmuz 1939.

¹⁰⁵⁶ Van, 15 Temmuz 1939.

¹⁰⁵⁷ BCA. 490.01.991.835.2.

¹⁰⁵⁸ Van, 21 Kasım 1939.

Kütüphane ve Neşriyat Şubesi: Ankara’da Dâhiliye Vekâleti binasında yapılan Umumi Müfettişler toplantısında halkevlerine önem verilmesi ve okuma odaları açarak halka haber dinletmek, gazete ve mecmua okutmak, seyyar ve öğretici talim ve temsil işlerine teşebbüs edilmesi kararlaştırılmıştı¹⁰⁵⁹. Bu çerçevede Van Halkevi bünyesinde bir okuma salonu açılmış¹⁰⁶⁰ ve halkın okumaya karşı ilgisi artırılmaya çalışılmıştı. Şube, uzun ve titiz çalışmalardan sonra “Van Tarihine Medhal” isminde bir kitap hazırlamış ve basılması için İstanbul’a göndermişti¹⁰⁶¹. Ancak, Van Tarihi için çok önemli olan bu kitap ödenek yetersizliğinden basılmamıştı.

Köycülük Şubesi: 10 Temmuz 1939’da merkeze bağlı 19 km mesafedeki Edremit Köyü’ne bir gezi düzenlenmiş halkın sorunlarıyla ilgilenilmişti¹⁰⁶². Şube bundan sonra İskele Köyü’ne de bir gezi düzenlemişti. Buradaki İskele Deniz Gazinosu’nda “Yarım Osman” isminde bir temsil verilmişti. Bunun yanında şehirli ve köylü grupları arasında bir müsamere düzenlenmişti¹⁰⁶³. Böylece Köycülük Şubesi, köylü ve şehirli halk arasındaki yakınlaşma ve bütünleşmeyi sağlamaya çalışmıştı.

Temmuz 1939’da gezi düzenlenen bir başka yer de Erciş Kazası olmuştu. Halka ve Erciş’te bulunan Umumi Müfettiş huzurunda bir temsil verilmişti¹⁰⁶⁴. Köycülük şubesi gezi düzenlediği köylerde halkı bir meydanda toplamak ve onlara bir şeyler anlatmak amacıyla davul ve bando takımları eşliğinde konserler de düzenlemişti¹⁰⁶⁵.

Halkdershaneleri ve Kurslar Şubesi: Şube okuma-yazma bilmeyen halka, okuma-yazma kursları düzenlemiş ve Van’da okuma-yazma oranlarını arttırmaya çalışmıştı¹⁰⁶⁶.

¹⁰⁵⁹ **Cumhuriyet**, 15 İkincikanun/Ocak 1937.

¹⁰⁶⁰ **Yeni Yurd**, 19 Ağustos 1937.

¹⁰⁶¹ **BCA**. 490.01.1004.876.2.

¹⁰⁶² **Van**, 11 Temmuz 1939.

¹⁰⁶³ **Van**, 21 Ağustos 1939.

¹⁰⁶⁴ **BCA**. 490.01.1004.876.2.

¹⁰⁶⁵ **Van**, 21 Ağustos 1939.

¹⁰⁶⁶ **BCA**. 490.01.1004.876.2; **Van**, 21 Kasım 1939.

1935 istatistiklerinde Van'da okul çağı dışında kalan ve okuma-yazma bilmeyen erkeklerin sayısı 3.418 ve kadınların sayısı da 3.789 olmak üzere toplam 7.207 olarak verilmişti. Van nüfusunun geneli itibariyle erkeklerin yüzde 66'sı, kadınların yüzde 91'i okuma-yazma bilmemekteydi. Bu durumda halkevine büyük görevler düşmekteydi. Bu nedenle Aralık 1939'da başlamak üzere halkevinde okuma-yazma kurslarının başlatılması kararlaştırılmıştı¹⁰⁶⁷. Van Halkevi'nin vatandaşlar için daha verimli bir şekilde işlemlerini sağlamak amacıyla Vali Suheyp Karafakoğlu'nun başkanlığında halkevinde bir toplantı yapılmıştı. Toplantıda Vali Halkevinin; mahalli ihtiyaçlara uygun bir şekilde çalışmasındaki faydaları izah ederek toplu bir mesai ile evin yıllık çalışma programında tahakkuk ettirilmesi zaruri işleri açıklanmıştı. Bu arada çevrenin sosyal faaliyetlerinin düzeni mahiyetinde olan aile toplantılarına verilecek önem üzerinde durularak haftada bir yapılacak aile toplantılarının daha faydalı bir tarzda geçmesi için her aile toplantısının muayyen bir grup tarafından tanzim ve idaresinin faydalı bulunduğu üzerinde durulmuştu. Toplantıda ayrıca toplantı programlarının yöre halkını yakından ilgilendiren konulara göre ayarlanması kararlaştırılmıştı¹⁰⁶⁸.

b- Bitlis Halkevi'nin Kurulması ve Faaliyetleri

Türk milletinin geleceğe hazırlanması yolunda temel bir kültür kuruluşu olarak nitelendirilen halkevlerinin ülkenin her tarafına yayılması çabasına girilmişti. Bu bağlamda Van Gölü Havzası'nın en önemli merkezlerinden olan Bitlis'te de halkevlerinin açılması için çalışmalara başlanmıştı.

Bitlis'te Halkevinin açılması için çalışmaların yapıldığı dönemde Bitlis, idari yönden Muş Vilâyeti'nin bir kazası konumundaydı¹⁰⁶⁹. Bu nedenle burada halkevinin açılması için ilk çalışmayı Vali Mithat Bey başlatmıştı. Mithat Bey halkevi için “emvali metruke” den olup; önce Türk Ocağı'na ve daha sonra Türk Ocakları'nın

¹⁰⁶⁷ Van, 21 Kasım 1939; Yurd Yolu, 22 Kasım 1939.

¹⁰⁶⁸ Van, 21 Kasım 1939.

¹⁰⁶⁹ 1 Haziran 1929 tarih ve 1509 sayılı “Muş Vilâyeti Teşkiline Dair Kanun” ile Bitlis ve kazaları, vilâyet haline getirilen Muş'a bağlanmıştır. TBMM Kavanin Mecmuası, III/7, TBMM Matbaası, Ankara 1929, s. 940; 1967 Bitlis İl Yıllığı, ..., s. 15.

kapatılması ile Cumhuriyet Halk Fırkası'na intikal eden 400 kişi kapasiteli ve sahnesi olan bir binayı tahsis etmişti¹⁰⁷⁰.

Hazırlıklar tamamlandıktan sonra 23 Şubat 1934'te yapılan bir törenle Bitlis Halkevi açılmıştı¹⁰⁷¹. Başlangıçta, Dil, Tarih, Edebiyat Şubesi, Spor Şubesi, Kütüphane ve Neşriyat Şubesi olmak üzere üç şube ile faaliyete geçen halkevi¹⁰⁷² kısa bir süre sonra Köycülük, Sosyal Yardım ve Temsil (Gösterit) şubelerinin de açılmasıyla şube sayısı arttırılmıştı¹⁰⁷³.

Bitlis Halkevi'nin açılmasından sonra halkevi başkanlığı için yapılan seçimde TBMM Birinci Dönem Bitlis Milletvekili ve CHP İl İdare Kurulu Başkanı Arif (Özdemir) Bey¹⁰⁷⁴ seçilmişti¹⁰⁷⁵. Arif Bey, zaman kaybetmeden çalışma şubelerini oluşturmuş ve 22 Mart 1934'te Ankara CHP Genel Sekreterliği'ne halkevinin açıldığını bildiren şu mektubu göndermişti: "Evimiz komite şubeleri faaliyete başlamışlardır. Dil, Tarih, Edebiyat şubesinde talimattaki şaraite uygun olarak sıraya bırakılmış olan konferanslardan birincisi 16 Mart 1934 Cuma günü ümera, zabitan, memurin ve halk muvacehesinde verilmiştir. Bundan sonra her hafta Cuma günleri de konferanslara devam edilecektir"¹⁰⁷⁶. CHP Genel Sekreterliği'nin cevabı şöyle olmuştu: "Halkevinizin ülkü yolunda çalışmaya başladığını bildiren mektubunuzu memnuniyetle okuduk. İçten gelen bir heyecan ve gayretle milli kültür seviyemizin yükseltilmesi için halkevlerinin yüklendiği vazifenin kudsîyet ve ehemmiyeti göz önünde bulundurularak daima aynı heyecan ve aynı tazeliğe bu çalışmaların devamını bekliyoruz"¹⁰⁷⁷.

¹⁰⁷⁰ BCA. 490.01.1700.912.1; BCA. 490.01.827.270.2.

¹⁰⁷¹ İsmet İnönü, **Konuşma, Demeç, Makale, Mesaj ve Söyleşiler 1933-1938**, Hazırlayan: İlhan Turan, TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları, Ankara 2003, s.55.

¹⁰⁷² Açıldığı yılda Bitlis Halkevi'nin, **Dil, Tarih, Edebiyat Şubesi**, üç konferans vermiştir. **Spor Şubesi**, mütakada spor faaliyetlerinin canlandırmaya çalışmıştır. **Kütüphane ve Neşriyat Şubesi** de, bir okuma odası açmış, sahip olduğu 200 cilt kitap ve abone olduğu gazetelerden üyelerin faydalanmasına çalışmıştır. (**Halkevlerinin 1934 senesi Faaliyet Raporları Hulâsası**, Ulus Basımevi, Ankara 1935, s. 23.)

¹⁰⁷³ BCA. 490.01.1121.89. 2.

¹⁰⁷⁴ TBMM Arşivi, D. No:52.

¹⁰⁷⁵ BCA. 490.01.1672.837.1.

¹⁰⁷⁶ BCA. 490.01.919.579.3.

¹⁰⁷⁷ BCA. 490.01.919.579.3.

Bitlis Halkevi'nin ilk yılında şubelere göre üye dağılımı şu şekilde olmuştur¹⁰⁷⁸:

	Avukat	Doktor	Muallim	Tüccar	İşçi	Çiftçi	Güzel Sanat	Sair Meslek	Kadın	Erkek	Yekûn
Dil, Tarih, Edebiyat Şubesi	-	1	7	10	-	2	-	30	-	50	50
Spor Şubesi	1	-	3	15	5	-	-	76	-	100	100
Kütüphane ve Neşriyat Şubesi	-	-	-	-	-	-	-	200	-	200	200
Köycülük Şubesi	-	-	-	35	20	-	5	40	-	100	100
Toplam	1	1	10	60	25	2	5	346	-	450	450

Halkevinin kurulmasından bir yıl sonra Bitlis'te idari değişiklik olmuştur. Daha önce Muş Vilâyeti'ne bağlı bir kaza olan Bitlis 25 Aralık 1935 tarih ve 2885 sayılı kanunla tekrar vilâyet haline getirilmiştir¹⁰⁷⁹. Bitlis'in vilâyet merkezi olmasıyla, Muş, Bitlis Halkevi için verdiği ödeneği kesmişti. Bu nedenle Bitlis Halkevi parasal yönden sıkıntıya girmişti. Ödenek yetersizliği nedeniyle Bitlis Halkevi, 1935'in son altı ayı ile 1936'nın ilk aylarını faaliyet yönünden durgun geçirmişti. Ancak her şeye rağmen Bitlislilerin ilgisi bu süre içinde halkevinin şube ve üye sayılarının artmasını sağlamıştı¹⁰⁸⁰.

Arif Bey, 26 Nisan 1936'ya kadar halkevi başkanlığını yürütmüştü¹⁰⁸¹. Bu tarihten sonra Bitlis valiliğine tayin edilen Hasan Fehmi Suerden, halkevi başkanlığını üzerine almıştı. Hasan Fehmi Bey başkanlığındaki İl Yönetim Kurulu, düzenli toplantılar yaparak, biriken halkevi işlerinin bitirilmesini sağlamış ve milli bayramlarda önceden hazırlanmış müsamereler verdirmişti. Bayramlarda verilen müsamereler halkın "milli birlik" duygularının uyandırılmasında ve kültür seviyesinin yükseltilmesinde önemli bir etkinlik olmuştur¹⁰⁸².

¹⁰⁷⁸ Halkevlerinin 1934 Senesi Faaliyet Raporları Hulâsası, Ulus Basımevi, Ankara 1935, s. 138, 156, 174, 180.

¹⁰⁷⁹ TBMM ZC, V/7, İ: 21, (25.12.1935), s.173; 1967 Bitlis İl Yıllığı, s. 15; Muş Vilâyeti 1926 yılında çıkarılan 977 nolu kanunla kaza haline getirilmiş ve Bitlis'e bağlanmıştı. 1929'da tekrar vilâyet merkezi haline getirilmiş ve Bitlis de Muş'a bağlı bir kaza haline getirilmiştir.(İdare Dergisi, Yıl: 6, S: 67, 29 Birinciteşrin/Ekim 1933, s.273.)

¹⁰⁸⁰ BCA. 490.01.982.807.2.

¹⁰⁸¹ BCA. 490.01.971.755.3.

¹⁰⁸² BCA. 490.01.982.807.2.

Halkevleri yönetmeliği gereğince, bir yerde, Halkevinin açılabilmesi için en azından üç faaliyet kolunu (şube) çalıştırmaya yetecek sayıda üyenin kaydedilmiş olması gerekmektedir. Bitlis halkevi üç şube ile faaliyete başlamış ve kısa bir süre sonra şube sayısını beşe çıkarmıştı. Hasan Fehmi Bey'den sonra Rifat Şahinbaş Bitlis valiliği ve Halkevi Başkanlığına getirilmişti. Rifat Şahinbaş döneminde (9 Eylül 1938-24 Kasım 1939) halkevinin şube ve üye sayısı artırılmıştı¹⁰⁸³. Bu dönemde Dil, Tarih ve Edebiyat Şubesi başkanlığına Ortaokul Müdürü Hakkı Arıcı, Temsil Şubesi başkanlığına Ortaokul Müzik öğretmeni Sadi Günel, Spor Şubesi başkanlığına Belediye Reisi Suphi Menteş, Sosyal Yardım Şubesi başkanlığına sorgu hâkimi F. Özpay, Kitapsaray ve Yayın Şubesi başkanlığına hâkim Necati Yılmaz, Köycülük Şubesi başkanlığına çiftçi Mahmut Eren ve Müze ve Sergi Şubesi başkanlığına da ilköğretim müfettişi Yılmaz Özel seçilmişti¹⁰⁸⁴.

Vali ve Halkevi Başkanı Rifat Şahinbaş'ın çalışmalarıyla halkevinin üye ve şube sayılarının artmasından dolayı kullanılmakta olan bina artık ihtiyaçlara cevap veremez hale gelmişti. Bu nedenle şehrin en hâkim noktalarından olan Gökmeşan'da halkevi faaliyetlerine daha uygun modern bir binanın yapılması kararlaştırılmıştı¹⁰⁸⁵. Yeni Halkevi binası eski ve kullanılmayan bir binanın yerinde ve arsasında yapılmasına karar verilmişti. Bu arsanın seçilmesinin en önemli sebebi mahalleleri dağınık olan Bitlis'in en uygun yerinde bulunmasıydı¹⁰⁸⁶. Bina için bütçeden 26.000 lira istendi. Cumhuriyet Halk Partisi Genel Sekreterliği'nin talebi üzerine Bitlis Halkevi inşaatı için bütçeden 15.000 lira gönderilmişti¹⁰⁸⁷. Bitlis Hususi İdare bütçesinden de 5000 lira tahsis edilmişti¹⁰⁸⁸. Hazırlıkların tamamlanmasıyla 17 Ağustos 1937'de düzenlenen törenle Bitlis Halkevi binasının temeli atılmıştı¹⁰⁸⁹. Yeni bina hükümet dairelerinin bulunduğu semtte ve mezarlık mevkiinde 6156 metre karelik bir alan içinde inşasına başlanmış¹⁰⁹⁰, ağır kış

¹⁰⁸³ BCA. 490.01.982.807.2.

¹⁰⁸⁴ BCA. 490.01.982.807.2.

¹⁰⁸⁵ Faik Talu, "*Bitlis Halkevi Hakkında*", *Yurd Yolu*, 15 Eylül 1939.

¹⁰⁸⁶ BCA. 490.01.1795.1277.1.

¹⁰⁸⁷ BCA. 030.10.79.523.6; Birinci Umumi Müfettişlik de Bitlis'teki Halkevi inşaatı için 50 bin liralık bir ödenek ayırmıştı. (Güney Doğu, *Birinci Genel Müfettişlik Bölgesi*, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1939, s.435.)

¹⁰⁸⁸ *Son Posta*, 17 Ağustos 1937; *Son Posta*, 24 Nisan 1938.

¹⁰⁸⁹ "*Bitlis'te Halkevinin Temeli Merasimle Atıldı*", *Son Posta*, 18 Ağustos 1937.

¹⁰⁹⁰ BCA. 490.01.995.845.1.

şartlarına rağmen inşaata devam edilmişti¹⁰⁹¹. Halkevinin yeni binası Ağustos 1939 başında tamamlanmış¹⁰⁹² ve Cumhuriyetin yıl dönümü olan 29 Ekim 1939'da hizmete açılmıştı¹⁰⁹³.

Bu dönemde Bitlis Halkevi'nin bünyesinde bulunan şubeler ve bunların faaliyetleri şu şekilde olmuştur:

Dil, Tarih ve Edebiyat Şubesi: Şube, Türk Tarihi Tetkik Cemiyeti'nin uyandırdığı büyük ilgiyi memleketin her tarafına yaymaya çalışmış ve bu çerçevede büyük bir tarihi geçmişe sahip Bitlis'te önemi ve değeri olan eski eserlerin muhafazası, bunların tetkik ve tespiti ile uğraşmıştı. Şube Bitlis tarihi üzerinde yaptığı araştırmalarla elde ettiği bulguları bir broşür halinde yayımlayıp, halkın istifadesine sunmuştu¹⁰⁹⁴. Dil, Tarih ve Edebiyat Şubesi, tarih araştırmalarında olduğu gibi dil çalışmalarına da ağırlık vermişti. Türk Dili Tetkik Cemiyeti'nin doğal bir üyesi olarak çevrenin imkân ve şartları oranında görevini yerine getirmeye çalışmıştı¹⁰⁹⁵. Bu bağlamda Türk Dili Tetkik Cemiyeti'nin direktifleri doğrultusunda dil işlerinde uyguladığı fiş ve anketlerle yaptığı çalışmalarla Bitlis ve çevresinde kullanılan "Öz Türkçe" kelimeler derlenmişti. Ayrıca şubenin yaptığı çalışmalarla dil inkılâbının Bitlis ve çevresinde yerleşmesine çalışmıştı¹⁰⁹⁶. Şube halkın eğitilmesinde de büyük görevler icra etmişti¹⁰⁹⁷. Bu amaçla Türk Dili ve Türk Edebiyatı Tarihi ile ilgili 4 konferans verilmişti. Verilen konferanslar hoparlörlerle şehirde ve köylerde halka dinletirilmişti. 1937'de Dil, Tarih ve Edebiyat Şubesi, Bitlis'te mahalli masal, şarkı, mani, hikâyeye ve darbı mesellerin toplanmasına başlamıştı.

Temsil (Gösterit) Şubesi: Bu çalışma şubesinin asıl görevi, üyelerine ve halka milli tiyatro kültürünü aşlamaktır. Ayrıca muhtelif bölgelerin ulusal oyunları, oynanmak suretiyle halkın ilgisi ve halkevine karşı bağlılık ve sevgisi artırılmaya çalışılmıştır. Temsil Şubesinin çalışmalarında genellikle yurtseverlik duygularını artıran oyunlara yer verilmiştir. Bitlis Halkevi şubeleri arasında

¹⁰⁹¹ "Bitlis Halkevinin İnşası Bitmek Üzere", *Son Posta*, 28 Şubat 1939; *Yurd Yolu*, 5 Ocak 1939.

¹⁰⁹² *Yurd Yolu*, 3 Ağustos 1939.

¹⁰⁹³ *Ayn Tarihi*, S: 71, İlkteşrin/Ekim 1939, s.25.

¹⁰⁹⁴ *BCA*. 490.01.982.807.2.

¹⁰⁹⁵ *C.H.P. Halkevleri ve Halkodalarının 1942 Çalışmaları*, Ankara 1943, s.4.

¹⁰⁹⁶ *Cumhuriyet Halk Partisi Genel Sekreterliği, 1937 Yıldönümü Broşürü, Geçen Yılda Halkevleri Nasıl Çalıştı?* Ankara 1937, s.5.

¹⁰⁹⁷ Neşe G. Yeşilkaya, *Halkevleri: İdeoloji ve Mimarlık*, İletişim Yayınları, İstanbul 1999, s.82.

faaliyet husunda en başta gelen şubeydi. Düzenli bir şekilde her ay temsiller vermişti. Şube Başkanı Öğretmen Üzeyir Karakaya ve ziraat memuru Mete Çakır elbirliği ile çalışmıştı¹⁰⁹⁸. Gençlerin bir arada ve devamlı çalışmasını esas alan şube Bitlis'te beş müsamere vermişti. Temsil şubesinin Bitlis'te karşılaştığı en büyük sorun piyeslerdeki bayan rollerini oynayacak üyelerin bulunmamasıydı¹⁰⁹⁹. Buna rağmen 1937'de Yunus Nüzhet Unat'ın üç perdelik "Hedef" adlı piyesi ile "Bir Zaferin Yası"¹¹⁰⁰, olmak üzere iki piyes sahnelenmişti. Böylece Temsil Şubesi amaca hizmet eden piyesleri sahneleyerek halkın kültürel gelişimine katkıda bulunmuştu.

Bitlis Halkevi Temsil Şubesi, bünyesinde toplanan zeki ve çalışkan gençler, hazırlanan programlarla çalışmalara başlayarak ilk temsillerini vermeye başladıktan sonra Bitlis'in sosyal hayatında önemli bir yer tutmaya başlamıştı¹¹⁰¹.

Sosyal Yardım Şubesi: Şubenin esas görevi, halkevinin bulunduğu mıntıkada yardıma muhtaç kimsesiz kadınlar, çocuklar, ihtiyar ve hastalar gibi zor durumda bulunan kimseler için halkta şefkat ve yardımlaşma duygularını uyandırmaktı¹¹⁰². Bu çerçevede şube Bitlis'teki 20 yoksul çocuğun gıda ve giyim ihtiyacını temin etmişti. Bunun yanında fakir ailelerin giyinme ihtiyaçlarını kendileri tarafından temin etmelerini sağlamak amacıyla yün örgüsü, dikiş, biçki dersaneleri açılarak birçok ailenin ihtiyacı karşılanmış ve halkın sanatsal becerilerinin yükseltilmesine çalışmıştı¹¹⁰³. Şube ayrıca milli bayramlar ve Bitlis'in düşman işgâlinde kurtuluşunun yıl dönümü kutlamalarında önemli görevler üstlenmişti¹¹⁰⁴. Daha sonraki dönemde şube cezaevindeki hasta mahkûmlara ilaç temin etmiş ve köylere doktorlar göndererek hastaları muayene ettirmişti¹¹⁰⁵. Sosyal Yardım Şubesi, Bitlis'teki kurumlarla işbirliği içinde çalışmaya gayret etmişti. Şube Bitlis'te bulunan

¹⁰⁹⁸ **Son Posta**, 24 Nisan 1938.

¹⁰⁹⁹ **BCA**. 490.01.1006.882.1; **BCA**. 490.01.982.807.2.

¹¹⁰⁰ N. Karadağ, **Halkevleri Tiyatro Çalışmaları...**, s. 237, 240.

¹¹⁰¹ R. İşıpek, "*Bitlis Günden Güne Değişiyor*", **Yurd Yolu**, 4 Birinciteşrin/Ekim 1939.

¹¹⁰² **C.H.F. Halkevleri Talimatnamesi,(1932),...s.9; C.H.F. Halkevleri Talimatnamesi, (1933),...s.23.**

¹¹⁰³ **Yurd Yolu**, 7 Nisan 1940.

¹¹⁰⁴ **BCA**. 490.01.982.807.2.

¹¹⁰⁵ **BCA**. 490.01.1006.882.1.

Kızılay Şubesi'nin 1 Nisan 1938'de halkevi salonunda yıllık toplantısını yapmasına ve bölge ile ilgili bir yıllık çalışma programı hazırlamasına yardım etmişti¹¹⁰⁶.

Spor Şubesi: Spor Şubesi, çeşitli spor dallarını halka tanıtmak, spora karşı ilgi ve sevgi uyandırmak amacıyla halkevi bünyesinde kurulmuştu. Şube Bitlis ve çevresinde spor faaliyetlerini ortaya çıkarma ve gençlerin her zaman bir arada bulunmalarını sağlamaya çalışmıştı. Spor Şubesi, 1937'den itibaren eski bir milli spor olan ciriti halk arasında yaymak amacıyla bir atlı spor kulübü kurmuştu. Şube ayrıca Bitlis'te kurulan "Güzeldere Futbol Kulübü"nü çalışmalarına destek olmuştu¹¹⁰⁷. Daha sonraki yıllarda bu spor faaliyetlerine voleybol ve tenis de eklenmişti¹¹⁰⁸.

Köycülük Şubesi: Bu şubenin asıl amacı köylü ve şehirli arasında dayanışma duygusunu güçlendirmek, köylülerin resmi işlerinde onlara yardımcı olmaktı¹¹⁰⁹. Bitlis Halkevi Köycülük Şubesi, köylülerle şehirlielerin birleşme ve kaynaşmaları yolunda çalışmalar yürütmüştü¹¹¹⁰. Avukatlar aracılığıyla köylülerin resmi işlerinde onlara yardımcı olunmuştu¹¹¹¹. Şube halka müspet bilgileri ve inkılâbı onun seviyesi göz önünde bulundurarak telkin edecek konuşmalar yapmak¹¹¹² amacıyla, bir doktor ve bir ziyaretçi üye tarafından hasta olan köylüleri ücretsiz muayene etmek ve onlara öğütler vermek gibi görevler üstlenmişti¹¹¹³.

Kütüphane ve Neşriyat Şubesi: 1937'den itibaren çalışmalarını yoğunlaştıran şube şehrin en uygun mevkiinde bir okuma odası açmış¹¹¹⁴ ve halkevinde bulunan kitap, dergi ve gazetelerin bir bölümünü buraya getirerek halkın istifadesine sunmuştu¹¹¹⁵. Halk açılan okuma odasına ilgi göstermiş¹¹¹⁶ ve ilk üç ay

¹¹⁰⁶ **Son Posta**, 2 Nisan 1938.

¹¹⁰⁷ **BCA**. 490.01.982.807.2.

¹¹⁰⁸ **BCA**. 490.01.1006.882.1.

¹¹⁰⁹ **C.H.F. Halkevleri Talimatnamesi, (1932),...s.13; C.H.F. Halkevleri Talimatnamesi, (1933),...s.31.**

¹¹¹⁰ **Son Posta**, 24 Nisan 1938.

¹¹¹¹ **Yurd Yolu**, 2 Ağustos 1940; **Yurd Yolu**, 21 Nisan 1942.

¹¹¹² Mehmet Tuğrul, "*Halkevleri ve Köycülük*", **Ülkü Milli Kültür Dergisi**, S: 79, 1 Ocak 1945, s. 13; **Son Posta**, 18 Temmuz 1937.

¹¹¹³ **BCA**. 490.01.982.807.2.

¹¹¹⁴ **Son Posta**, 24 Nisan 1938.

¹¹¹⁵ **BCA**. 490.01.982.807.2.

¹¹¹⁶ **Yurd Yolu**, 5 Haziran 1939.

içinde buraya getirilen kitaplardan 460 tanesi okunmuştu¹¹¹⁷. Şube sahip olduğu radyoyu halkın hizmetine sunmuş ve halkevine olan ilgiyi arttırmıştı¹¹¹⁸.

Müze ve Sergi Şubesi: Bir halkevi çevresindeki eserleri toplamak, fotoğraf ve model almak, güzel sanatların çeşitli alanlarında milli ürünlerin ve el eşyalarının sergilenmesi bu şubenin asıl görevlerindendi¹¹¹⁹. Şubenin ikinci ve geniş bir çalışma alanı da folklordu. Bir taraftan halk dilinde yaşayan zengin halk bilgilerini derlemek, öbür taraftan folklor ve etnografya bakımından değeri olan maddi eserleri toplamak ve onların korunmasında katkıda bulunmak, sergiler yoluyla bunları tanıtmak¹¹²⁰ şubenin çalışma alanlarını oluşturmaktaydı. Bitlis Halkevi bünyesindeki Müze ve Sergi Şubesi 1937'den itibaren faaliyete başlamıştı. Vilâyet merkezi, kaza ve köylerde bulunan kümbet, cami ve mezarlıkların fotoğraflarını bir araya getirmiş ve bir "Bitlis Tarihi Eserler Albümü" oluşturmuştu. Şube ayrıca Ahlat'ta bulunan Akkoyunlulara ait iki koç heykelini merkeze getirterek korumaya almıştı. Müze ve Sergi Şubesi ayrıca Bitlis merkezinde bulunan "İhlasiye Medresesi"nin tamiri için Kültür Bakanlığı'ndan yardım istemişti¹¹²¹.

Halk Dershaneleri ve Kurslar Şubesi: Halkı her sahada olduğu gibi kültür sahasında da ilerletmeyi kendine ülkü edinen halkevinin bu şubesi, 18 yaşından büyükler için iki kademeli okuma ve yazma kursları başlatmıştı¹¹²².

Güzel Sanatlar (Ar) Şubesi: Halkevlerinin önemli çalışma alanlarından olan Güzel Sanatlar Şubesi, müzik, resim, heykel, mimari ve süsleme alanlarında halkın sevgi ve ilgisini artırmaya çalışmıştı¹¹²³. Şubenin müzik alanında en önemli faaliyetlerinin başında Bitlis'te bando, koro ve orkestra kurmak olmuştu¹¹²⁴.

¹¹¹⁷ **Yurd Yolu**, 16 Eylül 1939.

¹¹¹⁸ **BCA**. 490.01.1006.882.1.

¹¹¹⁹ **C.H.F. Halkevleri Talimatnamesi,(1932),...s.14; C.H.F. Halkevleri Talimatnamesi, (1933),...s.32.**

¹¹²⁰ Remzi Oğuz Arık, **Müze, Tarih ve Folklor Çalışmaları Kılavuzu**, C.H.P. Halkevleri Yayınları, Ankara 1947, s.112-113.

¹¹²¹ **BCA**. 490.01.982.807.2.

¹¹²² **Yurd Yolu**, 27 Kânun-ı evvel/Aralık 1939.

¹¹²³ **C.H.F. Halkevleri Talimatnamesi,(1932),...s.6; C.H.F. Halkevleri Talimatnamesi, (1933),...s.16.**

¹¹²⁴ **BCA**. 490.01.995.845.1.

c- Muş Halkevi'nin Kurulması ve Faaliyetleri

Muş Halkevi, 23 Şubat 1934'te açılmıştı¹¹²⁵. Halkevi binası, Hususi İdare'ye ait olup, genel toplantılar için büyük bir salonu, sahnesi ve halkevinin tüm şubelerin faaliyetlerini kolaylıkla icra edebilecekleri bir mekândı¹¹²⁶. Halkevi, Kütüphane ve Neşriyat, Sosyal Yardım, Müze ve Sergi, Köycülük ve Spor olmak üzere beş şube halinde çalışmaya başlamıştı¹¹²⁷. Muş Halkevinin 1934 giderleri hususi muhasebe ve belediyeden temin edilen 1320 liradan karşılanmıştı. Halkevi komiteleri henüz faaliyete geçmemişti¹¹²⁸. Muş Valisi Mithat Bey'in çalışmaları ve halkevi başkanı seçilen Kamil Kotan Bey'in gayretleri ile kısa sürede halkevinin üye sayısı artmıştı¹¹²⁹.

Muş Halkevi vilâyet merkezindeki örgütlenmesini tamamladıktan sonra Bulanık ve Varto kazalarında halkevleri açılmıştı. Muş'un tarihi önemi büyük olan Malazgirt'te de bir halkodası¹¹³⁰ açılarak daha geniş halk kesimlerine hizmet vermeye başlamıştı.

İlk Muş Halkevi'nin yılında şubelere göre üye dağılımı şöyleydi¹¹³¹:

	Avukat	Doktor	Muallim	Tüccar	İşçi	Çiftçi	Güzel Sanat	Sair Meslek	Kadın	Erkek	Yekûn
Kütüphane ve Neşriyat Şubesi	-	-	7	-	-	-	-	23	-	30	30
Spor Şubesi	-	-	-	17	-	7	13	25	-	62	62
Sosyal Yardım Şubesi	1	1	12	-	2	-	-	17	-	33	33
Köycülük Şubesi	1	-	-	15	-	4	-	21	-	41	41
Müze ve Sergi Şubesi	1	-	-	-	-	3	-	11	-	15	15
Toplam	3	1	19	32	2	14	13	97		191	191

¹¹²⁵ BCA. 490.01.1005.880.3.

¹¹²⁶ BCA. 490.01.1700.912.1.

¹¹²⁷ Son Posta, 12 Eylül 1934.

¹¹²⁸ BCA. 490.01.1005.880.2.

¹¹²⁹ Son Posta, 12 Eylül 1934.

¹¹³⁰ BCA. 490.01.995.845.1.; B.C.A. 490.01.995.845.1.

¹¹³¹ Halkevlerinin 1934 senesi Faaliyet Raporları Hülasası, Ulus Basımevi Ankara 1935, s. 156, 164, 176, 182, 188.

Muş Halkevi'nin bu dönemde çalışan şubeleri ve bunların faaliyetleri şöyle olmuştur:

Sosyal (İctimai) Yardım Şubesi: Şube, 1934-1935 döneminde yükseköğrenim gören Muşlu öğrencilere yardım yapmıştı. Ayrıca Muş'ta fakir ve kimsesiz öğrencilerin giyim ve gıda ihtiyaçları şube tarafından karşılanmıştı¹¹³². 10 Eylül 1935'te CHP Halkevleri Müfettişi Alâattin Tekmen Muş Halkevi'nde bir konferans vermiş ve ev için önemli çalışma yollarını göstermişti. Alâattin Bey'in girişimi ile halkevi için bir radyo siparişi edilmişti¹¹³³.

Kütüphane ve Neşriyat Şubesi: Şube 1000 adet kitaba sahip bir kütüphane ve bunun yanında bir de okuma odası açmış, herkesin buradan istifade etmesine çalışmıştı¹¹³⁴. Şube başkanı ve aynı zamanda Maarif Müdürü olan Hüsnü Söylemez Bey'in çalışmaları ile Muş'taki kurumlardan ve tanınmış şahıslardan halkevi kütüphanesine 500 kitap alınmış ve kütüphane zenginleştirilmişti¹¹³⁵.

Köycülük Şubesi: Bir yıl içinde köylünün 1.572 dilekçesini parasız yazmış, 575 köylünün resmi dairelerdeki işleri takip edilmiş ve bitirilmiştir¹¹³⁶. Ayrıca civar köylere geziler düzenlenmiş, hasta köylüler vilayet dispanserinde tedavi edilmiş ve onlara sıtma ilacı kinin dağıtılmıştı¹¹³⁷.

Spor Şubesi: Şube, futbol, atletizm, boks gibi, sporların Muş ve çevresinde yayılmasına çalışmıştı¹¹³⁸. Spor Şubesi başkanı Sait Bey'in çalışmaları ile faaliyette bulunan "Altınova Spor Kulübü" Halkevinin himayesine alınmış, halkevinin bir odası ona tahsis edilmişti. Spor kulübünün faaliyetleriyle civar köy ve şehirlerle temas kurulmuştu. Bu çerçevede Bitlis Güzeldere Spor Kulübü, Siirt ve Van Spor Kulüpleriyle maçlar yaparak Van Gölü Havzası'nda futbolun yerleşmesi ve geliştirilmesine çalışılmış ve bu konuda işbirliği yapılmıştı¹¹³⁹.

¹¹³² BCA. 490.01.1005.880.3.

¹¹³³ Son Posta, 11 Eylül 1935.

¹¹³⁴ BCA. 490.01.1005.880.3; Halkevlerinin 1934 Senesi Faaliyet Raporları Hülâsası, Ulus Basımevi, Ankara, 1935, s. 93.

¹¹³⁵ Son Posta, 12 Eylül 1934; Cevdet Karlıdağ, "Muş ve Gördüklerim", Erzurum, 15 Birinciteşrin/Ekim 1936.

¹¹³⁶ 1934 Senesi Faaliyet Raporları..., s. 93; Son Posta, 12 Eylül 1934.

¹¹³⁷ BCA. 490.01.1005.880.3.

¹¹³⁸ 1934 Senesi Faaliyet Raporları..., s. 93.

¹¹³⁹ Son Posta, 12 Eylül 1934.

Müze ve Sergi Şubesi: Şehir ve köylerde eski eserler araştırılmış ve bulunan tarihi eserler Diyarbakır müzesine gönderilerek koruma altına alınmıştı¹¹⁴⁰.

Temsil Şubesi: 10 Eylül 1935'te Halkevini teftiş eden¹¹⁴¹ CHP Halkevleri Müfettişi Alâattin Tekmen'in isteğiyle kurulmuştu¹¹⁴². Bir yıl sonra Muş halkevi komiteleri için yapılan seçimde şube başkanlığına nüfus başkâtibi Orhan Bey seçilmiş¹¹⁴³ ve daha etkili bir şekilde çalışmaya başlamıştı.

D-SAĞLIK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

Cumhuriyet Dönemi'nde Türkiye'nin her alanında büyük ve önemli inkılâplar yapıldığı gibi sağlık ve sosyal yardım işlerinde de yüksek faaliyetlere başlanmıştı. Sıtma, frengi ve trahom gibi halkın sağlığını tehdit eden hastalıklarla mücadele etmek ve halkın sağlığını korumak noktasında hassas davranan Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâleti, bu dönemde sosyal bir yıkım olan trahomla mücadeleyi önemli bir görev olarak görmüştü. Çıkarılan kanun ve nizamnâmelerle halkı ücretsiz tedavi edecek sabit ve gezici sağlık merkezleri açılmıştı¹¹⁴⁴.

Trahom Anadolu'da varlığı eskiden beri bilinen bir hastalığı¹¹⁴⁵. Cumhuriyet Dönemi'nde trahom salgını Güneydoğu Anadolu'yu etkilemişti. Bu dönemde trahomun etkilediği ve "körler memleketi" olarak nitelendirilen Adıyaman ve Malatya çevresinde açılan hastane ve dispanserlerle bu hastalıkla mücadele edilmişti. Bu mücadele çerçevesinde bölgedeki vilayetlerden başlanmak üzere Diyarbakır, Bitlis ve Van'a kadar olan geniş alanda¹¹⁴⁶ trahom taramaları yapmak amacıyla gezici ekipler oluşturulmuş¹¹⁴⁷ ve çalışmalara başlanmıştı.

¹¹⁴⁰ BCA. 490.01.1005.880.3.

¹¹⁴¹ BCA. 490.01.1005.880.3.

¹¹⁴² Son Posta, 11 Eylül 1935.

¹¹⁴³ Son Posta, 9 Mayıs 1936.

¹¹⁴⁴ Nuri Ayberk, **Türkiye'de Trahom Mücadelesi**, Kader Basımevi, İstanbul 1936, s.14.

¹¹⁴⁵ TBMM ZC. V/ 8, İ: 29, (25 Mayıs 1935), s.242.

¹¹⁴⁶ TBMM ZC. V/8, İ: 29, (25 Mayıs 1935), s.242.

¹¹⁴⁷ N. Ayberk, **Türkiye'de Trahom Mücadelesi**,..., s.1-5; **Cumhuriyet Dönemi Yataklı Tedavi Hizmetleri (1923-1983) ve 1983 Yılı Çalışmaları**, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı Yayını, Ankara 1983, s.31; **Belediyeler Dergisi**, Yıl:1, S: 7, Şubat 1936, s.67.

Sihhat ve İçtimai Muavenet Vekâleti, trahomla mücadele mıntıklarında bulunan bütün ilkokul öğretmenlerine trahomla mücadele kursu vermişti. Böylece haftada iki ve üç defa okullarda yapılan tedavilerde doktorların gözetimi altında her gün yapılmaya başlanmıştı¹¹⁴⁸. Öğretmenlerin yanında kız ve erkek okullarında, halkevlerinde, memur ve güvenlik personellerine verilen konferanslarla salgın hastalıklar ve trahom hakkında halk bilgilendirilmişti.

Başvekil İsmet İnönü, Temmuz 1935'te Bitlis ve Van'da yaptığı tetkiklerde gerek muhacirlerde ve gerekse halktan trahom hastalığına yakalananları görmüştü. Bu çok tehlikeli hastalıkla ilgili olarak günlüğünde; "Trahom Şark'ı bitiriyor"¹¹⁴⁹, şeklinde not etmişti. İnönü, ayrıca Van'daki sağlık işlerinin uzunca müddet tecrübesiz doktorların elinde kalmasının buradaki sağlık çalışmalarına zarar verdiğini açıklamıştı¹¹⁵⁰.

Van Gölü Havzası'nda etkili olan hastalıklara karşı verilen mücadelede hastane ve sağlık personeli konusunda sıkıntı çekilmekteydi. Bunların yanında havzada eczane ve ilaç sıkıntısı da bulunmaktaydı. Mesela Muş, vilâyet merkezi olmasına rağmen 1935'te burada hizmet verebilecek hastane ve eczane bulunmamaktaydı. Burada bulunan hükümet doktoru da tek başına yeterli olmadığından gelen hastalar, Bitlis veya Diyarbakır'a gönderilmekteydi¹¹⁵¹.

Bu nedenle Sihhat ve İçtimai Muavenet Vekâleti, ülkede çekilen ilaç sıkıntısını çözmek ve bazı ilaçlar üzerinde yapılan yolsuzluğu gidermek amacıyla 7 Haziran 1935'te TBMM'de kabul edilen "Sıtma ve Frengi İlaçları Hakkında Kanun"la¹¹⁵² bu hastalıkların ilaçları Kızılay'ın denetimine alınmıştı.

Önemli ilaçların Kızılayın denetimine alınmasından sonra Ankara'da Dâhiliye Vekâleti binasında yapılan Umumi Müfettişler toplantısında her kazada doktor, ebe

¹¹⁴⁸ N. Ayberk, **Türkiye'de Trahom Mücadelesi**, ...,s.19.

¹¹⁴⁹ İsmet İnönü, **Defterler I (1919-1973)**, Hazırlayan: Ahmet Demirel, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2001, s.169.

¹¹⁵⁰ Serap Yeşiltuna, **Resmi Kanun, Kararname, Rapor ve Tutanaklarla Atatürk ve Kürtler**, İleri Yayınları, İstanbul 2007, s.393.

¹¹⁵¹ **Son Posta**, 3 Mart 1935.

¹¹⁵² **TBMM ZC. V/ 4, İ: 35, (7.6.1935), s.73.**

ve sağlık teşkilatı bulundurmak ve hastalıkların tespiti için gezici sağlık ekiplerinin kurulması kararlařtırılmıřtı¹¹⁵³.

Bu dönemde Van Gölü Havzası'nda bulunan vilâyetlerden Bitlis'te 20 yataklı bir Hususi İdare Memleket Hastanesi¹¹⁵⁴, Van'da 20'şer yataklı bir Doğum ve Çocuk Bakım Hastanesi¹¹⁵⁵ ile bir Hususi İdare Memleket Hastanesi hizmet¹¹⁵⁶ vermekteydi.

1936'da Bayazıt'e iki kilometre mesafede ve eski istasyona yakın olan bir köyde cüzzam hastalığına yakalanan çok sayıda kişinin bulunması ve bu hastalığa yakalananların hastalığı diğer insanlara bulaştırma tehlikesinin bulunması nedeniyle Üçüncü Umumi Müfettişliğin ilgili makamları durumdan haberdar etmesiyle Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak, durumu Başvekâlet ve Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâleti'ne rapor etmiş ve bu hastalığa yakalananların Van Gölü'ndeki Akdamar adasında toplatılması ve burada tedavi altına alınmalarını istemiřti¹¹⁵⁷.

Bunun üzerine Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâleti, gelen taleple ilgili görüşünü 30 Eylül 1936'da bir yazı ile Başvekâlet'e göndermişti. Gönderilen yazıda Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâleti şu noktalara temas etmişti; "... Akdamar adasında bir leprozöri tesisi hakkındaki Üçüncü Umumi Müfettişliğin teklifine gelince cüzzamlıları sağlam insanlarla ihtilata meydan vermeyecek bir şekilde münasip bir yerde mücerred bir vaziyette tedavi altına almak uygun bir iş olmakla beraber tatbikatta başarılması kolay olmayan birçok güçlükler gösterir. Çünkü mesele yalnız cüzzam hastalarını bir araya toplamakla kalmayarak bunların, iaşe, elbise, mahrukat ve buna benzeyen bütün ihtiyaçlarının temini ve mücerred bulunacakları yerin hududu haricine çıkmalarına meydan vermeyecek inzibati tedbirlerin alınması ve bu işe bakacak memurlar ile hastaların tedavilerini muntazam bir surette tatbik ve takip edecek tabip ve sıhhat memurlarının tedariki gibi bir takım idari, inzibati ve sıhhi faaliyetleri de icabettirir. Bu sebeplerden dolayı Van

¹¹⁵³ **Cumhuriyet**, 15 İkincikanun/Ocak 1937.

¹¹⁵⁴ **İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı IX, (1936-1937)**, Devlet Basımevi Ankara 1938, s.101.

¹¹⁵⁵ **İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı IX,...** s.96.

¹¹⁵⁶ **İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı IX, (1936-1937),...** s.103.

¹¹⁵⁷ **BCA. 030.10.177.221.12.**

Gölü'ndeki Akdamar Adası'nda bir leprozöri tesis edilmesi vekilliğimizce uygun ve mümkün görülememiştir. Bununla beraber bu meselenin esaslı bir surette halli için vekilliğimizce yurdumuzun münasip görülen yerlerinde tesisat yaptırılması mütasavverdir. Elaziz'de bir cüzzam pavyonu açtırılması bu tasavvurumuzun ilk safhasını teşkil etmektedir. Açtırılacak olan bu pavyonda gerek Ağrı Vilâyetindeki musaplar ve gerek şark ve cenup vilâyetlerimizde bulunan sair cüzzamlılar toplatılarak burada tecrit ve tedavi altına alınacaklardır¹¹⁵⁸. Böylece Van Göl'ünde bulunan Akdamar Adası'nda cüzzamlıların tedavisi için açılması teklif edilen cüzzam tedavisi merkezi gösterilen gerekçe ve sakıncalar nedeniyle faaliyete geçememişti.

Muş Valisi Tevfik Sırrı Gür, 1937'de bir Memleket Hastanesi'nin yapılması için yoğun çalışmalarda bulunmuştu. Bunun sonucunda sağlanan imkânlarla düzenlenen bir törenle 13 Mayıs 1937'de hastanenin temeli atılarak inşaatına başlanmış¹¹⁵⁹, ancak kış mevsiminin gelmesiyle hastanenin yapımına ara verilmişti¹¹⁶⁰.

Bu dönemde sağlık alanında yapılan çalışmalar ve alınan tedbirler Cumhuriyet Hükümetleri'nin programlarında önemli bir yer almıştı. Mesela bu dönemdeki Celâl Bayar Hükümeti'nin (1 Kasım 1937-11 Kasım 1938) programında, sağlık işleri her zaman üzerinde ehemmiyetle durulan milli mesele olduğu, vilâyet ve belediye hastanelerinin sayı ve yatak sayılarının çoğaltılması, sıtma, trahom, frengi, verem gibi hastalıklara karşı yapılmakta olan fenni mücadelelerin teknik imkanların müsait olduğu oranda geliştirileceği¹¹⁶¹ belirtilmişti. Programda da ifade edildiği gibi bu dönemde sağlık imkânları kısıtlı durumda bulunduğu için bunların etkileri devam etmişti.

1938'de Muş'ta uzun zamandan beri devam eden sıtma ve trahom hastalıkları doktor ve eczanenin bulunmaması nedeniyle hızla yayılmaya başlamıştı. Bu hastalıklar köylüyü yatağa düşürdüğü için tarım faaliyetleri durma noktasına

¹¹⁵⁸ BCA. 030.10.177.221.12.

¹¹⁵⁹ Son Posta, 14 Mayıs 1937.

¹¹⁶⁰ Son Posta, 23 Haziran 1938.

¹¹⁶¹ TBMM ZC. V/ 20, İ: 3, (8.11.1937), s.20.

gelmişti¹¹⁶². Aynı yılın Temmuz ayında Muş ve çevresinde etkisini artıran trahom hastalığı da çok tehlikeli bir durum almıştı. Trahom hastalığını tedavi edebilen uzman doktorların bulunmaması hastalığın yayılmasının önünü açmıştı¹¹⁶³. Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâleti, trahomla mücadele için trahomun etkili olduğu bölgelerdeki doktor sayısının artırılmasını, bu yönde faaliyet gösteren hastaneler ile sabit köy muayene mahallerinin açılmasını kararlaştırmıştı¹¹⁶⁴.

Van Gölü Havzası'nda trahomun dışında bu dönemde sıtmanın da etkisi büyük olmuştu. Van Gölü'nün Van ve Erciş arasında kalan kısmında göl kenarında yer alan bataklıklar sıtma hastalığının artmasına neden olmuştu. Erciş'te sıtmaya yakalananlar nüfusun yüzde 25'ini oluşturmaktaydı. Sıtma ile mücadele etmek amacıyla burada 5 yataklı bir dispanser açılmıştı¹¹⁶⁵. Bunun yanında Van merkezinde bir asker hastanesinin yapımı için harekete geçilmiş ve 1938'de temeli atılmıştı. Ancak inşaat işlerinde müteahhit ve ilgililerin yolsuzluk yapmaları nedeniyle hastane bitirilememişti¹¹⁶⁶.

1934-1939 yılları arasındaki 6 yılda Bitlis ve Van'da Hususi İdare'ye bağlı olarak faaliyet gösteren hastanelerin bütçeleri şu şekilde olmuştu¹¹⁶⁷:

Yıllar	Bitlis Hastanesi Bütçesi (TL)	Van Hastanesi Bütçesi (TL)
1934	10.752	10.643
1935	5.407	17.240
1936	10.472	13.048
1937	11.666	13.168
1938	8.542	15.498
1939	11.274	17.084

Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâleti'nin üzerine aldığı sorumluluklar arasında hastalıklardan dolayı yaşanan ölümleri azaltmak, nüfusun çoğalmasına yardım etmek, çocuk ölümlerini azaltmak gibi faaliyetler yer almıştı. Bu gaye ile aralarında Van'ın da bulunduğu muhtelif şehirlerde Doğum ve Çocuk Bakımevleri

¹¹⁶² **Son Posta**, 16 Mayıs 1938.

¹¹⁶³ **Son Posta**, 13 Temmuz 1938.

¹¹⁶⁴ **Son Posta**, 7 Haziran 1938.

¹¹⁶⁵ **Son Posta**, 2 Birinciteşrin/Ekim 1937.

¹¹⁶⁶ **Son Posta**, 22 Haziran 1948.

¹¹⁶⁷ **Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı XII (1940-1941)**, Ankara 1942, s.114,119; **Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı XIII (1941-1942)**, Ankara 1943, s.124,128.

kurulmuştu¹¹⁶⁸. Ancak yapılan çalışmalara rağmen tüm ülkede olduğu gibi Van Gölü Havzası'nda sağlık alanında istenilen seviyeye ulaşamamıştı. Burada yeteri sayıda sağlık merkezi ve sağlık çalışanlarının bulunmayışı ve aynı zamanda maddi imkansızlıklar nedeniyle sıtma, trahom ve frengi başta olmak üzere birçok salgın hastalıklar varlığını hissettirmişti. Bu durum bundan sonraki dönemlerde de etkisini sürdürecekti.

E-MADENCİLİK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

Cumhuriyet'in ilk on yıllık döneminde iktisadi alanda özel teşebbüslerin çalışmalarından istenildiği ölçüde başarı sağlanamamıştı. Dolayısıyla bu dönemde ülke kaynaklarından daha verimli bir şekilde yararlanmak ve bunları değerlendirmek amacıyla yeni arayışlara girilmişti. Bunun sonucunda devlet imkânlarının iktisadi alanda harekete geçirilmesinden ibaret olan ve “devletçilik” olarak adlandırılan yeni bir döneme geçilmişti. Bu dönemde devlet imalat ve madencilik sanayiinde yeni girişimcilik rolleri üstlenmişti¹¹⁶⁹. Memleketin iktisadi yönden gelişmesini sağlamak için zorunlu olan fakat özel sermayenin yetersizliği yüzünden gelişemeyen iktisadi ve sanayi teşebbüslerin devletin bizzat üzerine alması suretiyle kalkınmak amaçlanmıştı.

Daha önce devlet girişimciliğine ilişkin eğilimler sonucu kurulan Devlet Sanayi Ofisi ile Türkiye Sanayi Kredi Bankası'nın ömürleri uzun olmamıştı. Devlet Sanayi Ofisi “milli sanayi inkişafına amil olmaktan ziyade sanayi erbabımızı endişeye” düşürdüğünden, Türkiye Sanayi Kredi Bankası da “sermaye bakımından zayıf” kaldığından 2262 sayılı yasa ile yerlerini Sümerbank'a bırakmışlardı. Böylece özel girişimcileri tedirgin eden bu kuruluş ortadan kalkmış, “teessüsleri veya tevsileri memleket için” iktisaden verimli olan sanayi işlerine sermayesinin müsaadesi

¹¹⁶⁸ **Yeni Yurd**, 28 Kânun-ı evvel/Aralık 1939.

¹¹⁶⁹ Yahya S. Tezel, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000. s. 245.

nispetinde iştirak veya yardım etmek” de görevleri arasında olan Sümerbank iktisadi hayattaki yerini almıştı¹¹⁷⁰.

Bu dönemde hazırlanan Birinci Beş Yıllık Sanayi Plâni kapsamında demir, bakır, kükürt, sömükök (suni antrasit) sanayi kollarında yatırım yapılması plânlanmıştı¹¹⁷¹. Yine bu dönemde Sümerbank ile İş Bankası'nın ortaklaşa kurdukları Keçiborlu Kükürt İşletmesi faaliyete geçmişti. Başka dikkati çeken önemli gelişmelerden birisi de bazı yabancı sermaye sahiplerinin elinde bulunan maden ruhsat ve hisselerinin devletleştirilmesiydi¹¹⁷². Her maden yatağının bir aktif sermaye kalemi kabul edildiğinden¹¹⁷³ devletin kalkınması için başta madencilik olmak üzere sahip olduğu bütün kaynakların en iyi şekilde değerlendirilmesi hedeflenmişti. Bu çerçevede madencilik alanına ayrı bir önem verilmişti. Madencilğin ihtiyaca cevap verebilecek bir seviyeye eriştirilmesi amacıyla devlet sermayesiyle çeşitli bankalar açılmış, maden işletmeleri kurulmuş ve arama enstitüleri açılarak, çıkarılan kanunlarla bunlara önemli görevler verilmişti. Bunların yanında maden mühendislerinin sayı ve uzmanlıklarının artırılmasına da önem verilmişti¹¹⁷⁴.

Cumhuriyet Hükümeti'nin maden arama ve işletmesine verdiği önemi gösteren gelişmelerden birisi de 2189 Sayılı Kanunla bir Petrol Arama ve İşletme İdaresi'nin kurulmasıydı¹¹⁷⁵. Bu kanunun 1. Maddesi, “Türkiye dâhilinde altın, petrol ve bunlarla beraber çıkacak diğer madenleri aramak ve arama neticesinde elverişli olursa bu madenleri işletmek üzere ticari maksatla İktisat Vekâleti'ne bağlı ve İktisat Vekâleti'nin teftiş ve murakabesi altında hükmi şahsiyetli Altın ve Petrol Arama İdareleri kurulmuştur”, demekte ve 3. Maddesi ile bunların birbirinden ayrı iki kurum olduğu ortaya konmuştu. 14 Haziran 1935'te çıkarılan 2804 numaralı kanunla kurulan Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü, Altın ve Kömür İdareleri'ni

¹¹⁷⁰ Tunç Tayanç, **Sanayileşme Sürecinde 50 Yıl, Karacan 73 Armağani**, Milliyet Yayınları, İstanbul 1973, s.94.

¹¹⁷¹ **50 Yılda Türk Sanayii**, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ankara 1973, s.7.

¹¹⁷² Füsun Soykan- Mustafa Mutluer, “*Türkiye’de Madencilik ve Maden Yataklarının Coğrafi Dağılışı*”, **Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Ege Coğrafya Dergisi**, Yıl. 1995. S: 8,s.40.

¹¹⁷³ Yılpar Kaynak, **Türkiye’nin Madencilik Politikası ve Zamantı Projesi**, T.C. Başbakanlık Devlet Plânlama Teşkilatı (DPT) Müsteşarlığı, Ankara 1969, s.4.

¹¹⁷⁴ Ali Rıza Erem, “*D.P. İktidarı Nasıl Bir Vatan Devraldı?*”, **Ulus**, 27 Temmuz 1950.

¹¹⁷⁵ Kemal Lokman, “*Türkiye Petrol Sondajları*”, **Maden Tetkik ve Arama Dergisi**, Yıl.1963, S: 61, s.62.

içine aldığı gibi Petrol Arama ve İşletme İdaresi de bu kurumun bünyesine alınmıştı¹¹⁷⁶. Yine 14 Haziran 1935'te kabul edilen 2805 sayılı yasa ile itibari sermayesi 20 milyon lira olan Etibank, madencilik ve elektrik enerjisi alanlarında faaliyet göstermek üzere kurulmuştu¹¹⁷⁷. Buna göre tetkik edilerek kontrol edilmiş, mekşuf ve terkedilmiş olan maden zuhurlarının hakiki değerlerinin tespiti işi ele alınmıştı¹¹⁷⁸. Etibank tarafından madenlerin işletilmesi, Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü'nün madencilik alanında araştırma yapmak amacıyla kurulması, Sümerbank eliyle dokuma sanayinin gelişmesi, demir-çelik ve kağıt fabrikalarının kurulması Türkiye ekonomisinde lokomotif görevi yapmış kurumlardı¹¹⁷⁹.

Atatürk, 1 Kasım 1935'te TBMM'de yaptığı konuşmada; maden işlerinin yeni bir açılma devresinde olduğunu ve maden mühendislerinin ihtiyaca yeter sayı ve değerde yetiştirilmesi gerektiğini¹¹⁸⁰ vurgulamıştı.

1. Kürzot Petrol İşletmesi

Van Vilâyeti'nin Muradiye Kazası'na bağlı Beşparmak ve Kürzot Köylerinde bulunan petrol madeninin imtiyazı önce Muşir Fuat Paşa'ya verilmişti. Fuat Paşa, daha sonra da bu imtiyazını Fransız Emil Mayen'e devretmişti¹¹⁸¹. Ancak Emil Mayen bu madeni işletmeyerek uzun bir süre atıl bırakmıştı. Kendisine bu madeni işletmek için birçok kez ek süre verilmişti. Ancak bu süreler zarfında madende hiçbir çalışma görülmediğinden son kez 5 Ağustos 1934'te başlamak üzere altı aylık bir süre daha verilmiş ve bu süre içinde madenin işletilmesine başlanılıp başlanılmadığı

¹¹⁷⁶ Cevat Eyup Taşman, "*Petrolün Türkiye'de Tarihi*", **Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Dergisi**, Yıl: 1949, S: 39, s.19; Reşat Aktan, **Türkiye İktisadı I**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Ankara 1968, s.67; **Türkiye Madencilik Faaliyetleri ve İstatistikleri (1960-1973)**, Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Yayını, Ankara 1974, s.48.

¹¹⁷⁷ Tunç Tayanç, **Sanayileşme Sürecinde 50 Yıl, Karacan 73 Armağanı**, Milliyet Yayınları, İstanbul 1973, s.104.

¹¹⁷⁸ "*MTA Enstitüsü'nün On Yıllık Faaliyetine Kısaca Bir Bakış*", **Maden Tetkik ve Arama Dergisi**, Yıl: 1945, S: 34, s. 298.

¹¹⁷⁹ **Türkiye'de Plân Fikri ve Plânlı Kalkınma**, Devlet Plânlama Teşkilatı-Koordinasyon Başkanlığı Mali ve Hukuki Tedbirler Dairesi Başkanlığı, Mayıs 1984, s.3.

¹¹⁸⁰ **TBMM ZC. V/6, İ: 1, (1.11.1935)**, s.3.

¹¹⁸¹ Cevat Eyup Taşman, "*Van Gölü Civarında Kürzot Petrolü*", **Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Dergisi**, Yıl: 1936, S:5,s.41.

Van Vilâyeti'nden 21 Haziran 1935'te 2683 numaralı bir yazıyla sorulmuştu. Bu arada verilen süre de 5 Ağustos 1935'te bitmişti¹¹⁸².

Bu tarihe kadar petrol madeninin işletilmesi için bir gelişme yaşanmaması üzerine; Deniz Nakliyat Umum Müdürlüğü, Maadin Umum Müdürlüğü'ne 23 Ekim 1935'te 2554 sayılı bir yazı göndermişti. Yazıda; Van'daki petrol kuyularının Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü'nce tetkikini istemişti. Bunun üzerine Enstitü buraya Türk ve yabancı uzmanlardan oluşan heyetler göndererek bölgenin tetkikini yaptırmıştı¹¹⁸³. MTA Enstitüsü, 11 Aralık 1935'te tetkik sonuçlarını içeren raporunu Deniz Nakliyat Umum Müdürlüğü'ne göndermişti. Gönderilen raporda; Van Gölü civarındaki Kürzot ve Beşparmak kuyularının çok geniş ölçüde kazılması petrol miktarının artırılması için müsait olmadığı, ancak eskiden açılıp içinde göldeki gemileri işletecek kadar petrolün bulunduğu söylenen kuyuların, temizlenmesinin uygun olacağını bildirmişti¹¹⁸⁴.

İktisat Vekâleti'nin, daha önce Van Valiliği'nden imtiyaz sahibinin Kürzot'ta petrol işleme çalışmalarına başlayıp başlamadığını sorması üzerine bölgede incelemeler yapan Valilik, 17 Nisan 1936'da gönderdiği yazıda madenin işletilmesine başlanılmadığını bildirmişti. Bu durumda maden imtiyazının feshi gerektiğinden Maadin Umum Müdürü Kemal Balkar, 9 Mayıs 1936'da Başvekâlet'e bir yazı göndermiş ve imtiyazın feshedilmesini istemişti¹¹⁸⁵.

Bu sırada Van Gölü İşletme İdaresi'nin İktisat Vekâleti'ne devri¹¹⁸⁶ ile ilgili 10 Haziran 1936'da "3025 Numaralı Van Gölü İşletme İdaresi Kanunu" çıkarılmıştı. Bu kanunun 4. Maddesi'nde, işletmenin istihlakına yarayacak madenlerin işletme hakkının bu idareye verilmesi¹¹⁸⁷ gerektiği belirtilmiş ve daha önce verilen maden imtiyazının feshi istenmişti¹¹⁸⁸.

¹¹⁸² BCA. 310.10.65.2552.3459.1.

¹¹⁸³ BCA. 030.10.182.258.1.

¹¹⁸⁴ BCA. 310.10.65.2552.3459.1.

¹¹⁸⁵ BCA. 310.10.65.2552.3459.1.

¹¹⁸⁶ Celal Bayar, **Şark Raporu**, Sadeleştirme: Nejat Bayramoğlu, Kaynak Yayınları, İstanbul 2006, s.111; Nurşen Mazıcı, **Celal Bayar Başbakanlık Dönemi (1937-1939)**, Der Yayınları, İstanbul 1997, s.209.

¹¹⁸⁷ **Tan**, 19 Nisan 1937.

¹¹⁸⁸ BCA. 310.10.65.2552.3459.1.

Maadin Umum Müdürü Kemal Balkar'ın Başvekâlet'e gönderdiği yazıyla Fransız Emil Mayen'in elinde olan Kürzot petrol işletme imtiyazının feshini istemesi üzerine yapılan incelemeler sonunda ilgili kurumlardan olan Maliye, Nafia ve Heyeti Umumiye'den gönderilen mazbatalar incelenerek; İcra Vekilleri Heyeti'nin 25 Haziran 1937'de yapılan toplantısında çıkarılan 2/6998 sayılı kararname ile söz konusu maden imtiyazı feshedilmiştir¹¹⁸⁹. Böylece maden işletme imtiyazının feshedilmesiyle buradaki madenlerin imtiyazı Van Gölü İşletme İdaresi'ne devredilmiş ve durum Deniz Nakliyat Umum Müdürlüğü'ne bildirilmişti¹¹⁹⁰.

Bu durum Deniz Nakliyat Umum Müdürlüğü'ne bağlı olan Van Gölü İşletme İdaresi Kanununun 4. Maddesinin B bendinde; “ Gölün tabii servetlerini istihsal ve istismar ve göl civarında idarenin mevaddı müstehlikesini teşkil edecek mekşuf ve gayri mekşuf madenlerin işletme ve intifa haklarını İktisat Vekâleti'nin vukubulacak talebi üzerine İcra Vekilleri Heyeti kararıyla ve Eti Bank'la müşterek çalışmak üzere işletme işleriyle uğraşır. Van Gölü İşletme İdaresi Kanunu'nun B bendinde işletme ve intifa hakkı Eti Bank'la birlikte Van Gölü İşletme İdaresi'ne verilecek olan işlerden bir veya birkaçını veya tamamını İcra Vekilleri Heyeti'nden izin alınmak şartıyla ve muayyen müddetlerle başkalarına veya tamamını Eti Bank'a devredebilir veya tamamını Eti Bank'tan devralabilir”¹¹⁹¹ şeklinde yer almış ve buradaki petrol imtiyazlarının Van Gölü İşletme İdaresi bünyesine alındığı¹¹⁹² vurgulanmıştı.

Yeni bir imtiyaz elde eden Van Gölü İşletme İdaresi, 1937'de Kürzot petrol kuyularını yeniden temizlemek ve petrol bölgesini tetkik ettirmek amacıyla harekete geçmişti¹¹⁹³. Daha sonra MTA Enstitüsü uzmanlarından Doktor Jhon H. Maxson ve Ahmet Arif Beyler, Başkale ve Van mıntıkalarının genel etüdünü¹¹⁹⁴ ve buranın petrol değeri üzerinde araştırmalar yapmışlardı. Bu araştırmalardan MTA Enstitüsü'nün kuruluşunu tamamladıktan sonra bölge ve özellikle Van Gölü Havzası'ndaki maden kaynaklarına önem verildiği anlaşılmaktadır.

¹¹⁸⁹ BCA. 30.18.01.02.72.60.9; BCA. 310.10.65.2552.3459.1.

¹¹⁹⁰ BCA. 310.10.65.2552.3459.1.

¹¹⁹¹ BCA. 310.10.65.2552.3459.1; TBMM Arşivi, D: V, D. No: 3025.

¹¹⁹² TBMM Arşivi, D: V, D. No: 3025.

¹¹⁹³ John H. Maxson, **Van Gölü Havalisinin Petrol İhtimalleri**, MTA Arşivi, Rapor No: 682, s.7.

¹¹⁹⁴ C.E. Taşman, “ *Türkiye ve Petrol...* ”, s.12.

MTA Enstitüsü elemanlarınca Kürzot'ta başlatılan petrol arama ve galeri açma çalışmaları¹¹⁹⁵ sırasında daha önce açılmış olan galerinin ağız kısmının kısmen göçtüğü ve göçüğün arkasında çıkan suların petrolü bastırıldığı tespit edilmişti. Bunun üzerine göçük tamir edilip sular boşaltılarak petrol sızıntısının olduğu yöne doğru ilerlemek ve gerekirse yeni galeriler açmak için Ağustos 1937'de buraya bir ekip gönderilmişti¹¹⁹⁶. MTA Enstitüsü bu petrol kaynağı üzerine önemle durmuş ve buradaki galerileri açtırmıştı. MTA Enstitüsü uzmanları burada iki küçük sondaj da yapmış, ancak istenilen miktarda petrole rastlanılamaması üzerine bu mıntıkanın fazla ilgilenmeye değer olmadığı açıklanmıştı. Bunun üzerine Kürzot'taki jeolojik tetkikler ve petrol arama çalışmaları yavaşlamıştı¹¹⁹⁷.

Kürzot ve Beşparmak çevresinde, 1937'de jeologlardan Kirk, John H. Maxson, Edward Foley tarafından jeolojik etütler ve Companie Generale Geophysique tarafından da elektrik rezistivite metodu ile jeofizik araştırmalar yapılmıştı. Ayrıca Kerim Temel, Nebil Ezgü, Mazlum Angın ve Kemal Lokman gibi MTA Enstitüsü'ne bağlı Türk mühendisler işgâl zamanında Rusların açtıkları kuyu ve galerileri temizleyip işletme durumuna koymak üzere 1937'nin yaz mevsimi boyunca çalışmalar yapmıştı. Varılan sonuçlar her ne kadar ümit verici olmamışsa da; biraz emek sarf etmekle galeriden sızıp gelen petrol miktarını artırmanın mümkün olacağı kanaatine varılmıştı¹¹⁹⁸.

Büyük petrol kaynağını bulma ihtimali çok düşük olmasına rağmen Van Gölü İşletme İdaresi için faydalı olacağı düşüncesiyle Van'ın Kürzot civarında galeri açmakla oradaki küçük tezahürün kuvvetlendirilmesine karar verilmiş¹¹⁹⁹ ve bunun üzerine 1937 yaz mevsiminde MTA Enstitüsü Kürzot'ta galeri usulü ile daha modern bir iş programı hazırlamıştı¹²⁰⁰. Rusların açtığı galeriden daha geniş 1.80x1.70 m. ebadında bir galeri açmak suretiyle işe başlanmıştı. Bu hususta icap eden teknik ekipler, malzeme ve tahkimat için direk ve sair vasıtalar maden yerine

¹¹⁹⁵ **On Beşinci Yıl Kitabı**,...s.293.

¹¹⁹⁶ **BCA. 030.10.182.258.1.**

¹¹⁹⁷ **BCA. 310.10.65.2552.3459.1.**

¹¹⁹⁸ C. E. Taşman, "*Petrolün Türkiye'de Tarihçesi...*", s.22; Kemal Lokman, "*Türkiye'de Petrol Arama Amacıyla Yapılan Jeolojik Etütler*", **Maden Tetkik ve Arama Dergisi**, Yıl. 1969, S: 72, s.237-238; K. Lokman, "*Kürzot Petrol Madeni ve Havalisi...*",s.100.

¹¹⁹⁹ C.E. Taşman, "*Petrol Aramaları*"...s.70.

¹²⁰⁰ Kemal Lokman, **Kürzot Petrol Madeni ve Havalisi Hakkında Rapor**, MTA Arşivi, Dosya No:1670, s.2.

gönderilmişti¹²⁰¹. Böylece maden bölgesine gönderilen ekip, malzemenin gelmesiyle yoğun bir galeri açma çalışmalarına başlamıştı.

İktisat Vekâleti'nin Maadin Umum Müdürlüğü'ne yazdığı 9 Temmuz 1937 tarih ve 3291 sayılı yazıda; Kürzot kuyularında açılmakta olan galerilerin 40 m'ye kadar ilerlemiş olduğu, bu kuyularda açılacak galerilerin azami 120 m'yi bulması mütehassıslar tarafında ifade edildiği ve işin kıştan önce bitirilmesi amacıyla her türlü tedbirin alınması gerektiği belirtilmişti. Buradaki çalışmaların kış gelmeden bitirilmesinin sağlanmasına kadar her ayın birinde ve on beşinde Kürzot mesaisi neticeleri hakkında Vekâlet'e bilgi verilmesi istenmişti¹²⁰².

Çalışmaları yürüten petrol arama işleri grubu direktörü Cevat Eyup Taşman tarafından MTA Enstitüsü Genel Direktörlüğü'ne yazılan 1 Eylül 1937 tarih ve 896 sayılı yazıda şu ifadeler yer almıştı; “ Van'ın Kürzot mevkiinde açmakta olduğumuz tünel Ağustos (1937) ayının ortasında 100 m'de bulunuyordu. Ayın 19'unda Rusların açmış oldukları tünele rastlandı ve onun suları bizim galerimize akmaya başladı. Bu su ile beraber petrol de gelmiş ve bir saatte yarım ton kadar mazot toplanmıştır. Biriktirmek için mevcut kap olmadığından delik kapatılarak Göl İşletme İdaresi'nden bidon istenmiştir. Ayın 20'sinde günde iki ton mazot çıktığı ve Rusların tünelinin bizimkinden 60 cm alçakta olduğu bildirildi. Bunun üzerine yeni yapılan toplama havuzu kuruyuncaya kadar tünel faaliyeti durdurulmuştur”¹²⁰³. Bu çalışmalarla 105 metrelik bir galeri açılarak kuyu temizlenmiş ve 20 günde 8.000 kilo mazot elde edilmişti¹²⁰⁴.

Uzun zamandan beri toplama havuzunda biriken mazot miktarının ilk açılışa fazla olacağı ancak bu miktarın devam etmeyeceği belli olmasına rağmen yine de buradan Van Gölü'nde çalışacak gemiler için senede 70-80 ton mazot üretimi yapılacağı tahmin edilmiş ve durum İktisat Vekâleti ile Deniz Nakliyatı Umum Müdürlüğü'ne bildirilmişti¹²⁰⁵.

Belirtilen tünel çalışmalarına kış mevsiminin gelmesi nedeniyle ara verilmiş ve 1938 ilkbaharında çalışmalar yeniden başlatılmış ve Kürzot'ta iki sondaj çalışması

¹²⁰¹ K. Lokman, “Kürzot Petrol Madeni ve Havalisi...”, s.96.

¹²⁰² BCA. 310.10.65.2552.3459.1

¹²⁰³ BCA. 310.10.65.2552.3459.1

¹²⁰⁴ “Son Yılın Bilançosu”, Maden Tetkik ve Arama Dergisi, Yıl: 1937, S: 9, s.15.

¹²⁰⁵ BCA. 310.10.65.2552.3459.1

yapılmıştı; Bunlardan Kürzot 1, sondaj çalışmasına 28 Haziran 1938’de başlanmış ve 1 Ağustos’ta 122 m derinliğine ulaşılmıştı ve sonuçta petrol sızıntısı olduğu tespit edilmişti. Kürzot 2, sondaj çalışmasına ise 2 Ağustos 1938’de başlanmış ve 17 Eylül’de 148 m’ye ulaşılmış ve bu sondajda da petrol sızıntısına rastlanmıştır¹²⁰⁶. 1938’de yapılan iki sondajdan¹²⁰⁷ istenilen düzeyde sonuç alınamayınca çalışmalara ara verilmişti.

Ancak bölgeye coğrafi vaziyeti dolayısıyla hususi ehemmiyet verildiğinden aynı yıl içinde MTA Enstitüsü, Kemal Lokman, Cunningham Craig ve Nebil Ezgü, gibi birçok yerli ve yabancı uzmanı burada jeolojik tetkikler yapmak için görevlendirmişti¹²⁰⁸. Tetkiklerden sonra uzmanların verdikleri raporlarda burada geniş çaplı işletmelerin kurulmasının iktisadi açıdan uygun olmayacağı vurgulanmıştı.

Van Gölü Havzası’nda Van’ın Kürzot ve Beşparmak Köylerinden başka Muş’un Bulanık Kazasının Niftik Köyü’nde zengin bir petrol madeni bulunmaktaydı. Eskiden beri yöre halkı petrol ihtiyaçlarını bu maden sahasındaki küçük kuyulardan aldıkları mayii kullanmak suretiyle karşılamışlardı¹²⁰⁹. Cumhuriyet Hükümetinin sistematik petrol arama çalışmaları çerçevesinde Muş ve çevresinde araştırmalar yapmak amacıyla 1938 yazında buraya jeolog ve maden mühendislerinden oluşan bir heyet gönderilmişti. Burada yapılan araştırmalar sonucunda iki alandan sızan petrol noktası tespit edilmişti. Kış mevsiminin yaklaşmasıyla havaların soğuması ve daha detaylı araştırma yapmak amacıyla 1939 ilkbaharında daha büyük sondaj makinelerinin getirilmesine karar verilerek çalışmalara ara verilmişti¹²¹⁰. Ancak İkinci Dünya Savaşı’nın başlamasıyla bütün dikkatlerin bu yöne kayması nedeniyle Van Gölü Havzası’ndaki petrol araştırmaları bir süre durmuştu. Böylece ülkenin kalkınmasında önemli rol oynayacak bu kaynaklardan gerektiği gibi istifade edilememişti.

¹²⁰⁶ K. Lokman, “Türkiye Petrol Sondajları”,...s.66.

¹²⁰⁷ Kemal Lokman, “Ramandağ Petrolü”, **Maden Tetkik ve Arama Dergisi**, Yıl: 1940, S: 20, s.307.

¹²⁰⁸ C. E. Taşman, “Petrolün Türkiye’de Tarihi”...s.22; Kemal Lokman, “ Türkiye’de Petrol Arama Amacıyla Yapılan Jeolojik Etütler”, **Maden Tetkik ve Arama Dergisi**, Yıl. 1969, S: 72, s.237-238; K. Lokman, “Kürzot Petrol Madeni ve Havalisi”...s.100.

¹²⁰⁹ **Son Posta**, 25 Temmuz 1937.

¹²¹⁰ **Ulus**, 9 Ekim 1938.

2. Şahmanis Linyit İşletmesi

Cumhuriyet idaresi altında memleket sanayisinin gelişmesi, demiryol ağlarının sıklaşması, odun ve tezek yerine maden kömürünün yakacak olarak kullanılması memleketin taş kömürü ve linyit sarfiyatının her sene biraz daha artmasına sebep olmuştu¹²¹¹. İsmet İnönü, TBMM'nin VI. Dönemi açma nutkunda büyük memleket meseleleri etrafında meclisi bilgilendirip ve gereken direktifleri verirken kömür işlerine şu şekilde değinmişti; “Toprakaltı servetlerimizin işletilmesi için ciddi gayretler sarf ediyoruz. Bu sene Ergani bakır izabehanesi bakır istihsaline başlamıştır. Fakat kömür istihsali mevzuuna yüksek dikkatinizi bir daha celp etmek isterim. Bu memleketin medeniyet ve ümranı yolunda ilerlemesi için kömürün memleket içinde en geniş mikyasta istihlaki her suretle teşvik olunmak lazımdır. Memleketin her yerinde bol ve ucuz olarak tedarik olunabilecek kömür, başlıca terakki vasıtasıdır. Bu maksada mani olacak her türlü pahalılık unsurları dikkatle bertaraf edilmek lazımdır. İktisat Vekâleti'nin devletçe tedbirlere devam ederken, vatandaşlara geniş mikyasta iş sahası bırakmak hareketi takdir ve teşvikinize layıktır”¹²¹².

MTA Enstitüsü'nün kurulmasından hemen sonra Van'ın Şatak Kazası'nın Şahmanis Köyü'nde bulunan kömür madeninin bir an önce işletilmeye açılması için gerekli çalışmalara başlanmıştır¹²¹³. Bu çerçevede MTA Enstitüsü, Maden Mühendisi Kazım Akyel'i bölgeye göndermişti. Şahmanis ve çevresinde detaylı tetkikler yapan Kazım Akyel, buradaki linyitin kalınlık ve kalori itibarıyla işletmeye elverişli olduğunu rapor etmişti¹²¹⁴.

Şahmanis kömürlerinin iyi kalitede olmasının açıklanmasından sonra yöre halkından bazı girişimcileri harekete geçirmişti. Bu bakımdan olmak üzere Van'da tüccardan Çilingiroğlu Mehmet ve Erciş'te Vanlı Ruznameci oğlu Şevket Beyler, 27 Şubat 1935'te Van Valiliği'ne bir dilekçe vererek Şatak Kazası'nın Nordoz Nahiyesi'nin Şahmanis Köyü civarındaki arazide bulunan linyit kömür madeninin

¹²¹¹ “Madencilüğimizin 18 Yıllık Bilançosu”, **Maden Tetkik ve Arama Dergisi**, Yıl:1941, S: 25, s.424.

¹²¹² **TBMM ZC. VI/6, İ: 1, (1.11.1939), s.5.** ; “Büyüklerimiz ve Madencilüğümüz”, **Maden Tetkik ve Arama Dergisi**, Yıl: 1940, S: 18, s.3.

¹²¹³ **Son Posta**, 28 Haziran 1935.

¹²¹⁴ Kazım Akyel, **Van Vilâyeti'nin Şatak Kazası'nın Şahmanis Köyü'ndeki Linyit Kömürü Hakkında İnkışaf Raporu**, MTA Arşivi, Rapor No: 103, s.3.

işletme ruhsatnâmesine talip olmuşlardı. Bunun üzerine Van Valiliği ve Fen Heyeti'nin yaptığı araştırmalardan sonra iki yıl boyunca geçerli olmak üzere ilgililere bu madeni işletme ruhsatnâmesi verilmişti. İmtiyazın verilmesinden sonra ilgililer yanlarına bir ustabaşı ve on amele alarak çalışmalara başlamışlardı¹²¹⁵. Çalışmalar olumlu bir sonuç vermiş ve 1936'da bu madende bir ay boyunca yapılan çalışmalarla iki kamyon yükü kadar kömür çıkarılarak Van'a gönderilmişti¹²¹⁶.

1937'de Van'ın Şahmanis Köyü'nde bulunan linyit madeni¹²¹⁷ imtiyazı 17 Ocak 1937'de 1/1 numaralı ruhsatnâme ile linyit madeni aramak ve meydana çıkarılacak linyiti işletmek üzere daha önce Çilingiroğlu Mehmet ve ortağı Şevket Tan'a verilen ruhsatnâme süresi iki yıl daha uzatılmıştı¹²¹⁸. İmtiyaz sahipleri burada yaptıkları çalışmalar sonunda 1937 yazında 133 ton linyit kömürü çıkarmış ve piyasaya sürmüşlerdi¹²¹⁹. Van'da kömürün piyasaya sürülmesi bölge halkı arasında büyük bir alaka uyandırmış ve bu tür çalışmalar memnuniyetle takip edilmişti. Bu alakanın bir göstergesi olarak Vali Suheyp Karafakıoğlu, 15 Eylül 1937'de Şahmanis'te incelemelerde bulunmuş ve çıkarılan kömür hakkında bilgi almıştı¹²²⁰. Buradaki kömür çıkarma faaliyetleri sonbahar mevsiminde de devam etmiş ve her geçen gün çıkarılan kömür miktarında önemli artışlar olmuştu¹²²¹.

Atatürk, 1937'de TBMM'yi açma nutkunda madenciliğin hızlı bir şekilde ilerletilmesi gerektiğini şu sözlerle ifade etmişti; "Türkiye devlet madenciliği milli kalkınma hareketiyle yakından alakalı mühim mevzulardan biridir. Umumi endüstrileşme telakkimizden başka, maden arama ve işletme işine her şeyden önce harici tediye vasıtalarımızı, döviz gelirimizi arttırabilmek için, devama hususi bir ehemmiyet vermeye mecburuz"¹²²². Atatürk'ün sözlerinden de anlaşılacağı gibi Cumhuriyet Hükümeti madenciliği ülke kalkınmasında önemli bir etken olarak görmüştü. Bu durumda Şahmanis kömürlerinin önemi artmış ve MTA Enstitüsü'nün burayı detaylı bir tetkikten geçirmesi gündeme gelmişti.

¹²¹⁵ BCA. 310.10.65.2553.3461.67; BCA. 310.10.65.2555.3463.67.

¹²¹⁶ John H. Maxson, *Şahmanis'te Kömür Deposu*, MTA Arşivi, Rapor No: 681, s.1.

¹²¹⁷ Yakup Kuşçuoğlu, "Van ve Çevresi", *Arkitekt Dergisi*, 1945, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1945, s.25.

¹²¹⁸ BCA. 310.10.65.2553.3461.67; BCA. 310.10.65.2555.3463.67.

¹²¹⁹ BCA. 310.10.65.2553.3461.67.

¹²²⁰ *Yeni Yurd Van*, 10 Ağustos 1937.

¹²²¹ *Son Posta*, 18 Eylül 1937.

¹²²² *TBMM ZC. V/20, İ: 1, (1.11.1937), s.5.*

Bunun üzerine MTA Enstitüsü, bünyesinde bulunan jeologlardan Dr. John H. Maxson'u Şahmanis'teki linyit kömürünü tetkik ettirmek için görevlendirmişti. Maxson, yaptığı tetkikler sonunda bir rapor hazırlamıştı. Raporunda burada bulunan linyitin kalite bakımından iyi olduğunu vurgulamıştı. Ancak bölgenin rakımının 2300 m'nin üstünde olması ve buradaki yolun senenin sadece belirli zamanlarda ulaşımına müsait olması, linyitin tüketim yeri olan Van'a 100 km uzakta ve üretimin de 2500 ton'dan az olması gibi sebeplerden dolayı buradaki maden için Devlet İşletmesinin kurulmasının uygun olmayacağı üzerinde durmuştu. Maxson, raporunda bu madenin imtiyazının önceki yıllarda olduğu gibi yöre halkından istekli olanlara verilmesini tavsiye etmişti¹²²³.

3. Van Gölü Havzası'nda Soda Üretme Çabaları

İktisat Vekâleti, Van Gölü veya Arin Gölü'nden soda üretimi için 4 Nisan 1938'de Başvekâlet'e 3176/13731 sayılı bir tezkere ile teklifte bulunmuştu. İktisat Vekâleti teklifinde şu hususları belirtmişti; "İkinci Beş Yıllık Sanayi Plânı mucibince memleketin ihtiyacı olan sodanın Van Gölü suyundan istifade edilmek suretiyle temini için mahallinde yapılması lüzumlu tetkikat MTA Enstitüsü'ne yaptırılmıştır. Elde edilen neticeleri arz ediyorum:

1-Soda istihsaline Van Gölü'nden ziyade Van Gölü'nün şimalinde bulunan Adilcevaz'ın şarkındaki Arin Gölü suyunun daha müsait bulunduğu görülmüştür.

2-Tuzla için 200.000 metrekarelik bir sahaya ihtiyaç vardır.

3-Bu sahadaki senelik istihsal miktarı şimdilik 3.000 ton olarak hesab edilmiştir.

4-Buna nazaran tesisat ve işletme için lüzumlu olan sermaye 600.000 lira olarak tespit edilmiştir.

5-Bir kilogram kalsine soda (soda külü) mahallinde 3,1 kuruşa mal olacaktır. Bunun İstanbul'daki maliyet fiyatı ise 8,5 kuruştur.

¹²²³ BCA. 310.10.65.2553.3461.67; J. H. Maxson, Şahmanis'te Kömür Deposu, MTA Arşivi, Rapor No: 681, s.1-2.

6-Bugün hariçten ithal edilen kalsine sodanın cif'in (ham soda) İstanbul'daki, kilogram maliyeti 4,13 kuruştur. Bunun gümrüklü maliyeti ise 12,13 kuruştur. Bu hesaba nazaran Arin Gölü'nde soda istihsalinin verimli olacağı anlaşılmaktadır. Hatta suyu soda istihsaline Arin Gölü nispetinde müsait olmayan Van Gölü'nde dahi beher kilosu 20-30 para fazlaya mal olmakla beraber, soda istihsali gene imkân dâhilinde bulunmuştur. Ancak bu takdirde Arin Gölü için tahsis edilecek 600.000 liralık sermaye yerine 760.000 liralık sermaye tahsisine ihtiyaç vardır. Bu tahsissatın temini ile Van Gölü İşletmesi'nin bu vazife ile tavzifine müsaade buyrulmasını rica ederim¹²²⁴.

Bu teklifi dikkatli bir şekilde inceleyen Başvekâlet, 11 Nisan 1938'de 6/1463 numaralı bir tezkere ile İktisat Vekâleti'ne cevap vermişti. Başvekâlet Müsteşarı tarafından yazılan cevabi yazı şu şekilde olmuştu; "Arin veya Van Gölü'nden soda istihsali hakkındaki 4 Nisan 1938 tarih ve 3176/13731 sayılı tezkere ile yapılan teklifiniz Başvekil tarafından tetkik edilerek bu istihsalin, Van Gölü İşletme İdaresi'ne bulunacak bir kredi ile temini mümkün olacağı anlaşıldığından şimdiden icabına teşebbüs edilmesine emir buyrulmuştur"¹²²⁵. Arin ve Van Gölü'nden soda üretimi için tesislerin kurulması kararlaştırılmasına rağmen II. Dünya Savaşı'nın çıkması nedeniyle İkinci Beş Yıllık Sanayi Plânı tam anlamıyla uygulanamamış ve buradan soda üretimi meselesi de savaş sonrasına bırakılmıştı.

Sümerbank'ın yaptırdığı tetkiklerde de yılda 3.000 ton soda üretimi için 200.000 metrekarelik bir sahaya ihtiyaç olduğu hesaplanmıştı. Bu miktar soda ile Van Gölü çevresinde bir sabun fabrikasının kurulması dahi imkân dâhilinde bulunmaktaydı¹²²⁶. Ancak yukarıda da belirtildiği gibi II. Dünya Savaşı'nın çıkması bu yöndeki çalışmaların aksamasına neden olmuştu.

4. Van Gölü Havzası'nda Demir İşletme Çabaları

Van Gölü Havzası'nın birçok noktasında demir madeni yataklarının varlığı eskiden beri bilinmekteydi. Bitlis merkeze bağlı Narlıdere ve Simek Köyleri ile Hizan Kazası'nın Simos, Mutki Kazası'nın Kalamaş ve Tatvan Kazası'nın Engesür

¹²²⁴ BCA. 030.10.176.216.6.

¹²²⁵ BCA. 030.10.176.216.6.

¹²²⁶ "Van Gölü ve Soda", Van Sesi, 7 Nisan 1949.

Köylerinde demir yatakları bulunmaktaydı¹²²⁷. Bunların içinde Engesür Köyü demir madeni önemli bir yer tutmaktaydı¹²²⁸. MTA Enstitüsü, 1938 yaz mevsiminde maden mühendisi Doktor P. Arni'yi bu madeni tetkik ettirmekle görevlendirmişti.

P. Arni buradaki tetkiklerinden sonra 16 Eylül 1938'de bir rapor hazırlayarak MTA Enstitüsü'ne sunmuştu. P. Arni'nin raporunda Engesür demir madeni şu şekilde yer almıştı; "Bu demir cevheri yatağı pratik bir ehemmiyeti haiz değildir. Fakat bir zamanlar ora sakinlerinin kendi ihtiyaçları için demir cevheri toplayarak yakında bulunan ağaç kömürünün bolluğu sayesinde izabe etmiş olmaları pek muhtemeldir. Mamafih bu yatak faydalı bir emare olabilir"¹²²⁹.

Bitlis'in Tuğ mevkiinde bulunan demir cevherinin, MTA Enstitüsü uzmanlarınca etüdü yaptırılmıştı. Ancak hazırlanan rapordaki burada işletme kurmanın iktisadi bakımdan elverişli olmadığı belirtilmiş ve bu nedenle madeni işletmek için yapılan girişim ve çalışmalar durmuştu¹²³⁰.

Bitlis gibi demir madeni bakımından zengin bir başka yer de Muş Vilâyeti'nin Kızılyazıt Dağı'nın eteğinde bulunan Geliguzan Köyü'ydü. Köyün arazisinin 2 km'lik bir alanında bulunan demir yatağının varlığı eskiden beri bilinmekteydi¹²³¹. I. Dünya Savaşı öncesinde yöre halkı bütün çift ve ziraat aletleri ile balta, kazma ve sair ihtiyaçlarını kendi imkânlarıyla işlettikleri ocaklardan temin etmişlerdi. İhtiyaç fazlası ürettikleri demirleri de çubuk haline getirip şehirlerdeki pazarlarda satarak geçimlerini bu metallere sağlamaya çalışmışlardı¹²³². Bitlis'te olduğu gibi buradaki demir madenin varlığı bilinmesine rağmen MTA Enstitüsü tarafından bu dönemde detaylı bir tetkiki yaptırılmamıştı. Bu nedenle ülke kalkınmasında önemli rol oynayabilecek bir kaynak olan bu demir madeni yatakları gerektiği gibi değerlendirilememişti.

¹²²⁷ **Maden Tetkik ve Arama Enstitüsünce Bilinen Maden Zuhurları Fihristi**, Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Yayını, Ankara 1963, s. 56.

¹²²⁸ **Son Posta**, 22 Şubat 1939.

¹²²⁹ P. Arni, **Engesür (Tatvan) Civarındaki Demir Cevheri Yataklarının Takdiri**, MTA Arşivi, Rapor No: 711, s.4.

¹²³⁰ Hüseyin Orak, **Türkiye Kılavuzu I, Bitlis**, Ankara 1946, s.615.

¹²³¹ **Son Posta**, 31 Birinciteşrin/Ekim 1935.

¹²³² **Son Posta**, 25 Temmuz 1937.

F-TARIM VE HAYVANCILIK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

Doğu Bölgesi ve Van Gölü Havzası'nın iktisadi açıdan kalkınması ancak tarım kesiminde verimi artırmakla mümkündü. Tarıma dayanan sanayilerden yararlanmak için dengeli bir gelişme politikasıyla işe başlamak gerekmektedir. Tarım kesiminde yatırımı öncelikle hayvancılığı ıslah gayesiyle ele almak ve hayvancılığın ıslahı için geniş çapta teknik eğitim programlarının uygulanmasını zorunlu kılmaktaydı. Öte yandan bölgede pazarlamaya imkân verecek ulaştırma sisteminin de yeterli hale getirilmesi ve ayrıca bölgede imal edilecek gıda maddelerini değerlendirmek için bölgeyi pazarlara bağlamak da gerekiyordu. Bunun yanında sulama ve enerji üretimi tesislerinin kurulması gelecekte daha fazla yatırım isteyen alanların artmasını sağlayacaktı¹²³³.

1. Tarım Alanında Yapılan Faaliyetler

Cumhuriyet Dönemi'nde kullanılan tarım araçlarının ilköllüğü, tarlaların tarıma iyi hazırlanamamasına yol açmış ve bu nedenle beklenen verim elde edilememişti. Bu dönemde ülke nüfusunun büyük bir bölümü tarım kesiminde çalışmaktaydı. Bu yüzden Cumhuriyet idaresi tarım üzerinde önemle durmuş ve tarımın geliştirilmesi için çalışma başlatmıştı. Bu çerçevede büyük buhran sonrasında tarımsal anlamda devlet politikasında birçok değişiklik kendini göstermeye başlamıştı.

Tarımsal üretimde verimi artırmak ve ürün kalitesini yükseltmek amacıyla kullanılan tarım araçlarının geliştirilmesi, tohumlukların iyileştirilmesi ve hayvan cinslerinin ıslahı Cumhuriyet Hükümeti'nin bu dönemde üzerinde önemle durduğu konular arasında yer almıştı. Bu amaçla söz konusu araçların temini ve tohum ile hayvan cinslerinin ülke şartlarına dayanıklı hale getirilmesine yönelik çalışmalar başlatılmıştı. Bunun yanında Hükümet'in başka bir amacı da nüfusun çoğunluğunu oluşturan çiftçi kesiminin hayat seviyesini ve sosyal durumunu yükseltmekti. Bu aynı zamanda bütün memleketin yükselmesi ve kuvvetlenmesi demektir¹²³⁴. Bu nedenle Hükümet tarımın önündeki engellerin ortadan kaldırılması meselesi ile işe başlamıştı.

¹²³³ Osman Arıkan, **Doğu Bölgesi'nin Sanayileşmesi**, Atatürk Üniversitesi İşletme Fakültesi Yayını, Baylan Matbaası, Ankara 1973, s.19.

¹²³⁴ Yunus Nadi, "*Türkiye'mizde Zirai Kakinmanın Temini Meselesi*", **Cumhuriyet**, 12 Şubat 1937.

Bu engellerin başında memleketin asayiş ve huzurunu temin ile çiftçiyi koruyacak kanunların çıkarılması gelmişti¹²³⁵. Ayrıca ülke kalkınmasının en önemli sahasını oluşturan tarım kesiminin gelişmesi amacıyla muhtaç olduğu ulaşım ve taşımacılık alanları geliştirilmeye başlanmıştı. Bu durum haklı olarak Cumhuriyet Hükümetlerinin programlarında önemli bir yer almıştı¹²³⁶.

Tarımda bu gelişmeler olurken sanayiye geliştirmek amacıyla da Birinci Beş Yıllık Sanayi Plânı hazırlanmış ve 1934'te uygulamaya geçirilmişti. Plânın öncelikli olarak da tarım kesiminden elde edilen hammadde ile mevcut gıda ve dokuma sanayi tesislerinin geliştirilmesine ağırlık verilmişti. Bunun yanında tarımda makineleşmenin başlatılmasını sağlayacak önlemler de alınmıştı. Ancak bu dönemin geneline bakıldığında hükümet politikalarında tarıma verilen önem sanayinin gerisinde kalmıştı¹²³⁷. Bu arada toprak dağılımını yeniden düzenlemek için de çalışmalar başlatılmıştı.

14 Haziran 1934'te TBMM'de yapılan görüşmelerden sonra “Şark Mıntıkları Dâhilinde Muhtaç Zürraa Tevzi Edilecek Araziye Dair Olan Kanunun” 4. Maddesi'nin tefsiri hakkındaki tezkere kabul edilmişti. Böylece 4. maddenin ve “lüzumu İcra Vekilleri Heyeti'nce tasdik edilen yerlerde” fıkrasının, “lüzumu halinde İcra Vekilleri Heyeti'nce tasdik edilecek her yerde” maksadına gelebileceği yönünde yorumlanmıştı. Tezkerenin görüşülmesi sırasında Manisa Milletvekili Refik Şevket Bey: “Bendenizce 4. Maddenin ihtiva ettiği Birinci Müfettişlik mıntıkası ile İcra Vekilleri Heyeti'nin münasip göreceği sair yerlerden murad, Birinci Müfettişlik mıntıkasına dâhil olmayan Şarktaki bazı vilâyetlerin de kastolunduğu gayet sarihdir”¹²³⁸, şeklinde düşüncesini dile getirmişti. Bu madde ile İcra Vekilleri Heyeti'nin kararıyla muhtaç olan herkese arazi verilmesinin önü açılmıştı.

Atatürk, TBMM'yi açış konuşmasında toprak dağılımını gündeme getirerek, şu şekilde devam etmişti; “... Bir defa memlekette topraksız çiftçi bırakılmamalıdır. Bundan daha önemli olan ise bir çiftçi ailesini geçindirebilen toprağın hiçbir sebep

¹²³⁵ **Türk Ziraat Tarihine Bir Bakış**, Birinci Köy ve Ziraat Kalkınma Kongresi Yayını, Ankara 1938, s.299.

¹²³⁶ Yunus Nadi, “*Zirai Kalkınma Dahi Bir Program Altında Başarılmak Lazımdır*”, **Cumhuriyet**, 15 İkincikanun/Ocak 1937.

¹²³⁷ Korkut Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi (1908-1985)**, Gerçek Yayınevi, İstanbul 1988, s.55.

¹²³⁸ **TBMM ZC. IV/23**, İ: 68.(14.6.1934), s.137-140.

ve suretle bölünemez bir mahiyette olması, büyük çiftçi ve çiftlik sahiplerinin işletebilecekleri arazi genişliği ve arazinin bulunduğu memleket bölgelerinin nüfus kesafetine ve toprak verim derecesine göre sınırlamak lazımdır ...”¹²³⁹. Atatürk, ayrıca tarımın önemini belirtmiş ve verimi artırmak için de; çiftçilerin kullandıkları tarım araçlarını artırmak, ülkeyi iklim, su ve toprak verimi bakımından bölgelere ayırmak, bu bölgelerin her birinde köylülerin görebilecekleri ve verimi artırıcı çalışmaların yapılmasını istemişti¹²⁴⁰.

1936’da Doğu Anadolu ve Van Gölü Havzası Vilâyetlerini tetkik eden İktisat Vekili Celâl Bayar, hazırlayıp Atatürk’e sunduğu “Şark Raporu”nda köylüye toprak dağıtımını ve tarımın geliştirilmesi ile ilgili olarak şu hususlara değinmişti: “Şark Vilâyetlerinde toprak tevzi etmenin, halkı toprak sahibi kılmamanın ehemmiyeti aşıkardır. Gayemiz bunları sadece toprak sahibi yapmakla iktifa etmek değildir. Mümkün olduğu kadar kredi vasıtalarını, istihsal (üretim) imkanlarını da aynı zamanda vermek lazımdır. Mahsüllerinin (ürünlerin) satışlarını da temin etmek icap eder. Bu suretle hükümet, ağaların yerini alır ve tarzı hareket halkla hükümeti birbirine bağlar ... Köylüyü toprak sahibi yapmak, köylüyü hükümete bağlayacak çok müessir (etkili) bir tedbirdir. Bu tedbirin tam semere verebilmesi için de ikinci bir şart vardır. O da muhitteki nüfuz sahibi mütegalibenin (zorba takımı, derebey) aileleriyle birlikte iç vatana nakil edilmesi keyfiyetidir (işidir). Bu hareket devlet nüfuz kuvvetini göstermekle beraber halkın tegallüpten (zorbalıktan) fiilen kurtulmasına yardım etmektedir. Bu itibarla muhitte memnuniyeti mucip olmaktadır”¹²⁴¹.

Hükümet topraksız halka ve muhacirlere toprak dağıtımını sağlayacak toprak kanunu çıkarmaya karar vermişti. Kanunla ilgili olarak Sıhhiye Vekâleti de bir toprak kanun projesi hazırlamıştı¹²⁴². Hükümet, tarımsal kalkınmayı sağlayacak olan kanun projesinin hazırlıklarını tamamlamıştı. Bunun üzerine Ziraat Vekâleti de kanunun uygulanması için gerekli olan talimatları hazırlamıştı¹²⁴³.

¹²³⁹ TBMM ZC. V/20, İ:1, (1.11.1937), s.4.

¹²⁴⁰ TBMM ZC. D: V, C: 20, İ:1, (1.11.1937), s.4; **Belediyeler Dergisi**, Yıl: 3, S: 26-27, Eylül-İlkteşrin/Ekim 1937, s.4.

¹²⁴¹ Nurşen Mazıcı, **Celal Bayar Başbakanlık Dönemi (1937-1939)**, Der Yayınları, İstanbul 1997, s.161.

¹²⁴² **Cumhuriyet**, 12 İkincikanun/Ocak 1937.

¹²⁴³ **Cumhuriyet**, 20 İkincikanun/Ocak 1937.

Hükümet, köylünün tarım işlerindeki materyal ve bilgi eksikliklerini devlet eliyle tamamlanmasını sağlamak amacıyla önemli mıntıklarda kombinalar kurmuştu. Kurulan her kombina 5.000 dönümlük bir birlik esasında bir büyük veya iki küçük köyü içine almaktaydı. Her kombinanın başına Ziraat Mektebi mezunlarından bir “Bölgebaşı” verilecekti. Kombinalarda traktör, harman makinası, atlar ve diğer çiftçi araç-gereçleri bulunacak ve bölgebaşının idaresinde çalışılacaktı. İşleri kolaylaştırmak için Kültür ve Ziraat Vekâletleri, orduda çavuş olarak yetişmiş unsurları kısa bir kurstan geçirdikten sonra “Köybaşı” olarak görevlendirilmesini kararlaştırmışlardı¹²⁴⁴.

Ziraat Vekâleti, ziraat kombinalarının kısa sürede faaliyete geçmeleri için bütün imkânlarını seferber etmiş ve 1938 ilkbaharında ülkede 250 kadar kombina kurularak faaliyete geçirilmişti. Bunlardan bir tanesi de Muş'ta kurulmuştu. Bu kombinalarda Ziraat Mektebi mezunları, Makinist Mektebi mezunları ve ziraat istasyonlarından uzman kişiler görevlendirilmişti¹²⁴⁵. Kombinalar kuruldukları bölgelerde tarımda uyguladıkları modern tarım yöntemlerini köylülere öğretmekle görevlendirilmişti. Kombinaların yanında 1938'de Ziraat Enstitüleri'nin kurulması kararlaştırılmıştı. Ziraat Enstitüleri, Türkiye'nin tarımsal gelişimini sağlayacak tetkik ve tecrübelerin uygulama sahasına konulmasını sağlayacaktı¹²⁴⁶. Bunun yanında yurdun tarım potansiyeli yüksek olan yerlerde orta öğretim düzeyinde ziraat okulları açılmıştı.

Ülkedeki bu uygulamalardan Van Gölü Havzası yeterince faydalanamamıştı. Bunda bölgenin iklim, coğrafî koşullar, ulaşım imkânları ve buradaki sosyo-ekonomik koşullar etkili olmuştu. Bütün imkânsızlıklar ve nüfusun seyrekliğine rağmen burada tarım ve hayvancılık alanında faaliyetler yürütülmüştü. Burada yürütülen tarım faaliyetleri ekseriyetle hububata dayanmaktaydı. Ayrıca ülkede ve yurt dışında önemli pazar imkânı bulan tütün de burada yetiştirilmekteydi.

Van Gölü Havzası'nda sulama sorunu tam olarak çözülemediğinden, burada yapılan tarımdan alınan verim yağışların durumuna bağlı kalmıştı. Mesela 1935'te havzada beklenen yağmurların yağmaması tarımı olumsuz etkilemiş ve elde edilen

¹²⁴⁴ **Cumhuriyet**, 5 Şubat 1937.

¹²⁴⁵ **Cumhuriyet**, 17 Şubat 1937.

¹²⁴⁶ Yunus Nadi, “*Memleket İçinde Ziraat Enstitümüzün Şubeleri Ne Vakit?*”, **Cumhuriyet**, 8 Mart 1937.

ürün çok az olmuştu¹²⁴⁷. Ayrıca Van Gölü Havzası'nın ikliminden dolayı sonbahar-kış ekimleri son derece kısıtlı kalmış ve bu durum İstatistik Umum Müdürlüğü verilerine de yansımıştı¹²⁴⁸.

1936 ve 1937 yıllarında Van Gölü Havzası'nda yetiştirilen hububat miktarı ve yetiştirildiği merkezleri şu şekilde göstermek mümkündür¹²⁴⁹:

Yıllar	İller	Buğday	Arpa	Çavdar	Pirinç	Darı	Mısır
1936	Bitlis	7.640	2.116	115	427	821	75
1936	Muş	8.910	537	175	8	480	29
1936	Van	15.355	1.238	342	-	29	-
1937	Bitlis	4.490	1.265	411	75	406	2
1937	Muş	9.650	593	135	-	415	29
1937	Van	15.900	12.000	300	-	115	10
1938	Bitlis	8.550	2.050	63	67	510	15
1938	Muş	7.200	515	82	6	445	31
1938	Van	20.360	1.026	996	-	10	90
1939	Bitlis	5.811	2.007	241	158	1.447	81
1939	Muş	6.800	365	69	-	465	35
1939	Van	18.310	799	816	-	77	12

Havzada tarım faaliyetlerinin çoğunluğu hububata dayandığından bu ürüne dayalı küçük çaplı işletmeler de kurulmuştu. Mesela 1934'te Van'da iki un fabrikası kurulmuştu¹²⁵⁰. Aynı dönemde kışın şiddetli geçmesi nedeniyle Bitlis, Muş ve Van illerindeki çiftçilerin Ziraat Bankası'na olan borçları ertelenmişti¹²⁵¹.

Cumhuriyet Hükümetlerinin üretim bölgelerinde planlı bir şekilde kurmaya başladıkları silolar, tarımı yeni bir kalkınmaya doğru götürecektir vasıtalar olmuştu. İyi ziraat aletleri davasının yanında ziraatın makineleştirilmesi de hükümetlerin üzerinde önemle durdukları bir konu olmuştu¹²⁵². Böylece üretilen ürünlere iyi pazar imkânı sağlanmaya çalışılmış ve ürünlerin korunması sağlanmıştı.

¹²⁴⁷ **Son Posta**, 28 Haziran 1935.

¹²⁴⁸ **BCA**. 030.10.24.138.17.

¹²⁴⁹ **İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı IX, (1936-1937)**, Devlet Basımevi Ankara 1938, s.160-163; **Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı XII (1940-1941)**, Ankara 1942, s.290, 298, 300.

¹²⁵⁰ **Son Posta**, 18 İkinciteşrin/Ekim 1934.

¹²⁵¹ **BCA**. 030.18.01.02.43.18.01.

¹²⁵² Besim Darkot, **Memleketimizin Bazı Ziraat Problemleri**, Türkiye Coğrafya Dergisi, Üçüncü ve Dördüncü Sayılardan Ayrı Basım, Ankara 1943, s.7.

Bitlis'te Mart 1937'de¹²⁵³ Bitlisli üç müteşebbisin gayreti ile 70.000 lira harcanarak modern bir un fabrikası inşa edilmişti. Fabrikanın tesisindeki gaye yerli mahsülünü öğretmek ve kısa bir zaman sonra yapılacağı tahmin edilen elektrik tesisatı için hazır bir kuvvet kaynağı oluşturmaktı. Ancak, aradan seneler geçmesine rağmen elektrik tesisatı kurulamamıştı. Bu nedenle fabrika da dar faaliyet çemberi içinde kendinden beklenen neticeyi verememişti¹²⁵⁴.

Van Gölü Havzası, sahip olduğu konum itibarıyla yerli üretimini dış pazarlara satabilme olanağına sahipti. Doğu Anadolu ve Van Gölü Havzası'nın bir taraftan Rusya ve İran, diğer taraftan Irak ve Suriye ile irtibatı olması dolayısıyla doğrudan doğruya dış ticaret imkânına sahip bölgeler arasında sayılabilmesine rağmen gümrük vergilerinin ve ulaştırma masraflarının yüksek olması, bu ülkelere ihracatın dış ticaret ilişkileriyle sınırlanması, bu ülkelerin piyasa olarak önemini azaltmıştı. Buradaki sınırlarda yapılan kaçakçılık ise bu iki engeli aşarak yakın mesafedeki büyük tüketim merkezlerine erişmek çabası olarak yorumlanabilir¹²⁵⁵.

Doğu-Güneydoğu ve Van Gölü Havzası'nda tarımın gelişmesi için alınması gereken önlemler şu şekilde sıralanabilir;

1-Doğu ve Güneydoğu sınırlarından yapılan kaçakçılığın bir iktisadi zorunluk sonucu kabul etmek ve bu ülkelerle ticari ilişkileri bu yönde geliştirmek,

2-Bölgeye yoğun tarımın gelişmesini kârlı hale getirecek üretim fonksiyonları değişimini gerçekleştirecek yatırımları yapmak; azot fabrikası gübre fiyatlarını, Zirai Donatım diğer tarımsal girit fiyatlarını Türkiye'nin diğer bölgelerinden daha yüksek tutmamak, yoğun tarım, büyük ölçüde mevsimlik ve gizli işsizliği emecek, köy dışına göç veren illeri kapsayan bölgede hiç olmazsa kısmen bu nüfusu zaptetme olanağı yaratacaktır.

3-Bölgede toprak mülkiyet rejimi ve alt yapı ilişkilerini öncelikle değiştirecek toprak reformu tedbirlerini uygulamak,

¹²⁵³ **Son Posta**, 21 Mart 1937.

¹²⁵⁴ **Son Posta**, 1 Ağustos 1937.

¹²⁵⁵ Gülten Kazgan, "Doğu-Güneydoğu Anadolu'nun Ekonomik Yapısı Üzerine Bir Araştırma", **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, XXIV/1-2, Ekim-Mart 1964, s.124.

4-Ulaştırma olanakları ve devletçe düzenlenen stok hareketleri yoluyla bölgede şiddetli tarımsal fiyat dalgalanmalarını önlemek¹²⁵⁶.

Bu önlemlerin yanında tarım kesiminde çalışanlara iyi örnek olan devlete ait arazi ve çiftliklerin bir elde toplanmak için Ziraat Vekâleti'nde bir çalışma başlatılmıştı. Hazırlanacak bir kanun layihası ile arazi ve çiftlikleri işletecek bir devlet işletme idaresi kurulacaktı¹²⁵⁷.

Kurulacak devlet çiftlikleri buldukları muhite göre ziraatın bütün üretim şubelerini birden içlerinde toplayabileceklerdi. Böylece bu çiftlikler tam hakiki birer üretim kombinasyonu haline alacaklardı. Bu çiftliklerde tarla kültürleri, bağ-bahçe kültürleri, çayır kültürleri, hayvancılık ve ziraat sanatları gibi bütün faaliyet sahaları, çeşitli üretimleriyle birden bulunacaklardı. Diğer taraftan devlet çiftlikleri en uygun tesisat, en elverişli vasıtalarla donatılmış olacaklardı. Bunların neticesi olarak da en iyi işletme usullerini tatbik edeceklerdi. Bu halleri ile devlet çiftlikleri buldukları vilâyetlerin çiftçileri için her bakımdan birer örnek işletme haline geleceklerdi¹²⁵⁸. Bunun yanında 1931'de toplanan Ziraat Kongresi'nde alınan kararlar doğrultusunda kalkınma faaliyetlerine başlanacak mıntikalarda ziraat mektepleri, tecrübe istasyonları, haralar, aygır depoları ve tohum ıslah istasyonları kurularak faaliyetlere başlanacaktı¹²⁵⁹. Böylece tarım alanında ülke genelinde başlatılan çalışmalardan Van Gölü Havzası'ndaki illerin de faydalanması sağlanmış olacaktı.

a- Tütün Üretim Faaliyetleri

Tütün, Cumhuriyet Döneminde Türkiye ve dünyada en önemli tarımsal ve ticari ürün konumuna gelmişti. Tütünün gerek ekim alanlarının yaygınlığı ve gerekse ihracat potansiyelinin fazlalığı nedeniyle tarımsal gelirlerin en önemli kalemlerinden birini oluşturmuştu. Van Gölü Havzası'nın iklim ve toprak koşullarının bu ürüne uygun olması nedeniyle hükümetten alınan izinler doğrultusunda burada da tarımı

¹²⁵⁶ G. Kazgan, "Doğu-Güneydoğu Anadolu'nun Ekonomik Yapısı ...", s.143.

¹²⁵⁷ **Cumhuriyet**, 24 Birincikanun/Aralık 1937.

¹²⁵⁸ "Devlet Çiftlikleri", **Ziraat Dergisi**, Yıl: 4, S: 46, İkinciteşrin/Kasım 1943, s.12.

¹²⁵⁹ **Cumhuriyet**, 4 Ocak 1939.

yapılmaya başlanmıştı. Tütün, Doğu Anadolu Bölgesi'nin Malatya, Bitlis, Muş, Van, Hakkâri illerinde yetiştirilirdi¹²⁶⁰.

Tütünün cins ve tohum itibariyle ıslahı için İnhisarlar İdaresi tarafından Samsun'da tecrübe tarlaları kurulmuştu. Bu ıslah merkezinden sonra “Doğu tütünleri” için de Temmuz 1937'de ıslah merkezleri açılmıştı. Bu çerçevede Malatya, Bitlis, Adıyaman ve Muş'ta birer numune tarlaları kurulmuştu¹²⁶¹. Bu numune uygulamasının olumlu sonuç vermesi ile daha geniş alanda üretime geçilmişti. 1935-1936 döneminde Bitlis'te 805.107, Muş'ta 126.732 ve Van'da 13.220 kilo¹²⁶² tütün üretilmişti.

Tütün ekiminin iyi bir gelir kapısı olması halkın bu ürüne daha fazla rağbet etmesine sebep olmuştu. 7 Temmuz 1935'te Bitlis'e gelip incelemelerde bulunan Başvekil İsmet İnönü'den halk tütün ekim sahasının genişletilmesi isteğinde bulunmuştu¹²⁶³.

Mutki Kazası'nda tütün ekimi buradaki halk için esaslı bir geçim vasıtası haline gelmişti. Bu nedenle burada daha geniş alanda ekimine izin verilmesi Ziraat Vekilliği'nin uygun görmesiyle Gümrük ve İnhisarlar Vekilliği'nin 18 Ağustos 1936 tarih ve 13310/936 sayılı tezkeresi ile yaptığı teklif üzerine, İcra Vekilleri Heyeti'nce 19 Ağustos 1936'da onaylanmıştı¹²⁶⁴. Böylece Mutki ve çevresinde ki geniş alanlarda tütün tarımı yapılmaya başlanmıştı. Bunun yanında Tütün Kanunu'nda yapılan değişiklikle tütün ekim mntıkaları genişletilmişti. Böylece Van Gölü Havazası'ndan Muş ve Van Vilâyetlerinin geniş kesimlerinde tütün ekimi serbest hale getirilmişti¹²⁶⁵. Tütün ekim alanlarının genişletilmesi ürün miktarını artırmıştı. Ancak bu durum bazı tütün ekicilerinin kaçak yollarla ürünlerini verilen izinler dışındaki yöntemlere başvurarak satmasına yani tütün kaçakçılığının yapılmasına neden olmuştu.

¹²⁶⁰ Hayati Doğanay, **Türkiye İktisadi Coğrafyası I, Tarım-Hayvancılık ve Ormancılık**, Atatürk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Ders Notları No: 102, Erzurum 1986, s.211.

¹²⁶¹ **Cumhuriyet**, 30 Ağustos 1935.

¹²⁶² **Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı IX, (1936-1937)**, Devlet Basımevi, Ankara 1938, s.170-171.

¹²⁶³ İsmet İnönü, **Defterler I (1919-1973)**, Hazırlayan: Ahmet Demirel, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2001, s.168.

¹²⁶⁴ **BCA**. 030.18.01.02.67.70.1.

¹²⁶⁵ **Tan**, 31 İllkânun/Aralık 1936.

Bu nedenle İnhisarlar İdaresi, havza tütünlerini her yıl ilkbaharda alırken, 1937'den itibaren sonbaharda alınmasını kararlaştırmıştı. Böylece bölgede baş gösteren tütün kaçakçılığının önüne geçilmeye çalışılmıştı. Havzadaki en çok üretimi Muş yapmaktaydı. Muş, İnhisarlar İdaresi'ne her sene 100 bin kilo tütün satılmaktaydı. Devletin tütüne iyi para vermesi üzerine buradaki üretim miktarı her yıl bir öncekine göre artış göstermeye başlamıştı¹²⁶⁶.

1937'de çıkarılan Tütün Kanunu ile tütün ekiminin yapılmasına izin verilen ve ekimin yasaklandığı yerler belirlenmişti. Türkiye'nin en kaliteli tütünlerinin yetiştirildiği Bitlis ve Muş Vilâyetleri ile kazalarında tütün ekiminin serbestliği devam ettirilmiş ve daha geniş alanlarda ekilmesine izin verilmişti¹²⁶⁷.

Devlet 1938'de kaliteli tütün üretmeyen merkezlerde ekimin yapılmasını yasaklamıştı. Ancak çok kaliteli tütünlerin yetiştirildiği Bitlis, Muş ve Van'da ekim alanlarının genişletilmesine karar verilmişti¹²⁶⁸. Bitlis ve Muş'un tütünleri yeni harman olarak değerlendirilmekte ve piyasada hemen alıcı bulmaktaydı¹²⁶⁹. Buradaki üretimin işletilmesi için Bitlis'te yapımına başlanan tütün atölyesinin 1939 sonbaharında Cumhuriyet Bayramı'nın yıl dönümünde işletmeye başlaması plânlanmıştı¹²⁷⁰.

Tütünün ihracat değeri 1934'te 12,7 milyon lira iken, 1935-1936 yılları arasında 30 milyon liraya yükselmişti. 1937'de ihracat hacmi 44 milyon liraya ulaşmıştı. Bu rakam Türkiye'nin tüm ihracat değerinin yüzde 32'sini oluşturmuştu. 1938'de tütün, ihracat maddeleri arasında hemen hemen ilk sırayı almıştı¹²⁷¹. Bunda Van Gölü Havzası'nda üretilen tütünlerin büyük katkısı olmuştu.

b- Sulama Çalışmaları ve Şamran Kanalı

Cumhuriyet Hükümetlerinin en önemli amaçları arasında, üretimin artırılması ve köylerin kalkınması yer almıştı. Buna paralel olarak tarım ürünlerinin artırılması, tarıma uygun olup sel ve su taşkınlarına açık olan arazinin yapılacak bentler

¹²⁶⁶ **Tan**, 19 İkincikanun/Ocak 1937.

¹²⁶⁷ “*Yeni Tütün Kanunu*”, **Cumhuriyet**, 11 Eylül 1937.

¹²⁶⁸ **TBMM ZC. V/26**, İ: 74, (10.6.1938), Sıra Sayısı: 235, s.135-149.

¹²⁶⁹ **TBMM TD. IX/5**, B: 52 (26.2.1951), s.979.

¹²⁷⁰ **Son Posta**, 19 Mayıs 1939.

¹²⁷¹ **Birinci Köy ve Ziraat Kalkınma Kongresi Raporları**, Ziraat Vekâleti Neşriyat Müdürlüğü Yayını, Ankara 1939, s.127.

vasıtasıyla korunmasını önemli bir görev olarak ele almıştı. Bunun yanında hükümet kuraklık tehlikesine karşı sulama faaliyetlerine ağırlık vermiş ve tarım alanları civarında bulunan kaynak suları kanallar vasıtasıyla verimli arazilere akıttırmıştı¹²⁷².

Van Gölü Havzası'nın en büyük su kaynaklarından olan Şamran Suyu kaynağını Van'ın Gürpınar kazasının 6 km güneybatısında Yukarı Kaymaz (Mecingirt) Köyü yakınında bulunan Artos Dağı eteklerindeki bir kayalığın bulunduğu yerden almaktaydı¹²⁷³.

Temmuz 1935'te Doğu illerini kapsayan bir tetkik seyahatine çıkan Başvekil İsmet İnönü, Van'da yaptığı incelemelerin bir bölümünü Şamran Kanalı'na ayırmıştı¹²⁷⁴. İnönü, Şamran Kanalı'nın Havasor Deresi ile birleştiği yerde bir köprü yapılmasını, harkı bozulan Bey Kanalı'nın tamirini istemişti. İnönü, Şamran Kanalı için günlüğünde; "Şamran Suyu Havasor Ovası'nın aşağı kısmını, Edremit-Van Ovası'nı ve Gevaş'ı sulayan vasıta. Tamir ister"¹²⁷⁵, şeklinde kaydetmişti.

İnönü, Atatürk'e sunduğu raporunda Van'ın sulama meselesi ve Şamran Suyu hakkında şu bilgilere yer vermişti; "Van etrafı geniş, iskân için müsait şartlara haizdir. Van etrafı çok sulaktır ve halk öteden beri sulmaktan istifadeye alışıktır. Muhtelif menba ve akarsulardan harklar yapılarak sulama teşkilatı kurulmuştur. Bu harklar çok yerde tamire muhtaçtır. Fakat aşağıda söyleyeceğim gibi tamir masrafı azdır. Su kanallarının en eski ve meşhuru Havasor cenubundan gelen Şamran Kanalı'dır. Menbaından gür bir surette çıkan su kanala bugün Havasor Deresi'ni üst bir köprüden geçiyor. Edremit'e ve Van civarına halen gelebiliyor. Diğer bir kanal Havasor cenubundan Gevaş civarına kadar gidermiş. Su boldur. Gerek Şamran'ın, gerek Van etrafındaki diğer kanalların tamiri 100 ile 150 bin lira tahmin olunuyor"¹²⁷⁶.

¹²⁷² T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 7, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1940, s.133.

¹²⁷³ Baki Ögün, **Van'da Urartu Sulama Tesisleri ve Şamran (Semiramis) Kanalı**, Ankara Üniversitesi Dil-Tarih ve Coğrafya Fakültesi, Ankara 1970, s.8; Oktay Belli, **Doğu Anadolu'da Urartu Sulama Kanalları**, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul 1997, s.11.

¹²⁷⁴ **Ulus**, 12 Temmuz 1935.

¹²⁷⁵ İsmet İnönü, **Defterler I (1919-1973)**, Hazırlayan: Ahmet Demirel, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2001, s.169.

¹²⁷⁶ Serap Yeşiltuna, **Resmi Kanun, Kararname, Rapor ve Tutanaklarla Atatürk ve Kürtler**, İleri Yayınları, İstanbul 2007, s.369.

Van Vilâyeti dahilinde Havasor Ovası'nda Aşağı Mecingirt Köyü civarında olan ve kalkerli arazide çıkan ve 1780 rakımında bulunan birçok kaynaklardan beslenen Şamran Suyu, vaktiyle açılan belli başlı iki ark ile bir taraftan Van Ovası'na diğer taraftan Havasor Ovası'ndan Gevaş üzerine indirilmişti. Açılan kanallar vasıtasıyla bu iki ovanın çok eski zamandan beri sulanmaktaydı. Eskiden açılan kanallar zamanla tahrip edilmiş olduğundan su taşıma kabiliyetleri azalmıştı. Van Ovası'na gelen ve uzunluğu 51 km'yi bulan kanal yaklaşık 7.000 hektar araziye sulayabilecek güçte olması ve Edremit yakınında ayrılan bir kolla buralardaki arazilerin sulanması sağlanmaktaydı. Havasor Ovası'nı sol taraftan takip ederek Gevaş üzerine giden ve 20 km uzunluğunda olan kanalın sulayacağı sahada 5.000 hektar olduğundan bu kanal içinde su sarfiyatı hayli çoktu. Bu kanalların temizlenmesi ve sel suları tarafından tahrip edilemeyecek şekilde inşası için 300.000 liraya ihtiyaç bulunmaktaydı¹²⁷⁷. Bu işler için gerekli olan 300.000 liralık ödenek¹²⁷⁸ 1936 mali yılı bütçesine konulmuştu¹²⁷⁹. Daha sonra 18 Ağustos 1936'da çıkarılan bir kararname ile Van, Erzincan ve Çarşamba Ovalarının etüt, inşaat ve diğer işlerinde harcanmak üzere 300.000 liralık bir ödenek verilmişti¹²⁸⁰. Sağlanan bu ödenekle Şamran Kanalı'nın yıkılan kısımları onarılmış ve sel sularıyla dolan kısımlar temizlenmeye başlanmış ve bu işlere 1937'de de devam edilmişti¹²⁸¹.

1937'de Van ve Havasor ovalarının Şamran Suyu ile sulanmasına ait olan etütler bitmiş ve yeni projeler hazırlanmıştı. Bu projelerden Edremit'e kadar olan 78.898 liralık kanal kısmı iki parça olmak üzere ihale edilmiş ve inşaatı başlanmıştı. Diğer kısımların ihalesi bu kısımlar için verilecek ödenek dahilinde olmak üzere sonraki dönemde yapılacaktı¹²⁸². 1938'de Van ve Havasor Ovalarının Şamran Suyu ile sulanmasına ait etütler bitirilmiş ve projeleri hazırlanmıştı. Bunlardan Edremit'e kadar olan kısmı iki parça olarak müteahhide ihale edilmiş ve inşaatı tamamlanmıştı¹²⁸³. Şamran Suyu'nun yaklaşık 51 km'lik bir mesafeden getirilerek

¹²⁷⁷ BCA. 030.10.157.106.16.

¹²⁷⁸ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:3, S: 1, Haziran 1936, s.14.

¹²⁷⁹ TBMM ZC. V/11, İ: 69, (27.5.1936), s.257.

¹²⁸⁰ BCA. 030.18.01.02.67.69.17.

¹²⁸¹ TBMM ZC. V/18, İ: 65, (26.5.1937), s.267.

¹²⁸² T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 4, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1937, s.268.

¹²⁸³ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:5, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1938, s.379.

Van ve Havasor Ovalarının sulama ihtiyacının karşılanması ile Van Gölü Havzası'nın tarımsal üretimdeki payı artırılmak istenmişti.

Şamran Suyu'nun kanallarla ovalara akıtılması ile önemli bir mesele olan sulama meselesi haledilmişti. Bunun yanında Şamram Suyu'ndan elektirik üretilmesi için Hükümet, bir çalışma başlatmıştı. Bu çerçevede önceleri sadece sulama ve içme suyu olarak ihtiyaç duyulan ve tarım arazilerinin sulanmasında yararlanılan su kaynakları zamanla hidroelektirik enerjisi, sanayi gibi birçok alanda kullanılmaya başlanmıştı¹²⁸⁴. Bu bakımdan olmak üzere önceleri Van ve Havasor Ovalarını sulayan Şamran Suyu'nun Edremit civarındaki rakımı 1720 m ve Van Gölü'nün rakımı 1680 m olarak hesaplanmıştı. Bu durumda kanaldan geçen su 40 m'lik bir yükselti farkına sahip olmasından yararlanılarak, burada hidroelektirik santralı yaptırılmak suretiyle 200 beygirlik elektirik enerjisi elde edilmesi kararlaştırılmıştı¹²⁸⁵.

Şamran Suyu'nun yanında Van'ın içme suyu ihtiyacının karşılanması amacıyla şehrin 12 km mesafedeki Zernabat kaynağından hayvanlar vasıtası ile getirilmekteydi. Ancak bu şekilde getirtilen su, her geçen gün nüfusu artan Van'ın ihtiyacını karşılayamamaktaydı. Bu nedenle şehre daha fazla su getirmek için 65.000 liralık bir proje hazırlanmıştı. Ancak Van'ın başka yere taşınıp taşınmayacağı meselesi kesinlik kazanmadığından proje bekletilmişti. Bu süre içinde Vanlılar su ihtiyaçlarını 2,5 km mesafedeki farklı derinliklerde açılan 6 kuyudan temin etmekteydi¹²⁸⁶. Van'da kuyulara "kehriz" denilmekte ve buradan çıkarılan su, üstü açık arklarla şehre akıtıldığı için kirlenmekte ve temizliğini kaybetmekteydi. Bu nedenle Van Belediyesi, 25 Nisan 1935'te yakınlarda bulunan Zernabat suyunu borularla şehre akıttırmak amacıyla çalışmalar başlatmıştı¹²⁸⁷. 18 Ağustos 1937'de, Van'ın ihtiyaç duyduğu içme suyunun şehre getirtilmesi amacıyla Vali Suheyp Karafakoğlu, yanına bir fen heyeti alarak Zernabat'ta incelemelerde bulunmuştu¹²⁸⁸. Böylece Van'ın içme suyu ihtiyacının karşılanması amacıyla şehre 12 km uzaklıkta

¹²⁸⁴ **Cumhuriyetin Yetmişinci Yılında Devlet Su İşleri**, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü Teknoloji Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara 1994. s.3.

¹²⁸⁵ **BCA**. 030.10.157.106.16.

¹²⁸⁶ **BCA**. 030.10.157.106.16.

¹²⁸⁷ **Son Posta**, 27 Nisan 1935.

¹²⁸⁸ **Yeni Yurd Van**, 19 Ağustos 1937.

bulunan Zernabat suyunun getirilmesi kararlaştırılmıştı. Bunun için vali, belediye başkanı ve su işleri direktörünün yaptığı incelemeler sonunda 40-50 bin liranın harcanacağı hesaplanmıştı¹²⁸⁹. Sonuçta Malatyalı Ahmet Metin tarafından yaptırılan çimento borularla 1937’de Zernabat suyu Van’a akıtılmıştı¹²⁹⁰.

1938’de Van Belediyesi şehrin en çok ihtiyaç duyduğu içme suyunu temin için 50.000 liralık bir borçlanma yapmaya karar vermişti. Bu borçlanmayla şehir yakınındaki Zernabat suyundan şehre daha büyük oranda getirilmesi planlanmıştı¹²⁹¹.

Bu dönemde içme suyu sıkıntısı çeken bir başka yer de Muş’tu. Muş’un içme suyu problemini halletmek amacıyla Kızılyazıt Dağı eteklerindeki kaynak suyunun şehre getirilmesi için çalışma başlatılmıştı¹²⁹². Bunun yanında bu kaynağın yeterli olamayacağından, Muş’un içme suyu ihtiyacının tam olarak karşılanması için Vali Tevfik Gür’ün çalışmaları ile Ganiyadengi suyunun da şehre akıtılması için çalışmalara başlanmıştı. Bu suyun demir borularla şehre getirilmesi işi 1938 ilkbaharına kadar tamamlanması plânlanmıştı¹²⁹³. 1939’da Bitlis’in de içme suyu problemini çözmek amacıyla yakınlardaki kaynak suları borularla şehir merkezine getirilmiş ve binalara verilmişti¹²⁹⁴.

2. Hayvancılık Alanında Yapılan Faaliyetler

Cumhuriyet Dönemi’nde Doğu Anadolu ve Van gölü Havzası’nda hayvancılık önemli bir gelir ve geçim kaynağını oluşturmuştu. Burada yaşayan aşiretler hayvancılık konusunda oldukça hevesli olmuşlardı. Burada çok sayıda hayvan sahibi olmak zenginlik ve saygınlığı beraberinde getirmekteydi. Bitlis ve Van çevrelerinde çok sayıda koyun ve keçi beslenmekteydi¹²⁹⁵.

¹²⁸⁹ **Son Posta**, 16 Eylül 1937.

¹²⁹⁰ Celal Çeliker, “Zernabat Suyu”, **Van Postası**, 3 Temmuz 1953.

¹²⁹¹ **Son Posta**, 20 Şubat 1938.

¹²⁹² **Son Posta**, 14 Mayıs 1937.

¹²⁹³ **Son Posta**, 29 Birinciteşrin/Ekim 1937.

¹²⁹⁴ **Belediyeler Dergisi**, Yıl: 4, S: 44, Nisan 1939, s. 63.

¹²⁹⁵ Ertuğrul Tokdemir, **Türkiye’de Tarımsal Yapı (1923-1933)**, İstanbul Teknik Üniversitesi Matbaası, İstanbul 1988, s.30.

Cumhuriyet'in ilk on yılından sonra Van Gölü Havzası'nda sağlanan asayiş halka güven ve huzur vermişti. Halk bu huzur ortamında bol miktarda hayvan yetiştirmeye başlamıştı. 1934'te Van mıntikasında vergiye tabi 475.000 adet küçük ve büyük baş hayvan satılmıştı¹²⁹⁶. Bu miktarda hayvan ticaretinin yapılması havzada hayvancılığın önemini göstermekteydi.

Cumhuriyet Dönemi'nde Erzurum, Doğu Anadolu'da hayvan ticaretinin merkezi konumundaydı. Buradaki Erzurum yaylası bir hayvancılık yöresi olmakla birlikte özellikle koyun ve sığır civar merkezlerden gelmekteydi. Erzurum'a hayvan satan başlıca merkezlerin başında Van, Bitlis, Muş Vilâyetleri ile bunların kazalarından oluşan Van Gölü Havzası'ndaki merkezler gelmişti. Bu merkezler için Erzurum bir toplanma ve pazar merkezi konumundaydı. Bu merkezin Trabzon ve Diyarbakır olmak üzere iki ihraç yolu bulunmaktaydı. Güneyde Siirtli tüccarlar, Van, Bitlis ve Muş gibi Van Gölü Havzası'ndan aldıkları mor koyunları Diyarbakır'a götürüp ve buradan Urfa yoluyla Suriye'ye sevkederek Halep'teki hayvan piyasasına sunulurdu¹²⁹⁷.

Başvekil İsmet İnönü, yaptığı Şark seyahatinden sonra valileri Ankara'ya toplayarak mühim bir ihraç metaı olan canlı hayvan yetiştirmeye azami önem verilmesini istemişti¹²⁹⁸. Bununla beraber 1936'da Van ve çevresindeki hayvanların sayısında önemli artış olmuştu. Hakkari, Gevar, Ahlat Kazaları Van Vilâyeti'nden ayrılmış olmalarına rağmen yapılan sayımda hayvan miktarı geçen sene bu kazalar dahil olduğu halde bulunan toplamdan 121.224 baş fazla çıkmıştı¹²⁹⁹. Gene 1936 yılı verilerine göre Van sınırında İran'a yıllık 800.000 lira değerinde koyun satılmaktaydı¹³⁰⁰.

İktisat Vekili Celâl Bayar, “Şark Raporu”nda hayvancılığın bölge ve havza ekonomisi açısından taşıdığı değeri şu şekilde yazmıştı; “Şarkın halk ekonomisinde bugün için en mühim özlü kazanç kaynağını hayvancılık, canlı hayvan ve hayvan maddeleri ticareti teşkil etmektedir. Geniş meralar ve çayırlarda taze ot hayvanı

¹²⁹⁶ Kadri Kemal Kop, “Van”, **Belediyeler Dergisi**, Yıl: 2, S:18, Ocak 1937, s.77.

¹²⁹⁷ Ertuğrul Tokdemir, **Türkiye’de Tarımsal Yapı (1923-1933)**, İstanbul Teknik Üniversitesi Matbaası, İstanbul 1988, s. 141-142.

¹²⁹⁸ **Cumhuriyet**, 22 Ağustos 1935.

¹²⁹⁹ **Son Posta**, 30 Haziran 1936.

¹³⁰⁰ Yusuf Ahışhalı, “Van”, **İktisat ve Ticaret Mecmuası**, Yıl: 3, S: 27, Temmuz 1936, s.36.

beslemeye, yağlandırmaya kafi gelmektedir. Bu itibarla hayvancılık en fazla safi gelir temin eder, en ziyade verimli bir ziraat şubesi halindedir. Bu müsait şartlar hayvancılığın her şubesine de şamildir. At, sığır, koyun yetiştirmek için memleketimizde bundan daha müsait tabii şartlar bulmak güçtür. ... İkinci Beş Senelik Sanayi Plânı'nın et sanayiine taalluk eden tedbirlerin tatbiki ve şarktaki hayvan istihsal merkezleriyle memleket içinde ve dışındaki istihlak pazarları arasında hayvan maddeelerini değerlendirebilecek bir kombinenin tesisi doğu illerimizin kalkınma programının başında gelmektedir"¹³⁰¹. Bayar, raporunda ayrıca hayvancılığın geliştirilmesi gerektiğini; "Şark Vilâyetlerimizin en mühim iktisadi kuvveti hayvancılık olduğuna göre bir taraftan bu mevzua taalluk eden ekonomik teşkilat milli ihtiyaçlarımıza uygun olarak başarılıken diğer taraftan da hayvan yetiştirilmesinin programlaştırılmasını hayati bir mesele olarak telakki etmekteyim"¹³⁰² şeklindeki sözlerle dile getirmişti.

Celâl Bayar Şark Seyahati çerçevesinde Muş'a gitmiş ve burada hayvancılığın geliştirilmesi için çalışmalar yapılacağını söylemiştir¹³⁰³. Bu dönemde tarım ve hayvancılık alanında çiftçilere örnek teşkil eden en önemli kurumlar Atatürk'ün, ülkenin farklı bölgelerinde kurdurduğu numune çiftliklerdi¹³⁰⁴. Bunlardan başka Hükümet, 1937'de hayvancılığı yaymak amacıyla muhtelif bölgelerde modern aygır depoları ve inekhaneler açmıştır. Kıbrıs ve Plevne'den getirttiği damızlık boğa ve merkeplerle hayvan cinslerini ıslah yolunda önemli adımlar atılmış ve bulaşıcı hayvan hastalıklarıyla mücadele edilmişti¹³⁰⁵. Bu çerçevede Muş'ta hayvancılığın ıslah ve geliştirilmesi amacıyla Vali Tevfik Gür'ün çalışmalarıyla bir aygır deposu kurulmuştu¹³⁰⁶. Burada ve Van Gölü Havzası'nın diğer merkezlerinde şarkkırmızısı ve sarı kırmızı renkte sığır beslenmekteydi¹³⁰⁷. Havzada verimli ve sulak topraklarıyla hayvan yetiştirmesine uygun geniş meraların bulunduğu, Van Gölü Havzası illerinde on binlerce küçük ve büyük baş hayvan

¹³⁰¹ Nurşen Mazıcı, **Celal Bayar Başbakanlık Dönemi (1937-1939)**, Der Yayınları, İstanbul 1997, s.166, 177.

¹³⁰² N. Mazıcı, **Celal Bayar**, ...s.178.

¹³⁰³ Son Posta, 21 Birinciteşrin/Ekim 1936.

¹³⁰⁴ Yunus Nadi, "*Zirai Kalkınma Yolunda Devlet Numune Çiftlikleri*", **Cumhuriyet**, 13 İkinciteşrin/Ekim 1937.

¹³⁰⁵ "*Hayvan Cinsleri Islah Ediliyor*", **Cumhuriyet**, 17 Birinciteşrin/Ekim 1937.

¹³⁰⁶ **Son Posta**, 7 Birincikanun/Aralık 1937.

¹³⁰⁷ **Birinci Köy ve Ziraat Kalkınma Kongresi Raporları**, Ziraat Vekâleti Neşriyat Müdürlüğü Yayını, Ankara 1939, s.265.

beslenmişti¹³⁰⁸. Bitlis yaylalarında sürüler halinde beslenen koyunlar diğer vilayetlere satılmaktaydı¹³⁰⁹.

Cumhuriyet yönetiminin bu aşamasında ülke ve Van Gölü Havzası'nın hayvancılığını oldukça olumsuz bir şekilde etkileyen olay salgın halini alan sığır vebasıydı. Doğu ve güney sınırlarında yaşanan göçler ve hayvan ticareti yüzünden salgın hale gelen diğer hayvan hastalıklarıyla da mücadele edilmişti. Cumhuriyet Dönemi'nde etkisini sürdüren salgınlardan sığır vebası her yıl 20.000'den fazla sığırın telef olmasına neden olmuştu¹³¹⁰. Sığır vebasına karşı uygulanan karantina sistemi içinde kalan hayvan sürüleri de tümünden telef olmalarına neden olmuştu¹³¹¹.

1934-1937 döneminde Van Gölü Havzası'nda beslenen hayvan miktarı ve beslendiği merkezler şu şekildedir¹³¹²:

Yıllar	İller	Koyun	Kılkeçi	Tiftikkeçi	Manda	Sığır
1934	Muş	187.130	103.552	4.685	8.265	56.505
1934	Van	345.826	63.999	3.761	3.850	48.627
1935	Muş	202.807	128.343	5.642	3.009	57.407
1935	Van	371.698	70.910	4.143	4.401	49.065
1936	Muş	207.139	69.547	2.778	3.602	47.915
1936	Van	391.499	61.109	5.933	5.104	49.324
1937	Muş	212.509	63.266	3.510	3.828	52.163
1937	Van	406.435	62.238	5.480	5.427	53.129

Van Gölü Havzası'nda iktisadi ve tarımsal faaliyetleriyle kuvvetli bir ilişkisi bulunan hayvancılığın gelişmesinde havzanın sahip olduğu geniş ve zengin otlaklar önemli yer tutmuştu¹³¹³. Ancak burada geleneksel yöntemlerle yetiştirilen hayvanlardan istenilen oranda verim alınamayınca; 1938'den itibaren Muş'ta Üretim Çiftlikleri ve Van'da haralar kurulmuştu. Bu dönemde yapılan bütün faaliyetler

¹³⁰⁸ Bahri Turgut Okaygün, “Şarki Anadolu Köylüsünün İki Ana Mahsülü: Ziraat ve Hayvan Ticareti”, Cumhuriyet, 22 Haziran 1937.

¹³⁰⁹ Son Posta, 14 Şubat 1939.

¹³¹⁰ Birinci Köy ve Ziraat Kalkınma Kongresi Raporları, Ziraat Vekâleti Neşriyat Müdürlüğü Yayını, Ankara 1939, s.220.

¹³¹¹ 1940-1941 Ders Yılına Başlarken Ziraat Vekili Muhlis Erkmen'in ve Rektör Süreyya Genca'nın Nutukları, Ziraat Vekâleti, Yüksek Ziraat Enstitüsü Neşriyatı, Ankara 1940, s.6.

¹³¹² Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı IX, (1936-1937), Devlet Basımevi Ankara 1938, s.180-182.

¹³¹³ Rıza İşipek, “Van Gölü Havzası”, Yeni Yurd, 20 Kasım 1939.

buradaki geleneksel üretim yöntemi kıramamıştı. Bu nedenle hayvancılıktan istenilen verim elde edilememişti.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

1940-1945 DÖNEMİNDE VAN GÖLÜ HAVZASI'NDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

A-BAYINDIRLIK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

II. Dünya Savaşı yıllarını kapsayan bu dönemde bayındırlık faaliyetleri büyük ölçüde uygulanan savaş politikasından etkilenmişti. Türkiye, savaş boyunca aşırı ihtiyatkârlıkla savaşın dışında kalmıştı¹³¹⁴. Bu nedenle Türkiye'yi, fiili olmasa bile dolaylı olarak etkisi altına alan II. Dünya Savaşı'nın getirdiği ekonomik güçlükler, bayındırlık yatırımlarının azalmasına ve Celâl Bayar Hükümetinin Programında başlatılan yatırım politikalarının gerçekleşmemesine sebep olmuştu¹³¹⁵. Buna rağmen bu dönemde az da olsa yatırım ve kalkınma çalışmalarına devam edilmişti. Mesela, 1941 mali yılında verilen ödenekle Van merkezdeki bütün devlet dairelerini içine alabilecek büyüklükte bir hükümet konağı 617 bin lira keşif bedelle ihale edilmiş ve inşaaata başlanmıştı¹³¹⁶. Bayındırlık Bakanlığı, bu yılın sonunda Van Gölü Havzası'nda bulunan hükümet konaklarının inşa ve tamirleri için yeni ödemelerde bulunmuştu. Van Şatak Hükümet Konağı için 8.495 lira¹³¹⁷ ve Mutki Hükümet Konağı için de 39.154 lira¹³¹⁸ ödenek verilmişti. Bunlarla birlikte 1943 sonuna kadar Van Gölü Havzası'nda yapılan Hükümet Konakları ve bu işler için harcanan para miktarı ise şu şekilde olmuştu¹³¹⁹.

¹³¹⁴ İlber Ortaylı, **Türkiye'nin Yakın Tarihi**, Timaş Yayınları, İstanbul 2010, s.90.

¹³¹⁵ N. Yücel Mutlu, **Bayındırlık Bakanlığı Tarihi**, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Yayını, Ankara 2005, s.311.

¹³¹⁶ Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık Dergisi**, Ekim 1946, s.138.

¹³¹⁷ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 7, S: 12, Mart 1941, s.100.

¹³¹⁸ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 8, S: 2, Temmuz 1941, s.180.

¹³¹⁹ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 10, S: 5-6, Birinciteşrin/Ekim 1943, s.238-239.

İller	Hükümet Konağı	Harcanan Para (TL)
Bitlis	Mutki Hükümet Konağı	82.660
Bitlis	Hizan Hükümet Konağı	38.654
Bitlis	Kotum Hükümet Konağı	43.232
Muş	Merkez Hükümet Konağı	72.693
Van	Özalp Hükümet Konağı	68.898
Van	Gevaş Hükümet Konağı	20.911
Van	Başkale Hükümet Konağı	34.384
Van	Şatak Hükümet Konağı	19.845

1943'te Maliye Vekâleti, Doğu Vilâyetlerinde sıkıntı çekilen mıntıklarda memurevleri, hükümet konakları ve maliye daireleri yaptırmaya karar vermişti. Bu münasebetle 1943 mali yılı bütçesine gerekli tahsisat konulmuştu. Binalar Siirt, Bitlis ve Hakkâri ile Diyarbakır'ın bazı kazalarında ve ihtiyacı karşılayan devlet daireleri bulunmayan diğer yerlerde yapılacaktı. Böylece bahsi geçen yerlerde diğer vilâyetlerden gönderilen devlet memurları ile idare adamlarının konut sorunu halledilmiş olacaktı. İnşası kararlaştırılan bütün bu binalar için 10.000.000 liranın harcanması planlanmıştı¹³²⁰. 1944 mali yılı bütçesinden Diyarbakır, Kurtalan, Baykan, Tatvan, Van, Hakkâri, Erzurum, Malazgirt, Karakoçan ve Bingöl'de yapılan 37 memurevi için 1.115.000 lira harcanmıştı¹³²¹. 18 Temmuz 1945'te çıkarılan 4626 sayılı "Memur Meskenleri İnşası Hakkında Kanun" ile lüzum görülen yerlerde memurlar için mesken yaptırmak amacıyla Maliye ve Nafia Vekâletleri'nin onayı ile 25 milyona kadar ödenek tahsisleri kararlaştırılmıştı¹³²². Böylece memurevlerinin yapımı kanuni bir dayanağa bağlanarak bölgede yaşanan ev sıkıntısı çözülmeye başlanmıştı.

Bu dönemde Van Gölü Havzası'nda yapılan kamu harcamaları ile gerçekleştirilen mimari ve bayındırlık faaliyetleri meydana gelen depremlerle yok olmuştu. Meselâ dönem başında yani 8 Haziran 1940'ta Ahlat'ta bir deprem meydana gelmişti. Manik Köyü ve Adilcevaz'dan da hissedilen depremde¹³²³ bir çok ev ve iş yerleri yıkılmıştı. Bundan başka 11 Eylül 1941'de Van'ın Erciş Kazası'nda bir deprem daha meydana gelmişti. Deprem Erciş'te iki katlı bütün binaları yıkmış ve

¹³²⁰ **Bugün**, 7 Mart 1943.

¹³²¹ **Bayındırlık Dergisi**, S: 5, Ekim 1945, s.130.

¹³²² **Bayındırlık Dergisi**, Yıl: 11, S: 3, Şubat 1945, s.10.

¹³²³ **BCA**. 030.10.119.846.2.

tek katlı olanlara da büyük zarar vermişti¹³²⁴. Deprem, Kocapınar Nahiyesi, Aksıraf-Partak, Anzaf, Caçank, Pür ve Tarhatan Köylerinde etkili olmuş ve buralardan 90 kişi hayatını kaybetmişti. Hükümet açıkta kalan halka 500 çadır ile 5.000 lira nakdi yardımda bulunmuştu¹³²⁵. Tımar Nahiyesi'nde de etkili olan deprem buradaki Canık ve Tuzla Köylerinde büyük hasara sebep olmuştu¹³²⁶. Depremden hemen sonra Türkiye Kızılay Cemiyeti Genel Merkezi bölgeye acil olarak 1.000 lira ve açıkta kalan halka Erzurum'dan 500, Erzincan'dan da 80 çadır göndermişti¹³²⁷. Depremden sonra bölgede incelemelerde bulunmak amacıyla Temmuz 1945'te Cumhurbaşkanı İsmet İnönü de Van'a gitmişti¹³²⁸.

20 Kasım 1945'te Van'da orta şiddetli bir deprem daha meydana gelmişti¹³²⁹. Kızılay tarafından, evleri yıkılanlar için ilk etapta Erzurum'dan 300 çadır gönderilmiş ve barakaların inşası için de 10.000 liralık kereste ve çivi satın alınarak Van'a gönderilmişti¹³³⁰. Fakat asıl büyük deprem 10 Aralık 1945'te meydana gelmiş ve deprem Van merkezinde bulunan bütün binaları yıkmıştı¹³³¹. Depremin yol açtığı yıkım oldukça büyük olmuştu. Kızılay acil ihtiyaç duyulan 1.000 çadır ve 20.000 lira göndermişti. Bayındırlık Bakanlığı da deprem bölgesine 50.000 lira göndermişti¹³³². Depremde açıkta kalan halkın kış şartlarından korunabilmesi için Van Valiliği, ilgili vekâletlerden, 8.000 metrekare saç, 2.000 çadır, 500 metreküp kereste ve inşaat ekiplerinin gönderilmesini istemişti. Valilik ayrıca Kızılay'dan 200.000 liralık ilaç ve yeter miktarda sağlık personelinin deprem bölgesindeki halka ulaştırılmasını istemişti. Van Valisi Diyarbakır'dan gönderilen yardımların Rahva yolunun karla kaplı olması yüzünden, Erzurum-Karaköse yoluyla gönderilmesinin daha uygun olacağını bildirmişti¹³³³. Kızılay, Bayındırlık Bakanlığı, Birinci Umumi Müfettişlik, bazı il ve ilçelerden deprem bölgesine 180.000 lira, 100 metreküp kereste, 10 ton

¹³²⁴ **Vatan**, 14 Eylül 1941.

¹³²⁵ **BCA**. 030.10.119.848.18.

¹³²⁶ **BCA**. 030.10.119.848.17.

¹³²⁷ **BCA**. 030.10.179.235.4.

¹³²⁸ **Ayın Tarihi**, S: 140, Temmuz 1945, s.10.

¹³²⁹ **Vatan**, 21 Kasım 1945.

¹³³⁰ **Vatan**, 23 Kasım 1945.

¹³³¹ E. Lahn, "Van Mıntakası Yer Sarsıntuları Hakkında Not (Temmuz-Kasım 1945)", **Maden Tetkik ve Arama Dergisi**, Yıl: 1946, S: 35, s.127.

¹³³² **BCA**. 030.10.120.850.12.

¹³³³ **BCA**. 030.10.120.850.12.

çivi, 1.000 çadır göndermişti¹³³⁴. Bu bölgede meydana gelen depremler zaten çok ilkel durumda olan evleri oturulamaz hale getirmişti¹³³⁵. Bayındırlık Bakanlığı, depremden büyük zarar gören Van Vilâyet merkezinin yeniden kurulacağı yeri tespit için Van'a uzmanlardan oluşan bir heyet göndermişti¹³³⁶.

1945 sonunda Van ve 1946 başında Muş'ta depremler birbirini takip etmişti. 15 Ocak 1945'te başlayarak en büyük şiddetini 20 Kasım 1945'te gösteren Van Depremi'nde yıkılan bina sayısı 187 ve hasara uğrayan binalar da 2279'du. 31 Mayıs 1946'da Muş Vilâyeti'nin Varto Kazası'nın Üstükran ve Nucak Köylerinde çok zarara sebep olan deprem 2000'den fazla evi yıkmış ve 279 binayı da esaslı olarak hasara uğratmıştı. Bayındırlık Bakanlığı, bunun için 500 bin liralık bir ödenek ayırmıştı. Bunun 300 bin lirası halkın kalkınması için yardım olarak nakden dağıtılmış ve 200 bin lirası da yıkılan Hükümet Konağı ve açıkta kalan memurların evleri ile jandarma karakollarına harcanmıştı. Hükümet, burada ve ülkenin diğer bölgelerinde meydana gelen depremlerde halkın ihtiyaçlarının karşılanması ve sorunlarının çözümü için Genel Bütçe ve Bayındırlık Bütçelerine konulan ödeneklerle 23.000.000 lira ayırmıştı. Bu para yıkılan bölgelerin imarına ve muhtaç halka nakit para ile malzeme şeklinde yapılan yardımlara harcanmıştı¹³³⁷. Bu dönemde aralıklarla meydana gelen ve bütün Van Gölü Havzası'nı etkileyen depremler, Cumhuriyet Dönemi'nde yapılan mimari ve bayındırlık faaliyetlerini oldukça olumsuz etkilemiş, devletin buraya yaptığı yardım ve harcamalarındaki miktarın büyük oranda artmasına neden olmuştu.

1. Karayolu ve Köprü Faaliyetleri

II. Dünya Savaşı'nın devam etmesi ve Türkiye'nin de savaşa girme ihtimaline karşı Hükümet, ülke savunması açısından büyük önem taşıyan karayolu çalışmalarına bir program çerçevesinde ağırlık verilmesi görüşünü benimsemişti. Bu çerçevede arka arkaya pek çok yol plân ve programı hazırlanmıştı. Savaş koşullarına bağlı olarak Türkiye'nin askeri stratejisinin, dış politik ilişkilerinin ve kalkınma

¹³³⁴ BCA. 490.01.1586.471.1.

¹³³⁵ Cezmi Türk, "Van Zلزlesi", **Bugün**, 25 Aralık 1945.

¹³³⁶ **Bugün**, 7 Mart 1946.

¹³³⁷ Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık Dergisi**, Ekim 1946, s.138.

tercihlerinin sürekli değişiklik göstermesi yol programlarının da kısa zamanda önemli değişikliklere uğramasına neden olmuştu¹³³⁸. Fakat bu değişikliklerin en önemli sebebi savaştı. Savaşın yol faaliyetleri üzerindeki etkileri çok boyutlu olmuştu. Bunların ilki kıt olan yol ödeneğinin savaş süresince daha da azalmasıydı. Savaş nedeniyle yaşanan ikinci temel sıkıntı malzeme ve işgücünün artan yetersizliğiydi. Birçok vatandaşın silâh altına alınması ve sınırlı sayıdaki taşıma araçlarının askeri işlerde kullanılmasıyla sorun gün geçtikçe ağırlaşmıştı. Bu durum karşısında başlatılan yol çalışmalarının zamanında bitirilmesi ve ihtiyaç duyulan yolların yapımını gerçekleştirmek için hükümet çeşitli önlemler almıştı. Bu önlemlerden birincisi yaşanan sıkıntılar karşısında TBMM’ce kabul edilen Milli Korunma Kanunu’nun 35 ve 65 sayılı koordinasyon kararlarıyla yol, köprü, havaalanı, iskele yapımı için gereken işgücü, iş makineleri ve taşıma araçlarının öncelikle sağlanması öngörülmişti¹³³⁹.

Malzeme sıkıntısını gidermeye yönelik alınan önlemlerin yanı sıra amele sıkıntısını çözmek amacıyla da çeşitli önlemler alınmıştı. 1940’ta uygulanmaya başlanan “ücretli iş mükellefiyeti” bu önlemlerden ilkiydi. Tarımda üretimi aksatmadan Bayındırlık Bakanlığı’nca gerekli görülen yerlerdeki yol, köprü, meydan, iskele yapım işlerinde yılda 5 ay süreyle ücret karşılığında köylülerin çalışmasını öngören uygulama, Şubat 1941’de 2 aya indirilmişti. Alınan ikinci önlem ise TBMM’nin Nisan 1941’de verdiği karar doğrultusunda “Nafia Birlikleri”nin kurulması olmuştu. Ülkenin çektiği yol sıkıntısını çözmek amacıyla kurulan bu birliklerde, ordu emrindeki erler ve cezaevlerindeki hükümlü vatandaşlar, orduda yedek subay olanlar mühendis ve fen memurlarının gözetimi altında yol inşasında çalıştırılmışlardı¹³⁴⁰.

Savaşın ortaya koyduğu askeri ihtiyaçlar, asker ve malzeme naklinde karşılaşılan büyük güçlükler, karayolları şebekesinin uzunluk ve nitelik bakımlarındaki yetersizliğini bütün açıklığıyla ortaya koymuştu. Bu nedenle bir taraftan askeri bakımdan birinci derecede önem taşıyan bölgelerde mümkün

¹³³⁸ İlhan Tekeli-Selim İlkin, “Türkiye’de Demiryolu Öncelikli Ulaşım Politikasından Karayolu Ulaşım Politikasına Geçiş (1923-1957)”, **Cumhuriyetin Harcı, Modernitenin Altyapısı Oluşurken Üçüncü Kitap**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2004, s. 390.

¹³³⁹ N.Y. Mutlu, **Bayındırlık Bakanlığı Tarihi...**, s. 318; L. Şen, **Türkiye’de Demiryolları...**, s. 82.

¹³⁴⁰ **Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...**, s. 40; N.Y. Mutlu, **Bayındırlık Bakanlığı Tarihi...**, s. 318; L. Şen, **Türkiye’de Demiryolları...**, s. 83.

olduğunca iyi nitelikte yol yapımına hız verilirken, diğer taraftan Bayındırlık Bakanlığı, eski yolların ıslahını sağlamak üzere yeni teşkilatlanmaya gitmiş ve zaman kaybetmeden çalışmalara başlamıştı.

Savaş sırasında Türkiye'nin 44.000 km'lik bir karayolu ağına olan ihtiyacı göz önünde tutularak 1940'ta bir karayolu programı hazırlanmıştı. Programda askeri ve siyasi ihtiyaçlar göz önüne alınarak, birinci sınıf ve ikinci sınıf yol ayrımları yapılmıştı. 16.500 km olan birinci sınıf yolların yapımı ile 27.500 km olan ikinci sınıf yolların onarımının on yılda tamamlanması ve yılda ortalama yirmi adet büyük köprü yapılması hedeflenmişti¹³⁴¹.

1940'ta ülke genelinde önem arz eden karayolları, hazırlanan Nafia Programına alınmıştı. Bu yıl içinde Van Gölü Havzası'nda bulunan vilâyetler ve bunların sahip olduğu yolların durum ve uzunlukları şu şekildeydi¹³⁴²:

Vilâyetler	Genel Uzunluk (km)	İyi Şose (km)	Bozuk Şose (km)	İmalath Tesviye (km)	İmalatın Tevsiye (km)	Ham Yol (km)
Bitlis	459	-	40	251	10	158
Muş	390	-	-	36	311	43
Van	868	11	5	165	576	111
Toplam	1717	11	45	452	897	312

Genelkurmay Başkanlığı, askeri açıdan büyük önem taşıyan Siirt-Kurtalan-Bitlis-Tuğ karayolunun mutlaka yapılması gerektiği yönündeki görüşünü 2 Ağustos 1940'ta yazdığı 16925/15063 sayılı yazı ile Nafia Vekâleti'ne iletmışti¹³⁴³. Nafia Vekâleti, Genelkurmay'ın yapılmasını istediği yolun Siirt-Kurtalan-Haydar Köprüsü arasında olan kısımları 300 iş günü zarfında tamamlanması şartıyla, 796.310 lira bedel ile ihale edilmişti. Genelkurmay'ın ısrarla yapılmasını istediği Haydar Köprüsü-Bitlis-Tuğ arasında kalan kısımlardı. Nafia Vekâleti, bu kısımların yapılması hakkındaki görüşünü Maliye Vekâleti'ne 2 Eylül 1940'ta 7679/10921 sayılı tezkere ile bildirmişti. Maliye Vekâleti Bütçe ve Mali Kontrol Umum

¹³⁴¹ Sabih Alaçam, "Nafiası Olan Devlet İleri Memleket; Nafiası Olmayan Devlet Geri Memleket!", T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 7, S: 7, Haziran 1940, s. 58; İ. Tekeli-S. İlkin, "Türkiye'de Demiryolu Öncelikli...", s. 391.

¹³⁴² T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 7, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1940, s. 86.

¹³⁴³ **BCA**. 030.10.155.93.7.

Müdürlüğü'nün yaptığı tetkiklerle bu kısımların yapımı için 1.300.000 liranın tahsis edilmesi gerektiği yönündeki görüşünü Başvekâlet'e bildirmişti. Sonunda söz konusu yolun tümü için 1940-1941 mali yıllardaki genel bütçelere 1.750.000 lira tahsisat konulmuş¹³⁴⁴ ve yolun 56 km'lik kısmının inşaatına Ekim 1940'ta başlanmıştı¹³⁴⁵. Siirt-Bitlis-Tuğ karayolu geçeceği vilâyetleri birbirine bağlayarak, onların savunmalarını temin edecek ve aralarındaki iktisadi ve ticari ilişkilerin gelişmesini sağlamada çok önemli bir etken olacaktı. Ayrıca 1940'ta Van'ı Hakkâri'ye bağlayan, etrafı yüksek dağlar ve büyük uçurumlarla çevrilmiş olan yolun Zap Suyu civarındaki kısmının yapımına başlanmıştı. Bunun yanında Hakkâri'yi Çukurca'ya bağlayan yol üzerinde iki önemli köprünün yapılmasına ve yol üzerinde bulunan büyük kayaların kaldırılmasına başlanmıştı¹³⁴⁶.

Böylece yol ve köprü çalışmalarıyla ülkenin iktisadi kalkınmasını ve askeri kudretini sağlamlaştıracak, ülkenin uzak-yakın her köşesini birbirine bağlayacak karayollarının yapımına savaş yıllarında da devam edilmişti¹³⁴⁷. Karayolları ve köprüleri günün ihtiyaçlarına cevap verebilecek seviyelere getirmek¹³⁴⁸ amacıyla yapılan faaliyetlere 1941'de de devam edilmişti. Savaşın devam ettiği dönemde ulaşımda karayolları ve demiryollarından hangisine daha fazla önem verilmesi gerektiği meselesi de gündeme gelmişti. Yapılan değerlendirmelerde savaş malzemesi nakliyatında karayollarının demiryollarından daha önemli olduğu, hava saldırılarında raylar ve köprülerin tahrip edilmesi durumunda trenlerin işlemlerini imkânsız hale geleceği, karayolları için böyle bir tehlikenin bulunmaması nedeniyle karayolların ön plâna alınması gerektiği görüşü benimsenmişti¹³⁴⁹.

Karayolu ve köprülere önem verilmesinin sonuçları Van Gölü Havzası'nda da hissedilmiş ve buradaki çalışmalara verilen ödenekler arttırılmıştı. Bu çerçevede 1941'de Muş'ta 7 km yeni yol yapılmış ve 85 km'lik kısım da onarılmıştı. Vilâyette ayrıca toplam uzunlukları 400 m olan 12 köprü ve menfez onarılmıştı. Van'da da 23

¹³⁴⁴ BCA. 030.10.155.93.7.

¹³⁴⁵ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 7, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1940, s. 85.

¹³⁴⁶ **Belediyeler Dergisi**, Yıl: 5, S: 57, Mayıs 1940, s. 58.

¹³⁴⁷ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 9, S: 5-6, Birinciteşrin-İkinciteşrin/Ekim-Kasım 1942, s. 11.

¹³⁴⁸ **İdare Dergisi**, Yıl: 14, S: 161-164, Ağustos-İkinciteşrin/Kasım 1941, s. 3236.

¹³⁴⁹ **Ayn Tarihi**, S: 94, Eylül 1941, s. 30.

km yeni yol yapılmış, 4 köprü onarılmış ve 13 yeni menfez yapılmıştı¹³⁵⁰. Şose ve Köprüler Başkanlığı, Van'da Erciş-İskele yolunun inşası için vilâyete gerekli ödeneği göndermişti¹³⁵¹. Bunun yanında Haziran-Temmuz 1941'e kadar vilâyet kendi imkânlarıyla Van-Edremit ve Van-İskele yollarını onarmıştı¹³⁵².

Van Gölü Havzası'nda yol ve köprü inşasında Hükümet'in büyük önem verdiği, yapılan çalışmalardan anlaşılmaktadır. 1941 yılı itibariyle havzada inşa edilen köprüler ve bunlar için harcanan para miktarı şu şekildeydi:

Vilâyet	İşin Cinsi	Harcanan Para Miktarı (Lira)
Bitlis	Mutki-Herpi Yolunda Meydan Nahiyesi'nde Ahşap Köprü Yapımı	3093 ¹³⁵³
Bitlis	Diyarbakır-Bitlis Yolunda Banbarçay-Pisyâr-Köprüleri Yapımı	200154 ¹³⁵⁴
Van	Zernek Köprüsü Yapımı	1696 ¹³⁵⁵
Van	Şamran Kanalı Üzerindeki Köprülerin Yapımı	4197 ¹³⁵⁶

Aynı yıl içinde devlet, iktisadi ve askeri zaruretleri göz önünde bulundurarak Bitlis ve Mutki'deki köprülerin¹³⁵⁷ yapımını sürdürmüştü¹³⁵⁸. Bu yol aynı zamanda Diyarbakır-Bitlis bağlantısını sağlayacağı için büyük önem arz etmekteydi. 1942'ye kadar Siirt-Kurtalan-Bitlis karayolunun toplam keşif bedeli 2.025.311 lira olmuş¹³⁵⁹ ve Genelkurmay'ın ısrarı Hükümetin çabalarıyla, 2000-3000 amele çalıştırılmak suretiyle yapım işi hızlandırılmıştı. Ancak II. Dünya Savaşı'nın devam etmesi, Türkiye'nin tarımda ve diğer iş kollarında çalışan, üretici durumundaki büyük bir nüfusun ordu emrine alması, buğday, arpa gibi toprak mahsullerine devletin el koyması nedeniyle, buradaki yol inşasında çalışan amelelerin gıdasını temin etmede

¹³⁵⁰ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 8, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1941, s. 108-111.

¹³⁵¹ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 8, S: 6, Birinciteşrin/Ekim 1941, s. 98.

¹³⁵² **Yeni Yurd**, 18 Temmuz 1941.

¹³⁵³ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 8, S: 3, Ağustos 1941, s. 73.

¹³⁵⁴ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 8, S: 7, Birincikanun/Aralık 1941, s. 99.

¹³⁵⁵ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 8, S: 3, Ağustos 1941, s. 74.

¹³⁵⁶ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 8, S: 7, Birincikanun/Aralık 1941, s. 99.

¹³⁵⁷ **BCA**. 030.18.01.02.100.92.3.

¹³⁵⁸ **BCA**. 030.18.01.02.98.25.19.

¹³⁵⁹ **BCA**. 030.10.155.94.11.

sorun yaşanmıştı. Sorunu çözmek için Hükümetin isteğiyle, Siirt Vilâyeti bir süre inşaat bölgesine buğday ve arpa göndermişti. Fakat Siirt'in hububat stoku yetersiz duruma düşünce Diyarbakır'dan 200 ton buğday, 150 ton arpa alınarak inşaat bölgesine gönderilmişti¹³⁶⁰. Ancak Diyarbakır'dan gönderilen hububat da, yetersiz kalmış ve bu durum savaş boyunca devam etmişti.

Siirt-Kurtalan-Haydar Köprüsü yolu ve bağlantı yollarını içeren Siirt-Bitlis yolunun üçüncü kısım inşaatının sözleşme hükümlerine göre 30 Kasım 1942'de tamamlanması gerekmekteydi¹³⁶¹. Ancak daha önce de belirtildiği gibi inşaatta çalışan amelelere ekmeçlik un sağlanamaması işçilerin işi bırakmalarına neden olmuştu. Ayrıca inşaata kum, taş, çimento vesair inşaat malzemesi ve diğer bölgelerden getirilecek gıda maddelerinin nakliyatı için ihtiyaç duyulan benzin, yağ ve kamyonların temin edilememesi gibi önemli sebeplerden inşaat zamanında bitirilememişti¹³⁶². İhaleyi alan müteahhitler Muhsin Ataç ve Fazlı Yüce, Nafia ve Maliye Vekâletleri'ne başvurarak inşaatın bitirilmesi için 31 Ağustos 1943'e kadar ek süre verilmesini talep etmişlerdi. İlgililerin talepleri doğrultusunda bir kararname çıkarılarak sözleşme süresi 31 Ağustos 1943'e kadar uzatılmıştı¹³⁶³.

Savaş yıllarında karayolların gittikçe önem kazanması ile Hükümet yeni yasal düzenlemelere gitme ve amaca ulaşmada daha etkili bir karayolu programının hazırlanması gerektiği düşüncesine varmıştı. Bu nedenle Nafia Vekâleti, 1942'de 1929'dan beri uygulanmakta olan Şose ve Köprüler Kanunu'nu kaldırarak yeni bir yasa tasarısı hazırlamıştı. Tasarı, Türkiye'nin ihtiyaç duyduğu yolları, 1) Milli Şoseler (Devlet Yolları), 2) Birinci sınıf vilâyet yolları, 3) İkinci sınıf vilâyet yolları ve 4) Köy yolları olmak üzere dört gruba ayırmış ve bu yolların yapımı on yıllık (1943-1952) bir döneme yayılmıştı¹³⁶⁴. İlk üç gruptaki yolların yapım ve onarımından Nafia Vekâleti sorumlu tutulmuştu. Sorumluluğun nedeni yol güzergâhlarının tekniğe uygun yapılması ve yolların vilâyet sınırlarında kesintiye uğramadan takip eden

¹³⁶⁰ BCA. 030.10.155.94.11.

¹³⁶¹ BCA. 030.10.156.95.15.

¹³⁶² BCA. 030.10.156.95.5.

¹³⁶³ BCA. 030.11.1.160.10.9.

¹³⁶⁴ TBMM Kavanin Mecmuası, VI/23, TBMM Matbaası, Ankara 1942, s. 701; **Düstur**, Üçüncü Tertip, C: 23, Başbakanlık Devlet Matbaası, Ankara 1962, s. 511; L. Şen, **Türkiye'de Demiryolları...**, s. 84.

merkezlere kadar devamlılığın sağlanmasıydı¹³⁶⁵. Kanun karayollarının gelişimi için iyi fırsattı. Ancak ödenek yetersizliği, yol yapımının makineleşmemesi ve eski yol yapım yöntemlerinin devam etmesi istenilen hedeflere ulaşmayı sağlayamamıştı.

Genel Bütçe'den Nafia Vekâleti'ne verilen bazı yolların inşası Genelkurmay Başkanlığı açısından önem kazanması nedeniyle bir an evvel yapılmasını gerektirmişti. Bunların başında Hakkâri-Zap-Başkale yolları gelmekteydi. Bu yolların inşası için Genel Bütçe'den 600.000 lira kadar bir meblağın verilmesi lazımdı. Ancak o dönemin koşullarından bu meblağın verilmesi Nafia Vekâleti'nce mümkün olmadığından yolun inşası bir süre daha mahalli kaynaklara devredilmişti¹³⁶⁶.

Bu dönemde mahalli kaynaklarca Van'daki köprülerin tamiri için harcanan para miktarı ve tamir edilen köprüler şunlardı¹³⁶⁷:

Haydar Bey Köprüsü Tamirâtı	4.475 TL
Bendimahî Köprüsü Tamirâtı	4.053 TL
Örene Köprüsü Tamirâtı	9.763 TL

1943 mali yılı Van Vilâyet Hususi İdare bütçesinde ulaşım kısmına zam yapılmıştı¹³⁶⁸. Bu durum havzanın diğer vilâyetlerinde de uygulanmıştı. 1943'te havzadaki yol ve köprü faaliyetleri ile bunlara ayrılan tahsisat şöyle olmuştu:

Vilâyeti	İşin Cinsi e Yeri	Harcanan Para (Lira)
Bitlis	Meydan Köprüsü İnşaatı	1.100 ¹³⁶⁹
Bitlis	Bitlis-Diyarbakır yolunda Menfez ve İstinat Duvarları İnşaatı	4824
Bitlis	Siirt-Kurtalan-Haydar Köprüsü-Bitlis Yolu İnşaatı	2999
Van	Erciş-İskele Yolu İnşaatı	2773 ¹³⁷⁰

¹³⁶⁵ N. Y. Mutlu, **Bayındırlık Bakanlığı Tarihi...**, s. 320; İ. Tekeli-S. İlkin *"Türkiye'de Demiryolu Öncelikli..."*, s. 393; L. Şen, **Türkiye'de Demiryolları...**, s. 84.

¹³⁶⁶ **BCA.** 490.01.658.195.1.

¹³⁶⁷ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 9, S: 3-4, Eylül-Ağustos 1942, s. 109.

¹³⁶⁸ **BCA.** 030.18.01.02.104.1.12.

¹³⁶⁹ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 10, S: 1-2, Şubat-Mart 1943, s. 93.

¹³⁷⁰ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 10, S: 1-2, Haziran-Temmuz 1943, s. 130-131.

Bu dönemde ayrıca yapımı devam eden Siirt-Kurtalan ve Haydar Köprüsü iltisak yolları ile kalan kısımlarının yapımına ilişkin bir kararname imzalanmıştı¹³⁷¹. Kararname ile havzadaki yol ve köprü işlerine 1944'te de devam edilmesi kararlaştırılmış ve şimdiye kadar yapılan yolların heyelandan etkilenmemesi için gereken önlemler alınarak, bu iş için Genel Bütçe'den 132.773 liralık bir ödenek verilmişti¹³⁷².

1944'te Siirt-Bitlis istikametlerindeki yol, köprü ve menfezlerin yapımına devam edilmişti. Bu dönemde yani 1944 mali yılı bütçesi ile yapılma kararı alınan havzadaki yolların durumu şöyle idi:

Vilâyet İsmi	Yolun Genel Uzunluğu (km)	Harcanan Para Miktarı (TL)
Bitlis	343	413
Muş	339	152
Van	831	142 ¹³⁷³

II. Dünya Savaşı'nın Türkiye üzerindeki olumsuz etkileri savaşın son senesi olan 1945'te de devam etmişti. Yol yapımı için gerekli malzeme ve taşıtların teminindeki zorluklara rağmen Van Gölü Havzası'ndaki faaliyetlerin devamı sağlanmıştı. Siirt-Kurtalan ve Bitlis-Kurtalan yolunun büyük bir bölümü tamamlanmış¹³⁷⁴ ve ulaşım açılmıştı. Bitlis-Diyarbakır yolunda ulaşımı engelleyen tehlikeli uçurumlar ve yokuşlar düzeltilmiş, menfezler inşa edilmişti¹³⁷⁵. Ayrıca Milli Şose (Devlet Yolu) kapsamına alınan Siirt-Kurtalan-Haydar Köprüsü arasında yaklaşık 90 km'lik yolun yapımı tamamlanmış ve Haydar Köprüsü'ne kadar ki kısmı ulaşım açılmıştı¹³⁷⁶.

¹³⁷¹ BCA. 030.11.1.165.5.13.

¹³⁷² BCA. 030.18.01.02.106.77.16.

¹³⁷³ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 11, S: 2, Birinciteşrin/Ekim 1944, s. 122-123.

¹³⁷⁴ **Siirt**, 10 Şubat 1945.

¹³⁷⁵ **Siirt**, 17 Şubat 1945.

¹³⁷⁶ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, S: 5, Ekim 1945, s. 99; **Siirt**, 17 Şubat 1945.

1945 sonunda Van Gölü Havzası'ndaki genel yol durumu şu şekilde olmuştur¹³⁷⁷:

Vilâyetler	Vilâyet İçindeki Yolun Genel Uzunluğu (Km)	Şose Yol (Km)	Tesviyeli Yol (Km)	Araba veya Ham Yol (Km)
Bitlis	362	-	241	121
Muş	365	11	89	265
Van	828	21	625	182

Bu dönemdeki II. Dünya Savaşı'nın önemli sonuçlarından birisi de karayollarının devletlerin savaş gücünde oynadığı rolün öneminin anlaşılması¹³⁷⁸. Bu nedenle savaş boyunca karayolu ve köprülerin yapımına önem verilmişti. Karayollarının savaş dönemlerindeki rolü kadar savaş sonrasında ülkelerin tamirinde, toplumun iktisadi ve sosyal hayatının gelişmesinde sağladığı imkânlar da önemli olmuştur.

2. Demiryolları Alanında Yapılan Faaliyetler

II. Dünya Savaşı yıllarında demiryolu politikasındaki atılımı sürdürmek mali ve teknik altyapının yetersizliği bakımından iyice güçleşmişse de hükümetler bu konudaki kararlılıklarını yitirmemişlerdi. Bunda demiryolu politikalarının mimarı İsmet İnönü'nün Cumhurbaşkanı olmasının etkisi büyüktü. İsmet İnönü'nün Cumhurbaşkanı olmasıyla kurulan Dr. Refik Saydam Hükümeti'nin programında; "Demiryolu inşaatı Cumhuriyet devrinin çizdiği büyük program dairesinde devam ettirilecektir. Demiryollarımızın iktisadi ve teknik esaslar dâhilinde inkişafı için başlamış olan harekete kuvvetle devam olunacaktır"¹³⁷⁹, denilerek bu konudaki kararlılık vurgulanmıştı. Özellikle savaş koşullarındaki askeri ihtiyaçların demiryolunun önemini arttırması, devletin imkânlarının azalmasına rağmen, demiryollarının geliştirilmesine önem verilmesini sağlamıştı.

¹³⁷⁷ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, S: 5, Ekim 1945, s. 111-112; T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Ekim 1946, s. 120-121.

¹³⁷⁸ **TBMM TD.** VII/17, B: 61, (24.5.1945), s. 331.

¹³⁷⁹ **TBMM ZC.** V/29, İ: 28, (27.1.1939), s.216

a-Diyarbakır-Kurtalan-Van Hattı

Diyarbakır'dan Doğu'daki Van Gölü Havzası'na doğru demiryolu yapımı II. Dünya Savaşı öncesinde başlamıştı. Ancak savaşın sebep olduğu mali sıkıntılar buradaki çalışmaları yavaşlatmıştı. Buna rağmen Nafia Vekâleti ek ödeneklerle hattın yapımını sürdürmüştü. Bu hat üzerinde 290, 330, 103 ve 104 m uzunluklarında toplam 863 m'ye ulaşan 4 tünel ile en büyüğü 60 m uzunluğunda toplam 362 köprü ve menfez, bir adet de 100 m uzunluğunda demir köprü yapılmıştı. Bu hattın inşasında çalışan toplam işçi sayısı Temmuz 1941 itibariyle 2.100'e ulaşmıştı¹³⁸⁰.

Diyarbakır'dan Bismil'e kadar olan 47 km'lik bölüm 1 Eylül 1941'de işletmeye açılmıştı. 159. km'ye kadar ray döşeme işleri¹³⁸¹ dışında diğer işleri biten hattın Batman'a kadar olan 90 km'lik bölümü, 28 Haziran 1943'te Nafia Vekili Sırrı Day tarafından işletmeye açılmıştı¹³⁸². Yapım işlerinin hızlanması üzerine hattın Kurtalan'a kadar olan inşaatı bitirilmiş ve 159 km uzunluğundaki Diyarbakır-Kurtalan arasında ilk tren 28 Ekim 1944'te sefere başlamıştı¹³⁸³. Bu dönemden itibaren buradaki hattın ilerlemesi yeni güzergâh tespit çalışmaları nedeniyle durmuştu.

b- Elazığ-Van-İran Hattı

Yapımına önem verilen bir diğer hat da Van Gölü Havzası'nı batıdan doğuya doğru baştanbaşa kat edecek demiryolu güzergâhı Elazığ-Van-İran hattıydı. İran sınırına ulaşacak olan demiryolu, 3262 Numaralı Kanun'a¹³⁸⁴ göre Diyarbakır'dan Irak sınırına yapılacak demiryolunun uygun bir noktasından ayrılacak bir hat ile Bitlis-Tatvan ve Van üzerinden yapılacaktı¹³⁸⁵. Bu hattın tercih edilmesinin sebebi

¹³⁸⁰ Hüseyin Kalgay, "Cumhuriyetin 17. Yılında Diyarbakır Hattında İnşaat Faaliyetleri", **Demiryollar Dergisi**, XVI/ 187-188, Birinciteşrin 1940, s. 289; Hüseyin Kalgay, "Diyarbakır-Cizre Hattı Irak Hududumuza Uzatılıyor", **Demiryollar Dergisi**, XVII/ 197-200, Temmuz-Birinciteşrin/Ekim 1941, s. 723-724.

¹³⁸¹ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 7, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1940, 3.

¹³⁸² **Ayn Tarihi**, S: 115, Haziran 1943, s. 23-24; "Diyarbakır-Batman Hattı Bugün Açılıyor", **Cumhuriyet**, 28 Haziran 1943; "Diyarbakır-Batman Demiryolu Dün Açıldı", **Cumhuriyet**, 29 Haziran 1943; M. A. Abisel, **Bir Karış Fazla Şimendifer...**, s. 137; İ. Yıldırım, **Demiryollar...**, s. 105.

¹³⁸³ **Ayn Tarihi**, S: 131, Birinciteşrin/Ekim 1944, s. 4.

¹³⁸⁴ 14.6.1937, Tarih ve 3262, Numaralı Diyarbakır İstasyonundan Irak ve İran Sınırlarına Kadar Yapılacak Demiryolları Hakkında Kanun, **TBMM Kavânin Mecmuası**, V/17, s.1057.

¹³⁸⁵ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:4, S:5, Birinciteşrin/Ekim 1937, s.60.

ise hem 171 km'si Irak sınırına yapılacak olan hat ile beraber olması, hem de İran sınırına en yakın güzergâh olmasıydı¹³⁸⁶.

Hattın, Kurtalan'a kadar olan kısmı bitirilmiş ve inşaat sırasında güzergâhın etütleri yapılmıştı. Kurtalan İstasyonu'ndan İran sınırına kadar olan bölümünde Van Gölü kenarında Tuğ (Tatvan) mevkiine kadar olan kısmın etütleri sonucunda, güzergâhın değiştirilmesi¹³⁸⁷ gündeme gelmiş ve bu konuda bir kanun teklifi verilmişti. Bu kanun teklifinin gerekçesinde hattın incelenmesi sonucunda varılan sonuçlar şöyle sıralanmıştı; Bitlis üzerinden Van Gölü'ne kadar olan bölümde 21 km'ye varan ve en büyüğü 700 m olan 95 adet tünel, 40-50 m yüksekliğinde 6 viyadük (köprüyol) ve 4 adet büyük köprünün inşası gerekecekti. Yine bu güzergâhın Bitlis'ten önce Deliklitaş'tan Van Gölü kenarına kadar 20 km'lik kısım üzerinde etkili olan çığlar nedeniyle kapanma ihtimali çok yüksekti. Bu kısmın 20 km'de binde 20 ve 40 km'de binde 25'lik meyil bulunması hattın nakliye gücünü azaltacağı gibi işletme masrafını da arttıracaktı. Kurtalan-Bitlis-Tuğ (Tatvan) güzergâhı¹³⁸⁸ yerine Elazığ-Palu-Muş-Rahva-Tuğ (Tatvan) güzergâhı¹³⁸⁹ tercih edilirse yaklaşık 70 km daha fazla demiryolu yapılacak ve 5 milyonluk fazla bir harcama gerekecekti¹³⁹⁰. Fakat yeni güzergâhın eskisine oranla daha verimli bir bölgeden geçmesi işletme gelirini arttıracaktı. Önceki güzergâha göre daha düz bir araziden geçecek yeni güzergâhta meyil ise binde 15'ti. Ayrıca yeni güzergâh, İran transit taşımacılığını 90 km kısaltacaktı¹³⁹¹. Yine, Yolçatı-Diyarbakır-Kurtalan-Bitlis-Tatvan 437 km iken; Yolçatı-Elazığ-Muş-Rahva-Tatvan güzergâhı 345 km idi¹³⁹².

¹³⁸⁶ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:6, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1939, s.73-74, T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri**, Yıl:6, S: 6, İkinciteşrin/Ekim 1939, s.10; Yıldırım, **Demiryolları**,...,s.106.

¹³⁸⁷ "İran Hattı Şehrimizden Geçmeyecek Mi?", **Yurd Yolu**, 20 Mart 1940; T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:7, S: 5 Birinciteşrin/Ekim 1940, s.40.

¹³⁸⁸ "Türkiye-İran Hattı İlerliyor", **Yurd Yolu**, 15 Kânun-ı sani/Ocak 1940.

¹³⁸⁹ **Cumhuriyet'in 18. Yıldönümünde Hitabeler ve Konferanslar**, Çankaya Matbaası, Ankara 1941, s.51.

¹³⁹⁰ **TBMM ZC**, VI/11, İ: 47, (6.5.1940) Sıra Sayısı:113, s.1-4.

¹³⁹¹ 12.4.1940 Tarih ve 1/365 Numaralı, Diyarbakır İstasyonu'ndan Irak ve İran Hudutlarına Kadar Yapılacak Demiryolları Hakkındaki 3262 Sayılı Kanunun Birinci Maddesinin Tadilne Dair Kanun Layihası ve Nafia ve Bütçe Tercümeleleri Mazbataları, **TBMM ZC**, VI/11, İ: 47, (6.5.1940) Sıra Sayısı:113, s.1-4; T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:7, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1940, s.26-35.

¹³⁹² 12.4.1940 Tarih ve 1/365 Numaralı, Diyarbakır İstasyonu'ndan Irak ve İran Hudutlarına Kadar Yapılacak Demiryolları Hakkındaki 3262 Sayılı Kanunun Birinci Maddesinin Tadilne Dair Kanun Layihası ve Nafia ve Bütçe Tercümeleleri Mazbataları, **TBMM ZC**, VI/11, İ: 47, (6.5.1940) Sıra

Bu sebeplerden dolayı toplam uzunluğu yaklaşık 330 km olan Elazığ-Palu-Muş-Tatvan güzergâhı tercih edilmiş¹³⁹³, İcra Vekilleri Heyeti, Elazığ-Palu-Muş-Tatvan hattının etüt, istikşaf ve oplikasyon masrafları için önceden Diyarbakır-Cizre-Van hattı için konuşulmuş olan 4.500.000 liradan 200 bin liranın verilmesini 4 Mart 1940'ta çıkarılan 2/12947 sayılı kararname ile kararlaştırmıştı¹³⁹⁴. Bu para ile yeni hattın güzergâhı ve tetkikleri yapılmış ve daha sonra 6 Mayıs 1940'ta kabul edilen Kanun ile 3262 Numaralı Kanun'un 1. Maddesi değiştirilmişti¹³⁹⁵. Aynı Kanun'a göre Diyarbakır'dan Irak ve Elazığ'dan İran sınırlarına birer demiryolu yapılacaktı¹³⁹⁶. Elazığ-Van Hattı'nın güzergâhı kesinleştikten sonra 17 Kasım 1940'ta Elazığ'da düzenlenen bir törenle yapımına başlanmıştı¹³⁹⁷. İran hattında Van Gölü kenarında bir iskele yapılacak ve Tatvan ile Van arası feribot ile geçilecekti¹³⁹⁸. Önceki Kânun'daki 50 milyon liralık ödenek aynı kalmış ve bunun harcanmasından Nafia Vekâleti sorumlu tutulmuştu. Fakat savaş döneminin koşullarından dolayı 50 milyon liralık ödeneği karşılayamayan Hükümet, Mayıs 1941'de yıllık faiz ve ikramiye tutarı yüzde 7 olan bir borçlanmaya gitmiş ve 35 milyon liralık tahvil piyasaya sürmüştü¹³⁹⁹. Buradan elde edilen para ile hattın inşasına devam edilebilmişti. Ancak mali destek sağlanabilmişse de savaşın olumsuz etkisiyle çimento, demir, kereste gibi önemli inşaat malzemesi zamanında ve yeterince temin edilememişti.

Elazığ-Van-İran Hattı'nın gerekli etütleri yapılarak¹⁴⁰⁰, güzergâh tespit edildikten sonra ilk 143 km'lik kısım ihale edilmiş ve çalışmalara başlanmıştı. Van-Kotur kısmının ihalesi de Mayıs 1941'de yapılmış ve İcra Vekilleri Heyeti, 26 Mayıs

Sayı:113, s.1-4; T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:7, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1940, s.26-35.

¹³⁹³ Hüseyin Kalgay, "Elazığ-Van-İran Demiryolu ve Eski Güzergâhla Mükayesesi", **Demiryollar Dergisi**, XVI/ 187-188, Birinciteşrin/Ekim/ 1940, s. 272.

¹³⁹⁴ **BCA**. 030.18.01.02.90.19.9.

¹³⁹⁵ Diyarbakır İstasyonundan Irak ve İran Hududlarına Kadar Yapılacak Demiryolları Hakkındaki 3262 Sayılı Kanunun Birinci Maddesinin Tadiline Dair Kanun, **TBMM ZC**, VI/11, İ: 47, (6.5.1940), s.17.

¹³⁹⁶ **Van**, 21 Eylül 1941.

¹³⁹⁷ **Cumhurbaşkanlığı İsmet İnönü Arşivi**, Yer No: 2/11-26, F: 5584.

¹³⁹⁸ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 7, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1940, 3.

¹³⁹⁹ **TBMM ZC**, VI/18, İ: 54, (21.V.1941), s.117; **TBMM Kavanin Mecmuası**, VI/22, s.726-727; **Düster**, Üçüncü Tertip, C: 22, s.420-421.

¹⁴⁰⁰ **Vatan**, 9 Temmuz 1941.

1941 tarih ve 2/15883 sayılı kararname ile onaylamıştı¹⁴⁰¹. Hattın bu kısmının ihale ve inşa tablosu ise şu şekildeydi¹⁴⁰²:

İnşaatın Bölümleri	İnşaatın Sınırları (Km)	İnşaatın Uzunluğu (Km)	Tahmini İhale Bedeli (TL)	Yapılan İndirim (%)	Gerçek İhale Bedeli (TL)	İhaleyi Kazanan Şirket	Ray Döşenmesine Başlama Tarihi
1	24.294-46.000	21.706	1.000.000	9.15	908.500	Haymil İnşaat Şirketi	15 Mart 1942
2	46.000-72.000	26.000	2.300.000	9.15	2.089.500	Haymil İnşaat Şirketi	15 Eylül 1942
3	7.200.094.000	22.000	1.700.000	9.15	1.544.450	Haymil İnşaat Şirketi	15 Mart 1943
4	94.000-114.000	20.000	4.500.000	15.32	3.810.600	Yol Yapı Kol. Şti.	15 Mart 1943
5	114.000-136.500	22.500	4.000.000	18.56	3.257.600	Hasan Fehmi Dağlar İnş. Şti.	15 Nisan 1944
6	136.500-158.000	21.500	2.500.000	19.90	2.002.500	Fomsim İnş. Şti.	15 Mayıs 1944

Ağustos 1941’de, Elazığ-Van-İran hattının¹⁴⁰³, Elazığ-Palu arasındaki 70 km’lik çok arızalı¹⁴⁰⁴ ve birçok büyük köprü ve tünelleri içeren kısım üzerindeki çalışmalara devam edilmişti¹⁴⁰⁵. Palu ile Çapakçur arasında ihalesi yeni yapılan 64 km’lik kısımda da inşaat başlatılacaktı. Böylece Çapakçur karşısındaki Bingöl istasyonuna kadar olan 134 km’lik kısımda bu yıl içinde yoğun çalışmalar yapılacaktı¹⁴⁰⁶. 1942 başında ise Çapakçur kasabası ile Muş arasında etütleri tamamlanmış 100 km’lik kısımda inşaat faaliyeti başlayacaktı¹⁴⁰⁷. Bu amaçla Elazığ-Van-İran demiryolunun Elazığ’dan itibaren 134 km’lik kısım müteahhitlere ihale edilmişti. Bu kısmın toplam ihale bedeli 13.601.200 lirayı bulmuştu¹⁴⁰⁸.

¹⁴⁰¹ BCA. 030.18.01.02.95.45.8.

¹⁴⁰² Hüseyin Kalgay, “Elazığ-Van-İran Hudut Hattında Hummalı İnşaat Faaliyetinden”, **Demiryolları Dergisi**, XVII/ 197-200, Temmuz-Birinciteşrin/Ekim 1941, s.715-716; T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl:8, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1941, s. 33-38.

¹⁴⁰³ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 9, S: 5-6, Birinciteşrin-İkinciteşrin/Ekim-Kasım 1942, s.9.

¹⁴⁰⁴ **Van**, 30 Ağustos 1941.

¹⁴⁰⁵ Hüseyin Kalgay, “Refah ve Ümran Ülkümüzün Demiryollarına Umumi Bir Bakış”, **Demiryolları Dergisi**, XVII/ 197-200, Temmuz- Birinciteşrin/Ekim 1941, s. 699.

¹⁴⁰⁶ **TBMM ZC. VI/21**, İ: 1, (1.11.1941), s.6; **Van**, 15 İkinciteşrin/Kasım 1941; **Belediyeler Dergisi**, Yıl: 7, S: 75, İkinciteşrin/Kasım 1941, s. 6.

¹⁴⁰⁷ **Ayın Tarihi**, S: 93 Ağustos 1941, s.4; **İdare Dergisi**, Yıl: 14, S:161-164, Ağustos-İkinciteşrin/Kasım 1941, s.3236.

¹⁴⁰⁸ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 8, S: 5, Birinciteşrin/Ekim 1941, s.50.

1942’de II. Dünya Savaşı’nın hattın inşaatı üzerindeki etkisi bütün ağırlığıyla hissedilmişti. Daha önce ihale bedeli 16 Milyon lirayı bulan altı kısımda yapılabilmiş olan işlerin bedeli 1.651.354 lirayı geçmişti. Bu da tüm bedelin ancak yüzde 10’unu karşılayabilen bir miktar olmuştu. Savaşın etkisi nedeniyle inşaatın tam randıman ile ilerlemesi temin edilememiş olmakla beraber, imkânların el verdiği kadar iş yapılabilmisti. Bu dönemde müteahhitlere ihale edilmiş olan 6 kısımdan sadece 1. 2. ve 3. Kısımlarda çalışılabilmiş, diğer kısımlarda ise inşaat hazırlıklarının ve gerekli tesislerin meydana getirilmesi ve bilhassa hizmet yollarının yapılması işleriyle uğraşılmıştı¹⁴⁰⁹.

1943 başında çimentosuzluktan ve kerestenin temin edilememesinden dolayı yalnız toprak işlerinde çalışılmış¹⁴¹⁰ ve hattın 24. km’sinden 46. km’sine kadar olan birinci kısmın toprak işleri bitirilmiş ancak bu kısımlara henüz ray döşenmemişti¹⁴¹¹. Çimento kıtlığı nedeniyle açılan tüneller tamamlanamamış ve köprüler yapılamamıştı. Bu durum hattın yapılmasını engellemişti¹⁴¹². Bunda etkili olan bir başka husus da, inşaatın yapıldığı yerlerde bulunan atlar, arabalar ve işe yarayan kamyonlara askeriye tarafından el konulması veya satın alınmasından dolayı inşaat malzemesinin taşınmasında güçlük çekilmesiydi¹⁴¹³. Elazığ-Van hattının 24. km ile 94. km’leri arasındaki 1. 2. ve 3. kısımlar müteahhidi Haymil İnşaat Limited Şirketi nakliye aracını bulamaması ve fiyatların yükselmesinden zarara uğramıştı. Bu nedenle şirket, zararın telâfi edilmesi ve sözleşmenin yeniden düzenlenmesi için Nafia Vekâleti’ne başvurmuştu¹⁴¹⁴.

¹⁴⁰⁹ T.C, Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 9, S: 5-6, Birinciteşrin-İkinciteşrin/Ekim-Kasım 1942, s.41; **Demiryollar Dergisi**, XVIII/ 212-214, Birinciteşrin-Birincikanun/Ekim-Aralık 1942, s.41.

¹⁴¹⁰ 28 Haziran 1943 tarihinde Nafia Vekili Sırrı Day’ın katıldığı törenle Diyarbakır-Batman Hattının açılışı yapıldı. Açılış sırasında Sırrı Day; “Hepimiz biliriz ki demiryolu siyasetimiz rejimimizin devletçilik, siyasetinin, muvaffak başı ve temelidir ... Elazığ hattımızı Van yoluyla İran hududumuza bir an evvel ulaştırmak için mesaimizi buralara teksif etmiş bulunuyoruz ... Yurdumuzun coğrafi ve iktisadi durumu yalnız yurt içi münakaşesini değil, devletler ve hatta kıtalar arası münakale imkânlarını sağlamak vazifesini de bize yüklemiştir ...”, demektedir. (**Ayın Tarihi**, S: 115, Haziran 1943, s. 53-55.)

¹⁴¹¹ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 9, S: 7-8, Birincikanun/Aralık 1942-İkincikanun/Ocak 1943, s.93.

¹⁴¹² T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 10, Birincikanun/Aralık 1943-İkincikanun/Ocak 1944, s.56.

¹⁴¹³ Bunda 13 Kânun-ı sani/Ocak 1942’de “Van, Bitlis, Siirt ve Diyarbakır Vilâyetleri Dâhilinde İaşe Maddeleri Nakline Elverişli Nakil Vasıtalarına Ücretli Çalışma Mecburiyeti Konulduğuna Dair 243 Sayılı Koordinasyon Kararı’nın alınması etkili olmuştu. (**Düster**, Üçüncü Tertip, C: 23, s.86.)

¹⁴¹⁴ **BCA**. 030.10.152.74.12.

Hükümet, Elazığ-Van-İran hudutlarında inşaat faaliyetlerini finanse etmek amacıyla 18 Temmuz 1944'te borçlanmaya gitmiş ve bu iş için 85 milyon liraya kadar yetki vermişti¹⁴¹⁵. Savaşın durumunun doğurduğu bir başka sorun ise askerliğe elverişli olanların ordunun emrine alınması nedeniyle Elazığ-Van Hattı'nda çalıştırılacak amelenin bulunamamasıydı. Müteahhitlerin bulabildikleri amelelerin çocuk, yaşlı ve özürllülerden oluşması, artan fiyatların amele gündeliklerini yükseltmesi çalışmaları olumsuz yönde etkilemişti. Bunun yanında savaşın çıkmasıyla Avrupa'dan getirtilen inşaat malzemesinin fiyatlarının artması Elazığ-Van Hattı'nın ihâlesini alan Haymil, Yolyapı, Hasan Fehmi Dağlar ve Fomsim Şirketlerini zarara uğratmıştı. Hükümet, askeri, iktisadi ve siyasi bakımlardan çok önemli gördüğü bu hattın inşaatının aksamaması gerektiği hususunu dikkate alarak, hat için ek ödenek çıkarmaya karar vermişti¹⁴¹⁶.

Bütün bu olumsuzluklara rağmen 1943 yılı süresince Elazığ-Van Hattı'nın Palu'ya kadar olan kısımda inşaata devam edilmişti. Bu kısmın eksik olan inşaat malzemesinin temin edilmesi ve sipariş edilen rayların getirtilmesi durumunda 1944 sonuna kadar ray döşenmesi Palu'ya varmış olacaktı¹⁴¹⁷. Bunu gerçekleştirmek için Hükümet, 7 Temmuz 1943'ten itibaren yüzde 7 faizli üçüncü tertip tahviller (ilki Mayıs 1941, İkincisi Mart 1942'de) çıkarmıştı¹⁴¹⁸. 1944'ün başında Elazığ-Van hattındaki çalışmalar Palu'dan Genç'e kadar olan mesafede yoğunlaşmıştı¹⁴¹⁹.

Daha önce Sivas-Erzurum ve Malatya iltisak (bağlantı) hatları, inşaatında kullanılmak üzere Gümrük Tarife Kanunu'nun 5. Maddesi'nin 17. Fıkrasına uygun olarak ülkeye getirilmesine izin verilmiş olan muhtelif montaj aletleri ve malzemelerin Elazığ-Van Demiryolu üzerinde kurulacak köprülerin yapım ve montajında da kullanılması hususunda Nafia Vekâleti'nce 18 Şubat 1944'te 860/1921 sayılı tezkeresiyle yapılan teklif, İcra Vekilleri Heyeti'nin 23 Mart 1944'teki toplantısında çıkarılan 3/604 numaralı kararnâme ile kabul edilmişti¹⁴²⁰.

¹⁴¹⁵ “Diyarbakır ve Elazığ İstasyonlarından Irak ve İran Hudutlarına Kadar Yapılacak Demiryollarının İnşası İçin İstikraz Akdine Dair Olan 4057 Sayılı Kanuna Ek Kanun No: 4625”. **TBMM ZC.** VIII/12, İ: 86, (18.7.1944), s. 108; **TBMM Kavanin Mecmuası**, VII/26, s. 717; **Düster**, Üçüncü Tertip, C: 25, s. 468; **Bayındırlık Dergisi**, Yıl: 11, S: 3, Şubat 1945, s. 10;

¹⁴¹⁶ **BCA**, 030.10.152.74.18.

¹⁴¹⁷ **Bugün**, 13 Nisan 1943.

¹⁴¹⁸ **Ayn Tarihi**, S:116 Haziran 1943, s.2-3

¹⁴¹⁹ **Ayn Tarihi**, S: 122, İkincikanun/Ocak 1944, s.3.

¹⁴²⁰ **BCA**. 030.18.01.02.105.20.8.

Böylece savaş koşullarının hüküm sürdüğü bu dönemde demiryolu yapımının devamı sağlanmaya çalışılmış oldu.

Nafia Vekâleti ile Almanya’da Fried Krupp Aktiengesellschaft Friedrich-Alfred Hütte, Rheinhausen Firması arasında Elazığ-Van demiryolu üzerinde demir köprüler inşa etmek amacıyla 1944’te imzalanan sözleşme, savaş sebebiyle Türkiye-Almanya arasındaki siyasi ve iktisadi münasebetlerin kesilmesi üzerine, köprü inşaa faaliyeti durmuştu. Bu nedenle Nafia Vekâleti 13 Ekim 1944’te buradaki köprülerin emaneten yaptırılması konusunda bir teklifte bulunmuştu. İcra Vekilleri Heyeti’nin, 11 Kasım 1944’te yapılan toplantısında çıkardığı 3/1771 numaralı kararname ile teklifi onaylamıştı¹⁴²¹. Böylece savaş nedeniyle duran çalışmalara tekrar başlanmıştı.

1944 sonbaharında Elazığ-Van hattının Palu’ya kadar olan 70 km’lik inşaat kısmı için 1.410 ton ray ve 238 ton küçük yol malzemesi satın alınmış ve alınan bütün malzeme inşaat sahasına getirilmişti. Aynı hat için lazım olan ahşap traversler (kalın kereste) de Orman Umum Müdürlüğü ile imzalanan protokol gereğince aynı yıl için 40 bin adet traversin Gülnar ve Mut revir amirliklerinden, 400 bin lira bedelle satın alınmış ve Mersin’den trene yükletilerek inşaat sahasına gönderilmişti¹⁴²².

Elazığ-Van-İran Hattı’nda Elazığ’dan itibaren ray döşenmesine 19 Kasım 1944’te başlanmıştı¹⁴²³. Fakat Elazığ’dan Palu’ya kadar toprak, düzeltme, köprü, tünel ve balast gibi altyapı işleri bitmiş olmasına rağmen gerekli ray bulunamadığı için mevcut olan raylarla ancak Elazığ’dan itibaren 20. km’deki Haceri Köyü’ne kadar ray döşenebilmişti¹⁴²⁴. Bundan sonra da ray döşeme işleri tamamen durmuştu. Bayındırlık Bakanı Sırrı Day, Bakanlığın 1945 mali yılı bütçe görüşmelerinde toprak düzeltmesi, köprü ve menfezi hazır hale getirilen 52 km’lik yolun ray olmadığı için bekletildiğini ifade etmişti¹⁴²⁵.

Irak ve İran hatları için verilen 50 milyon liralık ödeneğin 41 milyon lirası 1944 sonuna kadar harcanmıştı. Kalan 9 milyonla diğer hatların bitmesi mümkün değildi. Hâlbuki bu hattın inşası, hem iktisadi yönden hem de ülke savunması

¹⁴²¹ BCA. 030.18.01.02.106.78.15.

¹⁴²² T.C. Nafia Vekâleti, **Nafia Dergisi**, Yıl: 11, S: 2, Birinciteşrin/Ekim 1944, s. 223.

¹⁴²³ **Ayn Tarihi**, S: 132, İkinciteşrin/Kasım 1944, s. 10; M. Gökman, **50 Yıllın Tutanağı**,..., s.117..

¹⁴²⁴ Yakup Kalgay, “Elazığ-Van-İran Hudut Hattı”, **Demiryollar Dergisi**, XXI/ 248-250, Ekim-Aralık 1945, s. 25.

¹⁴²⁵ **TBMM TD**, VII/17, B: 61, (24.5.1945), s. 354.

açısından mecburi görülmekteydi¹⁴²⁶. Bu sebeple 2 Ağustos 1944'te kabul edilen 4643 numaralı kânun ile Irak ve İran sınırlarına yapılan demiryolları için 40 milyon liralık ek ödenek verilmişti¹⁴²⁷.

Hattın yapımı II. Dünya Savaşı nedeniyle çok pahalıya mal olmaya başlamış ve ihaleyi kazanan şirketler zarar etmişti. Bu şirketlerden hattın 1. 2. ve 3. Kısımları'nı alan Haymil İnşaat Şirketi, Ocak 1945'te Devlet Şurası Umumi Heyeti'ne başvurarak ihale şartlarında zararlarını telafi edici yönde değişiklik yapılmasını istemişti¹⁴²⁸. Aynı dertten muzdarip olan ve hattın 4. Kısmı'nın ihalesini kazanarak inşasını üstlenen, Yolyapı Kollektif Şirketi de, zararlarının karşılanması amacıyla ihale şartlarında değişiklik yapılması için Şubat 1945'te Danıştay'a başvurmuştu¹⁴²⁹. Hattın 5. Kısmı'nın ihalesini kazanan Hasan Fehmi Dağlar İnşaat Şirketi de ihale şartlarında değişiklik yapılmasını içeren bir ek sözleşme yapılması için Danıştay'a başvurmuş; Danıştay Üçüncü Dairesi de, 18 Ocak 1945'te şirketin isteğini haklı bulmuş ve ek sözleşme imzalanması için Nisan 1945'te Bayındırlık ve Maliye Bakanlıkları'na karar suretlerini göndermişti¹⁴³⁰. Aynı uygulama, Mayıs 1945'te hattın 6. Kısım ihalesini kazanan Fomsim İnşaat Şirketi için de geçerli olmuştu¹⁴³¹.

Savaş koşulları nedeniyle hattın inşası için harcanan para öngörülenin çok üzerine çıkmış ve 1945 sonuna kadar 36.293.963 lira harcanmıştı. Bu paranın yıllara dağılımı ise şöyleydi¹⁴³²:

Mali Yıllar	Harcanan Miktar (Lira)
1941	1.087.221
1942	2.144.237
1943	13.056.616
1944	14.087.734
1945	5.918.155
Toplam	36.293.963

¹⁴²⁶ TBMM ZC, VII/13, İ: 87, (2.8.1944), Sıra Sayısı: 225, s. 3; İ. Yıldırım, *Demiryollar...*, s. 109.

¹⁴²⁷ TBMM ZC, VII/13, İ: 87, (2.8.1944), s. 27-28.

¹⁴²⁸ BCA. 030.11.1.173.1.11.

¹⁴²⁹ BCA. 030.11.1.173.4.3.

¹⁴³⁰ BCA. 030.11.1.174.10.7.

¹⁴³¹ BCA. 030.11.1.175.14.10.

¹⁴³² Yakup Kalgay, bu para miktarının toplamasında yaptığı yanlışlıktan dolayı 36.313.969 lira olarak vermiştir. (Yakup Kalgay, "Elazığ-Van-İran Hudut Hattı", *Demiryollar Dergisi*, XXI/ 248-250, Ekim-Aralık 1945, s. 26.)

Elazığ-Van-İran demiryolu Fevzipaşa-Malatya, Diyarbakır hattının Yolçatı İstasyonu'ndan ayrılan Yolçatı-Elazığ hattının İran sınırına kadar uzatılmasıydı. Demiryolu, Elazığ'dan itibaren Baki Deresi-Elazığ Ovası-Murat Suyu-Palu-Genç-Muş-Murat Dağı eteklerini ve Rahva'yı geçerek Tatvan'a ulaşacaktı. Buradan da feribotla Van'a-Kotur'a ve İran'a geçecekti. Hattın bu güzergâhıyla Palu, Genç ve Muş Ovaları gibi verimli arazilerden faydalanmak ve ülke savunması bakımlarından çok önem arz etmekteydi¹⁴³³. II. Dünya Savaşı'nın çıkardığı bütün zorluklara ve yokluklara rağmen hattın inşasından vazgeçilmemiş, bir an önce bitirilmesi için savaş döneminde aralıksız çalışılmıştı. Bu nedenle hattın inşasına II. Dünya Savaşı'ndan sonra da devam edilecektir.

3. Van Gölü İşletme İdaresi

Gerek karayolu, gerek demiryolu çalışmalarında görülen aksamalar, Van Gölü İşletme İdaresi'nin faaliyetlerinde de, 1939'da II. Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla önceki yıllara göre bir duraklama dönemi başlamıştı. Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1940 mali yılı bütçesinde gelir 51.840 lira, gider ise 24.146 lira olarak hesaplanmıştı. İdare bütçesine daha önce verilen 27.694 liralık ödenek savaş nedeniyle başka alanlarda kullanılmak amacıyla geri alınmıştı¹⁴³⁴. Bu durum mali sıkıntı çeken Van Gölü İşletme İdaresi'nin çalışmalarını daha da kısıtlamıştı.

Eylül 1940'ta gemilerle taşınan eşyaların tahliyesini sağlamak ve gemilere gelen yüklerin taşınmasında yaşanan sıkıntının giderilmesi amacıyla Van ve Erciş iskelelerinde "hamal teşkilatları" kurulmuştu¹⁴³⁵. Böylece iskele ve antrepolarda biriken yüklerin taşınması ve işletmenin rahat çalışmasına ortam hazırlanmıştı. Bu çalışmalar, İşletme İdaresi'nin 1940 mali yılı gelirlerine olumlu yansımış ve bu yılın sonunda İşletme İdaresi'nin geliri 100.000 lira olarak hesaplanmıştı¹⁴³⁶. Van Gölü

¹⁴³³ Hattın güzergâhının tespitinden sonra Bitlis Halkevi Başkanı Ziya Gebeoğlu, CHP Bitlis İl Başkanı Arif Özdemir, Belediye Başkanı Suphi Menteş ve Ticaret Odası Başkanı Nezir Özer, Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye bir telgraf çekerek demiryolunun Bitlis'ten geçirilmesini istemişlerdi. (Cumhurbaşkanlığı İsmet İnönü Arşivi, Yer No: 2/12-36, F: 8258.

¹⁴³⁴ TBMM ZC. VI/8, İ: 24, (12.1.1940), s.16.

¹⁴³⁵ Yeni Yurd, 27 Eylül 1940.

¹⁴³⁶ TBMM ZC. VI/12, İ: 61, (1.6.1940), Sıra Sayısı:185, s.25.

İşletme İdaresi'nin geliri artınca genel bütçeden aktarılan ödeneklerin miktarı azaltılmıştı. Meselâ 1941'de İşletme İdaresi için verilen ödenek miktarı 50.000 lira olarak tespit edilmişti¹⁴³⁷.

26 Şubat 1942'de çıkarılan 2/17427 Sayılı Kararnâme ile Van Gölü için yaptırılacak ve tamir ettirilecek araçların yapım ve tamir işleri Devlet Denizyolları Umum Müdürlüğü'ne verilmişti. İşletme İdaresi için gereken malzeme ve araç gereçlerin de 2490 Sayılı Kanun'un 50. Maddesi'nin "E" fıkrası hükmünce emaneten yaptırılması kararlaştırılmıştı¹⁴³⁸.

II. Dünya Savaşı'nın devam ettiği dönemde Van Gölü Havzası'ndaki ulaşım ve taşımacılık işleri daha da önem kazanmıştı. Çünkü burada yapılan taşımacılıkta ekseriyetle asker ve askeri malzeme nakledilmekteydi. Bu nedenle Münakâlat Vekâleti, 24 Haziran 1942'de Van Gölü'ndeki ulaşım araçlarının işler hale getirilmesi için harekete geçmiş ve bu çerçevede on mavnanın yapımına karar verilmişti. Mavnalar için gereken kereste ihale ile temin edilmiş ve mavnaların yapımına kısa bir süre sonra başlanmıştı. Bu sırada daha önce çürümeye terk edilen Tuğ römorkörü tamir edilmiş ve hizmete sokulmuştu¹⁴³⁹.

Bu çalışmalar neticesinde İşletme İdaresi'nin geliri arttığından önceki yılda olduğu gibi 1942 mali yılında genel bütçeden Van Gölü İşletme İdaresi'ne verilen ödenek yine 50.000 lira olarak kalmıştı¹⁴⁴⁰.

Van Gölü İşletme İdaresi'nin yeniden düzenlenmesi ve gelecekteki ihtiyacı da karşılayacak şekilde geliştirilmesi amacıyla Münakalat Vekâleti tarafından yapılması icap eden işleri yerinde incelemek üzere 1944 başında Denizyolları Umum Müdürlüğü'nün başkanlığındaki bir heyet Van'a gönderilmişti. Yapılan incelemeler sonunda işletmenin gerek vasıta, gerekse teçhizat bakımından eksiklikleri tespit edilmiş ve bunların karşılanmasına başlanmıştı. Aynı yıl Münakalat Vekâleti'nce alınan tedbirler sonucu olarak Van Gölü İşletme İdaresi'ne iki yeni gemi alınmış ve idarenin taşımacılık gücü artırılmıştı¹⁴⁴¹.

¹⁴³⁷ TBMM ZC. VI/18, İ: 60, (30.5.1941), s.26.

¹⁴³⁸ BCA. 030.18.01.02.97.122.14.

¹⁴³⁹ BCA. 030.18.01.02.99.54.17.

¹⁴⁴⁰ TBMM ZC. VI/25, İ: 65, (28.5.1942), Sıra Sayısı: 164, s.6.

¹⁴⁴¹ Van, 23 İllkânun/Aralık 1944.

Van Gölü İşletme İdaresi'nde ulaşım ve taşımacılık alanlarında yaşanan tikanıklığı aşmak amacıyla 1944'te ihtiyaç duyulan yük ve yolcu gemileri ile yeni tekneler gönderilmesi için çalışmalar başlatılmıştı. Münakalat Vekâleti de, göldeki iskelelerin bulunduğu yerlere yeni antrepolar yapılması için bu mıntıkanın hususiyetlerini ve göl işletmesini iyi bilen elemanlar görevlendirmişti. Görevlendirilen elemanlara burada yaptırdığı tetkiklerle göl işletmesinin ıslahı ve geliştirilmesi için bu işletmeye ait hizmetler düzenlenmiştir. Bunun yanında göldeki araçların yenilenmesinde işletmenin yalnız başına yeterli olamayacağı kanısına varılmış ve göldeki taşımacılıkla yakından ilgili diğer kurumların da işletmenin faaliyetlerine yardımcı olmaları gerektiği üzerinde durulmuştu¹⁴⁴². Daha sonra yapılan incelemeleri içeren bir rapor hazırlanmış ve bu rapor, Münakalat Vekili Ali Fuat Cebesoy, 20 Ekim 1944'te Başvekâlet, Genelkurmay Başkanlığı, Milli Müdafaa Vekâleti, Birinci Umumi Müfettişlik, Dâhiliye, İktisat ve Ticaret Vekâletleri'ne sunulmuştu¹⁴⁴³.

Van Gölü İşletme İdaresi, ticari yönünün yanısıra bir amme hizmeti olarak da çalışmalarını sürdürmüş ve 1944 mali yılında 84 bin liralık gelir elde etmişti. Ancak faaliyetlerini amme hizmeti olarak yürüten işletmenin masrafları 350 bin lira olmuştu. İşletmenin daha hızlı geliştirilmesi için kuruma ait her çeşit hizmetin İktisadi Devlet Teşekküllerinde olduğu gibi tamamen maliyet hesabına göre ayarlanması gerekmektedir¹⁴⁴⁴.

II. Dünya Savaşı'nın sonundan itibaren Van Gölü İşletmesi'nde 3025 Sayılı Kanun gereğince şirket ve şahıslara ait gölde gemi işletme faaliyetleri kaldırılmıştı. Bu uygulama Van Gölü'ndeki ulaşım ve taşımacılığın durmasına neden olduğundan¹⁴⁴⁵, 1945'te çıkarılan ve 3025 Sayılı Kanun'un 1. Maddesi'ne ek olarak kabul edilen 4766 Sayılı Kanun gereğince, Van Gölü'nde tek el dışı olarak şahıslar tarafından 18 tonilatoya kadar taşıt işletilmesine izin verilmişti¹⁴⁴⁶. Böylece kanun,

¹⁴⁴² BCA. 030.10.152.78.28.

¹⁴⁴³ BCA. 030.10.152.78.28.

¹⁴⁴⁴ TBMM TD, VII/20, 21. B. (28.12.1945), Sıra Sayısı: 11, s.9.

¹⁴⁴⁵ TBMM Arşivi, D: VII, D. No: 4766.

¹⁴⁴⁶ TBMM Arşivi, D: VII, D. No: 4766.

özel şahıslara serbestçe hareket imkânı vermiş olduğundan, gölde nakliyat işlerinin daha müsait bir seviyeye getirilmesi hedeflenmişti¹⁴⁴⁷.

Milli Müdafaa Vekâleti, Münakalat Vekâleti'ne 19 Şubat 1945'te yazdığı 86303/45 sayılı yazı ile Van Gölü İşletme İdaresi'nde nakliyatın zaman zaman aksadığını dile getirmiş ve buradaki çalışmaların yeniden düzenlenmesi gerektiğini belirtmişti. Münakalat Vekâleti, bu talep üzerine mahallinde bir inceleme başlatmış ve elde edilen sonuçları 19 Mart 1945'te hazırladığı 463/1412 sayılı bir raporla bilgi için Başbakanlık, Genelkurmay Başkanlığı, Gümrük ve İnhisarlar ve Ticaret Bakanlıklarına ve cevaben Milli Müdafaa Vekâleti'ne sunmuştu¹⁴⁴⁸.

Raporda, buradaki faaliyetler şu şekilde belirtilmişti; “Van Gölü nakliyatının düzenlenmesi için vekâletimizce yapılması gereken işler yapılmış ve göl nakliyatı havzanın her türlü nakil ihtiyacına yetecek duruma gelmiştir. Bununla beraber gölde çalışan gemilerin eskiliği ve bunların sık sık tamir ihtiyacı göstermesi gibi haller de nazara alınarak bu gün için kâfi bir miktar arz etmesine rağmen mevcut vasıtaların artırılması için yeniden inşasına karar verilen 300 tonluk bir duba ile bir yolcu gemisi Haliç Tersanesi'nde kızağa konulmuştur. Bu iki geminin de malzeme vaziyetinin müsaadesine göre kış devresinde ikmâl edilerek yazın Van'a nakledilmesine çalışılmaktadır. Van Gölü nakliyâtının düzenlenmesi için alınan tertibat meyanında Milli Müdafaa Vekâleti'nin yukarıda tarih ve sayısı yazılı tezkeresinde bahsedilen hususların tamamen yapılmış olduğu, Bakanlıkça bu tanzimat için Van Gölü'ne gönderilen memurumuz tarafından 5 Ocak 1945 gün ve 14 sayısı ile göl nakliyatıyla ilgili makamlara arz edilmiş ve bu meyanda Van Mıntıka Komutanlığı ile Diyarbakır 7. Kor Komutanlığı'na da bilgi verilmiş bulunmaktadır”¹⁴⁴⁹.

Göl nakliyatının ıslahı için Milli Müdafaa Vekâleti, tezkerelerindeki temennilerden de ileri geçilerek yalnız bu kış devresinde göl sahillerinde tesis edilen ve iki üç aydan beri faaliyette bulunan antrepolara ilâveten münasip mahallere yolcu salonları açtırılmış, gemilerin hepsi tamir edilerek faaliyette olan teknelerin adedi sekize çıkarılmış, mavnalar sefere konulmuştu¹⁴⁵⁰. Bunun yanında yeni iskeleler ve

¹⁴⁴⁷ **TBMM Arşivi**, D: VII, D. No: 4766; **TBMM TD**, VII/18, B: 78, (25.6.1945), s.418; **TBMM Kavanin Mecmuası**, VII/ 27, TBMM Basımevi, Ankara 1945, s.755; **Van**, 21 Temmuz 1945.

¹⁴⁴⁸ **BCA**. 030.10.169.177.37.

¹⁴⁴⁹ **BCA**. 030.10.169.177.37.

¹⁴⁵⁰ **BCA**. 030.10.169.177.37.

yakacak ambarı inşa ettirilmiş, işletme garnizonu tanzim edilmişti. Milli Müdafaa Vekâleti'nce kış devresinde odun nakliyatının daha verimli olarak yapılmasına başlanmış ve daha kışın başında askeri ve sivil bütün nakliyat ihtiyacı tamamen karşılanmıştı. Van Gölü nakliyatında zaman zaman meydana gelen darlık, muhtelif sebeplerle gecikilerek yılın yalnız üç ayında iskelelere yığılan askeri malzeme, iaşe ve yakacak stokları ile hükümet daireleri ihtiyacının ilgili makamlarca gölün doğu ve batısındaki yolların kapanmak üzere olduğu ileri sürülerek en kısa zamanda ve diğerlerine tercihen nakledilmesi istenmesinden kaynaklanmaktaydı¹⁴⁵¹.

Van Gölü İşletme İdaresi'nin bu dönemdeki bütün gelir ve giderleri şu şekildeydi¹⁴⁵²:

Yıllar	Gelir (TL)	Gider (TL)
1939	36.100	91.528
1940	56.617	149.647
1941	69.318	196.495
1942	63.701	226.496
1943	76.869	132.925
1944	106.748	411.902
1945	177.348	475.340

Van Gölü İşletme İdaresi'nin II. Dünya Savaşı yıllarını kapsayan dönemde bütün gelir ve gider hesapları yapıldığında Devlet Denizyolları İdaresi'ne kâr getiren bir işletme olmadığı görülmektedir. Ancak işletmenin bir amme hizmeti ifa etmesi ve havzanın ulaşımında oynadığı rol nedeniyle umumi bütçeden desteklenmesine ve aksayan ulaşımın düzenlenmesine devam edilmişti. İşletme İdaresi'ne 1945 mali yılının ilk yedi ayında 50.000 liralık bir ödenek verilmiş¹⁴⁵³ ve genel bütçeden ödenek verme uygulaması sonraki dönemlerde de devam ettirilmiştir.

¹⁴⁵¹ BCA. 030.10.169.177.37.

¹⁴⁵² TBMM TD, VIII/3, B: 25, (27.12.1946), Sıra Sayısı: 16, s.13.

¹⁴⁵³ TBMM TD, VII/20, B: 21, (28.12.1945), Sıra Sayısı: 11, s.22.

B-ASAYİŞ ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

II. Dünya Savaşı'nın başlamasından sonra Hükümet, asayiş meseleleri üzerinde önceki döneme göre daha fazla durmaya başlamıştı. II. Dünya Savaşı yıllarında milli savunma masrafları en üst düzeyde seyretmişti. Gerçi daha sonraki yıllarda da savunma masrafları Türk ekonomisi üzerindeki ağırlığını korumuştur¹⁴⁵⁴. Bu dönemde Cumhuriyet Hükümeti, başta Van Gölü Havzası olmak üzere, Doğu Anadolu'da asayiş durumuyla alâkalı tetkiklerde bulunmak için bölgeyi iyi tanıyan şahısları buraya göndermişti. Bu çerçevede Birinci Umumi Müfettiş Abidin Özmen Ağustos 1940'ta Van Gölü Havzası'nda bulunan vilâyetlere bir tetkik seyahatına çıkmış ve bu çerçevede Tuğ ve Van'da tetkikler yapmıştı¹⁴⁵⁵.

Abidin Özmen'in tetkiklerinden hemen sonra Türkiye'nin de savaşa girme durumu ortaya çıkarsa Doğu Anadolu ve Van Gölü Havzası'nda yaşayan halkın nasıl tavır alacağını araştırılması için CHP Genel Sekreterliği 21 Eylül 1940'ta Maraş Mebusu Reşit Tankut ile Van Mebusu İbrahim Arvas'ı görevlendirmişti. İlgililer Diyarbakır, Siirt, Bitlis, Van ve Muş'ta halkla temasa geçerek tespitlerde bulunmuş ve bunları bir raporla CHP Genel Sekreterliği'ne sunmuşlardı. Sunulan raporda Van Gölü Havzası'ndaki vilâyetleri halkı için şu ifadelerle yer verilmişti; “Van ve Muş Vilâyetlerinin hatta Türkçe konuşmayan kasabalardan bile herhangi bir şekilde endişeye mahal olmadığını tahmin etmek istiyorum. Bunlar şayet dövüşmek lazım gelirse gönderdiğimiz yerlerde her vatandaş gibi dövüşecek ve yurtlarında kalan aileler de harp icaplarına tamamen uyacaklardır. Fakat Kürtçe konuşan köylere gelince onlar için kati bir fikir edinmem kabil olmadı ... Garp hudutlarımızda zaif düşecek kadar uğraşırsak, şimalden veya cenuptan kuvvetli hamleler tazyikler başlarsa buralar halkı elbette ki 15 sene evvelki kadar toplu ve geniş bir muhalefet hareketi yapamazlar. Kımıldatıcı ve toplayıcı elemanların azaldığı ve fertlerin ruhen az çok değiştiği anlaşılıyor. Böyle olmakla beraber Kürtçe konuşan vatandaşların sonuna kadar sadık kalacaklarına inanmanın henüz vakitsiz olduğunu arz etmeye

¹⁴⁵⁴ Memduh Yaşa, “Türkiye’de Amme Masraflarının Seyri ve Bünyesi”, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası, XVII/1-4, Ekim 1956-Temmuz 1957, s.5.

¹⁴⁵⁵ Yeni Yurd, 26 Ağustos 1940.

mecburum”¹⁴⁵⁶. Rapordan da anlaşılıyor ki Cumhuriyetin ilk 17 yılında bölgede Kürtçülük ve çetelere karşı yürütülen çalışmalar belli bir noktaya kadar getirilmişti. Ancak devletin büyük bir sıkıntıya girmesi halinde, sindirilen kesimlerin tekrar harekete geçme ihtimalleri bulunmaktaydı. Bu nedenle dış politikada atılacak adımlarda içteki asayiş, siyasi ve sosyal dengeleri de göz önünde tutma zorunluluğu ortaya çıkmış durumdaydı.

1. Kaçakçılık ve Çetelere Karşı Verilen Mücadele

Önceki dönemlerde olduğu gibi II. Dünya Savaşı yıllarını kapsayan bu dönemde Van Gölü Havzası’nda asayişi ihlâl eden meselelerin başında kaçakçılık ve çeteler gelmekteydi. Özellikle bu dönem içinde kaçakçılığa dayalı olarak meydana gelen “Muğlalı Olayı” sonraki dönemde de, havza asayişinin en önemli konusunu oluşturmuştu.

Tarihe “Özalp Olayı” ya da “Muğlalı Olayı” adıyla geçen olayın özü şuydu: II. Dünya Savaşı sırasında darlığı çekilen bazı maddeler¹⁴⁵⁷ dolayısıyla sınır bölgelerinde kaçakçılık olayları artmıştı. Bölgedeki Kürt aşiretlerle jandarma arasında sık sık çatışmaya yol açan bu olaylardan biri de Van’ın Özalp ilçesinde meydana gelmişti. Bir bölümü İran topraklarında yaşayan Milan Aşireti’nin Temmuz 1943’te büyük bir hayvan sürüsünün gaspedildiği ve İran’a kaçırıldığı ihbar edilmişti. Jandarma birlikleri kaçakçıları yakalayamamıştı. Ardından aşiretin Özalp’ta yaşayan 40 mensubu gözaltına alınmıştı. Mahkeme sadece beş kişiyi tutuklayıp geri kalanları salıvermişti. Ancak Özalp’e gelen III. Ordu Komutanı

¹⁴⁵⁶ **BCA.** 490.01.1015.916.4.

¹⁴⁵⁷ 1940’lı yıllarda Doğu bölgesinde bazı maddelerin yokluğu kaçakçılık olaylarına sebep olmaktaydı. Meselâ Doğu illerinde gaz ve çay bulunmamaktaydı. İran’da da şeker ve ilaç sıkıntısı çekilmekteydi. Doğu halkı çay tiryakisiydi. Aydınlatma vasıtası olarak da gaz yağına muhtaçtı. Bu maddeler huduttaki köyler halkı tarafından takas suretiyle kaçak olarak temin edilirdi. Bunun yanında İran’da et pahalıydı. Bu bakımından koyun kaçakçılığı olmaktaydı. Ender olarak talan suretiyle sürülerin kaçırıldığı da oluyorsa da çoğunlukla anlaşmalı olarak sürüler geçirilirdi. Sürüsünü satan sürü sahibi ertesi gün telaş içinde kaza merkezine gelir ve sürüsünün çapulcular tarafından kaçırıldığını anlatarak, şikâyetle bulunurdu. Bunun üzerine resmi tutanaklar yapılır ve üst makamlara sunulurdu. Bu tutanaklar üst makamlar kanalı ile Muğlalı’ya kadar ulaştırılırdı.(İsmail Beşikçi, **Orgeneral Mustafa Muğlalı Olayı, Otuzüç Kurşun**, Belge Yayınları, İstanbul 1991, s.15-16.)

Orgeneral Mustafa Muğlalı'nın¹⁴⁵⁸ emriyle 33 köylü sorgulanmak üzere iki asteğmenin komutasındaki bir askeri birliğe teslim edilmişlerdi¹⁴⁵⁹.

Köylüler, İran sınırından Türkiye'ye sızan İran eşkiyelerine yataklık yapmakla suçlanmış ve yol göstermek gayesiyle Hudut Kıta Komutanlığı'na teslim edilmişti. Ancak bu kişiler daha sonra sınırda öldürülmüştü. Bu olay ile ilgili Kıta Komutanlığı, ilginç bir rapor hazırlayarak, 31 Temmuz 1943'te Özalp Kaymakamlığı ve Van Mıntıka Komutanlığı'na göndermişti. Hazırlanan rapor şu şekildeydi; “ 1- Liste mucibince polisten 32 kişi teslim alınıp iki grup halinde hududa sevk edilmişlerdir.

2-Bu şahıslar bizce malum olan yerlerden başka bir şey gösteremediklerinden Çaldıran'ın Çilli Gediği Mıntıkası'na gönderilmekte iken açılan ani ateş üzerine süvarilerimizin hayvanlarıyla hududa kaçmak istemişlerdir. Süvari Zabiti Necdet ve Bilal'in aldıkları tedbir neticesinde hududun karşı yakasında iki ateş arasında imha edilmişlerdir.

3-Tarafımızdan hiçbir zaiyat yoktur¹⁴⁶⁰. Raporu ilginç kılan özelliği iki ateş arasında kalan 33 vatandaşın 32'sinin olay yerinde ölmesine karşılık kıta birliklerinin hiçbirinin yara almaması ve yol göstermek için bir veya iki kişi değil de 33 kişinin sınıra götürülmesiydi. Olaydan yaralı olarak kurtulan bir köylü, durumu ilgili makamlara bildirmiş ancak başvurulardan bir sonuç alınamamıştı¹⁴⁶¹.

II. Dünya Savaşı'nın etkilerinin bütün ağırlığıyla hissedildiği bölgelerden biri de Doğu Anadolu ve özellikle sınırda yer alan Van çevresiydi. Üretim ve ülke savunmasına katkı sağlayabilecek kişilerin ordunun emrine alınması ve dikkatlerin büyük devletlerin savaş açabilecekleri alanlara verilmesi nedeniyle Türkiye-İran sınırına gereken önem verilememişti. Bu nedenle savaş yıllarında buradaki asayiş ihlâl eden bu tarz olaylarda büyük bir artış olmuştu. Gümrük ve İnhisarlar Vekâleti

¹⁴⁵⁸ Orgeneral Mustafa Muğlalı, Âli Askeri Şura üyesi iken 15 Şubat 1943 tarih ve 17874 sayılı kararname ile III. Ordu Müfettişliği'ne tayin edilmişti. (BCA. 030.11.1.159.4.12.)

¹⁴⁵⁹ Mahmut Goloğlu, **Milli Şef Dönemi (1939-1945)**, Kalite Matbaası, Ankara 1974, s.206; Mustafa Sönmez, **Doğu Anadolu'nun Hikâyesi Kürtler: Ekonomik ve Sosyal Tarih**, Arkadaş Yayınları, Ankara 1992, s.141-142.

¹⁴⁶⁰ **TBMM TD. VIII/15. B: 34**, (19.1.1949), s.147-148; Kenan Esengin, **Orgeneral Muğlalı Olayı**, Yenilik Basımevi, İstanbul 1975, s.27-28.

¹⁴⁶¹ Mahmut Goloğlu, **Milli Şef Dönemi (1939-1945)**, Kalite Matbaası, Ankara 1974, s.206; Mustafa Sönmez, **Doğu Anadolu'nun Hikâyesi Kürtler: Ekonomik ve Sosyal Tarih**, Arkadaş Yayınları, Ankara 1992, s.141-142.

14 Şubat 1944'te Başvekâlet, Dâhiliye, Hariciye Vekillikleri ile Genelkurmay Başkanlığı'na bir yazı göndermişti. Gönderilen yazıda; "Son zamanlarda çapulculuk maksadıyla İran topraklarından memleketimize yapılan tecavüz vakaları çoğalmış ve dikkat çeker bir durum almıştır.

1- 10 Temmuz 1943 günü 100 kadar silahlı çapulcu Van'ın Başkale Köylerine tecavüz ederek 1.618 baş koyun ve sair hayvanları İran'a kaçırmağa teşebbüs etmişler ve o mıntıkada bulunan muhafaza memurları jandarma ve hudut birliklerimizden çıkarılan takip müfrezeleri ile hududa yakın bir mahalde müsademeye icbar edilmişlerse de neticede bir piyade çavuşumuz şehit olmuş, bir jandarma gediklisi yaralanmış. Köylülerimizden de iki şahıs ölmüş ve çapulcular sürdükleri hayvanatı İran'a kaçırmağa muvaffak olmuşlar.

2- 28-29 Ekim 1943 gecesi yine Van mıntikasında 250 kadar İranlı çapulcu Yüksekova'ya bağlı Dilezi Köyü'nü basmışlar, buradan 1.500 koyundan mürekkep sürüyü İran'a kaçırmaya teşebbüs etmişlerdir. Oradaki müfreme karakolu memurlarımızla sekiz saat devam eden çarpışma sonunda ancak 150 koyun kurtarılabilmiş, diğerleri çapulcular tarafından İran'a kaçırılmıştır. Çapulculardan dört kişi öldürülmüştür.

3- 13-14 Kasım 1943 gecesi Van mıntikasında Yüksekova'nın Lenbe Köyü'nü basan miktarı tespit edilemeyen çapulcular 300 kadar koyunu İran'a kaçırmaya teşebbüs etmişler. Haruna Köyü'ndeki memurlarımız tarafından takip edilerek hududa yakın bir mahalde vaki müsademe neticesinde koyunlar geri alınmış ve çapulcular İran'a kaçmışlardır"¹⁴⁶², gibi burada yaşanan hayvan kaçakçılığı ve buna bağlı olarak meydana gelen asayiş ihlâl edici gelişmelere dikkat çekilmişti.

Türkiye-İran sınırının Van çevresinde sık sık yaşanan bu tür olaylar nedeniyle havza, can ve mal bakımından büyük zararlar görmekteydi¹⁴⁶³. Bu nedenle Gümrük ve İnhisarlar Vekâleti, 1943'te buradaki hudut ve jandarma birliklerinin artırılmasını ve bu tür olayların önlenmesi için İran Hükümeti nezdinde gerekli girişimlerin yapılmasını istemişti¹⁴⁶⁴. İran'dan gelen çapulcuların Van Gölü Havzası'nda bu kadar rahat hareket etmelerinin sebebi bölgedeki aşiret düzenin kaldırılması olmuştu.

¹⁴⁶² BCA. 030.10.105.685.51.

¹⁴⁶³ İ. Arvas, **Tarihi Hakikatler**,...,s.22-23.

¹⁴⁶⁴ BCA. 030.10.105.685.51.

Çünkü buradaki aşiretler İran'dan kendilerine bir saldırı olduğunda derhal karşılık vermekteydi. Ancak aşiretlerin zayıflatılması ve düzenlerinin kaldırılmasıyla doğan boşluğu dahası, İran tarafının sınırları korumaması¹⁴⁶⁵ ve Türkiye'nin de dağlık olan sınır bölgesini tek başına doldurma eksiğinin olması gibi nedenlerle bu tarz eşkiyalık ve çapulculuk hareketleri devam etmişti.

Hükümet bu tarz olaylar karşısında sınır karakollarının yapımına ağırlık vermişti. 1943'ten itibaren Van Gölü Havzası'nda yapılan jandarma karakolları ve bunlara harcanan para miktarı şu şekilde idi¹⁴⁶⁶:

İller	Jandarma Karakolu	Harcanan Para (TL)
Bitlis	Destumi Jandarma Numune Karakolu	1.500
Bitlis	Hizan Jandarma Numune Karakolu	1.500
Bitlis	Adilcevaz Jandarma Numune Karakolu	6.117
Bitlis	Tatvan Jandarma Numune Karakolu	6.117
Bitlis	Mutki Jandarma Numune Karakolu	6.117
Muş	Ziyaret Jandarma Numune Karakolu	1.499
Muş	Bulanık Jandarma Numune Karakolu	4.695
Muş	Nurettin Jandarma Numune Karakolu	4.695
Muş	Varto Jandarma Numune Karakolu	4.695
Van	Şıtak Jandarma Numune Karakolu	1.479
Van	Çaldıran Jandarma Numune Karakolu	1.479
Van	Kazımpaşa Jandarma Numune Karakolu	1.500

Bu karakoların dışında Bitlis Merkez Karakolu'nun inşaat ve tamir işleri için 300¹⁴⁶⁷ ve Van Muradiye Jandarma Dairesi inşaatı için 10.000 liralık ödenekler ayrılmıştı¹⁴⁶⁸.

Bölgede yoğunlaşan ve kaçakçılığı da içeren bütün yasadışı etkinliklerin gerçek nedeni, temelde bölgenin geri kalmış yapısının ülkenin diğer bölgeleriyle sosyo-ekonomik yapının tüm boyutlarında gösterdiği bütünleşme eksikliğiydi. Bu nedenle burada ağırlık hayvancılıkta olmak üzere yürütülen kaçakçılık ile bölgenin sosyo-ekonomik yapısı arasında bir ilişki bulunmaktaydı. Ayrıca bölgenin

¹⁴⁶⁵ TBMM TD. VIII/22. B: 17, (14.12.1949), s.213.

¹⁴⁶⁶ T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 10, S: 5-6, Birinciteşrin/Ekim 1943, s.240-242.

¹⁴⁶⁷ TBMM ZC. VII/2, İ: 26, (24.5.1943), s.41.

¹⁴⁶⁸ TC. Nafia Vekâleti, **Nafia Dergisi**, Yıl: 11, S: 2, Birinciteşrin/Ekim 1944, s.158.

gelişmişlik düzeyi ve buna bağlı oluşan üretim, pazarlama, dağıtım ve bölüşüm etkinlikleri arasındaki doğrudan ilişkinin varlığı gözden uzak tutulmamalıdır¹⁴⁶⁹.

C-EĞİTİM-KÜLTÜR ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

1. İlk ve Ortaöğretimdeki Faaliyetler

Dönemin II. Dünya Savaşı yıllarına rastlaması nedeniyle harcamaların yarısından fazlasının asayiş ve memleketin savunmasına ayrılması eğitim alanında büyük gelişmeler yaşanmasını engellemiştir. Bu durumdan Van Gölü Havzası da etkilenmiştir. Ancak bütün olumsuzluklara rağmen eğitim alanında birtakım gelişmeler yaşanmıştır. Savaş yıllarını kapsayan 1939-1940 ve 1944-1945 eğitim ve öğretim dönemlerinde Van Gölü Havzası'nda bulunan resmi ilkokullarda illere göre okul, öğretmen ve öğrenci sayıları şöyledir¹⁴⁷⁰:

Yıllar	İller	Okul	Öğretmen	Öğrenci
1939-1940	Bitlis	11	27	954
1939-1940	Muş	5	22	856
1939-1940	Van	18	48	1.779
1944-1945	Bitlis	15	35	1.826
1944-1945	Muş	28	49	1.655
1944-1945	Van	19	46	2.480

II. Dünya Savaşı yılları boyunca Van Gölü Havzası illeri içinde yapılan ilkokullar ihtiyacı karşılayamamıştır. Buna rağmen savaş süresince havzayı kapsayan illerde okul sayısında artış olmuştur. Bu oran, Bitlis ve Van'da daha az olurken Muş'ta mevcut okulların beş katı kadar artış gerçekleşmiştir.

Tabloda gösterilen Bitlis'teki ilkokullar arasında yer alan Ahlat'ta beş sınıflı ve bir öğretmenli ve diğeri de bir sınıflı ve bir öğretmenli olmak üzere iki ilkokul vardı¹⁴⁷¹. Aynı şekilde Hizan Kazası'nda bir ilkokul vardı. 20'si kız, 35'i erkek olmak üzere 55 öğrencisi olan okulda iki öğretmen görev yapmaktaydı¹⁴⁷².

¹⁴⁶⁹ E. Semih Yalçın, **Cumhuriyet Döneminde Doğu Anadolu'ya Yapılan Kamu Harcamaları (1960-1980)**, Ankara 2009, s.3.

¹⁴⁷⁰ **Milli Eğitimde 50 Yıl (1923-1973)**, Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara 1974, s.20, 28, 31.

¹⁴⁷¹ **BCA. 490.01.995.845.1.**

¹⁴⁷² **BCA. 490.01.995.845.1.**

1941-1942 ders yılında Van Gölü Havzası'nda bulunan illerdeki okul, öğretmen ve öğrenci sayıları şu şekildeydi¹⁴⁷³:

İller	İlkokul Sayısı	Ortaokul Sayısı	Öğretmen Sayısı	Öğrenci Sayısı
Bitlis	13	1	30	1.240
Muş	13	1	36	1.223
Van	15	1	47	1.638

Havzada bulunan ilkokulların sayısının çok az olması ve ortaokulların her ilde sadece bir tane ile sınırlı kalması havzadaki eğitim-öğretim faaliyetlerinin yetersizliğini ortaya koymuştu. Ayrıca burada görev yapan öğretmenlerin sayısı okullara devam eden öğrenci sayılarına göre oldukça yetersiz kalmıştı.

1939-1940 ve 1944-1945 eğitim ve öğretim dönemlerinde Van Gölü Havzası'nda bulunan resmi ortaokullarda illere göre okul, öğretmen ve öğrenci sayıları şöyleydi¹⁴⁷⁴:

Yıllar	İller	Okul	Öğretmen	Öğrenci
1939-1940	Bitlis	1	8	170
1939-1940	Muş	1	8	117
1939-1940	Van	1	10	355
1944-1945	Bitlis	1	10	169
1944-1945	Muş	1	8	145
1944-1945	Van	1	14	307

Tabloda görüldüğü gibi II. Dünya Savaşı yıllarını kapsayan bu dönemde ilkokul sayıları gibi ortaokul sayıları da bir hayli yetersizdi. Her ilde bir tek ortaokulun bulunması ilkokulu bitiren öğrencilerin ortaokul, lise ve üniversite gibi okullara devamlarının önünü kesmişti. Böylece ilkokuldan sonra eğitime devam edebilen öğrenci sayıları oldukça düşük olmuştu.

Bu dönemde Bitlis'te bir lisenin açılması için girişimlerde bulunulmuş, doğunun, civar şehirlerin uğrağı olan bir transit mekezi olması ve Van, Hakkâri, Siirt, Muş illerindeki ortaokulları bitiren öğrencilerin Bitlis'te açılacak liseye devam edebilmeleri plânlanmıştı. Bitlis'te bir lisenin açılması haberi, halkı ve bilhassa şehre civar yerlerde ortaokulu bitiren ve bitirecek olan öğrencileri çok sevindirmişti¹⁴⁷⁵.

¹⁴⁷³ Selim Sabit Aykut, **İktisadi ve İctimai Türkiye, "Rakamlarla" Türkiye VI, Türkiye'de Kültür Hareketleri 1923-1942**, Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, Ankara 1945, s.9-12.

¹⁴⁷⁴ **Milli Eğitimde 50 Yıl**, ..., s.44, 48, 51.

¹⁴⁷⁵ **Son Posta**, 10 Şubat 1940.

1941-1942 eğitim-öğretim döneminde Van'da merkez ve kazalar dahil, 18 ilkokul ve Van merkezinde bir ortaokul vardı. Bu ilkokulların 7'si Van'da ve merkez kaza içinde bulunmaktaydı. Diğer kaza merkezlerinde de tam devreli köylerden yalnız Gürpınar Kazası'nın Havasor, Muradiye Kazası'nın Çaldıran, Erciş Kazası'nın Çelebibağı ve Kocapınar Köylerinde birer ilkokul vardı. 18 ilkokulda 47 öğretmen çalışmakta ve ilkokullarda 378'i kız, 1.425'i erkek olmak üzere 1.803 öğrenci bulunmaktaydı. Ortaokulda 6 öğretmen ve 500 civarında öğrenci vardı¹⁴⁷⁶. Aynı eğitim-öğretim döneminde Bitlis'te 4 dersaneli 16'sı kız, 160'ı erkek olmak üzere 176 öğrencili bir ortaokul bulunmaktaydı. Merkezde ikisi beşer, üçü birer dersaneli ve 2.447'si kız, 3.154'ü erkek olmak üzere toplam 5.601 öğrencili bir ilkokul vardı. Hizan Kazası'nda 2 dersaneli, beş sınıflı, Mutki Kazası'nda 1 dersaneli, 3 sınıflı, Tatvan'da 2 dersaneli beş sınıflı, Ahlat'ta biri beş sınıflı ve beş dersaneli, diğeri üç sınıflı ve bir dersaneli 2, Adilcevaz'da üç dersaneli, üç sınıflı bir ilkokul vardı. Bunların yanında Çukur, Kotum, Huyut ve Reşadiye Nahiyelerinde tek öğretmenli birer ilkokul bulunmaktaydı¹⁴⁷⁷.

Devam eden eğitim politikası doğrultusunda, Cumhurbaşkanı İsmet İnönü ve Cumhuriyet Hükümetlerinin gayretleriyle ikası milli bir mesele şeklinde ele alınmıştı. İnönü, 1943-1944 eğitim yılı için yaptığı değerlendirmede, ilköğretime devam edilmesi gerekliliği üzerinde önemle durmuştu. Bu konuda yazdığı makalede; "... İlkokullarda devam meselesi mutlaka tedavi edilmek lazım gelen büyük bir derttir. Vatandaşlardan dikkat ve ilgi ve bütün devlet memurlarından, hususiyle valiler, hâkimler ve bütün büyük memurlardan en büyük ilgi, takip, telkin ve yardım beklerim"¹⁴⁷⁸, şeklinde ifade etmiş ve ilköğretime devam için devlet memuru ile yetkililerden destek istemişti. Bu dönemde vatandaşların en azından ilköğretime devamları ve bitirmeleri inkılâpların yerleşmesinin temel bir aracı olarak görülmüştü. Bu nedenle Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün nutuklarında ilköğretim konusu önemli bir yer tutmuştu.

¹⁴⁷⁶ BCA. 490.01.1004.876.2.

¹⁴⁷⁷ BCA. 490.01. 995.845.1.

¹⁴⁷⁸ **Ayn Tarihi**, S: 129, Ağustos 1944, s.17; İsmet İnönü, " İlk Öğretim Davası", **İdare Dergisi**, Yıl: 15, S: 170, Eylül-Birinciteşrin/Ekim 1944, s.11.

1943-1944 ders yılında Van Gölü Havzası'nda bulunan illerdeki ilkokul, öğretmen ve öğrenci sayıları şu şekildeydi¹⁴⁷⁹;

İller	İlkokul Sayısı	Öğretmen Sayısı	Öğrenci Sayısı
Bitlis	14	31	1.206
Muş	19	33	1.163
Van	17	47	1.649

Dönem itibariyle havzada bulunan ilkokullar kademesine bakıldığında okul ve öğretmen sayıları çok yetersizdi. Meselâ; Bitlis'te her bir öğretmene ortalama 40, Muş ve Van'da da 36 öğrenci düşmekteydi. Bu kadar az okul ve öğretmenle Cumhuriyet Hükümetinin ilköğretimin zorunluluğu konusunda başarılı olması imkânsızdı.

1943-1944 ders yılında Van Gölü Havzası'nda bulunan illerdeki ortaokul, öğretmen ve öğrenci sayıları şöyleydi¹⁴⁸⁰:

İller	Ortaokul Sayısı	Öğretmen Sayısı	Öğrenci Sayısı
Bitlis	1	8	150
Muş	1	8	127
Van	1	11	312

Bu dönemde de havzada bulunan her vilâyette birer ortaokul bulunmakta ve bu okullara devam eden öğrenci sayıları oldukça düşüktü. Oranlara bakıldığında havzada ilkokulu bitiren her on öğrenciden yaklaşık bir tanesinin ortaokula gittiği veya gidebildiği anlaşılmaktaydı.

1944-1945 eğitim-öğretim döneminde Bitlis il genelinde 15 ilkokul ve 1 ortaokul bulunmaktaydı. İlkokullardan 11'i kasabalarda 4 tanesi de bucak merkezi olan köylerdeydi. Burada bulunan okullar Bitlis merkez ve köylerdeki öğrenim çağındaki çocukları alabilecek kapasitede değildi. 1941 sayımına göre, tahsil çağındaki 6.484 kız, 8.149 erkek olmak üzere toplam 14.633 çocuk varken, 1942-1943 döneminde 164 kız, 948 erkek ki toplam 1.112 çocuk, 1943-1944 döneminde ise 157 kız, 1.033 erkek toplam 1.190 çocuk okula kaydedilmişti¹⁴⁸¹. Bu rakamlar Bitlis'teki okul ve okula devam durumunu açık bir şekilde göstermektedir ki okul çağındaki erkek çocuklardan 10'da biri, kız çocuklarından da 1.000'de 25'i okula devam

¹⁴⁷⁹ Selim Sabit Aykut, **Rakamlarla Türkiye I**, Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü, Ankara 1947, s.42.

¹⁴⁸⁰ S. S. Aykut, **Rakamlarla Türkiye I**,..., s.45.

¹⁴⁸¹ **BCA**. 490.01.508.2040.2.

etmekteydi. Modernleşme ve çağı yakalama idealindeki bir devlet için görüldüğü üzere rakamlar çok düşüktü.

1944'te Bitlis'in kazalarından Adilcevaz'da beş sınıflı, üç öğretmenli bir ilkokul¹⁴⁸², Tatvan merkezinde ve Reşadiye Nahiyesi'nde de birer ilkokul¹⁴⁸³ olmak üzere iki ilkokul bulunmaktaydı¹⁴⁸⁴.

1944 mali yılı bütçesinden Van Ortaokulu'nun tamiri için 8.000 lira ayrılmıştı¹⁴⁸⁵. Bu yıl Van için kültür faaliyetlerinin başlama yılı olmuş, Orta Sanat Okulu açılarak¹⁴⁸⁶, Van gençliği sanat zevkini tatmaya başlamıştı. Bundan sonra Hükümet, Van'da kültür işlerine daha fazla eğilmişti. Şehirde ilkokul sayısı artırılmış, köy okullarına önem verilmişti¹⁴⁸⁷. Böylece Cumhuriyetle başlayan ilköğretim işi gün geçtikçe gelişme göstermiş ve ilk zamanda açılan iki ilkokula her yıl yenileri ilâve edilerek sayıları artırılmıştı. Aynı şekilde kazalarda okullaşma davasına önem verilmiş ve her kazada bir ilkokul açıldığı gibi nahiyelerde ve bazı köylerde de okullaşma hususu ele alınmıştı¹⁴⁸⁸.

Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, ilköğretimin eğitimdeki önemini ve toplumda yaşanan sosyal gelişmelerde oynadığı rolü her fırsatta dile getirmiş ve 1945 yılı verilerine göre Türkiye'deki eğitim durumunu şu şekilde değerlendirmişti: “ ... 1945 sonbaharında birinci sınıflardan aldığımız mezun sayısı 89.600'dür. üç sınıflı eğitmen okullarının öğrencileri ayrı olmak üzere 89.600 mezunu 1.032.000 yekundan almış oluyoruz. Bunu beş sınıfa bölersek, nazari olarak 200.000 çocuk mezun almış olacaktık. İlköğretim devrinde, öğrencilerimizden yüzde 50'den fazla fire veriyoruz. Her yıl bu mesele üzerinde duruyorum. İlköğretim sırasındaki devam için memleketin her köşesinde ilgi uyandırmaya çalışıyorum. Aldığımız netice azdır. Kız çocuklarımızın ilköğretimin sonuna kadar devamları işinde her zaman şikayetimiz vardır. Bu devam meselesi üzerinde karşılaştığımız güçlüklerle uğraşmaktan bıcağımızı zannetmek yanlıştır. Bu meseleyi her resmi memurumuzun şuuruna hakedinceye kadar ve her vatandaşımızın anlayışını tamam uyandırınca kadar

¹⁴⁸² BCA. 490.01.612.128.3; BCA. 490.01.1389.610.1.

¹⁴⁸³ BCA. 490.01.1389.610.1.

¹⁴⁸⁴ BCA. 490.01.612.128.3.

¹⁴⁸⁵ T.C. Nafia Vekâleti, **Nafia Dergisi**, Yıl:11, S: 2, Birinciteşrin/Ekim 1944, s.158.

¹⁴⁸⁶ **Van**, 27 Sontesrin/Kasım 1945.

¹⁴⁸⁷ **Van Sesi**, 5 Aralık 1949.

¹⁴⁸⁸ **Van**, 23 İlkânun/Aralık 1944.

uğraşacağız. Memleketin ilerlemesi ve kalkınmasında başlıca bir amil saydığımız bir sade konuyu anlatamamış olmamızı asla kabul etmiyorum. ... Köylünün kalkınması bizim için yaşama meselesidir. Köylünün okumuş yazmış, teknik öğretime girmiş, esir hayatından kurtularak toprak sahibi olmuş olması her halde gerçekleştirmeye azmettiğimiz meselelerdir. Tek dereceli seçim yapmak ve milleti idare edecek olanları çoklukla takdir etmek yetkisi vatandaşlara pek ağır sorumlular verir. Bu yetkinin vatana faydalı olarak kullanılması, kadın, erkek bütün vatandaşların hiç olmazsa ilköğretimlerinin tamam olmasına bağlıdır. Onun için ilköğretim ve onun yapı, öğretmen ve devam gibi türlü meseleleri milli varlığımızın temel meseleleridir. Bu meselede partilerin, birbirimizin gayretlerini kesecek değil, destekleyip artıracak surette hareket edeceklerini ümid ederim¹⁴⁸⁹. İnönü ilköğretime gereken önemin verilmesi için bu mesele üzerinde önemle durmuştu. Bu meselenin halledilmesi ve ülkenin her tarafında yeni okulların açılması için verilen çabalar olumlu sonuç vermeye başlamıştı. Bu sonuçları Cumhurbaşkanı İnönü şu şekilde dile getirmişti; "... 1945 yılında köy okullarında başarılan eserler 875 yeni okul yapımı, 851 değişiklik ve eklemeler yapılarak vücuda getirilen okul yapıları hepsi 1.756 yeni okul demektir. Bunların hepsinin işlikleri ve öğretmenevleri vardır. Bu maksatla 741 yeni işlik, 993 yeni öğretmenevi yapılmıştır. Bu suretle şehirlerde ve köylerde ilkokullarımızın sayısı 14.981'i buluyor ve bütün ilkokullarımızın öğrenci yekûnu 1.357.200'dür"¹⁴⁹⁰. İnönü, yapılan çalışmalarla geçen seneye göre okula devam eden öğrencilerin sayısında 100.000 öğrenci kadar bir artma olduğunu vurgulamış ve bu sayının, şimdiye kadar yapılmış büyük gayretlerin neticesi olduğunu belirtmişti. İnönü, ayrıca öğrenim çağında bulunan çocukların yüzde altmışını okula ve öğretime kavuşturmuş bulunduğunu da dile getirmişti¹⁴⁹¹.

1945'te Van'daki Orta Sanat Okulu'nun yanında Akşam Kız Sanat Okulu'nun da açılması için çalışmalar başlatılmıştı¹⁴⁹². Bunların yanında Van Valisi'nin gayretli çalışmaları neticesinde ilde 8 ilkokulun temeli atılmış¹⁴⁹³ ve inşaatına başlanmıştı.

¹⁴⁸⁹ İsmet İnönü, "İlköğretimde Çalışmalarımız", **Ulus**, 17 Nisan 1946.

¹⁴⁹⁰ İsmet İnönü, "İlk Öğretimdeki Çalışmalarımız", **Cumhuriyet**, 18 Nisan 1946.

¹⁴⁹¹ İsmet İnönü, "İlk Öğretimde Çalışmalar", **Köy Enstitüleri Dergisi**, I/5-6, Şubat-Temmuz 1946, s.1. (1-4); İsmet İnönü, "İlk Öğretimde Çalışmalar", **İller ve Belediyeler Dergisi**, Yıl: 2, S: 8, Mayıs 1946, s.264.

¹⁴⁹² **Van**, 21 Temmuz 1945.

¹⁴⁹³ **Van**, 11 Ağustos 1945.

Ayrıca ilde açık olan ilkokullarda ihtiyaç duyulan 28 öğretmen tayin edilmişti¹⁴⁹⁴. Böylece bu dönemin sonundan itibaren Van ve havzadaki diğer illerin eğitiminde önemli bir gelişme yaşanmıştı.

Yine Van gençliğini yükseköğretime hazırlama bakımından şehirde bir lisenin kurulması için çalışmalar başlatılmıştı. Buradaki ortaokuldan çıkanlar bir lise öğrenci kadrosunu doldurabilecek sayıdaydı. Ayrıca Ağrı, Bitlis ve Hakkâri illerindeki ortaokul mezunları bu sayıya ilâve edildiğinde, lisenin gerekliliği ve öneminin bir kat daha arttığı¹⁴⁹⁵ ortadaydı. Nitekim Van veya Bitlis'te açılacak bir lise hem o ilin, hem de Van Gölü Havzası'nın ortaöğretim ihtiyacının karşılanmasında son derece önemli rol oynayacaktı.

2. Yükseköğretim ve Doğu Üniversitesi

Atatürk'ün Van Gölü sahillerinde bir üniversite kurulması¹⁴⁹⁶ arzusu bilindiğinden bu amaçla havzada liseler ile sanat enstitüleri açılmıştı. Ancak II. Dünya Savaşı'nın başlaması ve devam eden uzun savaş yıllarında burada bir üniversitenin kurulması için yapılan çalışmalar durma noktasına gelmişti.

Maarif Vekili Hasan Ali Yücel 1943 mali yılı Milli Eğitim Bütçesi görüşmeleri sırasında Doğu Üniversitesi ile ilgili olarak, “ ... Atatürk şarkta, Van'da bir üniversite yapılmasını istemişti. Benim de şahsen temennim budur. Ama bu Van'da mı, başka bir merkezde mi daha müsaittir, tetkikatını yapmış değiliz. Henüz bir şey diyemem. Esasen mesele üstünde kısa bir zamanda harekete geçmeyi de mümkün görmüyorum. Fakat Şarkta bir üniversitenin yapılması zaruridir. ...”¹⁴⁹⁷, şeklindeki sözleriyle burada bir üniversitenin kurulmasının gerekliliğine vurgu yapmış, fakat bu üniversitenin savaş koşullarında kurulmasının zorluğunu da belirtmişti.

¹⁴⁹⁴ Van, 11 Ağustos 1945.

¹⁴⁹⁵ Van, 23 İkkânun/Aralık 1944.

¹⁴⁹⁶ TBMM ZC. V/20, İ: 1, (1.11.1937), s.7; Cumhuriyet, 2 İkinciteşrin/Kasım 1937; **Belediyeler Dergisi**, Yıl: 3, S: 26-27, Eylül-İlkteşrin/Ekim 1937, s.11.

¹⁴⁹⁷ **Ayn Tarihi**, S:114, Mayıs 1943, s.75.

Van Gölü Havzası'nın eğitim, kültür ve sosyal potansiyelinin yerinde tespiti ve burada kurulması kararlaştırılan üniversitenin altyapısına katkı sağlamak amacıyla 1944'te Van'da "Üniversite Haftası" düzenlenmesi kararı alınmış ve İstanbul Üniversitesi Rektörü Tefvik Sağlam'ın başkanlığındaki 12 kişilik heyet Van'a gitmişti¹⁴⁹⁸. Heyetin Van'a gitmesiyle 6 Ağustos 1944'te "Van Üniversite Haftası" başlamış¹⁴⁹⁹ ve 6 gün sürmüştü. Ancak savaş nedeniyle gerek bütçenin darlığı ve gerekse bütün dikkatlerin asayiş ve ülke savunmasına toplanması nedeniyle Doğu Üniversitesi için yeterli çabalar bu dönemde gösterilememiştir.

3. Van Gölü Havzası'nda Kurulan Halkevleri ve Faaliyetleri

a- Van Halkevi ve Faaliyetleri

Önceki dönemde kuruluşlarını tamamlayan Van Gölü Havzası halkevlerinin, faaliyet ve örgütlenmeleri II. Dünya Savaşı'nın başlamasına kadar yoğun bir şekilde devam etmişti. Ancak savaşın başlamasıyla buradaki halkevlerinin faaliyetlerinde büyük bir durgunluk yaşanmış, daha çok önceki dönemden kalan eksiklikler tamamlanmaya çalışılmış ve ihtiyaca cevap verebilecek yeni binalar yapılmaya gayret edilmişti. Van Halkevi için yapımına 1937 yılında başlanan ve 52.000 lira harcanarak tamamlanan yeni bina 1 Temmuz 1940'da bitirilmiş, boşaltılan eski halkevi binası da aylığı 75 liradan askeriye kiralananmıştı¹⁵⁰⁰. Halkevinin yeni binaya taşınmasıyla Van'daki etkinliği artmış ve bu durum üye sayısına olumlu bir şekilde yansımıştı. Bu dönemde Van Halkevi Başkanlığı'nı yürüten Faik Tunçakoğlu, 12 Mayıs 1942'ye kadar bu görevini sürdürmüştü¹⁵⁰¹, ancak halkevinin sevk ve istenilen düzeyde bir başarı gösterememiştir¹⁵⁰². Faik Tunçakoğlu'nun başarısızlığı üzerine, yerine Birinci Umumi Müfettişliğin tavsiyesiyle 12 Mayıs 1942'de Van Emniyet Müdürü Nurettin Keskinbora atanmıştı¹⁵⁰³.

¹⁴⁹⁸ Van, 5 Ağustos 1944.

¹⁴⁹⁹ *Ayın Tarihi*, S: 129, Ağustos 1944, s.1.

¹⁵⁰⁰ BCA. 490.01.1795.1276.1.

¹⁵⁰¹ BCA. 490.01.1004.876.2.

¹⁵⁰² BCA. 490.01.1004.876.2.

¹⁵⁰³ BCA. 490.01.1004.876.2.

1941 mali yılı bütçesine göre 17.863.83. lira olarak belirlenen Van Halkevi'nin geliri için çeşitli kaynaklar ayrılmıştı. Bu kaynaklar ve şubelere dağıtılan paralar şu şekilde ayrılmaktaydı:

CHP Yardımı	9.063.83 Lira
Hususi Muhasebeden Yardım	7.500.00 Lira
Belediyenin Yardımı	1.000.00 Lira
Geçen Seneden Devir	116.68 Lira
Çeşitli Gelirler	183.32 Lira
Toplam	17.863.83 Lira

- 1- Dil, Edebiyat Şubesi: 150 Lira 5- Sosyal Yardım Şubesi:100 Lira
2- Ar Şubesi: 850 Lira 6- Halkdersaneleri ve Kurslar Şubesi: 50 Lira
3- Temsil Şubesi: 150 Lira 7- Köycülük Şubesi: 100 Lira
4- Spor Şubesi: 100 Lira 8- Müze ve Tarih Şubesi: 200 Lira
9- Kütüphane ve Yayın Şubesi:700 Lira¹⁵⁰⁴.

Paranın geri kalan kısmının ise Halkevi'nin diğer ihtiyaçları için harcanması plânlanmıştı.

1942 mali yılı bütçesinden Van Halkevi'ne 5000 liralık bir tahsisat ayrılmıştı¹⁵⁰⁵.

Halkevi İdare Heyeti, Van'ın çevre koşullarını halkın ihtiyaçlarını ve sosyal durumunu göz önünde tutarak, kurumu faydalı ve faal bir kültür yuvası haline getirmeye çalışmıştı. Ancak halkın geçim derdine düşmesi ve hayat pahalılığı karşısında zaruri ihtiyaçlarını karşılama imkânının zorlaşması şehir ve çevresinde sosyal ve kültürel hayatın gelişmesi için yapılan çalışmaların sonuçsuz kalmasında etkili olmuştu. Bu durum halkevi çalışmalarına da yansımıştı¹⁵⁰⁶.

Bu arada 11 Temmuz 1945'te meydana gelen ve aralıklarla devam eden deprem Van ve çevresini yıl sonuna kadar etkilemiş, büyük hasara yol açmıştı.

¹⁵⁰⁴ BCA. 490.01.1004.876.2.

¹⁵⁰⁵ BCA. 490.01.1532.230.1.

¹⁵⁰⁶ BCA. 490.01.1004.876.2.

Halkevi de hasara uğrayan binalar arasında olduğundan genel toplantılar yapılamamıştı.

Bu dönemde Van Halkevi şubelerinde bulunan üye sayısı ve faaliyetleri şu şekildeydi¹⁵⁰⁷:

Dil, Edebiyat Şubesi	57
Güzel Sanatlar Şubesi	48
Spor Şubesi	28
Temsil Şubesi	37
Sosyal Yardım Şubesi	57
Kütüphane ve Neşriyatta	38
Köycülük Şubesi	55
Halkdershaneleri ve Kurslar Şubesi	13
Müze ve Tarih Şubesi	24

Dil, Tarih Edebiyat Şubesi: Milli Bayram ve yıl dönümleri kutlama günlerinde konferanslar verilmişti¹⁵⁰⁸.

Güzel Sanatlar Şubesi: Şube Van'da bir resim ve fotoğraf sergisi açmış ve on kişilik bir bando takımı kurulmuştu¹⁵⁰⁹. CHP Genel Sekreterliği, 1942'de Van'ın kültürel kalkınmasına katkı sağlaması amacıyla Van Halkevi'ne bir sinema makinesi göndermişti¹⁵¹⁰.

Spor Şubesi: Şube yüzme ve bisiklet yarışmalarıyla, ayrıca yanında futbol ve voleybol maçları düzenlenmiş, atlı gezi grupları oluşturulmuştu¹⁵¹¹. Şube, Van'da kış sporları ve kayakçılığın gelişmesi için 1941 kış mevsiminde Erzurum'da açılan kayak kursuna eleman göndermiş, yetişmiş elemanlarının çalışmalarıyla bu spor dalına olan ilgi şehirde artmıştı¹⁵¹².

Halkdershaneleri ve Kurslar Şubesi: 1941 kışında şube şehirde bir okuma salonu açmış, radyo yayınlarının düzenli bir şekilde dinlenmesine çalışılmıştı¹⁵¹³.

¹⁵⁰⁷ BCA. 490.01.1004.876.2.

¹⁵⁰⁸ BCA. 490.01.1004.876.2.

¹⁵⁰⁹ BCA. 490.01.1004.876.2.

¹⁵¹⁰ BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁵¹¹ BCA. 490.01.1004.876.2.

¹⁵¹² BCA. 490.01.845.342.1.

¹⁵¹³ BCA. 490.01.1004.876.2.

Sosyal Yardım Şubesi: Meydana gelen depremden etkilenen halka yardım etmek amacıyla Kızılay ile iş birliği yapılmıştı¹⁵¹⁴. Depremden zarar görenlere Van Yardım Komitesi ile birlikte yardım toplamıştı. Deprem dolayısıyla Halkevinde yapılan toplantıda memurlar maaşlarının yüzde 10'unu bağışlayarak felaketzedelerin yanında olduklarını göstermişlerdi. Ayrıca şehrin zenginlerinden Hüsnü Yörük, Mehmet Altaylı, Şaban Boysan 1000'er lira bağışta bulunmuş ve halk da bu örnek davranışa destek vererek 8.200 lira bağışlamıştı¹⁵¹⁵. Van Halkevi'nde sağlık konusunda halkı bilgilendirmek için toplantılar düzenlenmiş, Hükümet Dr. Fuat Taner tarafından halka kolera hakkında bir konferans verilmişti¹⁵¹⁶. Van Halkevi'nin Sosyal Yardım Şubesi yararına "Büyük Kalpler" ve "Şehvet Kurbanı" isimli iki piyes sahnelenmişti¹⁵¹⁷.

Halkla en yakın teması temin eden ve her türlü ihtiyaç ve derdine çözüm getirmeye çalışan halkevleri, bir kültür ve irşat kaynağı olmuşlardı¹⁵¹⁸. Van Halkevi merkezde teşkilatlanmasını tamamladıktan sonra kaza ve köylerden gelen talepler üzerine buralarda da halkevi veya halkodalarının açılması çalışmalarını başlatmıştı. Böylece 25 Şubat 1945'te Çatak¹⁵¹⁹, Gevaş¹⁵²⁰, Gürpınar¹⁵²¹, Başkale¹⁵²², Muradiye¹⁵²³ ve Özalp'te¹⁵²⁴ Halkodaları açılmıştı. Ancak açılan bu halkodaları sadece kuruluşlarını tamamlamakla uğraştıklarından faaliyetleri kısıtlı olmuştu.

¹⁵¹⁴ **BCA.** 490.01.1795.1277.1.

¹⁵¹⁵ **Yeni Yurd**, 1 İkincikanun/Ocak 1940.

¹⁵¹⁶ **Yeni Yurd**, 29 Kasım 1947.

¹⁵¹⁷ **Van Sesi**, 11 Temmuz 1949.

¹⁵¹⁸ **Yeni Yurd**, 14 Mart 1941.

¹⁵¹⁹ **Van**, 14 Nisan 1945.

¹⁵²⁰ **BCA.** 490.01.991.835.2.

¹⁵²¹ **BCA.** 490.01.1382.589.2.

¹⁵²² **BCA.** 490.01.1580.440.2.

¹⁵²³ **BCA.** 490.01.1382.589.2.

¹⁵²⁴ **BCA.** 490.01.1382.589.2.

b- Erciş Halkevi ve Faaliyetleri

Van'ın kazalarında ilk halkevi 21 Şubat 1937'de Erciş'te açılmış¹⁵²⁵, ancak bu dönemde Halkevinin önemli çalışmaları olmamıştı. Erciş Halkevi binası Belediye tarafından "Belediye Kültür Evi" olarak yaptırılmış ve yapımına 17.000 lira harcanmıştı. Bu paranın yetmemesi üzerine 14.000 lira daha verilmiş¹⁵²⁶ ayrıca Halkevi binasının tamamlanması için CHP Genel Sekreterliği maddi destek sağlamıştı¹⁵²⁷.

Erciş Halkevi'ne bunun dışında Hususi Muhasebe ve Belediye'den alınan 20.000 lira harcanmıştı¹⁵²⁸. İşlek İskele yolu kenarında ve geniş bir bahçe içinde yapılan bina tam olarak 1940 yılında faaliyete geçirilmişti. Erciş Halkevinin, Dil, Edebiyat, Güzel Sanatlar, Spor, Kütüphane ve Yayın olmak üzere dört şube ile çalışmalara başlamıştı. Halkevi Başkanlığı'na aynı zamanda Kaymakam ve Belediye Başkanı olan Şakir Canalp atanmıştı¹⁵²⁹.

Eylül 1941'de Erciş'te meydana gelen depremde Hükümet Konağı ve birçok ev hasar görmüştü. Hükümet Konağı, depremden oturulamaz halde olunca, boşaltılmış ve kazada en müsait bina olan Halkevi'ne taşınmıştı. Bu durumda Halkevi, Eylül 1942'ye kadar gerektiği şekilde çalışmamış ve bu nedenle bölgedeki etkinliğini kaybetmeye başlamıştı¹⁵³⁰. 1942 mali yıl bütçesinde Erciş Halkevi'nin etkinliğini artırmak ve ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla bütçesine 1.500 liralık bir tahsisat konulmuştu¹⁵³¹.

Bu dönemde Erciş Halkevi dışında Van Vilâyeti'nin kazaları dâhilinde halkevi açılmamıştı. Halkevlerinin işlevlerini yerine getirmek amacıyla bazı kaza ve köylerde halkodaları açılmıştı. Erciş Halkevi'nin bu dönemde şube faaliyetleri şu şekilde olmuştu.

Dil Edebiyat Şubesi: Erciş Halkevi'nin bu şubesi, halka hergün belli saatler de, düzenli bir şekilde radyo dinletisi yapmış, milli bayramlarda merasimler

¹⁵²⁵ BCA. 490.01.1004.876.2. ; "Van'ın Erciş İlçesinde Halkevi Açılacaktır", **Yeni Yurd**, 20 Şubat 1937.

¹⁵²⁶ **Son Posta**, 2 Birinciteşrin/Ekim 1937.

¹⁵²⁷ **Aynı Tarihi**, S: 72, Sontışrin/Kasım 1939, s. 4.

¹⁵²⁸ BCA. 490.01.1795.1274.1.

¹⁵²⁹ BCA. 490.01.1004.876.2.

¹⁵³⁰ BCA. 490.01.1004.876.2; BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁵³¹ BCA. 490.01.1532.230.1.

düzenlemiş ve konferanslar vererek halkı aydınlatmaya çalışmıştı. İlkokul talebe ve öğretmenlerin yardımıyla halkevinde 1941’de iki müsamere (temsil) yapılmıştı¹⁵³². Dil, Edebiyat Şubesi Türkçe’nin konuşma dili haline getirilmesine çalışmış ve bunun için okuma-yazma kursları açarak okuma saatleri koymuştu.

Erciş Halkevi’ndeki radyo dinleme faaliyetlerinin kesintiye uğramaması amacıyla CHP Genel Sekreterliği’nce bir adet yeni radyo ile iki adet altı voltluk akümülatör gönderilmişti¹⁵³³. Şube Erciş’te gelenek ve görenekleri, halk türküleri, halk oyunların tespit etmek ve bunların unutulup kaybolmasına engel olmak için Eylül 1945’te yoğun bir çalışma başlatmıştı. Bu çerçevede yerli kıyafetler ve el işlerinden bulunan eserlerden bir koleksiyon oluşturulmuştu¹⁵³⁴.

Güzel Sanatlar Şubesi: Şube, halkevi bünyesinde 10 kişilik bir bando takımı kurmuş ve halkın bandoya olan ilgisini arttırmaya çalışmıştı¹⁵³⁵.

Kütüphane ve Yayın Şubesi: Halkevi bünyesinde bir okuma odası açmış ve halk arasında okumanın yaygınlaşmasına çalışmıştı¹⁵³⁶.

Spor Şubesi: Futbol ve voleybolun Erciş ve çevresinde yaygınlaşmasına ve gençleri bir arada birlik ve beraberlik içinde olması için çalışmıştı. Bunun yanında su sporlarından yüzmeye önem verilmişti¹⁵³⁷.

c- Bitlis Halkevi ve Faaliyetleri

Bu dönemde II. Dünya Savaşı’nın devam etmesi ve ekonomik sıkıntılar nedeniyle halkevi fazla faal olamamıştı. Ekonomik sıkıntılar dışında Bitlis Halkevi’nin çalışmalarını engelleyen başka etkenler de bulunmaktaydı. Bunların başında; Bitlis’in yerleşim bakımından dağınık bir şehir olması, halkın kültür seviyesinin düşüklüğü, geçim şartlarının ağırlığı, gece hayatının bulunmaması, uzun süren ve çok ağır geçen kış şartları ile halkevi binasının eski bir mezarlığın yanında inşa edilmiş olması gelmekteydi¹⁵³⁸. Halkevi Başkanı Rifat Şahinbaş, Halkevinin çalışmalarını halka anlatmak ve eve olan ilgiyi arttırmak amacıyla Bitlis’te günlük

¹⁵³² BCA. 490.01.1004.876.2.

¹⁵³³ BCA. 490.01.1234.111.2.

¹⁵³⁴ BCA. 490.01.1038.994.1.

¹⁵³⁵ BCA. 490.01.1004.876.2.

¹⁵³⁶ BCA. 490.01.1004.876.2.

¹⁵³⁷ BCA. 490.01.1004.876.2.

¹⁵³⁸ BCA. 490.01.995.845.1.

yayınlanan Yurd Yolu Gazetesi'nde bir "Halkevi Köşesi" açtırmıştı¹⁵³⁹. Rifat Şahinbaş'tan sonra halkevi başkanlığına Vali Hulusi Devrimer (12 Şubat 1940-27 Aralık 1940) getirilmişti. Hulusi Devrimer'in halkevi başkanlığı görevi, tayininin başka bir vilâyete çıkması nedeniyle kısa sürmüştü. Bu yılda Bitlis Vilâyet bütçesi 117.935 lira olarak hesaplanmıştı. Bütçenin ortak harcamalar kısmından yeni kurulan Adilcevaz ve Ahlât Halkevleri ile Hizan Halkodası'na 150'şer liralık ödenek ayrılmıştı¹⁵⁴⁰.

Hulusi Devrimer'den sonra Bitlis Halkevi başkanlığına Ortaokul Müdürü Nedim Erkut getirilmişti¹⁵⁴¹. Ancak Nedim Bey'in de tayininin başka bir vilâyete çıkmasıyla boşalan halkevi başkanlığına, 1 Mart 1942'de Ortaokul Matematik Öğretmeni Emin Erdemli¹⁵⁴² getirilmişti¹⁵⁴³. Bu yılda şubelere kayıtlı üyelerin dağılımı şu şekildeydi¹⁵⁴⁴:

Dil-Tarih ve Edebiyat Şubesi	25
Güzel Sanatlar Şubesi	28
Temsil Şubesi	60
Spor Şubesi	95
Sosyal Yardım Şubesi	39
Halk Dershaneleri ve Kurslar Şubesi	26
Kütüphane ve Yayın Şubesi	30
Köycülük Şubesi	78

1943'te II. Dünya Savaşı'nın neden olduğu ekonomik sıkıntılar Bitlis'te de etkisini göstermiş, halkevi zaruri ihtiyaçlarını dahi karşılayamayacak derecede ekonomik bir dar boğaza girmişti. Bu nedenle halkevi masraflarını mahalli gelirlere göre ayarlamak zorunda kalmıştı¹⁵⁴⁵. Emin Erdemli'den sonra 1945'te Halkevi Başkanlığı'na CHP İl İdare Kurulu Başkanı Avukat Ziya Geboloğlu getirilmişti. Ancak Ziya Bey'in işlerinin yoğunluğu nedeniyle halkevi başkanlığını kısa bir süre sonra Belediye Başkanı Suphi Mentеш'e bırakmıştı. Suphi Mentеш de işlerinin yoğunluğundan halkevine canlılık getirememiş, bu nedenle 1946'da halkevi

¹⁵³⁹ **Yurd Yolu**, 3 Ağustos 1939.

¹⁵⁴⁰ **Yurd Yolu**, 28 Mart 1940.

¹⁵⁴¹ **Yurd Yolu**, 23 Şubat 1942.

¹⁵⁴² **Yurd Yolu**, 2 Mart 1942.

¹⁵⁴³ **BCA**. 490.01.934.629.1.

¹⁵⁴⁴ **BCA**. 490.01.995.845.1.

¹⁵⁴⁵ **BCA**. 490.01.995.845.1.

başkanlığından istifa etmişti. Suphi Mentеш'in yerine Ziya Geboloğlu tekrar halkevi başkanlığına getirilmiřti¹⁵⁴⁶. Yeni başkan Ziya Bey döneminde, Pappure (Papuri), Aşırma (Aşırme), Temirağe (İhtiyar Oyunu), Tanzara (Tenzere), Lorke, Ağır Güvenk (Bitlis Barı-Grani), gibi Bitlis'in yerel halk oyunlarına önem verilmiřti¹⁵⁴⁷. Bu dönemde Bitlis Halkevi'nin faal olan şubeleri ve bunların faaliyetleri şu şekildeydi;

Dil, Tarih ve Edebiyat şubesi: Bitlis Halkevi, Dil, Tarih, Edebiyat şubesi devam etmekte olan II. Dünya Savaşındaki gelişmeler hakkında halkın merakını giderici açıklamalarda bulunmuş, Haziran 1940'ta muhtemel dűřman saldırılarına karşı uygulanması gereken "Pasif Korunma" yöntemleri hakkında halka konferanslar vermiřti¹⁵⁴⁸.

Dil Tarih ve Edebiyat şubesi, 1941'de bütün milli bayramlarda kutlama etkinlikleri düzenlemiş ve günün anlam-önemiyle ilgili konferanslar vermiş, müsamereler düzenlemişti. Müsamerelerde özellikle "Milli Birlik" konusu üzerinde durulmuştu. şube ayrıca Türkçe eserler üzerinde ve konuşulan dilde söz aramaları ile folklor tetkiklerini sürdürmüřtü¹⁵⁴⁹.

Temsil (Gösterit) şubesi: 1941'de de faaliyetlerine devam eden şube, Aka Gündüz'ün üç perdelik "Mavi Yıldırım" ile Baha Hulusi Dürder'in, bir perdelik "Bir Cesaret Rekoru" adlı piyesleri sahnelenmişti. Daha sonra bu piyesler Muş Halkevi'nde halka gösterilmiřti¹⁵⁵⁰.

Temsil şubesi, 1942'de Abdullah Ziya Kozanoğlu'nun yazdığı üç perdelik "Kozanoğlu"¹⁵⁵¹ ve Reşat Nuri Güntekin'in tek perdelik "İstiklâl" piyesleri ile "Adam Sarrafı" isimli bir komedi piyesini sahnelemiřti¹⁵⁵². Kadın rolleri için oyuncu bulmak temsil şubesinin karşılaştığı en büyük sorun olmuştu.

CHP Genel Sekreterliği 1942'de Bitlis'in kültürel kalkınmasına katkı sağlaması amacıyla Bitlis Halkevi'ne bir sinema makinesi göndermiřti¹⁵⁵³.

¹⁵⁴⁶ BCA. 490.01.934.629.1.

¹⁵⁴⁷ BCA. 490.01.982.807.2.

¹⁵⁴⁸ **Yurd Yolu**, 17 Haziran 1940.

¹⁵⁴⁹ BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁵⁵⁰ BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁵⁵¹ **Yurd Yolu**, 12 İkincikanun/Ocak 1942.

¹⁵⁵² BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁵⁵³ BCA. 490.01.995.845.1.

Sosyal Yardım Şubesi: 1 Mart 1941’de şube, halkevinde bir muayenehane açmış ve burada görevlendirdiği üç doktorla yoksul halk ücretsiz muayene edilmişti¹⁵⁵⁴. Sosyal Yardım Şubesi, 1942’de Bitlis’te faaliyet gösteren, Kızılay Cemiyeti, Türk Hava Kurumu ve Çocuk Esirgeme Kurumu gibi kurumlarla işbirliği yaparak vilâyetteki fakir öğrencilerin eğitim, giyim ve gıda masraflarını karşılamıştı¹⁵⁵⁵.

Spor Şubesi: Şube 1941’de kış sporlarından kayağa ağırlık vermiş, bunun yanında sporu yaymaya ve sporcu gençlerin sayılarını arttırmaya çalışmıştı. Futbol, voleybol ve tenis Vali’nin de desteği ile geliştirilmişti. Bitlis Futbol Takımı, Tatvan’a giderek Van Gölü İşletme Umum Müdürlüğü Futbol Takımı’yla maçlar yapmıştı¹⁵⁵⁶. Ayrıca düzenlediği kurslarla avcılık ve biniciliğin gençler arasında yayılmasına çalışmıştı¹⁵⁵⁷.

1942’de Halkevi binasının yakınında bulunan düzlük alan futbol sahası haline getirilmiş ve halkevine üye gençler burada antrenman yapmışlardı. Futbolun Bitlis ve çevresinde ilgi görmesini sağlayan çalışmalarla Van Gölü Havzası’nda ve yakın vilâyetlerdeki halkevleri bünyesinde birer futbol takımı kurulmuş, futbol takımları arasında maçlar düzenleyerek, halkta spor merakını uyandırma ve birlikte hareket etme duygularının yerleşmesini sağlamaya çalışmıştı. Bu alanda faaliyetlerine devam eden Bitlis Halkevi Spor Şubesi, yaptığı organizasyonla, Muş, Van ve Siirt futbol takımlarıyla lig usulü maçlar düzenlemişti¹⁵⁵⁸. Futbol dışında tenis, voleybol ve kış sporlarının yörede yaygınlaştırılmasına çalışmıştı¹⁵⁵⁹.

Köycülük Şubesi: Köycülük Şubesi, 22 Temmuz 1940’ta 15 kişilik bir gezi ekibi oluşturmuş ve Çukur Nahiyesi’nin Güroymak (Norşin), Aşağıkolbaşı (Morh) ile Günkırı (Kotni) Köyleri’nde tetkiklerde bulunmuş ve halkla irtibat sağlanmıştı. Bu münasebetle nahiye merkezinde toplanan köylülere paraşüt ve paraşütçülük hakkında bilgi verilmişti¹⁵⁶⁰. Mart 1941’de şube merkeze bağlı Simek Nahiyesi’ne bir gezi düzenlemiş, köylülerden hasta olan 56 kişi muayene edilmiş, sıtmalılı olanlara

¹⁵⁵⁴ BCA. 490.01.995.845.1; **Yurd Yolu**, 10 Nisan 1941.

¹⁵⁵⁵ BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁵⁵⁶ BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁵⁵⁷ **Yurd Yolu**, 18 Mart 1941.

¹⁵⁵⁸ **Yurd Yolu**, 4 Temmuz 1942.

¹⁵⁵⁹ BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁵⁶⁰ **Yurd Yolu**, 24 Temmuz 1940.

kinin dağıtılmış, köy muhtarına gerektiğinde hastalara verilmek üzere kinin, sargı bezi, aspirin, tentürdiyot gibi sağlık malzemesi verilmişti¹⁵⁶¹.

Köycülük Şubesi, Ekim 1943'te Güroymak, Kaleli (Mişkan), Günkırı, Değirmenköy (Mişakşen) gibi köylere üyeler göndererek, köylülerin sorunları tespit edilmiş ve onlara paraşütcülük hakkında konferanslar verilmişti¹⁵⁶².

Kütüphane ve Neşriyat Şubesi: Şube, 1942'de halkı kültür ve sanat alanlarında geliştirmek amacıyla sinemaya önem vermiş, halk bu etkinliğe rağbet göstermişti¹⁵⁶³.

Halkevi Başkanı Ziya Geboloğlu döneminde Kütüphane ve Neşriyat Şubesi, bünyesindeki okuma odasının kitap çeşit ve sayılarını arttırmak amacıyla 8 Ocak 1945'te, İktisat, Ziraat, Maliye, Maarif, Sıhhat, Nafia Bakanlıkları'ndan ve Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'den kitap talebinde bulunmuştu. Böylece adı geçen bakanlıklardan Bitlis Halkevi'ne 300 kadar kitap gönderilmiş, Cumhurbaşkanı İnönü de, Bitlis Halkevinin bu talebine duyarsız kalmayarak, kendi kütüphanesinden 103 adet tarih kitabı göndermişti¹⁵⁶⁴.

Halk Dershaneleri ve Kurslar Şubesi: Şube, 1940'ta halkevinde ve Bitlis Cezaevi'nde okuma ve yazma kursları açmıştı¹⁵⁶⁵. 1942'de şube, genç kızlar ve kadınlar için biçki-dikiş, nakış ve ev idaresi ile ilgili kurslar açmış, mahalli el sanatlar, hayvan bakımı, bağcılık, arıcılık ve meyveciliği teşvik etmek için konferanslar düzenlenmişti¹⁵⁶⁶.

Güzel Sanatlar (Ar) Şubesi: Güzel Sanatlar Şubesi, Bitlis Halkevi bünyesindeki çalışmalarının 1941'de başlamıştı. Şube, beş müzik aletli bir topluluk oluşturmuştu. Ancak savaşın getirdiği maddi sıkıntılar şubenin faaliyetlerinin kısıtlı kalmasına neden olmuştu.

¹⁵⁶¹ BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁵⁶² BCA. 490.01.1006.882.1.

¹⁵⁶³ BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁵⁶⁴ BCA. 490.01.919.579.3.

¹⁵⁶⁵ BCA. 490.01.1006.882.1; **Yurd Yolu**, 2 Teşrin-i evvel/Ekim 1940.

¹⁵⁶⁶ BCA. 490.01.995.845.1.

d- Ahlât Halkevi ve Faaliyetleri

Bitlis'te halkevinin başarılı faaliyetler yürütmesi yetkililerin köy ve kazalarda da şubeler açmak için harekete geçmelerini sağlamış ve bu yönde gelen talepler değerlendirilmiştir. CHP İl İdare Heyeti, köy ve kazalarda halkevlerinin açılmasına izin vermişti¹⁵⁶⁷. Böylece ilk önce kazalardan Ahlât'ta 20 Şubat 1938'de halkevi açılmıştı¹⁵⁶⁸. Ahlât Kaymakamı Mazlum Yegül¹⁵⁶⁹ başkanlığında açılan halkevi, Halk Dershanesi ve Kurslar, Köycülük, Kütüphane ve Yayın, Sosyal Yardım ve Spor olmak üzere beş şube halinde çalışmalarına başlamıştı¹⁵⁷⁰. Ancak her şube ile faaliyette bulunulabilmesinde maddi imkânlarının yetersiz kalması, yetişmiş üye bulmada sıkıntı çekilmesi ve halkevi binasının etkinlikler için uygun olmaması gibi nedenlerden dolayı şube sayısı dörde indirilmişti¹⁵⁷¹. Ahlât Halkevi'nin şube faaliyetleri şöyle olmuştur:

Dil ve Edebiyat Şubesi: Şube, sağlık ve tarımla ilgili halkı aydınlatmaya çalışmış ve halka iki konferans verilmiştir. Bunlardan ilki Hükümet Tabibi tarafından verilen "Muhtelif Hastalıklar", ikincisi ise öğretmen Hadi Candaş tarafından verilen "Çiftçilik ve Faydaları" isimli konferanslardı. Şube ayrıca milli bayramlarda törenler düzenlemiş¹⁵⁷², dil çalışmaları etrafında Türkçe konuşulmasına özen göstermişti. Halk arasında okur-yazarlığın yayılması ve sayılarının artırılması amacıyla kış geceleri ve tatil günlerinde okuma-yazma kursları düzenlenmişti. Türkiye ve dünyadaki gelişmelerden halkı haberdar etmek amacıyla halkevinde Ankara Radyosu'nun haber programlarının dinletilmesine önem verilmişti. Mayıs 1946'da şube Ahlât'ta folklor çalışmalarını yoğunlaştırmış, Ahlât ve çevresinden, ninni, atasözü, bilmece ve maniler derlenmiş, Halkevi üyesi öğretmen Ekrem Bayındırılı tarafından "Ahlât Folkloru" adı altında bir kitap haline getirilerek, CHP Genel Sekreterliği'ne sunulmuştu¹⁵⁷³.

¹⁵⁶⁷ BCA. 490.01.952.690.1.

¹⁵⁶⁸ BCA. 490.01.953.691.3.

¹⁵⁶⁹ BCA. 490.01.995.845.1; BCA. 490.01.934.629.1.

¹⁵⁷⁰ BCA. 490.01.1006.882.1.

¹⁵⁷¹ BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁵⁷² BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁵⁷³ BCA. 490.01.1036.984.1.

Spor Şubesi: Şube Ahlât'ta gençlerin spora olan ilgilerini arttırmaya çalışmış, daha çok voleybol, yüzme, av ve kış sporları üzerinde çalışmalarını yoğunlaştırmış ve bu doğrultuda programlar hazırlanmıştı¹⁵⁷⁴.

Sosyal Yardım Şubesi: Şube Ahlât ve çevresinde etkili olan trahomla mücadele etmiş, 41 hasta Hükümet Tabibi'ne muayene ettirilmiştir. Şube ayrıca Kızılay'ın düzenlediği yardım çalışmalarını desteklemiştir¹⁵⁷⁵.

Köycülük Şubesi: Daha çok köy gezilerine önem vermişti. Köylerde rastlanan hastalar muayene ettirilmiş ve tedavilerine çalışılmıştı¹⁵⁷⁶.

e- Adilcevaz Halkevi ve Faaliyetleri

19 Şubat 1939'da açılan¹⁵⁷⁷ Adilcevaz Halkevi, Belediye ve Nahiye Müdürlüğü binasında büyük bir salona yerleşmişti. Halkevi'nin ilk başkanı Öğretmen Yusuf Ziya Özdemir döneminde¹⁵⁷⁸ faaliyetleri ve üye kayıtları yetersiz kalmış, ancak 24 Nisan 1940'tan sonra ve Nahiye müdürü Nusret Onat'ın¹⁵⁷⁹ Halkevi Başkanlığı'na seçilmesiyle tam anlamıyla faaliyete geçebilmiştir¹⁵⁸⁰. Bu dönemde dört şube halinde örgütlenen halkevinin üye sayısı 169'a çıkarılmıştı. Üyelerin şubelere göre dağılımı şu şekildeydi¹⁵⁸¹:

Spor Şubesi	63
Sosyal Yardım Şubesi	26
Kütüphane ve Yayın Şubesi	17
Köycülük Şubesi	63

Halkevinin şube ve faaliyetleri ise şöyleydi:

Spor Şubesi: Ortaokul ve lise öğrencilerine yönelik voleybol ve yüzme spor dallarında hazırlanan programlar uygulanmış, üyelerinin bir bölümü avcılık ve binicilik sporları üzerinde çalışmalarını yoğunlaştırmıştı. Adilcevaz, Van Gölü'nün

¹⁵⁷⁴ BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁵⁷⁵ BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁵⁷⁶ BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁵⁷⁷ BCA. 490.01.952.690.1; BCA. 490.01.919.579.3.

¹⁵⁷⁸ BCA. 490.01.934.629.1.

¹⁵⁷⁹ BCA. 490.01.934.629.1.

¹⁵⁸⁰ BCA. 490.01.995.845.1; BCA. 490.01.1389.610.1.

¹⁵⁸¹ BCA. 490.01.995.845.1; BCA. 490.01.1389.610.1.

hemen kenarında olmasına rağmen spor şubesi gölden hakkıyla istifade edememiş, sandal-kürek çekme sporlarını programlaştıramamıştı¹⁵⁸².

Sosyal Yardım Şubesi: Fakir öğrencilere giyim ve kırtasiye malzemesi dağıtmıştı¹⁵⁸³.

Kütüphane ve Yayın Şubesi: Bu şube elinde bulundurduğu kitap, gazete ve dergileri halkın istifadesine sunmuş, okuma oranını arttırmaya çalışmıştı¹⁵⁸⁴.

Köycülük Şubesi: Köylülerin sorunlarını dinlemek ve ilgili mercilere iletmek amacıyla köy gezileri düzenlenmişti. Şube halkevine müracaat eden asker ailelerine askerdeki yakınlarına mektup yazmada yardımcı olmuştu¹⁵⁸⁵. Adilcevaz Halkevi, bir bucak halkevi olmasına rağmen Bitlis'te en çok faaliyet gösteren halkevi olmuştu. Bu başarıda Nahiye Müdürü ve Halkevi Başkanı Nusret Onat'ın gayretli çalışmaları önemli rol oynamıştı. Bunlardan dolayı 20 Ocak 1941'de CHP Genel Sekreterliği'nce "Takdir Belgesi" ile ödüllendirilmişti¹⁵⁸⁶.

f- Bitlis'te Halkodalarının Açılması ve Faaliyetleri

CHP'nin Beşinci Büyük Kurultayı'nda (29 Mayıs-3 Haziran 1939) halk terbiyesine hizmet etmek ve halkevleri gibi partinin kültür kurumları olmak üzere halkodalarının kurulması kararlaştırılmıştı. Halkodaları, halkevlerine düşen görevlerin önemli bir bölümünü ülke içinde daha geniş bir alanda yapacaktı¹⁵⁸⁷. Halkevlerinin bir çekirdeği olarak görülen Halkodaları için hizmet ve amaç yönünden hiçbir ayırım gözetilmemişti. Fakat açıldıkları yerlerde ve çevrelerde ekonomik ve sosyal yaşamın gerektirdiği iş bölümleri meslekler, kentlere göre daha az ve benzer olduğundan, halkevleri gibi şubelere bölünmesine gerek görülmemişti. Bir yerde halkodası açılabilmesi için orada en az 50 üyenin kaydedilmiş olması ve bir toplantı salonu ile bir okuma odasının ve odayı yönetecek kadar bir bütçenin sağlanmış olması gerekmekteydi¹⁵⁸⁸.

¹⁵⁸² BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁵⁸³ BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁵⁸⁴ BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁵⁸⁵ BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁵⁸⁶ BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁵⁸⁷ C.H.P. Halkevleri ve Halkodalarının 1942 Çalışmaları,...s.18.

¹⁵⁸⁸ N. Karadağ, Halkevleri..., s. 78-80.

Bitlis Vilâyeti'nde ilk halkodası 25 Şubat 1940'ta Hizan Kazası'nda açılmıştı¹⁵⁸⁹. Halkodası halka okuma-yazma öğretmek amacıyla kurslar düzenlemiş ve bunlarla birlikte Türkçe'nin öğretilmesine yönelik çalışmalar yapmıştı. Halkın Türkçe'yi mümkün olduğu kadar az zamanda konuşma dili haline getirmesi için gerekli tedbirler alınmış ve bunun için halkla olan temaslar arttırılmıştı. Oda üyeleri yakın köylere geziler düzenlemiş köylülere memleketin askeri, siyasi iktisadi durumu hakkında bilgi vermişlerdi. Ayrıca sağlık ve ziraat işleri hakkında köylülere yararlı bilgiler verilmişti¹⁵⁹⁰.

Hizan'dan sonra Tatvan¹⁵⁹¹, Mutki¹⁵⁹², Kazaları ile Simek¹⁵⁹³, Huyut¹⁵⁹⁴, Hivriz¹⁵⁹⁵, Nahiyeleri, Çukur-Norşin Bucağı¹⁵⁹⁶, Şetek (Duhan) Bucağı¹⁵⁹⁷. Misk Bucağı ve Reşadiye Bucağı'nda¹⁵⁹⁸ halkodaları açılmıştı.

g- Muş Halkevi ve Faaliyetleri

Bu dönemde Van Gölü Havzası'nda halkevinin faaliyet gösterdiği merkezlerden biri de Muş Vilâyeti'ydi. Muş Halkevi, 1940'ta çalışma şubelerini dokuza çıkarmış ve üye sayılarını arttırmıştı. Şubeleri ve kayıtlı üye sayısı şu şekildeydi¹⁵⁹⁹:

Dil ve Edebiyat Şubesi	33
Güzel Sanatlar Şubesi	55
Temsil Şubesi	63
Spor Şubesi	92
Sosyal Yardım Şubesi	155
Halk Dershaneleri ve Kurslar Şubesi	20
Kütüphane ve Yayın Şubesi	62
Köycülük Şubesi	70
Müze ve Tarih Şubesi	393

¹⁵⁸⁹ BCA. 490.01.952.690.1.

¹⁵⁹⁰ BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁵⁹¹ BCA. 490.01.982.807.2.

¹⁵⁹² BCA. 490.01.1671.817.1.

¹⁵⁹³ BCA. 490.01.466.1910.1.

¹⁵⁹⁴ BCA. 490.01.1671.817.1.

¹⁵⁹⁵ BCA. 490.01.1671.817.1.

¹⁵⁹⁶ BCA. 490.01.1006.883.1.

¹⁵⁹⁷ BCA. 490.01.1006.883.1.

¹⁵⁹⁸ C.H.P. Halkevleri ve Halkodalarının Yurt İçinde Dağılımları, Doğu Matbaası, Ankara 1945, s.16.

¹⁵⁹⁹ BCA. 490.01.1006.882.1.

Muş Halkevi'nde 1940 yılı içinde 38 konfrans, 13 konser verilmiş, 20 film gösterilmişti. Ayrıca Milli Bayramlar'da kutlama merasimleri tertip edilmiş ve 8 temsil verilmişti. Hususi İdare'ye ait olan halkevi binası 1940-1941 yılları arasında bedeli halkevi bütçesinden ödenmek üzere 2000 liraya satın alınmıştı¹⁶⁰⁰. Halkevi bünyesinde açılan şubeler ve faaliyetleri ise şu şekildeydi:

Dil ve Edebiyat Şubesi: Edebiyat geceleri düzenleyerek edebi folklor araştırmalarına önem verilmişti. Şubede yapılan konferanslar halk için yol gösterici olmuştu¹⁶⁰¹.

Güzel Sanatlar Şubesi: Halkevinde müzik faaliyetini ayakta tutan şube olmuştu. Şube eleman sayılarının artmasıyla güzel bir bando ve orkestra teşkil ederek halkın müziğe ilgisi arttırılmak istenmişti¹⁶⁰².

Temsil Şubesi: Muş Halkevi'nin önemli faal şubelerinden biri olmuştu. Van Gölü Havzası'nın diğer halkevlerinde olduğu gibi kadın oyuncu bulmada sıkıntı yaşanmış, sinema bu şube tarafından çalıştırılmıştı¹⁶⁰³.

Halkdershaneleri ve Kurslar Şubesi: Okuma-yazma bilmeyen halka kurslar açılmış ve Muş'un eğitim-kültür seviyesi yükseltilmeye çalışılmıştı¹⁶⁰⁴.

Kütüphane ve Yayın Şubesi: Muş Halkevi'nde bu dönemde en verimli ve muntazam çalışan şube olmuş, üye sayısı her geçen gün artmıştı¹⁶⁰⁵. Şube halkın Türkiye ve dünyadaki gelişmelerden haberdar olmasına önem vermiş, bunu temin için de halkevinde radyo dinleme saatleri konulmuştu. Bunun yanında günlük gazete alımına önem vermişti¹⁶⁰⁶. Bu hassasiyet Varto ve Bulanık Halkevleri'yle Malazgirt Halkodasında da gösterilmişti.

Sosyal Yardım Şubesi: Şube, hayır kurumu ve cemiyetleriyle ilgilenmiş ve öğrencilere eğitim ve giyim malzemesi yardımında bulunmuştu¹⁶⁰⁷. 1942'de Bulanık

¹⁶⁰⁰ BCA. 490.01.1700.912.1.

¹⁶⁰¹ BCA. 490.01.1006.882.1.

¹⁶⁰² BCA. 490.01.1006.882.1.

¹⁶⁰³ BCA. 490.01.1006.882.1.

¹⁶⁰⁴ BCA. 490.01.1006.882.1.

¹⁶⁰⁵ BCA. 490.01.1006.882.1.

¹⁶⁰⁶ BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁶⁰⁷ BCA. 490.01.1006.882.1.

ve çevresinde etkili olan sıtmaya karşı halka kinin dağıtan şube, Bulanık Halkeviyle işbirliği yapılarak sıtmaya karşı mücadele edilmişti¹⁶⁰⁸.

Köycülük Şubesi: Bu dönemde programlı çalışmadığı için halk arasında etkinliği azalmıştı¹⁶⁰⁹.

Müze ve Tarih Şubesi: Halkevi bünyesinde bir ‘‘Sağlık Müzesi’’ açmıştı. Şube Muş ve çevresinde tarihi eserlerle ilgili araştırmalar yapmış ve bulduğu tarihi eserleri koruma altına almıştı¹⁶¹⁰.

D-SAĞLIK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

Bu dönemde sağlık alanında yapılan çalışmalar savaş nedeniyle kısıtlı olmuştu. Milli Müdafaa Vekâleti’nce Van’da 100 yataklı bir hastanenin yapımı kararlaştırılmıştı. Hastanenin betonarme kısımları için gerekli olan 90 ton demirin temini amacıyla Milli Müdafaa Vekâleti, 6 Haziran 1940’ta Başvekâlet’e bir yazı göndererek söz konusu miktardaki demirin gönderilmesi için devreye girmesi ve ilgili birimlere emir verilmesi istenmişti. Başvekâlet, bunun üzerine 8 Haziran 1940’ta İstanbul Komutanlığı’na bir yazı göndermiş ve Van’da yapılmakta olan hastane için ilk etapta lazım olan 40 ton demirin temin edilmesi ve Van’a sevkini istemişti¹⁶¹¹. Bina için gereken malzemeler sağlandıktan sonra inşaaata başlanmıştı.

Bu dönemde Doğu ve Van Gölü Havzası’nda görülen cüzzam hastalığının tedavisi için daha kurulan Elazığ Cüzam Hastanesi’nin yatak sayısı 1941’de 265’e çıkarılmıştı. Hastane, kronik ve görüntüsü hoş olmayan hastaların daha iyi tedavi ve rehabilitasyonu sağlamak amacıyla sağlık personeli ve kapasitesi artırılmıştı¹⁶¹².

II. Dünya Savaşı’nın devam ettiği 1942’de Suriye’de salgın halini alan çiçek hastalığı başta Suriye’ye komşu olan vilâyetlere sıçramıştı. Temmuz 1942’de hastalığın buradaki vilâyetlerde başlaması üzerine Sıhhat ve İçtimai Muavenet

¹⁶⁰⁸ BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁶⁰⁹ BCA. 490.01.1006.882.1.

¹⁶¹⁰ BCA. 490.01.1006.882.1.

¹⁶¹¹ BCA. 030.10.178.226.18.

¹⁶¹² R. Ege, *Cumhuriyet Dönemi Sağlık Hizmetleri*, ...s.57; *Cumhuriyet Dönemi Yataklı Tedavi Hizmetleri*, ...s.32.

Vekâleti, salgının yayıldığı bölgelere doktor ve sağlık ekipleri göndermişti. Hastalığın yurdun içine yayılmasını önlemek amacıyla daha etkili tedbirler alınmıştı. Bütün okullar, vekâletler ve diğer resmi dairelerin merkez ile taşra teşkilatı mensupları salgın konusunda bilgilendirilmişti. Ayrıca bunların dışında kalan bütün topluluklarla, sıtma, frengi ve trahom mücadele teşkilatı memurlarından da istifade edilerek, köylere varıncaya kadar bütün halka çiçek aşısının uygulanmasına başlanmıştı. 1942 sonuna kadar Mardin, Siirt, Urfa ve Diyarbakır çevresinde hastalığa yakalananların sayısı 796 kişi olarak tespit edilmişti. Bunların büyük bir kısmı köylerde yapılan taramalar sonucunda ortaya çıkarılmıştı¹⁶¹³. Hastalığın önlenmesinde çok önemli olan hastalık belirtilerinin hemen ihbar edilmesi için Umumi Hıfzıssıhha Kanunu'na göre halk ve yetkililer görevlendirilmişti. Bu çalışmalarla Temmuz 1941'den 25 Kasım 1942'ye kadar ihbar edilen çiçek hastalığına, Mardin 5'i asker 654, Urfa 1'i asker 30, Siirt 44, Diyarbakır 2'si asker 68, Bitlis 19, İstanbul 5, Van 1'i asker 3, Samsun 4, Amasya, Bursa, Erzurum, Eskişehir ve Konya'da 1'er kişi çiçek hastalığına yakalanmıştı¹⁶¹⁴. Van Gölü Havzası'nda bulunan Bitlis'te çiçek hastalığına yakalananların sayısının havzanın diğer vilâyetlerinden fazla olmasının nedeninin başında Bitlis'in güneye yakın ve güney-kuzey yolunun üstünde yer almasıydı.

Çiçek salgınının yanında havzada bu dönemde tifüs hastalığı da etkili olmuştu. Tifüs, sefalet, harp ve göç gibi muhtelif bölgelerde bulunan insanların birbirleriyle temaslarında daha belirgin bir şekilde ortaya çıkan ve bitlerle insandan insana geçen salgın bir hastalıktı. I. Dünya Savaşı yıllarında Doğu Cephesinde çok sayıda askerin ölmesine neden olan tifüs, II. Dünya Savaşı yıllarında tekrar ortaya çıkmış ve Anadolu'nun birçok bölgesinde etkili olmuştu¹⁶¹⁵. Hastalığın Bitlis'te etkili olmasını engellemek amacıyla şehirde bulunan bütün han ve otellerde sıhhiye memurları tarafından bit ve temizlik kontrolleri yapılmaya başlanmıştı. Aynı şekilde şehirdeki ilkokullarda öğretmenler tarafından kontroller yapılmıştı¹⁶¹⁶. Böylece Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâleti, halkın sağlığını korumak amacıyla cemiyet

¹⁶¹³ BCA. 030.10.177.223.16.

¹⁶¹⁴ BCA. 030.10.177.223.16.

¹⁶¹⁵ Ragıb Üner, "Tifüs Hastalığı ve Tedavi Çareleri", *Cumhuriyet*, 27 Şubat 1945.

¹⁶¹⁶ *Yurd Yolu*, 26 Mart 1940.

hastalıkları, bulaşıcı hastalıklar ve salgın hastalıklar ile mücadelesini II. Dünya Savaşı yıllarında da devam ettirmişti¹⁶¹⁷.

Sıhhat ve İctimai Muavenet Vekili Dr. Hulusi Alataş, tifüs tehlikesi ile ilgili olarak 1943 kışının salgın tehlikesi ile karşı karşıya kalma ihtimalinin bulunduğunu açıklayarak, alınması gereken birtakım önlemler üzerinde durmuştu. Bu önlemler çerçevesinde milletvekillerinin seçim bölgelerine giderek hastalık hakkında halkı bilgilendirmeleri istenmişti. Hastalık konusunda halkı bilgilendirmek amacıyla, risale, afiş ve broşürlerin hazırlanarak ülkenin her tarafına dağıtılması kararlaştırılmıştı. Tifüs mücadelesi için de hamamların açılması, muhtaç olan halka bedava sabun ve çamaşır dağıtılmasına başlanmıştı. Bunun yanında birçok merkezde tifüse karşı buğu sandıklarının (ilkel dezenfeksiyon aleti) açılarak hizmete sokulmasına başlanmış ve bu şekilde alınan önlemlerle hastalığın yayılması engellenmeye çalışılmıştı¹⁶¹⁸.

1943'te önceki dönemlere oranla tifüs hastalığında artış olması ve hastalığın salgın haline gelmesinde muhtelif yerlerdeki hastalık kaynağı bitlerin çoğalması etkili olmuştu. Bu dönemde Anadolu'nun birçok merkezinde etkili olan hastalık Van Vilâyeti'nde de etkili olmaya başlamıştı. Van'da yapılan ilk sağlık taramasında bu hastalığa yakalananların sayısı 42 olarak tespit edilmişti¹⁶¹⁹.

Doğu Vilâyetlerinin hepsinde bu hastalık Türkiye ortalamasının üstünde olmuştu. Bunun sebebi vakaların birçoğunun haber verilmeyip ancak ölüm halinde ihbar mecburiyetinde kalınmasından veya sağlık teşkilatının noksanlığından ileri gelmişti¹⁶²⁰.

Savaş yıllarında yayılma alanı bulan bir başka hastalık da önceki dönemlerden beri varlığını sürdüren trahom salgınıydı. Hükümet, II. Dünya Savaşı'nın etkisiyle bütçenin önemli bir kısmı savunma harcamalarına ayırmasına rağmen trahomla mücadele için trahom hastaneleri ve dispanserlerinin sayısının artırılması ve köylerde gezici tedavi evlerinin kurulmasına ağırlık vermişti¹⁶²¹. Bu

¹⁶¹⁷ **Ayn Tarihi**, S: 145, Aralık 1945, s.113.

¹⁶¹⁸ **TBMM ZC. VII/ 2, İ: 27, (25.5.1943), s.210.**

¹⁶¹⁹ **TBMM ZC. VII/2, İ: 27, (25.5.1943), s.210.**

¹⁶²⁰ **Doğu Üniversitesi Hakkında Rapor**, Doğu Üniversitesi Tetkik Komisyonu Üyeleri, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1952, s.25.

¹⁶²¹ **Ayn Tarihi**, S: 114, Mayıs 1943, s.138.

tedbirlerin yanında 1943'te çıkarılan 4459 sayılı "Köy Ebeleri ve Köy Sağlık Teşkilatı Kanunu" ile Köy Enstitüsü mezunu olan köy sağlık memurlarına ve köy ebelerinin görev ve yetkileri ile atamaları karara bağlanmıştı. Böylece hekim, ebe ve hemşire bulunmayan yerlerde birçok ana ve bebeğin kurtarılmasına çalışılmıştı¹⁶²².

Sihhat ve İctimai Muavenet Vekâleti, her yıl kurslardan geçirilerek trahomla mücadele için yeni ekipler oluşturmuştu. Trahoma karşı, trahom mücadele tabibi, trahomla mücadele sihhat memurları, sayısı artırılmakta olan trahom hastaneleri, trahom dispanserleri ve trahom köy tedavi evlerinde yoğun mücadeleler verilmeye başlanmıştı¹⁶²³.

Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, TBMM'nin VII. Devresi'nin 2. Toplantı yılını açarken yaptığı konuşmada sağlık işleri ile ilgili olarak; "Sihhat Teşkilatımız, bir aralık korkulu şekil almış salgın hastalıklarla başarılı bir şekilde savaşmıştır. Önümüzdeki sene ve harp sonrası senelerde salgınlar ihtimali ilaç darlığı içinde geçecektir. Sıhhiye teşkilatımızın ileriye gören ve vatandaşları telkinleri ve tedbirleriyle hazırlayan çalışması yanında vatandaşların sıhhat tavsiyelerine yürekten yardımcı esirgememelerine birinci derecede muhtacız. En uzak köşelerine kadar memleketi kavrayacak doktor, teşkilatı kurmak niyetindeyiz. Her nevi sıhhat kurumlarının istediği masrafları bir programa bağlayarak göze alacağız. Büyük köylerimizde ebe ve sağlık memuru bulundurmak için etraflı tedbirlere başvurduk. Malarya ve öteki içtimai hastalıklarla mücadeleyi en yakın fırsatta bütün memleketi kaplayacak bir mikyasta genişletmeliyiz"¹⁶²⁴ şeklinde alınan tedbirleri açıklamıştı. Bu dönemde sıtma, Van Gölü Havzası'nda özellikle Tuğ İskele ve Tersanesi civarında etkili olmuştu. Hükümet hekiminin ifadesine göre sıtmadan ölenlerin sayısı buradaki nüfusun yüzde 2'si civarındaydı¹⁶²⁵.

Tatvan ile Tuğ arası ve sahil kısmı fazlaca bataklık ve sıtmalıydı. Burada sıtmanın çok olmasının sebebi dağlardan karların göle doğru eriyip akarak sahil

¹⁶²² R. Ege, *Türkiye'nin Sağlık Hizmetleri...* s.24; R. Ege, *Cumhuriyet Dönemi Sağlık Hizmetleri, ...*s.59.

¹⁶²³ *Ayın Tarihi*, S: 114, Mayıs 1943, s. 54.

¹⁶²⁴ "Milli Şefimiz İnönü'nün Tarihi Nutukları", *Demiryollar Dergisi*, Yıl: 20, XX/236-238, Birinciteşrin-Birincikanun/Ekim-Aralık 1944, s.5.

¹⁶²⁵ *BCA*. 490.01.1389.610.1.

kısımında birikintiler oluşturması ve atılan şeylerin buna ortam hazırlamasıydı¹⁶²⁶. Buradaki hükümet hekimliğinin kayıtlarına göre ölümlerin bir kısmı sıtmadan kaynaklanmaktaydı¹⁶²⁷. Sıtma, Adilcevaz'da da etkili olmuştu. Adilcevaz'da evler Van Gölü sahiline paralel bir şekilde yer almıştı. Burada bulunan 3 km'lik sahil şeridi, baştan başa bataklıklarla kaplı olduğundan, bu civarda yaşayan nüfusun % 50'sinden fazlası sıtma hastalığına yakalanmaktaydı¹⁶²⁸. Kısacası sıtma buradaki halkı kasıp kavurmaktaydı¹⁶²⁹. Ahlât'ta sıtma özellikle ilçenin Adilcevaz taraflarında etkili olmuştu. Burada yoğun bir sıtma mücadelesi başlatılmamıştı. Ahlat ve çevresinde sıtmadan çok trahom etkili olmuştu. Burada yapılan tetkiklere göre trahoma yakalananların sayısı nüfusun % 10'u civarındaydı. Ahlat'ta bulunan dispanserlerde tedavi gören trahomlu hastalara haftada iki kere bakılmaktaydı.¹⁶³⁰

II. Dünya Savaşı'na kadar artarak devam eden sıtma ile mücadelede savaş yıllarında sıtma ilaçlarının ithali kesintiye uğramış ve bu nedenle sıtma vakaları artmıştı. Savaş döneminde askerlerin ve ailelerin bir kısmının yer değiştirmesi, ekonomik koşullar ve beslenme düzensizliği gibi nedenlerle sıtma vakaları artmıştı. Bu hastalığın önüne geçmek amacıyla 26 Mart 1945'te 4707 sayılı, "Sıtma ile Olağanüstü Savaş Yapılmasına Dair Kanun" çıkarılmıştı. Kanunun 4. Maddesine göre; sıtma ile olağanüstü savaşın gerektiği çalışma derecesine göre sabit ve gezici kurullar, laboratuvarlar, hastaneler, yataklı yataksız dispanserler kurmaya ve bu işler için gereken tedbirleri almaya Sıhhat ve İçtimai Muavenet Bakanlığı'na yetki verilmişti¹⁶³¹. Bunun yanında sıtma, frengi, trahom ve diğer salgınlarla mücadele etmek amacıyla CHP Genel Sekreterliği, ülke genelinde bulunan halkevleri ve halkodaları ile işbirliği yapmıştı¹⁶³². CHP Genel Sekreterliği'nin halkevleri ve halkodalarına gönderdiği yazı şu şekildeydi; "Sıtma ile savaşta hükümetle yaptığımız işbirliğini verimli ve umutlu görüyorum. Bilirsiniz ki yurdumuzun bazı yerlerinde frengi ve trahom da azılı dertlerdendir. Hükümetimiz sıtma ile olduğu kadar yıllardan

¹⁶²⁶ BCA. 490.01.1574.408.1.

¹⁶²⁷ BCA. 490.01.612.128.3.

¹⁶²⁸ BCA. 490.01.612.128.3; BCA. 490.01.1574.408.1.

¹⁶²⁹ BCA. 490.01.1389.610.1.

¹⁶³⁰ Hulki Metin, "Ahlât İlçesi", *İdare Dergisi*, Yıl: 16, S: 175, Temmuz-Ağustos 1945, s.206.

¹⁶³¹ **TBMM Kavanin Mecmuası**, VII/27, TBMM Basımevi, Ankara 1945, s.119; **Sıtma ile Olağanüstü Savaş Yapılmasına Dair Kanun**, T.C. Başbakanlık Neşriyat ve Müdevvenat Umum Müdürlüğü Yayını, Ankara 1945, s.1; **Bayındırlık Dergisi**, Yıl: 11, S: 4, Mayıs 1945, s.7.

¹⁶³² BCA. 490.01.5.26.22.

beri bu hastalıklarla da savaş halindedir ve hiç şüphe yoktur ki bu savaşa oralardaki halkevlerimizle halkodalarımız da katılmışlardır. Bununla beraber bu gün bu mesele üzerinde daha geniş ve ciddi olarak durmak lüzumunu duyuyoruz. Frengi ve trahomun bulaşık olduğu yerler halkını ağır afetlere uğratan bu dertlerden kurtarmak, topyekûn ve ısrarlı bir savaşın neticesine bağlıdır. Bunun için frengi ve trahomun zararları, korunma çareleri, temizlik ve temizlenme konuları ve usulleri üzerinde yapacağınız konuşmalarla broşürler neşri, faydalı görülmektedir. Bu alanda halka pratik ve faydalı bilgiler vermek için yayınlayacağınız broşürleri yardımlarımızla destekleyeceğiz. Sağlık davası milletçe kalkınma ve yükselme davasıdır. Milli kültür yuvalarımız, millet hayatında her faydalı olan gibi, bu davanın da sağlığın da kültürünü yapacaklardır. Gelecek nesillerin gürbüz ve temiz ahlaklı oluşları bu uğurdaki çalışmalarımızın derinliği ve verimliliği ile ölçülecektir”¹⁶³³.

Sıtma mücadelesinde korunmak ve sıtmalı bir hastayı tedavi etmek için kullanılan ilaç olan kininin, hükümet tarafından fakir halka bedava dağıtılması için sağlık memurları görevlendirilmişti. Sıtma mücadele teşkilatı bulunan yerlerde sıtma hekimleri, teşkilatı olmayan yerlerde hükümet, belediye ve hastane doktorları kendilerine müracaat eden her vatandaşı sıtma bakımından muayene etmeye ve lazım gelen ilaçları vermekle sorumlu tutulmuştu. Yurt dışından alınan kininin ithalatı Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâleti tarafından yapılırken 1935’ten sonra bu görev Kızılay tarafından yerine getirilmeye başlanmıştı¹⁶³⁴. Ülkede sıtma vakalarının artması ve eldeki ilaçların yetersiz kalması nedeniyle bazı ilaçlarda yolsuzluk yapılmaya başlanmıştı. Bunun üzerine sıtma ilacı kinini karaborsada satanlar ve ilaç sahtekârlığı yapanlar hakkında Milli Korunma Kanunu hükümleri gereğince işlem yapılması kararlaştırılmıştı¹⁶³⁵.

Sıtma ile mücadelede; dalak ve kan muayeneleri ile sıtma hastalığına yakalananların tespiti ve bunların ücretsiz tedavi edilmesi, çeltik ekim alanlarının kontrol altına alınması ve bataklıkların kurutulması gibi esaslar ön plana çıkarılmıştı. Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren cumhuriyet hükümetleri sıtma mücadelesine büyük önem vermişlerdi. Sıtma ile mücadelede halkın aydınlatılması amacıyla işlek

¹⁶³³ BCA. 490.01.5.26.22.

¹⁶³⁴ F. Tuğluoğlu, “Türkiye’de Sıtma Mücadelesi...”, s.355

¹⁶³⁵ **Ayn Tarihi**, S: 122, İkincikanun/Ocak 1944, s.18.

cadde ve sokaklarda afişler astırılmış ve gazetelerde ilanlar verilmişti. Bu dönemde Van'da çıkan gazetelerde de sıtma ile mücadeleye yer veren yazılar vardı. Mesela; “Sıtmanın kökünü kesmek için iki ödevimiz vardır. Birisi sivrisinekleri öldürmek, diğeri de sivrisineklerin üreme yerlerini temizlemek ve kurutmaktır. Herkes her yerde ve her suretle bu işleri inanla ve yurt ödevi olarak yaparsa az zamanda sıtma belasından kurtuluruz”, “Sabah kalkınca ilk işimiz yatak odamızın tavanında, köşelerinde ve cibinlik üstündeki uyuyan sivrisinekleri öldürmek olmalıdır. Çünkü bunlar haberimiz olmadan geceleyin odadan çıkarak su birikintilerine gidecek ve yumurtlayarak döl yetiştireceklerdir”¹⁶³⁶.

Bu mücadele sadece sivrisinekleri ve bataklıkları yok etmek için verilen bir mücadele ile sınırlı kalmamış, aynı zamanda uzun yıllar sıtma karşısında çaresiz kalan halkın sıtma bağlatma, dalak kestirme ve değişik tütsüler yapma gibi hastalığı batıl inançlarla önleme alışkanlığı yerine, aydınlanma çabasının çözüm getirebileceğini göstermesi yönünden büyük önem taşımıştı¹⁶³⁷.

¹⁶³⁶ Van, 22 Haziran 1946.

¹⁶³⁷ Kemal Çelik, “Atatürk Dönemi CHP ve Hükümet programlarında Sağlık”, **Atatürk Dönemi Sağlık Tarihi Kongresi (1920-1938) Bildirileri**, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir 2009, s.299.

E-MADENCİLİK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

Eylül 1939’da başlayan II. Dünya Savaşı’na Türkiye girmemesine rağmen bir takım önlemler alınmıştı. Alınan önlemlerle birçok alanda kısıtlamalara gidilmesi önceki dönemlerde kısmen toparlanma gösteren sanayi ve madencilik alanlarında bir duraklama yaşanmasına neden olmuştu.

1. Kürzot Petrol İşletmesi

II. Dünya Savaşı döneminde doğuda görev yapan ordu araçlarının mazot ihtiyacının hiç olmazsa bir kısmının buradan sağlanması düşüncesi¹⁶³⁸, bu dönemde Kürzot petrol bölgesinin önemini bir kat daha artırmıştı. Van Gölü’nde çalışan gemilerin yıllık sarf ettikleri mazot miktarı 100 ton civarındaydı. Bu mazotu maliyet hariç 20.000 lira masrafla uzaklardan getirtilmek mecburiyetinde kalınmakta, bu sebeple Van Gölü İşletmesi her sene 100.000 lira kadar zarar etmekte olduğundan milli kazançta zararlı bir unsur olarak yer almaktaydı. Buradaki petrol işletirildiği takdirde yalnız Van Gölü araçları faydalansa dahi hazine yine mühim bir zarardan kurtulmuş olacaktı¹⁶³⁹. Bunun yanında Kürzot petrolü Muş üzerinden Van Gölü sahiline uzanacak demiryolunun ulaşımına açılmasıyla daha büyük değer kazanacaktı¹⁶⁴⁰. Petrolün bulunması ve kullanılması tarımın makineleşmesini ve üretimin artmasını sağlayacağı gibi ordunun makineleşmesine katkı sağlayarak ülke savunmasını kolaylaştıracaktı¹⁶⁴¹. Bu düşünceler üzerine İktisat Vekâleti, Kürzot petrol bölgesinin tetkik edilmesi için harekete geçilmesini istemişti.

İktisat Vekâleti, bu amaçla 18 Şubat 1941’de, MTA Enstitüsü Genel Direktörlüğü’ne bir yazı göndermiş ve yazısında; Kürzot’ta bulunan petrolün göldeki nakil vasıtalarına lüzumlu miktarda üretim yapılmasına imkân olup olmadığının tetkiki ve imkân görülmediği takdirde kuyularda mevcut malzemenin MTA

¹⁶³⁸ BCA. 030.10.182.258.1.

¹⁶³⁹ BCA. 310.10.65.2552.3459.1.

¹⁶⁴⁰ BCA. 030.10.182.258.1.

¹⁶⁴¹ **Ayn Tarihi**, S: 172, Mart 1948, s.30-31.

Enstitüsü'ne geri verilmesini¹⁶⁴²; MTA Enstitüsü'nden buradaki petrol rezervinin ihtiyaçları karşılayacak zenginlikte olup olmadığının araştırılıp bildirilmesini istemişti.

8 Mart 1943'te Milli Müdafaa Vekâleti Ordu Dairesi de, İktisat Vekâleti'ne 2/12214 sayılı bir yazı göndermişti. Yazıda; Deniz Nakliyat Umum Müdürlüğü tarafından Van Gölü civarında daha evvelce tetkikat yaptırıldığı bildirilmekte ise de bu tetkikatın o zaman için izalesi mümkün görülemeyen sebepler yüzünden tam anlamıyla yapılmadığı belirtilmiş¹⁶⁴³ ve petrol bölgesinin MTA Enstitüsü tarafından yeniden esaslı bir şekilde tetkik edilmesi gerektiği üzerinde durulmuştu.

Milli Müdafaa Vekâleti'nin 6 Nisan 1943'te gönderdiği 13630 sayılı yazısı ile Kürzot petrollerinde yeniden bir çalışma başlatılmasının yararlı olacağı şu ifadelerle belirtilmişti; 1- "Van Gölü'ne ait iskandilli bir haritanın çıkartma işi vekâletimizce yapılan bir teşebbüs münasebetiyle Münakalat Vekâleti'nden vekâletimize gönderilen ve Hikmet Ilgaz tarafından tanzim edilmiş bulunan raporun petrole ait kısmı mündericatı itibarı ile bu günkü Umumi Harp durumu karşısında hiç olmazsa ordunun petrol ihtiyacı bakımından faydeli görülerek ... İlbaharda Kürzot mevkiinde yeniden petrol arama işine teşebbüs edilmesi İktisat Vekâleti'nden rica olunmuştur.

2-Geçen Harbi Umumi (I. Dünya Savaşı) esnasında Harbiye Nezareti tarafından bir Avusturyalı mühendise aynı mntakada tetkikat yaptırıldığı hatırlanarak Mülazım-ı Evvel Doktor Herrnzug imzasını taşıyan bu işe ait rapor Mahzen-i Evrak'tan çıkartılmış ve muhteviyatından Rusların dahi geçen harpte Van Gölü civarındaki bu mntakada pek iptidai vesait ile günde 1.000 kilo mazot istihsal ettikleri ve burada devamlı bir petrol membaı bulunduğu anlaşılmıştır"¹⁶⁴⁴. İktisat Vekâleti bu talep üzerine Van Gölü civarındaki Kürzot petrol madeninin detaylı bir şekilde araştırılması amacıyla MTA Enstitüsü'nden buraya petrol uzmanlarının gönderilmesini istemişti.

İktisat Vekâleti, Milli Müdafaa Vekâlet'ine Kürzot petrolüyle ilgili olarak 14 Haziran 1943'te 3663 sayılı bir yazı daha göndermişti. Yazıda, I. Dünya Savaşı

¹⁶⁴² BCA. 310.10.65.2552.3459.1.

¹⁶⁴³ BCA. 310.10.65.2552.3459.1.

¹⁶⁴⁴ BCA. 030.10.182.258.1; BCA. 310.10.65.2552.3459.1.

yıllarında Rusların tünel ve kuyular açarak günde 1500-2000 kilo petrol elde ettiği, savaş sonrasında hükümetin isteği ile burada uzmanların yaptığı tetkikler sonunda madenin işletme kurmak için müsait olmadığı üzerinde durulmuştu. Bununla beraber şartlar elverdiğinde bu madenin son bir tetkike daha tabi tutularak üretimin bir miktar artırılması çarelerinin aranması¹⁶⁴⁵ istenmişti. Bunun üzerine petrolün eski üretim miktarının tekrar sağlanması için harekete geçilmişti. Böylece MTA Enstitüsü petrol madeninde daha önce açılmış olan galerilerin temizlenmesi ve madenin verimini artırmak amacıyla 13 Temmuz 1943'te bir ekip oluşturmuştu. Oluşturulan ekipte Mazlum Angın, Clapp, İ. Ortynski gibi yerli ve yabancı birçok maden uzmanı ve jeolog yer almıştı¹⁶⁴⁶. Hazırlanan ekip maden bölgesinde iki vardiya halinde çalışarak galerilerin temizlenme ve genişletmesinin yanında ray döşeme işlerini de gerçekleştirmekteydi. Ancak sert zeminlerin yıktırılması için gerekli olan dinamit vesair patlayıcıların Van Vilâyeti'nde bulunmaması çalışmaların yavaşlamasına neden olmuştu¹⁶⁴⁷.

Çalışmaların yeniden başlatılmasında Van Vali Vekili Hamit Onat'ın 8 Ağustos 1943'te Muradiye Kazası'nı teftişi sırasında, Kürzot galerilerini incelemesi ve ahali ile sohbeti sonucu tespit ettiği hususları İktisat ve Milli Müdafaa Vekâletlerine bildirilmesi¹⁶⁴⁸ etkili olmuştu.

Van Vali Vekili Hamit Onat, galerilerin bakımsız ve korumasız olduğunu belirterek, burada araştırma yapacak mühendislere her türlü yardımın yapılacağını belirtmiş¹⁶⁴⁹, madende çalıştırılacak işçi sayısının artırılması gerektiği, 5-10 bin lira gibi ufak bir ödeneğin verilerek teşkilatlı bir çalışma yapıldığı takdirde Rusların elde ettikleri 200 teneke mazotun elde edilmesinin mümkün olacağını açıklamıştı. Hamit Bey, buradan çıkarılacak mazotla; Van ve çevresini kurtaracak, göldeki gemilerin ihtiyacını karşılayacak, yılda 4.000 teneke mazot yakan Van'daki iki un değirmeni ile Belediye elektrik santralının ihtiyacını temin edeceğini belirtmişti. Ayrıca Hamit Bey, Muş'ta işletmeye başlayacak ziraai kombinaların motorlarına kâfi derecede

¹⁶⁴⁵ BCA. 310.10.65.2552.3459.1.

¹⁶⁴⁶ K. Lokman, "Kürzot Petrol Madeni ve Havalisi" ...s.100.

¹⁶⁴⁷ BCA. 310.10.65.2552.3459.1.

¹⁶⁴⁸ BCA. 310.10.65.2552.3459.1.

¹⁶⁴⁹ BCA. 310.10.65.2552.3459.1.

mazot temin edecek¹⁶⁵⁰ olan Kürzot petrol madenlerinin layık olduğu önemin dikkate alınmasını ısrarla talep etmişti.

Van'dan gelen bu talepler üzerine 1944'te MTA Enstitüsü, Kürzot petrol madenindeki üretimi artırmak ve mevcut galerileri temizlemek amacıyla bu bölgede detaylı bir çalışma başlatılmıştı¹⁶⁵¹.

Van Valiliği'nin müracaatı üzerine başlatılan çalışma kışın gelmesi üzerine durdurulmuştu. Buradaki çalışmaların ilkbaharda tekrar başlaması için İktisat Vekâleti ile MTA Enstitüsü arasında yazışmalar yapılmıştı. MTA Enstitüsü'nün 16 Mayıs 1945'teki yazısı ile daha önce başlatılan ve kışın gelmesi nedeniyle devam edilmeyen galerilerin tamamlanması için oluşturulan ekibin, 20 Mayıs 1945'te Ankara'dan mahalline hareket edeceği bildirilmişti¹⁶⁵². Yukarıda belirtilen çalışmalar bilhassa 1945 yazında yoğunlaşmış ve buradan üç varil ham petrol çıkarılmıştı. Çıkarılan bu petrolün tümü Van Gölü'nde çalışan gemilerin yakıt ihtiyacını karşılamak üzere Tuğ (Tatvan)'daki Van Gölü İşletme İdaresi'ne teslim edilmişti¹⁶⁵³.

MTA Enstitüsü, Van Kürzot petrol bölgesinin petrol ve jeolojik yönlerden tetkik için bir ekip daha göndermişti¹⁶⁵⁴. Burayı tetkik eden ekipte bulunan Kemal Lokman ve İ. Ortynski hazırladıkları raporda; “mıntıkanın büyük bir kısmı tektonik (yer kabuğu hareketleri) hadiselerle maruz kalmış burkani taşlardan (petrolü tutan taşlar) müteşekkil olduğundan rüsubi taşların (petrolü tutan tekne şeklindeki taşlar) tezahürü pek azalmıştır. Petrol toplanması için müsait strüktür yok ve burada bir ticari işletme kurulamaz”¹⁶⁵⁵, şeklindeki ifadelerle yer verilmiş ve buradaki petrol madeni için büyük masraflara girişilmemesi gerektiği üzerinde durulmuştu.

Kürzot petrolü ile ilgili MTA Enstitüsü adına bu dönemde Türk ve yabancı uzmanlar tarafından araştırma ve incelemelerde bulunulmuş, hazırlanan raporlar doğrultusunda yapılan çalışmalar istenilen neticeyi vermemişti. Bunun nedeni verilen raporların Kürzot petrol madeninin iktisadi ve ticari işletme kurmaya elverişli olmadığı yönünün vurgulanması etkili olmuştu. Burada yapılan araştırmaların Van

¹⁶⁵⁰ BCA. 310.10.65.2552.3459.1.

¹⁶⁵¹ TBMM TD. VII/17, B: 58, (21.5.1944) s.71.

¹⁶⁵² BCA. 310.10.65.2552.3459.1.

¹⁶⁵³ K. Lokman, “Kürzot Petrol Madeni ve Havalisi”...s.96.

¹⁶⁵⁴ Kemal Lokman, **Kürzot Petrol Madeni ve Havalisi Hakkında Rapor**, MTA Arşivi, Dosya No:1670, s.11.

¹⁶⁵⁵ K. Lokman, “Kürzot Petrol Madeni ve Havalisi”...s.100.

ve çevresinde Kürzot'tan başka mıntıkların araştırılmasının da yararlı olacağı kanaatini yerleşmişti.

2. Şahmanis Linyit İşletmesi

II. Dünya Savaşı öncesinde Şahmanis'te bulunan linyit kömür madeninin işletilmesi özel şahıslar eliyle yürütölmekteydi. Ancak savaşın başlaması buradaki çalışmaların aksamasında etkili olmuştu. Bu nedenle savaşın ilk yıllarında bu kaynaktan faydalanma imkânı olmamıştı. 1943'te Milli Müdafaa Vekâleti'nin talebiyle Kürzot petrol bölgesinin tetkiklerinin yapılması esnasında MTA Enstitüsü uzmanları buradaki kömür yataklarını da inceleme fırsatını yakalamışlardı.

MTA Enstitüsü, 1944'ün ilk aylarında Şahmanis linyit madeninin tetkiki için bölgeye jeolog ve maden mühendislerinden oluşan bir heyet göndermişti. Uzmanların yaptıkları tetkiklerden sonra burada devlet işletmesi kurmanın uygun olmayacağı¹⁶⁵⁶, belirtilmişti. Bu nedenle madenin halktan kişilere ihale usulü ile işletilmesinin daha uygun olacağı tavsiyesinde bulunulmuştu.

Maadin Umum Müdürü Kemal Balkar, 3 Mayıs 1944'te Şahmanis linyitleri hakkında Başvekâlet'e detaylı bir rapor sunmuştu. Raporunda, buradaki linyitin orta değerde olup, 2300 m rakımında bulunan bu madenin tüketim mahalli olan Van'a, yaz mevsiminden başka zamanlarda motorlu vasıtaların geçmesine müsait olmadığı, burada bulunan 100 km'lik adi yolla bağlı bulunduğu ve bu havalinin yıllık tüketim miktarının 2500 ton civarında olduğu, bu linyit kaynağının muhtemel rezervinin de 6.780.000 ton civarında¹⁶⁵⁷ olduğunu belirtmişti.

MTA Enstitüsü ve uzmanların raporları doğrultusunda buradaki linyit madeninin işletilmesinin şahıslara verilmesi kararlaştırılmıştı. Madeni işletmek için imtiyaz talebinde bulunanların dosyaları incelenmiş ve Vanlı Çilingiroğlu Mehmet ve Ruznamecioğlu Şevket Tan'a beş yıl süre ile bu madeni işletme imtiyazı verilmesi kararlaştırılmıştı. Böylece, 16 Şubat 1945'ten itibaren başlayacak beş yıl süreli 200/22 sayılı işletme ruhsatnâmesi ilgililere verilmişti¹⁶⁵⁸. İmtiyaz sahipleri bu

¹⁶⁵⁶ BCA. 0310.10.65.2553.3461.67.

¹⁶⁵⁷ BCA. 310.10.65.2553.3461.67.

¹⁶⁵⁸ BCA. 310.10.65.2553.3461.67.

dönemde devam eden savaş nedeniyle yaşanan sıkıntılar yüzünden madenden yeteri kadar yararlanamamıştı.

F-TARIM VE HAYVANCILIK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

1. Tarım Alanında Yapılan Faaliyetler

Cumhuriyet Dönemi'nde tarım alanında başlanan işlerin başında tarımsal üretimin artırılması gelmişti. Cumhuriyet Dönemi'nde üzerinde durulan bir başka mesele de ziraat ilminin kurulması ve teknik ziraat bilgisinin yerleştirilmesi olmuştu. Bu meseleyi halletmek üzere ziraat, veteriner ve orman alanlarında çalışmak üzere ziraat enstitüleri kurulmuştu¹⁶⁵⁹. Ancak II. Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine uygulanan savaş politikası nedeniyle daha önceki dönemde tarım alanında başlatılan faaliyetler sürdürülemedi. Bu durum bütün ülkede olduğu gibi Van Gölü Havzası'ndaki tarımsal faaliyetlere olumsuz bir şekilde yansımıştı. Buradaki tarımsal üretim düşmüş ve bazı ürünlerde kıtlık başgöstermişti. Bu durumu 1940 ve 1941 yıllarında Bitlis ve Van illerinin ürettiği buğday ve arpadaki düşüş en iyi şekilde göstermekteydi. 1940'ta Van Gölü Havzası illerinde üretilen hububat miktarı şu şekildeydi¹⁶⁶⁰:

İller	Buğday(Ton)	Arpa(Ton)	Çavdar(Ton)	Mısır(Ton)
Bitlis	6.522	1.025	110	10
Muş	10.200	460	59	34
Van	27.000	3.193	1.283	16

1941'de Van Gölü Havzası illerinin buğday ve arpa üretim miktarı ve bu illerin buğday-arpa üretimlerinin Türkiye'deki üretime yüzde olarak oranı da şöyledi¹⁶⁶¹:

İl Adı	Buğday (Ton)	Türkiye Yüzdesi	Arpa (Ton)	Türkiye Yüzdesi
Bitlis	3.951	0,11	982	0,06
Muş	10.900	0,31	560	0,03
Van	20.550	0,59	2.600	0,15

¹⁶⁵⁹ "Cumhuriyetimiz ve Ziraat", **Ziraat Dergisi**, Yıl:4, S: 45-46, Eylül- Birinciteşrin/Ekim 1943, s.2-3.

¹⁶⁶⁰ **İstatistik Umum Müdürlüğü, Küçük İstatistik Yıllığı IV,(1940-1941)**, Ankara 1942, s.115, 118-119.

¹⁶⁶¹ Selim Sabit Aykut, **İktisadi ve İctimai Türkiye II, " Türkiye'de Ziraat"**, Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, Ankara 1943, s.11,15.

Bu iki tabloda görüldüğü üzere savaş yıllarında çalışan nüfusun silahlı hale alınması üretimin düşmesine neden olmuştu. Devlet bütün ülkede tarımda özellikle hububatta yaşanan düşüşleri engellemek ve üretilen ürünlerin kalitesini yükseltmek için yoğun çalışmalarda bulunmuştu.

Bu konuyla ilgili olarak yapılan çalışmaları Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, 1 Kasım 1941'de TBMM'nin VI. Devre 3. Toplantı Yılı'nı açarken yaptığı konuşmada şu şekilde dile getirmişti: “Ziraat Vekâleti'miz, istihsalı artırma, çeşitlendirme ve vasıflarını yükseltme yolundaki çalışmalarına devam etmektedir. Evvelki sene faaliyete başlayan makinalaşma işi geçen sene bir misli artırılmıştır. Türk köylüsünün anlayışlı çalışmaları da bu işleri kolaylaştırmakta ve zirai istihsalimiz artmakta ve vasıfça yükselmektedir. Bununla beraber memleketin ve ordu ihtiyaçlarının karşılanması için istihsalı artırmaya daha çok ehemmiyet vermek zorundayız. Türk köylüsünden bu gayreti bekleriz”¹⁶⁶².

II. Dünya Savaşı'nın devam ettiği yıllarda memleketin hemen her tarafında sıkıntısı çekilen ürünlerden biri şekerdi. Özellikle Hakkâri, Van, Siirt, Bitlis gibi Ziraat Bankası veya büyük sermayedarların bulunmadığı vilayetlerde bu sıkıntı daha büyük bir şekilde hissedilmekteydi. Bu sıkıntıyı bertaraf etmek isteyen Gümrük ve İnhisarlar Vekâleti, 26 Ekim 1940'ta Başvekâlet'e bir yazı göndererek bu sıkıntının giderilmesi için tedbir alınmasını istemişti¹⁶⁶³.

Bu dönemde Hükümet, şahıslar tarafından kurulan işletmelere, ordunun ihtiyacını karşılamak amacıyla el koymuştu. Meselâ, II. Dünya Savaşı öncesinde Bitlis'te Paşa Barut ve Ortakları tarafından bir un fabrikası kurulmuştu. Savaşın çıkmasından sonra 1940'ta “görülen lüzum üzerine” Milli Müdafaa Vekâleti'nin denetimine alınmıştı¹⁶⁶⁴. Milli Müdafaa Vekâleti'nin denetimine geçtikten sonra un fabrikası, Bitlis, Van, Muş Bölgesi ve civarındaki askeri birliklerin un ihtiyaçlarını sağlamıştı. Savaş süresince bakanlığın elinde kalan fabrikadan sivil ihtiyacın karşılanması güç olmuş ve bazen de mümkün olamamıştı. Savaşın bitmesinden sonra eski sahipleri un fabrikalarını geri istemişler¹⁶⁶⁵, bunun üzerine, Hükümet, 1940'ta

¹⁶⁶² TBMM ZC. VI/21, İ: 1, (1.11.1941), s.4; **Belediyeler Dergisi**, Yıl: 7, S: 75, İkinciteşrin/Kasım 1941, s. 6.

¹⁶⁶³ BCA. 030.10.181.249.6.

¹⁶⁶⁴ BCA. 490.01.466.1910.1.

¹⁶⁶⁵ BCA. 490.01.466.1910.1.

fabrikanın bölgedeki sivil halkın ihtiyaçlarının karşılaması amacıyla sahiplerine geri verilmesini kararlaştırmıştı. Aynı şekilde 4 Temmuz 1940 tarih ve 2/13874 sayılı kararname ile Milli Korunma Kanunu'nun 15. Maddesi'ndeki yetkiye dayanılarak Siirt Vilâyeti merkezinde bulunan Yeni Hayat Un Fabrikası'na Hükümetçe el konulmuş ve işletilmesi için Toprak Mahsülleri Ofisi'ne verilmişti¹⁶⁶⁶.

II. Dünya Savaşı yıllarında bazı tarım ürünlerinin üretiminde sıkıntı yaşanması üzerine, bir ziraat seferberliği başlatılmıştı. Seferberlikle ilgili olarak Başvekil Dr. Refik Saydam 7 Şubat 1942'de CHP Genel Merkezi'nde bir toplantı düzenlemişti. Toplantıda; üretimi artırma yolundaki ziraat seferberliği için aldıkları kararlarla ilgili olarak bütün valiliklere önemli bir tamim gönderilmişti. Tamimde; yazlık ekimin önemli olduğu ve bu dönemde ekimi yapılacak ürünler arasında birinci plânda ekmeklik ihtiyacını karşılamak için mısır ve darının yetiştirilmesi gerektiği belirtilmişti. Bunların yanında da patates, fasulye, mercimek, nohut gibi yiyecek maddeleri ekimine önem verildiği, Türk köylüsünden milletin zaruretlerini ve kendi menfaatlerini göz önünde tutarak imkânlarının son sınırına kadar faydalanmayı düşünmesi ve bunun başarılması istemişti¹⁶⁶⁷. Ayrıca halkın ve ordunun ihtiyacı olan tarım ürünlerine öncelik verilmiş, bu ürünlerin üretimini sağlamak amacıyla gerekirse valiler, mahalli teşkilat ve memurlardan da istifade edileceği vurgulanmıştı.

II. Dünya Savaşı'nın devam ettiği dönemde Türkiye, savaş tehlikesine karşı hazırlıklar yapmış, Ticaret Vekâleti tarafından Ekim 1942'den itibaren piyasadaki bazı ürünlerin satışında karne usûlü getirilmişti. Bu kapsamda ürünü yeterli olan illerden, yetmeyen illere aktarma yapılması kararlaştırılmıştı. 16 Eylül 1942'de Birinci Umumi Müfettişlik'ten Başvekâlete yazılan raporda; Van, Bitlis, Muş gibi Van Gölü Havzası illerinde üretilen ürünler kendilerine yeterli gelmediği ancak başka illere yardımda bulunulacak miktarda ürün olmadığı belirtilmişti¹⁶⁶⁸. 1942'de Van Gölü Havzası'ndaki illerde basgösteren kuraklık ve sune hastalığı yüzünden tarımdan istenilen verim alınamamıştı¹⁶⁶⁹.

Türkiye'de tarımın teknik üretim araçlarına olan ihtiyacını karşılamak ve Ziraat Vekâleti'ne bağlı hükmi şahsiyeti haiz olmak üzere Türkiye Zirai Donatım

¹⁶⁶⁶ **Düştur**, Üçüncü Tertip, C: 22, Başvekâlet Matbaası, Ankara 1961, s.200.

¹⁶⁶⁷ **Ayn Tarihi**, S: 99, Şubat 1942, s.23-24.

¹⁶⁶⁸ **BCA**. 030.10.70.461.9.

¹⁶⁶⁹ **Ayn Tarihi**, S: 114, Mayıs, 1943, s.93.

Kurumu kurulmuştu. Kurum, tarımda kullanılan her türlü alet, makine, araç ve malzemeyi üretmek, tohumluk, damızlık hayvanlarını iç ve dış piyasalardan tedarik edip satmakla görevlendirilmişti¹⁶⁷⁰. Ziraat Vekâleti, tarım alanında kapsamlı bir program hazırlamıştı. Vekâlet, teknik çalışmayı öğretmek ve teknik aletlerin elde edilmesini sağlamak için Zirai Donatım Kurumu'na ilk senesinde 167.000 parça ve 8.000 tona yakın malzeme dağıtılmıştı. Bunun yanında ziraat aletleri için elde bulunan fabrikalar verimli bir hale getirilmiş ve bu aletleri ülkenin her yanına yayma çabasına girilmişti¹⁶⁷¹.

Dâhiliye Vekâleti, köy kalkınmasının meydana getirilmesi için köy birliklerinin kurulmasını kararlaştırmıştı¹⁶⁷². Devlet, bu dönemde tarımdaki üretimi artırmak amacıyla 1945'te 4753 sayılı "Çiftçiyi Topraklandıma Kanunu"nu çıkarmış¹⁶⁷³ ve uygulamanın ilk safhasında devlete ait arazilerin bir bölümü 432 bin aileye dağıtılmıştı.

a- Tütün Üretim Faaliyetleri

Cumhuriyet Dönemi'nde önemli bir tarım ürünü olan tütün, bu dönemde dünyadaki teknik gelişmeler göz önünde tutularak çeşidinin ıslah, tütüne zarar veren hastalık ve böceklerin imhası için mücadeleye girilmişti. Bunun yanında her ekim bölgesi için en yararlı olan tohumların standartlanmasına başlanmış ve elde edilen sonuçlar uygulama alanına olumlu olarak yansımıştı¹⁶⁷⁴.

Bu dönemde Van Gölü Havzası'nda tütün üretiminin en yoğun yapıldığı merkez Bitlis'ti. Tütün Bitlis bölgesinin öteden beri zengin kaynaklarından birini oluşturmuştu. Eski Reji İdaresi'nin kaldırılmasından önce bu bölgede 40-50 bin kilo tütün yetiştirilirdi. 1940'ta buradaki tütün üretimi 400 bin kiloyu bulmuştu. İnhisarlar İdaresi (Tekel), Bitlis'in Kurubulak semtinde inşaatı bitirilen bir tütün fabrikası kurmuştu. Bu fabrika oldukça mühim bir tesisti. Çünkü Cumhuriyet döneminde

¹⁶⁷⁰ **TBMM Kavanin Mecmuası**, VII/26, TBMM Matbaası, Ankara 1944,s.653-656.

¹⁶⁷¹ "Milli Şefimiz İnönü'nün Tarihi Nutukları", **Demiryollar Dergisi**, Yıl: 20, XX/ 236-238, Birinciteşrin-Birincikanun/Kasım-Aralık 1944, s.2.

¹⁶⁷² **Köy Birlikleri ve Bu Teşekkülün İfa Ettiği Mana**, Yeni Van Matbaası, Van 1944, s.3.

¹⁶⁷³ **TBMM Kavanin Mecmuası**, D: VII, C: 27, TBMM Basımevi, Ankara 1945, s.696-707; Oya Silier, **Türkiye'de Tarımsal Yapının Gelişimi (1923-1938)**, Boğaziçi Üniversitesi Yayını, İstanbul 1981,s.77.

¹⁶⁷⁴ Tekel Genel Müdürlüğü, **Tekel**, Ankara 1945, s.11.

Bitlis'te kurulan ilk fabrikaydı. Fabrika çalıştırdığı personelle iyi bir iş kolunu oluşturmuştu. Burada öteden beri Bitlis'te değerli bir iş hayatını uyandıran Bitlis tütünleri işlenmekteydi. Bitlis'e yakın bulunan Muş bölgesinde de tütün üretimine önem verilmekteydi. Buralarda yapılan çalışmalarla yılda 1 milyon kilo tütün elde etmek mümkündü. Kalite bakımından çok iyi olan Bitlis tütünleri bilhassa Tekel İdaresi'nin "Yeni Harman" sigaralarında işlenerek kullanılmaktaydı¹⁶⁷⁵.

Bitlis Tekel İdaresi'nin elinde bulunan tütün işleme çalışmaları 1940'ta önemli bir noktaya getirilmişti. Bu yıl sonunda Bitlis tütünleri için yeni bir fabrika kurulmasına karar verilmiş ve "Doğu Sigarası" isimli yeni sigaralar çıkarılmaya başlanmıştı¹⁶⁷⁶.

Bitlis bölgesinin merkez ilçesi ile bilhassa Simek Bucağı'nda Mutki İlçesi ve Hizan İlçesi'nin Hirit ve İz Köylerinde vasfı itibariyle "Doğu tütünü" namı altında kaliteli tütünler yetiştirilmekteydi. Devletin tütüne gereken önemi vermesi ve çiftçileri eğiterek desteklemesi ile 1944'te 200.000 kilo tütün yetiştirilmesi sağlanmıştı¹⁶⁷⁷. Ancak son yıllarda hububatın kıymetinin artması nedeniyle halk tütün yerine buğday, darı ekmeğe başlamış, tütün ihmal edildiğinden yalnız Simek Bucağı'nda 300 ton ve diğer yerlerle birlikte 450 ton kadar olan üretim 1944'ün başında 50 tona inmişti. İnhisarlar İdaresi'nin memlekette tütün ve sigara imal eder bir atölye tesis etmiş olması, vaktinde avans dağıtması, aldığı tütünlere iyi bedel vermesi gibi kolaylıklar göstermesiyle halkı tütün üretmeye teşvik etmişti. Bunun sonunda buradaki tütün üretimi artmıştı. Muş da dahil olmak üzere 1943'te 68.727 kilo olan üretim, 1944'te 200.000 kiloya yükselmiş ve böylece üretim geçen seneye göre üç kat artmıştı¹⁶⁷⁸.

Bitlis'te Tekel Genel Müdürlüğü'ne bağlı olarak açılan sigara üretim atölyesinde 1945'te 80 işçi çalıştırılmış ve burada yılda ortalama 340.000 kutu sigara üretimi gerçekleştirilmişti¹⁶⁷⁹.

¹⁶⁷⁵ Kadri Kemal Kop, "Bitlis", *Ülkü Dergisi*, Yeni Seri No: 78, Birincikanun/Aralık 1944, s.7-8.

¹⁶⁷⁶ *Yurd Yolu*, 15 Kânun-ı sani/Ocak 1940.

¹⁶⁷⁷ *BCA*. 490.01.612.128.3.

¹⁶⁷⁸ *BCA*. 490.01.1574.408.1.

¹⁶⁷⁹ Tekel Genel Müdürlüğü, *Tekel*, Ankara 1945, s.17.

b- Sulama Çalışmaları ve Şamran Kanalı

Tarımın gelişmesi ve havzanın kalkınmasında son derece önemli bir yeri bulunan Şamran Suyu ve kanalının tamir işleri II. Dünya Savaşı yıllarında da devam etmiş ve Hükümet kanalın yapımına verdiği desteği sürdürmüştü. 1941 mali yılında Şamran Kanalı'nın her iki tarafının doldurularak yapılması amacıyla Bayındırlık Bakanlığı 4.197 liralık bir ödenek vermişti¹⁶⁸⁰. Bu ödeneğin yetersiz kalması üzerine yine Bayındırlık Bakanlığı, 1943 mali yılı bütçesinden Şamran Kanalı'nın tamamlanması için 150.000 liralık bir ödenek daha ayırmıştı¹⁶⁸¹.

Van'daki su tesisatı için Bayındırlık Bakanlığı ve Van Belediyesi, beraber hareket ederek eksiklikleri gidermeye çalışmıştı. Böylece şehir büyük bir kazanç temin etmiş bulunacak ve birçok arazi su ihtiyacından kurtulacaktı¹⁶⁸². Van'da Şamran Suyu'nun tanzim ve dağıtımını sağlamak amacıyla Temmuz 1945'te bir dernek kurulmuştu¹⁶⁸³. Böylece şehrin içme ve sulama suyu olan Şamran'ın daha yararlı bir şekilde kullanılması sağlanmış olacaktı.

1945 Van Depremi'nden sonra Van'a gelen Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, Van'ın su işlerini halletmek amacıyla, Van Su İşleri Müdürü'nü kabul ederek Şamran Kanalı ile diğer sular hakkında etraflıca bilgi almıştı¹⁶⁸⁴. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, su işleri ile yakından ilgilenmiş ve Şamran Kanalı'ndaki çalışmaları takip etmişti¹⁶⁸⁵. Kanalın onarılarak açılmasından sonra İnönü, Vali Gaffur Soylu'ya kutlama ve hayırlı olması dileklerini göndermişti¹⁶⁸⁶.

Şamran Kanalı'ndan geçirilen Büyük Şamran Suyu'nun muntazam bir şekilde idaresi için bir birlik kurulmasına başlanmıştı. Bu amaçla 16 Temmuz 1945'te Van Belediyesi'nde Vali Gaffur Soylu başkanlığında bir toplantı yapılmıştı. Birliğe şehirden ve civardaki köylerden üyeler alınacak ve bir idare heyeti oluşturulacaktı. Birlik, Şamran suyunun arazi sahiplerine düzenli bir şekilde

¹⁶⁸⁰ T.C. Nafia Vekaleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Yıl: 7, S: 7, Birincikanun/Aralık 1941, s.99..

¹⁶⁸¹ N. Y. Mutlu, **Bayındırlık Bakanlığı Tarihi**,...s.323.

¹⁶⁸² **Van**, 13 Mayıs 1944.

¹⁶⁸³ **Van**, 21 Temmuz 1945.

¹⁶⁸⁴ **Ayn Tarihi**, S: 140, Temmuz 1945, s.10.

¹⁶⁸⁵ **Bugün**, 25 Temmuz 1945.

¹⁶⁸⁶ **Cumhurbaşkanlığı İsmet İnönü Arşivi**, Yer No: 2/2-5, F: 287.

verilmesini sağlayacak ve bunun karşılığında alacağı paraları bankaya yatırarak faydalı işler görebilecekti¹⁶⁸⁷.

2. Hayvancılık Alanında Yapılan Faaliyetler

Hayvancılık, Doğu Anadolu ve Van Gölü Havzası'nın en önemli gelir ve geçim kaynaklarının başında gelmekteydi. Cumhuriyet hükümetleri hayvancılığın geliştirilmesi amacıyla bir takım çalışmalar başlatmışlardı. Ancak II. Dünya Savaşı nedeniyle faaliyetler durma noktasına gelmişti. Bu dönemde Cumhuriyetin ilk yıllarından beri devam eden sığır eti ve süt üretiminin yanında taşımacılık ve çeki gücünün savaş nedeniyle ön plâna alınması hayvancılığın yayılma ve gelişme imkânları üzerinde etki etmişti. Bilindiği gibi bilhassa malzeme nakli ve ihracat bakımından yol şartları başta gelen bir unsur olmuştu. Doğu'da yol şebekesi sınırlı olduğundan faaliyetler hayvan gücüne dayalı olarak yapılmıştı. Bölge ve Van Gölü Havzası başlıca ihracat limanları ve kalabalık iç pazar mıntıklarından uzaktı. Bu durum tarım ürünlerinin kâr bırakacak şartlar içerisinde sevk edilmesine imkân vermemekte ve tarımın ancak mahalli ihtiyaçları karşılayabilecek bir seviye ve ölçüde kalmasına¹⁶⁸⁸ neden olduğundan hayvancılık önem kazanmıştı. Bu sebeple hayvancılık bölgenin servet kaynaklarının başlıcasını oluşturmuştu. Hayvancılığın durumu ve gelişmesi Van Gölü Havzası'nda kurulması plânlanan Doğu Üniversitesi için yapılan tetkiklerde de yerini almıştı. Hayvancılıkla ilgili incelemelerde, "Bölgenin ekonomik kalkınması bu temele bağlı olan, kültürel yükselmesinde daha uzun bir zaman devresi boyunca ele alınması gereken en mühim çalışma sahası hayvancılıktır. Bu itibarla Doğu kalkınmasını hedef tutan Doğu Üniversitesi'nde bir Veteriner Fakültesi'nin en başta düşünülmesi zaruridir. Çünkü hayvancılığın gelişebilmesi hayvan sağlığını tehdit eden en mühim hastalıkların yerlerinde araştırabilmesine ve gereken mücadele yollarının ilmi metodlarla belirtilmesine de bağlıdır. Bundan başka Doğu hayvancılığının yetiştirme problemlerini yerinde ve aynı metodlarla ele almakta da büyük faydalar mülâhaza edilmektedir. Böyle bir fakültenin anatomi, fizyoloji ve tabii ilimlerle kurulmaya başlamasında metot bakımından büyük isabet varsa da kurulacak müessesenin ilk yıllarda tedrisata

¹⁶⁸⁷ Van, 21 Temmuz 1945.

¹⁶⁸⁸ Doğu Üniversitesi Hakkında Rapor, Doğu Üniversitesi Tetkik Komisyonu Üyeleri, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1952, s.38.

geçmesinden ziyade Doğu'nun kalkınmasını ilgilendiren en mühim konuları ilmi usullerle ele alması daha isabetli olacağını düşündüğümüz için veteriner fakültesinin önce bir parazitoloji, bakteriyoloji ve salgınlarla mücadele enstitüsü ile bir zootekni enstitüsünden başlayarak kurulmasını isabetli görürüz¹⁶⁸⁹ şeklinde yer verilmişti.

1941'de Van merkez ve bazı kazalarında hayvan sayımları yapılmıştı. Buna göre merkezde 35.000 koyun, Erciş Kazası'nda ise 70.000'den fazla koyun ve keçi sayılmış, sığırların sayısı da 10.000'i geçmişti. Bol otları ve Van'da yapılan yonca tarımı sayesinde hayvanlar iyi bir şekilde beslenme imkânına sahipti¹⁶⁹⁰.

Bitlis mıntıkasında bulunan hayvanların hemen hemen tümü yerli ırka mensup olup ıslahı yapılmadıkça devamlı surette gerilemeye yüz tutmaktaydı. Bitlis hayvan yetiştirmeye çok müsait ise de burada fazla kar yağması ve beş ay kalkmaması yüzünden tedarik edilen hayvan yeminin yetmemesi, halkı az hayvan beslemeye zorlamaktaydı. Bu hayvanların ıslahı çarelerine başvurarak hayvan neslinin verim kabiliyetlerini çoğaltmak suretiyle az hayvan beslemekle fazla miktarda randıman almak gerekmekteydi. Ancak İl Özel İdare bütçesinin çok yetersiz olmasından dolayı esaslı bir şekilde hayvan ıslah çalışmaları bu dönemde başlatılamamıştı¹⁶⁹¹.

Bitlis merkez ve merkeze bağlı köylerin dışında Adilcevaz'ın güneyinde bulunan Sütey Yaylası'nda koyun, keçi, sığır, manda, gibi hayvan türleri beslenmekteydi¹⁶⁹². Adilcevaz'ın dışında bu dönemde hayvancılığın büyük ölçüde yapıldığı bir başka merkez de Ahlat ve çevresiydi. Buradaki Misk Bölgesi'nde fazla miktarda koyun beslenmekteydi. Bu dönemde Ahlat'ta yapılan hayvan sayımında 47.000 koyun, 13.000 keçi, 600 at, 3.600 inek, 5.800 öküz, 700 eşek, 200'den fazla mandanın beslendiği tespit edilmişti¹⁶⁹³.

Geniş yayla ve otlaklara sahip olan Van Gölü Havzası'nda II. Dünya Savaşı yıllarına denk gelen dönemde hayvancılığa gerektiği kadar önem verilememişti. Bunun yanında geleneksel yöntemlerle sürdürülen hayvan yetiştirme devam etmiş ve

¹⁶⁸⁹ **Doğu Üniversitesi Hakkında Rapor**, ...s. 39.

¹⁶⁹⁰ Hüseyin Kalgay, "Elazığ-Van-İran Hudut Hakkında Hummalı İnşaat Faaliyetlerinden", **Demiryollar Dergisi**, XVII/ 197-200, Temmuz-Birinciteşrin/Ekim 1941, s.723.

¹⁶⁹¹ **BCA**. 490.01.508.2040.2.

¹⁶⁹² **BCA**. 490.01.1389.610.1.

¹⁶⁹³ Hulki Metin, "Ahlat İlçesi", **İdare Dergisi**, Yıl: 16, S: 175, Temmuz-Ağustos 1945, s.203.

savaş yıllarında salgın halini alan hayvan hastalıklarıyla mücadelede yetersiz kalınmıştı. Bu yüzden havzada yapılan hayvancılıktan istenilen seviyede verim alınmamıştı.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

1946-1950 DÖNEMİNDE VAN GÖLÜ HAVZASI'NDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

A-BAYINDIRLIK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

II. Dünya Savaşı'ndan sonra savaş boyunca ihmal edilen şehirlerin modernleştirilmesi işine başlanmıştı. Bu amaçla Bayındırlık Bakanlığı birçok memlekette şehircilik sahasında yeni teşebbüslerde bulunmuştu. Bu çerçevede Van Vilâyeti'nde de faaliyette bulunan bakanlık, bir Hükümet Konağı, bir ilkokul ve şehrin su işlerini programa alarak yeni bir çalışma başlatmıştı¹⁶⁹⁴. Bu dönemde I. Dünya Savaşı yıllarında harabe haline gelen eski Van tamamen terk edilerek 5 km kadar doğuya doğru bağ ve bahçeler arasında yeni Van şehrinin kurulması 1946'da tamamlanmaya çalışılmıştı¹⁶⁹⁵.

31 Mayıs 1946'da Muş Varto'da bir deprem meydana gelmiş ve burada büyük can ve mal kaybına neden olmuştu¹⁶⁹⁶. Depremden sonra incelemeler yapmak amacıyla MTA Enstitüsü tarafından bölgeye gönderilen Cevat Eyyüp Taşman'ın hazırladığı raporda can ve mal kaybı şu şekilde yer almıştı; “Zayıat Nefs-i Varto'yu da ihtiva eden Varto Bucağı'nda 371 ölü, 208 yaralı olmuş ve 1.239 bina yıkılmıştır. Varto'nun batısında olan Üstükran Bucağı'nda ise 462 ölü, 141 yaralı kaydedilmiş ve 747 ev harab olmuştur. Bu suretle Varto Depremi, bilahare ölen 6 yaralı da hesab edilmekte, 839 ölü, 343 yaralı ve 1986 binaya mal olmuştur. Depremden hasar gören bölgenin normal nüfusu 13.000 etrafında, binaların da 2.355 olduğuna göre insan zayıatı % 6,4, bina kaybı da % 84 nispetinde olmuştur¹⁶⁹⁷.”

İlk aşamada Bitlis, Van, Bingöl ve Erzurum illerinden yardım ve kurtarma ekipleri deprem bölgesine gönderilmişti¹⁶⁹⁸. Kızılay deprem bölgesine 10.000 lira ve civar illerden buraya yapılacak malzeme naklinde kullanılmak üzere, Erzurum'a

¹⁶⁹⁴ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık Dergisi**, Ekim 1947, s.160.

¹⁶⁹⁵ Kemal Doğan, “Eski Van, Yeni Van, Yeni Vandaki İmar ve İnşaat Faaliyetleri”, **Yeni Yurd**, 28 Kasım 1947.

¹⁶⁹⁶ **Ulus**, 2 Haziran 1946.

¹⁶⁹⁷ Cevat Eyyüp Taşman, “Varto ve Van Depremleri”, **Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Mecmuası**, Sene: 11, S: 2/36, Aralık 1946, s.287.

¹⁶⁹⁸ **Ayn Tarihi**, S: 151, Haziran 1946, s.1-2.

2.000, Birinci Umumi Müfettişliğe 5.000, Karlıova'ya 1.000 ve Bitlis'e 1.000 lira gönderilmişti. Ayrıca 14.350 lira da 50 ton buğday bedeli olarak ofise verilmek üzere yollanmıştı¹⁶⁹⁹. Bunun dışında depremlerden zarar gören vatandaşların vergi borçları 2 Ekim 1948 ve 8 Aralık 1949'daki Bakanlar Kurulu Kararlarıyla silinmişti¹⁷⁰⁰.

1947'de Van'da büyük bir imar hareketi başlatılmış, şehirde hükümet konağının temeli atılmış ve memurevlerinin çoğu bitirilme aşamasına getirilmişti¹⁷⁰¹.

Bitlis Hükümet Konağı'nın küçük bir ilkokul binasında hizmet vermesi nedeniyle tüm daireleri bir araya getirememekteydi. Bu nedenle halk resmi işlemler için sıkıntı çekmekteydi. Bu yüzden yeni ve şehirdeki bütün daireleri içine alabilecek kadar geniş bir hükümet konağının yapılması için Başbakanlıktan yardım istenmişti¹⁷⁰².

Bu dönemde Bayındırlık Bakanlığı, 6.000.000 lira sarfederek Birinci Umumi Müfettişlik bölgesinde 286 memurevi yaptırma kararı almıştı. Memurevlerinden 60 tanesi Van'da yaptırılacaktı. Bunlardan Van merkezinde 15, Özalp'ta 6, Erciş'te 4 ve Muradiye, Başkale, Çatak ile Gevaş'ta 7'şer memurevinin yaptırılması kararlaştırılmıştı¹⁷⁰³. Böylece meydana gelen depremle evlerinin yüzde 60'ından fazlasını kaybeden Van¹⁷⁰⁴, 60 memurevi kazanmış olacak ve ev sıkıntısı yaşayan memurlar sıkıntıdan kurtulmuş olacaktı. Ayrıca yaptırılacak evler yerel mimari üzerinde de etkili olacak ve bölgenin gelişmesine katkı sağlayacaktı¹⁷⁰⁵. Doğu Bölgesi'nin Bitlis, Diyarbakır, Hakkâri, Mardin, Muş, Siirt, Urfa ve Van illerinde ve ilçelerinde 1946 ve 1947'de inşalarına başlanan 286 adet memurevlerinden 94 tanesi bitirilerek hizmete açılmıştı¹⁷⁰⁶.

Recep Peker Hükümeti Dönemi'nde de (12 Ağustos 1946-9 Eylül 1947) inşaat faaliyetleri devam ettirilmiş ve hükümet programında geniş bir yer ayrılarak şöyle ifade edilmişti: "... Doğu bölgelerimizde bir taraftan memurlarımızın

¹⁶⁹⁹ TBMM TD. VII/24, B: 58, (3.6.1946), s.3; **İller ve Belediyeler Dergisi**, S: 10, Temmuz 1946, s.359.

¹⁷⁰⁰ BCA. 030.18.01.02.117.64.6; BCA. 030.18.01.02.121.85.17.

¹⁷⁰¹ **Yeni Yurd**, 23 Mayıs 1947.

¹⁷⁰² BCA. 490.01.466.1910.1.

¹⁷⁰³ **Van**, 4 Mayıs 1946.

¹⁷⁰⁴ **Van**, 20 Nisan 1946.

¹⁷⁰⁵ Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık Dergisi**, Ekim 1946, s.137.

¹⁷⁰⁶ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık Dergisi**, Aralık 1949, s. 144.

ihtiyaçları, diğ er taraftan bu bölgelerdeki halkımıza iyi örnekler vermek, şehir ve kasabalarını yeni mahallerle güzelleştirmek için başlanmış bulunan memurevleri yapımına sürekli olarak devam edeceğiz”¹⁷⁰⁷.

Van Gölü Havzası’nda yürütölen inşaat faaliyetlerinin yanında havzanın aydınlatma ve kalkınmasında önemli rol oynayacak elektirik tesisatının kurulmasına da başlanmıştı. Aslında buradaki merkezlerin elektirik işlerine II. Dünya Savaşı öncesinde başlanmış, ancak savaşın çıkmasıyla bu yöndeki çalışmalar durmuştu¹⁷⁰⁸. Savaş’tan sonra Elektrik Özel Kurulu ve Bayındırlık Bakanlığı’nın çalışma ve yardımlarıyla 250.000 lira harcanarak; 8 Nisan 1948’de havzadaki merkezlerden Bitlis’e elektirik verilmişti¹⁷⁰⁹. Bitlis’e elektiriğ in verilmesiyle halk medeni bir vasıtaya kavuşmuş ve elektirikle çalışan fabrika ile başka tesislerin yapımı kolaylaşmıştı.

Van’da da elektirik tesisatının kurulması için Belediye Başkanı Salih Türkoğ lu, harekete geçerek 184.000 liralık bir proje hazırlatmış ve bakanlığ a göndermişti. Bakanlık elektirik işi için 50.000 lira göndermişti. Ancak paranın yetersiz kalması nedeniyle Belediye kendi bütçesinden 50.000 lira daha ayırmış¹⁷¹⁰, bu para ile Van elektirik tesisatı ihaleye çıkarılmıştı. İhaleyi alan müteahhit ve mühendisler, tesisatı kurmak için gerekli malzemeyi alarak Bitlis’e getirmiş¹⁷¹¹ ve oradan da göl yoluyla Van’a taşıtmışlardı. Böylece elektirik tesisatının kurulması ve geniş alanlara yayılması amacıyla şehrin cadde ve sokaklarına elektirik direkleri dikilmişti¹⁷¹². DP İktidarı Dönemi’nde Van, elektiriğ i 70 kilovat veren bir santrale sahipti. DP Dönemi’nde bu santral 6000 kilovata çıkarılmıştı¹⁷¹³.

¹⁷⁰⁷ TBMM TD. VIII/1, B: 3, (14.8.1946), s.35.

¹⁷⁰⁸ **Son Posta**, 23 Nisan 1948.

¹⁷⁰⁹ **Son Posta**, 23 Nisan 1948.

¹⁷¹⁰ **Van Sesi**, 15 Temmuz 1948.

¹⁷¹¹ **Van Sesi**, 23 Ekim 1948.

¹⁷¹² **Van Sesi**, 30 Ekim 1948; **Van Sesi**, 13 Kasım 1948.

¹⁷¹³ Mümtaz Faik Fenik, “ *Van İli Çok Büyük Bir İnkişafın Eşiğ inde*”, **Zafer**, 26 Eylül 1954.

1.Karayolları ve Köprü Faaliyetleri

Türkiye, II. Dünya Savaşı sonrasında kurulan yeni uluslararası düzende yerini belirlerken, dış ilişkiler, siyasi rejim ve iktisadi konumunu dikkate almış ve buna göre hareket etmişti. Devlet savaş sonrasında öncelikli ihtiyaçlar arasına aldığı ulaşım sistemi içinde esaslı bir karayolu ağının kurulmasının gerekliliği üzerinde durmuştu. Bu nedenle 1945'te ülke ihtiyaçlarını karşılayacak karayolu ağının taslağı çıkarılmıştı. Bu taslaktan hareketle asfalt, parke, kırma taş, şose, tesviye ve araba yolu olarak sınıflandırılan 44.000 km'lik yolun 20.000 km'sinin devlet tarafından ele alınarak 15 yılda geçilir hale getirilmesine ve iyi halde tutulmasına karar verilmişti¹⁷¹⁴. Böylece Hükümet tarafından karara bağlanan bir proje olarak devletin yapacağı öncelikli yolların tespiti ve bunların ekonomik ihtiyaçlara göre niteliklerinin belirlenmesi gibi konular bir komisyon tarafından tespit edilmişti. Devlet yolları dışında kalan 23.000 km'lik karayolu vilâyetlerin sorumluluğuna bırakılmış ve yollardaki bağlantı kopukluğu giderilmeye başlanmıştı¹⁷¹⁵. Ancak önceki dönemlerde yaşanan ödenek yetersizliği bu projenin de başarısını engellemişti.

II. Dünya Savaşı'nda yaşanan tecrübeler karayollarının vatan savunmasında ne kadar önemli olduğunu bütün dünyaya göstermişti¹⁷¹⁶. Savaş sonrası dönemde motorlu taşıtların artması, bu taşıtların akışını sağlayacak yol ağlarının da gelişmesi zorunluluğunu getirmişti. Ayrıca eğitim ve sağlık hizmetlerinin yurdun her köşesine götürülmesi, sosyal ve ulusal bütünlüğün sağlanması konularındaki ihtiyaçlar kendini göstermişti. Bütün bu etkenler ülkede var olan yol ağının çağdaş standartlara yükseltilmesini ve yeni tekniklerle yeni yolların yapılarak yol ağının geliştirilmesini gerekli kılmaktaydı¹⁷¹⁷.

II. Dünya Savaşı'ndan sonra kurulan Recep Peker Hükümeti'nin programında karayolu, milli savunma ve iktisadi gelişme üzerindeki en etkili unsur¹⁷¹⁸, olarak yer almıştı. Bu nedenle bütün ekonomik sıkıntılara ve bilhassa savaşın doğurduğu

¹⁷¹⁴ BCA. 030.10.156.95.17.

¹⁷¹⁵ İ. Tekeli-S. İlkin, "Türkiye'de Ulaştırmanın...", s. 442; L. Şen, **Türkiye'de Demiryolları...**, s. 87.

¹⁷¹⁶ Necmi Tan, "Ulaştırma Politikamız ve Yol Davası", **Karayolları Bülteni**, Yıl: 2, S: 15, Ocak 1952, s.1.

¹⁷¹⁷ **Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız...**, s. 40.

¹⁷¹⁸ **TBMM TD**, VIII/1, B: 3, (14.8.1946), s. 32; **Ulus**, 15 Ağustos 1946.

güçlüklere rağmen Cumhuriyet Hükümetleri imkânları ölçüsünde yol ve köprü işlerindeki çalışmalarını sürdürmüştü. Savaş sonrasında çok daha önem kazanan bu faaliyetlerden Van Gölü Havzası'ndaki vilâyetler de faydalanmıştı. 1946'da Siirt ile Bitlis'i birbirine bağlayan Siirt-Kurtalan-Bitlis-Tuğ yolunun yapımına önem verilmiş¹⁷¹⁹ ve 1947 sonunda Bitlis'e kadar olan kısmının tamamlanması plânlanmıştı. Bu yolun Kurtalan-Bitlis kısımlarında¹⁷²⁰ kalan 86 km'lik yolun yapımı için 1.006.577 lira ödenek ayrılmıştı. Aynı yıl Bitlis ile Muş'u birbirine bağlayan karayolunun 23 km'lik kısmına 28.276 lira harcanarak onarılmış ve tekrar ulaşım açılmıştı¹⁷²¹.

Van Gölü Havzası'nda yapılan yollarla birlikte burada işleyen araçların sayısında önemli bir artış olmuştu. Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü Havzası'nda bulunan kamyon ve otobüs sayısı şu şekildeydi¹⁷²²:

İller	1938 Kamyon Sayısı	1938 Otobüs Sayısı	1946 Kamyon Sayısı	1946 Otobüs Sayısı
Bitlis	26	-	32	2
Muş	4	-	9	-
Van	6	-	12	2

Bu dönemde Türkiye'deki yol çalışmalarında Amerika'dan gelen heyetler ve yol uzmanlarının etkisi olmuştu. 1947 başında Amerika'dan askeri ve iktisadi heyetler gelerek Türkiye'de incelemelerde bulunmuşlardı. General Lonsford Oliver'in başkanlığında çalışan heyetlerin incelemelerinden sonra yapılan açıklamalarda Türkiye'nin yollarını "fevkalade kötü ve geçilmez"¹⁷²³ olarak tarif edilmişti. Heyet, Türkiye'nin yol sorununa çözüm getirmesi gerektiği doğrultusunda raporlar hazırlamış ve Ankara'daki Amerikan Elçiliği'ne sunmuşlardı. Amerikalı uzmanlara göre son derece bozuk ve geçilmez bir durumda bulunan karayolları bu durumda kaldıkça ekonomik gelişmenin sağlanması mümkün değildi¹⁷²⁴. Yolların bozuk ve yetersizliğinden dolayı Anadolu'da üretilen buğdayların % 10'u pazara ulaştırılmadan bozulmaktaydı. Bu nedenle çiftçiler yolsuzluk nedeniyle pazara

¹⁷¹⁹ TBMM TD, VIII/3, B: 23, (25.12.1946), s. 500.

¹⁷²⁰ T.C. XXIV. (1923-1947), Ulus, 29 Ekim 1947, Cumhuriyet Bayramı İlavesi.

¹⁷²¹ "Cumhuriyetin 24'üncü Yılında Şose ve Köprü İşlerimiz", T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Bayındırlık Dergisi, Ekim 1947, s. 78-90.

¹⁷²² Mustafa Sönmez, Doğu Anadolu'nun Hikâyesi Kürtler: Ekonomik ve Sosyal Tarih, Arkadaş Yayınları, Ankara 1992, s.131.

¹⁷²³ "Amerikalı İktisatçılar Bizi Nasıl Buldular?", Cumhuriyet, 15 Haziran 1947.

¹⁷²⁴ Nadir Nadi, "Sıra Yol Politikasında", Cumhuriyet, 19 Haziran 1947.

ulaştıramayacakları ürünleri ekmemektedir. Aynı şekilde ülkenin önemli madenleri de işletilememektedir¹⁷²⁵.

Türkiye'nin durumunu, ihtiyaçlarını ve Amerika'nın yapacağı yardımın¹⁷²⁶ ne şekilde kullanılacağını saptamak amacıyla da Amerika'dan heyetler gelmiş ve tetkiklerde bulunmuştu¹⁷²⁷.

Bunlardan İktisat Heyeti'nin tetkik merkezlerinden biri de Van Gölü Havzası olmuştu. Havzanın iktisadi önemini ortaya koymak amacıyla 12 Haziran 1947'de Van'a gelmişlerdi¹⁷²⁸. Daha sonra gelen Amerikan Askeri Heyeti de Van Gölü Havzası'ndaki vilâyetlerin yol ihtiyacını tetkik etmek amacıyla 20 Haziran 1947'de Diyarbakır'a¹⁷²⁹ gitmiş ve karayolu ile Bitlis'e ve oradan da Van Gölü'nde işleyen vapurlarla Van'a geçmişti¹⁷³⁰. Amerikan Heyeti, Van'da yol ihtiyacının önemli konulardan olduğunu, memleketin hayvancılık ve tarım bakımından zengin olduğunu ve ulaştırma vasıtalarının artacağını belirtmişti¹⁷³¹.

Türk-Amerikan Heyetleri arasında yapılan görüşmelerden sonra 12 Temmuz 1947'de Dışişleri Bakanı Hasan Saka ile Birleşik Amerika'nın Ankara Büyükelçisi Edwin C. Wilson tarafından yardım antlaşması imzalanmış, imza töreninde Amerika Elçisi Wilson, anlaşmanın gayesini; "Türkiye'yi emniyet kuvvetlerini takviyeye müktedir kılmak ve aynı zamanda ekonomisindeki istikrarı muhafazaya devam ettirmektir ...", Hasan Saka da; "Bu vesika esas kıymetinin ehemmiyetine, memleketimizin gelecekteki münasebetlerine daha etraflı bir gelişme vaadetmek ve aynı zamanda cihan sulhunun sağlanmasına ve muhafazasına hizmet etmek ..."¹⁷³², şeklinde açıklamışlardı. Anlaşma Türkiye'nin emniyetinin temininde olduğu gibi bayındırlık ziraat ve madencilik gelişmesini de sağlayacak bir fırsat olarak değerlendirilmişti¹⁷³³.

¹⁷²⁵ Robert W. Kerwin, **The Roads Development Program in Turkey**, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul 1950, s.178.

¹⁷²⁶ **Türkiye'de Marşal Plânı**, Hazırlayan: Devlet Bakanlığı 1'nci Daire Başkanlığı, Ankara 1950, s.17-19.

¹⁷²⁷ **Akşam**, 23 Haziran 1947; **Cumhuriyet**, 24 Haziran 1947; **Cumhuriyet**, 29 Haziran 1947.

¹⁷²⁸ "Dün Şehrimize Bir Amerikan İktisat Heyeti Geldi", **Yeni Yurd**, 13 Haziran 1947.

¹⁷²⁹ **Cumhuriyet**, 21 Haziran 1947.

¹⁷³⁰ "Amerikan Heyeti Van'da", **Cumhuriyet**, 23 Haziran 1947.

¹⁷³¹ **Ayn Tarihi**, S: 163, Haziran 1947, s. 10.

¹⁷³² **Ayn Tarihi**, S: 164, Temmuz 1947, s. 16-17.

¹⁷³³ Osman Okyar, "Marshall Plânı ve Türkiye", **Cumhuriyet**, 30 Eylül 1948.

100 milyon dolarlık Amerikan yardım anlaşması gereğince, 22 Ekim 1947’de ilk parti yol yapım araç ve makinaları Türkiye’ye gönderilmişti. Bayındırlık Bakanlığı Şoseler Dairesi, Amerika’dan getirilen bu malzemeleri İskenderun’da kurduğu merkezde toplayarak buradan acil ihtiyaç duyulan bölgelere göndermeyi plânlamıştı¹⁷³⁴. Daha sonra yol inşaatında çalışacak olan Amerikalı uzmanlardan oluşan sekiz kişilik bir heyet, Amerika Federal Karayolları Teşkilatı (Federal Bureau of Public Roads) Genel Müdür Yardımcısı H. G. Hilts, Türkiye’ye gelmişti¹⁷³⁵. Hilts, kısa bir süre sonra Doğuya doğru uzanan Sivas-Malatya-Elazığ-Muş yolundaki çalışmaları incelemiş ve buradan İskenderun ve Adana’ya gitmişti¹⁷³⁶.

Hilts, kendisiyle röportaj yapan gazetecilere; “Türkiye’nin İran ve Irak’a karayoluyla bağlı olmasına rağmen, yapılacak yeni yollarla, bu iki memleketin petrol istihsalinden Türkiye daha fazla istifade edebilecektir”¹⁷³⁷, açıklamasında bulunmuştu.

Amerika’nın Türkiye’ye yaptığı askeri ve ekonomik yardım programının en önemli ayağı karayolu ile ilgili olan kısımdı¹⁷³⁸. Yardım programında konunun ele alınması, yolların modernleşmesi ve ihtiyaca cevap verebilecek bir hale getirilmesinde destek olunması yer almıştı¹⁷³⁹. Program çerçevesinde Aralık 1947’de Amerikan yol grubu Türkiye’ye gelmişti¹⁷⁴⁰. Bu grup karayolları projelerinin hazırlanmasında ve yol inşaatında Türk Hükümeti’ne tavsiyelerde bulunmak ve yardım programı gereğince verilen Amerikan teçhizatının kullanıldığı bazı stratejik yolların inşaatına nezâret etmekte. Yol inşaat programının tatbiki için 31 Aralık 1948’e kadar Türkiye’ye 4.628 ton teçhizat ve malzeme teslim edilmiştir. Teslim edilen teçhizatda graderler, traktörler, soraperler, müteharrik sandıklı kamyonlar, kar küreyici makineler, beton makineleri, taş kırıcı ve elekli seyyar atölyeler vardı¹⁷⁴¹.

¹⁷³⁴ **Ayn Tarihi**, S: 170, Ocak 1948, s.45; **Yeni Yurd**, 17 Kasım 1947.

¹⁷³⁵ **Ulus**, 8 Aralık 1947.

¹⁷³⁶ **Ulus**, 27 Aralık 1947.

¹⁷³⁷ **Yeni Yurd**, 10 Aralık 1947.

¹⁷³⁸ Robert W. Kerwin, **The Roads Development Program in Turkey**, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul 1950, s.178.

¹⁷³⁹ **Ulus**, 26 Şubat 1949.

¹⁷⁴⁰ **Ulus**, 21 Mart 1949.

¹⁷⁴¹ **Ayn Tarihi**, S: 184, Mart 1949, s. 49.

Yol işlerini mekanik olarak desteklemek amacıyla getirilen yol makine ve malzemeleri yol yapım ve onarımında işe çok yarayacaktı¹⁷⁴².

Amerikan yardımı ile Türkiye’de yapılacak yolların plân ve programını yapmak amacıyla Amerikan Federal Yollar İdaresi Genel Müdür Yardımcısı H.G. Hilts başkanlığında yol uzmanlarından oluşan heyet Bayındırlık Bakanlığı ile işbirliği yaparak bir rapor hazırlamış ve Şubat 1948’de Bakanlığa sunmuştu¹⁷⁴³.

Hilts’in başkanlığında hazırlanan “Türkiye Yol Durumu” isimli raporda yol ihtiyacı; “Türkiye’nin devlet yolları bütün kesif nüfuslu merkezleri birbirine bağlayacak ve memleketin can damarlarını teşkil edecek 3500 km’lik bir yol şebekesinden ibaret olmalıdır”¹⁷⁴⁴, şeklinde yer almıştı. Hükümet, Hilts’in görüş ve tavsiyelerini göz önünde tutmuş ve 1948 yılından itibaren karayolu çalışmaları bu rapor doğrultusunda yürütmüştü.

Bayındırlık Bakanı Nihat Erim’in Türkiye’nin ulaşım politikası hakkındaki; “20-30 yıl önce demiryolları başta, şoseler ikinci plânda gelirdi. Fakat bu gün iş değişmiştir. Her türlü nakil vasıtalarının gelişmiş olması, şoselerin ehemmiyetini birden arttırmıştır. Özellikle orduları motorlarla cihazlamak zarureti, şoseleri ön plâna almayı aynı zamanda bir mili savunma ihtiyacı haline koymuştur ...”¹⁷⁴⁵, sözleri Türkiye’de ulaşım politikalarında köklü bir değişikliğe gidileceğini göstermekteydi.

¹⁷⁴² **Akşam**, 13 Ocak 1948.

¹⁷⁴³ Sami Güven, **1950’li Yıllarda Türk Ekonomisi Üzerinde Amerikan Kalkınma Reçeteleri**, Ezgi Kitabevi Yayınları, Bursa 1998, s. 16; **Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız**,... s. 40; N. Y. Mutlu, **Bayındırlık Bakanlığı Tarihi**..., s. 335; **Akşam**, 14 Şubat 1948.

¹⁷⁴⁴ **Yol Davamız, 9 Yılda 23000 Kilometre**, Bayındırlık Bakanlığı, Ankara 1948, s. 15; T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık Dergisi**, Aralık 1948, s. 15: Amerikalı Uzman Hilts Hakkında; “Türkiye yol davasında hakikatten büyük ölçüde hizmetler yapmış ve bütün yolcu Türk teknik personeline unutulmaz derin hatıralar bırakmıştır. Yol davamıza pek kıymetli hizmetler yapan, bu maksatla yaşına rağmen birçok yorucu seyahatlerle durmadan bu uğurda çalışan büyük Amerikalı...”, (N. Berksan, **Yol Davamız Nerede?**,... s. 123); “Hilts”, bu raporunu savaşın çok kârlı çıkan otomotiv tekellerinin, ulaştırmada yeni seçmelerin temsilcisi oldukları örneğin ABD’de General Motors Şirketinin demiryolu şirketleri üzerinde büyük bir zafer kazandığı ve iç pazarları doyurduktan sonra hızla artan üretimlerine yeni dış pazarlar aramaya yöneldikleri bir aşamada yazmıştır. Türkiye’de oluşturulacak gelişkin bir kara yolu sisteminin Batı kapitalizmine çok yönlü çıkarlar sağlamanın vazgeçilmez bir ön şartı olduğunun farkında olan Amerikan Heyeti, “Öncelikle Karayoluna” tekerlemesiyle bu misyonunu uygulamaya koymuştur”, (S. Güven, **Amerikan Kalkınma Reçeteleri**..., s. 16), şeklinde iki önemli farklı görüş bulunmaktadır.

¹⁷⁴⁵ **Yol Davamız**..., s. 2-3.

Bakanlar Kurulu, Amerikalı uzmanın tavsiyesine uyarak 8 Ağustos 1948'de 9 yıl içinde (1949-1957) 23000 km'lik devlet yolunun, her mevsimde geliş ve gidişe elverişli hale getirilmesini ön gören bir çalışma programını onaylamış ve bu programı uygulamaya hemen geçirmiştir. Bunun için 1947'de Amerika'dan sağlanan askeri kredinin 5 milyon dolarlık kısmı, Şose ve Köprüler Reisliği emrine verilmiş; bu kredi ile getirilen iş makineleri ile de İskenderun-Erzurum yolu üzerinde makinalı yol yapımına başlanmıştır¹⁷⁴⁶. Bu yol kendisinden ayrılacak ve Doğu istikametlerine uzanacak bağlantı yolları ile Van Gölü Havzası'nın kalkınmasında dayanak teşkil edecek bir öneme sahip olacaktı¹⁷⁴⁷. Onaylanan yol programında tarım ürünleri ve özellikle hayvancılık bakımından zengin olan Van Gölü Havzası'nın önemli merkezlerini birleştirerek ülkenin diğer kısımlarına bağlayacak önemli güzergâhlar seçilmişti. Seçilen havza güzergâhlarından 9 yıl içinde bitirilmesi plânlanan önemli kısımlar şunlardı¹⁷⁴⁸:

Yol İsmi	Genel Uzunluğu (Km)	I. 3 Senede Yapılacak Kısımlar (Km)	II. 3 Senede Yapılacak Kısımlar (Km)	III. 3 Senede Yapılacak Kısımlar (Km)
Diyarbakır-Bitlis	249	-	249	-
Bitlis-Tuğ	27	-	-	27
Tuğ-Van	130	-	-	130
Van-Hakkâri	216	-	-	216
Gürün-Elazığ-Muş	528	528	-	-
Muş-Patnos	164	-	-	164
Muş-Haydar Köprüsü	204	-	-	204
Haydar Köprüsü-Bitlis	68	-	68	-
Toplam (Km)	1586	528	317	741

Ülke genelinde üçer yıllık, üç devrede 23.054 km yol yapımı için hazırlanan bu plânda birinci üç yılda 7.135 km, ikinci üç yılda 7.299 km ve üçüncü üç yılda 8.620 km yol yapılacaktı¹⁷⁴⁹. Doğu Anadolu ve Van Gölü Havzası'ndaki yolların

¹⁷⁴⁶ C.H.P. Hükümetlerinin Bayındırlık ve Ulaştırma Alanındaki Başarıları Hakkında Not, CHP Propaganda Malzemesi Serisi, Ankara 1950, s. 3; *Ulus*, 27 Şubat 1949; *Akşam*, 14 Şubat 1948; N. Y. Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi...*, s. 337; *Yol Davamız...*, s. 17.

¹⁷⁴⁷ *Yol Davamız...*, s. 39.

¹⁷⁴⁸ N. Berksan, *Yol Davamız Nerede?...*, s. 131-135.

¹⁷⁴⁹ *Ayn Tarihi*, S: 178, Eylül 1948, s. 24; *Van Sesi*, 23 Eylül 1948.

yapımı ekseriyetle üçüncü döneme bırakılmıştı. Bu durum bölge ve havzanın gelişimini geciktirmişti.

1948'de Van Gölü Havzası'nda yol ve köprülerin durumu şu şekilde idi: Muş-Bitlis karayolu¹⁷⁵⁰ ve Murat Nehri üzerindeki Murat Köprüsü perişan bir halde bulunduğundan¹⁷⁵¹ bunların yapım ve onarımlarına 77.750 lira ayrılmıştı¹⁷⁵². Bitlis-Tatvan arasındaki Rahva geçidinin yapılması¹⁷⁵³ ve Van ile Trabzon arasındaki ticari ilişkileri geliştirmek amacıyla Van-Erciş ile Erciş-Karaköse (Ağrı) yollarının yapılmasına karar verilerek bu işe Haziran 1948'de başlanmıştı. Öte taraftan Van-Hakkâri ve Van-Bitlis karayollarında da çalışmalarla¹⁷⁵⁴, aynı zamanda Van'daki köprülerin yapım ve onarımına başlanmış ve bunlar için de 46.158 lira ayrılmıştı¹⁷⁵⁵.

Van-Hakkâri arasında mevcut yol, yılın ancak iki ayında geçit verdiği için terk edilmiş ve Zap Vadisi boyunca yeni bir güzergâh açılmasına başlanmıştı. Sarp kayalıklar mıntikasından geçen ve açılmasında büyük güçlüklerle karşılaşılan bu inşaatta, personel, malzeme, araçlar ve ödenek darlığına rağmen önemli ilerleme kat edilmişti. Temmuz 1949'da bu yol, Doğu Kalkınması Programı çerçevesinde ele alınmış ve inşaat için 300.000 liralık bir ödenek ayrılmıştı. Bu amaçla 1949'da Hakkâri'deki yollar için IX. Bölge Müdürlüğü'ne bağlı olarak Doğu Yolları V. Proje Şefliği oluşturulmuş ve buraya yeniden mühendisler gönderilerek çalışmalar sürdürülmüştü¹⁷⁵⁶.

Yolların inşaatı, tamir ve bakımını tek elden, hızlı ve plânlı bir şekilde yönetmek amacıyla Hükümet bir kanun tasarısı hazırlamıştı. Tasarı, yol vergisi olarak halkın ödediği paraların kesintiye uğramadan yol işlerine harcanmasını ve bir yollar genel müdürlüğü teşkilatının kurulmasını öngörmekteydi. Kurulacak genel müdürlüğe bağlı on bölge müdürlüğü oluşturulacaktı. Bunlardan IX. Bölge

¹⁷⁵⁰ **Son Posta**, 2 Ekim 1949.

¹⁷⁵¹ **BCA**. 490.01.1450.7.2.

¹⁷⁵² **Yol Davamız**..., s. 34.

¹⁷⁵³ **Bugün**, 29 Ağustos 1948.

¹⁷⁵⁴ **Van Sesi**, 1 Temmuz 1948; **Akşam**, 1 Eylül 1948; **Akşam**, 3 Eylül 1948; **Van Sesi**, 7 Eylül 1949; **İstatistik Genel Müdürlüğü, Küçük İstatistik Yıllığı 1947-1950**, Ankara 1951, s.321-322.

¹⁷⁵⁵ **Yol Davamız**..., s. 34.

¹⁷⁵⁶ **BCA**. 490.01.658.195.1.

Müdürlüğü merkezi Diyarbakır olmak üzere Urfa, Mardin, Siirt, Bitlis, Muş, Van ve Hakkâri Vilâyetlerini kapsayacaktı¹⁷⁵⁷.

Hükümet, Doğu Vilâyetlerinin en kısa zamanda kalkınmasını sağlamak amacıyla, önemli bir etken olarak gördüğü yol meselesi üzerinde durmuş ve bütçe imkânları ölçüsünde buradaki yolların yılın her ayında geçit verebilecek nitelikte yapılması esası kabul edilmişti¹⁷⁵⁸. Bunun için hükümet, çıkardığı yeni bir kanunla 25 milyon liraya kadar çıkabilecek bir ödenek verilebileceğini kararlaştırmıştı¹⁷⁵⁹. 1949 bütçesine “Doğu İlleri Kalkındırma Programı” için konulan 10 milyon liralık ödeneğin yarısından fazlasının yollara harcanması plânlanmıştı¹⁷⁶⁰. Doğu Kalkınma Yol Programında, Van Gölü Havzası’nda şu güzergâhlar bulunmaktaydı:

Elazığ-Bingöl-Muş-Bitlis-Gevaş-Van¹⁷⁶¹

Van-Başkale-Hakkâri

Van-Erciş-Patnos-Tutak-Ağrı

Muş-Varto-Hınıs-Pasinler¹⁷⁶²

Bakanlık, Doğu Kalkınma tahsisatından kendisine ayrılan para ile bu yolları üç yıl içinde her mevsim geçit verebilecek bir hale getirmek amacıyla çalışma başlatmıştı¹⁷⁶³.

Bakanlığa bağlı, Yollar IX’uncu Bölge Müdürlüğü, 1949’da Gevaş, Tatvan ve Gevaş-Van karayolu ve yol üzerindeki köprüleri onarmıştı¹⁷⁶⁴. Aynı yıl içinde yapımına başlanan Van-Ağrı Şosesini yerinde görmek ve havzadaki yol inşaat faaliyetlerini incelemek amacıyla Bakanlık Şose ve Köprüler Dairesi Reisi Vecdi

¹⁷⁵⁷ **Cumhuriyet**, 30 Ağustos 1948; **Türkiye’nin Yol Durumu, Türkiye Cumhuriyeti Bayındırlık Bakanlığı’na Sunulan Rapor**, (Türkiye’ye Yardım Programı İle İlgili Amerikan Yol Heyeti Tarafından Hazırlanmıştır) Ankara 1948, s.17.

¹⁷⁵⁸ Nurettin Süzmen, “*Doğu Bölgesinin Kalkınması*”, **Van Sesi**, 28 Kasım 1949.

¹⁷⁵⁹ Şose ve Köprülerin Yapımı İçin Gelecek Yıllara Geçici Yüklemelere Girişilmesi Hakkında Kanun, **TBMM Kavanin Mecmuası**, D: VIII, C: 31, TBMM Basımevi, Ankara 1949, s.744.

¹⁷⁶⁰ **TBMM TD.** VIII/19, B: 83, (9.5.1949),s.288.

¹⁷⁶¹ **Cumhurbaşkanlığı İsmet İnönü Arşivi**, Yer No: 2/13-32, F: 10813.

¹⁷⁶² **TBMM TD.** VIII/19, B: 83, (9.5.1949),s.288; **Akşam**, 21 Ekim 1948, **Son Posta**, 21 Ekim 1948; **Yeni Adana**, 26 Ocak 1949; **Yol Davamız**,..., s. 39; T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık Dergisi**, Aralık 1948, s. 40.

¹⁷⁶³ **Van Sesi**, 2 Kasım 1948.

¹⁷⁶⁴ **BCA.** 490.01.718.454.1.

Diker, Tutak'a gitmişti¹⁷⁶⁵. Aynı yıl içinde havzada yapımlarına ağırlık verilen ve bitirilmediği takdirde 1950'de de yapımlarına devam edilecek yollar şunlardı: Döşey-Bitlis, Başhan-Muş, Hakkâri-Van ve Ağrı-Van¹⁷⁶⁶.

Doğu Kalkınması Programı çerçevesinde 1949 bütçesinden Van Gölü Havzası'ndaki yolların yapım ve onarımlarına ayrılan para miktarları şu şekildeydi¹⁷⁶⁷:

Bölge No	Yolun Adı	Ödenek (Lira)
IX:	Destumi-Tuğ, Muş-Başhan	730.000
“	Erciş-Van-Karasu	390.000
“	Karasu-Hakakri	300.000
X:	Ağrı-Erciş	300.000

Amerikalı yol uzmanlarının tavsiyeleri doğrultusunda, 11 Şubat 1950'de çıkarılan 5539 Sayılı Kanun ile mevcut “Şose ve Köprüler Reisliği” kaldırılmış, yerine yeni bir teşkilat ve zihniyetle çalışacak “Karayolları Genel Müdürlüğü” kurulmuştu¹⁷⁶⁸. Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı olarak çalışacak genel müdürlüğün asıl görevi; devlet yolları ağına giren yol ve köprüleri yapmak, ıslah etmek, onarmak ve sürekli bakım altında bulundurmaktı¹⁷⁶⁹.

Bakanlık, devlet yolları dışında kalan il ve köy yollarının yapımı için yeni bir program hazırlamıştı. Bu amaçla 1950 yılı genel bütçesinden il ve köy yolları için 7.000.000 liralık bir ödenek ayırmıştı. Ödeneğin dağıtılmasında illerin yüz ölçümü, nüfusu, il içindeki yolların uzunluğu, il içindeki il yollarının umumi ihtiyaçları ve illerin köy adedi gibi faktörler göz önüne alınmıştı. Bu dağılımda Van Gölü Havzası illerinden Bitlis'e 47.000, Muş'a 55.000 ve Van'a 102.000 lira verilmişti¹⁷⁷⁰. Paranın dikkati çeken yönü Marshall Yardımı ve Doğu Kalkınması Programı kapsamının dışında kalmasıydı. Bu da havza yollarının yapılmasında önemli bir üçüncü kaynaktı.

¹⁷⁶⁵ Zafer, 25 Temmuz 1949.

¹⁷⁶⁶ TBMM TD, VIII/21. B: 3, (11.11.1949), s. 54; **Aynı Tarihi**, S: 192, Kasım 1949, s. 45; **Cumhuriyet**, 11 Ekim 1952.

¹⁷⁶⁷ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık Dergisi**, Aralık 1949, s. 33.

¹⁷⁶⁸ TBMM TD, VIII/24, B: 44, (11.2.1950), s. 448.

¹⁷⁶⁹ TBMM TD, VIII/24, B: 44, (11.2.1950), s. 419-428; N. Y. Mutlu, **Bayındırlık Bakanlığının Tarihi...**, s. 337.

¹⁷⁷⁰ BCA. 490.01. 10.55.3.

14 Mayıs 1950’de yapılan seçimler sonunda iktidara gelen DP, CHP’den devraldığı “Dokuz Yıllık Devlet Yol Ağı Programı’nı” aynen sürdürmüştü. CHP’yi eleştiren ve pek çok uygulamaya son veren DP kararı konusunda CHP’nin kaldığı yerden devam etmişti. DP’nin de yol çalışmalarına önem vermesi ve gerekli ödeneği ayırmasıyla 1950 yılı sonunda Diyarbakır-Silvan-Baykan-Bitlis-Tatvan arasındaki karayolu ve bu güzergâhtaki yollar yaz-kış geçit verecek hale getirilmişti¹⁷⁷¹.

Havzada 1927-1950 yılları arasında inşa edilen yollar, bu yollara ve eski yolların bakımına harcanan para miktarı şu şekildeydi¹⁷⁷²:

İli	Yeni Yol Uzunluğu(M)	Menfez ve Köprü Sayısı	Harcanan Para(TL)
Bitlis	44.600	50	386.750
Muş	244.130	241	1.311.600
Van	296.514	525	910.400

Bu dönemde daha önce merkezi Diyarbakır olmak üzere kurulan ve Van Gölü Havzası’nı da içine alan Karayolları IX’uncu Bölge Müdürlüğü, bölge sahasının çok geniş olması ve yapılması gereken işlerin çokluğu sebebiyle güçlük çekmişti. Havzanın asırlar boyu ihmale uğramış olan yollarının diğer bölgelerdeki yollarla aynı şekilde geliştirilmesini sağlamak amacıyla daha önce kurulan 10 bölgeye ilâve olarak Haziran 1952’de merkezi Van’da olmak üzere; Ağrı, Muş, Bitlis, Hakkâri Vilâyetlerini kapsayacak “Karayollar XI. Bölge Müdürlüğü” kurulmuştu¹⁷⁷³. XI. Bölgenin kurulması buradaki vilâyetlerin yol ve köprü ihtiyaçlarının karşılanmasında önemli bir adım olmuştu.

2. Demiryolları Alanında Yapılan Faaliyetler

a- Elazığ-Van-İran Hattı

“Bir karış daha fazla şimendifer” sloganıyla demiryolu politikasını belirleyen Cumhuriyet Hükümetleri, içinde dünyanın en önemli ekonomik krizlerinden birinin ve II. Dünya Savaşı’nın bulunduğu Cumhuriyet’in ilk 25 yılında 513 milyon lira kaynak ayırarak var olan demiryolu hatlarına 3.540 km yeni demiryolu eklemeyi

¹⁷⁷¹ TBMM TD, VIII/3, B: 24, (27.12.1950), s. 340.

¹⁷⁷² Doğu Üniversitesi Hakkında Rapor, Doğu Üniversitesi Tetkik Komisyonu Üyeleri, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1952, s.21.

¹⁷⁷³ Karayolları Bülteni, Yıl: 2, S: 20, Haziran 1952, s.5; Yeşil Bitlis, 16 Şubat 1953.

başarmıştı. Ayrıca 4.163 km'lik var olan demiryolu da devletin mülkiyetine alınarak devlet işletmeciliği kapsamına konulmuştu. 1940'a kadar geçen 15 yılda her yıl ortalama 200 km yeni demiryolu yapımı gerçekleştirilmişti. II. Dünya Savaşı içinde ve sonrasında yapım hızı yılda 50 km'nin altına düşmüştü¹⁷⁷⁴. Buna rağmen savaş sonrasında Doğu ağırlıklı bir demiryol politikası önem kazanmıştı.

Devletin demiryollar vasıtasıyla yurdun doğu ve batı sınırlarını birbirine bağlamaya çalışması yalnız ticari ve ekonomik sebeplerle değil, özellikle idari ve askeri bakımlardan başarılması gereken önemli bir mesele olarak durmaktaydı¹⁷⁷⁵.

II. Dünya Savaşı'nın bütün zorluklarına rağmen yapımına devam edilen Elazığ-Van-İran Hattı¹⁷⁷⁶ savaşın sonunda 70. km'deki Palu yakınlarına kadar ilerlemişti¹⁷⁷⁷. Savaşın bitmesiyle demiryolu inşasında yavaş yavaş normal düzene dönmüştü. Şubat 1946'da hattın Palu'ya kadar olan kısmının toprak tesviyesi tamamlanmış ve 25 km'lik bir mesafenin de bitirilmesine başlanmıştı. Ayrıca Doğu'nun ve Van Gölü Havzası'nın ihtiyaçlarına cevap verecek olan bu hattın Palu-Muş arasındaki kısım 4 Şubat 1946'da 8 milyon lira bedelle yeniden ihale edilmişti¹⁷⁷⁸. Bu sırada hattın 71. km'sinde yağmur nedeniyle toprak tesviyesi bozulan alanların yeniden yapımına başlanmıştı¹⁷⁷⁹.

Bu 1946 ilkbaharında Elazığ-Palu arasındaki kısmın tamamlanması için gerekli malzemelerin tedarikine başlanmıştı. Bu çerçevede Karabük demir fabrikalarında üretilen raylar getirilmiş ve 1946 Haziran'ına kadar bunların döşeme işi tamamlanarak¹⁷⁸⁰, 1 Temmuz 1946'da bu kısım işletmeye açılmıştı. Elazığ-İran arasında 330 km'lik hattın 135 km'si 6 inşaat kısmına bölünerek, müteahhitlere ihale

¹⁷⁷⁴ İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması", **Cumhuriyetin Hacı III, Modernitenin Altyapısı Oluşurken**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2004, s. 312.

¹⁷⁷⁵ Ömer Liva Türkmen, "Cumhuriyet'le Kazandığımız, Demiryolları, Şoseler, Köprüler, Limanlar", **Ulus**, 25 Temmuz 1946; **Türkiye'nin Yol Durumu**,...,s.27.

¹⁷⁷⁶ Hattın güzergâhı önceki bölümde belirtildiği, Elazığ'dan 70 km'ye kadar Elazığ Ovası'nı takip eder. Buradan 2x100 m açıklığında bir demir köprü ile Murat Suyu'nu geçtikten sonra bu suyun bazen sağ, bazen de sol kıyılarından geçerek Muş Ovası'na ulaşır. Muş'un 4 km kuzeyinden ve Muş Ovası'nı baştanbaşa geçtikten sonra Murat Dağları'nın eteğinden Rahva'ya ulaşır. Buradan da Van Gölü kıyısındaki Tuğ Köyü'ne, buradan da feribotla Van'a geçecektir. Hattın Elazığ-Tatvan arasındaki kısmının uzunluğu 338 km civarındadır. (BCA. 030.01.134.874.2.)

¹⁷⁷⁷ **T.C. XXIV. (1923-1947), Ulus**, 29 Ekim 1947, Cumhuriyet Bayramı İlavesi.

¹⁷⁷⁸ **Ayn Tarihi**, S: 147, Şubat 1946, s. 2; **Cumhuriyet**, 5 Şubat 1946.

¹⁷⁷⁹ **BCA. 030.18.01.02.110.29.1.**

¹⁷⁸⁰ **Ulus**, 4 Haziran 1946.

edilmişti. Çok zor şartlar altında ve 135 km uzunluk üzerinde başlayan inşaat, demir, çimento, kereste gibi temel inşaat malzemesinin temini ve inşaat alanına getirilmesi zorlukları ile karşılaşılmıştı. Fakat bütün zorluklara rağmen hat, Palu'ya ulaştırılmış ve işletmeye açılmıştı. Palu ile 135. km arasındaki 65 km'de inşaat işleri olanca hızı ile ilerletilerek 1947 Eylül'ünde bitirilmesi için gerekli tedbirler alınmıştı¹⁷⁸¹. Bu demiryolunun 173. km'deki Genç Boğazı'na kadar 7. Kısım da müteahhitlere ihale edilmiş ve inşaatına başlanmıştı¹⁷⁸².

Palu'ya kadar olan kısmın işletilmeye açılmasından sonra Palu-Drahini arasındaki 65 km'lik kısmın yapımına hız verilmiş ve bu hat üzerinde 230 m uzunluğundaki Şeyhviran Tüneli ve Palu-Genç arasındaki üç tünelin yapımına başlanmıştı. 1946 sonuna kadar Elazığ-Van hattı için demiryolu malzemesi ile birlikte 59,7 milyon lira harcanmış ve 12 milyon lira da 1947 bütçesine konulmuştu¹⁷⁸³.

1946 sonunda çalışmalar Palu'dan Genç'e kadar olan 65 km'lik kısım üzerinde yoğunlaşmıştı. Eğer bir aksaklık çıkmazsa hat 1947 sonunda bitmiş ve 1948 başında işletmeye açılmış olacaktı. Böylece Elazığ'dan Genç'e kadar 135 km'lik bir demiryolu daha doğuya doğru uzatılmış olacaktı¹⁷⁸⁴.

Drahini'den Tatvan'a kadar yapılacak hattın inşaat bedelinin savaşın sebep olduğu zorluklar ve ağır şartlar hesaba katılmak suretiyle 155 milyon lirayı bulacağı tahmin edilmekteydi. Tahmin edilen bu bedelin güzergâh kısımlarına ve inşaatın çeşidine göre şöyle toplamak mümkündür¹⁷⁸⁵:

¹⁷⁸¹ **Aynı Tarihi**, S:157, s. 110.

¹⁷⁸² T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık Dergisi**, Ekim 1946, s. 14.

¹⁷⁸³ **TBMM TD**, VIII/3, B: 18, (18.12.1946), s. 201; **Ulus**, 8 Temmuz 1946.

¹⁷⁸⁴ **TBMM TD**, VIII/3, B: 23, (25.12.1946), s. 511.

¹⁷⁸⁵ T.C. Nafia Vekâleti, **Nafia Dergisi**, Yıl: 11, S: 2, Birinciteşrin/Ekim 1944, s. 21; Yakup Kalgay, "Elazığ-Van-İran Hudut Hattı", **Demiryollar Dergisi**, XXI/ 248-250, Ekim-Aralık 1945, s. 26.

Drahini-Muş-Vartenis Kısmı	
İnşaat Nevileri	Tahmin Edilen Bedelleri
Tüneller İnşaatı	7.300.000 (14.600 m)
İstasyon İnşaatı	1.200.000 (8 İstasyon)
Balastlar	1.099.000 (314.000 Metreküp)
Muş-Tatvan İstasyonları İnşaatı	2.000.000
Tatvan-Van İskeleleri İnşaatı	1.500.000
Tahkimat İşleri	100.000
Duvar İşleri	240.000
Büyük Köprüler	650.000 (6 Köprü)
60 m. Açıklığında Demir Köprüler	660.000 (3 Köprü)
Küçük Köprüler	1.215.000 (405 Köprü)
Bütün Tesviye İşleri	4.310.000
Elazığ İstasyonu Lokomotif Deposu İnşaatı	1.500.000
Tahmini Toplam	21.774.000 Lira (I)

Vartenis-Tatvan Kısmı	
İnşaat Nevileri	Tahmin Edilen Bedelleri
Tüneller	1.200.000(2400 m)
İstasyonlar	600.000(4İstasyon)
Balastlar	576.500 (144.000 Metreküp)
Büyük Köprüler	300.000 (100 m uzunlukta)
Küçük Köprüler	720.000 (180 köprü)
Tesviye İşleri	2.400.000 (2000.000 metreküp)
Tahmini Toplam	5.796.000 Lira (II)
İkisinin Toplamı	27.570.000 Lira
Savaştan sonra başlanacağına göre tahminen	
İki Katı	55.140.000
Ray, Travers Döşeme	18.000.000
Gölde Feribot	3.500.000
Elazığ-Drahini (6. Kısım İnşaat Bedeli	63.350.000
Toplam	140.000.000
Genel Masraflar	15.000.000
Hattın Tahmini Toplam Masrafı	155.000.000 Lira

Demiryolunun 7. Kısmı için 1947’de hazırlanan mali programa göre gereken 120 milyon lira sağlandığı takdirde, Elazığ-Van hattının Tatvan’a kadar olan kısmının 5 yılda bitirilmesi öngörülmüştü. Bu durumda mali programdaki ödeneğin sağlanması halinde demiryolu 1951 sonunda Tatvan’a, Van Gölü kıyılarına ulaştırılması mümkün olabilecekti¹⁷⁸⁶.

Bu hatların raylarını döşemek için Karabük Demir ve Çelik Fabrikalarından 4.700 ton ray alınmış ve Amerika’dan da 10.000 ton sipariş edilmişti. Bununla beraber İngiltere’den her biri 100’er metre açıklığında iki demir köprünün siparişi

¹⁷⁸⁶ Yeni Yurd, 3 Mayıs 1947.

verilmişti. Bunlar gelince 1947 Eylül ayında Elazığ'dan Drahini'ye yani Muş'un 100 km yakınına kadar trenler işletilmeye başlanmış olacaktı¹⁷⁸⁷.

Hattın Drahini'den Van Gölü kenarındaki Tatvan'a ve gölün öte tarafındaki Van'a ve oradan İran sınırına kadar yaklaşık 335 km'lik demiryolu inşaatı ile Bitlis Şube hattının inşası için 90 milyon lira, Van Gölü kenarında yanaşma yerleri ve feribot tesisleri için 15 milyon lira ve bütün hattın malzeme ve ray ihtiyacı için 15 milyon lira olmak üzere toplam 120 milyon liranın verilmesi gerektiği hususunda Nafia Vekâleti, Hükümet'e teklifte bulunmuştu¹⁷⁸⁸. Teklifi değerlendiren hükümet 11 Haziran 1947'de 5075 Numaralı Kanun ile daha önce verilen 40 milyon liralık ek ödenek 120 milyon lira artırılarak 160 milyon liraya çıkarılmıştı¹⁷⁸⁹.

Temmuz 1947 sonlarında toprak tesviyesi bitirilen Elazığ-Genç hattı üzerinde yoğun bir çalışma başlatılarak günde ortalama 500-700 metrelik ray döşenmeye başlanmıştı¹⁷⁹⁰. Bu yoğun çalışmada hattın 100 km'lik kısmına Karabük'ten getirilen raylar döşenmişti. Sonunda Elazığ-Genç arasındaki 135 km'lik hat, Hasan Saka Hükümeti'nin Bayındırlık Bakanı Kasım Gülek'in katılımıyla 16 Aralık 1947'de yapılan törenle işletmeye açılmıştı¹⁷⁹¹. Hat üzerinde 100'er metre uzunluğunda iki büyük demir köprü yapılmış ve 2.240 metre uzunluğunda bir tünel açılmıştı. Elazığ-Genç hattı 74 milyon liraya mal olmuştu¹⁷⁹².

Elazığ-Genç arası işletmeye açıldıktan sonra 109 km olan Genç-Muş arasındaki kısmın ihalesinin de 1947 sonuna kadar yapılması ve 1948'in başından itibaren çalışmaların bu kısımda yoğunlaşacağı ön görülmüştü¹⁷⁹³. Bu süreçte hükümet, Elazığ-Van Hattı'nın 5. ve 6. Kısım inşaat bedellerinin bono ile ödenmesini Danıştay Genel Kurulu'nun verdiği karar doğrultusunda kabul etmişti¹⁷⁹⁴.

¹⁷⁸⁷ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık Dergisi**, Ekim 1946, s. 22-23.

¹⁷⁸⁸ **TBMM TD**, VIII/6, B: 69, (6.6.1947), Sıra Sayısı: 177, s. 1-2.

¹⁷⁸⁹ **TBMM Kanunlar Dergisi**, D: VIII, C: 29, Kasım 1947, s. 710.

¹⁷⁹⁰ **Ulus**, 8 Eylül 1947.

¹⁷⁹¹ **Ayın Tarihi**, S: 169, Aralık 1947, s.9-10.

¹⁷⁹² **Ulus**, 17 Aralık 1947; T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık Dergisi**, Ekim 1947, s. 18; Mithat Aridor, "Elazığ – Genç Hattı İşletmeye Açıldı", **Demiryollar Dergisi**, XXII/ 267-268, Ocak-Şubat 1948, s. 41-42.

¹⁷⁹³ **Kudret**, 21 Ekim 1947; **CHP Hükümetlerinin Bayındırlık ve Ulaştırma Alanındaki Başarıları Hakkında Not**, CHP Propaganda Malzemesi Serisi, Ankara 1950, s.6.

¹⁷⁹⁴ **BCA**. 030.11.1.194.26.4.

Genç-Muş arasında yapılacak 109 km'lik hat 8 kısım halinde müteahhitlere ihale edilmiş¹⁷⁹⁵ ve hattın arızalı olan ikinci mıntikasının işlerine başlanmıştı. Genç Boğazı yamaçlarındaki önemli arızalar ve heyelanlar güzergâhın çok defa Murat Vadisi'nin sağ ve sol tarafına atlamasını zaruri hale getirecekti. Bu nedenle Murat Vadisi'nde 100 m'den büyük en az 6 köprünün yapılması planlanmıştı. Ray hariç bu 109 km'lik kısımları inşasının 40 milyon liraya mal olacağı tahmin olunmaktaydı¹⁷⁹⁶.

Elazığ-Van Hattı için 5075 Sayılı Kanun'la alınan 120 milyon liralık ödenek yetkisinden yaklaşık 80 milyon lira harcanarak Genç-Tatvan arası tamamlanacaktı. Her yıl 25-30 milyon lira verilmek şartı ile bu hat üç yılda Tatvan'a ulaştırılabilecekti. 1948 bütçesine konmuş olan 10 milyon liralık ödenekle bu güzergâhta büyük bir inşaat hamlesi yapmak mümkün olmayacaktı. Çünkü bu ödenekten 4 milyon lira, daha önce yapılmış olan demiryolu, bina ve demirköprü montajı harcamalarına tahsis edilmiş, 5 milyon lirası da yapılmış olan diğer işlerin 1948'de vadesi gelecek olan bonolarına karşılık olarak gösterilmişti¹⁷⁹⁷. Bu nedenle yeni bir inşaata girişmenin mümkün olmayacağı anlaşılmıştı.

Böylece 1940'ta kabul edilen kânun ile 5 yılda tamamlanması öngörülen Elazığ-Muş-Tatvan-Van-İran sınır hattının 1947 sonuna kadar ancak 135 km'lik bir bölümü açılabilmişti. Bunun sebebi daha önce de belirtildiği gibi, savaş nedeniyle yeterli ödeneğin verilmemesi, inşaat malzemesi, amele ve rayların bulunmamasıydı. Bu nedenle hattın ray döşeme işlemlerine ancak savaş sonrasında başlanabilmişti. İhaleye göre 1944'te bitmesi gereken kısımlar ancak 1947 sonunda bitirilebilmişti.

Nisan 1948'de Elazığ-Van hattının 8. Kısım inşaatı için bütçeden 4,5 milyon lira ödenek ayrılmış ve bu kısmın ihalesi yapıma aşamasına gelmişti¹⁷⁹⁸. Nafia Vekâleti'nce, Elazığ-Van hattının Genç'ten itibaren 8. ve 9. Kısımları olan 25 km'lik hattın inşası Haziran 1948'de ihale edilmiş ve çalışmalara başlanmıştı. Vekâlet, ayrıca onar km'lik olan 10. ve 11. Kısımların inşasını da ihaleye çıkarmıştı. Böylece

¹⁷⁹⁵ **Şark Postası**, 6 Ocak 1953.

¹⁷⁹⁶ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık Dergisi**, Aralık 1948, s. 72.

¹⁷⁹⁷ **TBMM TD**, VIII/8, B: 23, (26.12.1947), s. 43, 207-208.

¹⁷⁹⁸ **Kudret**, 17 Nisan 1948.

Genç'ten itibaren Tatvan'a doğru 45 km'lik bir demiryolu hattının yıl sonuna kadar bitirilmesi öngörülmüştü¹⁷⁹⁹.

Nafia Vekâleti, Elazığ-Van Demiryolu'nun Muş'a kadar olan 100 km'lik kısmı 5 Eylül 1948'de ihâle etmişti. Bakanlık daha önce verilen ve Elazığ-Van hattı için harcanan 10 milyon liraya ek olarak yeniden 11 milyon liralık bir ödenek ayırmıştı. Vekâlet, ayrıca Muş-Van kısmının 1950'ye kadar bitirilmesi için yeni imkânlar araştırmıştı¹⁸⁰⁰.

Bu dönemde demiryolunun Tatvan'a ulaşmasıyla trenlerin Tatvan'dan Van'a hangi güzergâhlardan geçirilmesi gerektiği meselesi gündeme gelmişti. Tatvan-Van arasında trenler için üç güzergâh üzerinde durulmaktaydı. Bunlardan birincisi, Van Gölü'nün kuzeyinden Tatvan-Ahlât-Adilcevaz-Erciş güzergâhıydı. Bu güzergâh, hattı çok uzatacağından ekonomik olmayacaktı. Ancak uzmanlar bunun üzerinde fazla durmamışlardı. İkincisi gölün güneyi olup, güzergâhı Tatvan-Reşadiye-Gevaş (Vastan) Kazalarından geçecekti. Bu güzergâh birincisine göre biraz daha kısa olmasına rağmen dağlık ve sarp bölgelerde ray döşenmesinin zaman alması ve maliyeti 14 milyon olan 140 km'lik yeni demiryolu yapımını gerektireceğinden kabul görmemişti.

Üçüncü güzergâh göl üzerinden feribotlar vasıtasıyla trenlerin Van'a taşınmasıydı. Trenlerin feribotla taşınması bu tarihe kadar Türkiye'de uygulanmayan bir yöntemdi. Bu yöntem zamandan, masraftan tasarruf yaparak, Van'a bir an önce ulaşma imkânlarını sağlayacağı için tercih edilmişti. Bu durumda Türkiye'deki ilk feribot işletme servisi Van Gölü üzerinde kurulacaktı¹⁸⁰¹.

Bakanlar Kurulu, Elazığ-Van-İran hattının 114. ve 136. km'leri arasında bulunan 5. Kısımda, biri 2500 m, diğeri de 1000 m uzunluğunda iki büyük tünel ile 100'er metrelik iki köprünün yapılması için, 20 Aralık 1948'de çıkarılan 3/8426 sayılı kararnâme ile 2.854.400 lira ödenek verilmesini onaylamıştı¹⁸⁰². Böylece hat üzerindeki inşaatın ilerlemesini engelleyen tünel ve köprülerin yapılmasıyla hatlardaki yavaşlama da bitmiş olacaktı.

¹⁷⁹⁹ **Son Posta**, 24 Haziran 1948; **Van Sesi**, 15 Temmuz 1948.

¹⁸⁰⁰ **Akşam**, 6 Eylül 1948; **Van Sesi**, 13 Kasım 1948.

¹⁸⁰¹ Yakup Kalgay, "Trenlerimizi Van Gölünden Nasıl Geçireceğiz?", **Demiryollar Dergisi**, XXII/272-274, Haziran-Ağustos 1948, s. 32.

¹⁸⁰² **BCA**. 030.18.01.02.118.81.17.

1949'da Elazığ-Van Hattı, Genç İstasyonu'na varmış ve işletmeye açılmıştı¹⁸⁰³. Daha önce ihâlesi yapılan ve Genç'ten Muş'a doğru uzanacak demiryolunun ilk kısmı olan 7. Kısımın müteahhidi işini yapamayacak duruma gelmesi nedeniyle sözleşmesi fesh olunmuş ve kısım yeniden ihâleye çıkarılmıştı. Bundan başka hattın Muş'a varmasını sağlamak maksadıyla bu yıl içinde 7. Kısım'dan 14. Kısım'a kadar olan aralıktaki sekiz kısım birden ihale olunmuş ve işe başlanmıştı. Genç-Muş arası ray döşenmesi ile birlikte yaklaşık 60 milyon liraya mal olacağı ve 5-6 yılda bitirileceği tahmin olunmuştu¹⁸⁰⁴.

Bakanlar Kurulu, 13 Ekim 1949'da Elazığ-Van hattının 175. km'sinde kurulacak demir köprüünün imal ve montaj işi için 54.660 liralık ödenek verilmesini onaylamıştı¹⁸⁰⁵. Aynı yılın sonunda Elazığ-Van hattıyla Bitlis şube hattının yapımı için 1.352.415 lira ek ödenek ayrılmıştı¹⁸⁰⁶.

Elazığ-Van Hattı'nın 1949'da ihalesi yapılan 7. ve 14. Kısımların inşası için 1950 bütçesinden 13 milyon liralık bir ödenek ayrılmıştı¹⁸⁰⁷. Genç-Muş arasındaki 109 km'lik hattın toprak tesviyesi yılsonuna kadar tamamlanması¹⁸⁰⁸ ve buradaki köprü ve tünellerin yapılarak¹⁸⁰⁹ hattın 1952'de Muş'a varması ön görülmüştü¹⁸¹⁰. Ancak Amerikalı yol uzmanlarının raporları doğrultusunda hükümetin karayollarına öncelik vermesi nedeniyle bu hattaki çalışmalar, 1950'den sonra durma noktasına gelmişti. Bu nedenle Genç-Muş arasındaki kısım Ekim 1955'te işletmeye açılabilmişti¹⁸¹¹.

Hattın Muş'a ulaştırılmasından sonra 1956'dan itibaren Muş-Tatvan arasındaki 99 km'lik kısmın yapımına başlanmıştı¹⁸¹². Elazığ-Van-İran hattının yapılması bu tarihten itibaren Bağdat Paktı'nın¹⁸¹³ ortak projelerinden kabul edildiği

¹⁸⁰³ **Ayın Tarihi**, S: 198, Mayıs 1950, s.42.

¹⁸⁰⁴ **TBMM TD.** VIII/16, B: 48, (21.2.1949), s. 156.

¹⁸⁰⁵ **BCA.** 030.18.01.02.120.75.4.

¹⁸⁰⁶ **TBMM TD.** VIII/22, B: 23, (28.12.1949), Sıra Sayısı: 110, s. 52.

¹⁸⁰⁷ **TBMM TD.** VIII/24, B: 45, (12.2.1950), s. 332.

¹⁸⁰⁸ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık Dergisi**, Aralık 1949, s.51.

¹⁸⁰⁹ **Yeşil Bitlis**, 27 Eylül 1954.

¹⁸¹⁰ **TBMM TD.** VIII/24, B: 52, (21.2.1950), s. 950; Nurettin Süzmen, "Doğunun Belkemiği Elazığ-Van Demiryolu", **Van Sesi**, 5 Ocak 1950; **Van Sesi**, 9 Mart 1950.

¹⁸¹¹ Abdullah Uraz, "Doğu'da Bugün Hareketli Bir İş Hayatı Başlamıştır", **Zafer**, 19 Ocak 1959; **Van Postası**, 25 Ekim 1955.

¹⁸¹² **BCA.** 030.01.134.874.2.

¹⁸¹³ Bağdat Paktı, II. Dünya Savaşı sonrasında SSCB'nin yayılma politikalarına karşı Türkiye'nin 24 Şubat 1955'te Irak ile imzaladığı ve taraflar arasında "güvenlik ve savunma" konusunda işbirliği

için İngiltere, hattın yapımında kullanılmak üzere 1959'da 13 kamyon ile muhtelif inşaat malzemesi göndermişti¹⁸¹⁴. Bağdat Paktı'na üye olan Türkiye, İran ve Pakistan'ı en kısa yoldan birleştirmek üzere Tatvan-Van-Kotur hattıyla Avrupa'yı İran'a ve dolayısıyla Pakistan ve Hindistan'a bağlayacaktı¹⁸¹⁵. Bu durum hattın ülkeler ve kıtalar arasındaki önemini arttırmıştı. Yapılan ortak çalışmalar sonunda Muş-Tatvan arasındaki 99 km'lik hattın bütün işleri tamamlanmış ve Tatvan'a kadar olan kısım 1964'te işletmeye açılmıştı¹⁸¹⁶. Bundan sonraki çalışmalar Van-Kotur hattı üzerinde yoğunlaşmıştı. Hattın bu kısmı için Türkiye, İran, İngiltere ve Amerika önemli harcamalarda bulunmuştu. Bu harcamalar şu şekildeydi¹⁸¹⁷:

Devletler	Nakit Katkılar	Krediler
Türkiye	358.584.000 TL (Van-Sınır)	-
İran	3.120 Milyon Risl	-
İngiltere	112.000 Sterlin	-
A.B.D.	2.1 Milyon Dolar	22.3 Milyon Dolar

1966'dan beri Bayındırlık Bakanlığı'nca inşaatı yürütülen Tatvan-Van-İran Hududu demiryolu projesi 22 Eylül 1970'te rayların döşenmesi İran sınırına varmıştı¹⁸¹⁸. 1971'de Türkiye-İran Hattı, Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay ve İran Şahı Muhammed Rıza Pehlevi ve CENTO Genel Sekreteri Turgut Menemencioğlu'nun Van'da katıldıkları törenle işletmeye açılmıştı¹⁸¹⁹. Türkiye-İran Hattı Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayacak ve bölgenin ekonomik, kültürel gelişiminde önemli katkılar sağlayacaktı.

yapılaşımı öngören bir pakttir. Pakta 4 Nisan 1955'te İngiltere, 23 Eylül 1955'te Pakistan ve 3 Kasım 1955'te İran'ın katılmasıyla, paktın önemi artmıştır. Ancak Mısır ve SSCB'nin paktın karşısında yer almaları ve Irak'ta yaşanan olaylar nedeniyle paktın güç kaybetmesine neden olmuştur. Irak'ta yönetimi ele geçiren yeni rejimin etkisiyle Irak pakttan çekilmiştir. Bundan sonra paktın adı değiştirilerek Merkezi Anlaşma Teşkilatı (CENTO) oldu. Pakt, yeni dönemde daha çok ekonomik, kültürel ve teknik işbirliğine ağırlık vermiştir. (Fahır Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi**, Alkım Yayınevi, İstanbul (Basım Tarihi Yok), s. 524-528.)

¹⁸¹⁴ BCA. 030.18.01.153.45.5.

¹⁸¹⁵ Ali İhsan Kunday, "Van-Kotur Hattının Düşündürdükleri", **Demiryol Dergisi**, Yıl: 46, S: 550, Kasım 1971, s. 14.

¹⁸¹⁶ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlıkta 50 Yıl**, Ankara 1973, s. 10.

¹⁸¹⁷ **Demiryol Dergisi**, Yıl: 46, S: 550, Kasım 1971, s. 14.

¹⁸¹⁸ **Bayındırlık İşleri Dergisi**, Kasım 1970, s. 63.

¹⁸¹⁹ **Demiryol Dergisi**, Yıl: 46, S: 549, Ekim 1971, s. 6-10.

3. Van Gölü İşletme İdaresi

II. Dünya Savaşı'ndan sonra hükümet, Van Gölü'ndeki İşletme İdaresi üzerinde uyguladığı savaş dönemi politikasından vazgeçmişti. Bununla beraber göl ulaşım ve taşımacılığında kısa bir süre sonra bir canlanma yaşanmış ve bu canlanma idarenin gelirine olumlu yansımıştı. Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1946 mali yılı bütçesi döneminde gelirleri 100.000 liraya yükselmişti¹⁸²⁰. İşletmenin 1947 mali yılı içinde sadece taşıma işlerinden 90.000 liralık bir gelir elde etmesi hedeflenmişti¹⁸²¹. Önceki yıllarda iyi yönetilmediğinden her sene genel bütçeden ödenek almak mecburiyetinde kalmıştı. Ancak bu dönemde göl ulaşım araçlarının yenilenmesi, liman ve antrepoların yapılması ve taşıma ücretlerinin uygun hale getirilmesi ile ulaşım ve taşımacılık işlerinde idarenin rağbet görmesini sağlamıştı.

1947'nin ilk 8 ayı içinde Van Gölü'nde 53.000 yolcu ve 15.272 ton yük taşınmış ve nakliyat ile işletmenin diğer alanlarından 113.792 lira gelir elde edilmişti. Buna göre Van Gölü'nde geçen yıla oranla yolcu sayısında yüzde 20 ve yük nakliyatında yüzde 25'lik bir artış olmuştu¹⁸²². Burada artan ulaşım ve taşımacılık işlerinin karşılanması amacıyla Van Gölü İşletme İdaresi'nin Tuğ'da bulunan tesislerinde "Tatvan" ismi verilen yeni bir gemi yapılmış¹⁸²³, 20 Aralık 1948'de düzenlenen törenle Van Gölü'ne indirilmişti¹⁸²⁴. Devlet Deniz Yolları, Van Gölü İşletme İdaresi'nce yerli malzeme ve Türk işçilerinin emeği ile inşa edilen Tatvan gemisi, ilk seferini Van'a yapmıştı. Gemi, Van ve göl civarındaki ilçelerin ulaşım ve taşımacılık ihtiyacını tamamıyla karşılayabilecek bir kapasitedeydi¹⁸²⁵. Tatvan gemisi gibi gölde çalışan büyük gemilerin iskelelere tam olarak yanaşamamaları üzerine Ulaştırma Bakanlığı harekete geçerek Van Gölü kıyılarındaki iskelelerin tamir ve ıslah işleri için 65.329 liralık bir ödenek ayırmıştı¹⁸²⁶.

Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1948 mali yılında sadece ulaşım ve taşımacılıktan 56.617 lira gelir elde etmişti. Bu yıl içinde idarenin toplam masrafları

¹⁸²⁰ **TBMM TD**, VII/20, B: 21, (28.12.1945), Sıra Sayısı: 11, s.22.

¹⁸²¹ **TBMM TD**, VIII/3, B: 25, (27.12.1946), Sıra Sayısı: 16, s.34; **TBMM TD**, VIII/8, B: 27, (30.12.1947), Sıra Sayısı: 17, s.30.

¹⁸²² **TC. XXIV. (1923-1947), Ulus**, 29 Ekim 1947, Cumhuriyet Bayramı İlâvesi.

¹⁸²³ **Van Sesi**, 16 Eylül 1948; **Van Sesi**, 20 Kasım 1948; **Van Sesi**, 13 Aralık 1948.

¹⁸²⁴ **Van Sesi**, 21 Aralık 1948.

¹⁸²⁵ **Son Posta**, 23 Aralık 1948.

¹⁸²⁶ **Van Sesi**, 12 Ocak 1949.

ise 149.646 lira olarak hesaplanırken¹⁸²⁷, 1949 mali yılı geliri de 100.000 lira olarak hesaplanmıştı¹⁸²⁸.

Van Gölü'nün çevresindeki iktisadi kalkınmada oynayacağı rolü dikkate alan ve bu gölde yapılacak olan taşımacılığın ehemmiyetini takdir eden Van Gölü İşletme İdaresi, kendisine verilecek görevleri tam olarak yerine getirebilmesi için daha modern araçlara sahip olması gerekmektedir. İdare, bu amaçla harekete geçmiş¹⁸²⁹ ve Deniz Yolları Genel Müdürlüğü'nün de onayını alarak gölde daha süratli ve düzenli seferlerin yapılabilmesi için üç yeni gemi sipariş etmişti. Toplam maliyetinin 500 bin lira olarak hesaplandığı¹⁸³⁰ gemiler için harcanacak paranın önemli bir kısmı Amerika'nın verdiği yardım parasından karşılanacak¹⁸³¹ ve gemiler Haliç Tersanesi'nde inşa edilecekti. Gemilerin her biri bir yılda tamamlanarak Van Gölü'ne gönderilecek ve üç yıl sonra her üç gemi de Van Gölü'nde işe başlamış olacaktı. Ayrıca "Tatvan", "Van" ve "Bitlis" gemilerinin arızalanan kısımları tamir edilerek yeniden yolcu ve yük taşımacılığında çalıştırılmaları da kararlaştırılmıştı¹⁸³².

Van Gölü İşletme İdaresi'ne bağlı "Van", "Bitlis", "2 Nisan" ve "Tatvan" adlı gemiler, Tatvan-Van arasında yolcu ve yük taşımacılığını 1950'li yıllara kadar yürütmüşlerdi. Bu faaliyet Van Gölü Havzası'ndaki taşımacılığın büyük bir kısmını oluşturmuş, ayrıca Van Gölü İşletme İdaresi, doğuyu batıya bağlayan bir köprü işini görmüştü. Gölde yapılan gemi taşımacılığı Türkiye-İran demiryolunu birbirine bağladığından bölge ve milli ekonomiye büyük bir fayda sağlamaktaydı¹⁸³³.

Van Gölü Havzası'nın hızlı bir kalkınma sürecine girmesinde ulaştırmanın önemi büyüktü. Bu nedenle bölgenin ülkenin diğer merkezleri ile bağlantısında güvenilir, yeterli ve süratli ulaştırma araçlarına ihtiyaç vardı. Denizcilik Bankası bu dönemde havzanın ve Van Gölü İşletme İdaresi'nin hızla kalkındırılması üzerinde önemle durmuştu. Bu çerçevede gölde çalıştırılan gemiler telsizle donatılmış,

¹⁸²⁷ TBMM TD, VIII/11, B: 60, (17.5.1948), Sıra Sayısı: 129, s.4.

¹⁸²⁸ TBMM TD, VIII/24, B: 55, (24.2.1950), Sıra Sayısı: 156, s.35.

¹⁸²⁹ Van Sesi, 1 Şubat 1950.

¹⁸³⁰ Van Sesi, 21 Mart 1950.

¹⁸³¹ Van Sesi, 23 Şubat 1950.

¹⁸³² Van Sesi, 10 Nisan 1950.

¹⁸³³ Güngör Okullu, "Van Gölü", **Pancar Çiftçi Dergisi**, Sene: 18, S: 195, Aralık 1968, s.26; Ömer Faruk Görçün-Özhan Görçün, **Demiryolu Taşımacılığı**, Beta Yayınları, İstanbul 2010, s.381-382.

iskelelerde bekleme yerleri ve antrepolar yapılmıştı¹⁸³⁴. Ayrıca İşletme İdaresi'nde çalışan memur, müstahdem ve işçiler tarafından 10 yıl süreli ve 2000 lira sermayeli bir "Van Gölü İşletmesi Memur, Müstahdem ve İşçileri İstihlak Kooperatifi'nin kurulması kararlaştırılmıştı¹⁸³⁵. Böylece İşletme İdaresi'nin sosyal alanda da etkili olması sağlanmıştır.

Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1950 mali yılında bütün işletme ve tesislerinden elde ettiği gelir önceki yıllara göre artarak 180.000 lira olmuştu¹⁸³⁶.

DP İktidarı Dönemi'nde, Van Gölü İşletme İdaresi konusunda eleştiriler olmuştu. Bu eleştirileri yöneltenlerin başında Van Milletvekili Ferit Melen gelmişti. Melen, TBMM'de yapılan görüşmelerde söz alarak; göl üzerinde yapılan nakliyatın gün geçtikçe arttığını, buna karşın gölde sefer yapan gemilerden "Van" gemisinin arızadan dolayı seferden kaldırıldığını, "Bitlis" gemisinin de sık sık arızalandığını belirtmişti. Ferit Melen, ayrıca geçen yıl inşasına karar verilen 400 tonluk bir posta gemisi ile 300'er tonluk iki şilebin inşasına henüz başlanılmadığına dikkat çekmişti. Ferit Melen, bu eleştirilerin yanında 1949 yılında inşa olunan "Tatvan" gemisinin de malzeme eksikliği nedeniyle sefer yapamayacak duruma gelmesinin an meselesi olduğunu söylemiş ve Hükümet'ten endişe verici olan bu durum hakkında açıklama yapmasını istemişti¹⁸³⁷.

Bu eleştiriler üzerine söz alan Ulaştırma Bakanı Seyfi Kurtbek, Van Gölü'nün önemi ile burada yapılan ve gelecekte yapılacak çalışmaları şu şekilde açıklamıştı; "... Van Gölü, Doğu illerimiz arasında pek mühim bir ulaştırma vasıtasıdır. Çok ihmal edilmiş olan bu vasıtanın inkişaf ettirilmesi yalnız Doğu illerinin ihtiyacını karşılamakla kalmaz, fazla olarak kalkınmalarını tahrik eder. Kolaylaştırır ve hızlandırır. Van Gölü'nün ulaştırma vasıtası olarak inkişafı için iki mühim esas görüyoruz. Bunlar, gölün demiryoluna raptı ve göl içindeki ulaştırma vasıtalarının ıslahı ve takviyesidir. Gölü yurdumuzun ana ulaştırma vasıtası olan demiryoluna bağlamak, memleketimizin ekonomik ve sosyal kalkınmasında çok mühim bir hadise olacaktır. Demiryolunun göl kenarına varmasıyla beraber buradan sahilin muhtelif noktalarında açılacak olan ulaştırma şebekesi bu havalı için kuvvetli bir kalkınma

¹⁸³⁴ **Cumhuriyet**, 29 Haziran 1952.

¹⁸³⁵ **BCA**. 030.18.01.132.34.5.

¹⁸³⁶ **TBMM TD**, D: IX, C:5, B: 53, (17.2.1951), Sıra Sayısı: 52, s.9.

¹⁸³⁷ **TBMM TD**, D: IX, C:7, B: 82, (28.5.1951), s.480.

faktörü teşkil edecektir. ... Yapılmasını kararlaştırdığımız ve bu sene kısmen icrasına başladığımız ve gelecek yıl ikmal edeceğimiz işler şunlardır; mevcut iskelelerin esaslı olarak tamiri, yeni iskeleler, antrepo ve yolcu salonlarının yapılması, yeni gemi, römorkör ve dubalar inşası, hususiyle 300 tonluk bir geminin inşası, kızak tesisi, seferlerin haftada ikiye çıkarılması ...”¹⁸³⁸.

Demiryolunun Tatvan’a ulaştırılmasından sonra Van’a gidecek güzergâhla ilgili tartışmaları da beraberinde getirmişti. Hattın gölün güney veya kuzeyinden geçirilmesinin zaman ve maddi bakımlarından uygun olmayacağını hesaplayan Nafia Vekâleti, Tatvan-Van arasındaki demiryolu ulaşımının Van Gölü’nde çalıştırılacak feribotlarla sağlanmasını kararlaştırmıştı¹⁸³⁹. Demiryolu ulaşımının da Van Gölü üzerinden yapılması gölün olduğu kadar Van Gölü İşletme İdaresi’nin de önemini bir kat daha artıracaktı.

Tarihi süreç içerisinde buradaki ulaşım faaliyetlerine gerekli önem Cumhuriyet Dönemi’nde verilmiş, Van Gölü’nün sağladığı ulaşım imkânlarından azami ölçüde yararlanmak amacıyla ulaşım ve taşımacılığı düzenleyen birçok kanun çıkarılmış ve işletme idareleri kurularak Cumhuriyet’in kuruluş felsefesi doğrultusunda varlığını sürdürmüştü.

B-ASAYİŞ ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

II. Dünya Savaşı Dönemi’nde Hükümet’in asayiş işleri için yaptığı çalışmalar savaş öncesine göre oldukça fazla olmuştu. Bu durum hükümet programlarına da yansımaktaydı. Meselâ; Şükrü Saraçoğlu Hükümeti’nin (9 Mart 1943-7 Ağustos 1946) programında, savaşın asayiş işlerini artırdığı, savaş sonrasında ülkede basit olaylar dışında asayiş ihlâl eden durumların yaşanmadığı ve ülkenin

¹⁸³⁸ TBMM TD, IX/7, B: 82, (28.5.1951), s.481.

¹⁸³⁹ Van Postası, 5 Ocak 1957; TBMM’de trenlerin Van’a hangi güzergâhtan gideceği ile ilgili yapılan görüşmelerde Nafia Vekili adına Sivas Milletvekili Abdurrahman Naci Demirağ söz alarak; “... Van Gölü’nün Tuğ noktasından Van’a kadar olan mesafe 146 km’dir. Van Gölü’nün güneyi takip edildiği takdirde, arazi çok arızalı ve girintili-çukurlu olduğu için buraya 12 milyon lira sarf etmek lazım geleceği tahmin edilmektedir. Binaenaleyh daha şimdiden çok büyük bir para sarf etmektense, feribot yapılarak bu günkü ihtiyaca tekabül edecek münakaleyi temin etmek kanaatine varıldı. İcap eden makamlarla da muhabere yapıldı ve nihayet 146 km hat yapıp 12 milyon sarf etmektense 3,5 milyon lira kadar tahmin edilen bir para ile feribot tesis etmenin kâfi ve muvafık olduğu kararına varıldı.” (TBMM ZC. VI/11, İ: 47, (6.5.1940), s.12.)

emniyet ve asayiş işlerini daha iyi seviyelere getirmek amacıyla gereken çalışmaların yapılacağı¹⁸⁴⁰ belirtilmişti.

Hükümet içişlerinde asayiş tesis etmeye çalışırken II. Dünya Savaşı'nın meydana getirdiği ortamdan istifade eden bazı Kürt aşiretleri, Sovyet Rusya'nın desteğiyle 1947'de İran'ın Urmiye Gölü güneyindeki Mehabad'ta bir Kürt devleti kurmuşlardı¹⁸⁴¹. Bu yeni devlet içinde başlarında Mehmed Said bulunduğu 20 Kürt aşireti yer almıştı. Iraklı Kürtlerin Reisi Molla Mustafa Barzani de Mehmed Said ile işbirliği yapmıştı. Buna karşı Irak Hükümeti polis memurlarını ve kıtalarını seferber etmiş ve İran, Irak, Türkiye arasındaki hudut üzerinde bulunan garnizonlarını kuvvetlendirmişti. İngilizler de bu konuda Irak'a askeri malzeme vermeye başlamışlardı¹⁸⁴².

II. Dünya Savaşı'ndan sonra Rusya'nın toprak taleplerine maruz kalan Türkiye'nin¹⁸⁴³ bu talepleri kesin olarak reddetmesi ve şiddetli askeri tedbirler alması bütün dünyanın takdirini kazanmış ve kendisine yapılacak her saldırıya sonuna kadar karşı koyacağını hiçbir şüpheye yer bırakmayacak şekilde göstermişti. Bu dönemdeki ABD yardım programı Türkiye'nin toprak bütünlüğünü muhafaza etmek, kudretinin artmasına ve Ortadoğu'da bir istikrar unsuru olarak oynadığı role devam edebilmesi gayesine yönelikti¹⁸⁴⁴. Türkiye altı yıldan beri 500.000 kişiden fazla bir kuvveti silah altında bulundurmakta ve yıllık gelirinin yüzde ellisinden fazlasını milli savunması için sarf etmekteydi. Bu altı yıllık devre zarfında 4 milyon kişinin silah altında bulundurulmuş olmasını ifade eder. Türkiye gibi bir ziraat memleketinde bu büyük

¹⁸⁴⁰ Tuncer Özeyer, "Cumhuriyet Hükümetleri Programlarında İç Güvenlik", **Türk İdare Dergisi**, Yıl: 60, S: 381, Aralık 1988, s.208-209.

¹⁸⁴¹ F. Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi**,...s.425.

¹⁸⁴² **Cumhuriyet**, 18 Nisan 1946.

¹⁸⁴³ F. Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi**,...s.426-427; **İsmet İnönü, Konuşma, Demeç, Makale, Mesaj ve Söyleşiler 1944-1950**, Hazırlayan: İlhan Turan, TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları, Ankara 2003, s.120.

¹⁸⁴⁴ Amerikanın yardım politikası dönemin başında geniş yer bulmuştu. Mesela; "Truman'ın Tarihi Nutku: Başkan, "Türkiye'nin milli bütünlüğü Ortadoğu nizamı için şarttır" diyor. Türkiye ve Yunanistan'a 400 milyon dolarlık yardım yapılacak, (**Cumhuriyet**, 13 Mart 1947); Bir başka gazetenin başlığında ise bu gelişmeler şu şekilde yer almıştı; "M. Truman'ın Moskova'da bomba tesiri yapan tarihi nutkuna karşı Sovyetler hücumu başladılar! Dünya iki muarız kısma ayrılıyor! Moskova; Türkiye ve Yunanistan'a yardımda bulunulması kararını tehlikeli meydan okuma sayıyor!", (**Gece Postası**, 14 Mart 1947).

ordunun iktisadi kaynaklara ve el emeğine yüklediği yükün memleketin her saldırıya karşı koymak hususundaki genel kudretini son derece azaltabileceği aşikârdı¹⁸⁴⁵.

Haziran 1947'de General Landsford Oliver Başkanlığı'ndaki¹⁸⁴⁶ Amerikan Askeri Heyeti, Bitlis ve Van¹⁸⁴⁷ başta olmak üzere Van Gölü Havzası'nın asayiş ve ulaşım potansiyelini araştırmıştı¹⁸⁴⁸. Amerikan Heyeti'nin tetkiklerinin asıl amacı Türkiye'ye verilecek yardımın hangi alanlarda kullanılacağı ile ilgili idi. Burada asayiş ve karayolu ulaşımı ön plâna çıkmıştı.

Ordunun ihtiyacının karşılanması için gereken araçların temini amacıyla ABD ile bir antlaşma imzalanmıştı. Buna göre; ordu için alınacak malzemenin çoğunun hurda fiyatından ve bir kısmının da sadece maliyet fiyatından satın alınması konusunda anlaşmaya varılmıştı¹⁸⁴⁹.

1. Yerleşime Yasak Bölgeler

Van Gölü Havzası'nda bazı yerleşim yerleri burada çıkan isyanlar sonrasında yerleşmeye yasak hale getirilmişti. Bu tür yerleşim yerlerinin en önemlisi Erciş yakınındaki Zeylan Bölgesi'ydi. Zeylan Bölgesi, Ağrı İsyanı'ndan sonra halkının dağılması üzerine emniyet ve asayişin sağlanması düşüncesiyle idareten boşaltılmış bölge olarak muhafaza edilmekte iken 5098 Sayılı Kanun'un 12. Maddesi'yle yasak bölge haline getirilmişti¹⁸⁵⁰. Aynı şekilde Van'ın Özalp İlçesi'nde 9 ve Başkale'de 5 köy boşaltılmıştı. Buralar da iskâna kapalı hale getirilerek yasak bölge olarak ilân edilmişti¹⁸⁵¹. Bitlis'in Mutki İlçesi'ne bağlı İğik Bucağı'nın Silit ve aynı ilçenin Meydan Bucağı'nın Herpi, Kerho ve Şinik Köyleri, Sason yasak bölgesine dâhil edilerek halkı 2510 Sayılı Kanun'la Batı illerine nakledilmiş ve bu dört köy de yasak bölge haline getirilerek boşaltılmıştı¹⁸⁵².

¹⁸⁴⁵ **Ulus**, 21 Mart 1949.

¹⁸⁴⁶ **Cumhuriyet**, 21 Haziran 1947.

¹⁸⁴⁷ **Cumhuriyet**, 23 Haziran 1947.

¹⁸⁴⁸ **Ayn Tarihi**, S: 163, Haziran 1947, s.10.

¹⁸⁴⁹ **Cumhuriyet**, 24 Haziran 1947.

¹⁸⁵⁰ **BCA**. 030.18.01.02.119.49.14.

¹⁸⁵¹ **BCA**. 490.01.193.764.2.

¹⁸⁵² **TBMM TD**. VIII/22, B: 22, (26.12.1949), s.463-464.

CHP Van İl İdare Kurulu bu yasak bölgelerden özellikle Zeylan Bölgesi'nin üzerindeki yasağın kaldırılması için çalışmıştı. İl İdare Kurulu, CHP Genel Sekreterliği vasıtasıyla Hükümet'e başvurmuş, Hükümet de bazı mahzurlar ileri sürerek yasağın kaldırılamayacağını açıklamıştı. Fakat Hükümet'in nezareti altında halkın hayvanlarının bu meralardan kolaylıkla faydalanması için bir çalışma başlatılmıştı¹⁸⁵³.

Bölge hayvan yetiştirmeye çok elverişli olduğundan yasağın kaldırılmasında Van Milletvekilleri ve yöre halkının yoğun talepleri olmuş, sonunda Tarım Bakanlığı da burada kurulacak hayvan ıslah müessesinden memleket çapında faydalar sağlanacağını tespit etmesiyle, bu yöndeki çalışmalar başlamıştı. Ancak bölgenin sınıra yakın ve İran yoluyla gelip içerilere kadar sızabilecek her türlü şahsın sığınmasına müsait geniş ve arızalı olması ve birçok vatandaş kanı pahasına asayiş sağlanan bu mıntikanın tekrar bu gibi şahıslara basamak görevi görmemesi için aşağıdaki emniyet tedbirlerinin alınması zaruri görülmüştü¹⁸⁵⁴:

“1-Yasaklık hükmünün eskisi gibi idamesi, iskân ve ikamet müsaadesinin tahsisen resmi müessese ve müştemilatına verilmesi,

2-Bölgenin yasaklığını, emniyet ve asayişini temin için Şor, Kadugan, Pandoli ve Koçköprü nam mevki kapılarına dört adet jandarma karakolu ihdası ve karakol binalarının İçişleri Bakanlığı'nca verilecek plânlara uygun olarak Tarım Bakanlığı'nca yaptırılması

3-İstihdam edilecek elemanların azami surette bu bölge halkından olmaması hususuna dikkat edilmesi”¹⁸⁵⁵.

Van'ın Erciş ilçesindeki Zeylan yasak bölgesinde bulunan hazineye ait çiftlik ve meraların “Doğu Hayvancılık Kurumu” adı altında kurulması ve belirtilen esaslar dâhilinde Tarım Bakanlığı'na tahsis edilmesi Bakanlar Kurulu'nun 13 Haziran 1949'da gerçekleşen toplantısında kararlaştırılmıştı¹⁸⁵⁶. Böylece hayvancılık bakımından son derece uygun olan bu yerler yasak olmaktan çıkmıştı. Buralarda

¹⁸⁵³ BCA. 490.01. 193.764.2.

¹⁸⁵⁴ BCA. 030.18.01.02.119.49.14.

¹⁸⁵⁵ BCA. 030.18.01.02.119.49.14.

¹⁸⁵⁶ BCA. 030.18.01.02.119.49.14.

Hükümet eliyle haralar, damızlık yetiştiren teknik tesisler kurulmak suretiyle faydalanılmıştı¹⁸⁵⁷.

Bölgedeki durumun normale dönmesinden sonra 1949 ilkbaharında Özalp ve Başkale'de Köylerinden çıkarılmış olan köylülerin eski yerlerine dönmelerine izin verilmişti¹⁸⁵⁸.

Bu dönemde karakolların ihtiyaçlarının karşılanması için çalışmalar yapılmış, Van ve Kurtalan civarında asayişi sağlamakla görevli jandarma karakollarından her birine ihtiyaçlarını karşılamak için 5.000 liraya kadar avans verilmesine 16 Mayıs 1949'da yapılan Bakanlar Kurulu'nun toplantısında karar verilmişti¹⁸⁵⁹.

DP'nin iktidara gelmesinden sonra 15 Temmuz 1950'de Zeylan, Ağrı, Sason Bölgelerine vatandaşların serbestçe girip yerleşmelerine ve bu bölgeler içindeki arazinin eski sahiplerine iadesi hususundaki izin Bakanlar Kurulu tarafından karara bağlanmıştı¹⁸⁶⁰.

Doğu Bölgesi'nde daha önce yasak haline getirilerek boşaltılan bölgenin mühim bir kısmı serbest bırakılmış halkın geri dönmelerine izin verilmişti¹⁸⁶¹. DP döneminde Bitlis Mutki ve Sason'da bulunan yasak bölgelerin yasaklığı kaldırılarak iskâna açık hale getirilmişti. Yasak kalktıktan sonra bu yerlerin kalkındırılması ve asayişi için Bayındırlık ve Sağlık Sosyal Yardım Bakanlıkları uzmanlarını tetkiklerde bulunmak amacıyla bu bölgelere göndermişti¹⁸⁶². Bu çerçevede Bitlis'in 328 kişi olan jandarma kadrosu taviye edilerek 353'e çıkarılmış ve Mutki-Silint Karakolu yeniden açılmış, Merkez, Hizan, Ahlât birlikleriyle İl Jandarma Komutanlığı binalarının, onarılması için 77.613 lira ödenek istenmişti¹⁸⁶³. Van Gölü Havzası'nın farklı noktalarındaki çete ve diğer asayiş sorunlarını ortadan kaldırmak amacıyla dağınık ve gezici bir halde görev yapan jandarma alay ve taburlara 16 Mayıs 1949'da Bakanlar Kurulu kararıyla beşer bin liraya kadar ek ödenek verilmesi

¹⁸⁵⁷ **TBMM TD.** VIII/18. B: 75, (25.4.1949), s.603.

¹⁸⁵⁸ **BCA.** 490.01.193.764.2.

¹⁸⁵⁹ **BCA.** 030.18.01.02.119.37.9.

¹⁸⁶⁰ **Ulus**, 16 Temmuz 1950.

¹⁸⁶¹ **Resmi Gazete**, 9 Ağustos 1951, Kanun Numarası: 5826; **İller ve Belediyeler Dergisi**, Yıl: 7, S: 71, Ağustos 1951, s.52.

¹⁸⁶² **BCA.** 030.01.117.737.6.

¹⁸⁶³ **BCA.** 030.01.117.737.6.

kararlaştırılmıştı¹⁸⁶⁴. Böylece Hükümet ilk etapta burada benzer olayların yaşanmaması için gereken asayiş önlemlerini almış, daha sonra bayındırlık ve eğitim faaliyetlerine ağırlık vermişti.

Bu dönemde asayiş konusunda Van Gölü Havzası'nı yakından ilgilendiren bir başka konu da General Mustafa Muğlalı'nın yargılanmasıydı. Bilindiği üzere önceki girişimlerden bir sonuç alınamamıştı. Ancak Demokrat Parti'nin etkili bir muhalefet olarak TBMM'de yer almasının ardından olay yeniden gündeme gelmişti. TBMM Başkanlığı'na verilen bir soru önergesi¹⁸⁶⁵ ile olayla ilgili asker ve sivil yöneticiler hakkında soruşturma açılmıştı. Bütün sanıkların Genelkurmay Askeri Mahkemesi'nde tutuklu olarak yargılandığı davada öldürme emrini kendisinin verdiğini söyleyen Muğlalı, 2 Mart 1950'de 20 yıl hapis cezasına çarptırılmış. Ama Askeri Yargıtay kararı bozarak¹⁸⁶⁶, 32 vatandaşın öldürülmesinden sorumlu tutulan emekli General Mustafa Muğlalı, akli muvazenesinin yerinde olmadığı gerekçesi ile serbest bırakılmıştı¹⁸⁶⁷. Karara yapılan itirazlar üzerine Muğlalı'nın yeniden yargılanmasına karar verilmiş ancak Muğlalı yeniden yargı önüne çıkmadan 11 Aralık 1951'de ölmüştü. Sonraki yıllarda da Özalp Olayı ile ilgisi olanlar hakkında soruşturma açtırma girişimleri, çıkan genel af nedeniyle işleme konulmamıştı¹⁸⁶⁸.

DP Hükümeti'nin Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanı Dr. Ekrem Hayri Üstündağ, Doğu Bölgesi'nde bir tetkik gezisine çıkmış ve bu gezisinde Van'a gelerek, bir konuşma yapmıştı. Konuşmasında Van Gölü Havzası ve Doğu'da asayiş ve huzuru sağladıklarını¹⁸⁶⁹ belirtmiş, bölgenin kalkınmasıyla ilgili olarak da; “Doğunun kalkınması bizim için kül halinde bir memleket davasıdır ve devlet bu davaya el atmış bulunuyor”¹⁸⁷⁰, demişti.

¹⁸⁶⁴ BCA. 030.18.01.02.119.37.9.

¹⁸⁶⁵ Van Milletvekili Muzaffer Koçak, 17 Kasım 1948 tarihinde Başbakanlığa bir önerge vererek Van'ın Özalp ilçesine bağlı köyler halkından 33 kişinin akıbetlerine dair Adalet, Milli Savunma ve İçişleri Bakanlıklarından “1-Bu vatandaşların toptan kurşuna dizilmelerini icabettiren suçları nedir ve bu suçlar ne suretle tespit ettirilmiştir? 2- Kurşuna dizme keyfiyeti mahkeme kararıyla mıdır yoksa herhangi kanuni bir yetkiye mi dayanılarak yapılmıştır?” şeklindeki soruların cevaplandırılmasını istemiştir. (BCA. 030.01.42.252.18.)

¹⁸⁶⁶ Mustafa Sönmez, **Doğu Anadolu'nun Hikâyesi Kürtler: Ekonomik ve Sosyal Tarih**, Arkadaş Yayınları, Ankara 1992, s.141-142.

¹⁸⁶⁷ **Şarkın Sesi**, 5 Ekim 1950.

¹⁸⁶⁸ M Sönmez, **Doğu Anadolu'nun Hikâyesi**,...s.141-142.

¹⁸⁶⁹ **Şark Postası**, 16 Ağustos 1952.

¹⁸⁷⁰ **Şark Postası**, 16 Ağustos 1952.

C-EĞİTİM-KÜLTÜR ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

1. İlk ve Ortaöğretimdeki Faaliyetler

II. Dünya Savaşı sonrasındaki bu dönemde ülkenin her alanında başlayan olumlu gelişmeler eğitim alanında da kendisini göstermeye başlamıştı. İlköğretim meselesi eğitim politikalarının en önemli konusu olmaya devam etmiş, bu meselenin süratle halledilmesi gerekliliği, batılı bir devlet olma yolunda ilerleyen Türkiye için son derece önemli bir aşama kaydedilmişti. Yirminci yüzyılın ortalarında çok düşük olan okuma-yazma oranı ile gerçek anlamda batılı¹⁸⁷¹ ve çağdaş bir toplum oluşturmanın zorluğu ortada bulunmaktaydı. Bu dönemde görev yapan hükümetlerin programlarında eğitim-öğretim politikasının amaç ve hedefleri Cumhuriyetin ilanı ile başlayan inkılâp hareketleri ile ulaşılmaya çalışılan modern toplumu inşa etme süreciyle örtüşmekteydi. Meselâ, Recep Peker Hükümeti'nin (12 Ağustos 1946-9 Eylül 1947) programında eğitim-öğretim işleri şu şekilde yer almıştı; “ ... Öğretimin her kademe ve nevindeki Türk gençliğinde milli duygunun kuvvetlenmesi ve gençlerimize Türk İnkılâbının ana fikirlerinin benimsetilmesi, Türk tarihi mefahirinin öğretilmesi, öğretim ve eğitim çalışmalarımızın esası olacaktır...”¹⁸⁷².

Milli Eğitim Bakanı Hasan Ali Yücel, Nisan 1946'da Diyarbakır, Urfa, Mardin, Siirt ve civar illerine bir tetkik seyahati düzenlemişti¹⁸⁷³. Bu seyahat bölgedeki eğitim sorunlarını yerinde tespit etmiş ve Ankara'ya döndüğünde gerekli çalışmaları yapmak için önemli izlenimler edinmişti. Bakanın izlenimlerinin dikkatle incelenmesinden sonra Van Gölü Havzası'ndaki illerin ihtiyaçlarını karşılayacak yerlerde okulların yapılmasına karar verilmişti.

1946'dan itibaren Bitlis'te eğitim-öğretim alanında gelişmeler olmuştu. Nitekim önceki dönemde 15 olan okul sayısı 99'a yükselmiş ve Ahlat'ta bir ortaokul, Bitlis merkezde ise 1946'da Erkek Sanat Enstitüsü açılmıştı¹⁸⁷⁴. Bunun yanında 1946'da Van'da açılması kararlaştırılan lisenin arazisi istimlak edilmeye

¹⁸⁷¹ Falih Rıfıkı Atay, “*Bu Bir Kalım Davasıdır*”, **Ulus**, 18 Nisan 1946.

¹⁸⁷² **TBMM ZC. VIII/1, B: 3, (14.8.1946), s.34.**

¹⁸⁷³ **Ulus**, 2 Nisan 1946.

¹⁸⁷⁴ T.C. Bitlis Valiliği İl Milli Eğitim Müdürlüğü, **Stratejik Plân 2010-2014**, Bitlis 2009, s.18.

başlanmıştı¹⁸⁷⁵. Beş blok halinde inşa edilmeye başlanan Van Lisesi'nin toplam maliyeti 757.192 lira olarak hesaplanmış ve inşaat başlatılmış¹⁸⁷⁶.

1947-1948 eğitim-öğretim yılında Van Gölü Havzası'nda bulunan ortaokullar ve bu okulların birinci sınıfındaki öğrenci sayıları ile bu okullarda görev yapan öğretmen sayıları şu şekildeydi¹⁸⁷⁷:

İller	Öğretmen Sayısı	Öğrenci Sayısı
Bitlis	8	62
Muş	-	52
Van	11	56

Bu dönemde tabloda da görüldüğü üzere Van Gölü Havzası'nda bulunan illerdeki ortaokullarda görev yapan öğretmen ve bu okullar devam eden öğrencilerin sayıları son derece azdı. 1949'da geçen yıllardan kalan önemli inşaat işlerinin tamamlanmasına başlanmış ve bu sırada Van Ortaokulu ile Ahlât Ortaokulu binalarının inşası bitmişti¹⁸⁷⁸. 1949-1950 dönemine kadar Bitlis'te bir ortaokul hizmet vermekteydi¹⁸⁷⁹. Ancak tek okul olması ve kapasitesinin yetersizliğinden ilkokullardan mezun olan öğrencilerin tümü doğal olarak okula kabul edilememekteydi.

1948 ders yılında Van'a bağlı köy okullarının yapımı da kararlaştırılmıştı. Ancak bunun için 327 bin lira gerekmekteydi. Oysa biri Çaldıran'da bölge okulu olmak üzere, 13 köyde yapılacak okul binalarına 50 bin lira ödenek ayrılmış ve okul inşaatlarına başlanmıştı¹⁸⁸⁰. Aynı yıl, Gevaş İlçesi'nde beş derslikli bir ilkokul binası ile iki öğretmenevinin inşaatına da başlanmıştı¹⁸⁸¹.

Milli Eğitim Bakanı Tahsin Banguoğlu, 27 Ağustos 1948'de Van'a bir tetkik gezisi düzenlemişti. Vanlı öğrencilerin lise açılması isteklerine karşı Banguoğlu; "Van'a cebimde iki hediye ile geldim. Birincisi bu yıl lisenin ilk sınıfını açacağım. İkincisi de Sanat Enstitüsü'nü açtım. Size bilhassa Sanat Enstitüsü'nü tavsiye

¹⁸⁷⁵ Van, 4 Mayıs 1946.

¹⁸⁷⁶ Van Sesi, 30 Mart 1948.

¹⁸⁷⁷ Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü, **Milli Eğitim Orta Öğretim İstatistikleri, 1947-1948**, s.8, 44, 54, 74, 80.

¹⁸⁷⁸ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık Dergisi**, Aralık 1949, s. 142.

¹⁸⁷⁹ "Bitlis Notları", **Şarkın Sesi**, 19 Ekim 1950.

¹⁸⁸⁰ Van Sesi, 27 Temmuz 1948.

¹⁸⁸¹ Van Sesi, 30 Mart 1948.

edeceğim. Van'ın kalkınmasını temin etmek için bu okul teknik elemanlar yetiştirecektir. Burada beş sene okuyacak çocuklarımız birer sanatkâr olarak çıkacaklar ve bu memleketin kalkınmasında çalışacaklardır”¹⁸⁸², demişti. Bakan bundan sonra diğer eğitim faaliyetlerine değinmiş ve yakında bir Kız Sanat Okulu ve enstitüsü açılacağını, Erciş'te bir ortaokul ve Van'da her kazada birer ortaokul açılması işini ele aldığını, buranın maarif işleri ile yakından ilgili bulunduğunu belirtmişti¹⁸⁸³. Yapımına daha önce başlanan Van İskele Caddesi üzerindeki yeni lise binasının birinci kısmının inşası 1948'de tamamlanmış ve 300 bin liraya mal olmuştu. Fakat yapılan kısım ihtiyaca cevap veremediğinden kalan kısmın inşası için yoğun bir çalışma başlatılmıştı¹⁸⁸⁴.

Milli Eğitim Bakanı Tahsin Banguoğlu, 17 Ekim 1948'de Bitlis'te de incelemelerde bulunmuştu. Bakan incelemeleri sırasında, Bitlisli yetkililerin lise açılması talebini olumlu karşılamış ve en kısa zamanda lise açılması çalışmalarına başlanacağını açıklamıştı¹⁸⁸⁵.

Milli Eğitim Bakanlığı, 1948'de Van'a gönderdiği bir yazı ile 1948-1949 ders yılı başından itibaren Van Ortaokulu'nda lise birinci sınıfının açılmasını kararlaştırmıştı. Ortaokulun adının da Van Lisesi olarak değiştirilmesi uygun görülmüş¹⁸⁸⁶ böylece lise için öğrenci alımına başlanarak, kısa zamanda 100 öğrenci kaydedilmişti. Öte yandan Bitlis ve civar vilâyetlerden Van Lisesi'nde okumak için başvuranların sayısı da her geçen gün artmış, lise binası hazır olana kadar ortaokul binasında eğitim vermesi kararlaştırılmıştı¹⁸⁸⁷. Van Ortaokulu'nun liseye çevrilmesinde ortaokul müdürü Emin Erdemli'nin rolü büyük olmuştu¹⁸⁸⁸. Hazırlıkların tamamlanması ile Van Lisesi 3 Ekim 1948'de tam anlamıyla eğitime başlamıştı¹⁸⁸⁹.

¹⁸⁸² **Van Sesi**, 28 Ağustos 1948.

¹⁸⁸³ **Van Sesi**, 28 Ağustos 1948.

¹⁸⁸⁴ **Van Sesi**, 20 Aralık 1948.

¹⁸⁸⁵ **Van Sesi**, 21 Ekim 1948.

¹⁸⁸⁶ **Van Sesi**, 28 Eylül 1948.

¹⁸⁸⁷ **Van Sesi**, 23 Eylül 1948.

¹⁸⁸⁸ **Van Sesi**, 20 Ekim 1948.

¹⁸⁸⁹ **Van Sesi**, 4 Ekim 1948.

1948’de Van Erkek Orta Sanat Okulu, alınan bir kararla Sanat Enstitüsü’ne dönüştürülmüş¹⁸⁹⁰, Van’da bir Erkek Sanat Enstitüsü’nün açılması için yapılan hazırlıklar tamamlanarak, 1949 Haziran’ında temelinin atılması kararlaştırılmıştı¹⁸⁹¹. Van Lisesi dersliklerinin yetersiz kalması üzerine ek dersliklerin yapılmasına Bakanlar Kurulu 18 Temmuz 1949’da karar vermişti¹⁸⁹².

Hükümet’in Van’daki kültür işlerine büyük önem verdiği, iki sene zarfında lisenin açılması, Sanat Enstitüsü’nün kurulması, Ernis Köy Enstitüsü, Bölge Yatılı Okulu gibi çalışmalar ilin kültür davasının halli yolunda atılmış önemli adımlardı. Bunların yanında bir Kız Sanat Enstitüsü binasının yapılması kararlaştırılmış¹⁸⁹³, 4 Aralık 1949’da Akşam Kız Sanat Okulu açılmıştı¹⁸⁹⁴. Orta Kız Sanat Okulu’nun da açılması için de çalışmalar yapılmış ve 25 Aralık 1949’da Milli Eğitim Bakanlığı okulun açılmasına izin vermişti. Okula ilk etapta 18 öğrenci kayıt yaptırmıştı¹⁸⁹⁵. Bitlis’te de bir Erkek Sanat Enstitüsü açılarak 1950 ders yılında eğitim vermeye başlamıştı¹⁸⁹⁶.

Bu çalışmalarla Van Gölü Havzası son beş yıl içinde birçok kültür müessesine kavuşmuştu. Bu durum yıllarca eğitim ve kültür alanında geri kalmış havzada büyük bir gelişmenin önünü açmıştı. Bu dönemde eğitime verilen destekle Van Gölü Havzası’ndan birçok öğrenci yükseköğretime başlamış, Vanlı zeki ve yoksul öğrencilerin yükseköğretimlerine yardım etmek amacıyla Ankara’da “Vanlı Öğrencilere Yardım Derneği” kurulmuştu¹⁸⁹⁷. İstanbul’da bulunan Vanlıların desteği ile burada da derneğin bir şubesi açılmış ve faaliyete geçmişti¹⁸⁹⁸.

Başbakan Şemseddin Günaltay, Hükümet’in eğitim politikalarını değerlendirirken bu alanda yaşanan olumlu gelişmelere de değinmişti. Başbakan, 1949-1950 eğitim döneminde ülkedeki okul ve eğitim durumunu şu şekilde açıklamıştı; “Son 1949-1950 ders yılında yeniden 1700 ilkokul, 80 ortaokul, 5 lise, 2 öğretmen okulu, 3 kız enstitüsü, 3 kız orta sanat okulu, 14 akşam kız sanat okulu, 2

¹⁸⁹⁰ **Van Sesi**, 26 Ağustos 1948.

¹⁸⁹¹ **Van Sesi**, 6 Mayıs 1949.

¹⁸⁹² **BCA**. 030.18.01.02.120.58.10.

¹⁸⁹³ **Van Sesi**, 29 Ağustos 1949.

¹⁸⁹⁴ **Van Sesi**, 5 Aralık 1949.

¹⁸⁹⁵ **Van Sesi**, 27 Aralık 1949.

¹⁸⁹⁶ **1971 Bitlis İl Yıllığı**, s.123.

¹⁸⁹⁷ **Yeni Yurd**, 11 Eylül 1947.

¹⁸⁹⁸ **Van Sesi**, 30 Mart 1948.

ticaret lisesi, 1 orta ticaret okulu, 7 erkek sanat enstitüsü, 4 orta sanat okulu, 4 kimsesiz çocuklar için yetiştirme yurdu, 1 yüksek maden teknik okulu, 1 yüksek beden eğitimi enstitüsü, ve bir de ilahiyat fakültesi açılmıştır. 1950 ders yılının başında ilkököl öğrencisi 1.625.000'e, yükselmiş, yani bir senede 151.000 artmıştır. 1949 yılı içinde köylerde 1200 okul ve öğretmenleri binası yapılmıştır¹⁸⁹⁹.

1949'da Doğu İlleri Kalkınma Programı çerçevesinde Milli Eğitim Bakanlığı bütçesine aktarılan 1.500.000 liradan Bitlis'in Tatvan, Muş'un Varto ve Van'ın Gevaş ilçelerinde birer ilkököl yaptırılmıştı¹⁹⁰⁰. Doğu İlleri Kalkınma Programı ödeneğinden Van'da üç ilkököl binasının yapılması kararlaştırılmıştı. Bu okullardan ikisi ilçelerde, bir tanesi de merkezde yapılacaktı¹⁹⁰¹. Ayrıca bu ödenekle Van İskele Köy Yatılı Bölge Okulu binalarının tamamlanması da plânlanmıştı¹⁹⁰².

Milli Eğitim Bakanlığı, 1949-1950 döneminde bir köy okulları inşaa programını hazırlamıştı. Bakanlık köylerde yapılacak ilkököl binaları inşasına yardım için Büyük Millet Meclisi'nden almış olduğu 10 milyon lirayı illerin emrine tahsis etmişti. Tahsis edilen bu paradan Bitlis'e 50, Muş'a 50 ve Van'a 65 bin lira verilmişti¹⁹⁰³.

1949-1950 eğitim ve öğretim döneminde Van Gölü Havzası'nda bulunan ilkökullarda illere göre okul, öğretmen ve öğrenci sayıları şöyleydi¹⁹⁰⁴:

Yıllar	İller	Okul	Öğretmen	Öğrenci
1949-1950	Bitlis	34	55	2.324
1949-1950	Muş	85	115	4.437
1949-1950	Van	62	115	3.785

Burada bulunan okullar ve bu okullarda görev yapan öğretmenler havzanın ihtiyacını karşılayamamıştı. 1950'de Van merkezine bağlı köylerde 12 ilkököl açma kararı alınmıştı¹⁹⁰⁵. Bu okulların büyük bir kısmının köylerde yapılması buradaki köylü çocuklarının okumalarını sağlayacak bir tedbir olarak düşünülmüştü.

¹⁸⁹⁹ **Ayn Tarihi**, S: 198, Mayıs 1950, s.39.

¹⁹⁰⁰ **TBMM TD**. VIII/24, B: 45, (13.2.1950), s.313.

¹⁹⁰¹ **Van Sesi**, 18 Şubat 1950.

¹⁹⁰² Rüştü Oktar, "*Doğunun Kalkanmasında Van*", **Van Sesi**, 11-12 Mayıs 1949.

¹⁹⁰³ **Ulus**, 8 Nisan 1949.

¹⁹⁰⁴ **Milli Eğitimde 50 Yıl (1923-1973)**, Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara 1974, s.20, 28, 31.

¹⁹⁰⁵ **Van Sesi**, 27 Nisan 1950.

DP İktidarı Dönemi'nde, bütün Doğu illerinde olduğu gibi Van Gölü Havzası'na da önem verilerek bayındırlık ve eğitim alanlarında önemli gelişmeler yaşanmış ve buradaki okul ve öğretmen sayıları artırılmıştı¹⁹⁰⁶.

1949-1950 eğitim ve öğretim döneminde Van Gölü Havzası'nda bulunan resmi ortaokullarda illere göre okul, öğretmen ve öğrenci sayıları şöyleydi¹⁹⁰⁷:

Yıllar	İller	Okul	Öğretmen	Öğrenci
1949-1950	Bitlis	2	16	171
1949-1950	Muş	2	15	131
1949-1950	Van	2	15	208

Bu okullarda mevcut öğretmen ve öğrenci kapasiteleri son derece düşüktü. Bu durum ilkokuldan sonra okumaya devam etmek isteyen havza çocuklarının önünde büyük bir engel teşkil etmişti.

Van Gölü Havzası'ndaki şehirlerde 1950 mali yılı bütçesinden eğitim için yapılan harcamalar ve yapılan okul sayısı ise şöyleydi¹⁹⁰⁸:

İller	Harcanan Para (TL)	Yapılan Okul Sayısı
Bitlis	226.800	15
Muş	168.700	11
Van	417.793	30

Milli Eğitim Bakanı Tevfik İleri, önceki dönemde Van Gölü Havzası'ndaki eğitim-öğretim faaliyetlerinin ihmal edildiğini belirtmişti¹⁹⁰⁹.

Bu dönemde yapılan bütün faaliyetlere rağmen Van Gölü Havzası'nda eğitim ve öğretim alanlarında istenilen sonuç alınamamıştı. Burada okul çağındaki çocukların eğitimden uzak kalmalarının sebeplerine bakıldığında, Van Gölü Havzası'nda yeterince okul bulunmaması, var olan okulların da çok uzakta kurulmuş ve ekseriyetle öğretmensiz olması, eğitim döneminde yoğun kış şartlarının hâkim olması, kar nedeniyle yolların kapanması, okul çağındaki çocukların başta tütün olmak üzere tarım ve hayvancılıkla uğraşmaları gibi etkenlerin olduğu görülmekteydi.

¹⁹⁰⁶ Mümtaz Faik Fenik, “ Van İli Çok Büyük Bir İnkişafın Eşiğinde”, *Zafer*, 26 Eylül 1954.

¹⁹⁰⁷ *Milli Eğitimde 50 Yıl (1923-1973)*, Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara 1974, s.44, 48, 51.

¹⁹⁰⁸ Kate V. Wofford, *Türkiye Köy İlkokulları Hakkında Rapor*, Çeviren: Fatma Varış, Milli Eğitim Basımevi, Ankara 1952, s.19-20.

¹⁹⁰⁹ *TBMM TD. IX/2, B :8, (20.11.1950), s.176.*

2. Yükseköğretim ve Doğu Üniversitesi

Doğu'da bir üniversite açılması lüzumuna ilk defa Atatürk işaret etmiş ve bu üniversitenin Van Gölü sahillerinin uygun bir yerinde kurulabileceğini belirtmişti. Ancak başlayan II. Dünya Savaşı nedeniyle bu konuda herhangi bir girişimde bulunulamamıştı. Savaş, Ankara ve İstanbul Üniversitelerinin tamamlanması işini bile geride bırakmıştı¹⁹¹⁰. Savaşın bitiminden sonra Hükümet normalleşmeye başlayan süreçte Van Gölü sahillerinde üniversite kurma işine yeniden el atmıştı¹⁹¹¹. İstanbul ve Ankara Üniversiteleri gibi bir de Doğu Üniversitesi'nin kurulması memleketin tahsil gençliğini ve tahsil aşkını kamçıluyacaktı. Doğuda birçok maddi imkânsızlıklar yüzünden yükseköğretime devam edemeyen gençler, bu üniversitenin kurulması ile kolay bir şekilde eğitimlerine devam edebilecekti. Yalnız bu bölgeden değil komşu memleketlerden de bu üniversiteye gelecek gençlerle Doğu Üniversitesi tam bir kültür merkezi olacaktı. Milli Şefin ve Cumhuriyet Hükümeti'nin de üzerinde durdukları Doğuda bir üniversite kurma fikrinin bu dönemde gerçekleşmesine çalışılmıştı¹⁹¹². Ancak konuyla ilgili hükümetler çok ağır hareket etmeye devam etmişti.

Doğu Üniversitesi'nin kurulması için somut adımlar atılmaması Van yerel basınında tepkilere neden olmuş ve bunlardan biri şu şekilde yer almıştı; “Atatürk, Van'da bir üniversite, hem de muazzam bir üniversite açtırmak tasavvurunda idi. Şark Meselesi diye bir davamız mevcutken bilmem alakadarlar, Atatürk'ün bu tasavvurunu o kadar manasını kabul ediyorlar ki, liseyi dahi bu şehre çok görüyorlar. Senelerden beri bu şehrin halkını oyalyıyorlar”¹⁹¹³.

13 Haziran 1946'da çıkarılan 4936 Sayılı Üniversiteler Kanunu ile üniversitelerin muhtariyet esasına göre hareketleri sağlanmıştı. Bu dönemde Doğu Üniversitesi'nin kurulacağı yeri tespit etmek için İstanbul ve Ankara Üniversitelerinden 15 kişilik bir tetkik heyeti oluşturulmuştu. Heyet, doğrudan doğruya kuruluş vazifesini hazırlayıcı teklifleri meydana çıkarmaya çalışmış, heyet üyeleri Fırat-Dicle boylarının ötesindeki il merkezlerinde bazı tetkiklerde bulunmuşlardı. Ancak heyet üyeleri üniversitenin kuruluş yeri ve şekli konusunda

¹⁹¹⁰ Falih Rıfık Atay, “*Celal Bayar'ın Erzurum'daki Nutku*”, **Ulus**, 7 Ekim 1947.

¹⁹¹¹ **TBMM TD.** VIII/24, B: 49 (17.2.1950), s.817.

¹⁹¹² **Van Sesi**, 13 Nisan 1946.

¹⁹¹³ **Van Sesi**, 20 Ağustos 1948.

tam bir görüş birliğine varamamış, Atatürk'ün düşündüğü esaslarla günün koşullarını yorumlamada tereddüde düşmüş ayrıca Doğu Bölgesi'nin değişik iktisadi ve ulaşım şartları ile mahalli istekleri de dikkate almak mecburiyetinde kalmıştı. Bu nedenle heyet dört merkez üzerinde (Van, Erzurum, Elazığ ve Diyarbakır) fakülteleri yaymak ve dağıtmak suretiyle bir kuruluş plânı hazırlamıştı. Buna göre, Erzurum'da Güzel Sanatlar, Elazığ'da Fen Fakültesi, Van'da Edebiyat Fakültesi, Diyarbakır'da Ziraat ve Veteriner Fakülteleri açılacaktı. Fakültelerin arasındaki mesafelerin uzaklığı, büyük dağ silsileleriyle ayrılması ve doğal özellikleri bakımından bu tarzdaki kuruluşları pratik ihtiyaçlarla alakalı birer yüksekokul gibi düşünmek yanlış olmazdı. Bu, üniversitenin ayrıca bir hazırlık yolu sayılabilirse de manevi ve fikri merkezlik ruhunu bu şekilde yaşatabilmesi ve fakülteler arası ilişkilerin düzenlenmesinde bir hayli zorlukları da ortaya çıkarabilirdi. Heyet üyelerinin Doğu illeri hakkında daha önceden esaslı tetkiklere sahip bulunmayışı hazırladıkları rapordan anlaşılıyordu¹⁹¹⁴. Çünkü bu kadar birbirinden uzakta bulunan fakültelerin ilmi ve kültürel birlikteliği sağlaması çok güçtü.

Doğuda bir üniversitenin kurulması meselesi Demokrat Parti Hükümeti'nin programında da yer almış ve hükümet bu proje için ödenek ayırmıştı¹⁹¹⁵. Bunun yanında Doğu Üniversitesi Merkez Kurulu ve Hazırlık Bürosu için kadro tahsis edilmişti¹⁹¹⁶. Cumhurbaşkanı Celâl Bayar mecliste yaptığı konuşmada Doğu Üniversitesi hakkındaki çalışmaları şu şekilde dile getirmişti, “ Bugünkü iktidarın siyasi programında Doğuda yüksek bir kültür merkezi tesisinin yer aldığı malumdur. Doğuda bir üniversitenin tesisi yüksek meclisinize kabul buyrulan ödenekle mütehassıs bir ilim heyetine icap eden tetkikler yaptırılmış ve neticede doğuda bir üniversitenin kurulması için lazım gelen şartların mevcut olduğu ve böyle bir müessesenin doğunun içtimai seviyesinin yükselmesine maddi ve manevi bakımdan kalkınmasına hizmet edeceği kanaati teyit edilmiştir. Müstakbel Doğu Üniversitesi'nin kuruluş kanunu tasarısı hazırlanarak yüksek tasvibinize arz olunmuştur”¹⁹¹⁷.

¹⁹¹⁴ H. R. Öymen, “Yeni Üniversitelerimiz”, ...,s.6.

¹⁹¹⁵ **Şark Postası**, 4 Kasım 1952.

¹⁹¹⁶ **BCA**. 030.18.01.133.67.15.

¹⁹¹⁷ **Şark Postası**, 4 Kasım 1952.

Cumhurbaşkanı Celâl Bayar, TBMM'nin Dokuzuncu Dönem Birinci Toplantısı'nı açış konuşmasında Demokrat Parti Hükümeti'nin de Atatürk'ün Van Gölü sahillerinin en güzel yerinde bir üniversitenin kurulmasını programına aldığını belirtmişti¹⁹¹⁸. Cumhurbaşkanı konuşmasında, Atatürk'ün Doğu Üniversitesi ile ilgili sözünü hatırlatarak burada bir üniversitenin gerekliliğine değinmiş, konuşmasına şu şekilde devam etmişti: “Bugünkü iktidarın da programına alarak kendisine mal ettiği bu görüş, bir mütalaa ilavesine lüzum göstermeyecek kadar vazıhtır. Vaktiyle bu nutku müteakip Milli Eğitim Bakanı tarafından Van havalisinde tetkikata da girilmişti. Eğitim işlerinde diğer mahallere nispetle daha geri kalmış olan Doğu bölgemizde böyle bir irfan müessesinin kurulması için bütün müşkülât iktiham olunmalı ve önümüzdeki bütçe yılında işe başlanmalıdır”¹⁹¹⁹.

Demokrat Parti İktidarı, Doğuda kurulacak üniversitenin yerini tespit ettirmek amacıyla harekete geçmiş, Milli Eğitim Bakanlığı'ndan üç Türk Üniversitesi (İstanbul Teknik Üniversitesi, Ankara Üniversitesi, İstanbul Üniversitesi) Rektörlükleri'ne; “Doğu illerimizde bir yüksek ilim ve kültür merkezi vücuda getirilmesi hususunun hükümet programında yer aldığından ve bunun Üniversitelerarası Kurul toplantısında bahis mevzuu edilmesi üzerine bu heyetçe de meselenin alâka ile karşılanarak belirtilen kanaata uygun olarak Doğu illerimizin en münasibinde, toprağımızın ve halkımızın ihtiyaçları bakımından hayati ehemmiyette bir enstitü tesis ederek başlamak, bunun organik inkişafının şartlarını hazırlamak suretiyle yarının Doğu Üniversitesi'nin, böyle bir tekâmül seyri içinde vücuda gelmesini sağlamanın en isabetli hareket tarzı olacağı” şeklinde bir yazı gönderilmişti. Bununla beraber bu hususta nihai kararın, meselenin üniversiteler temsilcilerinden oluşan bir heyet tarafından incelenmesinden ve Doğu illerinde bu maksatla yapılacak tetkiklerden sonra verilmesi lüzumlu görüldüğünden, her üniversiteden üç ile beş kişinin seçilmesi ve bunların Temmuz ayında Ankara'da yapılacak toplantıda bulunmalarının temini istenmişti. Bu istek üzerine üniversiteler senatolarınca seçilen on beş kişilik heyet¹⁹²⁰ 27 Temmuz 1951'de Ankara'da Milli

¹⁹¹⁸ TBMM TD. IX/2, B: 1 (1.11.1950), s.5.

¹⁹¹⁹ TBMM TD. IX/2, B: 1, (1.11.1950), s.5.

¹⁹²⁰ Seçilen heyet; İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehircilik Profesörü Kemal Ahmet Aru, Makine Fakültesi Kimya Profesörü İlhami Cıvaoğlu, Mimarlık Fakültesi Yapı Bilgisi Profesörü Mukbil Gökdoğan, Elektrik Fakültesi Yüksek Gerilim Profesörü Fuad Külünk, İnşaat Fakültesi Çelik ve Ahşap Yapılar Profesörü Abdullah Türkmen, Ankara Üniversitesi Veteriner Fakültesi Zootečni

Eğitim Bakanlığı'nda ilk toplantısını yaparak işe başlamıştı¹⁹²¹. Heyet, Doğu Üniversitesi'nin kurulacağı alanı tetkik etmek üzere bölgeye gönderilmişti¹⁹²². Doğu Üniversitesinin kurulması için en uygun yerin belirlenmesi için oluşturulan heyet Bingöl, Muş, Bitlis Van Siirt Diyarbakır gibi yerlerde tetkikler yapmıştı¹⁹²³. Heyet'in buradaki tetkiklerinden sonra 15 profesör adına Hamit Ongunsu, İlhami Cıvaoglu, Besim Darkot, Abdullah Türkmen bir rapor hazırlamışlardı¹⁹²⁴.

Doğu Üniversitesi Tetkik Heyeti'nin raporunda kurulacak üniversitenin çok soğuk ve yüksek bölgelerde, sıcak ve subtropik hastalıkları fazla olan bölgelerde kurulmaması gerektiği belirtilmişti. Raporda Murat Vadisi Havzası, yani Elazığ'dan Van Gölü'ne kadar uzanan ve kışları çok sert ve soğuk olan kuzey kısımları ile yazları çok sıcak olan güney kısımları arasında bir intikal bölgesi teşkil eden mihver, Doğu Üniversitesi'nin kurulması için en uygun bölge olduğu vurgulanmıştı¹⁹²⁵. DP Hükümeti, Doğuda bir üniversitenin kurulması ile ilgili olarak Milli Eğitim Bakanı Celâl Yardımcı'yı görevlendirmişti. Celâl Yardımcı, bu maksatla Birleşik Amerika'ya bir seyahat yapmış ve bu seyahat sırasında faaliyetlerinden faydalanılmak istenen Nebraska Üniversitesi'ni de ziyaret etmişti. Burada Amerika Üniversitelerinin yakın ve uzak memleketlerle çok alışık olduğu bir iş birliği plânı üzerinde durmuştu. İşbirliği çerçevesinde bu üniversiteden bir heyet doğu illerinde tetkiklerde bulunmak üzere Türkiye'ye gelmiş¹⁹²⁶ ve bu konuda Türk uzmanlarıyla ortak bir çalışma heyeti oluşturulmuştu.

Doğu Üniversitesi ile ilgili tetkiklerde bulunmak üzere yerli ve yabancı uzmanlardan oluşan heyet, 3 Ekim 1954'te Van'a gelmişti. Amerika'nın Nebraska Üniversitesi'nden Ziraat Uzmanı Prof. Dr. W.V. Lambert, Mühendis Roy M. Green,

Profesörü Salahattin Batu, Tıp Fakültesi Anatomi Profesörü Muhittin Dilemre, Dil-Tarih ve Coğrafya Fakültesi Tarih Profesörü Afet İnan, Siyasal Bilgiler Fakültesi Coğrafya Profesörü Hamit Sadi Selen, Ziraat Fakültesi Nebat Yetiştirme Profesörü Celal Tarıman, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Türkiye Coğrafyası Profesörü Besim Darkot, Tıp Fakültesi Hijyen Ord. Profesörü Muhittin Erel, Edebiyat Fakültesi Sonçağ Tarihi Ord. Profesörü Hamit Ongunsu, Fen Fakültesi Jeoloji Ord. Profesörü Hamit Nafiz Pamir, Orman Fakültesi Silvikültür Profesörü Fikret Saatçioğlu'dan oluşuyordu. (**Doğu Üniversitesi Hakkında Rapor**, Doğu Üniversitesi Tetkik Komisyonu Üyeleri, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1952, s.4).

¹⁹²¹ **Doğu Üniversitesi Hakkında Rapor**, ..., s.5.

¹⁹²² **Şark Postası**, 20 Kasım 1952.

¹⁹²³ **Van Postası**, 7 Temmuz 1953.

¹⁹²⁴ F. Yavuz, "Doğu Kalkınması ve Atatürk Üniversitesi", ..., s.344-345; **Şarkın Sesi**, 15 Ağustos 1953.

¹⁹²⁵ **Doğu Üniversitesi Hakkında Rapor**, ..., s.32.

¹⁹²⁶ H. R. Öymen, "Yeni Üniversitelerimiz", ..., s.6.

Halkla İlişkiler Uzmanı Dr. Knute O. Broady, Patoloji Uzmanı Prof. Carl Olson; Bayındırlık Bakanlığı'ndan İmar İşleri Genel Müdür Yardımcısı Orhan Alsaç, Ziraat Vekâleti Başmüşaviri Niyazi Öknay, Maarif Vekâleti Talim ve Terbiye üyesi Nusret Köymen'den oluşan heyet zaman kaybetmeden buradaki incelemelerine başlamışlardı. Van milletvekilleri ve halk, Van'ın üniversiteye olan mutlak ihtiyaç ve isteklerini tarihi, coğrafi, iktisadi ve kültürel sahada inkişafı ve kalkınması lazım gelen bu bölgenin üniversiteye kavuşmasıyla hayatında büyük bir değişme olacağını anlatmışlardı. Amerikalı Prof. Dr. W.V. Lambert de yaptığı konuşmada; “Van bölgesi hakikaten çok zengin ve tükenmez imkânlarla maliktir. Biz Amerikan dostlarınız size bir parça yardım edebilirsek çok bahtiyar olacağız”¹⁹²⁷, demişti. Burada kurulacak üniversiteden Doğu'daki feodal yapının giderek yumuşatılıp, yok edilmesi ve Doğunun kalkınması için bir manivela görevi yapması beklenmekteydi¹⁹²⁸.

Atatürk, üniversitenin Van Gölü sahillerinin en güzel bir yerinde kurulmasını temenni etmişti. Ancak bu yeri tayin edecek heyetler, Van Gölü Havzası dışındaki yerlerde de tetkiklerde bulunmuşlardı. Bu hareket Atatürk'ün tavsiye ve temennilerine uymamaktaydı¹⁹²⁹.

Doğu Üniversitesi'nin Van'da değil başka vilâyetlerde kurulması yönünde çalışmalar başlatılması yerel basında şu şekilde bir tepkiyle dile getirilmişti; “Atatürk, Van'ı doğunun cenneti yapmak gayesiyle ne pahasına olursa olsun Van'da bir şark üniversitesinin kurulması ve en kısa zamanda tren hattının Van'a ulaşmasına çalışmıştı. Atatürk'ün vasiyeti yerine getirilmedi. Şark üniversitesi Van'da değil şarkın herhangi veya Orta Anadolu'nun herhangi bir memleketinde kurmaya teşebbüs edilmektedir”¹⁹³⁰. Doğu Üniversitesi'nin Van dışında başka bir vilâyette kurulması ile ilgili çıkan haberler üzerine Van merkez ve Gürpınar ile Başkale Kazalarından Cumhurbaşkanı Celâl Bayar'a telgraflar gönderilmişti. Telgraflarda, “Doğu illerinin maddi ve manevi kalkınmasında en büyük rolü oynayacağına inanan büyük Atamızın hayatta iken ele aldığı, maalesef ömrünün vefa etmemesi sebebiyle

¹⁹²⁷ **Van Sesi**, 4 Ekim 1954.

¹⁹²⁸ Fehmi Yavuz, “ *Doğu Kalkınması ve Atatürk Üniversitesi*”, Prof. Dr. İbrahim Yasa'ya **Armağan**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara 1983, s.347.

¹⁹²⁹ **Yeşil Bitlis**, 11 Ekim 1954.

¹⁹³⁰ **Van Postası**, 24 Haziran 1953.

tahakkuk ettiremeyip vasiyet ettiği Doğu Üniversitesi'nin Van'da kurulması partimiz ve hükümetimiz için büyük bir şeref ve muvaffakiyet olacaktır"¹⁹³¹, şeklindeki ifadelerle yer verilerek üniversitenin bir an önce Van'da kurularak Atatürk'ün vasiyetinin yerine getirilmesi istenmişti. Ancak Doğu Üniversitesi'nin güçlü adaylarından biri olan Erzurum'un birçok avantajı bulunmaktaydı; Erzurum'un tarihi ve kültürel bir merkez olması, Tortum Şelalesi'nin sağlayacağı teknik ve ekonomik imkânlar, şehrin geliştirdiği hayvancılık, geniş et sanayinin ilk tesisi olarak kurulan et kombinasyonunun burada bulunması, ordu merkezi olarak Milli savunmanın Erzurum'a sağladığı ayrıcalık, eskiden beri Türkiye-İran transit yolu üzerinde bulunması ve Doğu Anadolu'nun nüfus itibarıyla en kalabalık şehri oluşunun yanında kısa bir zamanda büyük gelişmeler göstermesi gibi avantajlar Erzurum'u Doğu Üniversitesi için rakiplerinden önde olmasını sağlamıştı¹⁹³².

Birleşik Amerika'nın Türkiye'deki teknik işbirliği faaliyetlerinin hacmini genişleten Amerikan Dış Faaliyetler İdaresi, yeni bir üniversitenin tesisinde Türkiye'ye yardım için Amerika'daki Nebraska Üniversitesi ile temasa geçmişti. Yeni eğitim müessesesine, "Atatürk Üniversitesi" ismi verilecek ve Doğu Türkiye'nin yegâne üniversitesi olacaktı. Bu üniversite Amerika'nın Land Grant Kolejleri sistemine göre tesis edilecek, ziraat, tabii kaynaklar, veterinerlik, orman mühendisliği ve ev idaresi gibi sahalarda pratik mesleki kurslar temin edecekti. Bu şekilde yeni üniversitenin eğitim programı Avrupa üniversitelerinde mutad olan klasik eğitim şeklinden farklı olacaktı. Türk gençliğinin teknik eğitimini artırmak gayesiyle Türkiye'nin giriştiği bu teşebbüsü Amerika'nın desteklemesi Cumhurbaşkanı Celâl Bayar'ın Amerika'yı ziyareti esnasında Dış Faaliyetler İdaresi Müdürü Harold Sieesen ile yaptığı görüşme takip etmişti¹⁹³³.

Yer konusunda son nokta 12 Mart 1955'te konulmuştu. Bu tarihte Başbakan Adnan Menderes'in başkanlığında Doğu Üniversitesi için yapılan toplantıda Erzurum milletvekillerinin bastırmasıyla Doğu Üniversitesi'nin Erzurum'da kurulmasına karar verilmişti¹⁹³⁴. Eğer Cumhuriyet Hükümetleri Atatürk'ün Doğu

¹⁹³¹ BCA. 030.01.19.107.5.

¹⁹³² Van Postası, 27 Temmuz 1953.

¹⁹³³ Şarkın Sesi, 20 Aralık 1954.

¹⁹³⁴ Van Postası, 13 Mart 1955.

Üniversitesi vasiyetine sadık kalıp Van Gölü Havzası'nda üniversiteyi kursalardı, burada kültür ve dil birliği sağlanacak, cehalete varan bilgisizlik giderilecek ve en önemlisi bugün Türkiye'ye musallat olan terör belası muhtemelen olmayacaktı.

3. Van Gölü Havzası'nda Kurulan Halkevleri ve Faaliyetleri

a- Van Halkevi ve Halkodaları'nın Faaliyetleri

Van Gölü Havzası'nda önceki dönemlerde kurularak faaliyet gösteren halkevleri ve halkodaları II. Dünya Savaşı yıllarında ekonomik ve siyasi durum nedeniyle tam anlamıyla başarılı çalışmalar yapamamıştı. Savaş sonrasında halkevleri ve halkodaları faaliyetlerini yoğunlaştırmaya başlamıştı. Van Halkevi, II. Dünya Savaşı'ndan sonraki dönemde halkın savaş ve savunma yöntemleri hakkında bilgilendirilmesine çalışmış ve bu doğrultuda konferans ve paneller düzenlemiştir. Bu konferanslardan biri 26 Şubat 1950'de 200'ü aşkın dinleyicinin katıldığı "Yurt İçi Savunması" isimli konferanstı. Konferansı sunan Arif Yılmaz, yurt içi savunmasının önemi üzerinde durmuş ve o dönemdeki teknik savaşlarda düşmanın her türlü vasıttan faydalanarak, bir memleketin müsait bulunduğu yerlere paraşütçülerle indirme yapabileceğini anlatmıştı. Arif Bey, düşmanın kullanabileceği silahları, zehirli gaz çeşitlerini, sis bombalarını tanıtmış ve bunlara karşı aktif ve pasif savunma yöntemlerini açıklamıştı¹⁹³⁵.

Bu dönemde Van ve Erciş Halkevleri'nin faaliyetlerinin daha geniş kesimlere yayılması ve Van'ın bir bütün şeklinde kültürel yönden kalkınmasını sağlamak amacıyla kaza ve köylerde halkodalarının kurulması sağlanmıştı. Ancak Van'ın kaza ve köylerindeki halkevleri ve halkodaları daha kurulma aşamasında iken meydana gelen deprem aralıklarla 1946'nın ilk aylarına kadar devam ettiğinden¹⁹³⁶, bir süre için etkili olamamışlardı.

Van Halkevi 1946 ilkbaharında şehrin cezaevinde bulunan ve okuma yazma bilmeyen mahkûmlar ile tutuklular için okuma yazma kursları başlatmış¹⁹³⁷ okuma yazma bilenlerin sayısı arttırılmaya çalışılmıştı.

¹⁹³⁵ Van Sesi, 27 Şubat 1950.

¹⁹³⁶ BCA. 490.01.1004.876.2.

¹⁹³⁷ Van, 20 Nisan 1946.

Van Halkevi'nin halk dersaneleri kolu tarafından okuma yazma bilmeyenler için de kurslar düzenleyerek iki şube açılmıştı. Hiç okuma yazma bileyenler "A" şubesine, az okuma yazma bilip de bilgilerini artırmak isteyenler "B" şubesine kaydedilmişti. En az 150 kişinin katıldığı kurslar, haftanın her günü devam ettirilmiş ve üç ay sonunda başarılı olanlara diplomalar verilmişti¹⁹³⁸.

CHP Genel Sekreterliği, 1946'da Van Halkevi'nin ihtiyaçlarının karşılanması ve faaliyetlerine canlılık getirilmesi amacıyla halkevine 1.000 lira vermişti¹⁹³⁹.

Halkevi bünyesinde bulunan sinema makinesi ve sinema salonu Van'da yapılan her türlü çalışma ve kutlamalarda önemli bir yer tutmuştu. Çünkü o dönemde Van'da faaliyetlere uygun bundan başka mekân ve araç bulunmamaktaydı. Bu nedenle halkevine bir gelir kapısı olarak görülen sinema salonu ve makinesi 1950'den itibaren aylık 125 lira karşılığında Vanlı Kemal İlvan'a kiralanmıştı¹⁹⁴⁰. Bu para ile Halkevi'nin ihtiyaçları karşılanmıştı. Bu dönemde faaliyet gösteren halkodaları şöyleydi:

Çatak Halkodası: Kuruluşundan sonra verimli bir şekilde çalışmalara geçememişti¹⁹⁴¹. Şeref Ergun Bey'in başkanlığındaki Çatak Halkodası bünyesinde 1947'de bir "okuma odası" açılmıştı¹⁹⁴². Halkodası, Çatak'ta okur-yazar sayısını arttırmak ve halkın Türkçe konuşmasını sağlamak amacıyla 1950'ye kadar devam eden "Türkçe Okuma ve Yazma Kursları" düzenlemişti¹⁹⁴³.

Gevaş Halkodası: Kuruluşunda sonra Halkodası Başkanlığı'na Doktor Neşet Karaduman atanmıştı. Halkodası bünyesinde bir okuma salonu açılmış, halka yönelik "biçki, dikiş, şapka, çiçek, bebek ve yağlı boya kursları" düzenlenerek, kursiyerlerin ürettikleri ürünler bir sergi ile halka sunulmuştu¹⁹⁴⁴. CHP Genel Sekreterliği, 1948'de Gevaş Halkodası'na bir radyo göndermişti¹⁹⁴⁵.

¹⁹³⁸ Van, 20 Nisan 1946.

¹⁹³⁹ BCA. 490.01.1532.232.1.

¹⁹⁴⁰ BCA. 490.01.1795.1277.1.

¹⁹⁴¹ Van, 14 Nisan 1945.

¹⁹⁴² BCA. 490.01.1382.589.2.

¹⁹⁴³ BCA. 490.01.1532.232.1.

¹⁹⁴⁴ BCA. 490.01.991.835.2.

¹⁹⁴⁵ BCA. 490.01.1234.111.2. ; BCA. 490.01.193.764.2.

1950’de de ihtiyaçlarını karşılamak ve faaliyetlerini daha iyi yürütmeleri için CHP Genel Sekreterliği, Gevaş Halkodası’na 200 lira yollamıřtı¹⁹⁴⁶.

Görünür Halkodası: Bu dönemde Halkodası Başkanlığı’na zel İdare Memuru Faik Polat getirilmişti. Halkodası bünyesinde bir okuma odası aılmıř¹⁹⁴⁷ Ocak 1947’den başlamak üzere Türkçe Okuma ve Yazma Kursları düzenlemişti. Türkiye ve dünyadaki gelişmelerden halkı haberdar etmek amacıyla radyo dinleme saatleri konulmuş ve halkın halkodasına gelmesi sağlanmak istenmiřti¹⁹⁴⁸.

Başkale Halkodası: Başkale Halkodası kurulduktan¹⁹⁴⁹ sonra başkanlığına Yılmaz Dereli getirilmişti. Bu dönemde bir okuma odası açılmış ve okuma odası için CHP Genel Sekreterliği’nden kitap, gazete ve dergiler talep edilmiřti¹⁹⁵⁰.

Sınırdaki yer alan Başkale’de halkodasının çevresine faydalı olması ve kültürel faaliyetlerini yürütebilmesi için gerekli olan kitap, gazete ve dergilerin gönderilmesi Genel Sekreterlikçe uygun görülerek 1947’de talepleri karřılanmıřtı¹⁹⁵¹.

zalp Halkodası: Bu dönemde Halkodası Başkanlığı’na İhsan Durmaz getirilmişti. Bir okuma odası aılan¹⁹⁵² Halkodası’nda ayrıca halkın okuma-yazma öğrenmesi için faaliyetlerde bulunmuştu.

Muradiye Halkodası: Açıldıktan sonra Halkodası Başkanlığı’na Cevdet Sümer getirilmiş ve bir okuma odası aılmıřtı¹⁹⁵³. Faaliyetlere uygun olmayan halkodası binasının genişletilmesi amacıyla 1948’de çalışmalar yapılmış ve binanın tamamlanması için CHP Genel Sekreterliği tarafından 5.000 liralık bir denek verilmiřti¹⁹⁵⁴.

Çaldıran Halkodası: şubat 1946’da açılmış ve Halkodası Başkanlığı’na Sıtkı elik atanmıştı. Halkodası halkın radyo dinlemesine önem vermiş ve radyo

¹⁹⁴⁶ BCA. 490.01.1532.232.1.

¹⁹⁴⁷ BCA. 490.01.1382.589.2.

¹⁹⁴⁸ BCA. 490.01.1532.232.1.

¹⁹⁴⁹ BCA. 490.01.1580.440.2.

¹⁹⁵⁰ BCA. 490.01.1382.589.2.

¹⁹⁵¹ BCA. 490.01.926.604.3.

¹⁹⁵² BCA. 490.01.1382.589.2.

¹⁹⁵³ BCA. 490.01.1382.589.2.

¹⁹⁵⁴ BCA. 490.01.193.764.2.

dinleme saatleri belirlemişti. Ayrıca bir okuma odası açılmış ve buraya kitap, dergi, gazete gibi eserler getirilerek bir kitaplık oluşturulmuştu¹⁹⁵⁵.

Kalecik Halkodası: Şubat 1946'da açılmış ve Halkodası Başkanlığı'na Mustafa Tuncer getirilmişti. 21 Nisan 1948'de CHP Genel Sekreterliği Halkodası'nın ihtiyaçları için 300 lira ile bir radyo göndermişti¹⁹⁵⁶.

1948'e kadar Van'daki bu halkodalarına ek olarak, Canik, Erçek, İskele, Sıhke, Edremit, Alaköy, Pertek, Halılağa, Şabaniye gibi mahalle ve köylerde halkodaları açılarak hizmet vermeye başlamışlardı¹⁹⁵⁷. Bu Halkodaları vasıtasıyla Cumhuriyet inkılâplarıyla eğitim-kültür alanında yapılan çalışmalar Van'ın en ücra köşelerine kadar götürülmüş ve halkın bu konuda bilinçlendirilmesine çalışılmıştı.

b- Bitlis Halkevi ve Halkodaları'nın Faaliyetleri

Bu dönemde Bitlis merkez ve kazalar ile nahiyelerde kurulan halkevleri ve halkodalarının faaliyetleri şu şekilde olmuştu;

Dil-Edebiyat Şubesi: Ziya Geboloğlu'nun Halkevi Başkanlığı döneminde yoğun çalışmalar yapılmış ve 1946'da Bitlis şivesinden 1.000 öz Türkçe atasözü ve mani derlemiştir¹⁹⁵⁸.

Temsil Şubesi: 1946'da, Bitlis Halkevi Temsil Şubesi, Vedat Ürfi Bengü'nün 1938'de yazdığı "Kanun Adamı" piyesini sahnelemiştir¹⁹⁵⁹.

Halkevi Temsil Şubesi, halkın kültürel ihtiyacının karşılanması ve yapılan inkılâpların halka anlatılmasında önemli kolaylıklar sağlayan sinemaya önem vermiştir¹⁹⁶⁰. Burada CHP Genel Sekreterliği'nin uygun gördüğü filmler gösterilmişti. Ancak 26 Şubat 1949'da Halkevi'nde bir yangın çıkmış, yangında sinema makinesi kullanılmayacak hale gelmişti. CHP Genel Sekreterliği, Bitlis'te sinemanın tekrar

¹⁹⁵⁵ BCA. 490.01.1234.111.2.

¹⁹⁵⁶ BCA. 490.01.1234.111.2.

¹⁹⁵⁷ BCA. 490.01.1532.232.1.

¹⁹⁵⁸ BCA. 490.01.982.807.2.

¹⁹⁵⁹ N. Karadağ, **Halkevleri Tiyatro Çalışmaları...**, s. 220.

¹⁹⁶⁰ Necmi Osten, "Bitlis", **İller ve Belediyeler Dergisi**, Yıl: 5, S: 49, Ekim 1949, s. 58.

faaliyete geçmesi için harekete geçmiş, sinemayı sigortalayan Anadolu Türk Sigorta Şirketi sinema makinesini 15000 lira harcayarak¹⁹⁶¹ tekrar işler hale getirmişti.

Halkdersaneleri ve Kurslar Şubesi: Şube, halkevinde ve Bitlis Cezaevi'nde okuma-yazma kursları¹⁹⁶², ayrıca Bitlis'te genç kızlar ve kadınlar için biçki-dikiş, nakış ve ev idaresi ile ilgili kurslar açmıştı. Mahalli el sanatları, hayvan bakımı, bağcılık, arıcılık ve meyveciliği teşvik etmek için konferanslar düzenlenmişti¹⁹⁶³. 1949-1950 eğitim-öğretim döneminde şube, Bitlis Halkevi binasında, Mutki-Huyut Bucağı, Çukur-Norşin Bucağı ve Şetek (Duhan) Bucağı Halkodalarında Türkçe Okuma Yazma Kursları açmıştı¹⁹⁶⁴.

Sonuç olarak halkevleri ve halkodaları tek parti rejiminin doğal sonucu olarak CHP ile ilişkili kuruluşlardı. Çok partili döneme geçildikten sonra halkevlerinin konumu CHP ve Demokrat Parti arasında siyasi bir sorun yaratmış ve giderek tartışma konusu olmuştu. Yeni kurulan DP'nin ve diğer partilerin halkevlerinden yararlanmak istemelerine tüzüğün elvermediği gerekçe gösterilerek olumsuz yanıt verilmişti. CHP, halkevlerini partiler dışı bir kuruluşa dönüştürmemişti. Sonunda Halkevleri 8 Ağustos 1951 tarih ve 5830 Sayılı Kanun'la kapatılmıştı¹⁹⁶⁵. Bir kısım binaları yeniden açılan Türk Ocakları'na verilmiş, diğerleri de hazineye devredilmişti.

4. Ernis Köy Enstitüsü'nün Kuruluşu ve Faaliyetleri

Cumhuriyet Dönemi'nde eğitim ve öğretimi aksatan en önemli sorunlardan birisi de okul sayılarına nazaran öğretmen eksikliğiydi. Türkiye'de bulunan öğretmen okullarının verdiği mezun sayısı hedefe ulaşmak için yetersiz kalmaktaydı. Bu dönemde kırsal kesim ve köylerin ancak yüzde 10 kadarında okul ve öğretmen bulunmaktaydı. Hükümet kırsal kesimlerdeki halkın eğitilmesine önem vermişti. Temel eğitiminin yanında köylülere rehberlik yapacak öğretmenler yetiştirmek amacıyla harekete geçilmiş, daha pratik bir çözüm yolu olarak Köy Eğitimleri

¹⁹⁶¹ BCA. 490.01.1216.37.1.

¹⁹⁶² BCA. 490.01.1006.882.1; *Yurd Yolu*, 2 Teşrin-i evvel/Ekim 1940.

¹⁹⁶³ BCA. 490.01.995.845.1.

¹⁹⁶⁴ BCA. 490.01.1006.883.1.

¹⁹⁶⁵ *TBMM Kanunlar Dergisi*, IX/33, TBMM Basımevi, Ankara 1951, s.937-939.

Kanunu çıkarılmıştı. Kanuna göre; köy öğretmenleri, maarif ve ziraat vekilleri tarafından ziraat işleri yaptırılmaya uygun okul veya çiftliklerde açılan kurslarda yetiştirilecekler ve nüfusları öğretmen gönderilmesine elverişli olmayan köylere gönderileceklerdi. Ayrıca köy öğretmenleri eğitim ve öğretim işlerinin yanı sıra ziraatın fenni bir şekilde yapılması için köylülere rehberlik edeceklerdi¹⁹⁶⁶. Köylerin eğitim ve öğretim bakımından kalkınması ve tarım işlerinin fenni bir şekilde yapılması için köylüye rehberlik etmek üzere köy öğretmenleri teşkil ve istihdamı zorunlu görülmüştü¹⁹⁶⁷. Devlet, köy öğretmenleri sistemini uygulayarak, ülkedeki eğitimci eksikliğini gidermeye çalışmıştı. Kırsal kesimlerdeki çocuklarla birlikte köylülerin de eğitilmesine önem verilmesi ve köylerde temel eğitimin dışında tarım, hayvancılık, gibi alanlarda eğitim almış öğretmenler yetiştirmek konusunda eğitim veren kurumlar açma fikri gelişmişti.

Köy öğretmeni yetiştirecek kurumlarda öğretmenle birlikte köye lüzumlu diğer unsurlar da geliştirileceği için bu yeni kurumlara, “köy enstitüleri” adını vermek uygun bulunmuştu. Enstitülerin eğitim programında tarım bilgileri ağırlık merkezini oluşturacak ve öğrenci uygulamalı tarım yapacaktı. Bu sebeple enstitülerin programlarının düzenlenmesinde Maarif Vekilliği, Ziraat Vekilliği ile bilgi alışverişinde bulunacaktı¹⁹⁶⁸.

TBMM’deki çalışmalardan sonra, 17 Nisan 1940’ta 3803 sayılı “Köy Enstitüleri Kanunu” kabul edilmişti. Kanununun 1. Maddesi’nde; “Köy öğretmeni ve köye yarayan diğer meslek erbabını yetiştirmek üzere ziraat işlerine elverişli arazisi bulunan yerlerde Maarif Vekilliği’nce Köy Enstitüleri açılır”, ibaresine yer verilmişti¹⁹⁶⁹. Köy Enstitülerinde marangozluk, demircilik, tarla ziraatı, bahçe ziraatı, tavukçuluk, hayvancılık, kızlar için dikiş ve çocuk bakımı gibi teorik ve uygulamalı dersler vardı¹⁹⁷⁰. Bu nedenle Köy Enstitüleri bir okul değil büyük bir alan üstünde

¹⁹⁶⁶ Ali Ata Yiğit, “*İnönü Dönemi’nin Köye Özel Öğretmen Yetiştirme Projesi: Köy Enstitüleri*”, **Türkler XVII**, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.447.

¹⁹⁶⁷ **Cumhuriyet**, 11 Haziran 1937.

¹⁹⁶⁸ **TBMM ZC. VI/10, İ: 41, (17.4.1940), (Köy Enstitüleri Teşkili Hakında Kanun Layihası ve Maarif, Ziraat, Dâhiliye ve Bütçe Encümenleri Mazbataları)**, Sıra Sayısı: 98, s.3.

¹⁹⁶⁹ **TBMM Kavanin Mecmuası**, VI/21, TBMM Matbaası, Ankara 1940, s.233; **Düstur**, Üçüncü Tertip, C: 21, Başbakanlık Devlet Matbaası, Ankara 1961, s.444-445.

¹⁹⁷⁰ Falih Rıfkı Atay, “*Hasanoğlan Köy Enstitüsü’nde Ne Gördüm*”, **Ulus**, 27 Mayıs 1942.

içinde birçok birimleri ve iş alanları bulunan eğitim işletmeleri olarak kurulmuştu¹⁹⁷¹. Maarif Vekâleti ilk etapta 12 merkezde Köy Enstitülerinin açılmasını kararlaştırmıştı. Bunlar arasında Van Gölü Havzasına yakın olan Diyarbakır, Ağrı, Kars ve Erzurum Vilâyetleri yer almaktaydı¹⁹⁷².

Maarif Vekili Hasan Ali Yücel, Köy Enstitüleri ile ilgili olarak, "... Şark Vilâyetleri için geçen sene Erzurum'da bir köy enstitüsü açmıştık. Diyarbakır'dan sonra Van ve Muş'u da düşünmekte ve tetkikatını yapmaktayız. Köy Enstitüleri daha dört senelik bir hayat içerisinde eski rejimler ve devirlerde mütemadiyen kendisinden alınan fakat kendisine hiçbir şey verilmeyen köye ve köylüye yeni şeyler vermek için bir yuva olmaya başlamıştır...."¹⁹⁷³, şeklinde Köy Enstitülerini desteklemişti. Çalışmaların olumlu sonuç vermesi ile Van Gölü Havzası'nın iki önemli merkezini oluşturan Van veya Muş'ta bir enstitü açmak için harekete geçilmişti.

Recep Peker Hükümeti (7 Ağustos 1946-10 Eylül 1947) Programı'nda eğitim işlerinde Köy Enstitüleri üzerinde durmuştu. Programda Köy Enstitülerine; " Köy Enstitülerinden çıkan gençlerin kendilerinden beklenen hizmeti başaracak surette bilgi ve tam bir milli duygu içinde yetişmelerine dikkat edilecektir"¹⁹⁷⁴ şeklinde yer verilmişti. Köy Enstitülerinin kuruluş gayeleri arasında "köy mektebine hocadan" ziyade köy için hoca'nın yetiştirilmesi düşünülmüştü¹⁹⁷⁵.

Milli Eğitim Bakanı Tahsin Banguoğlu, Bitlis, Van ve Hakkâri başta olmak üzere bölgede geniş tetkiklerde bulunmuştu¹⁹⁷⁶. Bu dönemde Diyarbakır'da bulunan Dicle Köy Enstitüsü, bütün Doğu bölgesindeki köy öğretmenlerini yetiştiremiyor, bulunduğu yer ve iklim nedeniyle hiç gelişemiyordu. Bu nedenle Bitlis, Muş ve Van'dan bu enstitüye gönderilen öğrenciler buraya uyum sağlayamayarak memleketlerine geri dönüyordu¹⁹⁷⁷.

¹⁹⁷¹ Pakize Türkoğlu, **Tonguç ve Enstitüleri**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2004, s.171.

¹⁹⁷² **Yeni Yurd**, 5 Kânun-ı sani/Ocak 1940.

¹⁹⁷³ **Ayın Tarihi**, S:114, Mayıs 1943, s.66.

¹⁹⁷⁴ Yusuf Ekinci, **Hükümet ve Siyasi Parti Programlarında Milli Eğitim (1920-1994)**, Ankara 1994, s.10.

¹⁹⁷⁵ Fındıkoğlu, " *Köy Enstitülerinin Dayandığı Esaslar*", **Cumhuriyet**, 23 Aralık 1948.

¹⁹⁷⁶ **Akşam**, 3 Eylül 1948.

¹⁹⁷⁷ Kazım Köni, " *Yeni Açılan Bir Kültür Yuvası: Ernis Köy Enstitüsü*", **Ülkü Halkevleri ve Odaları Dergisi**, II/ 24, Aralık 1948, s.14.

Bu sırada Dicle Köy Enstitüsü'ne bağlı olmak üzere Van İskele'de bir Bölge Yatılı Uygulama Okulu açılması hususu Milli Eğitim Bakanlığı'nca kararlaştırılmıştı. Okulun, 1948-1949 eğitim yılına yetişmesi ve bu okula elverişli binalar ile iki de öğretmen evi yapılmak amacıyla 80.000 lira tahsisat verilmişti. Bu okul beş sınıflı olacak köy öğretmeni ve sağlık memuru yetiştirmek üzere köy enstitülerine öğrenci hazırlayacaktı¹⁹⁷⁸. Diyarbakır'daki Dicle Köy Enstitüsü'ne bağlı olarak Van İskele Köyü'nde yapılacak Bölge Yatılı Uygulama Okulu'nun inşa işi ihaleye verilmişti. Binanın 1948'de bitirilmesi ve öğrenci alması plânlanmıştı. Bu okulun açılması ile Dicle Köy Enstitüsü uygulamalı öğrenci yetiştirilmesini amaçlamıştı. Ayrıca okulun sonradan bir enstitüye çevrilmesi de plânlanmıştı¹⁹⁷⁹. İskele'de yapımına başlanan ve üç bloktan oluşan¹⁹⁸⁰ Bölge Yatılı Uygulama Okulu'nun inşaatı 24 Kasım 1948'de bitme noktasına gelmişti¹⁹⁸¹.

Bu dönemde bölgede yeni bir Köy Enstitüsü kurmak için Milli Eğitim Bakanı Tahsin Banguoğlu ve Bayındırlık Bakanı Nihat Erim, Eylül 1948'de Van, Hakkâri, Ağrı, Kars ve Erzurum'da incelemelerde bulunmuştu¹⁹⁸². Banguoğlu, buradaki incelemelerinden sonra Van Gölü sahilinde bulunan Ernis'te köy enstitüsü kurulmasını kararlaştırmış ve bu iş için İlköğretim Genel Müdürü Yunus Kazım Köni'yi görevlendirmişti¹⁹⁸³.

Kazım Köni, Ernis'te yaptığı tetkiklerden sonra buranın enstitü kurmaya uygun olduğunu Ankara'ya telgrafla bildirmişti. Kazım Köni telgrafında; "... Ernis, yeter arazisi, suyu ve başlangıçta tamir ve tadil edilerek kullanılacak taş binaları bulunması bakımından maksada elverişlidir. Her türlü imar faaliyetine elverişlidir. Tek mahzur binaların civarındaki 50 dekarı bulan sazlık ve bataklıktır. Sinek ve sıtma çoktur. Sağlık Bakanlığının yardımı ile bu bataklık kısa zamanda kurutulmalıdır. Bu tehlike bertaraf edilmeden hiçbir işe teşebbüs edilemez. Sağlık Bakanının şahsi ilgisiyle gönderilecek bir ekibin acele bataklığın kurutulmasını

¹⁹⁷⁸ **Van Sesi**, 13 Temmuz 1948.

¹⁹⁷⁹ **Van Sesi**, 23 Eylül 1948.

¹⁹⁸⁰ **Van Sesi**, 20 Aralık 1948.

¹⁹⁸¹ **Van Sesi**, 25 Kasım 1948.

¹⁹⁸² **Akşam**, 3 Eylül 1948.

¹⁹⁸³ Fay Kirby, **Türkiye'de Köy Enstitüleri**, Yayına Hazırlayan: Engin Tonguç, Güldiken Yayınları, Ankara 2001, s. 398.

incelemesi gerekiyor"¹⁹⁸⁴, şeklinde bölgenin enstitü kurulmasına müsait olduğunu belirtmiş ve buradaki sağlığı tehdit eden bataklıkın da kurutulmasını istemişti.

Muradiye ile Erciş yolunun tam ortasında yer alan Ernis'te bulunan ve Ernis Garnizon Komutanlığı'ndan kalan binalarda kullanılabilir durumda olanların sayısı 18'di. Küçük ve harap bir durumda olmakla beraber buradaki binaların enstitü için uygun olduğuna karar verilmişti. Ernis, her türlü imar faaliyetine uygun olup Erciş'e 20 km mesafedeydi ve burada iskele yapıldığı takdirde Van ve Tatvan'la yaz-kış irtibat kurulabilirdi¹⁹⁸⁵.

Açılması kararlaştırılan Ernis Köy Enstitüsü'nün ihtiyaçlarını belirlemek amacıyla Erzurum Pulur Köy Enstitüsü Müdürü Nihat Salkur, Ernis'teki binaları incelemiş ve buranın enstitü için uygun olduğunu Milli Eğitim Bakanlığı'na bildirmiş ve enstitü için gerekli olan bütün malzeme Pulur Köy Enstitüsü'nden Ernis'e gönderilmişti¹⁹⁸⁶. Ordu tarafından Ernis'te yapılmış olan 41 kerpiç bina ve arsalarının da burada kurulan Köy Enstitüsü'ne verilmesi kararlaştırılmıştı¹⁹⁸⁷.

Ernis Köy Enstitüsü'nün kurulmasıyla bu bölgenin ihtiyaç duyduğu çok sayıdaki öğretmen ve eleman yetiştirecekti. Bunun için ilk başta Pulur Köy Enstitüsü'nde okuyan ve Van, Bitlis, Muş, Hakkâri ve Ağrı gibi Ernis Köy Enstitüsü bölgesine giren öğrencilerden 110 tanesi seçilerek Ernis Köy Enstitüsü'ne gönderilmişti. Enstitünün ilk altı aylık yiyeceği ve 200 öğrenciye yetecek kadar giyecek, kırtasiye malzemesi, dikiş makinası, kamyonet, cip vs. malzemeler de Ernis'e gönderilmişti. Bunun dışında ihtiyaç duyulan malzemeler birçok bölgeden Erzurum ve Kurtalan yollarıyla Ernis'e gönderilmeye başlanmıştı¹⁹⁸⁸. Gereken tüm hazırlıklar tamamlandıktan sonra enstitü 18 Kasım 1948'de düzenlenen bir törenle açılmıştı¹⁹⁸⁹.

Milli Eğitim Bakanı Tahsin Banguoğlu, Ernis Köy Enstitüsü'nün açılması¹⁹⁹⁰ münasebeti ile törende okunmak üzere şu mesajı göndermişti; "21. köy

¹⁹⁸⁴ K. Köni, "Ernis Köy Enstitüsü", ...,s.15.

¹⁹⁸⁵ K. Köni, "Ernis Köy Enstitüsü", ..., s.15.

¹⁹⁸⁶ **Van Sesi**, 18 Ekim 1948.

¹⁹⁸⁷ **Van Sesi**, 11 Nisan 1949.

¹⁹⁸⁸ Kazım Köni, "Yeni Açılan Bir Kültür Yuvası: Ernis Köy Enstitüsü", **Ülkü Halkevleri ve Odaları Dergisi**, II/ 24, Aralık 1948, s.16.

¹⁹⁸⁹ **Ayn Tarihi**, S: 180, Kasım 1948, s. 30.

¹⁹⁹⁰ **Ayn Tarihi**, S: 180, Kasım 1948, s. 30.

enstitümüz Van'ın Ernis Köyü'nde açılmıştır. İllerimiz için köy öğretmeni yetiştirecektir. Yalnız vatandaş iradesine dayanan Cumhuriyet payidar olmak ve milletimizi çağdaş medeniyet seviyesine ulaştırmak, hatta onun üstüne çıkarmak için bilgili, uyanık birbirine dayanmasını ve güvenmesini bilen vatandaşlara muhtaçtır. Kadın erkek Türk ulusunun bütün fertlerini iyi bir Cumhuriyet vatandaşı halinde görmenin ilk şartı ilköğretimin yayılması, hiç derilse herkesin yüzde yüz beş yıllık bir okul öğretimi görmüş olmasıdır. Anadolu'nun yerleşmiş ve oradan hareketle tarihin kaydettiği en devamlı ve büyük imparatorluklardan birini kurmuş olan fatih cedlerimizin ilk durağı olan bu ülkeleri yakın bir gelecekte hayırlı gelişmeler bekliyor. Cumhuriyet Hükümeti Doğu İllerimizi vatan bütünü içinde aynı refah ve kültür seviyesinde görmek, azim ve kararındadır. Ernis Köy Enstitüsü'nü bu azim ve kararın ciddi bir ifadesi olarak anlamanızı dilerim. Ernis Köy Enstitüsü bugün 150'yi bulmuş olan öğrencileriyle düzenli ve plânlı olarak çalışmaya başlamıştır. Hükümetimizin kurmak için hiçbir fedakârlığı esirgemediği bu iş sizindir. Doğu İllerimizin kültür kalkınmasında Ernis Köy Enstitüsü, ağır bir sorumluluğu üzerine almıştır. Bu kurumun başarılı olması, ancak bütün vatandaşların burasını tanıması, sevmesi ve onun işleriyle yakından ilgilenmesiyle mümkün olabilecektir. Cumhuriyet hükümetinin sorumluluk almış bir uzvu sıfatıyla sizlerden Ernis Köy Enstitüsü'nü kendi eviniz, tarlanız gibi benimsemeyiz, bu yurt köşesinde vazife almış öğretmen ve idareci arkadaşlarımızın bu yurt köşelerinde başarılı olabilmesi için elimizden gelen her yardımı yapacağız. Ernis Köy Enstitüsü'nden feyzalacak gözbebeği evlatlarımız şuurlu, imanlı birer Türk vatandaşı ve münevver, pratik birer meslek adamı, öğretmen olarak yetişeceklerdir. Onların bedenlerinin ve ruhlarının sıhhati ve gelişmesiyle ilgilenmek başta gelen vazifelerimizdendir. Ömrü oldukça köy enstitülerinin başarılarıyla öğüneceğini söyleyen sayın cumhurbaşkanımız milli kahraman İnönü'yü her an aranızda hissederek çalışınız. Çalışmaktan, öğrenmekten yılmayınız. Milletimize karşı sevginiz ve ona yararlı olmak azim ve iradeniz her müşkülü yenecek gücün tükenmez kaynağı olsun"¹⁹⁹¹.

Ernis Köy Enstitüsü'nün açılması ile Van Gölü Havzası eğitiminin gelişmesi için önemli bir fırsat doğmuştu. Bu tarihe kadar bölgede hiçbir

¹⁹⁹¹ **Aynı Tarihi**, S: 180, Kasım 1948, s. 30; K. Köni, "*Ernis Köy Enstitüsü*", ..., s.17; **Van Sesi**, 1 Aralık 1948.

yükseköğretim kurumunun bulunmayışı enstitünün önemini bir kat daha artırmıştı. Ernis Köy Enstitüsü, havzanın eğitim-öğretim, sosyo-kültürel ve iktisadi kalkınmasında önemli katkılar sağlayacaktı. Ernis Köy Enstitüsü'nün açılması ile Van Gölü Havzası'nda bulunan öğrenciler için ortaöğretimden sonra eğitime devam etme fırsatı doğmuştu. Enstitü, burada hayata geçirdiği uygulamalı tarım ve hayvancılıkla köylülere iyi model oluşturarak ülke kalkınmasında yerini almaya başlamıştı.

1949'da Doğu Vilâyetlerinin bütçelerinin yetersiz kalması yüzünden buradaki eğitime yeteri kadar pay ayrılamamıştı. Bu nedenle havzadaki okulların yapımı ve geliştirilmesi için Doğu Anadolu Kalkınma ödeneğinden para aktarılmak zorunda kalınmıştı. Bu çerçevede Van Gölü Havzası'ndan Ernis Köy Enstitüsü'nün binalarının tamir ve inşaları için Milli Eğitim Bakanlığı 1949 mali yılı bütçesinden¹⁹⁹² 100.000 lira ve Tatvan'da yapılacak üç ve beş dershaneli ilkokul binası için de para ayrılmıştı¹⁹⁹³. Köy Enstitüleri, DP İktidarı Dönemi'ne kadar faaliyette bulunmuş ve ülke eğitiminde önemli katkılar sağlamıştı. Ancak DP İktidarı Dönemi'nde enstitüler tasfiye edilerek yerlerine öğretmen okulları açılmış¹⁹⁹⁴ ve bu nedenle Ernis'te açılan enstitü uzun ömürlü olamamıştı.

D-SAĞLIK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

Cumhuriyet Hükümetleri II. Dünya Savaşı sonrasındaki dönemde sağlık alanında kendilerini bekleyen birçok meselelerle karşılaşmıştı. Bunların başında salgın hastalıklar gelmekteydi. Bu dönemde Cumhuriyet Hükümetlerinin sağlık kurumları, salgın hastalıkların yayılmaması için gerekli koruyucu tedbirler alarak yoğun çalışmalar başlatmış, veba, kolera, çiçek vb salgın hastalıkların dışarıdan ülkeye girişini engellemek amacıyla sahillerde ve sınırlarda da tedbirler alınmıştı. Bu hastalıklardan başka ülkeyi tehdit eden sıtma, frengi¹⁹⁹⁵, trahom ve bilhassa verem

¹⁹⁹² **Van Sesi**, 18 Haziran 1949.

¹⁹⁹³ **TBMM TD.** VIII/19, B: 83, (9.5.1949), s.288.

¹⁹⁹⁴ **Zafer**, 26 Şubat 1951.

¹⁹⁹⁵ Frengi Doğu illerin ve Van Gölü Havzası'nda büyük rol oynamamaktaydı. (**Doğu Üniversitesi Hakkında Rapor**, Doğu Üniversitesi Tetkik Komisyonu Üyeleri, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1952, s.32.)

gibi hastalıklarla da mücadele edilmişti. Veremin son zamanlarda ülkede yaptığı tahribatı önlemek amacıyla Sağlık Bakanlığı ülkenin birçok noktasında verem hastalıklarıyla verem dispanserlerinin sayısını artırmıştı¹⁹⁹⁶.

Bu dönemde en sık rastlanılan hastalıklardan biri olan sıtma, toplumun ekonomik ve sosyal gelişimini olumsuz yönde etkilemişti. Anadolu'da da en önemli sağlık sorunlarından biri olma özelliğini bu dönemde de korumuştur. Bu hastalıktan risk altında olan şehirler arasında, Diyarbakır ve Şanlıurfa başta olmak üzere, İçel, Adana, Hatay, Kahramanmaraş, Gaziantep, Adıyaman, Elazığ, Mardin, Bingöl, Muş, Batman, Bitlis, Siirt, Şırnak, Van ve Hakkâri bulunmaktaydı¹⁹⁹⁷.

Bu dönemde sağlık hizmetlerinin rasyonel ve plânlı bir şekilde uygulanması için çalışmalar yapılmıştı. Kasım 1946'da Yüksek Sağlık Şurası'nın onayından geçen Birinci On Yıllık Milli Sağlık Plânı bunların ilkiydi. II. Dünya Savaşı'ndan sonra bütün dünya ülkelerinde çok değişmiş olan sosyal yaşantı ve ekonomik güçlükler birçok sağlık sorununu da beraberinde getirmiş ve gelişmiş ülkeler bu sorunları ele almışlardı. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, Başbakan Şükrü Saraçoğlu ve Sağlık Bakanı Hulusi Alataş'la görüşerek bir sağlık plânı taslağı hazırlanmasını sağlamış ve Yüksek Sağlık Şurası'na sunulmuştu. Türkiye'nin sağlık sorunlarına acil çözüm ve yerinde cevap vermek amacıyla hazırlanan ve Milli Sağlık Plânı olarak adlandırılan planın hedefleri şu şekilde belirlenmişti¹⁹⁹⁸;

“1-İleri ülkelerin öncelikle ele aldıkları koruyucu sağlık hizmeti için gerekli örgütü kurmak ve geliştirmek.

2-Köylük bölgeleri sağlık örgütüne kavuşturmak.

3-Mevcut sağlık personelini ve yenilerini günün ihtiyaçlarına göre yetiştirmek

4-Mevcut hastaneleri ve diğer sağlık müesseselerini ilmin ve zamanın yeni icaplarına uygun bir hale getirmek.

5-Bütün illerimizi içine almak üzere yurdumuzun lüzumlu bölgelerinde personel ve örgüt bakımından tam sağlık tesisleri kurmak.

¹⁹⁹⁶ **CHP Hükümetlerinin Dışişleri ve Sağlık Alanındaki Başarıları Hakkında Not**, CHP Propaganda Malzemesi Serisi, Ankara 1950, s.11.

¹⁹⁹⁷ Yaşar Göz- Mehmet Gürsoy ve Diğerleri, “ *Van İlinde Sıtma: Epidemiyolojik Bir Çalışma*”, **Türkiye Parazitoloji Dergisi**, XXVIII/ 4, 2004, s.175.

¹⁹⁹⁸ R. Ege, **Türkiye'nin Sağlık Hizmetleri**,...s.27-28.

6-Bu işleri en verimli bir tarzda gerçekleştirmek için de Milli Sağlık Bankası veya Milli Sağlık Sigortası Kurumu ve Sağlık Sandıkları kurmak”. Koruyucu sağlık hizmetlerini yürütecek hizmet ünitesinin Sağlık Merkezleri olması kararlaştırılmış ve her 40 köy için bir sağlık merkezi açılması öngörülmüştü¹⁹⁹⁹.

1947’den itibaren yürürlüğe konulacak²⁰⁰⁰ plâna göre, Türkiye, coğrafi bölgelere de paralellik gösteren yedi sağlık bölgesine ayrılmıştı²⁰⁰¹. Buna göre Doğu Anadolu ve Van Gölü Havzası Vilâyetleri altıncı sağlık bölgesinde yer almış merkez Erzurum olarak belirlenmişti. Erzurum’dan başka bölgede, Erzincan, Tunceli, Elazığ, Malatya, Bingöl, Muş, Bitlis, Van, Hakkâri, Ağrı ve Kars Vilâyetleri yer almış ve bu yedi sağlık bölgesinin her birinde; 500 yataklı bölge hastanesi, 300 yataklı akıl hastalıkları hastanesi, 300 yataklı çocuk hastalıkları hastanesi, 250-300 yataklı verem hastanesi, 200 yataklı dinlenme yurdu, veremli çocuklar için 100 yataklı prevantoryum, 300 yataklı sanatoryum, 100 yataklı bulaşıcı ve sağlık hastalıkları hastanesi inşa edilmesi plânlanmıştı. Ayrıca 100’er yataklı birer hemşire okulu, 100’er yataklı birer köy ebe okulu ve 100’er yataklı birer sağır-dilsiz ve körler okulunun da açılması kararlaştırılmıştı²⁰⁰².

Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı bütçesi üzerinde yapılan görüşmeler sırasında söz alan Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanı Dr. Behçet Bey, salgın hastalıklarla yapılan mücadeleler hakkında bilgi vermişti. Behçet Uz, açıklamasında salgın hastalıklar konusunda geçen yıllara göre önemli mesafeler katedildiğini, ülke hudutları dışında hüküm süren salgınlara karşı tedbirler alındığını²⁰⁰³ ifadeyle, tifüse karşı yapılan savaşla geçen yıla göre bu hastalık vakalarında yüzde 38 oranında bir eksilme olduğunu ve eski senelerde hiç eksik olmayan çiçek hastalığının tamamen önlendiğini belirtmişti²⁰⁰⁴. Ayrıca bakan, diğer salgın hastalıklardan trahom, frengi, verem ve sıtma ile ilgili yapılan çalışmaları açıklamıştı²⁰⁰⁵.

Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanı Dr. Behçet Uz açıklamasına devam ederek şu bilgileri vermişti: “ Bugün takriben 3 milyon yurttaşımızın yaşadığı 12 ilimizde

¹⁹⁹⁹ R. Ege, *Türkiye’nin Sağlık Hizmetleri*,...s.28.

²⁰⁰⁰ Nadir Nadi, “*Sağlık Planı*”, *Ayın Tarihi*, S: 157, Aralık 1946, s.234.

²⁰⁰¹ *Ayın Tarihi*, S: 156, Kasım 1946, s.52.

²⁰⁰² *Ulus*, 2 Aralık 1946.

²⁰⁰³ *BCA*. 030.10.177.224.9.

²⁰⁰⁴ *Ayın Tarihi*, S: 157, Aralık 1946, s.141.

²⁰⁰⁵ *Ayın Tarihi*, S: 157, Aralık 1946, s.142-143.

trahom savaşı yapılmaktadır. Bu yılın 10 ayında muayene edilen 63.000 kişiden 28.000'inin trahomlu olduğu görülerek tedavilerine başlanmış, 5.000.000 ilaçlama ve 7.000 göz ameliyesi yapılmıştır. Bütün bölgede bidayete yüzde 3'e yaklaşan körlük nispeti bugün yüzde 1'e düşmüştür. Frengide hastalığın kesif olduğu 6 bölgede özel kurullarla frengi savaşı yapılmaktadır. Frengi savaş teşekküllerimiz 1925'ten 1945 yılı sonuna kadar tarama suretiyle 2.000.000'dan fazla yurttaşı muayene etmiş ve bunların arasındaki 104.000 frengiliden 82.000'inin tedavisi tamamlanmıştır. ... Bakanlığımız verem konusu üzerinde de hasasiyetle durmaktadır. Verem mücadele dispanserleri tarafından muayene edilen 37.000 hasta arasında 2.053'ünün veremli olduğu anlaşıl原因 olarak bunlardan sanatoryum ve hastane tedavisini gerektirenler bu müesseselere yatırılmış, diğerlerinin dispanserlerde ve evlerinde tedavileri takip olunmuştur. Sıtma ile savaşta ise, 53 ili kısmen veya tamamen içine alan, 27 müstakil ve 12 tali bölgeye ayrılan çok geniş sahada Ekim 1946 sonuna kadar 2.885.877 kişi muayeneden geçirilmiş ve bunlardan 1.828.104'ü tedaviye alınmıştır. Bundan maada halkımızı sırf sıtmadan koruma bakımında 467.831 metre uzunluğunda kanal açılarak 19.463 dekar bataklık kurutulmuş ve ayrıca 1.417.196 metre uzunluğunda eski kanal ve 7.849.485 metre eski ark temizlettirilmiştir. Ayrıca sivrisinek ve sürfe itlafi için de bugünün icaplarına göre muhtelif maddeler kullanılmıştır²⁰⁰⁶.

Doğu'nun ve Van Gölü Havzası'nın en başta gelen hastalıkları sıtma ve trahomdu. 1950'deki duruma göre bu hastalıklarla mücadelenin olduğu yerlerde, halkın hemen hemen hepsi dalak ve kan muayenesinden geçirilmişti. Doğuya nazaran Güneydoğu Bölgesindeki sıtma oranı oldukça yüksekti²⁰⁰⁷. Burada halkın sıtma tedavisinde uyguladığı dalak kesme, tütsü ve benzeri ilkel yöntemler sağlık-hastalık davranışı kültürünün yansıtılması açısından önemliydi²⁰⁰⁸. Bu tarz uygulamalar bazı köylerde tıbbın önüne geçmiş ve hastalığın tedavisini zorlaştıran önemli etken olmuştu.

Cumhuriyet Hükümeti, ülke nüfusunun yüzde 75'ini oluşturan köy kesiminin sağlık problemlerini çözmek amacıyla Köy Enstitülerini kurarak bir taraftan köy

²⁰⁰⁶ **Ayın Tarihi**, S: 157, Aralık 1946, s.142-143.

²⁰⁰⁷ **Doğu Üniversitesi Hakkında Rapor**, Doğu Üniversitesi Tetkik Komisyonu Üyeleri, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1952, s.31.

²⁰⁰⁸ Orhan Türkdoğan, **Doğu Anadolu'da Sağlık-Hastalık Sisteminin Toplumsal Araştırması**, Atatürk Üniversitesi Yayınları, Erzurum 1972, s.135.

kültürünü yükseltmeye çalışmış, diğer taraftan köy sağlık memuru yetiştirilerek köylerin sağlığını temin yolunda çalışmıştı. Bu dönemde Köy Enstitüleri ve köy okulları köylerin kültürünü, sosyal ve iktisadi hayatını ve milli sağlığını yükseltmekte önemli rol oynayan kurumlar olmuştu²⁰⁰⁹.

Bu dönemde salgın halini alan hastalıklarla mücadelede gerçekleştirilen sağlık çalışmaları hükümetlerin programlarına da yansımıştı. Meselâ Recep Peker Hükümeti'nin (12 Ağustos 1946-9 Eylül 1947) programında sağlık işleri şu şekilde yer almıştı; “ ... Bulaşıcı hastalıklarla, trahom, sıtma, verem, frengi gibi sosyal dertlere karşı koruyucu savaş vasıtalarımızı ve teşekküllerimizi kuvvetlendirecek ve tekemmül ettireceğiz. Sağlık müesseselerimizi mahalli ihtiyaçlara uygun ve teşkilatta çalışanların görevlerini daha verimli kılacak tarzda tertipleyeceğiz. Bu yoldaki çalışmalarımızı hekim ve vasıtalarımızın yettiği kadar kasabalara ve köy gruplarına kadar götüreceğiz. Sağlık kurullarına lüzumlu uzman hekim, eczacı, hastabakıcı, ebe ve hemşire gibi elemanların yetiştirilmesini devamlı takip edeceğiz”²⁰¹⁰.

Ülkede etkili olan salgın hastalıklarına karşı halkın sağlığının korunması ve salgınlarla mücadelede olduğu gibi Cumhuriyet Hükümetleri nüfusun korunması ve çoğaltılması konusunda doğum ve çocuk bakımevlerinin çalışmalarını sekteye uğratacak engellere karşı ödenekleri artırarak tedbirler alınmıştı. Hükümet, sağlıklı nesil ve nüfus artışının en büyük düşmanı olan sıtma, verem, trahom ve zührevi hastalıklar gibi her biri başlı başına bir bela olan hastalık ve afetlerle mücadele ve ülkenin muhtaç olduğu sağlık merkezlerine kavuşmak için yoğun çalışmalar yapmıştı²⁰¹¹. Bu kapsamda 1946'da Van'da hizmet vermekte olan 20 yataklı Kadın Doğum ve Çocuk Bakımevi ihtiyaca cevap verebilecek şekilde yeniden düzenlenmişti²⁰¹². Bunun yanında Özel Muhasebe'ye bağlı olan 30 yataklı hastanenin ihtiyaçlarının karşılanması için 1947 bütçeşinden 10.000 lira ek ödenek verilmişti²⁰¹³.

Önceki dönemde Van'ın Akdamar Adası'nda kurulmasına teşebbüs edilen ancak bazı sebeplerden dolayı kurulmasına izin verilmeyen cüzzamlıların tedavi

²⁰⁰⁹ **Aynı Tarihi**, S: 155, Ekim 1946, s.10.

²⁰¹⁰ **TBMM TD.** VIII/1, B: 3, (14.8.1946), s.35.

²⁰¹¹ **TBMM TD.** VIII/3, B: 18. (18.12. 1946), s.221.

²⁰¹² **TBMM TD.** VIII/3, B: 18. (18.12. 1946), s.227.

²⁰¹³ **BCA.** 490.01.193.764.2.

merkezi daha sonra Elazığ'da açılarak, Elazığ Cüzzam Hastanesi adıyla ve 225 yatak kapasiteli olarak hizmet vermeye başlamış, Van, Bitlis, Muş gibi vilâyetlerden getirilen hastalar burada tedavi edilmişti²⁰¹⁴.

Ülkenin geniş bir kısmını istila eden ve her yıl birçok vatandaşı körler zümresine katarak en kıymetli görme hissinden mahrum bırakan trahom hastalığına karşı verilen mücadele bu dönemde de sürmüştü. Biri Adana ve diğeri Diyarbakır olmak üzere iki grup halinde çalışan trahomla mücadele teşkilatının 16 hastanesi, 32 dispanseri ve 35 köy tedavi evi bulunmaktaydı. Bunlardan Diyarbakır Trahom Savaş Kurulu Başkanlığı bölgesinde yer alan Van ve Ahlât'ta birer trahomla mücadele dispanseri faaliyet göstermekteydi²⁰¹⁵.

Güneydoğu ve Doğu'da sonradan olma körlüklerin esas sebebi olan trahomun oranı genellikle yüksek olmuştu. Bu bölgede trahomluların sayısının 1 milyondan fazla olduğu tespit edilmişti. Elde edilen son rakamlara göre umumi nüfusa göre trahomluların oranını Urfa'da yüzde 56, Malatya'da yüzde 49, Mardin'de yüzde 45, Bingöl'de yüzde 21, Elazığ ve Diyarbakır'da yüzde 20, Muş, Erzurum ve Van'da yüzde 15, Tunceli'de yüzde 14, Bitlis'te yüzde 7, Kars'ta yüzde 8,5²⁰¹⁶ olarak göstermişti.

Bu arada deprem nedeniyle Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, Van'a gelerek tetkiklerde bulunmuştu. İskele Köyü'nde muhacirlerin sorunlarını dinleyen İnönü, halkın buradaki trahom salgınından muzdarip olması nedeniyle yetkililerden trahom salgınıyla ilgilenilmesini istemişti. Bunun üzerine Ağustos 1946'da Van'a bir trahom ekibi gelerek bölgeyi esaslı bir şekilde sağlık taramasından geçirmişti²⁰¹⁷. Bunun yanında 1947'de Mısır'da etkili olan kolera salgınının Türkiye'yi etkilememesi için liman ve sınırlardaki hacıların dönüş güzergâhlarında gerekli önlemler alınmıştı. Ayrıca bütün vilâyetlerde koleraya karşı aşılama çalışmaları başlatılmıştı²⁰¹⁸. Böylece, Cumhuriyet Hükümetlerinin koruyucu sağlık tedbirleri sayesinde bulaşıcı hastalıklarla mücadelede büyük başarılar elde edilmişti. Genç ve en verimli

²⁰¹⁴ TBMM TD. IX/4, B: 30. (15. 1. 1951), s.206.

²⁰¹⁵ TBMM TD. VIII/3, B: 18. (18 Aralık 1946), s.222.

²⁰¹⁶ **Doğu Üniversitesi Hakkında Rapor**, Doğu Üniversitesi Tetkik Komisyonu Üyeleri, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1952, s.31.

²⁰¹⁷ Sevinç, "*Trahomla Mücadele*", **Van**, 3 Ağustos 1946.

²⁰¹⁸ **Ulus**, 7 Ekim 1947.

yaşlarında birçok vatandaşın ölümüne sebep olan veremle savaş işinde de Sağlık Bakanlığı sistemli çalışmalarını devam ettirerek, ülkenin birçok yerinde açılan verem savaş derneklerini desteklemiştir²⁰¹⁹.

Van Gölü Havzası'nın sağlık işlerinde etkili olan önemli bir gelişme de Van Asker Hastanesi'nin inşaatında yapılan yolsuzluk olmuştur. Burada yapılan yolsuzlukla ilgili olarak Afyon Milletvekili Kemal Özçoban, TBMM Başkanlığı'na bir dilekçe vererek, Van Asker Hastanesi'nin inşaatında yolsuzluk yapıldığını²⁰²⁰ ve bu durumun araştırılarak açıklanmasını istemiştir²⁰²¹. Bunun üzerine yapılan incelemelerden sonra Milli Savunma Bakanı Orgeneral Cemil Cahit Toydemir, şu açıklamayı yapmıştır: “Van Askeri Hastanesinin inşaatı ihale ile 22.500 liraya müteahhit Hüsnü Yörük'e verilmiştir. Müteahhit inşaatı başlatmış ancak inşaat alanında su çıkması üzerine ek süre istemiştir. Bu sırada II. Dünya Savaşı başlayınca demir fiyatları zamlanmış ve inşaat durmuştur. İş Danıştaya götürülmüş, burada işin tasfiyesine karar verilmiş ve müteahhide yapılan iş ve orada bırakılan malzeme karşılığında 71.000 lira tasfiye tazminatı verilmiştir. Bu sırada yapılan incelemelerde müteahhide 27.000 lira fazla para verildiği tespit edilmiştir. Bu işten mesul olan iki albay ve beş yüzbaşı yargılanmıştır. Bunların suçlu olmadıkları anlaşılmış ve müteahhitten verilen fazla para geri istenmiştir”²⁰²². Yolsuzluk işi bu şekilde halledilmiş görünse de bu süre içinde burada yapılan sağlık yatırımlarının durmasına neden olmuştur.

Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı, bu dönemde bölgeye gerekli sağlık hizmetlerini getirmek için Doğu İlleri Kalkınma Programı ödeneğinden 1.200.000 lira ayırmıştı. Bakanlık bu para ile 1949'da Van Özalp, Doğu Bayazıt, Hakkâri, Nusaybin ve Akçakale'de olmak üzere beş sağlık merkezi inşa etmek üzere harekete geçmişti. Ayrıca Bakanlık, motorlu araçlarla donatılmış 20'şer hasta kapasiteli ve bu hastaların her türlü ilaçlarını ücretsiz verebilecek üç seyyar hastanenin kurulmasına karar vermiş ve çalışmalar başlanmıştır²⁰²³.

²⁰¹⁹ T.C. XXIV. (1923-1947), *Ulus*, 29 Ekim 1947, Cumhuriyet Bayramı İlavesi.

²⁰²⁰ BCA. 030.10.8.50.24.

²⁰²¹ TBMM TD. VIII/4, B:46. (19 Şubat 1947), s.244-245; *Bugün*, 12 Haziran 1948.

²⁰²² TBMM TD. VIII/12, B: 74, (21 Haziran 1948), s.287-292; *Ayın Tarihi*, S: 175, Haziran 1948, s.11-12; *Bugün*, 22 Haziran 1948; *Son Posta*, 22 Haziran 1948; Selim Ragıp Emeç, “*Van'daki Yolsuzluklar Karşısında*”, *Son Posta*, 23 Haziran 1948; *Akşam*, 24 Haziran 1948.

²⁰²³ TBMM TD. VIII/19, B: 83, (9.5.1949), s.289.

Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı'nın Doğu Kalkınma Programı çerçevesinde oluşturduğu gezici sağlık ekipleri Van Gölü Havzası'nda tetkiklere başlamışlardı. Özellikle köyler ve sınır bölgelerindeki yerleşim yerlerinde yaşayan halk muayene edilmiş, Başkale, Özalp ve Çaldıran kazalarında kurulan gezici hastanelerle halk sağlık taramasından geçirilmişti. Hastalara bedava ilaç dağıtılmış ve halk hastalıklara karşı bilgilendirilmişti²⁰²⁴. Van merkez ve kazalarında bulaşıcı hastalıklarla yapılmakta olan mücadelenin aksamadan devam edebilmesi için Van merkez, Çatak, Gevaş, Başkale ve Özalp'ta yeni hükümet tabipleri tayin edilmişti²⁰²⁵. Bu sırada Van Memleket Hastanesi'nin durumunu elverişli hale getirmek²⁰²⁶ ve yatak sayısını artırmak amacıyla Sağlık Bakanlığı 7.500 lira yardımda bulunmuştu²⁰²⁷. Ayrıca Özalp'ta bir hastanenin yapılmasına 1949'da karar verilmiş ve çalışmalara başlanmıştı²⁰²⁸.

Doğu Kalkınması ödenekleri ile Doğu illerinde sağlık faaliyetlerinin artması ve tesislerin kurulması sağlanmıştı. 1949'da, motolu seyyar üç Sahra Hastanesi Urfa, Mardin, Hakkâri, Van, Ağrı ve Siirt illerini sağlık taramasından geçirmişti. 1950'de takviyeli olarak bu ekipler Doğu'nun geri kalan illerini tarama kararı almış ve her türlü sağlık imkânları sağlanmıştı. Ayrıca 1950'de Van ve Siirt'te 50'şer yataklı birer hastane inşaatına başlanma kararı alınmıştı²⁰²⁹. Çünkü mevcut hastaneler ihtiyaca cevap veremeyecek durumdaydı. Bölgede etkisini gösteren trahomla mücadele için merkezlerin sayısının artırılması gerekmektedir. Aynı zamanda sıtmaya karşı burada bulunan bataklıkların kurutulması Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı'ndan talep edilmişti²⁰³⁰.

Van'da hizmet veren Özel İdare'ye bağlı Memleket Hastanesi ile Sağlık Bakanlığı'na bağlı Doğumevi Hastanesi doktor ve uzman yokluğundan gerektiği kadar hizmet verememişlerdi²⁰³¹.

²⁰²⁴ **Van Sesi**, 4 Temmuz 1949.

²⁰²⁵ **Van Sesi**, 11 Nisan 1949.

²⁰²⁶ **Van Sesi**, 28 Şubat 1949.

²⁰²⁷ **Van Sesi**, 27 Nisan 1949.

²⁰²⁸ **Ayn Tarihi**, S:185, Nisan 1949, s.85.

²⁰²⁹ **Ayn Tarihi**, S: 198, Mayıs 1950, s.41.

²⁰³⁰ **Van Sesi**, 17 Eylül 1949.

²⁰³¹ **TBMM TD**. VIII/24, B: 54, (23.2.1950),s.1066.

Hükümet, daha önce 50 yataklı olarak kurulması kararını aldığı Van Devlet Hastanesi'nin yatak kapasitesini 1950'de 100'e çıkarılmasını²⁰³² ve işi ihaleye vererek²⁰³³ hastanenin 1950 sonuna kadar tamamlanarak hizmete geçirilmesini kararlaştırmıştı²⁰³⁴. Böylece Van'da büyük bir hastane inşaatına başlanmıştı²⁰³⁵.

Başbakan Şemseddin Günaltay, 1949-1950 döneminde sağlık çalışmalarıyla ilgili olarak, sıtma, trahom, frengi ve diğer salgın hastalıklara karşı mücadele verilerek köy ve kasabaların da sağlık taramasından geçirildiğini²⁰³⁶ belirtmişti.

CHP Hükümetlerinden sonra iktidara gelen DP Hükümeti'nin programında sağlık meselesi önemli bir yer almıştı. Hükümet programında sağlık işleri şu şekilde ifade edilmişti; "Sıhhat işlerimizin, hatta komşu memleketlere nispetle ne derece ihmal olunduğu ve hususiyle köylümüzün sağlık meselesi hakkında hemen hiçbir şey yapılmadığı acı bir hakikattir. Bu vaziyeti göz önüne alan hükümetimiz bir taraftan şehirlerimizdeki hastanelerin tanzimine ve çoğaltılmasına çalışırken, diğer taraftan da köylümüzün tıbbi ve sıhhi ihtiyaçlarının teminini ehemmiyetle ele almak kararındadır. Yeni portatif hastaneler ve sağlık merkezleri tesisi hususunda şimdiden teşebbüslere geçmiş bulunuyoruz. Verem, sıtma vesaire bu gibi içtimai bir musibet halini alan hastalıklara karşı daha geniş ve ciddi bir mücadele programı hazırlamak ve bu arada koruyucu tababete layık olduğu ehemmiyeti vermek azmindeyiz. Bu tedbirler memleketin iktisadi kalkınmasıyla ve halkımızın yaşayış şartlarının yükselmesi ile mütenasip olarak umumi sıhhat durumumuzun da iyiliğe doğru gitmesini temin edecektir"²⁰³⁷.

DP Dönemi'nde bütçeden Rize, Siirt, Sivas ve Van Hastanelerinin tamir ve inşası için 1000.000 ve Bitlis Hastanesi için de 100.000 liralık bir ödenek ayrılmıştı²⁰³⁸.

²⁰³² Rüştü Oktar, "Doğunun Kalkınmasında Van", **Van Sesi**, 11-12 Mayıs 1949.

²⁰³³ **Van Sesi**, 8 Mart 1950.

²⁰³⁴ **Van Sesi**, 26 Nisan 1950.

²⁰³⁵ Ali Rıza Erem, "DP İktidarı Nasıl Bir Vatan Devraldı?", **Ulus**, 21 Ağustos 1950.

²⁰³⁶ **Ayn Tarihi**, S: 198, Mayıs 1950, s.40.

²⁰³⁷ **Cumhuriyet**, 30 Mayıs 1950.

²⁰³⁸ **TBMM TD.** IX/5, B: 45. (19. 2. 1951), s.113.

E-MADENCİLİK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

II. Dünya Savaşı sonrasında Türkiye ekonomisinin içinde bulunduğu zor koşullar ülkenin özellikle batılı devletlerle daha yakın ekonomik ilişkiler içine girmesine neden olmuştu. Bu çerçevede 1947’de hazırlanan Kalkınma Plânı, başta haberleşme ve ulaştırma sektörleri olmak üzere enerji, demir-çelik ve madencilik alanında²⁰³⁹ dış yardıma, özellikle ABD yardımına bağlı olarak hazırlanmıştı²⁰⁴⁰.

İktisadi İşbirliği İdaresi maden arama ve işletme araçlarının en kısa zamanda alınması için Marshall Plânı Fonu’ndan 2.185.000 dolar ayrılmıştı. Bu para ile ilk etapta gerekli malzemelerin alınması kararlaştırılmıştı. Bu dönemde maden işleri için 1948’den itibaren 10.076.000 dolar tutarında malzeme alımı gerçekleşmiş ve işletme için para ayrılmıştı²⁰⁴¹.

1. Kürzot Petrol İşletmesi

Bu dönemde kömür ve petrol aramalarında MTA Enstitüsü, Amerikalı uzmanlarla işbirliği yapmıştı²⁰⁴². Bu işbirliği ile “Drillesco American” isimli bir şirket tarafından Ramandağı’nda ve Adana civarında tetkikler yaptırılmış²⁰⁴³, Ramandağı’ndaki petrol arama sondajlarında Amerikalı uzmanlar Türklerle birlikte çalışmışlardı²⁰⁴⁴. Burada yapılan sondajlarda açılan 9 Numaralı Kuyu’da önemli miktarda petrol kaynağına ulaşılmıştı. Böylece kuyudan çıkarılacak petrol sayesinde hem bölgenin kalkınması kolaylaşacak, hem de Türkiye, senelik 400.000 tonu bulan petrol tüketimi için dışarıya verdiği dövizin bir kısmından kurtulmuş olacaktı²⁰⁴⁵.

Devletin muhtaç olduğu petrolün memleket dâhilinden sağlamak amacıyla birçok bölgede tetkikler yaptırılmıştı. TBMM’de bu konu ile görüşmeler yapılırken; Van Milletvekili İbrahim Arvas söz alarak; geçmişte Kürzot ve Ernis’te petrol madeninin bulunduğu ve buradan çıkarılan mazotun birçok alanda kullanıldığını

²⁰³⁹ **Akşam**, 24 Ocak 1948.

²⁰⁴⁰ F. Soykan- M. Mutluer, “ *Türkiye’de Madencilik...* ”, s.40.

²⁰⁴¹ **Ulus**, 26 Şubat 1949.

²⁰⁴² **Akşam**, 21 Haziran 1947.

²⁰⁴³ **Cumhuriyet**, 4 Eylül 1948.

²⁰⁴⁴ **Vatan**, 4-5Mart 1948; **Akşam**, 9 Mart 1948; **Siirt**, 6 Mart 1948.

²⁰⁴⁵ **Ayn Tarihi**, S: 172, Mart 1948, s.31.

belirtmiş, yetkililerden bu bölgede detaylı tetkiklerin yapılmasını istemişti²⁰⁴⁶. Ancak bu dönemde Kürzot Bölgesi'nde petrol arama ve işletme yönünde çalışma yapılmamıştı. Bunda önceki dönemlerde MTA Enstitüsü tarafından verilen ve buradaki petrolün işletme kurmaya değer bulunmadığını bildiren raporları etkili olmuştu.

2. Şahmanis Linyit İşletmesi

Bu dönemde Van'ın yakacak ihtiyacını karşılayacak olan odun kaynaklarının azalması²⁰⁴⁷ karşısında halk ve devlet yetkilerinin dikkatlerin Şahmanis linyit kömürüne çevirmesine neden olmuştu. Buradan çıkarılacak kömürlerin tüketim merkezleri arasında; Van'daki hükümet daireleri, Ernis Köy Enstitüsü, Van Gölü İşletme İdaresi, Zeylan'da kurulacak hara ve devlet hastanelerinin ilk sırayı alması düşünülmüştü²⁰⁴⁸.

Memleketin mühim servetlerinden olan kömür cevherlerinin bulunup işletilmesi ile iktisadi sahada refah ve gelişme temin edebilmesi mümkündür²⁰⁴⁹. Bu madenin işletilmesi sadece Van'ı değil havzadaki diğer vilâyetlerin kalkınmasında da önemli bir rol oynayacaktı²⁰⁵⁰.

II. Dünya Savaşı sonrasında devletin muhtaç olduğu enerji kaynaklarının memleketin dâhilinden temin edilmesi için birçok bölgede tetkikler yaptırılmıştı. TBMM'de bu konu ile ilgili görüşmeler yapılırken Van Milletvekili İbrahim Arvas söz alarak; Şatak Kazası'nın Şahmanis Köyü'nde bulunan linyit kömürünün ileride demiryolunun buraya gelmesi ile trenler için ve gölde işleyecek vapurlar için taşıyacağı öneme değinmişti. İbrahim Bey, bu linyit maden bölgesinin tetkikinin yapılmasını istemiş ve İşletmeler Bakanı Münir Birsnel bu maden üzerinde önemle durulması gerektiğini belirtmişti²⁰⁵¹.

Bu dönemde madenin işletme imtiyazını elinde bulunduran Vanlı Çilingiroğlu Mehmet ve Ruznamecioğlu Şevket Tan'a, imtiyazın verildiği tarihten

²⁰⁴⁶ TBMM TD. VIII/24. B: 56, (25.2.1950), s.1274.

²⁰⁴⁷ Van Sesi, 7 Eylül 1949; Yeni Yurd, 20 Kasım 1947.

²⁰⁴⁸ Van Sesi, 18 Ocak 1950.

²⁰⁴⁹ Van Sesi, 8 Ocak 1949; Doğu Üniversitesi Hakkında Rapor, Doğu Üniversitesi Tetkik Komisyonu Üyeleri, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1952, s.54.

²⁰⁵⁰ Van Sesi, 14 Nisans 1949.

²⁰⁵¹ TBMM TD. VIII/24. B: 56, (25.2.1950), s.1274.

beri madende çalışmalar yapıldığına dair dosyalarında bir kayıt tutulmadığı ve aylık faaliyet cetvellerini de vermediklerinden, imtiyaz sözleşmeleri 21 Temmuz 1948’de iptal edilmiş ve buradaki linyit madeninin işletme imtiyazı beş yıl süreyle Van Özel İdaresi’ne verilmişti. Bu sürenin bitimine az bir süre kala 10 Aralık 1952’de çıkarılan 200/285 Sayılı İşletme Ruhsatnamesi ile bu imtiyaz tekrar beş yıl süreyle Van Özel İdaresi’ne verilmişti²⁰⁵². Daha sonra Şahmanis Köyü linyit madenleri sahasını işletmek, linyit alım ve satım işleriyle uğraşmak ve merkezi Van’da olmak üzere 99 yıl süreli ve 1.000.000 lira sermayeli “Şahmanis Linyit Kömürleri İşletmesi Anonim Şirketi” adıyla bir şirketin kurulması İcra Vekilleri Heyeti tarafından çıkarılan 10 Mayıs 1956 tarih ve 4/7303 sayılı kararname ile karar altına alınmıştı²⁰⁵³.

Doğu Vilâyetlerinin önemli bir yakacağı olarak görülen linyit kömürü, taşıma araçları ve yolların yokluğu, mevcut linyit kalitesinin düşük oluşu, ihtiyat mevcudunun uzun ve devamlı bir işletmeye elverişli olmayışı gibi sebepler şimdiye kadar burada büyük işletme kurulmasını engellemiş²⁰⁵⁴ ve bu nedenle varlığı bilinen bu madenden o zamana kadar layıkıyla faydalanılamamıştı.

3. Van Gölü Havzası’nda Soda ve Diğer Madenler ve Bu Alanda Yapılan Çalışmalar

Soda Van Gölü’nün Adilcevaz civarında Poraklık denilen bir mevkiye suyun dalgalanarak ana gölden bir çukur sahayı aşması ve orada buharlaşması neticesinde kalan bakiye şeklinde üretilmekteydi²⁰⁵⁵. Burada üretilen soda, Van ve çevresindeki pazarlarda halkın istifadesine sunulmakta ve halk istediği miktarda sodayı buralardan sağlayabilmekteydi²⁰⁵⁶. Üretilen soda eskiden Doğu ülkelerine ve Rusya’ya ihraç edilmekte ve yöre halkı için önemli bir geçim kaynağı olmaktadır²⁰⁵⁷.

²⁰⁵² BCA. 310.10.65.2553.3461.67; BCA. 310.10.65.2556.3465.2.

²⁰⁵³ BCA. 030.18.01.02.143.43.15.

²⁰⁵⁴ Ömer Hulusi Barutoğlu, “Doğu Anadolu’nun Yakacak Davası”, *Ulus*, 25 Eylül 1946.

²⁰⁵⁵ *Son Posta*, 2 Birinciteşrin/Ekim 1937; Şerafettin Uğurluteğin, “Balık ve Soda”, *Av ve Deniz Dergisi*, S:18, 30 Nisan 1948, s.49.

²⁰⁵⁶ Hadi Yener, *Van Gölü Soda ve Asitboriği Hakkında Rapor*, MTA Arşivi, Rapor No.1450, s.2; Güngör Okullu, “Van Gölü”, *Pancar Çiftçi Dergisi*, Sene: 18, S: 195, Aralık 1968, s.26.

²⁰⁵⁷ *Son Posta*, 1 Birincikanun/Aralık 1936; “Van Gölü ve Soda”, *Van Sesi*, 6 Nisan 1949.

1942’de TBMM’de üretiminin gerekliliği ve faydalı olarak kabul edilen Van Gölü soda tesisleri için Sümerbank bütçesinden 1.000.000 lira ödenek ayrılmasına karar verilmişti²⁰⁵⁸.

II. Dünya Savaşı sonrası devletin ihtiyaç duyduğu sodanın memleket dâhilinden sağlamak amacıyla birçok bölgede tetkikler yaptırılmıştı. TBMM’de bu konuyla ilgili görüşmeler yapılırken; Van Milletvekili İbrahim Arvas söz alarak eski zamanlardan beri Van Gölü’nden soda üretildiği ve civar vilayetlere satıldığını dile getirmiş ayrıca, Hükümet’in Doğu Kalkınması çerçevesinde burada soda fabrikasının kurulup kurulmayacağını sormuştu. Bunun üzerine İşletmeler Bakanı aynı toplantıda Van Gölü’nden soda üretimi ile ilgili sorulan bu soruya cevap olarak; “Soda için bir tetkikimiz vardır. Bu tetkik maliyet ve istihlak pazarlarına nakil bakımından ekonomik olup olmadığı hakkındadır. Buradaki soda bize müspet netice vermemektedir”²⁰⁵⁹, diyerek ulaşım bakımından Van Gölü’nden üretilen sodanın ekonomik olamayacağını açıklamıştı.

TBMM’de memlekette yapılacak sanayi tesisleri hakkındaki çalışmalar sırasında da yine Van Milletvekili İbrahim Arvas, söz alarak Van’da bir soda fabrikasının kurulmasını istemiş, kurulacak fabrikanın depremde yıkılmış olan şehrin imarına yardım edeceği gibi, yol faaliyetlerini de artıracığını belirtmişti²⁰⁶⁰. İbrahim Bey’in bu talebini değerlendiren Ekonomi Bakanı Fuat Sirmen; “... bir sanayi müessesesi kurulurken ilerdeki vaziyete göre de bütün şartları cami bir yerde kurulması lazımdır. Van havalisinde ucuz enerji temin etmek ve istihsal edilecek sodayı büyük merkezlere nakletmek bakımından yani umumi manasıyla iktisadi icap ve şartlar bakımından bu günkü durumumuz itibarıyla Van’da böyle bir tesisin kurulmasını kısa bir zamanda kabili tahakkuk görmekteyiz. Soda endüstri için temel maddelerdendir. Bu ilk beş senelik planda nazara alınmışken şimdiye kadar tahakkuk ettirilememiştir. Soda fabrikası belki Bandırma’da ve havalisinde veya İzmit’te kurulacaktır. ... Bu bakımdan bu gibi tesisleri memleketin herhangi bir yerinde büyük masraflar yaparak kurmayı uygun bulmamaktayız. Bunu israf addetmekteyiz. Onun içindir ki bugüne ait olmak üzere soda sanayini Van’a götürmek imkânını bulamadık.

²⁰⁵⁸ TBMM ZC. VI/26, İ: 74, (17.6.1942), Sıra Sayısı. 211, s.3.

²⁰⁵⁹ TBMM TD. VIII/24. B: 56, (25.2.1950), s.1274.

²⁰⁶⁰ TBMM TD. VII/21. B: 29, (28.1.1946), s.135-136.

... Ancak endüstri ihtiyacımız daha büyürse o zaman belki Van'a da gelmek durumu hâsıl olacaktır²⁰⁶¹, şeklinde değerlendirmişti.

Van Gölü gibi Arin Gölü'nde de soda bulunmakta ve yöre halkı kendi yöntemleri ile buradan soda ihtiyaçlarını karşılamaktaydı²⁰⁶². Cumhuriyet Döneminde buradaki sodayı işletmek amacıyla herhangi bir tesis kurulmamıştı²⁰⁶³.

Van Gölü sahillerinin müsait bir yerinde soda fabrikasının kurulmasıyla mahalli kalkınma, iş sahasının genişlemesi ve yıllarca atıl durumda bulunan bu madenin memlekete daha faydalı bir hale getirilmesiyle sağlanmış olacaktı²⁰⁶⁴. Van Gölü sahillerinin müsait bir yerinde soda fabrikasının kurulması yönündeki isteklerin artması üzerine Ticaret Vekâleti, Van ve Arin Göllerinde tetkiklerde bulunmuş ve burada kurulması istenen soda fabrikası için bir rapor hazırlanmıştı. Raporda; buradaki soda miktarı ve tesis kurma istekleriyle ilgili olarak; Van Gölü'nde litrede 5 gram soda elde edilebileceği ve Arin Gölü'nde ise bu miktarın 10 grama çıkacağı üzerine durulmuş, bu miktarla üretimin masraflarını karşılamayacağı ve fabrika kurulamayacağı belirtilmişti²⁰⁶⁵. Ancak bu raporlara rağmen Van Milletvekili İbrahim Arvas, Van'da bir soda ve sabun fabrikasının kurulması için Hükümet nezdindeki çalışmalarını sürdürmüştü²⁰⁶⁶. CHP, 1950 seçimlerini kaybedince burada bir fabrika kurma işi de gerçekleştirilememişti.

Soda dışında MTA Enstitüsü'nden bir grup jeolog, Muş ve çevresinde maden arama faaliyetlerinde bulunmuşlardı. Bölgede yapılan çalışmalar sonucunda 16 Ekim 1947'de Muş'un Bilir Köyü'nde 15-20 km'lik bir alanda barit madeni bulunmuş, yapılan tetkikler de bulunan madenin kalite ve rezerv yönünden devlet işletmesi kurmaya müsait olduğu tespit edilmişti²⁰⁶⁷. Ancak diğer madenlerde olduğu gibi, bu madenle ilgili de herhangi bir işletme kurulmamıştı.

²⁰⁶¹ TBMM TD. VII/21. B: 29, (28.1.1946), s.135-136.

²⁰⁶² Hüseyin Orak, **Türkiye Klavuzu I, Bitlis**, Ankara 1946, s.613.

²⁰⁶³ Cevat Eyup Taşman, "Tuzlarımız", **Maden Tetkik ve Arama Dergisi**, Yıl: 1945, S: 33, s.106; E. Lahn, "Bazı Türkiye Göllerinin Jeoloji ve Jeomorfolojisi Hakkında", **Maden Tetkik ve Arama Dergisi**, Yıl: 1951, S: 41, s.122.

²⁰⁶⁴ **Van Sesi**, 16 Mart 1949.

²⁰⁶⁵ **BCA**. 490.01.193.764.2.

²⁰⁶⁶ TBMM TD. VIII/24, B: 56, (25.2.1950), s.1260.

²⁰⁶⁷ TBMM TD. VIII/17. B: 60, (25.3.1949), s.116; **Ayın Tarihi**, S:184, Mart 1949, s.27-28.

F-TARIM VE HAYVANCILIK ALANINDA YAPILAN KAMU HARCAMALARI VE YATIRIMLAR

1. Tarım Alanında Yapılan Faaliyetler

Tarımda Cumhuriyet Dönemi'nde başlayan makineleşme ve ıslah çalışmaları II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla durma noktasına gelmişti. Hükümet, Savaş yıllarında sıkıntısı çekilen bazı ürünlerin üretimi için harekete geçmiş fakat bu dönemde pek başarılı olunamamıştı. Savaşın bitiminden sonra daha kapsamlı ve kararlı bir tarım politikası izlenmiş, tarımda makineleşme, tohum ıslahı ve modern tarım araçlarını kullanma başta olmak üzere önemli adımlar atılmıştı. Bu dönemin sonunda Amerika'dan alınan tarım araçları ve daha önce yerleşime yasak hale getirilmiş olan Zeylan Bölgesi'nin serbest bırakılması Van Gölü Havzası'nın tarım ve hayvancılığının gelişiminde önemli rol oynamıştı.

Tarımda başlatılan ıslah çalışmaları Van Gölü Havzası şehirlerinde de etkisini göstermiş, bu doğrultuda Van Tarım Müdürlüğü mevcut meyve ağaçlarının ıslahı yolunda aşı sisteminin tatbikine büyük önem vererek halkı teşvik yolunda gayret göstermişti. Bu iş için 1946'da Amasya, Tokat, Niğde, Malatya, Rize, Ankara, İstanbul ve Kütahya illerinden çeşitli meyve ağaçlarının çubuklarını getirten Tarım Müdürlüğü, çubukları halka dağıtmış ve sonuç olumlu olmuştu. Halka parasız olarak dağıtılan bu çubukların yüzde 50-60 oranında tutmuş olduğu tespit edilmişti. Diğer taraftan Tarım Müdürlüğü Van'ın sebze cinslerinin ıslahı için de gerekli çalışmaları elden bırakmamış, konu üzerinde dikkatle durarak, Tarım Bakanlığı'ndan aldığı iyi cins sebze tohumlarının bir kısmını halka dağıtmış bir kısmının da tohumunu artırmak maksadıyla fidanlığa ekmişti. Tohumlardan faydalanan 150 kadar bahçe sahibi uygulamadan memnun kalmıştı. İldeki hububat ıslahı ve mantari hastalıkların önüne geçilmesi için de bir selektöz getirilerek faaliyete geçirilmiş ve çiftçilerin tohumlukları ücretsiz temizletilmişti. Ayrıca bu dönemde hububattaki sürme, rastık (karaca) hastalığı ile de mücadele edilmişti²⁰⁶⁸. Bunun yanında tarım alanında halkı bilgilendirmek amacıyla, 27 Ekim 1948'de Ahlat Halkevi'nde CHP üyeleri ve tarım uzmanları tarafından bir "Tarım Kongresi" toplanmıştı. Kongrede; Ahlat ve çevresinde tarım ve hayvancılığın geliştirilmesi için bir tarım teşkilatının kurulması,

²⁰⁶⁸ Van, 4 Mayıs 1946.

burada tarım alet ve makinelerinin bir şubesinin açılması, üretilen tarım ürünlerinin piyasaya sürülmesi için Ahlat-Tatvan-Kurtalan yoluyla yapılması bu yolun Doğu'ya doğru olan Erciş-Ağrı kısmının yapılması kararlaştırılmıştı²⁰⁶⁹.

1948 ilkbaharında Muş'ta yağmurların düzensiz yağması buğdayın yetişmesini olumsuz etkilemişti. Bu nedenle elde edilen buğday Muş'un kışlık ihtiyacını karşılayamayacak durumda olmasından muhtemel bir kıtlık tehlikesine karşı Ticaret Bakanlığı Silvan silolarından 200 ton buğday satın almıştı²⁰⁷⁰. Alınan buğdayın bir kısmı halkın ihtiyacını karşılaması için Bitlis'te Milli Savunma Bakanlığı'nın elinde bulunan un fabrikasında öğütülmüştü²⁰⁷¹. 1948 yazının Van'da da kurak geçmesi nedeniyle buradaki buğdaylardan da verim alınamamış, bu nedenle kış aylarında ekmeklik buğday sıkıntısının yaşanmaması için Ziraat Bankası köylüye 150 bin liraya kadar kredi açmıştı. Van Belediyesi şehrin buğday ihtiyacını karşılamak üzere harekete geçerek, Diyarbakır'dan 500 ton buğday satın almıştı²⁰⁷².

Van Gölü Havzası'nın önemli tarım merkezlerin başında yer alan Muş Ovası ve Altınova'da 1948'de baş gösteren kuraklık nedeniyle hububat sıkıntısı çekilmiş, çözüm için "Toprak Ofisi"nin bir şubesi açılarak 3000 ton hububat stok edilmişti. Böylece ofis, halkın hububat ihtiyacını karşılamasının yanısıra bundan sonra çiftçilerin ürettiği tarım ürünleri satın alıp piyasaya sürecektir ve ürünlerin değerlendirilmesi işini yürütecekti²⁰⁷³. Bu dönemde Muş Ovası'nda Hükümetçe kurulması kararlaştırılıp, yeri tespit ve sınırları belirlenmiş olan 115 bin dönümlük Alparslan Devlet Çiftliği 12 Temmuz 1949'da düzenlenen büyük bir törenle işletmeye açılmıştı²⁰⁷⁴. Böylece kalkınma ve sanayileşme safhalarında tarım, gelişmenin ilk basamağını oluşturmuştu²⁰⁷⁵.

Hükümet, Doğu Kalkınması çerçevesinde 1950 bütçesinden 25 milyon lira harcamayı kararlaştırmıştı. Bu para ile resmi binalar, köprüler ve diğer tesisler yapılacaktı. Van-Karaköse, Tatvan- Bitlis ve Van-Hakkâri karayollarının da bu

²⁰⁶⁹ **Son Posta**, 28 Ekim 1948.

²⁰⁷⁰ **Son Posta**, 29 Ekim 1948.

²⁰⁷¹ Necmi Osten, "*Bitlis*", **İller ve Belediyeler Dergisi**, Yıl: 5, S: 49, Ekim 1949, s.57.

²⁰⁷² **Van Sesi**, 13 Kasım 1948.

²⁰⁷³ **Son Posta**, 2 Ekim 1949.

²⁰⁷⁴ **Cumhurbaşkanlığı İsmet İnönü Arşivi**, Yer No: 2/13-33, Fihrist No: 10898; **Ayın Tarihi**, S: 189, Temmuz 1949, s.2.

²⁰⁷⁵ Gülten Kazgan, **İktisadi Kalkınmanın Zirai Cephesi**, Sermet Matbaası, İstanbul 1965,s.62.

ödenekle yapılması plânlanmıştı²⁰⁷⁶. Böylece buradaki tarım ve hayvancılık faaliyetlerin geliştirilmesi amacıyla ihtiyaç duyulan ulaşım ve taşımacılık sorunu çözülmeye çalışılmıştı.

Bu dönemde Sovyetlerin toprak talepleriyle Sovyet tehdidinde maruz kalan Türkiye, jeopolitik ve jeostratejik konumu ve önemi nedeniyle Amerika Birleşik Devletleri'nin Truman Doktrini ve Marshall Plânı kapsamında askeri ve ekonomik yardımda bulunacağı ülkeler arasında yer almıştı. 4 Temmuz 1948'de Türkiye ile Amerika arasında imzalanan "İktisadi İşbirliği Antlaşması"yla²⁰⁷⁷ Türkiye'ye Amerika'nın ekonomik yardımları başlamıştı²⁰⁷⁸. Türk Hükümeti, umumi üretimi artırmak amacıyla Marshall Plânı İktisadi İşbirliği İdaresi Fonlarından yararlanma kararı almıştı. Özellikle yapılan tarımın sürat, veri ve sahasını artıracak modern tarım makinelerinin getirilmesi konusunda anlaşmaya varılmıştı. İktisadi İşbirliği İdaresi, 1949 mali yılı içinde hemen 7.890.000 dolar tutarında tarımsal makine sipariş etmek üzere Türkiye'ye satın alma yetkisi verilmişti²⁰⁷⁹. Amerikan yardımıyla gelen para ve malzemenin kullanımı ile ilgili olarak 1 Mart 1950'de 5582 numaralı "Marshall Plânı (Avrupa Kalkınma Programı) Çerçevesi Dâhilinde Elde Edilecek Yardımların Bütçe ve Hazine Hesaplarına İntikal Şekline İlişik Kanun" kabul edilmişti²⁰⁸⁰.

Van Gölü Havzası'nda üretimin artırılması ve köylünün tarım araçlarından faydalanmasını sağlamak amacıyla Marshall Yardımı kapsamında Türkiye'ye verilen tarım alet ve araçlarından bir miktar Van'a gönderilmişti. Havzanın çiftçi ve köylüleri bu araçları kullanarak üretimi artırmaya çalışmıştı²⁰⁸¹. Bunun yanında 1949'da tohum ıslah istasyonları, aygır deposu, bakteriyoloji ve seroloji enstitüsü ve Van Bölge Laboratuar inşaatı işlerine başlanmıştı²⁰⁸².

²⁰⁷⁶ **Van Sesi**, 14 Aralık 1949.

²⁰⁷⁷ İsmail Soysal, **Türkiye'nin Uluslararası Siyasal Bağlıları II**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1991, s.282.

²⁰⁷⁸ Murat Koraltürk, "*Türkiye Ekonomisi (1923-1960)*", **Türkler XVII**, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.593.

²⁰⁷⁹ **Van Sesi**, 28 Nisan 1949.

²⁰⁸⁰ **TBMM Kanunlar Dergisi**, VIII/32, TBMM Basımevi, Ankara 1950, s.1123-1124; **Düster**, Üçüncü Tertip, C: 31, Başvekâlet Devlet Matbaası, Ankara 1950, s.1685-1686.

²⁰⁸¹ **BCA**. 490.01.193.764.2.

²⁰⁸² T.C. Bayındırlık Bakanlığı, **Bayındırlık Dergisi**, Aralık 1949, s. 142.

Başbakan Şemseddin Günaltay, Amerikan yardımının tarım alanında sağladığı imkânları²⁰⁸³ şu sözlerle dile getirmişti; “Amerikan yardımıyla alınan ve istihsal hayatımızda büyük bir gelişme ve ferahlık getiren ziraat vasıtalarından şimdiye kadar 4.131 traktör ve traktörle çekilen ziraat aletleri, 535 biçerdöver, 120 harman makinası ile hepsinin yüzde on nispetinde de yedek parça memleketimize gelmiş ve tevzi edilmişlerdir”²⁰⁸⁴.

1949-1950 döneminde meydana gelen kuraklık ve uzun süren kış şartları yüzünden ülkenin birçok merkezinde vatandaşların muhtaç duruma düşmeleri nedeniyle İçişleri Bakanlığı, bu merkezlere yardım yapılması için Başbakanlığa teklifte bulunmuştu. Başbakanlık 16 Şubat 1950’de 6/580 sayılı bir yazı ile aynı maksat için Kızılay Derneği Genel Merkezi emrine tahsis edilip sarfedilmeyen 177 bin lira ve daha sonra bunlara ilâve edilen 200 bin lira ile birlikte muhtaç duruma düşen arazi sahibi, çiftçi ve köylülere vali ve kaymakamlar vasıtasıyla borç para verileceğini bildirmişti. Bu paradan Bitlis’in hissesine 16.000, Muş’un 10.000 ve Van’ın da 15.000 lira düşmüştü²⁰⁸⁵.

Başbakan Şemseddin Günaltay, 1950’de yaptığı bir açıklamada zirai üretim konusuna şöyle değinmişti: “Milli ekonomimizin temelini teşkil eden zirai istihsal konusu devletçe işin ehemmiyeti ile mütenasip bir itina ile ele alınmıştır. Bu yoldaki çalışmaların verimli olabilmesi için beş yıllık bir zirai kalkınma plânı yapılmıştır. Bu plânın ana hatları; köylüyü istihsal vasıtalarıyla donatmak, teknik ziraat bilgisini köylere yaymak, mahsül hastalıkları ve zararlarıyla savaşmak gibi üç esasa dayanmaktadır. Köylünün başta gelen istihsal vasıtası bulunan tohumlukları hazırlamak üzere muhtelif bölgelerde devlet üretim çiftlikleri kurulmuştur. Bu çiftliklerde köylülere dağıtılmak üzere 80 bin ton yüksek kaliteli tohumluk hazırlanmış ve tevzi edilmiştir. Köylü elindeki tohumların temizlenmesini ve ilaçlanmasını sağlamak üzere yeni selektörler alınmıştır. Bu suretle eldeki selektör

²⁰⁸³ Nisan 1950 tarihine kadar Amerika’dan; 4131 traktör, 3219 traktör pulluğu, 4705 hayvan pulluğu, 1034 hububat mibzeri (dağıtıcı), 668 pamuk ve mısır mibzeri gibi çok sayıda tarım araç ve gereçleri alınarak muhtaç çiftçilere dağıtılmıştır. (**Türkiye’de Marşal Plânı I**, Hazırlayan: Devlet Bakanlığı 1’inci Daire Başkanlığı, Ankara 1950, s.13.)

²⁰⁸⁴ **Ayn Tarihi**, S: 198, Mayıs 1950, s.43.

²⁰⁸⁵ **TBMM TD. IX/2. B: 5**, (13.11.1950), s.53-54; **Ayn Tarihi**, S: 204, Kasım 1950, s.44-45.

adedi 476'ya çıkarılmıştır. Bu yıl içinde de 250 yeni selektör daha satın alınacaktır²⁰⁸⁶.

Van Milletvekili İbrahim Arvas da, Van ve Başkale'de 200 bin dönüm sulak arazinin bulunduğunu ve burada bir tohum ıslah istasyonunu kurulmasını istemişti²⁰⁸⁷. Çok müsait bir tarım bölgesi olan Van'ın kalkınması ve genel refaha kavuşması ancak tarım ve hayvancılığın gelişmesiyle mümkündü. Şahsi teşebbüsler ve devlet yardımları yanında çiftçilerin birlikte hareket etmeleri ve çağdaş gelişmelere ayak uydurarak bir çatı altında yer almaları halinde başarıları söz konusu olacaktı. Bu amaçla 1950'de Van Çiftçi Birliği kurulmuştu²⁰⁸⁸. Demokrat Parti Hükümeti tarafından Tarım Kalkınma Projesi hazırlanmış ve projenin uygulanması için ilgililere kurslar düzenlenmişti. Kurs düzenlenen şehirler arasında Van da bulunmaktaydı²⁰⁸⁹.

Bu dönemde ülkede ve özellikle Van Gölü Havzası'nda yapılan tarımdan yeterli miktarda ürün elde edilememişti. Bunda iki temel neden etkili olmuştu. Bunlar; 1-Havza, tarıma, hayvancılığa ve ağaç yetiştirmeye çok elverişli olduğu halde çiftçiler bundan çok az faydalanabilmişti. Bunda bilgisizlik ve maddi imkânsızlıklar önemli rol oynamış, tarımda iptidai yöntemler uygulanmış ve makineleşmeye yer verilememişti. Bu nedenle arazilerin az bir kısmı kullanılabilmişti.

2-Karasabanla toprağın sürülmesi, toprağın veriminin artırılması için gübre ve ilaçlamanın yapılmaması verimi düşürmüştü. Kaliteli tohumların kullanılmaması, çiftçinin istediği uygun krediyi alamaması, faiz oranlarının çok yüksek olması nedeniyle çiftçi aldığı ürünü bankaya verse dahi bu işten kurtulamamıştı²⁰⁹⁰.

Cumhuriyet Dönemi'nde Hükümet Doğu İlleri ve Van Gölü Havzası'nın iktisadi, bayındırlık, eğitim ve sağlık başta olmak üzere tüm bakımlarından kalkınmasını sağlamak amacıyla başlatılan faaliyetler yetmiş eleman ve ödenek yetersizliğinden istenilen seviyeye ulaşamamıştı. Ancak bu tip faaliyetlere sonraki dönemlerde devam edilmiş, gelen hükümetler de bu yolda esaslı tedbirler almak

²⁰⁸⁶ **Ayn Tarihi**, S: 198, Mayıs 1950, s.43.

²⁰⁸⁷ **TBMM TD**. VIII/24, B: 55, (24.2.1950), s.1143.

²⁰⁸⁸ Kemal Ülkümen, "*Van Çiftçi Birliğinin Amacı*", **Van Sesi**, 22 Şubat 1950.

²⁰⁸⁹ **Zafer**, 17 Ocak 1951.

²⁰⁹⁰ Cemil Yörük, "*Van'da Çiftçi ve Çiftçilik*", **Van Sesi**, 28 Şubat 1950.

amacıyla uzmanlardan oluşturulan heyetlere raporlar hazırlatmışlardı²⁰⁹¹. Ancak bu yöndeki çalışmalar bugün bile istenilen seviyeye ulaşamamıştı.

a- Tütün Üretim Faaliyetleri

II. Dünya Savaşı döneminde çalışabilecek nüfusun silahaltına alınması gerçekleştirilen tarımsal faaliyetlerin aksamasına ve dolayısıyla tarımsal üretimin düşmesine neden olmuştu²⁰⁹². Bu durum savaş sonrasında Van Gölü Havzası'ndaki tütün üretimine de yansımıştı. Meselâ bu dönemde Bitlis'te yıllık tütün üretimi ortalama 300 ton kadardı. Tütün ekimi merkez ve Mutki ilçelerinde daha çoktu. Bu bölge tütünlerinin ayrı bir özelliği olup, "Doğu Tütünleri" adını taşır ve yeni harman sigaralarının yapımında kullanılırdı. Bitlis doğu tütünlerinin ekim sahasının içinde bulunduğundan Tekel İdaresi, 1948'de şehrin Kurubulak Senti'nde mazotla işleyen bir tütün fabrikası kurmuştu. İçinde 150 kadar işçi çalışan bu fabrikada bölgeye mahsus, "Doğu", "Asker", "Köylü" sigaraları imal edilmekteydi²⁰⁹³.

Bu dönemde Tekel Genel Müdürlüğü'nce Bitlis Sigara Fabrikası'nda artan üretimi karşılamak amacıyla yeni elemanlar alınmıştı²⁰⁹⁴.

1948-1949 yıllarında Bitlis'te tütün üretimi artmaya başlamış, yılda 500 bin kilo tütün üretilmişti. Burada üretilen tütünün bir kısmı Tekel İdaresi tarafından satın alınarak batıya sevk edilmiş, diğer bir kısmı yine Tekel İdaresi'nin sigara fabrikasında "Doğu Sigarası" adıyla işlenmişti. İşlenen tütün bölgenin ihtiyacını karşıladıktan sonra artan kısmı diğer bölgelerdeki pazarlara sunulmuştu. Burada yetiştirilen tütünün önemli özelliği güzel kokulu olması ve bu özelliğinden dolayı yeni harman tütünü olarak işlenip piyasaya sürülmüş olmasıydı²⁰⁹⁵.

Van Gölü Havzası'nda önemli bir tütün üretme merkezi olan Bitlis'te daha önce yapılmış olan binalar ve işletme merkezleri yetersiz gelmeye başlamıştı. Bu nedenle burada bir Tekel Baş Müdürlük binasının yapılması Gümrük ve Tekel Bakanlığı'nca kararlaştırılmış, ancak 1949 bütçesinde yaşanan darlık nedeniyle,

²⁰⁹¹ **Akşam**, 14 Şubat 1948.

²⁰⁹² Murat Koraltürk, "*Türkiye Ekonomisi (1923-1960)*", **Türkler**, XVII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.591.

²⁰⁹³ Hüseyin Orak, **Türkiye Kılavuzu I, Bitlis**, Ankara 1946, s.615-616.

²⁰⁹⁴ **BCA**. 030.18.01.02.118.85.6.

²⁰⁹⁵ Necmi Osten, "*Bitlis*", **İller ve Belediyeler Dergisi**, Yıl: 5, S: 49, Ekim 1949, s.57.

binanın yapımı 1950'ye ertelenmişti²⁰⁹⁶. Bitlis Tütünleri, Doğu Bölgesinin en kaliteli ve çok aranan özelliklerine sahip olduğu için en yüksek fiyatlarla Tekel İdaresi'ne satılmaktaydı. Hükümet bu tütünün daha kaliteli ambarlarda saklanması için ilk etapta 1950 içinde 10.000 balya kapasiteli modern bir anbarın ve işletme merkezi binasının yapımına başlamıştı²⁰⁹⁷. Böylece tütün Van Gölü Havzası'nda yetiştirilen tarım ürünleri arasındaki önemini devam ettirmişti.

b- Sulama Çalışmaları ve Şamran Kanalı

Şamran Kanalı'nın Van'a sağladığı faydaları göz önünde bulunduran Hükümet, buraya 1946'ya kadar büyük miktarda para harcamış ve kanalı tamir ve bazı yerlerini yeniden yapmak suretiyle ıslah etmişti. Bu işler için Bayındırlık Bakanlığı, Van Bayındırlık Müdürlüğü'ne 300.000 liralık bir ödenek vermişti. Bu ödenekle Şamran Kanalı'nda ve Bey Harkı'nda gerekli tamirler yapılacak ve şehir merkezindeki diğer su işlerine harcanacaktı²⁰⁹⁸. 1946'da 52 km uzunluğundaki Şamran sulama kanalı tamamen yapılmış ve işletmeye açılmıştı. 18 köy ile Van merkezindeki arazilerin tümü buradan akıtılan su ile sulanmaya başlamıştı²⁰⁹⁹.

Şamran Kanalı yapı ve onarım giderleriyle Van sınırı içinde bulunan bataklık ve suların ıslahı giderlerine karşılık olmak üzere 1946 mali yılı bütçesine ödenek konulmuş ve bu işlerin yapımı ihaleye çıkarılmıştı. Ancak ihaleye talip çıkmadığı ve inşaat mevsiminin de geçmesi yüzünden 1947 inşaat mevsimine bırakılmıştı. Bu nedenle emanet suretiyle, yaptırılacak tamir ve temdit işleri karşılığı hariç tutulmak suretiyle daha önce verilen ödenekten 250.000 lira sonraki işlerde kullanılacağı için harcanmaması kararlaştırılmıştı²¹⁰⁰. Bayındırlık Bakanlığı'nın Van Bayındırlık Müdürlüğü'ne ayırdığı bu para ile su işlerinin bütün eksiklikleri giderilecek, Şamran Kanalı ve Bey Harkı'nda tamirler yapılacak ve diğer su işlerine de yardımda bulunulacaktı²¹⁰¹.

²⁰⁹⁶ BCA. 490.01.466.1910.1.

²⁰⁹⁷ BCA. 030.10.65.437.12.

²⁰⁹⁸ Van, 6 Mart 1946.

²⁰⁹⁹ Cumhurbaşkanlığı İsmet İnönü Arşivi, Yer No: 2/13-9, Fihrist No: 8856.

²¹⁰⁰ TBMM TD. VIII/1, B: 14, (13.9.1946), Sıra Sayısı: 44, s.1; TBMM TD. VIII/3, B: 18, (18.12.1946), s.63.

²¹⁰¹ Van, 6 Mart 1946.

Şamran Kanalı yapım onarım giderleriyle Van hudutları dahilinde bulunan bataklık ve suların ıslahı giderleri için 1946 bütçesinden devredilen 250.000 liralık ödeneğin 200.000 lirası alınmıştı. Bu paranın yetmemesi üzerine 1948 mali yılı bütçesine Şamran Kanalı için 150.000 liralık bir ödenek konulmuştu²¹⁰². Ayrıca bu yılın bütçesine Şamran Suyu'nun getirilmesi ve Van'daki bataklıkların kurutulması için Bayındırlık Bakanlığı'nca 50.000 lira ek ödenek ayrılmıştı²¹⁰³.

Van'ın 50 km kadar güneyinde ve Hakkari yolu üzerinde Mecingirt Kaynağı'ndan başlayan Şamran Kanalı'na 1947'ye kadar 305.000 lira harcanmıştı. Bu kanala 1948'de 150.000 lira harcanarak bütün eksiklikleri, pirizleri ve işletme binalarıyla tam işletmeye açılır bir hale getirilmeye çalışılmış ve bakım işleri ele alınarak Van civarının 40.000 dekarlık bahçelerinin esaslı bir surette sulanması plânlanmıştı²¹⁰⁴.

1949'da Şamran Kanalı yapım onarım giderleriyle Van hududu dâhilinde bulunan bataklık ve suların ıslahı ile yapılacak işlerin tamamlanması için 50.000 liralık bir ödenek ayrılmıştı²¹⁰⁵. Bu ödenekte 1948'e göre 100.000 liralık azalma olmuştu. Bunda buradaki işlerin büyük oranda tamamlanması etkili olmuştu. Ancak tamamlanamayan kısımların da Doğu İleri Kalkınma Programı çerçevesinde yapılmasına karar verilmişti. Bu kapsama Başkale, Şatak, Erciş, Gevaş, Gürpınar, Muradiye ve Özalp İlçelerinin su ve elektrik tesisatları alınmış ve 1949 ilkbaharından itibaren işe başlanmıştı²¹⁰⁶.

Şamran Suyu'ndan geniş tarım alanlarını sulama ve şehrin içme suyunun karşılanmasının yanında 1950'den sonra enerji üretiminde de faydalanılmıştı. Eskiden Van şehir elektrik santralında 35 ve 20'şer beygirlik iki dizel grubu mevcuttu. Sonradan gücü 120 beygir kuvvetine çıkarılmıştı. Şamran Kanalı'nın yapımının tamamlanmasından sonra Van'dan 17 km mesafede bulunan Devdamı Mevkii'nde Şamran Kanalı'ndan su alınmak suretiyle yaklaşık 700 beygirlik enerji

²¹⁰² TBMM TD. VIII/8, B: 23, (26.12.1947), s.218.

²¹⁰³ Van Sesi, 30 Mart 1948.

²¹⁰⁴ TBMM TD. VIII/8, B: 23, (26.12.1947), s.47.

²¹⁰⁵ TBMM TD. VIII/16, B: 48, (21.2.1949), s.159.

²¹⁰⁶ TBMM TD. VIII/15, B: 29, (10 Ocak 1949), s.35-36.

üretimi için projeler hazırlanarak²¹⁰⁷ faaliyete geçilmişti. Daha önce Zernabat için yapılan tesisler, şehrin nüfusunun artmasından sonra yetersiz kalmıştı²¹⁰⁸. Bu nedenle Van'ın içme suyu problemini çözmek amacıyla, Van Milletvekilleri, Valilik ve Belediyenin talepleri üzerine İçişleri Bakanlığı, şehrin içme suyu için Van Belediyesi'ne 120.000 lira göndermişti²¹⁰⁹. Böylece Van'ın içme suyu ihtiyacının karşılanması konusunda yapılan çalışmalar sonuç vermiş ve Zernabat Suyu şehrin birkaç kısmına verilmişti. Ancak bu su yetersiz kalmıştı. Burada Şamran Suyu kanalın yapılması için yeniden çalışmalara başlanmıştı²¹¹⁰. Van'ın sağlıklı bir içme suyuna kavuşturulması amacıyla Bayındırlık Bakanlığı da Van Belediyesi'ne para yardımıyla bulunmuştu²¹¹¹. Zernabat Suyu'nun şehre akıtılması ve içme suyu sorununu çözmek için bu dönemde 10.000 lira harcanmıştı²¹¹².

Bayındırlık Bakanlığı,1950 mali yılı bütçesinden Van Gölü Havzası illerinde halkın kendi imkânlarıyla yapmaya çalıştıkları su işlerine de yardım olarak Bitlis'e 7.000, Muş'a 9.000 ve Van'a da 15.000 liralık ödenek vermişti²¹¹³. Böylece köylü ve çiftçilerin tarım üretiminin artırılması hedeflenmişti. Bayındırlık Komisyonu bu miktarı belirlerken illerin nüfusu, yüz ölçümü ve köy sayılarını esas almıştı²¹¹⁴.

Van ve çevresinin sulama ve içme suyu işleri²¹¹⁵ Demokrat Parti İktidarı Dönemi'nde de devam etmişti²¹¹⁶. Van Gölü Havzası'nın su sorununu çözmek için çalışmalar 1950'li yıllardan sonra da devam etmişti²¹¹⁷.

2. Hayvancılık Alanında Yapılan Faaliyetler

Doğu Anadolu ve Van Gölü Havzası'nda ulaşım ve iklim şartlarının elverişsizliği gibi nedenlerden dolayı halkın başlıca kazanç vasıtası konumunda olan

²¹⁰⁷ **Doğu Üniversitesi Hakkında Rapor**, Doğu Üniversitesi Tetkik Komisyonu Üyeleri, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1952, s.60.

²¹⁰⁸ **Van Sesi**, 16 Temmuz 1949.

²¹⁰⁹ **BCA**. 490.01.193.764.2.

²¹¹⁰ **Van Sesi**, 8 Temmuz 1948.

²¹¹¹ **Van Sesi**, 30 Aralık 1948.

²¹¹² **Van Sesi**, 16 Ağustos 1949.

²¹¹³ **BCA**. 490.01. 10.55.3.

²¹¹⁴ **BCA**. 490.01. 10.55.3.

²¹¹⁵ Celal Çeliker, "*Şehrin Su Davası*", **Van Postası**, 2 Temmuz 1953.

²¹¹⁶ **Zafer**, 6 Ekim 1951.

²¹¹⁷ Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, **Güneydoğu ve Doğu İllerimizde 1964 Programı ile İlgili Yatırım Faaliyetleri Hakkında Rapor**, DPT. Yayın No: 167, Mayıs 1964, s.44.

hayvancılığa büyük önem verilmişti²¹¹⁸. Doğu Bölgesi'nin hayvancılığa müsait yayla ve vadileri diğer bölgelere göre hayvanların beslenme ve barınmasına uygundu. Esasen burada sığır, koyun kadar doğal mera şartlarına uyum sağlayamamıştı. Bu nedenle Orta Anadolu'da beslenen sığırlar burada gelişmemiş ve vasıfları bakımından bozulmuştu. Doğu'da iklim ve doğal ortama kolay uyum sağlayan koyunculuk gelişmişti. Doğuda koyunların gösterdiği besi vaziyetinde, buradaki geniş mera ve otlakların varlığı etkili olmuştu. Cumhuriyet Dönemi'nde burada çoğunlukla Karaman ırkında koyun yetiştirilirdi. "Kızıl", "Mor" ve "Akkaraman" diye ayrılan bu ırkın daha çok "Kızıl" ve "Akkaraman" cinsleri yetiştirilirdi²¹¹⁹. "Ak" ve "Morkaraman" ırklarındaki koyunlar yerli tekstil endüstrisinin ince yapağı ihtiyacını karşılamak üzere yerli ırklardan çevirme melezlemesi yoluyla elde edilen çeşitli kan dereceli "Merinos" ırkı ve melezlerinin miktarı İç Anadolu ve burada hayli çoğunlukta bulunmaktaydı²¹²⁰.

Bitlis arazisinin genellikle dağlık olması ve ovaların çok az yer tutmasının yanında iklimin kış mevsiminde çok sert geçmesi nedeniyle buralarda koyun ve keçi, bunların yanında "Doğu Kırmızısı", "Yerli Kara" ve "Güney Kırmızısı" gibi ırklardan oluşan sığır yetiştirilmekteydi. Burada beslenen hayvanlar canlı olarak veya ürünleri ile birlikte ekseriyetle Erzurum yoluyla İstanbul'a götürülerek satılmaktaydı. Hayvancılığın temel geçim kaynağı olduğu Bitlis'te 1945-1950 arasında yetiştirilen hayvan miktarı şu şekildeydi²¹²¹:

Yıllar	Koyun	Kılkeçi	Tiftik	Sığır	Manda	At	Katır	Eşek
1945	135.763	115.940	11.486	48.090	2.201	2.193	971	2.459
1946	141.489	127.303	11.713	49.732	2.342	2.334	1.026	2.507
1947	157.803	136.277	11.764	50.764	2.346	2.378	1.031	2.527
1948	158.979	137.271	11.902	51.089	2.377	2.434	1.152	2.544
1949	107.373	141.411	9.676	52.951	2.584	2.593	1.173	2.612
1950	176.641	177.938	15.342	56.494	2.218	4.109	1.359	2.622

Tabloda, koyun ve kılkeçinin, at ve sığıra göre daha çok olduğunu ve daha yaygın bir halde yetiştirildiğini görülmektedir. Gerek koyun sayısı gerekse keçi her

²¹¹⁸ Selahattin Batu, **Doğu İlleri Hayvancılığı**, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1953, s.2.

²¹¹⁹ S. Batu, **Doğu İlleri Hayvancılığı**, ..., s.25, 28.

²¹²⁰ **Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Plânı Hayvancılık Özel İhtisas Komisyonunun Hayvan İslah ve Üretimi Alt Komisyonu Raporu**, T.C. Başbakanlık Devlet Plânlama Teşkilatı Yayını Yayın No: DPT.1535-ÖİK: 229, Ankara 1977, s.3.

²¹²¹ S. Batu, **Doğu İlleri Hayvancılığı**, ..., s.97.

yıl biraz daha artmaktadır. Bitlis'te bu yıllar içinde at, katır ve eşek miktarlarında sürekli artış olmuştu. Bunda bu hayvanların yük taşımacılığında ve binek hayvanı olarak kullanılmasının yanında çift sürmede kullanılması da etkili olmuştu.

Bitlis gibi Muş arazisinin çok arızalı olması, nedeniyle otlak bakımından yüksek tepeler, dağ yamaçları ve su kaynakları çok zengindi. Bu nedenle Muş'ta yetiştirilen hayvan sayısı Bitlis'ten fazlaydı.

Muş'ta 1945-1950 yılları arasında yetiştirilen hayvan sayıları şu şekildeydi²¹²²:

Yıllar	Koyun	Kılkeçi	Tiftik	Sığır	Manda	At	Katır	Eşek
1945	357.341	186.546	747	119.704	11.343	5.722	22	1.154
1946	440.625	168.898	974	125.091	12.105	5.857	59	1.161
1947	225.202	87.893	392	77.778	15.114	7.451	79	1.370
1948	199.212	79.220	341	113.187	13.977	7.510	85	1.363
1949	242.711	128.000	-	114.630	14.307	7.712	18	1.331
1950	253.976	158.629	217	126.870	16.130	9.625	47	1.317

Muş'ta ekseriyetle yetiştirilen koyun ırkı "Mor" ve "Akkaraman"dı. Keçi varlığı da büyük bir çoğunlukla bölgeye uyum sağlayan kıl keçiydi. Sığırlar da ise "Doğu Kırmızısı" ırkıydı. Fakat bunun saf numuneleri az olup, yerli ve diğer ırklarla karışmış melezleri çoğunluğu oluşturmuştu²¹²³.

Arazisinin büyük bir kısmı tabii çayır ve meralarla kaplı olan Van, Doğu Anadolu'nun en fazla hayvan besleyen iliydi. Tarım Bakanlığı'nın Erciş İlçesi'nin Altındere Mevkii'nde kurduğu haranın faaliyetinin artmasıyla yakın bir zaman sonra gelişmeye pek müsait olan bu bölge, buradaki atçılık üzerinde etkisi olmuştu. Bunun yanında Van'da doğu kırmızısı sığır ırkları hakimdi. Pek az miktarda Orta Anadolu "Yerli Kara" ve hatta Bulgaristan muhacirleri tarafından getirilen boz ırk melezlerine rastlanmaktaydı. Van'da beslenen koyun ekseriyetle "Ak" ve "Mor Karaman" ırkına mensuptu. Van'da yıllık canlı hayvan ihracatı 50.000 civarındaydı²¹²⁴.

Bitlis'te sulak ve geniş vadilerin bulunuşu, Süphan, Nemrut ve Doğu Toroslarda otu bol yaylaların mevcudiyeti, ilde hayvan beslenmesini sağlamaktaydı.

²¹²² S. Batu, **Doğu İlleri Hayvancılığı**, ..., s.157.

²¹²³ S. Batu, **Doğu İlleri Hayvancılığı**, ..., s.158.

²¹²⁴ S. Batu, **Doğu İlleri Hayvancılığı**, ..., s.164-165.

Bitlis'teki yaylalar yalnız buranın hayvanlarını değil, baharda ve yazın güneydeki diğer bölge hayvanlarının da gelip otladığı bir yerdi. Bitlis'te vergiye tabi 260.000 kadar hayvan bulunmaktaydı. Mevcut hayvanlar arasında 107.000 olup, bunların yüzde 20'sini "Kızıl" ve yüzde 80'ini "Akkaraman" cinsi oluşturmaktaydı. Ayrıca 103.000 kıl keçisi ve 8.000 tiftik keçisiyle yerli cins büyük baş hayvan da bulunmaktaydı. Bunun yanısıra Mutki ve Hizan'da arıcılık yapılmakta ve yılda 20-25 ton bal elde edilmekteydi²¹²⁵.

Van, Muş, Bitlis gibi Van Gölü Havzası merkezlerinde yetiştirilen hayvanlar eskiden olduğu gibi Cumhuriyet Dönemi'nde de Suriye ve Filistin'e ihraç edilmekteydi²¹²⁶. 1948'de Doğu Vilâyetlerinde yaşanan kuraklık nedeniyle çiftçilerin sıkıntı çekmeye başlamasıyla aralarında Van ve Muş'un da bulunduğu Doğu Vilâyetlerinden devlet kontejanından Suriye'ye 250.000 hayvan satışı için kolaylıklar sağlanmıştı²¹²⁷. Çünkü Van Bölgesi'nde önemli kaynakların başında hayvancılık gelmekteydi. Doğu Bölgesi'nde koyun ihracında Van ve Erzurum her zaman rekabet halinde olmuştu. Erzurum'un Trabzon Limanı'na yakın olması ona bir avantaj sağlamaktaydı. Koyunculuk Van'a servet, refah sağlayarak ve kısa sürede kalkınmasında etkili olmaktadır. Burada iri cüsseli ve bol etli olan "Mor Koyun" yetiştirilmekteydi²¹²⁸.

Van Gölü Havzası'nda hayvan yetiştirmeye en müsait olan bölge Zeylan ve çevresiydi. Ancak bu bölge Ağrı İsyanı'ndan sonra iskâna yasak hale getirilmişti. Bu nedenle bölgenin serbest hale getirilmesi için Van Milletvekilleri ve yöre halkı İçişleri Bakanlığı ve Genelkurmay Başkanlığı'na başvurmuştu. Yapılan görüşmeler sonunda Zeylan'da büyük bir haranın açılması ve yanında bölgenin ihtiyacını karşılayacak büyüklükte bir aygır deposunun kurulması kararlaştırılmıştı. Kararlaştırılan bu işlerin 1948'de bitirilmesi amacıyla zaman kaybetmeden çalışmalara başlanmıştı²¹²⁹. Van Valiliği'nin teklifi ile Tarım Bakanlığı tarafından Zeylan Deresi'nde bir inekhanenin kurulması da karara bağlanmış ve bunun için veteriner ile tarım müdürlerinden oluşan bir heyet tetkikler için buraya

²¹²⁵ Hüseyin Orak, **Türkiye Klavuzu I, Bitlis**, Ankara 1946, s.615.

²¹²⁶ **TBMM TD**, VIII/7, B: 4, (10.11.1947),s.39.

²¹²⁷ **Akşam**, 5 Eylül 1948.

²¹²⁸ **Van Sesi**, 16 Aralık 1948.

²¹²⁹ **Van Sesi**, 30 Mart 1948.

gönderilmişti²¹³⁰. Tarım Bakanlığı'nın Zeylan'da tesis edeceği inekhanenin yerini tespit ve mahallinde tetkikler yapmak için Zeylan'a giden Tarım Müdürü Kazım Arda ile Veteriner Müdürü Fethi Bey, gerekli incelemelerini bitirerek Van'a dönmüşlerdi. Her bakımdan hayvancılığa müsait olan Zeylan Bölgesi'nde²¹³¹ açılacak inekhanenin bölgeye büyük faydalar sağlayacağı muhakkaktı. Müdürlerin bu iş için hazırladıkları raporlarını vilâyete sunmuş ve Bakanlığın da bu işle ilgilenmesi istenmişti²¹³². Van Milletvekilleri ve yöre halkının taleplerinin İçişleri Bakanlığı ve Genelkurmay Başkanlığı'na iletilmesi ve ilgili birimlerin izin vermesi ile "Yasak Bölge" olan Zeylan'da hayvancılık yapılmasına başlanmış, ilk etapta Van, Ağrı ve Muş Vilâyetlerinden 100 sürü koyun buraya getirtilerek otlatılmıştı²¹³³. 1949 başında Zeylan Harası için gereken tahsisat verilmiş ve inşaat faaliyetlerine başlanmıştı²¹³⁴.

Doğu Anadolu bölgesinin damızlık hayvan ihtiyacını karşılamak, bölgenin kalkınmasında temel faktör olan hayvanların sayısı ve verimlerinin artırılmasıyla mümkün olacaktı. Bu sebepten buraya bir hayvancılık kurumunun açılması zaruri görülmüştü. Bu kurumla Van, Bitlis, Muş, Hakkâri, Ağrı, Diyarbakır ve Bingöl illerinin damızlık ihtiyacını temin etmek maksadıyla Doğu'nun hatta memleketin en büyük harası kurulacaktı. Zeylan yasak bölgesinde bulunan hazineye ait çiftlik ve meralar, Tarım Bakanlığı'na Doğu Hayvancılık Kurumu kurulmak üzere tahsis edilmişti.

Doğu Anadolu Kalkınma giderlerinden bir miktar para ayrılarak 904 Sayılı Kanun'un 5. ve 5098 Sayılı Kanun'un 12. Maddesi gereğince burada bir haranın kurulması Bakanlar Heyeti'nin 13 Haziran 1949'daki toplantısında kararlaştırılmıştı²¹³⁵. Erciş'in Zeylan Bölgesi'nde yapılacak hara için hazırlıklara başlanmış ve haranın alan, proje ve krokilerini hazırlamak için bir mühendis görevlendirilmişti²¹³⁶. Zeylan'da yapılacak "Doğu Harası"nın bina ve sair tesislerinin inşa işi ihâle edilmişti. Buna göre işin 700 bin liralık kısmı emaneten ve

²¹³⁰ **Van Sesi**, 2 Ekim 1948.

²¹³¹ Halil Tufan, "Yasak Bölge", **Van Sesi**, 19 Nisan 1950.

²¹³² **Van Sesi**, 20 Ekim 1948.

²¹³³ **BCA**. 490.01.193.764.2.

²¹³⁴ **Van Sesi**, 30 Nisan 1949.

²¹³⁵ **TBMM TD**. VIII/25, B: 71, (23.3.1950), Sıra Sayısı:252, s.1-2.

²¹³⁶ **Van Sesi**, 18 Temmuz 1949.

700 bin liralık kısmı da müteahhit tarafından yapılacaktı. Bu duruma göre harada 1,5 milyon liralık bir inşaat işi başarılmış olacaktı. İhale hükümlerine göre müteahhit tesisler için gerekli inşaat malzemesini Erzurum'da stok edecek ve ilkbaharda buradan hara bölgesine nakledecekti. Hara tesislerinin bir yıl içinde bitirilmesi de ihale şartları arasında yer almıştı. Harada yetiştirilecek olan iyi cins hayvanlar ilkbaharda Zeylan Bölgesi'ne getirilecekti. Bu harada, damızlıklar ve hayvan yetiştirme usulü ile yetiştirilecek her cins hayvan bulundurulacak ve halkın iyi cins hayvan yetiştirmesine yardım edilecekti. Bu bölgede ayrıca mandıralar vücuda getirilecek ve yağ peynir ile diğer hayvansal maddeler üretilecekti²¹³⁷.

Zeylan Harası'nın inşaat faaliyetleri 1950'nin başından itibaren başlamış²¹³⁸ ve buradaki yasaklı bölge arazileri istimlak edilerek Altındere Harası'nın kurulmasına başlanılmıştı²¹³⁹. Van Gölü Havzası ve Doğu Bölgesi hayvanlarının ıslahı için kurulmasına hız verilen Altındere Harası'nın bu bölgedeki muhtelif hayvan hastalıklarıyla mücadele etmek için 1.000.000 lira tahsis edilmişti. Bunun yanında bölgenin aşı ve serum ihtiyacını karşılamak amacıyla Elazığ'da büyük bir bakteriyoloji enstitüsü kurulmuştu. Van'da da bir bölge laboratuvarı ve bir hayvan hastanesinin inşasına başlanılmıştı²¹⁴⁰.

Bu dönemde Van Gölü Havzası'nda hayvancılığı etkileyerek gelişmesini kısıtlayan en önemli etkenlerin başında salgın hayvan hastalıkları gelmişti. 1949 kışının sert geçmesi nedeniyle hayvan ölümleri gerçekleşmişti. Hayvancılığın zarar görmesi nedeniyle devlet buraya gönderdiği veteriner sayısını artırmış ve bunun yanında seyyar veteriner ekipleri kurarak bölgenin her noktasındaki hastalıklarla mücadele edilmişti. Tarım Bakanlığı hayvanların salgın hastalıklardan korunması ve hayvan ırklarının ıslahı gibi iki temel mesele üzerinde çalışmıştı. Hastalıklarla mücadele etmek amacıyla serum, aşı ve biyolojik madde üretimleri artırılmıştı. Hayvan ırkının ıslahı için de haraların adedini artırma, damızlığa yaramayan hayvanları bertaraf etme ve bu suretle hayvancılığın hızlı bir şekilde gelişmesi sağlanmaya çalışılmıştı²¹⁴¹.

²¹³⁷ **Van Sesi**, 14 Aralık 1949.

²¹³⁸ **Van Sesi**, 23 Şubat 1950.

²¹³⁹ **TBMM TD**, IX/5, B: 45, (19.2.1951), s.369.

²¹⁴⁰ **Ayn Tarihi**, S: 198, Mayıs 1950, s.45.

²¹⁴¹ **TBMM TD**, VIII/18, B: 75, (25.4.1949), s.602.

Başbakan Şemsetdin Günaltay'ın destek ve çalışmalarıyla Van Gölü Havzası ve diğer Doğu Vilâyetlerinde hastalıklardan dolayı yaşanan hayvan kayıplarının önlenmesi, bu illerin ihtiyaçlarının karşılanması için bütçeden 540.000 lira tahsis edilmişti. Muhtelif hayvan hastalıklarıyla mücadele ve bu mücadelede vazife görecek 114 veteriner ve hayvan sağlık memurları buradaki vilâyetlere gönderilmişlerdi. Van'da hastalıkla mücadele etmek için Bakanlar Kurulu'nca 29 Haziran 1949'da 100.000 liraya kadar ödenek ayrılması kararlaştırılmıştı²¹⁴². Ayrıca Van Gölü Havzası'nda hayvancılığı yeniden canlandırmak amacıyla çalışmalara ağırlık verilmişti²¹⁴³.

Doğu Vilâyetlerinde baş gösteren hayvan hastalıkları buradaki hayvancılığı olumsuz bir şekilde etkilemişti. Bunun üzerine daha önce gönderilen para yetersiz kaldığından Başbakan Şemsettin Günaltay'ın emriyle hayvan hastalıklarının tedavisi için 1.200.000 liralık bir ödenek ayrılmıştı. Uzmanlardan oluşturulacak ekipler Van ve Mardin'de tedavi merkezlerinin kurulmasını kararlaştırmıştı²¹⁴⁴. Bu sırada Van bölgesindeki hayvanlarda kendini gösteren ruam hastalığı ile mücadele için her ilçede birer veteriner görevlendirilmişti. Mücadelenin 1 Eylül-15 Ekim 1949 tarihleri arasında yapılması kararlaştırılmıştı²¹⁴⁵. Ayrıca Van'da yapılacak hayvan hastanesi ve laboratuvar işleri ihale edilmiş²¹⁴⁶ ve çalışmalara başlanmıştı.

Kısa bir süre sonra da buradaki hayvan hastalıklarının önüne geçilmesi için Van merkezinde bir hayvan hastanesi ve laboratuvarın inşasına başlanmıştı. Buradaki inşaatın Ekim 1949 sonuna kadar bitirilmesi plânlanmıştı. Hayvan hastanesinin yapılması ile bu bölgede hayvan hastalıklarının önüne geçilmesi mümkün olacak ve hasta hayvanlar tedavi altına alınabileceklerdi²¹⁴⁷. Böylece diğer Doğu Vilâyetlerinde olduğu gibi Van Gölü Havzası'ndaki hayvan hastalıklarının önlenmesi amacıyla Van'da kurulacak hayvan hastanesi²¹⁴⁸ havza ve bölge hayvancılığının hastalıklardan korunması ve geleceği için çok önemli yer almıştı.

²¹⁴² **BCA.** 030.18.01.02.119.50.8.

²¹⁴³ **Ayn Tarihi,** S:185, Nisan 1949, s.84-85.

²¹⁴⁴ **Ayn Tarihi,** S: 186, Mayıs 1949, s.47.

²¹⁴⁵ **Van Sesi,** 27 Haziran 1949.

²¹⁴⁶ **Van Sesi,** 7 Eylül 1949.

²¹⁴⁷ **Van Sesi,** 14 Aralık 1949.

²¹⁴⁸ **TBMM TD.** VIII/24, B: 45, (13.2.1950), s.448.

SONUÇ

1923-1933 Dönemi'nde Cumhuriyet'in ilânı ile birlikte, savaşlar yüzünden harabe haline gelen ülkeyi yeniden imar etme yollarını araştırmak için 17 Şubat 1923'te İzmir'de "İktisat Kongresi" toplanmıştı. Ülkede bayındırlık, asayiş, eğitim, sağlık, madencilik ve tarım başta olmak üzere birçok alanda çalışmalar başlatılmıştı. Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devleti, bağımsızlığını pekiştirmek, varlığını koruyup güçlendirmek gibi temel konulara öncelik vermek zorunda kalmıştı.

Cumhuriyet ilân edildiğinde ülkedeki ulaşım imkânları, ihtiyaçları karşılayamayacak durumdaydı. Bu nedenle ulaşım yeni devletin temel sorunları arasında yer almıştı. Ziraat ve ticaretin geliştirilmesi, yurt müdafaası, kültürel ilerleme ve idari ihtiyaçlar için birçok istikamette yol yapmak gerekmektedir. Bu dönemde yapılacak yollar vasıtasıyla, şehir ve kasabalar ticaret merkezlerine bağlanarak, köylere varıncaya kadar büyük bir ulaşım ve taşımacılık ağının kurulması hedeflenmişti.

Hükümet'in ülkedeki ulaşım işlerine önem vermesi, Van Gölü Havzası'ndaki vilâyet temsilcilerini harekete geçirmiş ve gerek I. Dünya Savaşı sırasında Ruslar tarafından tahrip edilen ve gerekse bakımsızlıktan bozulan köprü ve karayolların yapılması için çalışmalar başlatılmıştı. Bu dönemde bütçede yol yapımı için yeterli ödenek bulunmamasına rağmen Ağrı ve Zeylan civarlarında asayişi ihlâl eden olayların çıkması nedeniyle Van Gölü Havzası'ndaki yolların yapımına önem verilmişti. Hükümet'in bu çalışmaları desteklemesiyle, Cumhuriyet'in ilk 10 yılında Bitlis-Muş, Bitlis-Diyarbakır, Bitlis-Siirt, Muş-Erzurum, Muş-Hınıs, Van-Bitlis ve Van-Ağrı arasındaki ulaşımı sağlayan köprü ve karayolları yapılmıştı.

Hükümet, bu dönemde ayrıca ülkenin kalkınması ve savunulması gibi ihtiyaçlara göre tespit edilen milli ve bağımsız bir demiryolu politikası izlemiştir. Demiryoluyla, üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak iktisadi bir denge kurmayı, demiryollarının geçtiği bölgelerde iktisadi hayatta olduğu kadar sosyal ve kültürel hayat üzerinde de bir gelişme kaydetmeyi, yapılan inkılâpları yurdun her köşesine yaymayı ve kök salmasını sağlamayı amaçlarken bir taraftan memleketin askeri ve iktisadi bakımdan muhtaç olduğu yeni demiryollarını hızla yapmayı, diğer taraftan da köhne usullerle kurulmuş ve işletilmekte olan demiryollarını millileştirmeyi hedeflemiştir.

Türkiye'nin demiryolu hatlarını ağaç dalları biçiminden, ağ biçimine dönüştürmesi gerekmektedir. Bunun için öncelikle doğu-batı bağlantısını sağlayacak,

biri kuzeyde diğeri güneyde iki hat oluşturulacaktı. Bunlardan birincisi Ankara-Sivas-Elazığ-Van (veya Ankara-Sivas-Erzurum) hattı; ikincisi ise Fevzipaşa (Keller)-Diyarbakır-Bitlis hattıydı. Bu hatlara bir düğüm noktası konumunda olan Yolçatı'dan inşasına başlanacak olan Elazığ-Van hattı Van Gölü Havzası ve İran'a uzanan bir bağlantı oluşturacaktı. Ankara-Sivas-Elazığ-Van hattı, Ankara'dan Sivas'a ve oradan da doğuya ulaşılması amaçlanmıştı. Hattın Ankara-Kayseri arasındaki kısım 29 Mayıs 1927'de ve Kayseri'den Sivas'a kadar olan bölümü de 30 Ağustos 1930'da işletmeye açılmıştı. Güneyden yapımına başlanan demiryolunda, 15 Mart 1931'te Fevzipaşa-Malatya arasında tren seferleri başlatılmış ve Malatya-Fırat bölümü ise 1 Şubat 1932'de işletmeye açılmıştı. Böylece buradaki demiryolu çalışmaları Doğu'ya doğru aşamalı olarak ilerletilerek Van Gölü Havzası ve İran sınırına uzatılmaya devam edilmişti.

Van Gölü Havzası'ndaki ulaşım işlerinde ve özellikle ticari malların taşınmasında; eşkiya saldırılarına karşı güvenli olması, zamandan tasarruf sağlaması ve taşımacılığın ucuza mal olması gibi nedenlerle hükümet, Van Gölü'nün sağladığı imkânlardan da yararlanmıştı. Ayrıca Van Gölü'ndeki ulaşım işine el atarak, Cumhuriyet'in ilânı ile birlikte yeni devletin kuruluş felsefesine uygun Van Gölü Havzası'nın kalkındırılması için ulaşım işlerine önem vermişti.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Nafia Vekâleti'ne bağlı olarak çalışan Van Gölü İşletme İdaresi ve Tersane, 18 Nisan 1928'de Van Vilâyeti İdare-i Hususiye'sine devredilmişti. Böylece yerel yönetime devredilen işletmenin daha iyi yönetilmesi ve çalıştırılması amaçlanmıştı. Ancak mahalli idarenin dar olan bütçesine bu ağır bir yük olmuştu. Hükümet, Van Gölü İşletme İdaresi'nden daha fazla yararlanmak ve mali problemlerini çözmek amacıyla 28 Haziran 1932'de işletmeyi Dâhiliye Vekâleti'ne bağlamıştı. Fakat havzada bir nevi kamu hizmeti gören işletmenin geliri masraflarını karşılamakta yetersiz kalmıştı.

Cumhuriyet'le birlikte Hükümet, gereksinim duyduğu kurumları oluşturmaya çalışırken, bu yapılanmaya karşı örgütlü, dış destekli silahlı bir biçimde devlete ve kurumlarına karşı isyanlar görülmüştü. Bunlardan en önemlisi Şeyh Sait İsyanı'ydı. İsyan, bölgeye gönderilen kuvvetler ve buradaki devlete bağlı aşiretler tarafından bastırılmıştı. Fakat bu isyandan sonra kurulan Hoybun Cemiyeti, Türkiye'de çıkarılacak isyan plânları hazırlamış ve İngiltere'nin desteği ve Suriye'deki İngiliz ajanlarıyla

irtibat sağlayan İhsan Nuri, Ağrı İsyanları'nın çıkmasına sebep olmuş, böylece cemiyetin yaptığı isyan plânlarından birini hayata geçirmeyi başarmıştı.

Şeyh Sait İsyanı'ndan sonra Van Gölü Havzası'nda idari düzenlemeye gidilmiş ve 30 Mayıs 1926'da çıkarılan 877 Sayılı Kanun'la Muş Vilâyeti kaza haline getirilerek Bitlis'e bağlanmıştı. Hükümet, Şeyh Sait İsyanı ve diğer isyanlara karşı yalnız askeri ve idari önlemler almakla kalmamış; bölgede asayişe ve devlet uygulamalarına karşı gelen veya gelebilecek olanlar batı bölgelerine nakledilmeleri için gereken yasal düzenlemeleri yapmış ve 19 Haziran 1927'de "Bazı Eşhasın Şark Menatıkından Garp Vilâyetlerine Nakillerine Dair Kanun" ile işe başlanmıştı. Bunun yanında muhtemel sınır ihlâllerine karşı Van ve Ağrı'daki jandarma birlikleri gerekli hazırlığı yapmış ve buradaki karakolların sayıları artırılmıştı. Bu dönemde ayrıca eşkiya çetelerine karşı mücadele verilmiş ve Van, Bitlis, Ağrı, Muş, Siirt, Diyarbakır gibi vilâyetlerde asayiş ihlâl eden birçok çete etkisiz hale getirilmişti. Van Gölü Havzası'nda asayiş sorununa çözüm getirmek amacıyla Bitlis'te (Destumi, Uçum, Kotum, Adilcevaz, Meydan) beş, Muş'ta (Malazgirt, Bulanık, Varto, Merkez) dört, Van'da (Merkez, Erciş, Şıtak, Muradiye, Başkale, Gürpınar, Nordus, Havasor, Muradiye Merkez, Özalp, Gevaş) yedisi yeni yapılmak ve dördü tamir edilmek suretiyle 11 jandarma karakolu hizmet vermeye başlamıştı.

Van Gölü Havzası'ndaki asayiş sorunları buranın iktisadi yönden gelişmemesinin en önemli sebeplerinden birini oluşturmuştu. Yatırımların yapılabilmesi için kullanılacak harcamalar güvenlik ve asayişin sağlanmasına karakolların inşasına harcanmış bu da havzanın geri kalmasında etkili olmuştu.

Cumhuriyetle başlatılan eğitim seferberliği ile okullaşma oranı artırılmaya çalışılmış ve Van Gölü Havzası'ndaki vilâyetlerde okul açılması yönünde çalışmalar yapılmıştı. Bitlis Valisi Kâzım (Dirik) Paşa'nın gayretiyle Bitlis'in kültür çehresini değiştirecek okullar açılmıştı.

Hükümet, eğitimde birçok sorunla karşılaşmıştı ki bunların başında ödenek sıkıntısı gelmişti. Birçok Anadolu Vilâyetinde olduğu gibi Van Gölü Havzası'ndaki Bitlis ve Van Vilâyetlerinde de eğitim için vilâyet gelirlerinden ayrılan pay ihtiyacı karşılamaktan hayli uzak kalmıştı. Bu durum Van, Bitlis, Muş ve diğer bölge vilâyetlerinin, Vilâyet Hususi İdare bütçelerinin eğitim ödeneklerinin arttırılmasına yönelik taleplere neden olmuştu. Vilâyet Hususi İdareleri, eğitim ödeneklerinin

yetersizliği sebebiyle çözümlü sayım, kazanç, arazi ve müsakkafat vergilerinin arttırılması yönünde kararlar alarak çözümlü bulmaya çalışmıştı.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında ülkede okuma-yazma bilmeyen büyük kitlenin Cumhuriyet ilkelerine göre eğitilmesi amacıyla Millet Mektepleri açılmış ve Van Gölü Havzası'nda büyük bir rağbet görmüştü. Bu dönemde açılan Halkevleri, ülkenin sosyal ve kültürel gelişmesinde, Cumhuriyet'in getirdiği değeri ve inkılâpların toplumun geniş kesimlerine ulaştırılmasında son derece önemli görevleri yerine getirmiş kurumlardı. Halkevleri, ilk olarak 19 Şubat 1932'de 14 merkezde açılmış ve kuruluşunda 9 Şube halinde örgütlenmesi öngörölmüştü.

Van Gölü Havzası'nda ilk halkevi 24 Haziran 1932'de Van'da açılmıştı. Halkın kültürel ve sosyal bakımdan yükselmesinde büyük rol oynayan Halkevi bu dönemde ödenek ve üye bulmada zorluk çekmesi yüzünden önemli faaliyetlerde bulunamamıştı.

Cumhuriyet Dönemi'ne kadar sağlık alanındaki çalışmalar hasta bakım yerleri, şifahaneler, tımarhaneler ve cüzzamhaneler gibi kurumlarda sürdürölmüş, bu dönemde izlenen sağlık politikası; ulusal örgütünü kurmak, doktor ve diğer sağlık personeli açığına kapatmak, göçmenlere yardım etmek, salgın hastalıklarla mücadele etmek, çocuk ölümlerini azaltıp nüfusu arttırmak ve yurt dışından gelebilecek salgın hastalıklara karşı önlem almak, şeklinde belirlenmişti.

Ülkenin Doğu Vilâyetlerini yoğun bir şekilde etkileyen ve sosyal bir felâket haline gelen sıtma ile mücadele edilmiş ve Van Gölü kıyısında kurulan ve etrafındaki bataklıklardan dolayı nüfusun büyük bir bölümü bu hastalığa yakalanan Van Gölü Havzası halkına sıtma ilacı kinin (chlor-hydrate de quinine) dağıtılarak Van ve Bitlis'te sıtmanın önlenmesine yönelik halk bilgilendirilmişti.

Burada göz hastalıkları ile trahom da etkisini sürdürmüş, 15 yataklı Van Memleket Hastanesi ile Erciş Kazası'ndaki 5 yataklı bir dispanser bu hastalıklara karşı mücadele vermişti. Ayrıca Bitlis Memleket Hastanesi'nin ihtiyaçları karşılanmış, Muş, Ahlât, Bulanık, Varto Kazalarında bulunan beşer yataklı muayene ve tedavi odaları 1927'de daha kullanışlı hale getirilmeye çalışılmıştı. Ağrı ve Zeylan'da çıkan isyanlar nedeniyle gerekli tahsilâtın toplanamaması yüzünden maddi sıkıntı çekilmiş, ancak bütün bunlara rağmen 1933'te Van'da bir Doğum ve Çocuk Bakımevi açılarak çocuk ve kadınların tedavi edilmeleri sağlanmıştı.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Van Gölü Havzası'nda sağlık ve sosyal alanlarında yaşanan sıkıntıların giderilmesinde Hilâl-i Ahmer Cemiyeti, çok önemli görevler üstlenmişti.

Van Gölü Havzası'nın Kürzot ve Beşparmak Köyleri'nde petrol madenlerinin işletilmesine çalışılmış ve bu madenlerin imtiyazı Fransız Emil Mayen'e verilmişti. İmtiyazı Emil Mayen'in elinde olan Kürzot ve Beşparmak Köylerindeki petrol madeninin işletilemeyip uzun süre atıl bırakılması üzerine söz konusu imtiyaz iptal edilmişti. Hükümet, siyasi ve iktisadi bakımlardan büyük önem taşıyan petrol kaynaklarının bulunduğu bölgelerde 1927'den itibaren detaylı araştırmalar yaptırmış ve Şahmanis'te bulunan kömür madeninin işletilmesi sağlanmıştı.

Hükümet, ülke nüfusunu besleyecek ve kendine yetecek bir tarım politikası izlemiş, bunun için açılan tohum ıslah istasyonları, fidanlık ve haralarla yüksek kalitede tohumluk ve damızlık yetiştirme işleri ele alınmıştı. Devletin tarıma önem vermesi ve çiftçiyi desteklemesi Van Gölü Havzası'nda etkisini göstermiş, "Muhtacin-ı Zürraa" çerçevesinde Vanlı çiftçilere bedeli sonradan ödenmek suretiyle tohumluk dağıtılmıştı. Havzadaki muhtaç çiftçilere de toprak dağıtılması öngörülmüştü. Hükümet, Van Gölü Havzası Vilâyetlerinin su ve sulama ihtiyaçlarını karşılamak üzere Bitlis'e 8.000, Muş'a 44.000 ve Van'a da 5.000 liralık ödenek ayırmıştı.

Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü Havzası'nda yetiştirilen ve aynı zamanda Türkiye'nin önemli ihraç ürünlerinden birisini de tütün oluşturmuştu. Bitlis ve Muş'ta üretilen tütünleri işlemek amacıyla 1927'de Bitlis'te Tekel tarafından bir Tütün Fabrikası kurulmuş, fabrika yöresinin tütününü işleyerek, "Doğu", "Köylü", "Asker" markalarında sigara üretmişti.

Cumhuriyet Hükümeti hayvancılığın geliştirilmesi için 1923'ten itibaren hayvansal ürünlerin kalite ve miktarını arttırmaya yönelik, ekonomik hayvancılığın uygulanmasına ağırlık vermişti. Bu anlayış içerisinde yerli ırkların veriminin artırılması için ıslah ve melezleme müesseselerin kurulması, alt yapı tesislerinin tamamlanmasına çalışmıştı.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında hayvancılığın gelişmesinin önündeki en önemli engel o dönemde Veba-i Bakari olarak adlandırılan hayvan vebası salgınıydı. Salgın büyük ölçüde hayvan ölümlerine yol açmıştı. Geniş ve hayvancılığa müsait olan Muş

Ovası'nda hayvancılığın ıslahı, verimin arttırılması ve salgın hastalıklarla mücadelede Ziraat Vekâleti, alanında uzman olan İhsan Bey'i görevlendirmişti.

1934-1939 Döneminde Hükümet, dönemin en etkin ulaşım aracı olarak gördüğü demiryolları ile ulaşım sorununu çözmeyi hedeflemişti. Bu dönemde motorlu araçların yaygınlaşmaması nedeniyle karayolu çalışmalarına ağırlık verilememişti. Bu nedenle hükümetlerin ulaşım politikaları içinde demiryolu yapımı ve yabancıların elinde bulunan hatların satın alınması ilk sırada yer almıştı. Karayolları o sırada daha çok demiryollarını destekleyecek, demiryollarının ulaşmadığı bölgeleri yapılan hatlara bağlayacak bir ulaşım sistemi olarak görülmüştü.

Van Gölü Havzası ve civarında bulunan yol ve köprülerin ekonomik ve kültürel gelişmeyi sağlaması katkısının dışında, havza asayişinde de önemli rol oynamıştı. Bu nedenle Birinci Umumi Müfettişliğin isteği ile Nafia Vekâleti; Diyarbakır-Silvan-Pisyar-Ziyaret-Bitlis-Tatvan ile Van-Hoşap-Başkale-Çölemerik yollarının yapımına başlamıştı.

Hükümet, yurdun her tarafını birbirine muntazam yollarla bağlamak amacını güderken, şühesiz ki umumi kalkınmanın ilk şartlarını yerine getirmeyi ön plâna almıştı. Bu nedenle Elazığ'dan Van'a doğru ilerleyen demiryolunun inşasına durmadan devam edilmiş ve biran önce bitirilmesine çalışılmıştı. Sınırlara ulaşmak, Hükümetlerin demiryolu politikalarının temelini oluşturmuş, Irak sınırına uzatılması kararlaştırılan Fevzipaşa-Diyarbakır hattının Diyarbakır-Siirt-Cizre ve Siirt-Van Gölü istikametine doğru ilk parti olarak Diyarbakır'dan itibaren 65 km'lik kısmının etüdü için 1937 bütçesine 20 bin lira ödenek konulmuş ve güzergâh tespit çalışmalarına başlanmıştı.

Demiryollarının Diyarbakır İstasyonu'ndan Irak ve İran sınırlarına kadar uzatılması ve Van Gölü sahilinde demiryoluna gerekli tesisatın yapılması için, toplam 50 milyon liralık ödenek vermişti. Bu hattın Tatvan kısmında bir feribot iskelesi yapılacak ve Tatvan-Van arası feribotla geçilecekti. Van'da tekrar başlayacak olan hattı İran sınırına kadar ulaştırılacaktı.

19 Mart 1934'te Van Gölü İşletme İdaresi'nin sahip olduğu bütün işlerin kontrol ve yürütülmesi Birinci Umumi Müfettişliğe verilmiş ve buradaki faaliyetlerin daha düzenli bir şekilde sürdürülmesi amaçlanmıştı. 10 Haziran 1936'da "Van Gölü İşletmesi Kanunu"yla, Van Gölü'nde makinalı ve makinasız her türlü ulaşım ve taşımacılık

faaliyetleri ile göl çevresinde iskele, mendirek, rıhtım ve antrepolar inşa etme ve işletme hakkı devlet adına İktisat Vekâleti'ne bağlı Van Gölü İşletme İdaresi'ne verilmişti.

Bu işletme, bir devlet teşekkülü ve bilhassa halka yardım ve kolaylıklar sağlayarak onları kara yolculuğundan kendine çekmek çabasıyla çalışmıştı.

Van Gölü'nde ulaşım ve taşımacılığı geliştirmek amacıyla İktisat Vekâleti harekete geçerek, Van Gölü İşletme İdaresi'ne iki yeni gemi alımı ve Tuğ'da kurulacak tersane için gerekli olan makinaları temin etmek için 4 Ağustos 1936'da Fabrika Havuzlar İdaresi'ne sipariş vermişti. TBMM'de 27 Aralık 1937'de "Denizbank Kanunu" kabul edilmiş ve bu kanunla Van Gölü İşletme İdaresi, Denizbank'a devredilmişti. Denizbank, deniz işlerinde kendisinden beklendiği şekilde faydalı olamamış ve bu nedenle kuruluşundan yaklaşık bir buçuk yıl sonra kapatılması kararlaştırılmıştı. Böylece Van Gölü İşletme İdaresi yeniden Münakâlat Vekâleti'ne devredilmişti.

Cumhuriyet'in ilk 10 yılında Doğu bölgesinde yaşanan ve asayiş ihlal eden gelişmelere karşı alınan askeri tedbirler kısa vadede etkili ve caydırıcı olmuştu. Ancak gerçek anlamda bölgede ve özellikle Van Gölü Havzası'nda asayiş sağlanamamıştı. Çünkü burada asayiş ihlâl eden çeteler ve kaçakçılık faaliyetleri varlığını devam ettirmişti.

Bu dönemde kaçakçılık ve çetelerle mücadele kapsamında Birinci Umumi Müfettişlik Bölgesi'nde silah toplama hareketi başlatılmış, bu hareketle Van Gölü'nün güneyinde bulunan Gevaş- Şatak- Beytüşşebap hattı dâhil, Bitlis-Şirvan-Cizre hattı arasındaki mıntıkada bulunan silahların toplanmasına başlanmıştı. 1 Ağustos 1934'ten 26 Eylül 1934'e kadar devam eden silah toplama hareketiyle, Van Gölü'nün güney mıntikasından 2.058, Muş-Solhan mıntikasından 801 adet silah toplanmıştı.

Van Gölü Havzası'ndaki kaçakçılığın önlenmesi ve özellikle buradaki asayiş sorunlarının çözülmesi amacıyla sınırlarda görev yapan güvenlik kuvvetlerinin ve karakolların sayıları artırılmıştı.

Cumhuriyet Dönemi'nde alınan asayiş tedbirleri sayesinde II. Dünya Savaşı'nın başlamasına kadar havzada büyük problemler yaşanmamıştı.

Cumhuriyet Dönemi'nde ülkenin bayındır hale getirilmesi, sanayi, tarım ve hayvancılık başta olmak üzere her alanda gelişme sağlanması için yetişmiş insan gücüne ihtiyaç bulunmaktaydı. Bu nedenle Cumhuriyet'in ilk 10 yılında eğitimin her

kademesinde düzenlemeye gidilmiş ve mümkün olduğu kadar daha fazla kişi eğitmek için eğitim seferberliği başlatılmıştı. Cumhuriyet Hükümetleri halkın önemli bir kısmının hiç olmazsa ilkokulu bitirmesini programlarına almışlar ve bu hususa önem vermişlerdi. Özellikle, eğitimin ülkede dil ve kültür birliğini sağlamanın yanında ülkenin birlik ve bütünlüğünün korunmasında temel vasıta olarak görülmüştü.

Van Gölü Havzası'nın önemli bir merkezi olan Van'da da eğitime çok önem verilmişti. Şehirde bulunan bir orta ve üç ilkokul buradaki ihtiyacı karşılamaktan hayli uzaktı. 1935'te Muş halkı Maarif Vekâleti'ne başvurarak burada bir ortaokul açılmasını istemiş, Bitlis'te açılan ve karma eğitim veren ortaokula 1934-1935 eğitim ve öğretim yılında Bitlis, Karaköse, Muş ve Van'dan gelen 120 öğrenci kayıt yapmıştı.

Atatürk'ün TBMM'de ifade ettiği Doğu Bölgesi için Van Gölü sahillerinde bir kültür şehri yaratmak yolunda geçilmelidir, sözleriyle işaret ettiği üniversite kurulması fikrini gerçekleştirmek amacıyla yetkililer hemen harekete geçmiş ve Van Gölü Havzası'nda çalışmalar başlatmıştı. Doğu Üniversitesi'nin yerini tayin ve bölgede incelemeler yapmak amacıyla Maarif Vekili Saffet Arıkan, beraberindeki Birinci Umumi Müfettiş Abidin Özmen ile birlikte Haziran-Temmuz 1938'de Van Gölü sahilinde bulunan Tatvan, Ahlat, Adilcevaz, Erciş, Van gibi merkezlerdeki eğitim durumunu araştırmıştı. Maarif Vekili, Van Gölü Havzası'na yaptığı bu tetkiklerle burada Atatürk'ün direktifleri doğrultusunda bir kültür merkezinin kurulması için gerekli olan alt yapının tespitine çalışmıştı. Bu çerçevede havzada bulunan Van Ortaokulu'nun liseye çevrilmesi, civar illerde de sanat enstitülerinin kurulması bu yolda girişilen teşebbüslerdi. Doğuda kurulacak bir üniversite, buranın yüksek kültür merkezlerini oluşturacak ve komşu devletlerin bilim ve düşünce hareketleri ile bir bağlantı kuracaktı. Ancak, Atatürk'ün vefatından sonra Van Gölü sahillerinde üniversite kurma işi ile iktidara gelen Hükümet, gerektiği kadar ilgilenmemişti.

Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü Havzası'nda kurulan ilk halkevi Van Halkevi'ydi. Ancak gerek iktisadi sıkıntı ve gerekse halkevinin taşıdığı değerlerin yöre halkı tarafından yeterince anlaşılması nedeniyle etkili olamadığı görülmüştü. Bu dönemde Van Halkevi, Hükümet'in desteğiyle bünyesinde açılan şube sayıları artırmış ve faaliyet alanını genişletmişti. 23 Şubat 1934'te Bitlis ve Muş'ta da Halkevleri açılmış, şubelerinin çalışmalarıyla, Van Gölü Havzası'nın eğitim ve kültürel faaliyetleri artmış, Cumhuriyet İnkılaplarının havzaya yerleşmesine yönelik adımlar atılmıştı.

1934-1939 Dönemi'nde Türkiye'nin her alanında büyük ve önemli inkılâplar yapıldığı gibi, sıtma, frengi ve trahom gibi halkın sağlığını tehdit eden hastalıklarla mücadele edilmişti. Trahomla mücadele çerçevesinde bölgedeki vilâyetlerden başlanmak üzere Diyarbakır, Bitlis ve Van'a kadar olan geniş alanda trahom taramaları için gezici ekipler oluşturulmuştu. 1938'de Muş'ta sıtma ve trahom hastalıkları doktor ve eczanenin bulunmaması nedeniyle hızla yayılmaya başlamıştı. Van Gölü'nün Van ve Erciş arasında kalan kısımda göl kenarında yer alan bataklıklar sıtma hastalığının artmasına neden olmuş ve kurutulmasına çalışılmıştı.

Van Vilâyeti'nin Muradiye Kazası'na bağlı Beşparmak ve Kürzot Köylerinde bulunan petrol madeninde hiçbir çalışma yapılmadığından Fransız Emil Mayen'in maden işletme imtiyazı feshedilmişti. Böylece buradaki madenler Van Gölü İşletme İdaresi'ne devredilmiş ve durum Deniz Nakliyat Umum Müdürlüğü'ne bildirilmişti. Yeni bir imtiyaz elde eden Van Gölü İşletme İdaresi, 1937'de Kürzot petrol kuyularını yeniden temizlemek ve petrol bölgesini tetkik ettirmek amacıyla harekete geçmişti. Daha sonra MTA Enstitüsü uzmanlarından Dr. Jhon H. Maxson ve Ahmet Arif Beyler, Başkale ve Van Mıntıklarının genel etüdü ve buranın petrol değeri üzerinde araştırmalar yapmıştı. II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla bütün dikkatlerin bu yöne çevrilmesiyle Van Gölü Havzası'ndaki araştırmalar durmuştu. Şahmanis Köyü'nde bulunan kömür madenini işletmesi imtiyazı Van'da Tüccardan Çilingiroğlu Mehmet ve Erciş'te Vanlı Ruznameci Oğlu Şevket Beylere verilmişti.

Van Gölü Havzası'nın iktisadi açıdan kalkınması ancak tarım kesiminde verimi artırmakla mümkündü. Tarımsal üretimde verimi artırmak ve ürün kalitesini yükseltmek amacıyla kullanılan tarım araçlarının geliştirilmesi, tohumlukların iyileştirilmesi ve hayvan cinslerinin ıslahı Hükümet'in bu dönemde üzerinde önemle durduğu konular arasında yer almıştı.

Ziraat Vekâleti, ziraat kombinalarının kısa sürede faaliyete geçmeleri için bütün imkânlarını seferber etmiş ve 1938 ilkbaharında ülkede 250 kadar kombina kurularak faaliyete geçirilmişti. Bunlardan bir tanesi de Muş'ta kurulmuştu.

Van Gölü Havzası'nın iklim ve toprak koşullarının tütün üretimine uygun olması nedeniyle Hükümetten alınan izinle tütün tarımı yapılmaya başlanmıştı. O zamana kadar bu ürün, Doğu Anadolu Bölgesi'nin Malatya, Bitlis, Muş, Van, Hakkâri illerinde yetiştirilirdi. Van ve çevresinde tarımda sulama sorununu çözmek amacıyla

Şamran ve Havasor suları için kanallar yapılarak Van ve Havasor Ovaları ile Gevaş'ın sulama sorunu çözülmeye çalışılmıştı.

Van Gölü Havzası'nda hayvancılık ise, önemli bir gelir ve geçim kaynağını oluşturmaktaydı. Burada yaşayan aşiretler hayvancılık konusunda oldukça hevesliydi. Çünkü burada çok sayıda hayvan sahibi olmak zenginlik ve saygınlığı beraberinde getirmekteydi. Hayvan besiciliğinde, Bitlis ve Van çevresi koyun ve keçi yetiştirmekteydi.

1940-1945 Döneminde II. Dünya Savaşı'nın devam etmesi, Van Gölü Havzası'ndaki karayolu ve köprü çalışmalarını olumsuz etkilemişti. Savaş nedeniyle Hükümet, buradaki çalışmalara yeterince ödenek verememişti. Türkiye'nin de savaşa girme ihtimaline karşı Hükümet, ülke savunması açısından büyük önem taşıyan karayolların yapımına başlanmıştı. Savaşın yol faaliyetleri üzerindeki olumsuz etkileri çok boyutlu olmuştu. Bunların ilki kıt olan yol ödeneğinin savaş süresince daha az olması ikinci olumsuz etken, malzeme ve işgücünün artan yetersizliğiydi. Birçok vatandaşın silâh altına alınması ve sınırlı sayıdaki taşıma araçlarının askeri işlerde kullanılmasıyla bu sorun gün geçtikçe ağırlaşmıştı.

Genelkurmay Başkanlığı, askeri açıdan büyük önem taşıyan Siirt-Kurtalan-Bitlis-Tuğ karayolunun mutlaka yapılması gerektiği yönündeki görüşünü 2 Ağustos 1940'ta Nafia Vekâleti'ne iletmmişti. Nafia Vekâleti, Genelkurmay'ın yapılmasını istediği yolun Siirt-Kurtalan-Bitlis arasındaki kısımları için 1.300.000 lira tahsis etmişti. Bu karayolu geçeceği vilâyetleri birbirine bağlayarak, savunmalarını temin edecek ve aralarındaki iktisadi ve ticari ilişkilerin gelişmesini sağlayacaktı.

Hükümet, iktisadi ve askeri zaruretleri göz önünde bulundurarak Bitlis ve Mutki'deki köprüler ile Siirt-Kurtalan-Bitlis karayolunun yapımına başlamıştı. Ancak tarımda ve diğer iş kollarında çalışan, üretici durumundaki büyük bir nüfusun ordu emrine alınması, buğday, arpa gibi toprak mahsullerine devletin el koyması nedeniyle, buradaki yol yapımında çalışan amelelerin gıdasını temin etmede sorun yaşanmıştı. Sorunu çözmek amacıyla Hükümetin isteğiyle Siirt ve Diyarbakır'dan bir süre inşaat bölgesine buğday ve arpa gönderilmişti. Buralardan gönderilen hububat da yetersiz kalmış ve bu durum savaş boyunca devam etmişti.

II. Dünya Savaşı'nın ortaya çıkardığı zor şartlar demiryolu yapımının yavaşlamasına neden olmuştu. Bunun nedeni ödenek yetersizliğinin dışında köprülerin

yapımı için gerekli demir ve kerestenin bulunmayışıydı. Genelkurmay Başkanlığı'nın askeri bakımdan Diyarbakır-Kurtalan arasında yapılmasını zaruri gördüğü köprüler için demir temin edilmesi amacıyla Türkiye'nin o dönemde Amerika'dan aldığı 4.000 ton demirden bin tonunun buraya gönderilmesi istenmişti. Gönderilen demirle yapım işlerinin hızlanmış ve böylece hattın Kurtalan'a kadar olan bölümü bitirilmiş ve 159 km uzunluğundaki Diyarbakır-Kurtalan arasında ilk tren 28 Ekim 1944'te sefere başlamıştı. Bu dönemde yapımına önem verilen ve Van Gölü Havzası'nı batıdan doğuya doğru baştanbaşa kat edecek demiryolu güzergâhı Elazığ-Van-İran hattı olmuştu. İran sınırına ulaşacak olan demiryolu, Diyarbakır'dan Irak sınırına yapılacak demiryolunun uygun bir noktasından ayrılacak bir hat ile Bitlis-Tatvan ve Van'a ulaşacaktı.

Kurtalan İstasyonu'ndan İran sınırına kadar olan bölümle Van Gölü kenarında Tuğ (Tatvan) mevkiine kadar olan kısmın yapılan etütleri sonucunda, güzergâhın değiştirilmesi gündeme gelmiş ve bu konuda bir kanun teklifi verilmişti. Yolçatı-Diyarbakır-Kurtalan-Bitlis-Tatvan 437 km iken; Yolçatı-Elazığ-Muş-Rahva-Tatvan güzergâhı 345 km idi. Bu sebepten dolayı toplam uzunluğu yaklaşık 330 km olan Elazığ-Palu-Muş-Tatvan güzergâhı daha kısa olduğundan tercih edilmişti.

1942'de II. Dünya Savaşı'nın hattın inşaatı üzerindeki olumsuz etkisi bütün ağırlığıyla hissedilmişti. 1943 yılı başında çimentosuzluktan ve kerestenin temin edilememesinden, yalnız toprak işlerinde çalışılmış ve hattın 24. km'sinden 46. km'sine kadar olan birinci kısmın toprak işleri bitirilmiş fakat bu kısımlara ray döşenememişti. Çimento kıtlığı nedeniyle açılan tüneller tamamlanamamış ve köprüler yapılamamıştı. Bu durum hattın inşasını engellemişti. Bunda etken olan bir başka husus da, inşaatın yapıldığı yerlerde bulunan atlar, arabalar ve işe yarayan kamyonlara askeriye tarafından el konulması veya satın alınmasından dolayı inşaat malzemesinin taşınmasında güçlük çekilmesiydi. Elazığ-Van hattının 24. km ile 94. km'leri arasındaki 1. 2. ve 3. kısımlar müteahhidi Haymil İnşaat Limited Şirketi nakliye aracını bulamama ve fiyatların yükselmesi yüzünden zarara uğramıştı. Bu nedenle şirket zararın telafi edilmesi ve sözleşmenin yeniden düzenlenmesi için Nafia Vekâleti'ne başvurmuştu.

Savaş durumunun doğurduğu bir başka sorun ise askerliğe elverişli olanların ordu emrine alınmasıyla Elazığ-Van hattında çalıştırılacak amelenin bulunamamasıydı. Müteahhitlerin bulabildikleri amelelerin çocuk, yaşlı ve özürlülerden oluşması, artan fiyatların amele gündeliklerini yükseltmesi çalışmalarını olumsuz yönde etkilemişti. Bunun yanında savaş nedeniyle Avrupa'dan getirilen inşaat malzemesi fiyatlarının

artması Elazığ-Van hattının ihalesini alan Haymil, Yolyapı, Hasan Fehmi Dağlar ve Fomsim Şirketlerini zarara uğratmıştı. Hükümet, askeri, iktisadi ve siyasi bakımlardan çok önemli gördüğü bu hattın inşaatının aksamaması gerektiği hususunu dikkate alarak ek ödenek çıkarmaya karar vermişti.

Elazığ-Van-İran hattında Elazığ'dan itibaren ray döşemesine 19 Kasım 1944'te başlanmıştı. Fakat Elazığ'dan Palu'ya kadar toprak, düzeltme, köprü, tünel ve balast gibi altyapı işleri bitmiş olmasına rağmen, gerekli ray bulunamadığı için mevcut olanlarla ancak Elazığ'dan itibaren 20. km'deki Haceri Köyü'ne kadar ray döşenebilmiş ve hattın yapımı savaş nedeniyle çok pahalıya mal olduğundan ihaleyi kazanan şirketler zarar etmişti.

Demiryolu, Elazığ'dan itibaren Baki Deresi-Elazığ Ovası-Murat Suyu-Palu-Genç-Muş-Murat Dağı eteklerini ve Rahva'yı geçerek Tatvan'a ulaşacaktı. Buradan da feribotla Van-Kotur ve İran'a geçecekti. Hattın bu güzergâhıyla Palu, Genç ve Muş Ovaları gibi verimli arazilerden faydalanma ve ülke savunması açısından büyük önem arz etmekteydi. II. Dünya Savaşı'nın çıkardığı bütün zorluklara ve yokluklara rağmen hattın inşasından vazgeçilmemiş, bir an önce bitirilmesi için savaş çalışılmıştı.

Van Gölü İşletme İdaresi'nin faaliyetlerinde 1939'da II. Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla önceki yıllara göre bir duraklama dönemi başlamış, savaşın devam ettiği dönemde Van Gölü'ndeki ulaşım ve taşımacılık işleri daha da önem kazanmıştı. Çünkü burada yapılan taşımacılıkta ekseriyetle asker ve askeri malzeme nakledilmekteydi. Eylül 1940'ta gemilerle taşınan eşyaların tahliyesini sağlamak ve gelen yüklerin taşınmasında yaşanan sıkıntının giderilmesi amacıyla Van ve Erciş iskelelerinde "hamal teşkilatları" kurulmuştu. Böylece iskele ve antrepolarda biriken yüklerin taşınması sağlanmış ve işletmenin rahat çalışmasına ortam hazırlanmıştı. Van Gölü İşletme İdaresi'nin bir amme hizmeti ifa etmesi ve havzanın ulaşımında oynadığı rol nedeniyle umumi bütçeden desteklenmesine ve aksayan ulaşımın düzenlenmesine devam edilmişti.

II. Dünya Savaşı'nın başlamasından sonra Hükümet, asayiş meseleleri üzerinde önceki döneme göre daha fazla durmuştu. Bu dönemde başta Van Gölü Havzası olmak üzere Doğu Anadolu'da asayiş durumuyla alakalı tetkiklerde bulunmak üzere bölgeyi iyi tanıyan şahıslar gönderilmişti. Önceki dönemlerde olduğu gibi II. Dünya Savaşı yıllarını kapsayan bu dönemde Van Gölü Havzası'nda asayiş ihlal eden meselelerin

başında kaçakçılık ve çeteler gelmişti. Özellikle bu dönem içinde kaçakçılığa dayalı olarak meydana gelen “Muğlalı Olayı” bu ve sonraki dönemde havza asayişinin en önemli konusunu oluşturmuştu.

Bölgede yoğunlaşan ve ağırlık hayvancılıkta olmak üzere kaçakçılığı da içeren bütün yasadışı etkinliklerin gerçek nedeni, temelde bölgenin geri kalmış yapısının ülkenin diğer bölgeleriyle arasında görülen sosyo-ekonomik bütünleşme eksikliğiydi.

Savaş nedeniyle ülke harcamalarının yarısından fazlasının asayiş ve memleketin savunmasına ayrılması eğitim alanında büyük gelişmeler yaşanmasını engellemişti. Savaş boyunca Van Gölü Havzası İlleri içinde yapılan ilkokullar ihtiyacı karşılayamamıştı. Buna rağmen savaş süresince burada yapılan okulların sayısında artış olmuştu. Bu oran Bitlis ve Van illerinde az olurken Muş ilinde mevcut okulların beş katı kadar gerçekleşmişti. Bu dönemde Bitlis’te bir lisenin açılması için girişimlerde bulunulmuştu. Böylece Van, Hakkâri, Siirt, Muş illerinde ortaokulu bitiren öğrencilerin burada açılacak liseye devamları plânlanmıştı.

1941-1942 eğitim-öğretim döneminde Van ve kazalar dahil olduğu halde 18 ilkokul ve Van merkezinde bir ortaokul vardı. Diğer kaza merkezlerinde de tam devreli köylerden yalnız Gürpınar Kazası’nın Havasor, Muradiye Kazası’nın Çaldıran, Erciş Kazası’nın Çelebibağı ve Kocapınar Köyleri’nde birer ilkokul vardı. Aynı eğitim-öğretim döneminde Bitlis’te 4 dersaneli 16’sı kız, 160’ı erkek olmak üzere 176 öğrencili bir ortaokul bulunmaktaydı. Hizan Kazası’nda 2 dersaneli, 5 sınıflı, Mutki Kazası’nda 1 dersaneli, 3 sınıflı, Tatvan’da 2 dersaneli 5 sınıflı, Ahlat’ta biri 5 sınıflı ve 5 dersaneli, diğeri 3 sınıflı ve 1 dersaneli 2, Adilcevaz’da üç dersaneli, üç sınıflı bir ilkokul, Çukur, Kotum, Huyut ve Reşadiye Nahiyeleri’nde tek öğretmenli birer ilkokul bulunmaktaydı.

1945’te Van’daki Orta Sanat Okulu’nun yanında Akşam Kız Sanat Okulu’nun da açılması için çalışmalar başlatılmıştı.

Atatürk’ün Van Gölü sahillerinde bir üniversite kurulması amacıyla havzada liseler ile sanat enstitüleri açılmıştı. Ancak devam eden savaş yıllarında burada bir üniversitenin kurma çalışmaları durma noktasına gelmişti.

Önceki dönemde kuruluşlarını tamamlayan Van Gölü Havzası halkevlerinin, faaliyet ve örgütlenmeleri II. Dünya Savaşı'nın başlamasına kadar yoğun bir şekilde devam etmiş fakat savaşın başlamasıyla halkevleri faaliyetlerinde büyük bir durgunluk yaşanmaya başlamıştı.

Bu dönemde sağlık alanında yapılan çalışmalar da savaş nedeniyle kısıtlı olmuştu. Milli Müdafaa Vekâleti'nce Van'da 100 yataklı bir hastanenin yapımı kararlaştırılmış, Doğu ve Van Gölü Havzası'nda görülen cüzzam hastalığının tedavisi için kurulan Elazığ Cüzzam Hastanesi'nin yatak sayısı da 1941'de 265'e çıkarılmıştı.

1942'de Suriye'de salgın halini alan çiçek hastalığı başta Suriye'ye komşu olan vilâyetlere sıçramış, Van, Bitlis ve Muş'ta ölümlere yol açmıştı. Temmuz 1942'de hastalığın buradaki vilâyetlerde başlamasıyla Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâleti, salgının yayıldığı bölgelere doktor ve sağlık ekipleri göndermişti. Çiçek salgınının yanında havzada bu dönemde tifüs de etkili olmuş, I. Dünya Savaşı sırasında Doğu Cephesi'nde çok sayıda askerin ölmesine neden olan bu hastalık, II. Dünya Savaşı yıllarında tekrar ortaya çıkmış ve Anadolu'nun birçok bölgesini etkilemişti. Bitlis'te tifüsle mücadelede şehirde bulunan bütün han ve otellerde sıhhiye memurları tarafından bit ve temizlik kontrolleri yapılmaya başlanmış, hamamların açılması, muhtaç olan halka bedava sabun ve çamaşır dağıtılmıştı. Bunun yanında birçok merkezde tifüse karşı buğu sandıklarının açılarak hizmete sokulmuş bu önlemlerle hastalığın yayılması engellenmeye çalışılmıştı.

Savaş yıllarında görülen bir başka hastalık da önceki dönemlerden beri varlığını sürdüren trahom salgınıydı. Hükümet, II. Dünya Savaşı'nın etkisiyle bütçenin önemli bir kısmını savunma harcamalarına ayırmasına rağmen trahomla mücadele için trahom hastaneleri ve dispanserlerinin sayısının artırılması ve köylerde gezici tedavi evlerinin kurulmasına ağırlık vermişti.

Tatvan-Tuğ-Ahlat ve Adilcevaz sahil kısmında bulunan bataklık, buralarda sıtma hastalığının yayılmasına neden olmuştu. II. Dünya Savaşı'na kadar artarak devam eden sıtma ile mücadele savaş yıllarında sıtma ilaçlarının ithali kesintiye uğradığından sıtma vakaları artmıştı. Ancak mücadele sürmüştü, sadece sivrisinekleri ve bataklıkları yok etmek için değil, aynı zamanda uzun yıllar hastalık karşısında çaresiz kalan halkın sıtma bağlatma, dalak kestirme ve değişik tütsüler yapma gibi hastalığı batıl inançlarla

önleme alışkanlıklarını yok etmek için de mücadele edilmiş, gösterilen fenni çabalarla halk aydınlatılmıştı.

II. Dünya Savaşı Dönemi'nde Doğuda görev yapan ordu araçlarının mazot ihtiyacının hiç olmazsa bir kısmının buradan sağlanması düşüncesi, Kürzot petrol bölgesinin önemini bir kat daha artırmıştı. Aynı zamanda Kürzot petrolü Muş üzerinden Van Gölü sahiline uzanacak demiryolunun ulaşımına açılmasıyla daha büyük değer kazanacaktı. Petrolün bulunması ve kullanılması tarımın da makineleşmesini ve üretimin artmasını sağlayacağı gibi ordu ihtiyacına katkı sağlayarak ülke savunmasını kolaylaştıracaktı. Bu düşüncelerle İktisat Vekâleti, Kürzot petrol bölgesinin tetkik edilmesi için harekete geçilmesini istemişti.

Kürzot petrolü hakkında MTA Enstitüsü adına Türk ve yabancı uzmanlar tarafından araştırma ve incelemeler yapılmış, yapılan araştırma ve incelemeler sonunda hazırlanan raporlarla Kürzot petrol madeninin iktisadi olmadığı ve ticari işletme kurmaya elverişli bulunmadığının vurgulanması beklentileri boşa çıkarmıştı. II. Dünya Savaşı öncesinde Şahmanis'te bulunan linyit kömür madeninin işletilmesi özel şahıslar tarafından yürütülmekteydi. Ancak savaşın başlaması buradaki çalışmaların aksamasına neden olmuştu.

II. Dünya Savaşı nedeniyle daha önceki dönemde tarım alanında başlatılan faaliyetler sürdürülememişti. Bu durum bütün ülkede olduğu gibi Van Gölü Havzası'ndaki tarımsal faaliyetlere olumsuz bir şekilde yansımış, Hükümet, şahıslar tarafından işletilen işletmelere, ordunun ihtiyacını karşılamak amacıyla el koymuştu. Meselâ, II. Dünya Savaşı öncesinde Bitlis'te Paşa Barut ve Ortakları tarafından kurulan bir un fabrikası 1940'ta "görülen lüzum üzerine" Milli Müdafaa Vekâleti'nin denetimi altına alınmıştı.

Savaş yıllarında bazı tarım ürünlerinin üretiminde sıkıntı yaşanması üzerine, bir ziraat seferberliği başlatılmış, halkın ve ordunun ihtiyacı olan tarım ürünlerine öncelik verilerek, üretimi sağlamak hususunda gerekirse valiler, mahalli teşkilat ve memurlardan da istifade edileceği belirtilmişti.

Tarımın gelişmesi ve havzanın kalkınmasında son derece önemli bir yeri bulunan Şamran Suyu ve kanalının tamir işleri II. Dünya Savaşı yıllarında da devam etmiş ve Hükümet kanalın yapımına verdiği desteği sürdürmüştü. Bayındırlık Bakanlığı, 1943

mali yılı bütçesinden Şamran Kanalı'nın tamamlanması için 150.000 liralık bir ödenek daha ayırmıştı.

Bitlis merkez ve merkeze bağlı köylerin dışında Adilcevaz'ın güneyinde bulunan Sütey Yaylası'nda koyun, keçi, sığır, manda, gibi hayvan türleri beslenmekteydi. Adilcevaz'ın dışında bu dönemde hayvancılığın büyük ölçüde yapıldığı bir başka merkez de Ahlat ve çevresiydi. Buradaki Misk Bölgesi'nde fazla miktarda koyun beslenmekteydi. Cumhuriyet Hükümetleri, hayvancılığın geliştirilmesi amacıyla bir takım çalışmalar başlatmış, ancak II. Dünya Savaşı, bu alanda yapılan faaliyetleri durma noktasına getirmişti.

1946-1950 Dönemi'nde II. Dünya Savaşı'nın Türkiye üzerindeki olumsuz etkileri sona ermişti. Savaş sonrasında karayollarının vatan savunmasındaki öneminin anlaşılması, motorlu taşıtların artması ve bu taşıtların akışını sağlayacak yol ağlarının da gelişmesini zorunlu hale getirmişti. Ayrıca eğitim ve sağlık hizmetlerinin yurdun her köşesine götürülmesi, sosyal ve ulusal bütünlüğün sağlanması önemli bir ihtiyaç olarak kendini göstermişti.

1946'da Siirt ile Bitlis'i birbirine bağlayan Siirt-Kurtalan-Bitlis-Tuğ yolunun yapımı için 1.006.577 lira ödenek ayrılmış ve aynı yıl Bitlis ile Muş'u birbirine bağlayan karayolunun 23 km'lik kısmının yapımına 28.276 lira harcanarak yapılmıştı.

Bu dönemde Türkiye'deki yol çalışmalarında Amerika'dan gelen heyetler ve yol uzmanlarının etkisi olmuş, Amerikan İktisat Heyeti, Van Gölü Havzası'nın iktisadi önemini ortaya koymak amacıyla Van'a giderek ve incelemelerde bulunmuştu.

Hükümet, 1949 bütçesine "Doğu İlleri Kalkındırma Programı" için konulan 10 milyon liralık ödeneğin yarısından fazlasını yollara harcanmasını plânlanmıştı. Bayındırlık Bakanlığı tarafından hazırlanan bu programda Van Gölü Havzası'ndan şu güzergâhlar bulunmaktaydı: Elazığ-Bingöl-Muş-Bitlis-Gevaş-Van; Van-Başkale-Hakkâri; Van-Erciş-Patnos-Tutak-Ağrı; Muş-Varto-Hınıs-Pasinler.

14 Mayıs 1950'de yapılan seçimler sonunda iktidara gelen Demokrat Parti (DP), CHP'den devraldığı "Dokuz Yıllık Devlet Yol Ağı Programı'nı" aynen sürdürmüştü. Bu partinin de yol çalışmalarına önem vermesi ve gerekli ödeneği sağlamasıyla, 1950 yılının sonunda Diyarbakır-Silvan-Baykan-Bitlis-Tatvan arasındaki karayolu güzergâhları yaz-kış geçit verecek hale getirilmişti.

II. Dünya Savaşı'nın bütün zorluklarına rağmen yapımına devam edilen Elazığ-Van-İran demiryolu, savaşın sonunda 70. km'deki Palu yakınlarına kadar ilerlemişti. Savaşın bitmesiyle demiryolu inşasında yavaş yavaş normal düzene dönülmüş, Şubat 1946'da hattın Palu'ya kadar olan kısmının toprak tesviyesi tamamlanmış ve 25 km'lik bir mesafenin de bitirilmesine başlanmıştı. Ayrıca Doğunun ve Van Gölü Havzası'nın ihtiyaçlarına cevap verecek olan bu hattın Palu-Muş arasındaki kısmı 4 Şubat 1946'da 8 milyon lira bedelle yeniden ihale edilmişti.

Demiryolunun 7. Kısmı için 1947'de hazırlanan mali programa göre gereken 120 milyon lira sağlandığı takdirde, Elazığ-Van hattının Tatvan'a kadar olan kısmının 5 yılda bitirilmesi öngörülmüştü. Bu durumda mali programdaki ödenek sağlandığı takdirde demiryolu 1951 sonunda Tatvan'a, yani Van Gölü kıyılarına ulaştırılması mümkün olabilecekti. Elazığ-Muş-Tatvan-Van-İran sınır hattının 1947 sonuna kadar ancak 135 km'lik bir bölümü açılabilmişti. Bunun sebebi daha önce de belirtildiği gibi, savaş nedeniyle yeterli ödeneğin verilememesi, inşaat malzemesi, amele ve rayların bulunmamasıydı.

Genç-Muş arasındaki 109 km'lik hattın toprak tesviyesi yılsonuna kadar tamamlanması ve buradaki köprü ve tünellerin yapılarak hattın 1952'de Muş'a varması öngörülmüştü. Ancak Amerikalı yol uzmanlarının raporları doğrultusunda hükümetin karayollarına öncelik vermesi nedeniyle bu hattaki çalışmalar 1950'den sonra durma noktasına gelmiş, bu nedenle Genç-Muş arasındaki kısım Ekim 1955'te işletmeye açılabilmişti. Hattın Muş'a ulaştırılmasından sonra 1956'dan itibaren Muş-Tatvan arasındaki 99 km'lik kısmın yapımına başlanmıştı. Burada yapılan ortak çalışmalar sonunda Muş-Tatvan arasındaki 99 km'lik hattın bütün işleri tamamlanmış ve Tatvan'a kadar olan kısım 1964'te işletmeye açılmıştı. Bundan sonraki çalışmalar Van-Kotur hattı üzerinde yoğunlaşmıştı. 1971'de Türkiye-İran Hattı, işletmeye açılacak, Türkiye-İran Hattı Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayarak bölgenin ekonomik, kültürel gelişiminde önemli katkılar sağlayacaktı

II. Dünya Savaşı'ndan sonra Hükümet, Van Gölü'ndeki İşletme İdaresi üzerinde uyguladığı savaş dönemi politikasından vazgeçmişti. Bununla beraber göl ulaşım ve taşımacılığında kısa bir süre sonra canlanma yaşanmıştı.

Burada artan ulaşım ve taşımacılık işlerinin karşılanması amacıyla Van Gölü İşletme İdaresi'nin Tuğ'da bulunan tesislerinde "Tatvan" ismi verilen yeni bir gemi

yapılmıştı. Van Gölü Havzası'nın hızlı bir kalkınma sürecine girmesi ulaştırma teşkilatına bağlıydı. Bu nedenle bölgenin ülkenin diğer merkezleri ile yeterli, güvenilir ve süratli ulaştırma vasıtalarıyla bağlanması gerekmekteydi. Denizcilik Bankası bu dönemde havzanın ve Van Gölü İşletme İdaresi'nin süratle kalkındırılması konusunu önemle ele almış, burada çalıştırılan gemiler telsizle donatılmış, iskelelerde bekleme yerleri ve antrepolar yapılmıştı.

Tarihi süreç içerisinde ulaşım faaliyetlerine gerekli önemi veren Cumhuriyet Hükümeti, bu dönemde Van Gölü'nün sağladığı ulaşım imkânlarından azami ölçüde yararlanmak amacıyla ulaşım ve taşımacılığı düzenleyen birçok kanun çıkarmış ve işletme idareleri kurmuştu.

II. Dünya Savaşı Dönemi'nde Hükümet'in asayiş işleri için yaptığı çalışmalar savaş öncesine göre oldukça fazla olmuştu. Van Gölü Havzası'nda bazı yerleşim yerleri çıkan isyanlar sonrasında yerleşmeye yasak hale getirilmişti. Bu tür yerleşim yerlerinin en önemlisi Erciş yakınındaki Zeylan Bölgesi'ydi. Bölge, Ağrı İsyanı'ndan sonra halkının dağılmasıyla emniyet ve asayişin sağlanması düşüncesiyle idareten boşaltılmış ve 5098 Sayılı Kanun'un 12. Maddesi'yle yasak bölge haline getirilmişti. Aynı şekilde Van'ın Özalp İlçesi'nde 9 ve Başkale'de 5 köy boşaltılmıştı. Bitlis'in Mutki İlçesi'ne bağlı İğik Bucağı'nın Silit ve aynı ilçenin Meydan Bucağı'nın Herpi, Kerho ve Şinik Köyleri, Sason yasak bölgesine dâhil edilerek halkı 2510 Sayılı Kanun'la Batı illerine nakledilmiş ve bu dört köy de yasak bölge haline getirilerek boşaltılmıştı.

Van'ın Erciş İlçesi'ndeki Zeylan yasak bölgesinde bulunan hazineye ait çiftlik ve meraların “Doğu Hayvancılık Kurumu” kurulmak suretiyle ve belirtilen esaslar dâhilinde Tarım Bakanlığı'na tahsisi sağlanmıştı. Böylece hayvancılık bakımından son derece uygun olan bu yerler yasak olmaktan çıkmıştı. Buralarda Hükümet tarafından haralar ve damızlık yetiştiren teknik tesisler kurulmuştu.

II. Dünya Savaşı sonrasına gelen bu dönemde ülkenin her alanında başlayan olumlu gelişmeler eğitim alanında da kendisini göstermeye başlamış, ilköğretim meselesi eğitim politikalarının en önemli konusunu teşkil etmişti.

1946'dan itibaren Bitlis'te eğitim-öğretim alanında gelişmeler olmuş, önceki dönemde 15 olan okul sayısı 99'a yükselmiş ve Ahlat'ta bir ortaokul, Bitlis merkezde ise 1946'da Erkek Sanat Enstitüsü açılmıştı. Hükümet Van'daki kültür işlerine büyük önem vermiş ve 1946-1948 yılları arasında bir lisenin açılması, Sanat Enstitüsü'nün

kurulması, Ernis Köy Enstitüsü, Bölge Yatılı Okulu gibi çalışmalar Van'ın kültür davasının halli yolunda atılmış önemli adımlar olmuştur.

DP İktidarı Dönemi'nde, bütün Doğu illerinde olduğu gibi Van Gölü Havzası'na da önem verilmiş bu sayede bayındırlık ve eğitim alanlarında önemli gelişmeler yaşanmış okul ve öğretmen sayıları artırılmıştı.

Savaşın bitiminden sonra Hükümet, normalleşmeye başlayan süreçte Van Gölü sahillerinde üniversite kurma işine yeniden el atmış, Doğuda bir üniversitenin kurulması meselesi Demokrat Parti Hükümeti'nin programında da yer alarak, bu proje için ödenek ayrılmıştı.

Hükümet, Doğuda kurulacak üniversitenin yerini tespit ettirmek amacıyla harekete geçmiş, İstanbul Teknik Üniversitesi, Ankara Üniversitesi ve İstanbul Üniversitesi'nden oluşturulan bir heyet, Doğu Üniversitesi'nin kurulacağı alanı tetkik etmek üzere bölgeye gönderilmişti. Doğu Üniversitesinin kurulması için en uygun yerin belirlenmesi için oluşturulan heyet, Bingöl, Muş, Bitlis Van Siirt Diyarbakır, Erzurum gibi yerlerde tetkikler yapmış, yer konusunda son nokta 12 Mart 1955'te konulmuştu. Bu tarihte Başbakan Adnan Menderes'in başkanlığında Doğu Üniversitesi için yapılan toplantıda Erzurum Milletvekillerinin daha etkili olmasıyla Doğu Üniversitesi'nin Erzurum'da kurulmasına karar verilmişti.

Van Gölü Havzası'nda önceki dönemlerde kurularak faaliyet gösteren halkevleri ve halkodaları II. Dünya Savaşı yıllarında ekonomik ve siyasi durum nedeniyle tam anlamıyla başarılı çalışmalar yapamamıştı. Savaş sonrasında ise faaliyetlerini yoğunlaştırmışlardı. Bitlis ve Van Halkevleri, II. Dünya Savaşı'ndan sonraki dönemde halkın savaş ve savunma yöntemleri hakkında bilgilendirilmesine çalışmış ve bu doğrultuda konferans ve paneller düzenlemişti.

Cumhuriyet Hükümetleri, II. Dünya Savaşı sonrasındaki dönemde sağlık alanında kendilerini bekleyen birçok meselelerle karşılaşmıştı. Bunların başında salgın hastalıklar gelmekteydi. Sağlık kurumları, salgın hastalıkların yayılmaması için gerekli koruyucu tedbirler almak üzere yoğun çalışmalar başlatmıştı. Hükümet, sağlıklı nesil ve nüfus artışının en büyük düşmanı olan sıtma, verem, trahom ve zührevi hastalıklar gibi hastalık ve afetlerle mücadele etmiş ve ülkenin muhtaç olduğu sağlık merkezleri açmıştı. 1946'da Van'da hizmet vermekte olan 20 yataklı Kadın Doğum ve Çocuk

Bakımevi ihtiyaca cevap verebilecek şekilde yeniden düzenlenmiş, daha önce 50 yataklı olarak kurulan Van Devlet Hastanesi'nin yatak sayısı 1950'de 100'e çıkarılmıştı.

Bu dönemde devletin muhtaç olduğu petrolün memleket dâhilinden sağlamak amacıyla birçok bölgede tetkikler yaptırılmıştı. Ancak Van Gölü Havzası, Kürzot Bölgesi'nde petrol arama ve işletme yönünde çalışmalar yapılmamıştı. Bunun nedeni önceki dönemlerde MTA Enstitüsü tarafından verilen ve buradaki petrolün işletme kurmaya değer bulunmadığını bildiren raporlarının etkili olmasıydı.

Tarımda Cumhuriyet Dönemi'nde başlayan makineleşme ve ıslah çalışmaları II. Dünya Savaşı nedeniyle durma noktasına gelmiş, hükümet, Savaş yıllarında sıkıntısı çekilen bazı ürünlerin üretimi için harekete geçmişti. Bu çerçevede tarımda makineleşme, tohum ıslahı ve modern tarım araçlarını kullanma başta olmak üzere önemli adımlar atılmıştı. Dönemin sonunda Amerika'dan alınan tarım araçları ve daha önce yerleşime yasak hale getirilmiş olan Zeylan Bölgesi'nde yasağın kaldırılması, Van Gölü Havzası'nın tarım ve hayvancılığının gelişmesinde önemli rol oynamıştı.

Havzanın önemli tarım merkezlerin başında yer alan Muş Ovası ve Altınova'da 1948'de baş gösteren kuraklık nedeniyle çekilen hububat sıkıntısı buraya "Toprak Ofisi"nin açılmasını ve 3.000 ton hububat stok edilmesini sağlamıştı. Böylece halkın hububat ihtiyacı karşılanırken daha sonra buradaki çiftçilerin ürettiği tarım ürünlerini satın alıp piyasaya sürecektir olan ofis çiftçinin ürünlerini değerlendirmesinde önemli bir vasıta olacaktı. 12 Temmuz 1949'da Muş Ovası'nın 115 bin dönümlük alanında, Alparslan Devlet Çiftliği işletmeye açılmış, tarımın havzada geliştirilmesine yönelik önemli bir adım atılmıştı.

Van Gölü Havzası'ndaki tütün üretiminde de önemli gelişmeler olmuş, Bitlis, "Doğu Tütünleri" adını taşıyan ve yeni harman sigaralarının yapımında kullanılan bu ürünle ün salmıştı. Tekel İdaresi, şehrin Kurubulak Sementi'nde mazotla çalışan bir tütün fabrikası kurmuş, 150 kadar işçinin çalıştığı fabrikada bölgeye has, "Doğu", "Asker", "Köylü" sigaraları üretilmişti.

Şamran Kanalı'nın Van'a sağladığı faydaları göz önünde bulunduran hükümet, bu kanalın yapımına 1946'da 300.000 liralık bir ödenek ayırmıştı. Arazisinin büyük bir kısmı çayır ve meralarla kaplı olan Van, Doğu Anadolu'nun en fazla hayvan besleyen şehriydi. Tarım Bakanlığı'nın Erciş İlçesi'nin Altındere Mevkii'nde kurduğu haranın faaliyetleri artırılmış ve Van, Muş, Bitlis gibi Van Gölü Havzası merkezlerinde

yetiştirilen hayvan ırkları ıslah edilmeye başlanmıştı. Zeylan ve Altındere Haralarının bölgedeki hayvan hastalıklarıyla mücadelesine 1000.000 lira ödenek verilmişti.

Görüldüğü üzere Cumhuriyet Hükümetleri 1923-1950 yılları arasındaki yaklaşık 30 yıllık dönemde, Van Gölü Havzası'nda bayındırlık, asayiş, iktisadi ve sosyo-kültürel alanda hayatı geliştirmek, bölge ihtiyaçlarını karşılamak üzere zamanın iç ve dış koşullarının elverdiği ölçüde gerekli kamusal harcamaları ve yatırımları yapmış, ülkeyi tüm beşeri unsur ve değerleriyle bir bütün olarak sahiplenmiştir.

EKLER

BELGELER

BELGELER

EK 1: Van Gölü'nde vapur işletme imtiyazı için Artin Sarafyan ve Abraham Kavafyan'ın taleplerinin Meclis-i Mahsus tarafından uygun görüldüğünü bildiren 15 Nisan 1880 tarihli belge, (**BOA**, İ.MMS, D. No: 63, G. No:2967)

EK 2: Van'ın işgal edildiğini bildiren 6 Haziran 1915 tarihli belge, (**ATASE**, BDH, Kls. 2827, D. No: 99, F. 4-012)

EK 3: Başkumandan Vekili Enver Paşa'ya gönderilen 18/19 Aralık 1915 tarihli Bitlis civarındaki askeri birliklerin hareketlerini bildiren şifre, (**ATASE**, BDH, Kls. 2845, D. No: 169, F. 39-02)

EK 4: Ticaret ve Ziraat Nezareti'nden Harbiye Nezareti'ne gönderilen Van'ın kurtuluşundan sonra içinde bulunduğu perişanlığı gidermek için ordunun elinde bulunan çift hayvanların halka verilmesini isteyen 11 Kasım 1918 tarihli belge, (**ATASE**, İSH, K. 154, G. No: 20, B. 20-1)

EK 5: Fransız Hükümeti ile henüz siyasi ilişki kurulmadığından Beşparmak ve Kürzot petrol imtiyazının Fransız Emil Mayen'e devrinin uygun olmayacağını belirten 20 Ocak 1924 tarihli İcra Vekilleri Heyeti kararname, (**BCA**, 030.18.01.01.8.47.18.)

EK 6: Şeyh Sait ve beraberindekilerin nasıl yakalandığını anlatan yerel bir gazetenin haberi, (**Varlık**, 23 Nisan 1341/1925)

EK 7: Birinci Umumi Müfettiş İbrahim Tali'nin Diyarbakir, Mardin, Van, Bitlis, Urfa, Elaziz, Siirt, Hakkâri Vilâyetleri halkına yönelik bildirisi, (**Mamuretülaziz**, 1 Şubat 1928)

EK 8: Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1928 mali yılı bütçesini gösteren belge, (**TBMM Arşivi**, D: III, D. No: 1347)

EK 9: Birinci Umumi Müfettiş İbrahim Tali'nin Diyarbakır'a geldiğini bildiren bir gazete haberi, (**Diyarbakir**, 23 Ağustos 1928)

EK 10: Cumhuriyet Hükümeti'nin yol ve toprak siyasetini açıklayan gazete haberleri, (**Diyarbakir**, 14 Teşrinisani/Kasım 1929)

EK 11: Elaziz'in Muş-Van Demiryolu ana hattına bağlanması ile ilgili yerel bir gazetenin haberi, (**Elâziz**, 24 Birincikanun/Aralık 1930)

EK 12: Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1933 bütçe kanun layihası, (**TBMM Arşivi**, D: IV, D. No: 2157)

EK 13: Fevzipaşa-Diyarbakir Demiryolu'nun açıldığı ve bu hattın Doğu'ya uzatılacağını haber veren bir gazete, (**Cumhuriyet**, 23 İkinciteşrin/Kasım 1935)

EK 14: Bitlis'in asayiş durumunu anlatan yerel bir gazete, (**Yurd Yolu**, 4 Ağustos 1939)

EK 15: Van'da çıkarılan yerel bir gazetenin Van Halkevi ile ilgili haberleri, (**Yeni Yurd Van**, 6 Nisan 1938)

EK 16: 1941 Van-Erciş Depremi'nde Türkiye Kızılay Cemiyeti'nin yaptığı yardımları gösteren bir belge, (**BCA**, 030.10.179.235.4.)

۲۱/۶/۱۵

القریة الیہ ایدو کانتہ

سنتہ

ج ۴/۶/۱۵ سابقہ یہ .

وانہ انتقال ایدی . فقط بانقصر مولدند عبارتہ دارلانہ
مذکورہ دلانہ سید اللہ احمد کرم امور لاندہ کوردلانہ
لزوم یوقد . مذکورہ امور لاندہ لاندہ لاندہ

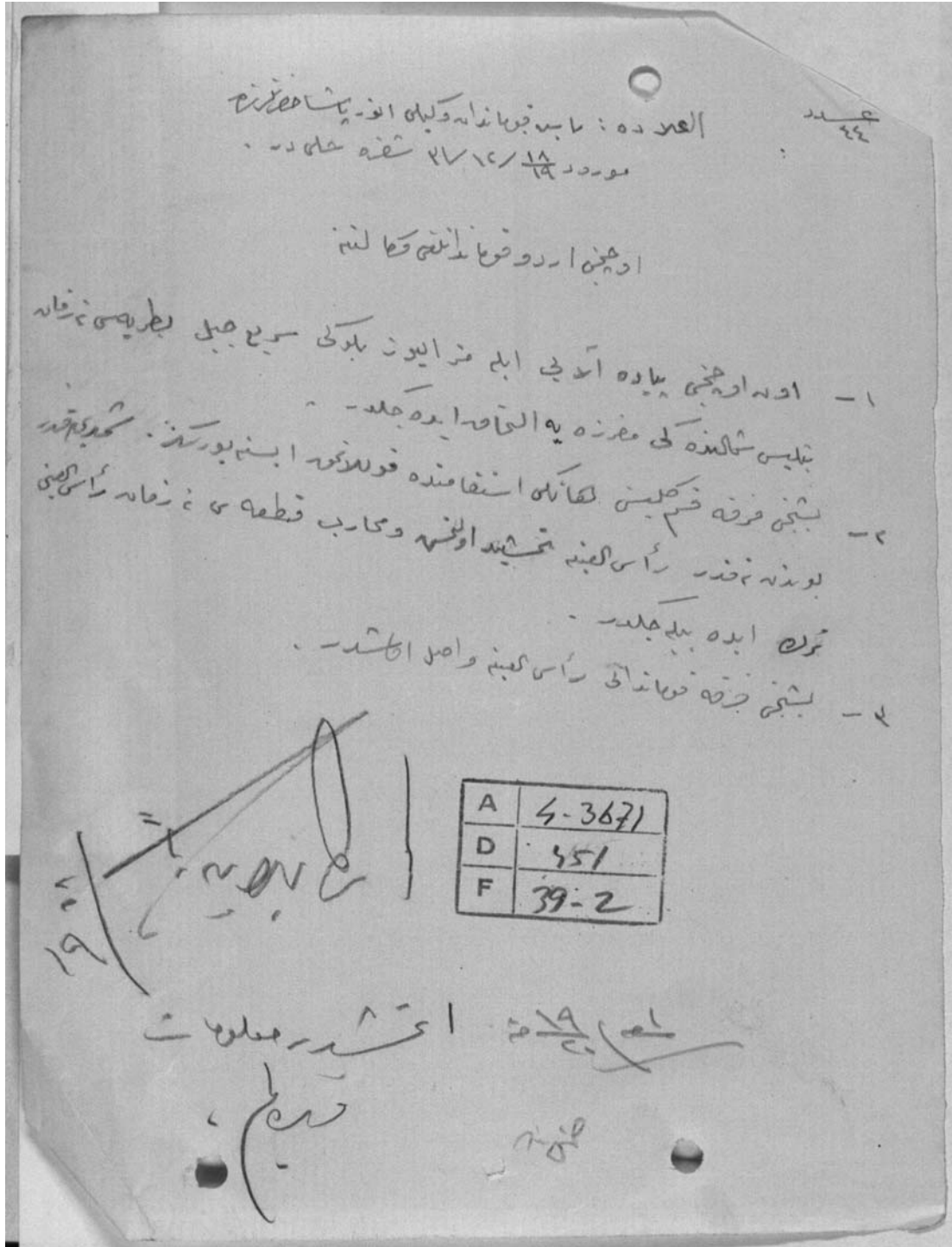
۳۶۷۱

A	۳۶۷۱
D	
F	۹-۱۲

بازیدیک
۱۵-۶-۱۵
مضبوط

کوردلانہ

EK 2: Van'ın işğal edildiğini bildiren 6 Haziran 1915 tarihli belge, (ATASE, BDH, Kls. 2827, D. No: 99, F. 4-012)



EK 3: Başkumandan Vekili Enver Paşa'ya gönderilen 18/19 Aralık 1915 tarihli Bitlis civarındaki askeri birliklerin hareketlerini bildiren şifre, (ATASE, BDH, Kls. 2845, D. No: 169, F. 39-02)



حربیہ وزارت سے
۲۷۵ - ۱۲۲

وزارت زراعت و باغبانی

معرضہ جلد کثیر لیدہ
وانک جید استوانہ اردو نکلہ الذ کلینی جفت حیوانات کیرکی و بجا ایندکله ولایات منجورہ دہ ریساہ چاکرہ کلن ولایت الطاسیک
لیج بریک جفت حیوانات اولدنی جوتہ حیوانات منجورہ دہ بریک زراعت نوزعی مقنہ واقع اولاد مرابعانہ اوزرہ قسم اعظمی بوزاغی
اوجہ اوزرہ اوج بوز حیوانہ اعطایہ ایسہ ایسہ بومقار حیوانات ایلم ولایک آتشی ناصیہ ایلمیکینہ وصلوہ قریبا عقبتہ منقول
بولد بقتہ جفت اردو قطعانک حضرتی زینتہ فقتہ قالہ جوتہ حیوانات ایلم منکرلارم بولادہ حیوانات و وسائلک و دیمیر باسد و اعلا قناریک
الکھایم توزیع ایلم اوزرہ شریک ناصیہ واعطایہ ایسہ ایسہ اولاد ولایت منکرلارم زراعتک جفت حیوانہ اولاد اجتمعی آنام عورتیہ
استعار اوجہ واستیوار اوجلیانہ والازک لیج بریکری فلایانہ ولایت منکرلارم زراعتک جفت حیوانہ اولاد اجتمعی آنام عورتیہ
بولد اولدیندہ زعیانک اجلاسک ناصیہ طلب واقفہ ایسہ ایسہ اولاد ولایت منکرلارم زراعتک جفت حیوانہ اولاد اجتمعی آنام عورتیہ
میلدہ قوتیہ لایک سالیانہ بولیدہ بایک امر و زعیانہ جفتک لایک کلندرہ امر و تبلیغہ نتیجہ سالیانہ استعارہ سورتہ

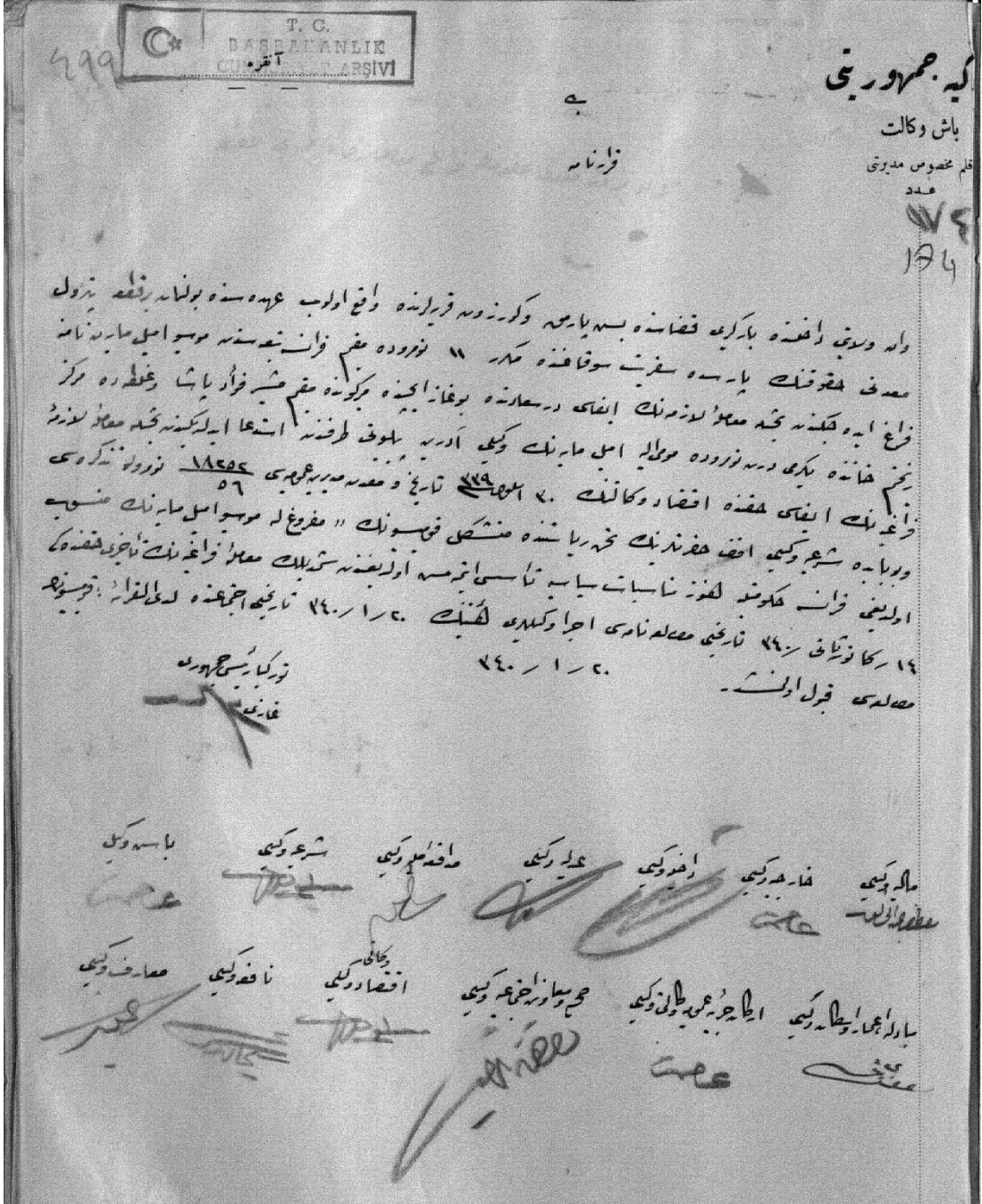
اعانتہ نیکوہ و تجارت و زراعت
نیکو کلبی نہ ستہ

تقدیرتہ
۱۰۹۹

۱۰/۱۱

A	۱/۹
D	۱
G	۹

EK 4: Ticaret ve Ziraat Nezareti'nden Harbiye Nezareti'ne gönderilen Van'ın kurtuluşundan sonra içinde bulunduğu perişanlığı gidermek için ordunun elinde bulunan çift hayvanların halka verilmesini isteyen 11 Kasım 1918 tarihli belge, (ATASE, İSH, K. 154, G. No: 20, B. 20-1)



EK 5: Fransız Hükümeti ile henüz siyasi ilişki kurulmadığından Beşparmak ve Kürzot petrol imtiyazının Fransız Emil Mayen'e devrinin uygun olmayacağını belirten 20 Ocak 1924 tarihli İcra Vekilleri Heyeti kararname, (BCA, 030.18.01.01.8.47.18.)

تلفراف آدرمی - صاری قامیش « وارلیق » شوی

آقرده : بویوک ملت مجلسی کتبخانه

اداره خانه - صاری قامیشده « وارلیق » شوی

والیلیق

ابونه شرطلری | سنلی ۵۰۰
آی آیلی ۲۵۰ فروش
آدرمس دیکشدرمه ۲۰ فروشدر

پوشنه
۲۳ نisan ۳۴۱
۳۰ رمضان ۱۳۴۳

بیلتکه یشار

ایکی دفعه چقار

بوزره اویون یازیره صیه لیز آچقدر
باسیلایان یازیر کیمی ویران

ملکتک قورئاسی وملتک پوکلسی دیلین
هرکس دوشوبه سی یازاییله

ملک اویماسنه چالیشر سیاسی عاجنایی ، علمی ، ادبی غرضه در

سایسی هریده ۵ غروشدر

کونی کیشی نسیخلر ۲ غروشدر

شیخ سعید و عونیه سی ناصل یاقلاندی؟

-۲-

عصابتک صوگ وضیعتی وحتکنی وحرکات
باخصیعتک سرعت وشدتله نه صورتتا اجرا
المقتضایندیتی یوتدن بر اولکی (وارلیق) ده
نوقه لاطراف بیلدیرمش ایدک . جنوبدن کوردی
دوشقیق اوزرینه سباله (مراد) ، آ تیلا
یاز (واراجتی) جوارندن (مراد) کیچرک شباله
ک قاجق ایستدن شیخ سعید و عونیه سنک
تندله صورتله یاقلاندق بیله ده معلومات موقوفه
سنک اولان بوقاله ایله قارلریزه حکایه
ایده چکنز ،

قلری اولی (هانی) وجوارخلفتی دین برده سی
وغلر آتنده عصابتک تحریک وتشویق ایدره ک تا
یک (دیارکی) زه قادار ساجه عصابتی توسیع ایتش
اولان شیخ سعید بیله ک متوالی شره لراوزرینه
لأشباله (مراد) قدر قاجق اردونک دیر
دوشقندن قورتوق اوزره خانی (مراد)
شباله کوج حال ایله آتیریلده سی . اورده
کندی شرک ملتتی اولان وکویا شباله عصابت
چیخ سنک مدافعی صفتی طاقیان کندی دامادی
شیخ عبداللہک اینه گشدی .

طوبولان بومای نه لهابشیری ابتدا
(ملکان) قریمت . برما کره یا باراق خط
ککتیری تیپ ایتدیلر . بو مانا کرده
مرطردن جمهوریت قطعای ایله ساریش
اولدقارندن آرتق مقاومت امکان قلامدی
وشرقه دوشرو قاجوب اول (ایران) .
اوران انجمنلره انتحاق انجکی قراللا -
شیردیلر . شرقه کیمک ایچون (موش)
او اولاندن کیجه ی دوشوندیلر . فقط (موش)
اوراوسه کیرمک ایچون (مراد) کیدلری
قوتلی برصورتده مفرزدر مفرز قندن طوتولش
اولدی کی (شرق الدین) داغلی منطقه سنده
مفرزدر مفرز اولدی اکتاد قارندن بو ناسجارت
ایده مدیلر . (مراد) (کینج) جوارندن
تکرار جنوبه کچرک (صاصون) ، (قواب)
منطقه لردن قاجق ایستدیلر . بو منطقه لره
کیمک ایچونده (مراد) ک بویدن بو قاقا ییش
دلدی کی کوردیلر . بو قکردنده صر قنظر
ایتدیلر . اک امین اولق اوزره (شرق الدین)
داغلی شبالندن (وارطو) جنوبندن کیمک
اوزره کندی بیلی احاطه ایدن چنیر آراسندن
قورتولدی و صوکره (مراد) ی هر هانتکی
بر منطقه سنک کچرک شرقه قاجمی عقلرینه
دایما موافق بولدیلر و صوکره بوقرارلری

چیفته یایرام

بویوک ملت مجلسنک بشنجی سنه
دوریه سی وخلق حکومتنک تأسسی
مناسبتیله ملی ورمضان مغفرت
نشانک ختامی دولایسیله ده دینی
بایراملرک معزز قارنه محترم قارنلر
حقنده دایما متیمن اولماسنی و
مسعوداً ادراک بو یور وولماسنی
خالصانه تمنی ایدن « وارلیق » بوتون
وارلیغیله قوطلولار .

معلمین وطلبه نك عسکرلكندن تأجیلاری
حقتده قانون
۲۶ کارون نای ۳۴۰ تاریخ و ۲۰۱
نومرولو معلمین وطلبه نك عسکرلكندن
تأجیلاری حقتده ۲۱ شباط ۱۳۳۷ تاریخو
قانونک برنجی ماده سننن معدول قانونمدیل قانون
۱ - نای درجه ده بولونان بالسونوم
زرعاست مکتبیری مآذونلری ایله عاقلی
دیگر درجه ده ک سننک مکتبیری مآذونلری
۲۶ کانون نای ۳۴۰ تاریخو قانون ایله ایسه
مآذونلرینه بخش ایدیلن حقونه مالکدولر .
۲ - اشبو قانون تاریخ نشرندن متبردر .
۳ - اشبو قانونک اجراسنه اجرا
وکیلاری مأموردز .

۷۲ طیاره نقل ایدن کی

جایهر متفقده نوجوس ده قانندن
لینانده . اراتوقا ناندک طیاره کیسی
دکزه ایتدیرلشدر . مذکور سفینه نك حیم
اسستیاییسی (۳۸۰۰۰) طونده (۷۲)
طیاره طایشیقه مساعد اولان بو کینک
مصارف انشائیسی قرق بش میلیون
دولاره بالغ اولاقدر .
آقرده سیویل طیاره چی مکتبی
آچلاچق

طیره جمعیتی آقرده بر سیویل طیاره -
ره چی مکتبی تأسیسنه تکیث ایتشدر .
بو خصوصده علاقه دارلرک مطالعه لری
صورولمشدر .
طیاره ودوناما جمعیتلری
دوناما جمعیتی ایله طیاره جمعتنک
توحیدی حقتده آقرده قوتی بر جریان
واردر . علاقه دارلر ایوم . مداوله افکار
ایتمکله ، بشول بولونیورل .

تیتملر کونی

حکومت جمهوریه نك استقلال کون
مصادف برون (۲۳ نisan ۱۳۴۱) ایتدیلر
کونیده . ارباب شفقت وچیک ابرازاساحت
سورنیه . پیلر بیلی خاطر لایا . بیلری امید
وخی ایدموز .

EK 6: Şeyh Sait ve beraberindekilerin nasıl yakalandığını anlatan yerel bir gazetenin haberi, (Varlık, 23 Nisan 1341/1925)

آدرس : حکومت پورانه اعزیز مطبعه سی
 یازی ایشلری ایچون نحریران مدبر لکنه وادارینه ماند
 خصوصانده مطبعه مدیریتته مراجعت اولوزور
 مسکنیزه موافق آثار مدنیونیه درج ایدیلیر
 نشر ایملیکن اناکیری روزلر



اشتراک شرطی : سته لکی ۷۰

نسخه می پش غروشدور

رقم اعلانک اجرتلری معیندر

خسومی اعلانلرک هر سطرندن ۶ غروش آلتیر

شیمدیک هر چهارشنبه کونلری نشر اولوزور ولایت غزنی می در

طیاره شهید لر من نامه احتفالات

انسانلری تورک استقباله ساداتلر ایاچق اوردوسنک مهم رشیدی اولان طیاره - حیلقنک تکمیل ایچون قادارلی آچیش برتشیکلانک اطرافنده طویلاصنر بوتلور . ماشنک اوبویچی کاوسندن قوز تولدیجی وپووک داهوبسنک الهامسارله ستهبانه جمهوریت نورلری مناجدیجی کونده تورک آرتق فیضی وسعداتی آیدلرله وپووک مجبوریتی حتی ایدنجیه اوکنه کلجسک خرچیچ ماندرلی قهرمسق وپوسورته پارلایان ییلدریزنه مدنی واسطه لره اوجق ویتشسک قراری برمشدی . ایشته جمهوریت واکا حیات کونشی آیان هوا تشکیلاتی تورک قابیلیت دماغنده پارلدامایا باشلایچه اوسلکنه صاحب اولدی واکلادیکه لیم اللرک یقیق ایسته دیکی وقانیدی قوزناردیجی شرقی کونلردن سوکرا آرتق فکری ووقتی اسراف ایدیه چیک . آتیق مدنی وعصری تکاملک اساسلری سوغلی یوردنده پارلایچه جالیشه جقدر . تورک بوایغالی ایشلری باشلارکن دوشوندی . دایاچق برتشیکلانی یوقدی . چونکی ماقی اداره ایدلر اوبک کونلری آتیق عصری ترقینک جنیرلری کوسترمت ایسته مشرور . تورک قیمتلی روحلرندن الهام آله رق استقباله پرودی . بوکیدی شنده کندیسه جانلریه سیرلر یان قیمتل شهیدلری اونوته مازدی . ایشته هر کون بوکده ان هوانتشیکلانی قهتلی روحلری آره لرد . آتیق ایچون کونلر ترتیب ایشتی . بوکونلریک بیل دونومنده بوپووک وارلنی قهرمان شهیدلرک روحلریه یالخاصه طیاره شهیدلری ملازم نوری اقدینک روسنه فاتهرلر اهدا ایدلرله آکاکن تورک وتورکک معزز روحی سامنی چیشلانا کورسه سیله آرسننده بولدیجی بوپووک ملک اشلریه سوبیلور . پرودی کیمز یول بوپووکدر . موفق اوله جیز . یشسون . تورکجه انکشاف وترقی پولی آچانلر . مسترح اولسون الهام آلیفمنز قیمتلی ووجلر :

مفتی ولایت کال اقدنی طرفندن
 او قونان دعا
 یارب العالمین عصرلر دیروستک برلکنه

۷۷ کانونانی جمه کونی هر تورک یلده سی کی العزیزک مولوق چهره سننده جیزلر ایزلر یلر شندی . طیاره شهیدلر مرزی خاطر لایان بو مقدس کونی بوتون العزیزلر لدرده حرمت اوجسرله قاشیلادی . ولایتی طیاره شهیدلرک برکون اول ترتیب و دعوتیه مقامه قتم اولق اوزره توزیع قلنان پروغرام دائرمنده اوکون ساعت اون بردن اول شهرمنده موجود رجال ملکیه وعسکریه اله بالموه ، آمورین وطاق ماق احوالی طیاره لری طیاره جی شهید عزتم ملازم بوری بکک مدفون بولدیجی کلشن شهیداده . طویلاصن وهر طرف قهرمان عسکرلر مزله قوشا نلیدی قبرستان ارواح شهیدانی تقدیه لایق ونظر دق جاب منتظم برشکلده بار اقر مزله ترین ایدلش بولویوردی . برمسوجب پروغرام ساعت اون برک تامنده قوماندان علی غالب بک اقدنی طرفندن بریلن امر واشات اوزدینه ایی دقیه سلام وضعتنده قاتلش بوآنده بار اقر یادی آشاشی ایندرلنلدر .

متناقض طیاره جمیع نامه شهیدلر حوم بور بهت فیر یاشنده منور کلنجر منردن غفوریک طرفندن صوفی آئینه مندرج نطق ایراد ایدلش وایده مفتی ولایت کال اقدنی طرفندن آئیده دعا او قونلنلدر . بوندن سو کرا ده موجود موسیق طاقی طرفندن ماتم هوای ترم ایدیلرک برماقده عساکر ملیه طرفندن اوج دقه مانوره فشنکی انداخت اولودی . و معجود احتفال آلاشیک فطوغرافلری آلتدی . بوندن سو کرا ده خربوت چاده سندن شهره دوغری دالفا . لانتقنده اولان قطعات عسکریه مزک تورک بارانی اطرافنده کی معظم کید روسی تامشا ایدلدی .

مبارک وطنمزلر سادات و سلامتی اوغورنده فدای حیات ایدن محترمشهیدلر مزک واو محیب ناصیرلرک لطیف روحلری اوززنده لایوت حرمت وحرمت بوسه لری برقیه لره مراسمه نهایت ویرلدی .

غفور بکک نطق
 محترم حضار !
 بوکون العزیزک سوغلی ودویول

دیاریکیر ، ماردین ، وان ، تلایس ، اورفا ، اعزیز ، سرد ، عطاری ، ولایتلر بیک محترم اهالیسنه

تورک تاریخنک قورناران ، یانان ، یارانان خلاصکاری ؛ ملی استقامتک عزیزه قدسی زهری ؛ رهاو سادس وعبادین مفکورمک قهرمان مقلی ؛ بوکولر یسمنزه داعی فاضلر ، مصطفی کال حصرت لریک تأسیس بورودلری جمهوریت حکومتی ، یاقین زمانه قدر خودیین برامکک ، عادل برتشیک آئنده ایلرک هرمان عسکرمد قالان یوپواریجه سیده مبارک وطنک هر کوشی ایچون اولدیجی کی تورک جامه سنک مدنی استعدادیه ، جدی ترقیانه کاجانی برتونه حاله کتیر مکلفیایا قور اوردی . حکومتز ، خلنک هر دو لاسباب وقاه وسادته مطوقه اساسی حرکتلریه علاوه یکی بیض تدبیرلرک اتحادی قلندلی بولدی .

ایشته تاریخک ایلک شرقی صحیفه لری ده تورک اولارق یشاقی بخیارلنه نائل اولان بو مقدس طور اقر اقدنک ایلیان زدنلری ک قیسه برسدنک طرفنده معمه حال نالاقی ایجتک ، سنلرک مسافه سی کونلر صیدلری وطیبه سی بنده کز تمجیل ایشتی . استقبال اوکنده بو کسلن بوکتیش مسولیتک بوتون حدودشونای سمدولک برعزم ایچنده . درعهده ایدن بر اقدنک کز سنقیه وحرمتیه کز سی سلاملار .

وطنداشلر ؛

جمهوریت حکومتی و مدینک ایجابی هر دو لوازمیه بوسوکیلی دیارنده تطبیق خصوصنده الک قلمی والجدی رقاعته صاحبدر .

بولریکز پایله جقدر . کویاریکیز و قصلرکز یاقین زمانلرده شمدوقر کورده جقدر . چو قوریکیز مکسبسنز قالمه جقدر . رکن روقا ایچنده طاهر لریکیز ش و مسعود اوله جقدر . امنیت وآسایش ملکتنک ترقی آرتدیر ایدلر . حکومتک امر لری تام برقیاده حقیق بر مطاوعت وطنی وظیفه لریک لک بوککیدره . وطنداشلرک جان ، مالی ، مقدساتی ؛ غایبی فضیلت اولان جمهوریت قانونلریک بوپووک حمایه وصیمی محافظه سی آلتنده در . ملیع وطنداشلره قارشی هرمانکی متجاوز حرکتک فاعلاری ک شدتی واک امانسرتقیانه دوچار ایدیلرک نظماً تجزیه ، هر نوع منق تصورلرک کچوک برنیش امکانه مالک اولامدن درحال احیا ایدیلر جقدر . بنا علیه هر کس کنیش بر امنیت ، درین بر حضور ایچنده کندی ایچی وکوجی ایله مشغول اولیلدر .

مأمورلر ، خلنک رفا وسعداتی هدف اتخا ایدن دولتک مقرراتی تطبیق واجرا ایله موظف وبلا استشاره وطنداشلر آیری آیری دردی دیکه کله دمکفدرلر . بنا علیه هر وطنداش حاکم ، حکومت ، مفتشک قابولری دانا وداما آچقدر . هر کس اوراده الک امین بر استاذکاه ، الک صیبی رجو اب بولا جقدر . صاقینه دن کله جک و قورقادن مقصدی ، اکلا نه جقدر .

امکان وحقیقت سحسه چقیقانی آرزو ایدیکمز هر مانک حصولده خلنکده مأمورلره اعظمی درجهده مامون ومظاه اولماری ، مساعیلری تسهیل ایتلری وطنداشلق وظیفه لریک لک طبیعیرلنلدر .

بنا علیه هر کس ملکتنک عمران وترقیسه بوتون قدرت وغیرتیه کیجه لی کونوزلی چالیشما سی توصیه ایدر . عزیز وطنداشلری تکرار حرمتله سلاملام .

برخی عمومی مفتش

ابراهیم طلیع

EK 7: Birinci Umumi Müfettiş İbrahim Tali'nin Diyarbakir, Mardin, Van, Bitlis, Urfa, Elaziz, Siirt, Hakkâri Vilâyetleri halkına yönelik bildirisini, (Mamuretülaziz, 1 Şubat 1928)

T. B. M. M.
Kanunlar Müdürlüğü

Devre

3

İçtima

Dosyası

Esas kayıt No. :

1/201

No. :

1347
1348

Ö Z E T İ

- 1- Nafia Vekâleti tarafından idare edilmiştir olan Van Gölü Seyirciâin idaresinde, Berraninin ve halli idaresi hususiyetine, tertip ve derisi;
- 2- 1928 senesi maliyesi Nafia vekâleti bütçesinde yeniden açıklanan 765.000 fersah münakaletini 58.120.000 lira tahsisatı fersahade vâzî; hakkında Bakanlık Teşvîci ve Kanun Tasarısı

İ Ş L E M İ

Nafia Vekâleti ve Bütçe Emri	25 Nisan 1928
Vekâlet Emri	1. 5. 1928
Bütçe "	7. 5. 1928
Kabulü, Lihâz, 1928	24. Mayıs 1928



EK 8: Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1928 mali yılı bütçesini gösteren belge, (TBMM Arşivi, D: III, D. No: 1347)

ABONE

Seneligi 250
Haftanın beher satrı
15 kuruştur
günü geçmiş nushalar
20 kuruştur



İdare Binası
Umumi kütüphanede
Vilayet matbaası
Yazı işleri için Mektupesi
idare işleri için de matba
müdürlüğüne

ELAZIZ

No 2215

24 Birinci kânun 930

Resmî gazetedir

Yıl 48 Sayı 5 kuruştur

Güzel Elâzizimizin de demir yoluna bağlanmak suretile hayat ve istikbalı temin edildi

Bir dilek, bir karar

Tamam yirmi gün evvel Elâzizden bir hey'et yola çıkardık - dört memleket gencinin teşkil ettiği bu hey'et bir vazife ile Ankaraya gidiyordu âyâşsız ve mütevazı ayrıldılar. vazifeleri ağır ve büyüktü. Tamam on beş gün sonra bu hey'etin ilk sesini aldık bu seste müjde terennüm ediyordu. Elâzizli gençler Ankarada memleketin emeline ermişlerdi: biz « şimendifer şehrîmizden geçsin » diyorduk. Ankarada « şehrinize müstakillen bir şimendifer yapacağımız » dedi. Büyük Başvekil dört memleket gencinin dileğini dinledi ve duydu. Güzel Elâzizini dileğini muzaffer kılmak için Cümhuriyet hükümetinin tasvurunda olan muazam bir teşebbüse şimdi den başlamak kararını aldı. Elâziz'in gönül dileği muzaffer oldu.

Muş - Van ana hattının Firattan itibaren Elâzize kadar olan kısmının hemen inşası için hazırlık yapılmaları fen adamlarına emredildi. Bu müjdeyi iki gün sonra tafsilatle umumî müfettişin telgrafından öğreniyoruz. Umumî müfettiş, Elâziz'in sevgisini daıma müşfik nazarlarından bize ifade eden bu mühterem ve necip insan, sevinçlerimizin müşterek rüşesile dolu telgrafını bir babanın ailesi sıradına yazdığı gibi samimi ve sıcak yazıyordu. Bizi teşbir etti. Fihakika Medeniyetin yolu ile mübeşşer olduk.

Şimdiye kadar vatanın diğer aksamile aramızdaki iştirak yalnız semada idi. müşterek manzaramızı yalnız güzel Türk vatanının sakin ve berrak gecelerindeki yıldızlar teşkil ediyordular.

Şimdi bizi bir demir kol vatanın binesine bağlayacak biz bu demir kolun maddiyetine razıyız. biz sabırlı mesafele:in arkasından da kendi mukadderatına terk edmiş insanlar gibi, bağlardan azade, sema ve yıldızlarla alâkadar romantik hayattan razı değiliz.

Beş sene evvel bir zulmet dalgası Elâziz'in kaplarına kadar bir sürü taassup ve yağma haydutları sürüklemişti. Bunlar Elâziz'in vicdanına, hâlâ merarətini hissettiğimiz, bir zehir kustular. fakat memleketin Türk birliği şuurunda hakiki gururu nu duymuş olan Elâziz bu zehrin tesirile vurulmuş bir arslan mahabeti gösterdi alnında fecir yıldızı gibi şahamet tecelli etmişti. Çetin bir imtihan günü geçirdi. Zulmet ve ziya müsademe etti. gençlerden ihtiyarlarından şehitler verdik.

Uzak yollardan türk askeri mezahim ilebu teca-vüze uğramış vatan Parçasının imdadına koşuyorduk.

Elâziz'in gönül büyük görevlülere nihayet vazife emanetini onlara teslim ettik. onlar vazifelerini yapular

1 - Elâziz heyetini Başvekil hazretleri iki defa kabul, tizzat tetkikat neticesini kendilerine tebliğ buyurdu. Argını hattının Elâzizden geçmesi iktisadî bir yolu yirmi kilo metreden ziyade uzatacağı gibi arazinin fazla killi olmasından açılacak tünelin tahkimi tahmin derecesinden fazla masraf ve fenni mahzurlarla karşılaşacağı bir defa daha tahakkuk ettiginden esas itibarile bu yolun yapılmasına verilen kararın değiştirilmesi imkânı görülmemiştir.

2 - Elâzizlilerin arzularının bir an evvel tahakkukunu baş vekil hazretleri'de iltizam ettiginden atiyen inşası takarrur eden Muş, Van ana hattlarının Elâzize kadar olan kısmının şimdiden inşası tensip buyurulmuş ve ırtattan itibaren başlayacak ray döşemesine hazırlanılması ve arganiya gicecek yola muvazi bir surette bu kolun da yapılmasına karar verilmiştir.

3 - Umumiyetle pek büyük olan demir yolcu küfedinin Elâziz halkının bu kolun toprak işlerini başarmak suretile tehvini esas kabul edilmiştir. Bu hususta keşif ve projelerin Nafia vekâletince ihzar ve yakında işe başlamak üzere memurların gönderileceğini tevsir ederim ef.

4 - Elâziz Vilayetine Birinci Umami Müfettişliğe ve malûmaten Başvekil İsmet Paşa Hz. ne ve nafia vekâletine arz olunmuştur.

Birinci umumî Müfettiş
Tali

Beş sene sonra Loku motif bize hiç sönmeyecek olan medeniyet ziyası getiriyor. Elâziz'in vatanperverliği vatanın demir ittisalle aşılmaz bir istihkâm metaneti alıyor. Artık Elâziz'in semasında hiç bir küsuf ihtimali kalmamıştır.

Nur içinde, gurur içinde büyük Cumhuriyet türkiyesinin azametinde hadim bir iş ve ırfan şehri olmak imkânını bize ve senlere bizden binlerce şükran ve hürmet.

Hürrem Faik

Hükümetin büyük kararı

Fevziye ve argani hattının şehrimizden geçirilmesi için istirahatatta bulunmak üzere memleket namına bir heyetin hükümeti merkeziye gönderildiğini geçen nushamızda yazmış ve muvafakiyetler temenni etmiştik geçen cuma günü sabahı idi kıymetli belediye temsilimiz Hürrem bey elinde bir telgraf tesadüf ettiklerini müjdeliyordu.

Memleketin hayat ve istikbalile alakadar olan bu telgraf mühterem Başvekilimiz İsmet paşa Hz. nin lufu delaletleri ile demir yolunun şehrimiz

EK 11: Elâziz'in Muş-Van Demiryolu ana hattına bağlanması ile ilgili yerel bir gazetenin haberi, (Elâziz, 24 Birincikanun/Aralık 1930)

12
13891

Van Gölü İşletme İdaresi 1933 Senesi Bütçe Kanunu.
Lâyhası

- Madde 1- 1347 Numaralı kanunun birinci maddesile Van vilâyeti İdarei -
Hususiyesine devredilmiş olan teşkilâtın idare ve işletmesi için -
(Van Gölü Sefain İşletme İdaresi) namı altında Dahiliye vekâleti-
ne merbut bir idare teşkil edilmiştir.
Bu idareye şahsiyeti hükmiyeyi haiz olup Mülhak bir bütçe ile -
idare olunur.
- Madde 2- Van Gölü Sefain İşletme İdaresinin 1933 malî senesi masrafları
için merbut (A) işaretli cetvelde gösterildiği üzere (73 600) -
lira tahsisat verilmiştir.
- Madde 3- Van Gölü Sefain İşletme İdaresinin 1933 malî senesi varidatı
merbut (B) işaretli cetvelde gösterildiği üzere (75 500) lira ----
tahmin edilmiştir.
- Madde 4-v İdarenin 1933 malî senesi memur ve müstahdemleri ^{pozası} merbut (C) -
işaretli cetvelde gösterilmiştir.
- Madde 5- İdarece vaki olacak sarfiyat evrakı müspitesi malî senenin -
hitamından itibaren üç ay zarfında idare hesabına birlikte Divanı-
Muhasebata gönderilir.
- Madde 6- Bu kanun 1 Haziran 1933 tarihinden muteberdir.
- Madde 7- Bu kanunun hükmünü icraya Dahiliye ve Maliye Vekilleri --
Memurdur.

27/2/1933

Bş.V.	Ad.V.	M.K.V.	Da.V.
<i>İsmail</i>	<i>Yusuf Kemal</i>	<i>Kecioğlu</i>	<i>W. W. W.</i>
Ha.V.V.	Ka.V.	Mf.V.	Na.V.
<i>S. W. W.</i>	<i>M. İ. İ. İ.</i>	<i>S. F. F. F.</i>	<i>C. İ. İ. İ.</i>
İk.V.	S.İ.M.V.	G.İ.V.	Zr.V.
<i>u. C. C. C.</i>	<i>S. İ. İ. İ.</i>	<i>S. İ. İ. İ.</i>	<i>M. İ. İ. İ.</i>

EK 12: Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1933 bütçe kanun layihası, (TBMM Arşivi,
D: IV, D. No: 2157)

Bugün:
2 nci sahifede: Siyasal İsmail - Fransızla
ki karışık yazıdır
3 üncü sahifede: Memleketimizde költür
hareketleri istiyoruz
6 nci sahifede: İtalyan ordusuna bir
bakış - Abdül Daver, Spor haberleri
7 nci sahifede: Çocuk sahifesi

Cumhuriyet

Onbirinci yıl sayı: 4141

İSTANBUL - CAĞALOĞLU
Yayıncı ve muhtab adresi: Cumhuriyet, İktisadi - Posta Lokumu, İstanbul, No 446
Telefon: Beşmühürler ve evi: 2396 Tahsil beyahı, 24328, İdare ve matbaa hususları Matbaacılık ve Neşriyat İşletimi 24220 - 24220

Cumartesi 23 İkinciteşrin 1935

Hayat
Ansiklopedisi
92
nci cüzü çıktı

Kömür yolundan sonra Diyarbakire kadar uzanan Bakır yolu da açıldı

Türk
Şimendiferciliğinin
Yeni bir zaferi

Başvurdukların Bakım Ali Çetin - kaya dün demiryollarımıza bir seferden da Diyarbakire ulaşım önemini gösteren bir Diyarbakireliyle söyle söylüyor:

«Ankara'dan itibaren trenle Anadolu yayılma boyundayaşan aşp Kayseri - Niğde - Adana - Fevziye - Malatya - Elazır ve Erzurum bakır madeni istasyonlarından geçerek katettiğimiz mesafe 1315 kilometredir.»
Soyun Bakanın Ankara'dan kalkarak bir gün fazla ile burada Diyarbakirede aydınlar tozile ve en tabii bir ifade ile halka söylediği bu hikâyeyi sanki bir efesane diler gibi söylüyor. Halbuki bu bakırlık olmuştur bir efesane. Cumhuriyet rejiminin Türk vatanda yaratmakta olduğu bakırlık, hayal mahallinde efesane ile yetinmeyeceği kadar büyük ve çok olmuştur devam ediyor. Yalnız şimendiferciliğimizi ele almakta bu bakırlık tarafı pek çok parlatmışlardır. Ne laçık, Beymelek Bakan daha birkaç gün evvel Karadeniz kıyısında Filyos, kömür havası Anadoluya yayılma ve Karadenizi bir kere daha Akdenize bağlayıcı diğer bir hatın açılma ününü yapmış değildi miydi? Ali Çetinkaya Karadeniz kıyısında bakırlıkla yalandı Diyarbakire gireceğini ve orada diğer bir hatın tamamlanacağı ümidiyle...
Osmancılık Diyarbakirede yalnız Filyos anmakla kalmıyarak Diyarbakire hatının bundan sonra takibi edeceği istikametle vâkıf olacağı son memnuniyetini haber veriyor. Hatta başka bir hatın açılma devam edecek İran şimendiferciliğimize birleşeceğini, komşu memleket memnuniyetini daha ziyade tahsiye edeceğini ve Türkiye'nin başka şimendiferciliği ile muvazana merkeziğimizin bu suretle yeniden yaratılmasına başlanacağını anlatıyor. Türk şimendiferciliğinin nihai dalı ile bakırlıkla karışarak vâkıfından başka böyle arzu edilmez olmasını istediğine kadar bakırlıkla ilgili bir fikir mevzuu girmezmiş mi kâin yaktır.

Bayındırık Bakanın dışkı söyle - si Cumhuriyet devri şimendiferciliğinin ana, açık ve çok tamini bir halde olmak itibarıyla bize pek büyük kymetli bir hediye olarak göründü. Atatürk Türkiye'nin şimendiferciliği bünyesinde olduğu gibi bunda da hep Büyük Ödünün ilham ve iradeti İsmet İnönü hükümetinin bu ileride bir olmu ve cidden her Türkün diğer şimendiferciliğiyle beraberleşen birliği düşünür. Ali Çetinkaya'nın bu demek zorla ancak bir redaksiyon istediği bir şimendifercilik siyasi ilk günleri itibarıyla merkezi devletin atadığıktan sonra artık şimendifercilikle ilgili mal olmuştur.

Bilenler pek iyi hatırlar ki Anadolu hatının alalım mı, almayalım mı diye düşünülüp devirler mevcut şimendifercilik ile ilgili istemiyorduk. Bile ciddi minakapla mevzu teşkil eden bir meseleydi. Şimendifercilik büyük olursa onu yapmanın daha az kolay oluyordu. Şimendifercilik bu ise yeni hatları inşaatı yapıp kumpanyalara havale etmeyle ile başlamıştı. Aradan çok geçmeden Türk şimendiferciliği Türk yapıcı grupları dahi bütün dünyaya bu en ileri ince işini benimsemiş ve onun yolunda güc pekiştirme kemine güvencesi me'aliyetler almıştı muvaffak oldular. Memleketi demiryollarını çektiği şekilde bakırlıkla büyük bir iş, fakat bu işin Türk el ve kaleminden geçmesiyle yapmak büyük bir başarıydı. Şimendifercilik yalnız işleri değil, artık yaparız da, ve üzerinde uzlaşarak dernek söylüyor. Kendini yaparız. Yenden yapılan hatların kilometre

YUNUS NADI
(Arkas 2 nci sahifede)

Ali Çetinkaya dün Ankaradan 1315 Km. uzakta, Fevziye - Diyarbakir demiryolunun açılış törenini yaptı

Cumhuriyet rejiminin Türk vatanda yarattığı harikalarından biri olan bu hat 65 milyon liraya mal olmuş, uzunluğu 505 kilometredir, üzerinde 137 istasyon, 64 tünel, 1910 menfez ve köprü vardır

Diyarbakir 22 (Bayındırık Bakanın) - ma refakat eden arkadaşlarıyla - Diyarbakire çoklu teşkilatla karıştı. Şehir başta başta donanım, müteahhid taktik yapılmış, bütün şehir hal - itasyonu toplanmış. En önde sükunet, janarına müteahhidleri ve malatlı katilileri vardı. Diyarbakirli bir bayır - günündeymişler gibi hazırlanmışlar, silinmişler.

Ali Çetin Özen, Sarbay Serif ve Halkevi başkanın metaklarından sonra Bayındırık Bakan Ali Çetinkaya si - rekli altınlar arasında söyleyişle verek Fevziye - Diyarbakir hatını açtı. (Bayındırık Bakanın söyleyişine mah - susumuzdur.)

Açılış töreni bir önce Uray tarafından Ödününde büyük bir şölen verildi.

Adanadan Diyarbakire kadar

Diyarbakir 22 (Bayındırık Bakanın) birle Diyarbakire giden arkadaşımız - den) - Trenimiz Adanadan büyük te - zekâta ulaştı. Polis, jandarma müteahhidleri setim memuru ita ettiler. Bir bahar havası içinde müteahhid Çukurova - ya doğru yollandı. Gümrükçüleri istasyon - lar başta başta silinmişler. Köylüler ve şehir halkı bayraklarla istasyonlara toplandı. Bayındırık Bakanın alkış - larıyla. Bunlar halkın şimendifercilik için karıştığı altınlar sevdikleri büyük oğludur.

Tayraklı istasyonunda büyük bir kalabalık toplandı. Ali Çetinkaya trenin inerek halkla konuştu. İstediği çok olmasından sonra, halk tren ka - vârlarından dolayı seviniyor. Osmancılık istasyonunda kalabalık da - ka falaydı. Uzak şehirlerden gelenler vardı. Memnuniyetle tebrikler atıp çok çandan oldu. Tren davul zurna ile karlandı. (Arkas sahifesinde)

İtalya - Habeş harbi anlaşılmaz bir şekil aldı

Her muharebeden sonra Habeşler de, İtalyanlar da zaferin kendilerinde olduğunu iddia ediyorlar

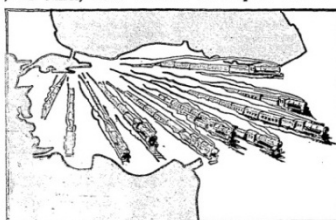


İtalyanların Makalle kalelerine yerleştirdikleri toplar

Habeşlerin şimdiki faaliyetleri arttı

SIMAL CEPHESİNDE:
Ras Seyyuman 600 kişilik
Londra 22 (A.A.) - Röylerin şimendifercilik İtalyan ordularından istediği ayarlar.

(Arkas 8 inci sahifede)



Bayındırık Bakanın dün verdiği söylev

«Hat şüphesiz Diyarbakirede kalmıyacak, şarkta kardeş memleketlerin demiryollarına kavuşacaktır»

Diyarbakir 22 (Saray mahallesinde) - Ankara'dan demiryollarının başını söyleyen Bayındırık Bakan Ali Çetinkaya şu söyleyişleri yaptı:

«Ankaradan 1315 kilo metro uzakta Karadeniz kıyısında, Filyos, açılma ününü yapıp ödününden sonra, aynı yirminde Ankara'dan hareket ederek aynı istemi yapmak üzere değeri yudumunda. Diyarbakire geldi. Herşeyden evvel Atatürk'ün pek ya - kından ve çok sevdiği Diyarbakirli

selim ve sevgilerini getirdiğimizi tebrik ederim. Ankaradan itibaren, trenle Anadolu yayılma boyundayaşan aşp Kayseri - Niğde - Adana - Fevziye - Malatya - Elazır ve Erzurum bakır madeni istasyonlarından geçerek katettiğimiz mesafe 1315 kilometredir.»

Diyarbakire, Anadolunun İnan ve 1 - rak surlarında büyük bir matkama ilk ve mühim benzerlerinden ve transi mer - kezlerinden biri ve eksi pek kararla - rımın vâkıf yer, tarih bir kelde olduğu malumdur. Ekiden, 14 ve 15 inci sur - (Arkas 8 inci sahifede)

Fransız kabine buhranı

Fransız düşümesi ihtimal - lerinden bahsediliyor

Londra 22 (Özel) - Paris'ten gelen haberler Fransız kabinesinin çok ciddi bir buhran arifesinde bulunduğuna bil - dimektirler. Parlamento açılır açıl - maz Laval kabinesine karşı güçlü hü - cum yapılacak anlaşılacaktır. Laval kabinesinin meclisten alması olduğu fev - kalide salkihyete dayanarak çıkarıldı. (Arkas 8 inci sahifede)

Zecri tedbirler

İngiltere ve Fransanın İtalyaya verdikleri cevap

Türkofofin izahnamesi

Ankara 22 (Telefonla) - Zecri tedbirler müteahhidle, ekonomik meha - file vaziyeti izah eden tebliğler Türkiye tarafından bu tahsil yapıldı. Ancak al - nakat yeni malumatla göre diğer bir tebliğ ve izahname hazırlanarak bakıla - nılır. Kömürün de memnu eya lita - (Arkas 8 inci sahifede)

Dil üzerinde

Tahsil yazısı 5 incide

Halic Şirketi dün akşam faaliyetini tatil ederek tarihe karıştı

Vapurları bugünden itibaren Belediye işletmeye başlıyor, Şirket emvalli dün gece teslim alındı

Eski Halic vapurları şirketi dün - den itibaren kend - kendine faaliyetini tatil etmek suretiler - tarihe karıştı ve bu şirketin yerine Be - lediyeye bağlı mu - vakkat bir idare ka - im oldu.

Belediyede dün - kıl toplantısı

Şirketin faaliye - tini tatil etmesi mü - nasbetinde, Halicde memurkâtlar - temini için dün Belediyede öğ - den akşam geç vakte kadar süren bir toplantı yapılmıştır. Bu toplantıda Şarkay memurlarından Nuri Akay İdareci Direktörü Cemil Deniz Ticaret müdiri muavini Refik, Belediye Hükûk İfletir direktörü Mehdi Akay hukuk müşaviri Emin Ali bulunmuşlardır.

İtinalarda, Halic şoyetisinin du - rumu incelendi, yaka zamana kadar şirkete Belediye arasında yapılan temas ve konuşmalar göz - den geçirildi.

«Evvelce de yazdığımız gibi şirket fa - aliyeti sulhan Belediyeye devre mi - etmiş ve dava neticesinde de Belediye vâkıf etmiş için Belediyenin yüzü - (Arkas 5 inci sahifede)



Fevziye'de Halic şirketinin Kültür İktisadi - de Belediye memurları, şoyete şirket me - murları yeni idareye talimatleri kaydediyorlar.

«Eğer de yazdığımız gibi şirket fa - aliyeti sulhan Belediyeye devre mi - etmiş ve dava neticesinde de Belediye vâkıf etmiş için Belediyenin yüzü - (Arkas 5 inci sahifede)

Fransız büyük elçisinin Hitlerle yaptığı mülakat

İki memleket arasında anlaşmak ihtimalleri mevzuu bahs ediyor

Fransız Berlin büyük elçisi Fran - çois Perceval dün Hitler tarafından kabul edildiğini yazıyor. Frans mü - nasibleriyle Almanya devlet reisi aram - daki bu mülakat bütün dünyaya fev - kalide bir alkış uyandırmıştır. Uzun za - mandanberi geçen vaziyette bulunan iki hükümetin birbirlerine karşı yaklaşıma memnuniyetle gösterdikleri sevgilidir.

«Dün Paris'ten gelen haberler göre sa - lıhtaytar Fransız meclisi, mülakatın u - mumu bir mahiyet gösterdiğini ve bu es - nede İtalya - Habeş memnuniyeti boy - nelmel vaziyet üzerine yapıldığı tesir - (Arkas 6 nci sahifede)



Hitler, Fransız elçisiyle yaptığı mülakattan birinde

Mısyıda son durum

Karışıklıklara Vefd partisinin sarılan mevkini kurtarmak istemesi mi sebep oldu?



Kahirede ellerinde sopularla gösteri yapan Universte talebesi
Kahire 22 (Özel) - Bugün yeni - çapımlar olmuştur. Halk sokakları - dolmuş nübetin sakin bir halde göster - ilerlen yapıyor. **Mur Üniversitesi meclisi, 29 so - nese kadar Üniverstenin kapalı kalma - (Arkas sahifesinde)**

EK 13: Fevziye-Diyarbakir Demiryolu'nun açıldığı ve bu hattın Doğu'ya uzatılacağını haber veren bir gazete, (Cumhuriyet, 23 İkinciteşrin/Kasım 1935)

KURUCUSU ve İdare işleri Direktörü
M. İhsan Yazman
Umum Neşriyat M.
Kâmil Koçbay
İDARE YERİ
Bitlis - YURD YOLU
MATHRASI
ABONE
YILLIĞI 3 LİRA
Baskıldığı yer: BITLİS
Yurd Yolu 1. sığaası
Cuma
4
AĞUSTOS
1939

YURD YOLU

BITLİS

YEVMİ = YURDCU = HABERÇİ
Siyasi Halk ve Memleket Gazetesi

SARTLARI
İlanın Kelimesi
Her Defaya
Mahsus Sekiz
Kuruştur.
İlan bedeli İlanla
Birlikte Yollanır
Borca Asla İlan
Bastılmaz.
On İki Harftek Fesla
Kelimeler İst Ve
Bakılmır. Yazı Esması
Üzerinden Hicazlanırlar.
İlanın İsmiyle
Kurulmuşdur

SAYI <229>

SAYISI • BİR • KURUŞDUR

YIL <2>

TÜRK YURDUN da TÜRK MİLLETİ ne KARAKOL ADALETE AÇILAN İLK KAPIDIR

Bitlis Jandarmasının Bir Yıllık Durumuna KISA BİR BAKIŞ

Yazan: M. İhsan Yazman

Tarihte yeni baştan kurulan her devleti en büyük muvaffakiyeti, kuruluşu devlet teşkilâtından milletin en kısa zamanda huzuru emniyetini teminle kendini tanıtır, tutturmak, otorite ve kanunlarını süratle ve suhuletle yürütüp teze yükseltmektedir.

Hiç şüphe yokki vaziyetin en yakın yol ve tecellisi, en uzak yurd köşelerine işlemek ve kendini göstermekle mümkündür. Bu büyük yük ve ödevi bütün milletler de olduğu gibi bizde de devlet teşkilâtı yüklenmiş bulunmaktadır.

Devlet teşkilât ve kanunlarının hükümünü icra ve emniyeti ihya, halkın refah ve düzenli çalışmasını, hak ve hukukla kanun ve adaletin tevzi tecellisini yüklenen en geniş ve en kuvvetli teşkilât Türk yurdunda yalnız Jandarma teşkilâtımızdır.

Jandarma teşkilâtımız 1286 Tarihinde Osmanlı kabinesinde ihdas edilen (Zaptiye Nezaretinin) kuruluşu ile başlamıştır. Büyük devrimcilüğümüzün başlayıp başladığı her yenilik gibi eski zaptiye teşkilâtı da Jandarma uyanıma çevrilmiş kutsal bir varlık olarak günden güne iyilikle inkişaf, kudretle, yayılıp tutunmaya, adaletle yükselip, sevilmeğe, dönüştüğü gibi bu günde büyük devrimcilüğümüzün yararlı yükünü yüklenip, yaymakla iftihara hak kazanmış, övünmeye layık bir ordu ve idare teşkilâtımızdır.

319 tarihine kadar zaptiye nezaretine bağlılık ve zaptiye ünvanı



Sayın Mıntıka Komutanı
Vekil Vilâyet Jandarma
Komutanımız
Yarbay Kerim İnan

Not: Bu kişi beş yıl önce Malatya'da gündelik Üç A Gazetesi'ni çıkararak Malatya'da ve kurucumuzda kalan Komutanın eski Üniforması ile bir fotoğrafı zamanına ait bir hatıradan nakledilmiştir.

müddetince efsanevi acı hikâye ve hatıralara mevzu olan bu teşkilât Cumhuriyeti idaresinin teşekkülünden başlayarak bilhassa 928 tarihinden beri temamen düzen

olduğu gibi milletin teslim ve emanet edildiği bütün devlet teşkilâtımız gibi bu mühim teşkilât başlarının da vazifeperverlik, ahlâki eyilik ve dürüstlüklerinin bulunduğu muhit ve maiyetlerine daha külli ve ayrı bir tesir ve güven vermektedirki bunun en bariz ve aşikâr, yakın misali bu günkü Bitlis vilâyet jandarmasının bir yıllık durumunu bir an ve kısaca gözden ve gönülden inceleyerek geçirmekle mümkündür.

Yaradılıştaki dürüst ahlâk ve ağır başlılığı ile mesleği olan orduculuk ve idarecilik sahasındaki düzgün ve savvetli disiplinle yalnız bulunduğu yerlerdeki yakınlarına değil bütün memleketteki meslek dağları ve muhiti halkında derin bir itimat ve teveccühe durak olan çok muhterem Jandarma Komutanımız Yarbay Kerim İnanın Bitlise gelişi ile bir yıl gibi kısa bir zamanda ki azim dolu mesai ve başarıları meslek hayatında şimdiye kadar bulunduğu müddetince insanîyet ve muhit idaresine yaradılan armağan ettiği gıpteye layık ve dirayet kudretinin her kese düşünen ve nesip olmayan hayret verici bir harika kaynağıdır.

Bitlisin en uzak bucaklarında kendini gösteren aşikâr asarı belki Bitlis ve bölgesinde hiç bir meslektaşın yaratıp yerleştiremediği işlerden olmakla beraber şahsına tevcih edilen geniş ve sıkı bağlılıkla sevgi ve itimat yalnız onun değil idaresindeki bütün teşkilâtının kavuştuğu ve kazandığı en büyük bir varlık ve kıymetli sıradır.

(Sonu İkinciye)

lemiş orduculuk, idarecilik, yapıcılık, yaratıcılık, yayıcılık kanunları konduruculuk ve tevzi adalet hakımından olduğu gibi en mühim ve en ağır ana yükü olan emniyet ve asayişte de gereken kutsal kudret ve kuvvetini kondurup başarmakla asla geçikmemiş ve her zaman, her fırsatta isbat etmiş bulunmaktadır.

Muhakkaktır ki: Her işte

EK 14: Bitlis'in asayiş durumunu anlatan yerel bir gazete, (Yurd Yolu, 4 Ağustos 1939)



YAZI VE İDARE
İŞLERİ
Direktörü Kurucusu
M. İhsan Yazman
Çarşamba ve Cumartesi Çıkar
Halk Gazetesi
Sayısı Her Yerde 100 Paradır

SAYI : [79] 6 Nisan 1938

Çarşamba

YIL : [7]

Halkevinde

Vanın Kurtuluşunun 20 ci Yılı dönümü münasebetile ayın ikinci günü Umuma Üçüncü günü akşamı davetlilere verilen müsamereler Tam bir muvaffakiyetle başarılmıştır .

Halkevi temsil kolu ve Orta Okul talebelerinin Müsterek mesailerile meydana getirilen temsilde genç İhtiyar ağlamayan kalmamış gibidir . Temsilde Yunan Mezalimi Vanın Hicreti gibi Yakın tarihe kadar içinde bulunduğu facialar canlandırılmıştır .

BALO

Halkevi Sosyal Yardım komitesi tarafından ayın dokuzuncu günü bir balo verilecektir . Komitanın Mümessili Bayan Meliha Tangüner şimdiden balo hazırlıklarına girişmiş ve mesai arkadaşlarıyla Balonun tam bir düzen içinde geçmesi intizam ve şenlik esasları üzerinde çalışmalara başlamıştır .

Dans Dersleri

Halkevinin bu aya mahsus programında Çarşamba geceleri dans derslerine hasredilmiştir .

Günü şenlikleri arasında yer alan bu ihtiyacın karşılanması yolundaki buluş meraklıları çok sevindirmiştir .

Şehir Meclisi

Belediyemiz Nisan icimalarına başlamıştır .

Ayın birinci günü yapılan ilk icimada bütçeye ait muhtelif iş ve hazırlar üzerinde konuşmalar yapılmıştır .

Yakında Belediye bütçesi konuşmalarına başlanacaktır .

Su Projesi

Geçen Yaz ilimizde bulundu'ları sırada sayın İlbayımız Dahiliye ve Nafia Vekâletleri nezdindeki teşebbüs ve kovalanmalarile ilimizde bulunan sular İdaresine gehre endirilecek Zernebad içme Suyunun yapılmasına başlanan projesinin bittiği Mersinde bulunan sular idaresi tarafından bildirilmiştir . Yakında Ankara'ya gidecek olan Şarbayımız yeni Yıl bütçesi ile gelecek projeleri elinde bulundurmak ve ankaralı mezkûr esaslar dahili telbirler almak üzere hareketini bir kaç gün tehirlemiştir .

Son Haberler

Ankara 4 (A . A .)

Dün sabah Ankaradan hareket eden ve Atatürk kızı Bayan Sabiha Gökçen komandası altında bulunan Türk Kuşu filosu yine dün öyleye doğru İzmir'e varmış ve gazi emirde hararetle karşılanmıştır .

Ankara 4 (A . A .)

Kamutayın bu günkü toplantısında Üsküdar ve Kadıköy su şirketi imtiyazı ile tesisatının satın alınması ait mukavelelerin ve Türkiye Letonya ticaret ve kullu ring anlaşmaları ile merbutunun Türkiye romanya ticaret ve tediye anlaşmasının tasdiklerine ait kanun layihaları ile icar ve isticar kontratörlerle ferağ ve intikal il-muhaberlerinin nufus ve hususiyet cüzdanlarının bedel mukabilinde satılmaları-na dair olan kanun layihalarının birinci müzakereleri yapılmıştır .

Ankara 2 (A . A .)

Bale halkevi kimsesiz muhtaçlar için bir işsizler evi açmış ve bu imalathane de mısır koçanı yapraklarından hasır iskemle masa ve evrak sepetleri gibi sürümü mümkün mamulat meydana getirilmesine başlanmıştır .

YURTDAŞ!

**Kaçakçılık
vatana hiyanettir**

EK 15: Van'da çıkarılan yerel bir gazetenin Van Halkevi ile ilgili haberleri, (Yeni Yurd Van, 6 Nisan 1938)



TÜRKİYE

KIZILAY CEMİYETİ
GENEL MERKEZİ

TELGRAF ADRESİ:
KIZILAY - ANKARA

TELEFON: { 1254 BAŞKANLIK
1256 GENEL SEKRETER
1250 HESAP İŞLERİ

Hesap İşleri

Ankara, 13.9.1941 193
Yenişehir

Başvekâlet yüksek Makamına

No..... Mhs.

14171
124

1 - Van Vilâyetinden, Erciş Kaymakamlığından ve Vanda teftiş-
de bulunan Müfettişimizden aldığımız 11.9.1941 tarihli telgraflar
üzerine; Merkezi şikleti Erciş'de olduğu anlaşılan son zelzelenin,
felâketzedeleri için alınacak acil yardım tedbirlerinde sarfedilmek
üzere Erciş Kaymakamlığı emrine Kızılay Şubesi namına telgraf hava-
lesile 11.9.1941 tarihinde bin lira gönderilmiştir.

2 - Açıkda kaldıkları anlaşılan felâketzedelerin muvakkaten
iskânlarını temin için 12.9.1941 tarihinde Erzurum Vilâyetine Umumi
Merkezimizden beşyüz çadır, Erzincan'dan seksen çadır gönderilerek,
bunlardan dört yüz seksen adedinin en seri nakil vasıtasıyla derhal
Erciş'e sevkleri Erzurum Vilâyetinden telgrafla rica edilmiş ve bu
işe sarfedilmek üzere Vilâyet emrine Erzurum Kızılay Merkezi namına
telgraf havalesile iş bankasından bin lira gönderilmiş ve felâketze-
deler yardım için Diyarbakır Merkezimiz tarafından da Erciş Kızılay
Şubesine bin lira gönderilmiş olduğu mahallinden alınan telgraftan
anlaşılmıştır.

3 - Van'da teftiş vazifesi görmekte olan Müfettişimize, 11.9.
1941 tarihinde çekilen telgrafla, derhal Erciş'e gitmesi ve zelzele
tahribatını etrafı ile tedkik ederek çadır ve sair mübrem ihtiyaç mik-
darları hakkında Umumi Merkezimize telle malûmat vermesi lüzumu teb-
liğ edilmiştir.

Gerek mülki makamattan ve gerek Müfettişimizden alınacak mü-
temmin malûmata ve tavazzuh edecek vaziyete göre iktiza eden münzam
yardım tedbirlerinin derhal ittihaz olunacağını derin saygılarımızla
arz ederiz.

4 - Malûmaten Başvekâlet yüksek makamına, Sıhhat ve İctimai
Muavenet Vekâletine ve cevaben Dahiliye Vekâletine arz edilmiştir.

MG.

MG.

KIZILAY C. UMUMİ MERKEZİ
REİSİ

Rıza Sarı

H. İ. İ.
13.9.1941

030 10 179 235 4

EK 16: 1941 Van-Erciş Depremi'nde Türkiye Kızılay Cemiyeti'nin yaptığı yardımları gösteren bir belge, (BCA, 030.10.179.235.4.)

FOTOĞRAF VE RESİMLER

FOTOĞRAF VE RESİMLER

EK 1: Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi tarafından Van Gölü'nde işletilen bir gemi, (**BOA**, DH.İD. D. No: 75-2 G. No:13.)

EK 2: 28 Ekim 1916'de Mirliva (Tuğgeneral) Mustafa Kemal, Bitlis'e girerken, (**BCA**, 490.01.1198.199.1.)

EK 3: 28 Ekim 1916'da Mirliva (Tuğgeneral) Mustafa Kemal, Bitlis'te bulunan orduyu teftiş ederken, (**BCA**, 490.01.1198.199.1.)

EK 4: 28 Ekim 1916'da Mirliva (Tuğgeneral) Mustafa Kemal, Bitlis'te asker ve halkla beraber, (**BCA**, 490.01.1198.199.1.)

EK 5: 28 Ekim 1916'de Mirliva (Tuğgeneral) Mustafa Kemal, Bitlis'te görev yapan askerlerle, (**BCA**, 490.01.1198.199.1.)

EK 6: 1934'te Van Halkevi'nin çalışmalarını yürüttüğü bina, (**BCA**, 490.01.1006.883.1.)

EK 7: Başvekil İsmet İnönü'nün Temmuz 1935'te Van'ı ziyareti, (Kadri Kemal Kop, **Uçakla Ankara'dan Van Gölü'ne**, Çocuk Esirgeme Kurumu Yayını, (Basım Yeri ve Yılı Yok) s.45.)

EK 8: 1941 Bitlis Halkevi Binası, (**BCA**, 490.01.1006.883.1.)

EK 9: Bitlis Halkevi Müzik Grubu, (**Güneydoğu Birinci Genel Müfettişlik Bölgesi**, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1939, s.436.)

EK 10: 1941 Hizan Halkodası, (**BCA**, 490.01.995.845.1.)

EK 11: 1944'te Erciş Halkevi Binası, (**BCA**, 490.01.1795.1274.1.)

EK 12: Ekim 1949'da Genç-Muş Demiryolu'nda çalışan işçiler, (**BCA**, 030.01.134.874.2)

EK 13: Ekim 1949'da Genç-Muş Demiryolu'nda çalışan işçiler, (**BCA**, 030.01.134.874.2)

EK 14: Tatvan'a gelen ilk tren, (**1971 Bitlis İl Yıllığı**, s.196.)

EK: 16. Tatvan'da Van Gölü İşletme İdaresi'nin girişi. (Tatvan Feribot İşletme Müdürlüğü'nden alınmıştır.)

EK: 15. Tatvan'da feribotla Van'a taşınmakta olan bir tren. (Tatvan Feribot İşletme Müdürlüğü'nden alınmıştır.)



EK 1: Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi tarafından Van Gölü'nde işletilen bir gemi,
(BOA. DH.İD. D. No: 75-2 G. No:13.)



EK 2: 28 Ekim 1916'de Mirliva (Tuğgeneral) Mustafa Kemal, Bitlis'e girerken,
(BCA, 490.01.1198.199.1.)



EK 3: 28 Ekim 1916'da Mirliva (Tuğgeneral) Mustafa Kemal, Bitlis'te bulunan orduyu teftiş ederken, (**BCA**, 490.01.1198.199.1.)



EK 4: 28 Ekim 1916'da Mirliva (Tuğgeneral) Mustafa Kemal, Bitlis'te asker ve halkla beraber, (**BCA**, 490.01.1198.199.1.)



EK 5: 28 Ekim 1916'de Mirliva (Tuğgeneral) Mustafa Kemal Bitlis'te görev yapan askerlerle, (BCA, 490.01.1198.199.1.)



EK 6: 1934'te Van Halkevi'nin çalışmalarını yürüttüğü bina, (BCA, 490.01.1006.883.1.)



EK 7: Başvekil İsmet İnönü'nün Temmuz 1935'te Van'ı ziyareti, (Kadri Kemal Kop, **Uçakla Ankara'dan Van Gölü'ne**, Çocuk Esirgeme Kurumu Yayını, (Basım Yeri ve Yılı Yok) s.45.)



EK 8: 1941 Bitlis Halkevi Binasi, (BCA, 490.01.1006.883.1.)



EK 9: Bitlis Halkevi Müzik Grubu, (Güneydoğu Birinci Genel Müfettişlik Bölgesi, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1939, s.436.)



EK 10: 1941'de Hizan Halkodası, (BCA, 490.01.995.845.1.)



EK 11: 1944'te Erciş Halkevi Binası, (BCA, 490.01.1795.1274.1.)



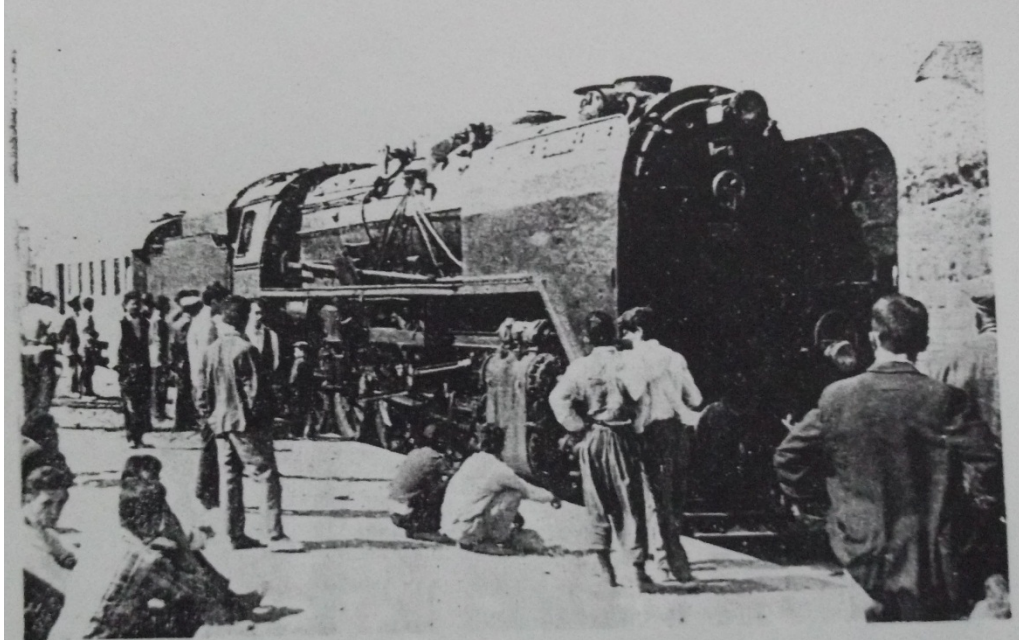
EK 12: Ekim 1949'da Genç-Muş Demiryolu'nda çalışan işçiler, (BCA, 030.01.134.874.2)



Genç – Muş arasında Paz yapılırken

030 01 134.874.2

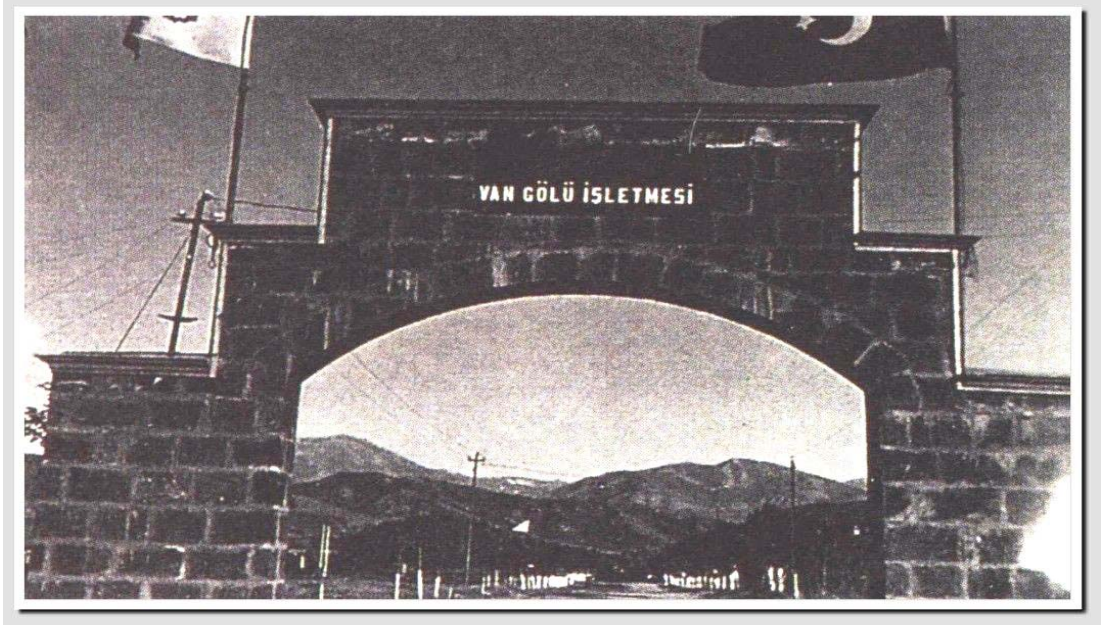
EK 13: Ekim 1949'da Genç-Muş Demiryolu'nda çalışan işçiler, (BCA, 030.01.134.874.2)



EK 14: Tatvan'a gelen ilk tren, (1971 Bitlis İl Yıllığı, s.196.)



EK: 15. Tatvan'da feribotla Van'a taşınmakta olan bir tren. (Tatvan Feribot İşletme Müdürlüğü'nden alınmıştır.)



EK: 16. Tatvan'da Van Gölü İşletme İdaresi'nin giriş kapısı. (Tatvan Feribot İşletme Müdürlüğü'nden alınmıştır.)

HARİTALAR

HARİTALAR

EK 1: Osmanlı Dönemi'nde Van ile Bitlis arasında bulunan yol ve köprüleri gösteren harita, (**BOA**, HRT-h. 1314-1.)

EK 2: Van Gölü Havzası'nın doğusunda bulunan karayolları ve güzergâhlarını gösteren 1909 tarihli harita, (**BCA**, 310.10.65.2552.3459.1.)

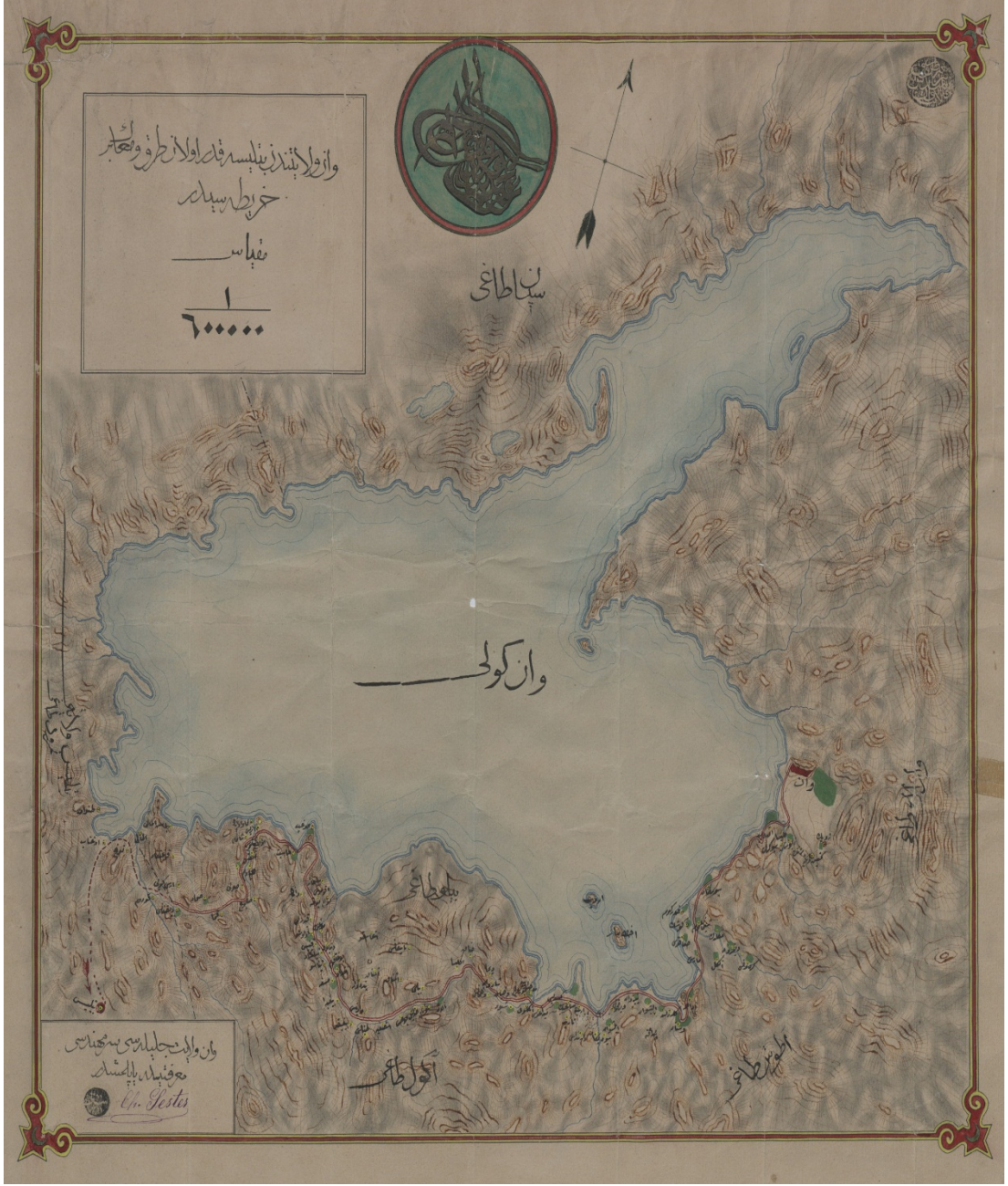
EK 3: 1917'de Anadolu'da bulunan karayolu ve demiryollarını gösteren harita, (**BOA**, HRT-h, 1305-18.)

EK 4: 1929'da çıkarılan kanunla oluşturulan Muş Vilâyeti ile Van Gölü Havzasını gösteren harita, (**TBMM Arşivi**, D. III, D. No: 1509.)

EK 5: Van Gölü Havzası'ndaki karayolları gösteren harita, (**BCA**, 030.01.134.874.2.)

EK 6: 1943'te Türkiye'de bulunan ve yapılması plânlanan demiryolları haritası, (T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, S. 5-6, Birinciteşrin/Ekim 1943, s.24.)

EK 7: Türkiye'deki demiryollarını gösteren 1949 tarihli harita, (**BCA**, 030.01.134.874.2.)



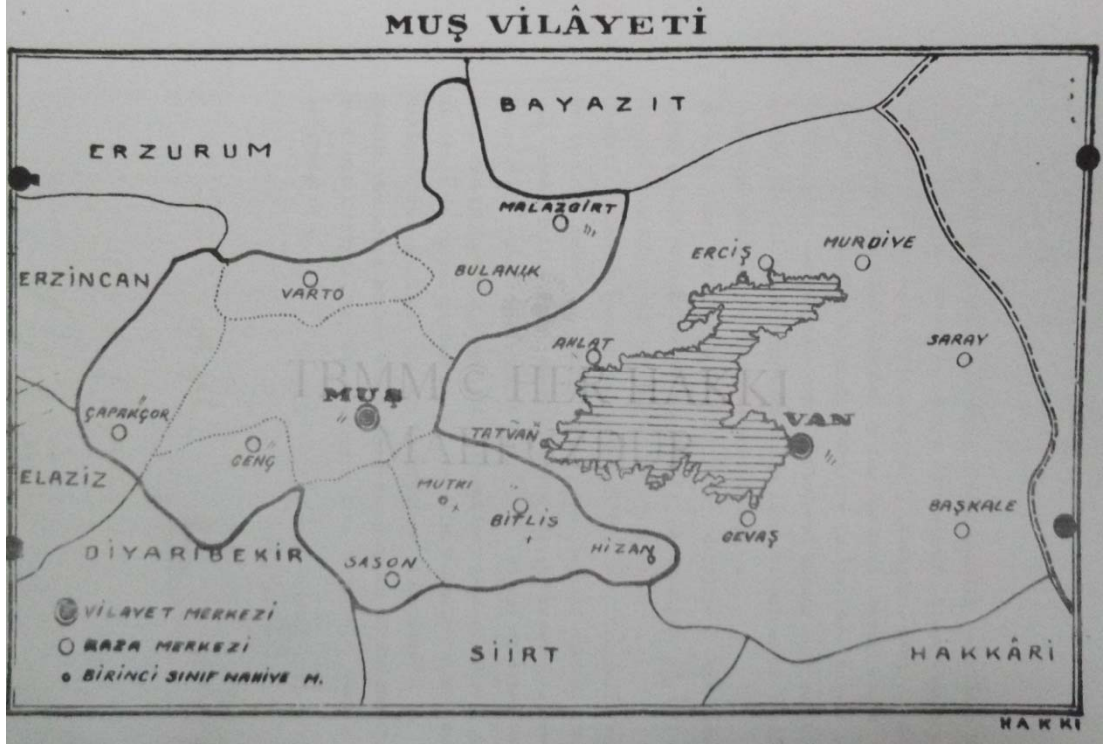
EK 1: Osmanlı Dönemi'nde Van ile Bitlis arasında bulunan yol ve köprüleri gösteren harita, (BOA, HRT-h. 1314-1.)



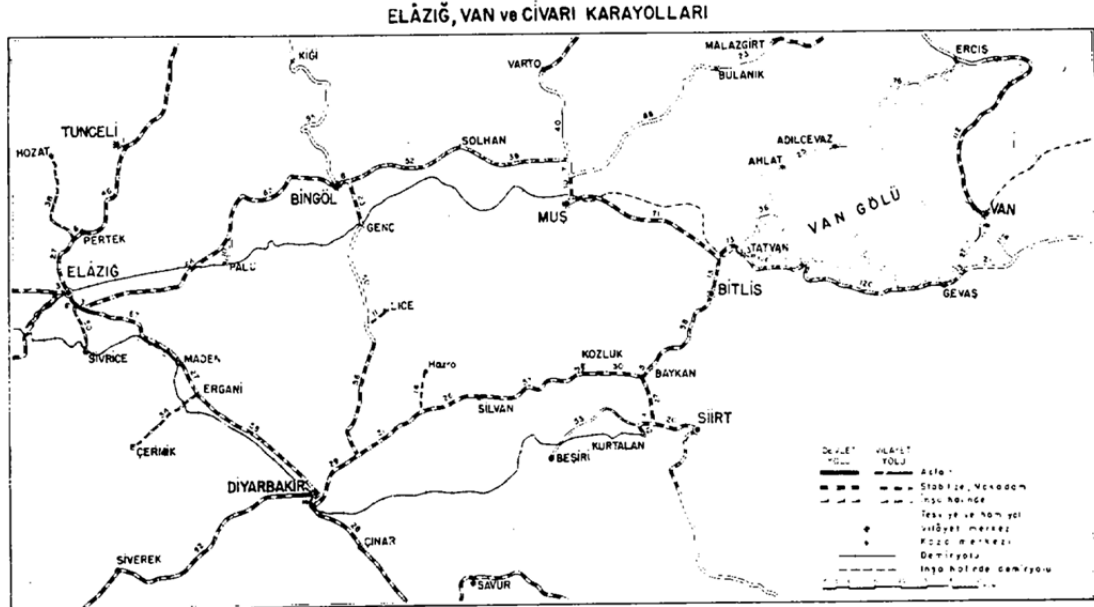
EK 2: Van Gölü Havzası'nın doğusunda bulunan karayolları ve güzergâhlarını gösteren 1909 tarihli harita, (BCA, 310.10.65.2552.3459.1.)



EK 3: 1917'de Anadolu'da bulunan karayolu ve demiryollarını gösteren harita, (BOA, HRT-h, 1305-18)



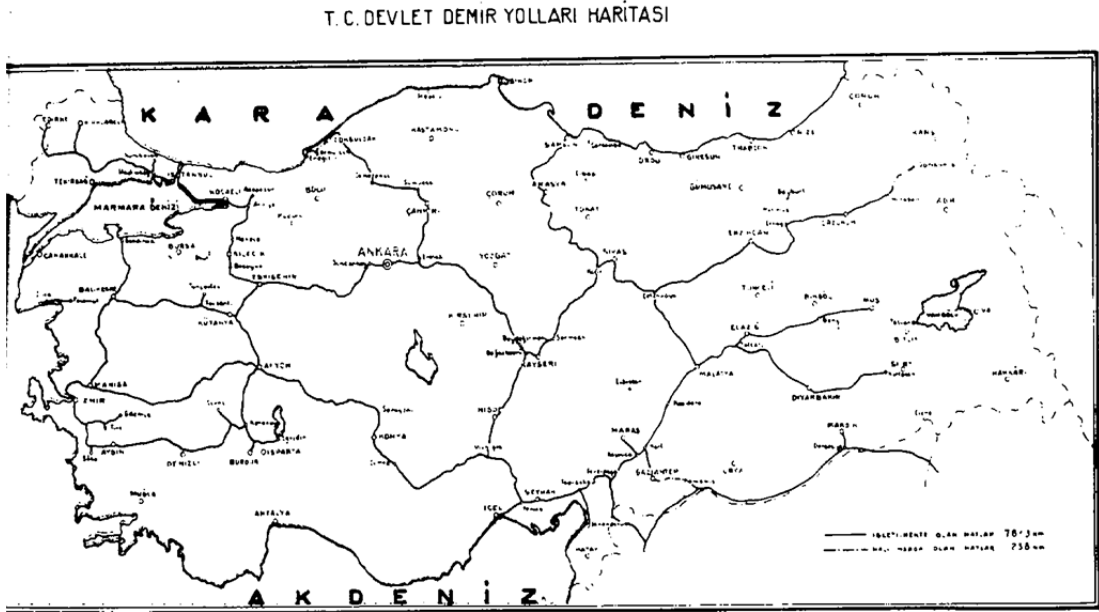
EK 4: 1929'da çıkarılan kanunla oluşturulan Muş Vilâyeti ile Van Gölü Havzası'nı gösteren harita, (TBMM Arşivi, D. III, D. No: 1509.)



EK 5: Van Gölü Havzası'ndaki karayolları gösteren harita, (BCA, 030.01.134.874.2.)



EK 6: 1943'te Türkiye'de bulunan ve yapılması plânlanan demiryolları haritası, (T.C. Nafia Vekâleti, **Bayındırlık İşleri Dergisi**, S. 5-6, Birinciteşrin/Ekim 1943, s.24.)



EK 7: Türkiye'deki demiryollarını gösteren 1949 tarihli harita, (BCA, 030.01.134.874.2.)