



Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi
Van Yüzüncü Yıl University
The Journal of Social Sciences Institute
Yıl / Year: 2021 - Sayı: Van Özel Sayısı
Issue: Van Special Issue
ISSN: 1302-6879 - Sayfa/Page: 69-98



Cumhuriyet Döneminde Van'da Yapılan Devlet Yatırımları State Investments Made in Van in the Republican Period

• Rahmi DOĞANAY*

*Prof. Dr., İnsani ve Sosyal Bilimler
Fakültesi, Tarih Bölümü, Elazığ / Türkiye.
Prof. Dr., Faculty of Humanities and
Social Sciences, Department of History,
Elazığ / Turkey.
rdoganay@firat.edu.tr
ORCID: 0000-0002-2138-0175



Makale Bilgisi | Article Information

Makale Türü / Article Type:

Araştırma Makalesi/ Research Article

Geliş Tarihi / Date Received:

19/02/2021

Kabul Tarihi / Date Accepted:

02/04/2021

Yayın Tarihi / Date Published:

20/04/2021

Atrf: Doğanay, R. (2021). Cumhuriyet Döneminde Van'da Yapılan Devlet Yatırımları. *Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Van Özel Sayısı, 69-98

Citation: Doğanay, R. (2021). State Investments Made in Van in the Republican Period. *Van Yüzüncü Yıl University the Journal of Social Sciences Institute*, Van Special Issue, 69-98

Öz

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçerken, yönetim biçimi ve kurumsal açıdan dönüştürülen yapı, iktisadi, ekonomik, sosyo-kültürel açılardan da dönüşüme ihtiyaç duymaktaydı. Modern ve çağdaş değerlere sahip, tam bağımsız bir devlet olma iddiasının zeminini her ne kadar Osmanlı yenileşme hareketleri oluşturmuş olsa da, Osmanlı bu iddiasında yeteri kadar aşama kaydedemediği için çağdaşlarıyla rekabet edemeyerek yıkılmıştı. Yeni Cumhuriyet'in belki de cephelerde verilen mücadeleden daha zor olacak işi, ülkeyi bayındır, toplumu müreffeh kılmaktı. Osmanlı döneminde bu konularda da göreceli olarak bazı girişimlerin yapılmış olduğu gerçeği bir yana, ülke harap ve toplum yoksulluk içindeydi. Osmanlı'dan miras alınan ekonomik durumun vahameti bir yana, aralıksız savaşlarla geçirilen sürecin yıkımının da telafi edilmesi gerekiyordu. Bu zorlukları aşabilmek adına, öncelikli olarak temel ihtiyaçların karşılanmasına yönelik yatırımların yapılmasına yönelik Cumhuriyet yönetimleri, durumun özel teşebbüslerin keyfiyetine bırakılamayacak kadar önemli olduğunun farkındaydılar. Bu yüzden, en azından öncelikli yatırımların devlet tarafından yapılması husunu önemsemişler ve devletçi bir ekonomik sistemi uygulamaya koymuşlardı. Araştırmamızda, Cumhuriyet Türkiye'sinde ülkenin kalkındırılması ve toplumun refahının artırılması için izlenen ekonomi ve iktisat politikalarına Van örneği üzerinden değinmeye çalışacağız. Cumhuriyet Döneminde Van'da devlet eliyle yapılan yatırımlar incelenecektir. Konuyla ilgili doğrudan veya dolaylı araştırmalar çalışmamıza ufuk açarken, Cumhuriyet Arşivi'ndeki konuyla ilgili belgeler de değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Van, Kamu Yatırımları, Doğu Anadolu.

Abstract

When transiting from the Ottoman to the Republic, the management style and institutionally transformed structure also needed transformation in terms of economic, economic and socio-cultural aspects. Although the Ottoman innovation movements constituted the basis of the claim of being a fully independent state with modern and contemporary values, the Ottomans could not compete with their contemporaries because they could not make enough progress in this claim. The task of the New Republic, which would perhaps be more difficult than the struggle on the fronts, was to make the country flourishing and to make the society prosperous. Apart from the fact that some attempts were made on these issues in the Ottoman period, the country was devastated and the society was in poverty. Aside from the gravity of the economic situation inherited from the Ottoman Empire, the destruction of the process, which had been through continuous wars, had to be compensated. In order to overcome these difficulties, the Republican governments, who primarily focused on making investments to meet basic needs, were aware that the situation was too important to be left to the enjoyment of private enterprises. Therefore, they paid attention to the birth of at least priority investments to be made by the state and implemented a statist economic system. In our study, the Turkish Republic and the country's development is'll try to point out the example of Van monitoring the economy and economic policy to improve the social welfare. Government-made investments in Van during the Republican Period will be examined. While direct or indirect research on the subject gives rise to our study, documents related to the subject in the Republic Archive were also evaluated.

Keywords: Van, Public Investments, Eastern Anatolia.

Giriş

Cumhuriyet Öncesi Genel Durum

Osmanlı Devleti, özellikle son yüzyılında, devlet yapısında kurumsal ve sosyo-kültürel alanlarda çağdaşlaşma yolunda gösterdiği çabaların yanında, sanayileşme ve iktisadi gelişme amacıyla da kendi çapında önemli girişimlerde bulunmuştu. Bu girişimlerde, kendi dinamiklerinin getirdiği olumsuzluklardan başka, sanayileşmiş ve Osmanlı üzerinde mali tahakküm kurmuş olan çağdaşı devletlerin emperyal hedeflerine bağlı olarak gelişen zorluklarla da mücadele etmek zorunda kalmıştı. Kapitülasyonlar ve Avrupa devletlerine olan dış borç yükünden kaynaklanan engellere rağmen göreceli bir gelişmeyi de gerçekleştirmişti. Ancak yapılanlar devleti güçlü, toplumu mamur edecek düzeyde değildi.

Son 10 yılında Trablusgarp, Balkan Savaşı ve nihayetinde Birinci Dünya Savaşı gibi aralıksız savaşlar yaşamıştı. Zaten zayıf

olan iktisadi ve mali durumu daha da sarsılmıştı. İkinci Meşrutiyet döneminde İttihatçıların “milli İktisat” siyaseti de yaşanan iç kargaşalar ve savaşlar nedeniyle beklenen sonuçları sağlamaktan çok uzak kalmıştı. Mevcut haliyle Osmanlı ekonomisi, ilkel düzeyde kalmış, bir tarım ülkesi olarak kendine yetecek üretimi sağlayamayan, tarım ürünleri ithal eden, dış borca batmış bir durumdaydı.

Birinci Dünya savaşı sonrasında 4 yıllık bir varlık yokluk savaşı vermek zorunda kalınması, var olan üretim mekanizmalarını da atıl bırakmış ve tüketmişti. Sözün özü, Osmanlı döneminden Cumhuriyete miras kalan kurumlar yetersiz, demode, savaş yıllarında ihmal edilmişliğin sonucu olarak işlevsiz durumdaydılar. Elde bulunanlar, devletin katılımı ve desteği ile kurulmuş olan tekstil sanayiine yönelik şirket ve kooperatiflerden ibaretti. Çok sayıda istihdam sağlayan, fabrika denilebilecek kurumlar yoktu. Sanayi endeksine dahil edilebilecek işletmeler, “onlarca” tabirini kullanamayacağımız, az sayıda eleman istihdam edebilen ve geleneksel ilişkiler çerçevesinde işletilen kurumlardı.

Cumhuriyet’in Osmanlı’dan devraldığı ekonomik durum buydu. Hâlbuki, Osmanlı enkazından kurtarılan ve yeniden yapılandırılan devletin yaşaması ve çağdaşlarıyla rekabet edebilmesi için olmazsa olmaz unsurlardan biri, belki en önemlisi güçlü ve bağımsız bir ekonomi idi. Ulusal egemenlik, ekonomik egemenlikle pekiştirilmeliydi. Büyük amaçlar, kutsal hedeflerin gerçekleşmesi için en kuvvetli temel, ekonomik güçtü.

Bu gerçeklerin farkında olan Cumhuriyet yönetimleri ve yöneticileri, Lozan Barış görüşmeleri sonuçlanmadan İzmir’de İktisat Kongresi düzenleyerek, Türkiye iktisadının temel niteliklerini belirlemişlerdi (Kopar, 2005: 16). Kongre özet olarak, devletin her alanda ekonomiyi desteklemesini, kalkınmacı yerli/yabancı sermayenin özendirilmesini, ekonomik hayatın denetlenmesinin milli unsurlara geçmesinin sağlanmasını ve ılımlı bir korumacılığın uygulanmasını benimsemişti (Boratav, 1982: 34).

1930’lu yıllara kadar Cumhuriyet Türkiye’sinin ekonomik işleyişi bu anlayışla devam etmiş, istenen ivme ve atılımların yeterli ölçüde gerçekleşmediği görülerek, 1930’ların hemen başında devletçi ekonomik sisteme ağırlık verilmiştir. Bu dönem bir anlamda bir geçiş ve deneme dönemi olmuştur.

Devletçilik yaklaşımı ve planlı kalkınma dönemi olarak adlandırabileceğimiz 1930’lu yıllarda daha kararlı bir ekonomi ve yatırım politikası izlenmiştir. Devletin yatırım politikalarında da üretimin ve pazarlamanın alt yapı gerçekleri ve temel ekonomik

dinamikleri göz önünde bulundurulmuştur. Bununla birlikte, Osmanlı döneminde ağırlıklı olarak yabancı yatırımcıların imtiyaz usulü ve kapitalizm çıkarlarına göre belirlediği yatırım prensipleri yerine, ülkenin ve toplumun acil ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik hassasiyetler ön plana çıkmıştır.

Doğu Anadolu'da Genel Durum

Doğu Anadolu'nun ekonomik durumu, genel olarak Osmanlı'nın ekonomik ve iktisadi durumunun minyatür bir numunesi olarak tanımlanabilir. Bu genelleme kabul edilebilir bir yaklaşım olmakla birlikte, bölgenin coğrafi özellikleri, siyasi, idari, asayiş bakımından taşıdığı problemler nedeniyle Osmanlı geneline göre daha geri bir durum arz ettiği de inkar edilemez. Dönemin alt yapı bakımından daha yoksun bölgelerinden olması, ulaşımına bağlı pazarlama zorlukları, yabancı ve özel teşebbüs girişimleri açısından ekonomik bulunmayışı, bu geriliğin bir tercih meselesi değil, bazı zorunlulukların dayatmasına bağlı olduğu da kabul edilmelidir.

Bütün bu etkenlere bağlı ya da bağımsız olarak bölgenin kendine göre bir ekonomik potansiyel taşıdığı bir gerçektir. Hayvancılık ve tarıma bağlı geleneksel üretim mekanizmaları dışında, azımsanabilecek ölçekte olsa da, Osmanlı sanayileşme çabaları çerçevesinde bu bölgede de yatırımlar yapılmıştır.

Bölge genelinde hayvancılık ve tarıma bağlı üretim hâkim ekonomik değer olarak görülürken, sanayi adına zikredilebilecek mütevazı devlet yatırımları da Elazığ, Malatya, Erzurum gibi illerde gerçekleştirilmiştir (Kaçmaz, 1998: 42).

Cumhuriyet öncesi dönemi itibariyle, Doğu Anadolu Bölgesi sanayi bakımından en gelişmemiş şartlara sahiptir. Yine de terminoloji bakımından sanayi iş koluna dahil edilmesi gereken, Osmanlı genel durumu ile birlikte değerlendirildiğinde kıymet ifade eden tesisler vardır.

Nitekim, 1927'de yapılan sanayi sayımına göre Doğu ve Güneydoğu Anadolu'daki dört ve daha fazla çalışana sahip imalathanelerin sayısı 1393 olarak tespit edilmiştir (Kaçmaz, 1998: 47). Bu sayımın 1927'de yapıldığını dikkate alırsak, bu tesislerin büyük ölçüde Osmanlı döneminden intikal eden tesisler olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

Bölgede dönem itibariyle küçük çaplı işletmelerden öte, ciddi yatırımlar olarak tekstil ve madencilik alanında devlet yatırımları bulunmaktadır.

Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında bölgede var olan işletmelerin ıslahı ve geliştirilmesi çerçevesinde faaliyetlerin gerçekleştiği görülmektedir. İzmir İktisat Kongresi, çeşitli milli bankaların kurulması ve ilgili alanlarında girişimcilere krediler açması, Teşvik-i Sanayi Kanunu ve sanayi planları gibi iktisadi girişimler, ülke genelinde olduğu kadar bölge ekonomisinin canlanmasında da itici güç olmuştur. Bununla birlikte, yine milli bir kalkınma hamlesi olarak planlı kalkınma dönemine girilmesi, ülke genelinde olduğu gibi Doğu Anadolu Bölgesi'nde de asıl ivmeyi oluşturmuştur.

Cumhuriyetin ilk yıllarındaki toparlanma dönemi sonrasında başlatılan kalkınma faaliyetleri içinde Doğu illerindeki ekonomik potansiyelin değerlendirilmesine yönelik hamleler de yer almıştır.

1933'te hazırlanan Birinci Beş Yıllık Sanayi Planını uygulama görevi Sümerbank'a verilmişti. Planda yer alan projelerin ikisi Doğu Anadolu'daydı. Plan kapsamında yer almamakla birlikte, 1936'da Bitlis ve Malatya sigara fabrikaları, 1942'de de Elazığ'da Tekel tarafından bir şarap fabrikası kurulmuştu.

Sayıları sınırlı olmakla birlikte 1930 ve 1940'lı yıllarda bölgedeki yatırımların genel ekonomik durumu yatırım için elverişli olan illere yöneltildiği ve bu durumda Malatya ve Elazığ'ın biraz daha öne çıktığı görülüyor. Bu öncelikte, adı geçen illerin tarım kapasiteleri ve maden rezervlerinin etkili olduğu söylenebilir.

Dönem itibarıyla hem bölge hem de Van ili açısından önemli sayılabilecek gelişmelerden biri de "Van Gölü İşletme İdaresi'nin" kurulmasıdır.¹

Bütün bunlara rağmen bölge kalkınması için gerekli yatırımların yapılmasında özel girişimcilerin temkinli ve tedbirli yaklaşım içinde oldukları, eğitim, sağlık, yol, su gibi alanların dışında da yatırımcı olarak devletin öne çıktığı görülmektedir. Bölgede öne çıkan dokuma, maden ve enerji alanlarındaki yatırımlar hemen tümüyle Kamu İktisadi Teşebbüsü'dür.

Van'ın Durumu

Doğu Anadolu bölgesinin Yukarı Murat-Van bölümündeki Van gölü kapalı havzasında yer alan Van, Cumhuriyet döneminde

¹ 19 Mart 1934 ve 26651 Sayılı Van Gölü Gemi İşletme İdaresinin Kurulması Hakkında Kanun. *Düstur*, 3.Tertip, C.15, s. 217-218.

il merkezi olmuştur. 1927 sayımına göre barındırdığı 7000'i bile bulmayan (6981) nüfusu ile bir kasaba boyutlarındadır.

1960'lı yıllardan itibaren ilde çok sayıda bölge müdürlüğünün kurulması, demiryolunun 25 Ekim 1964 tarihinde Tatvan'a ulaşması, şehrin daha önemli bir idarî merkez durumuna gelmesine önemli katkı sağlamıştır. Van'a daha kolay ulaşma imkânı sağlayan demiryolundan sonra 1970'te Tatvan-Van karayolunun iyileştirilmesi, Tatvan-Van arası göl yolunun 1971'de devreye sokulan feribotlarla dört saate inmesi de Van'ın gelişmesine ivme kazandıran gelişmeler olmuştur.

Van'da Osmanlı'nın son dönemlerinde yatırımların başladığı, eğitim, sağlık, ulaşım, güvenlik gibi konularda yapılan kamu hizmetlerine yönelik yatırımlardan başka imtiyaz usulü ile özel girişimciler tarafından işletilecek sektörlerin devreye sokulmaya çalışıldığı görülmektedir.

1900'lerin başında merkezi idareye Van ili ile ilgili yazılan raporda, Vilayet dâhilinde eğitim ve bayındırlık hizmetlerinin köylere kadar götürüldüğü ve ahalinin memnun ve Padişah'a duacı oldukları belirtilmektedir. (*Devlet Arşivleri, Osmanlı Arşivi, DH-MKT. 1375-57. (H. 5.2.1304)*)

Van gölünde tarihi süreçte ulaşım ve taşıma işleri yapılmışken Osmanlı'nın son dönemlerinde vapur işletme çalışmaları Seyr-i Sefain İdaresi sorumluluğuna verilmişti. İdare de işletme için vapur teminine yönelmiş, işletmeyi iyileştirme çabalarına girmişti. 1913 yılında, Van gölü hattında kullanılmak üzere alınacak vapurların ödenek meselesi gündeme gelmiş ve vapurların bedelinin Anadolu Demiryolu Şirketi'ne borçlanarak karşılanması konusunda karar alınmıştı (*Devlet Arşivleri, Osmanlı Arşivi, MV. 178-3. (H. 2. 7. 1331)*). Rus işgali sırasında da Ruslar, Göl'de ulaşımı sağlamak için Erçiş, Tatvan ve Van'da iskeleler yapmış, 4 gemi getirmişler, demir işleri yapacak bir de fabrika kurmuşlardı (Kardaş, 2015: 63; Deniz, 2003: 21). 1920 yılında Van Gölü'nde çalışan 200 kadar mavnalı ve Ruslardan kalan birkaç motor faaliyet göstermektedir.

Türkiye'de petrol çıkarılması ve işletilmesi ile ilgili ilk girişimlerin yapıldığı yerlerden birisi Van'dır. Bu girişimler imtiyaz yoluyla özel girişimcilere havale edilmiş olsa da, devletin konuyla yakından ilgilendiği görülmektedir. 1875 yılında Nikogos Tokmakyan ve kardeşleri tarafından ilk araştırma faaliyetleri yapılmış, petrol çıkarılamamış ve sözleşme fesih edilmiştir.

Daha sonra bazı şahıslara verilen imtiyaz ile Muradiye (Barkirin) bölgesinde petrol bulunmuş ve Tayfur Paşa 1877-1878

yıllarında 100 deve yükü petrol üretmişti. 1890'larda valilikçe yapılan aramalarda Kürzot'ta da petrol bulunmuştu. Birinci Dünya Savaşı sırasında Ruslar da bu petrolü üretmişti (Akpınar, 2018: 2356-2377).

Madencilik Alanında yapılan yatırımlar

Cumhuriyet hükümetleri, ülke kalkınmasında ülke ihtiyacını karşılamak ve ülke kalkınmasına kaynak yaratmak için madencilik çalışmalarına önem vermiştir. İlk yıllarda Osmanlı son dönemlerinde keşf edilmiş olan kaynakların işletilmesi hususunda faaliyetlerde bulunulmuştur. Madenlerin araştırılması ve işletilmesi için tetkikler yapılmıştır. Bu faaliyetler çerçevesinde Van ili özelinde Kürzot petrolü ve Şahmanis kömür madeninin işletilmesi öne çıkmaktadır.

Van'ın Kürzot bölgesinde 1870'li yıllarda bulunan petrolün işletme imtiyazı, Cumhuriyet dönemine kadar birçok girişimci şahıslardan başka Van Valiliği ve Belediyesi gibi kurumlar arasında el değiştirmiştir.

1924 yılından itibaren Cumhuriyet yönetimleri de konuya eğilmiş, arama ve işletme konusunda girişimlerde bulunulmuştu. Bu konudaki ilk girişim de, Van'ın Bargiri (Muradiye), Kürzot, Beşparmak ve Gürgün bölgesindeki petrol imtiyazının Fransız Emile Mayen'e devredilmesi (*Devlet Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi*, F.30-18-1-1, K. 8, G. 47, S. 18(20.01.1924), F.30-18-1-1, K. 10, G. 41, S. 17(27.08. 1924))² olmuştu.

1925'te kurulan Sanayi ve Maadin Bankası ve Ticaret Vekâleti bölgede tetkik yapılması için mühendisler görevlendirmişti. 6 Nisan 1926 tarihinde de Petrol Kanunu çıkarılmış (*TBMM Kavanin Mecmuası*, 11/4, Ankara 1941, s.153), ülkede petrol arama ve işletme yetkisi hükümete verilmiştir. 1927 yılında Emil Mayen adına yapılan tetkiklerden sonra bölge petrolü işletmeye değer bulunmamıştı (*Devlet Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi*, F. 30-10-00, K. 2552, G. 3459, s. 1).

Van'ın Haraşık ve Amik köyleri ile Canık ve Tımar bölgelerinde petrol aramak için de girişimler olmuş, 1926'da bu imtiyazlar iptal edilmiştir (Kardaş, 2015: 136).

² İmtiyazı elinde bulunduran Fuat Paşa, 900 bin Frank karşılığında Emil Mayen'e devretmişti. Hatta bölgedeki petrol arama imtiyazı ile geçmişe dönük ilişkisi bulunan Tayfur Paşa'nın oğlu Galip Bey ve bölgede ilk girişimi yapan Tokmakyan'ın kızı vs. satıştan pay talebinde bulunmuşlardı. Devlet Arşivleri, Osmanlı Arşivi, HR-İM, D. No: 168, G. No: 13.

Daha sonraları yapılan yeni araştırmalardan da istenen sonuçlar alınamadığı, beklentileri karşılayacak gelişmeler sağlanamadığı için 1937 yılında bu imtiyaz fesih (*Devlet Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi*, F. 30-18-1-2, K. 76, G. 60, S. 9, (25.06. 1937)) edilmişti. İmtiyaz Van Gölü İşletme İdaresi'ne devredilmiş, Etibank ile beraber bazı yeni tetkikler yapılmıştı. 1937 yılında Maden Tetkik Arama Enstitüsü de devreye girerek bölgede incelemeler yaptıktan sonra bölge petrolünün işletmeye değer olmadığı tespiti yapılmıştı. Yine de çalışmalar devam etmiş, galeri usulü teknikler kullanılarak bir miktar mazot çıkarılabilmektedir (*Devlet Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi*, F. 310-10-65, K. 2552, G.3459, S. 1). Bütün bu çalışmalar ve araştırmaların sonunda, 1938 yılında bölgedeki rezervin büyük yatırımların yapılmasına iktisadi açıdan uygun olmadığı kararı verilmiştir (Kardaş, 2015: 241).

İncelemeler sonucunda verilen bu karara rağmen özellikle Kürzot petrolü İkinci Dünya Savaşı yıllarında da gündeme gelmişti. Milli Müdafaa Vekâleti, İktisat Vekâleti, Van Valiliği arasında yapılan yazışmalar ve talepler üzerine MTA'nın bölgede yeniden inceleme ve değerlendirme yapması gündeme gelmiştir (*Devlet Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi*, F. 310-10-65, K. 2552, G. 3459, S. 1). Enstitü de 1944 yılında bölgede çalışmalarına başlamıştır. 1945 yazında devam eden çalışmalar sonunda bir miktar petrol de çıkarılmıştı. Buna rağmen bölgeyi araştıran Türk ve yabancı uzmanlardan oluşan heyetin görüşü, burada bir ticari işletmenin kurulamayacağı yönünde olmuştu (Kemal Lokman, *Kürzot Petrol Madeni ve Havalisi Hakkında Rapor*, MTA Arşivi, D. No: 1670, s. 101).

1930'lu yıllarda maden arama ve işletme konularına yönelen Türkiye, 1935 yazında Maden Tetkik Arama Enstitüsü'nü kurmuş ve maden arama çalışmalarına başlamıştı. Teşkilatın ilk el attığı alanlardan birisi, Van'ın Çatak kazasının Şahmanis köyündeki linyit madeni olmuştu. Yapılan tetkikler ve değerlendirmeler sonucunda maden işletmeye değer bulunmuştu.

MTA, John H. Maxson adındaki mühendise alanı yeniden inceletmiş, Maxson, ulaşım zorlukları ve kapasite bakımından madenin devlet tarafından işletilmesi için devlet işletmesi kurulmasını verimli bulmamış, özel girişimcilerden isteyene verilmesini tavsiye etmişti.

Sonrasında bazı özel girişimciler Valiliğe dilekçe vererek madeni işletmeye talip olmuşlardı. Madenin işletme imtiyazını alan Van eşrafından Çilingiroğlu Mehmet ve Erciş'ten Vanlı Ruznamecioğlu Şevket imtiyazı almışlar (*Devlet Arşivleri,*

Cumhuriyet Arşivi, F. 310-10-65, K. 2553, G. 3461, S. 67., F. 310-10-65, K. 2555, G. 3463, S. 67), 1936 yılında 10 ameal ile 1 ayda 2 kamyon kömür çıkarabilmişlerdi (Kuşcuoğlu, 1965: 24).

1950'lilere kadar verimli ve istikrarlı bir düzene kavuşturulamaması sebebiyle 1948 yılında Şevket Tan'ın ruhsatı iptal edilmiş, kömürü çıkarma işi 5 yılığına Van Özel İdaresi'ne verilmiştir.

Türkiye'nin Marshall Planı'na dâhil edilmesi, bu yardımın 58900 Dolarlık kısmının tarım ve madencilik sektörüne ayrılması Şahmanis kömürünü yeniden gündeme getirmişti. 1951 yılında MTA bölgede yeni tetkikler yapmış, ulaşım zorlukları ve tam rezerv tespitinin yapılamaması, gerekli alt yapı masraflarının karşılanmasının zorluğu gibi sebeplere dayalı olarak madenin işletilmesi mümkün olmamıştır.

1952-1953 yıllarında bölgenin yakıt ihtiyacının karşılanması için Şahmanis kömürünün değerlendirilmesi gündeme yeniden getirilmiş, kömürün açık ocak usulüyle çıkarılması yönünde uzman raporları hazırlanmıştır. Bayındırlık Bakanlığı da Van-Gürpınar-Şahmanis yolunun yapımına hız vermişti. Böylece 1953 kışında Ocaktan Van'a kömür taşınması planlanmıştı. Şirket, 4-7 m derinliğinde yürüttüğü kazılardan olumlu sonuç alamamış, yatağın rezervi yetersiz bulunmuştu.

1955 yılında MTA'nın yaptığı yeni araştırmalar neticesinde de bölgedeki kömür rezervi ile ilgili uzman raporunda ortak bir görüş oluşmamıştı³. Yine de bu incelemeler sonucunda Şahmanis linyitlerinin MTA tarafından işletilmesine karar verilmiş, Etibank'ın da içinde olduğu bir şirket kurulmasına karar verilmiştir. 1956 yılında 1 milyon lira sermaye ile "Şahmanis Linyit Kömürleri İşletmesi AŞ" kurulmuştur.

Van Valisi Naci Bey önderliğinde şirketleşme çalışmaları başlamış, Özel İdare ve Belediyenin yanında Etibank (200 bin lira), İş Bankası (100 bin lira), Ziraat Bankası (100 bin lira), Sümerbank (50 bin lira) şirkete ortak olmuştu. Tüccar ve esnaftan 200 kişi de adedi 500 liradan 1000 hisse senedi olarak toplamda 500 bin lira ile şirkete ortak olmuştur (*Devlet Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi*, F. 030-18-1-2, K. 143, G. 43, S. 15).

³ MTA adına bölgede araştırmalar yapan heyete bulunan Mühendis Sadettin Pekmezci, araştırmaların ve sondaj alanlarının genişletilmesini tavsiye etmiş, mevcut yatağın jeolojik hareketlerden daraldığını belirtmişti. Hüseyin Özbek ise madenin kaliteli ve rezerv bakımından zengin olduğunu belirtmişti. Sadettin Pekmezci, *Şahmanis Linyitleri Hakkında Rapor*, 1955, s. 6-7.

Şirketin üretime başlamasından sonra 1958 yılında Gürpınar-Şahmanis yolunun yapılması, çıkarılan kömürün Van'a ve mücavir şehirlere nakli ve dağıtımı konusunda önemli bir avantaj sağlamıştır. Van ve çevre illere kömür satışı yapılmış, Şirket 1959 yılında kara geçmiştir.

Demokrat Parti iktidarı döneminde Şahmanis linyit kömürlerinden en yüksek düzeyde faydalanmak amacıyla yürütülen çalışmalar olumlu sonuçlar vermiş ve üretim miktarı oldukça artmıştı. 17 Ağustos 1964 tarihinde, Van'ın Gürpınar Kazası'na bağlı Şahmanis Köyü'nün sınırları içinde bulunmuş kömür madeninin, 60 yıl süre ile işletilmesi imtiyazı, Şahmanis Linyit Kömürleri İşletmesi Anonim Ortaklığı'na verilmesi kararlaştırılmıştı (Kardaş, 2017: 69).

1971 yılında havzada işletilen kömürden daha değerli kömür bulunmuş, MTA'nın konuyla ilgili tetkikler yapması gündeme gelmişti. İşletilmekte olan Şahmanis ve Erciş Altındere kömürlerinin dışında bölgede yeni taramaların yapılması, çıkarılacak kömürün Van'a ulaşan Türkiye-İran demiryolu üzerinden pazarlanması planlanmıştı. Şahmanis kömür üretimi 1971 yılında yıllık 10 bin tona (Kardaş, 2017: 70) ulaşmıştı.

Van Gölü Gemi İşletmeciliği

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Osmanlı'dan intikal eden kuruluşların iyileştirilmesi için çalışmalar yapılmış, yapılacak yatırımların amme hizmeti olarak değerlendirilmesi ve kar-zarar hesabının bu açıdan değerlendirilmesi yönünde bir politika izlenmişti. Bu dönemin önemsenen işlerinden birisi de Van Gölü'nde yapılan ulaşım ve nakliyeye dönük gemi işletmeciliği olmuştu.

Temmuz 1922'de, İktisat Vekâleti durumu inceleyip Ruslardan kalan fabrikayı üretime sokmak için girişimlerde bulunmuştu. (*Devlet Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi*, F. 030-18-01-01, K.5, G. 22, s. 1). 1923-1927 yıllarında İşletmenin ıslahı için faaliyetlerde bulunulmuş, genel bütçeden ödenekler ayrılmıştı. Seyr-i Sefain İdaresi, Van Gölü İşletme İdaresi'ne dönüştürülmüş, İşletmenin Göl havzasının kalkınması ve asayişin sağlanması bakımından önemine vurgu yapılmıştı.

1928 yılında ise İşletme Van İl Özel İdaresi'ne devredilmişti (Kardaş, 2015: 66). 1932 yılı Haziran ayına kadar İl Özel İdaresi tarafından idare edilen işletmeye genel bütçeden devlet yardımları (*Devlet Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi*, F. 30-18-01-02, K. 13, G. 59, s. 19) devam etmişti.

İşletme, daha verimli çalıştırılması için 1932 yılında İçişleri Bakanlığı'na bağlanmıştı. İdarenin İçişleri Bakanlığı'na bağlanması, İşletmenin güvenlik ve asayişin sağlanması açısından önemini de vurgulamaktaydı. İçişleri Bakanlığı idaresine giren İşletme, bütçe payı azalmasına rağmen 1933 yılında gelirlerini arttırmış (*Devlet Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi, F. 030-10, K. 215, G. 457, S.1*), kara geçmişti.

İşletme 1934 yılında bölgede oluşturulan Birinci Umum Müfettişliği idaresine devredilmiş, ıslah çalışmaları yapılmış, Van Gölü taşımacılığında tekel durumuna getirilmişti. 1935, 1936, 1937 yıllarında ek yatırımlar ve iyileştirmeler için bütçeden ödenek ayrılan İşletme, 1937 Aralık ayında kurulan Denizbank'a bağlanmıştır (*TBMM ZC, V/21, İ: 21, (27. 12. 1937), s.108*). Denizbank beklenen iktisadi gelişmeyi gösteremeyince 1939 yılında kapatılmış ve Van Gölü İşletme İdaresi yeniden Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanmıştı (*Cumhuriyet Gazetesi, 31 Mayıs 1939*).

Savaş yıllarında diğer alanlarda olduğu gibi bu işletme de yatırımlar bakımından olumsuz etkilenmişse de, 1944 yılında yeni yük ve yolcu gemileri ve tekneler sağlanması yolunda girişimler olmuş, iki yeni gemi alınmıştır. Ulaştırma Bakanlığı da göldeki iskele mahallerine yeni antrepolar kurulması için çalışmalar yapmıştır (*Devlet Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi, F. 030-10, K. 152, G.78, S. 28*).

İkinci Dünya Savaşı yıllarında savunma öncelikli hassasiyetlere bağlı olarak yatırımların kısıtlanmasına rağmen 1948 yılında Tatvan'da yapılan bir gemi işletme emrinde seferlerine başlamıştı (Kardaş, 2015: 369). Türkiye Tatvan'daki tesislerde gemi yapabilecek bir düzeye erişmişti. Daha sonraki yıllarda işletmenin alt yapı ve elindeki araçların teknik donanımlarını modernize edecek çalışmalar devam etmiş, bunların finansmanının hemen tümü, Deniz Yolları genel Müdürlüğü ve Denizbank üzerinden genel bütçeden karşılanmıştı.

DP döneminde Göl'de yapılan nakliyatın geliştirilmesi için yeni yatırımlar yapılmış, yatırımların maliyeti çoğunlukla genel bütçeden karşılanmıştı. Merkezi yönetim İşletme'ye destek vermiştir.

1953 yılında Denizcilik Bankası bünyesine alınan İşletme, Etibank ile işbirliğine giderek taşımacılık işini yürütmesinin yanında, bölgedeki madenleri işletme görevini de üstlenmiş, ancak bu konuda kayda değer bir faaliyette bulunamamıştır.

Dönem itibarıyla de taşımacılığın verimliliştirilmesi için çaba sarf edilmiş, Van, Erziş ve Tatvan iskeleleri ile gemilere

telsizler yerleştirilmiş, 640 tonluk yük gemisi hizmete sokulmuş, Edremit'te de yeni bir iskele yapılması planlanmıştı. 2 Nisan adlı geminin yapımına başlanmış, mücavir yerleşim merkezlerinden yolcuların taşınması için otobüsler alınarak sefere konulmuştur (Tunç, 2019: 106).

1964 yılında demiryolunun Tatvan'a ulaşması ile yeni bir ivme kazanan Göl taşımacılığı, 1971 yılında İskele-Kotur demiryolu hattının hizmete girmesi ve İran'a bağlantı kurulması üzerine kapasitesini daha da arttırmıştı. Demiryolunun Tatvan-Van bağlantısı Göl'de sefere konulan feribotlarla sağlanmıştı. Tatvan tersanesinde yapılan 4 feribot sefere konulmuştu (Deniz ve Yazıcı, 2003).

Uzun Yıllar Van Gölü civarında nakliye ve ulaşım işlerini yürüten İşletme, 1960'lardan sonra Göl'ün güney ve kuzeyinden geçen karayolu hatlarının yapılmasıyla bölge ulaşım ve taşımacılığındaki birincil rolünü kaybetmiştir. Yine de, Van Gölü'nü kuzeyden ya da güneyden dolaşarak Van'a ulaşarak İran'a bağlayacak demiryolu hattının coğrafi ve ekonomik sebeplerden dolayı yapılmamış olması, Göl'deki taşımacılığı canlı tutmaya devam etmiştir.

1983 yılında Türkiye Denizcilik Kurumu Genel Müdürlüğüne, 1984 yılında da Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne bağlanan Van Gölü Gemi İşletmeciliği, 1988 yılında TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü bünyesine alınmıştır.

Eğitim ve Kültür Alanında Yatırımlar:

Van ilinde eğitim ve kültür faaliyetleri alanında yapılan çalışmalar da, ülkenin diğer bölgelerinde olduğu gibi, Cumhuriyet döneminde ivme kazanmıştı. Cumhuriyet'in ilk yıllarında Van'da 3 yatılı ilkokul, 1 Sultani vardı. 1924 yılında tek derslikli bir ilkokul, 1925 yılında 1 ortaokul, 1925-1926 öğretim yılında da Van ve saray kazasında 1'er ilkokul (Kardaş, 2015: 98, 100) hizmete girmişti.

1928-1934 yılları arasında da Harf İnkılabı sonrasında açılan Millet Mektepleri açılmış ve eğitim faaliyetleri yürütülmüştü. Van'daki Millet Mekteplerinin yaklaşık 15 bin lira (Kardaş, 2015: 106) maliyeti olmuştu. 1934 yılında Van il merkezinde 1 ortaokul eğitime başlamıştı.

İlk ve ortaöğretim bakımından kısıtlı imkânlarla sahip olan bölgede bir üniversite kurulması konusunu, Atatürk, 1937 Kasım ayındaki TBMM açış konuşmasında (*TBMM ZC. V/20, İ: 1, (1. 11. 1937), s. 7*) dile getirmişti. Atatürk konuşmasında Van'ın ismini

telaffuz etmese de, “Van Gölü sahilleri” ifadesiyle Van’a işaret etmiş olmalıydı. Daha sonraları bu üniversite 1957 yılında Erzurum’da, Atatürk Üniversitesi adıyla kurulmuştu. Van’da ise Atatürk’ün 100. doğum yılında üniversite kurulabilmiştir.

Atatürk’ün üniversite kurulması hakkındaki sözleri, Van ilindeki eğitim faaliyetlerini hızlandırmıştır. Üniversiteye alt yapı oluşturacak okulların yapımı hızlandırılmaya çalışılmış, 1939 yılında Van Ortaokulu liseye dönüştürülmüş (Kardaş, 2015: 211), civar illerde sanat enstitüleri açılmıştır.

1930’lu yıllarda eğitim-kültür faaliyetleri alanında rol alan Halkevleri Van’da da açılmıştı. Giderleri genel bütçeden ve İl Özel İdaresi tarafından karşılanmıştı. Halkevi, 1939 yılında yapılan yeni binasına (*Ayın Tarihi*, S: 71, Ekim 1939, s. 25) taşınmıştı.

İkinci Dünya Savaşı yıllarında Türkiye savaşa girmese de savaş şartlarından ciddi ölçüde etkilenmişti. Hükümetler, yatırımları ertelemişler, savunma ve güvenlik konularını ön planda tutmuşlardı. Yine de eğitim ve okullaşma çalışmaları sınırlı da olsa devam etmişti. Bu dönemde, Van’da 1940’ta 18 olan ilkokul sayısı 1945’te 19 olmuş, ortaokul sayısında (1) bir değişiklik olmamıştı. 1945 yılında, Van Orta Sanat Okulu yanına Akşam Kız Sanat Okulu yapımına başlanmıştı. 8 İlkokulun da temeli atılmıştı.⁴

Savaşın bitmesinden hemen sonra Güneydoğu illerine bir inceleme gezisinde bulunan Milli Eğitim Bakanı Hasan Ali Yücel, bölgede okullaşma meselesine vurgu yapmıştı. Aynı yıl içinde Van Lisesi yapımı için arazi temin edilmiş, 757. 192 lira maliyet bedeli ile inşaatına başlanmıştı (Kardaş, 2015: 379).

1948-1949 yılları, Van’da eğitim kurumlarının yapılmasına yönelik yatırımlar açısından verimli yıllar olmuşlardı. 1948 yılında Van’ın köylerine ilkokul yapımına başlanmış, biri Çaldıran’da bölge okulu olmak üzere 13 ilkokul yapımı plana alınmıştı. Gevaş ilçesinde ilkokul ve lojman inşaatı başlatılmıştı (Kardaş, 2015: 380). Ağustos ayında Van’a gelen Milli Eğitim Bakanı Tahsin Banguoğlu, şehirde sanat Enstitüsü ve Kız sanat Okulu ve Enstitüsü ile her kazaya bir ortaokul yapılacağını söylemişti. Daha sonra ortaokulun liseye dönüştürülmesiyle lise eğitime başlamıştı.

1949 yılında Van Ortaokulu’nun inşaatı tamamlanmış, Erkek sanat Enstitüsü’nün de temeli atılmıştı. Lise için ek

⁴ *Van*, 11 Ağustos 1945. 1927-1940 yılları arasında Van’a İl Özel İdaresi ve devlet yatırımlarının karşılığı 2. 266.627 lira olarak gerçekleşmişti. İkinci Dünya Savaşı yıllarında ve sonraki 5 yılda (1940-1950) Van iline eğitim için yapılan yatırım yaklaşık 13 milyon lira olmuştur. M. Kopar, *a.g.t.*, 98-101.

dersliklerin yapımına da başlanmıştı. Akşam Kız Sanat Okulu ve Orta Kız sanat Okulu (18 öğrenci ile) (Kardaş,2015: 382) eğitime başlamışlardı.

Aynı yıllarda (1948) Ernis Köy Enstitüsü de eğitime başlamıştı. İlk etapta Dicle Köy Enstitüsü'ne bağlı uygulama okulu olarak, İskele Yatılı Kız İlkokulu adıyla açılan okul, daha sonra Eğitim Bakanı Tahsin Banguoğlu'nun bölgede yaptığı incelemelerden sonra İskele'de bir Köy Enstitüsü kurulması kararı alınmış ve Ernis'te son Köy Enstitüsü kurulmuş, Yatılı Kız İlkokulu da O'na bağlanmıştır. Enstitü, Rus işgali döneminde Rusların fabrika olarak kullandıkları binalarda (Ümit Kayaçelebi, "Ernis Köy Enstitüsü", *Bölge Gazetesi*, 23 Ocak 2017) açılmıştı.

Demokrat Parti dönemi, (1950-1960) önceki dönemlere göre eğitim yatırımları bakımından biraz daha iyi görünmekle birlikte, bu dönemde var olan 62 ilkokula 64 yeni ilkokul eklenerek, Van ilindeki ilkokul sayısı 128 çıkarılmıştır. Bu yıllarda il genelinde ortaokul sayısı 5, lise ise hala 1 tanedir. 4 adet meslek okulu, 1 adet Akşam Kız Sanat Okulu yanında, 1 Halk Kütüphanesi ve 1 adet Çocuk Kütüphanesi (Tunç, 2019: 148) vardır.

Ernis Köy Enstitüsü, Demokrat Parti'nin Köy Enstitüleri ile ilgili düzenlemesi kapsamında 1954 yılında Yatılı Bölge Okuluna dönüştürülmüştür.

Daha sonraki yıllarda devletin eğitim yatırımları nicelik ve nitelik yönünden gelişerek devam etmiş, ilkokul, ortaokul, lise düzeyinde okullar açılmıştır. Okulsuz köy kalmamış, şehir merkezi ve ilçelerde normal ortaöğretim kurumları yanında kız ve erkek meslek liseleri de açılmıştır. Sayısal olarak görülen bu artış yanında, bu okullarda verilen eğitimin niteliği her zaman tartışma konusu olmuş ve olmaya devam etmektedir.

Bayındırlık Alanında Yapılan yatırımlar

Cumhuriyetin ilk yıllarını toparlanma dönemi olarak değerlendiren hükümetler, 1930'lu yıllardan itibaren kalkınma yolunda bayındırlık hizmetlerine el atmışlardı. Öncelikle ulaşım ve bu konuda da demiryolu yatırımları planlanırken, birçok yabancı şirket idaresinde bulunan demiryolu hattı da millileştirilmişti.

1930 yılından itibaren ilde yol, köprü, su, sulama, elektrik gibi alt yapı tesislerinin devlet ve belediye tarafından yapılmasına girişilmişti.

İskân konusu da özellikle güvenlik ve asayişin sağlanması önceliği çerçevesinde ele alınmıştı. 1932 yılında Van

İskele'de 300 muhacir için 60 ev ve dükkân yapılması kararlaştırılmıştı (*Devlet Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi*, F. 030-10, K.68, G. 451, S. 4 ve F. 030-18-1-2, K. 31, G. 61, S. 9).

Ülke genelinde olduğu gibi Van'da da planlı kalkınma döneminde yatırımlar ivme kazanmıştır. 1933-1937 yıllarını kapsayan proje içinde Doğu Anadolu'ya yapılacak yatırımlar yer almışsa da, Van özelinde bir yatırım yer almamıştır. Bu dönemlerde Van'da daha çok bayındırlık hizmetleri gerçekleştirilmiştir. Bunlar da çoğunlukla yeni kurulan ve yeniden yapılandırılmak istenen il ve ilçelerde yapılan kamu binaları ve lojmanlardan oluşmaktadır. Bu çerçevede Van, Gürpınar, Çıtak, Başkale, Özalp, Muradiye, Gevaş ilçelerinde 40 kadar bina yapılması planlanmış, 90 bin lira ödenek ayrılmıştır (*Devlet Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi*, F. 030-18-01-02, K. 80, G. 93, S. 10).

Cumhuriyetin 1950'lili yıllara kadar ulaşım için önceliği demiryolu olmuştur. Dönemin şartları ve motorlu araç yoğunluğu dikkate alındığında bu tercih yadırganamazdı. Ekonomi, güvenlik ve asayiş konuları bakımından yol ve ulaşım önemliydi.

Van'da karayolu mevzuu, 1936'da İktisat Vekili Celal Bayar tarafından gündeme getirilmişti. Ülkenin diğer kısımlarıyla kurulacak bağlantılar için iki güzergâh da belirlenmişti. Bunlardan birisi Karaköse-Erciş, diğeri de Van-İskele hattı idi (Kardaş, 2015: 155). Bu yollarda kamyon ve otobüslerle taşımacılık yapılacak, kısmi de olsa Göl işletmesi ile bağlantı kurulacaktı.

1930'lu yıllarda Van'a doğrudan ulaşan bir yatırım olmasa da, Elazığ-Van demiryolu hattı dolaylı da olsa Van ile ilgiliydi. Muş-Elazığ, Diyarbakır-Bitlis demiryolu hatlarının yapılması, demiryolunun Van'a kısa sürede kavuşacağı anlamına gelmekteydi.⁵

Elazığ- Van demiryolu hattında, Murat Nehri üzerinde, 182 bin 631 lira bedelle, 130 metrelik Külüşkür köprüsü, Diyarbakır-Bitlis hattında 48 bin lira bedelle Pisyar Köprüsü yapılmış, Gezer Köprüsü tamir edilmişti. Van'da 104 yeni köprü yapılmış, 44 köprü tamir edilmişti. Van-Hakkari yolu tamir edilmiş, yol üzerindeki 4 köprü (Kardaş, 2015: 160) yapılmıştı. 1938 yılında Van'da, 746 km yol (*TC Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık İşleri Dergisi*, Y: 5, S:5, Ekim 1938, s. 253-257) ulaşımına açılmıştı.

⁵ Yine de demiryolu bazı aksaklıklar ve gecikmeler yüzünden Tatvan'a 1964 yılında ulaşabilecekti. Göl üzerinden kurulan bağlantı Van için önemli gelişmeler sağlamış olsa da Van, 1971 yılında demiryoluna kavuşacaktı.

1939 bütçesinde Van'a 869 km yol yapımı için ödenek ayrılmış, aynı yılın Eylül ayından itibaren bu yollar peyder pey açılmaya başlamıştı. Başkale-Hakkari yolu üzerinde yapılacak köprüler için de Hakkari Valiliği'ne 12 bin lira verilmişti (*Devlet Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi*, F. 030-18-1-2, K. 87, G. 50, S. 20).

İkinci Dünya Savaşı döneminde ülke genelinde ve tüm alanlarda yatırımların durdurulması noktasına gelinmesine rağmen, demiryolu yatırımları devam etmiş, Doğu Anadolu'yu kapsayacak ve Van'dan İran'a bağlanacak demiryolu hatlarının inşaatına devam edilmiştir. Savaş sonrasında daha da hızlanan demiryolu yatırımları çerçevesinde, 1947 yılında Elazığ-Van hattı için 160 milyon lira ödenek verilmişti. Bu yatırımın içinde Van Gölü kenarındaki iskeleler ve feribot tesisleri de vardı (*TBMM Kanunlar Dergisi*, D. VIII, C: 29, Kasım 1947, s. 710). Daha sonraki yıllarda da bu hat için imkânlar nispetinde ödenekler ayrılmış, yine de bu hattın Tatvan'a ulaşması, 1964 yılında gerçekleşebilmiştir.

Savaşın sürdüğü ve Türkiye'nin tarafsızlığını korumaya çalıştığı, güvenlik ve savunma hassasiyetlerinin öne çıktığı dönemde de Van ve ilçelerinde kamu yatırımları bir ölçüde de olsa devam etmiştir. Şehrin içme suyunu karşılamak için Zernabat suyu, 1937 yılında 12 km. uzaklıktan (Kardaş, 2015: 260) şehre getirilmiştir. 1941 yılında, 617 bin lira maliyet bedeliyle, Van Hükümet konağının temeli atılmış, Çatak Hükümet Konağı için de 8. 495 lira ödenek ayrılmıştır. Özalp ve Başkale gibi ilçelerin hükümet konaklarının yapımı da gerçekleşmiştir (*TC Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık İşleri Dergisi*, Y: 10, S:6, Ekim 1943, s. 239).

İkinci Dünya Savaşı yıllarında ulaştırma alanında yaşanan bazı sıkıntılar, karayolu yapımı ve ulaşımının önemini de gündeme getirmişti. Hükümet, sınırlı imkânlara rağmen askeri hassasiyetleri de dikkate alarak karayolu yapımına yönelmiştir. 1940'da Van-Hakkari yolunun yapımına başlanmış, Van'da 23 km yeni yol yapılmış, 4 köprü onarılmış, 13 yeni menfez yapılmıştır. 1941 yılında İl Özel İdaresi Van-Edremit, Van-İskele yollarının onarımını yapmış, Van-Erciş-İskele yolu da merkezi yönetim tarafından (*TC Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık İşleri Dergisi*, Y: 8, S:5, Ekim 1941, s.110) onarılmıştır. 1941 yılında Zernak köprüsü ile Şavran kanalı üzerindeki köprüler (Kardaş, 2015: 274) de yapılmıştı.

1942, 1943, 1944 yıllarında Van İl Özel İdaresi ve genel bütçeden yol ve köprü yapımı ve onarımı için ödenekler ayrılmıştı. Dönem itibariyle bütçeden en fazla payı, Hakkari-Zap-Başkale

yolu almıştı. 1945 yılına kadar Van'da 828 km karayolu yapılmıştır.

İkinci Dünya Savaşı bittikten sonra yeniden iç meselelere yönelen faaliyetler, Van'da da etkisini göstermiştir. Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı olarak yürütülen şehircilik faaliyetleri, deprem felaketi de yaşamış olan Van için zaten bir zaruret olmuştur.

1945 yılında Van ve civar şehirlerde yaşanan deprem, mevcut yapıları neredeyse tümüyle yok etmiş, genel bütçe ve Bayındırlık bütçelerine hasarın telafisi için 23 milyon lira ayrılmıştır (Kardaş, 2015: 345). Van'ın bugünkü yerleşim yerine taşınması için gerekli yatırımlar da yapılmıştır. 1 Hükümet Konağı, 1 ilkokul ve su ve sulama işleri ele alınmıştır.

1947 yılında Van Hükümet Konağı'nın temeli atılmış, lojmanlar bitme noktasına gelmişti. Lojmanların 15'i merkezde, 6'sı Özalp, 4'ü Erciş, 7'ser adet de Muradiye, Başkale, Çatak, Gevaş (Kardaş, 2015: 346) ilçelerindeydi.

1949 yılında, "Doğu İlleri Kalkındırma Projesi" kapsamında ayrılan 10 milyon liranın çoğu yol yapımına ayrılmıştır. Yeni planlanan yol yapımları dışında, mevcut inşaatların devam ettirilmesi, bakım ve onarım faaliyetleri devam etmiştir. Proje kapsamında, Elazığ-Bingöl- Muş-Bitlis-Gevaş-Van, Van-Başkale-Hakkari, Van-Erciş-Patnos-Tutak-Ağrı, Muş-Varto-Hınıs-Pasinler hatlarında yapılacak yollar programa alınmıştır. Van-Erciş-Karasu yolu için de 390 bin lira (Kardaş, 2015: 356) ödenek ayrılmıştı.

Van'da Elektrik Özel Kurulu ve Bayındırlık Bakanlığı'nın ortak çalışmasıyla elektrik hizmetleri de Savaş sonrası yıllarda gerçekleşmiştir. Savaş sonrasında Türkiye'ye yapılacak Amerikan yardımı ile ilgili olarak Türkiye'ye gelen heyetlerden iktisat heyeti Van'a da gelmişti. Aralık 1947'de de Amerikan yol gurubu Van'a gelmiş, raporlar hazırlamışlardı. Türkiye'nin tarım, ekonomi, ulaşım gibi alanlarda önemsedığı Amerikalı heyetlerin raporları, yapılan yardım ve açılan krediler, Türkiye genelinde olduğu gibi Van'ı Türkiye'nin diğer bölgelerine bağlayacak yolların yapımında da etkili olmuştur.

Demokrat Parti'nin iktidara gelmesiyle birlikte karayolu ulaşım ağının kurulması hız kazanmış, 1951 yılında "Doğu Kalkınma Programı", "Devlet Yol Ağı Programı"na dahil edilmiştir. Karayolu teşkilatı güçlendirilerek, 17 bölge müdürlüğü oluşturulmuştur. Van'da da XI. Bölge Müdürlüğü kurulmuştur (Tunç, 2019: 72). Önceden inşaatı başlamış ya da planlanmış olan

yolların yapımını sürdüren DP dönemi, bir bakıma karayolları seferberliği ilan edilen bir dönem olmuştur.

Bu gelişmeler Van ve mücavirindeki yatırımları da olumlu etkilemiştir. 1950 yılında İskenderun-İran Transit hattı çalışmalarının başlaması Van coğrafyasında bazı yolların yapımına da ivme kazandırmıştır. 1951 yılı Bayındırlık Bakanlığı bütçesine Vilayet dâhilinde 318 km yol yapılması, mevcut yolların bakım ve onarımı gibi işler için 565.100 liralık ödenek konulmuştur. 1952 yılında Tatvan-Gevaş-Van ve Özalp yollarının (*Devlet Arşivleri, Cumhurbaşkanlığı Arşivi*, Celal Bayar Kataloğu, 373-26,1451-17) tamamlanması karar altına alınmıştır.

1952 yılında Van-Özalp-İran hududu, Bendimahi-Muradiye-Çaldıran-Doğubeyazıt hattı, Erciş-Kertiş, Erciş-İskele yollarının yapımı için 600 bin lira ödenek ayrılmıştır (Tunç, 2019: 74). Tatvan-Ahlat yolu devlet yollarına dahil edilmiş, XI. Bölge Müdürlüğü'ne devredilmiştir. Böylece Van Gölü kuzeyinden Tatvan-Van ulaşımını sağlayacak hattın yapımına da ivme kazandırılmıştır.

1953 yılında Van-Edremit yolu çalışmaları devam etmiş, Bendimahi-Muradiye ve Özalp yolları ve Erciş Hasanaptal köprüsünün yapımı kara altına alınmıştır. Van'da karayolları yapımı için XI. Bölge tarafından 4 milyon lira ödenek ayrılmıştır (Tunç, 2019: 74). Gevaş, Çatak, Başkale, Gürpınar, Şahmanis yollarının yapımına devam edilmiştir.

1954 yılında başlatılmış olan yolların inşaatları sürdürülürken, 1955 yılında Van-Bitlis, Van-Hakkari, Van-Gevaş-Tatvan yollarının yapımı için 600 bin lira ayrılmış, toplamda 125 km uzunluğundaki yolların aynı yıl içinde 95 km'si tamamlanmıştır (*Bitlis*, 2 Ekim 1956. *Van Postası*, 2 Ocak 1956). 1956 yılında ise bu yollar üzerinde bulunan çok sayıda köprü ve menfez yapılmıştır.

Demokrat Parti iktidarının 3. Döneminde önceki yıllarda başlanan yollar tamamlanmış, birçok yeni yolun yapımına da devam edilmiştir. 1957 yılında Van-Özalp yolu tamamlanmış, Özalp- Saray-İran yolunun yapımı kararlaştırılmıştır. Yapımına başlanan Tatvan-Van güney yolu 1958'de tamamlanmıştır. Van-Şahmanis, Özalp-saray, Çatak-Narlı, Gürpınar-Kasrik yollarının yapım ve bakım faaliyetleri devam etmiş, Muradiye-Çaldıran (Tunç, 2019: 76) yolu inşaatı başlatılmıştır.

Demokrat Parti döneminde öncelikli ulaşım ağı olarak ele alınan kara yolu ulaşımı siyaseti sonraki yıllarda da devam etmiş, 1980'lere kadar bu yaklaşım sürdürülmüş, stabilize dar yolların

yerini asfalt çift şeritli yollar almış, 1980'lerden sonraki dönemde de devam eden bu yaklaşım, günümüz Türkiye'sinde otobanlar ve duble yollar seviyesine gelmiştir.

Demokrat Parti iktidarı döneminde karayolları yapımında görülen gelişmeye nazaran demiryolu meselesinin iskanıldığı söylenebilir. Bu dönemde ve sonraki yıllarda genel ifadeyle, 1950'lere kadar yapılan demiryollarının işletme ve bakımıyla uğraşıldığı görülmektedir.⁶ Bu hükmün istisnası olarak görülen demiryolu faaliyetleri ise Elazığ-Van-İran demiryolu hattının tamamlanması için yapılan faaliyetlerdir ki; bu hat da Tatvan'a 1964 yılında ulaşabilmiş, Van'dan İran sınırına ulaşan kısmı⁷ ise 1971'de tamamlanabilmiştir.

Van'da 1943'te hava meydanı açılmış olmakla birlikte, yolcu ve yük taşınması bakımından dikkate değer bir ivme göstermemiş, uzunca süre güvenlik ve asayiş konularında kullanılmıştır. 1953 yılında başlatılan iyileştirme çalışmaları için Bayındırlık Bakanlığı bütçesinden 1.5 milyon lira ödenek (*TBMM ZC. IX/20, B.44 (16.02.1953), s. 59*) ayrılmıştır. 1954 yılında ihalesi yapılan meydanın inşaatına 24 Eylül 1955'te başlanmış, 1958 yılında inşaat tamamlanmıştır (*TBMM ZC. XI/7, İ:40, (20.02.1959), s. 41*).

Enerji yatırımları bakımından Kürzot petrolü ve Şahmanis linyeti ile erken sayılabilecek zamanlarda gündeme gelen Van'da, hidroelektrik üretimi 1937 yılında gündeme gelmiştir. Sulama ve içme amacına yönelik olarak Şavran suyunun şehre taşınması ile birlikte, kanalların meylinden faydalanılarak elektrik üretilmesi fikri de gündeme gelmiş (*Devlet Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi, F. 030-10, K. 157, G. 106, S. 16*), ancak bu konuda somut bir gelişme sağlanamamıştı.

Belediye tarafından dizel motorlarla üretilen elektrikle şehrin elektrik ihtiyacı karşılanıyordu. Hidroelektrik santrallerinin

⁶ 1957 yılında Amerika'dan demiryolları için temin edilen 40 milyon Dolarlık kredinin bir kısmı Elazığ-Van hattının yapımına harcanmış, büyük kısmı ise 90 adet dizel lokomotif, 70 bin ton dizel yağı ve yedek parça alımı ile personel yetiştirmeye harcanmıştır. V. Tunç, *a.g.e.*, 94.

⁷ Bu hattın tamamlanması için, 8 Haziran 1864 tarihinde ABD, Türkiye'ye 10 milyon 500 bin liralık kredi vermişti. Kredi, Tatvan ve Van'daki iskele tesisleri, Göl üzerindeki deniz irtibat vasıtaları, Van-Kotur arasındaki 118 km demiryolunun inşaatı için harcanacaktı. A.Kardaş, "Uluslararası Bir Proje Olarak Türkiye-İran-Pakistan Demiryolunun Açılması", *Kafkas Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2016, 4(1), 206. Amerika'nın konuya ilgisinin sebebi, (CENTO oluşumu çerçevesinde) Türkiye-İran-Pakistan bağlantısını kurmaktır.

yapımı konusunda ilk somut adım, 1951 yılında dönemin Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın Erciş ve Başkale ilçelerinde hidroelektrik santralleri kurulması hususundaki talimatı (*Devlet Arşivleri, Cumhurbaşkanlığı Arşivi, Celal Bayar Kataloğu, 3/3-26, 1451-5.6-18*) ile atılmıştı.

1953 yılında, Belediye, Valilik ve Bayındırlık Bakanlığı nezdinde konuyla ilgili girişimler olmuştu. Bu girişimlerin sonrasında Bayındırlık Bakanlığı, 1953 Mayıs ayında Bendimahi, Şavran ve başkaca sular üzerinde etüdler yapmak üzere bir heyet görevlendirmiştir. Heyetin incelemeleri sonrasında Bendimahi üzerinde santral kurulması planlanmıştı. 1954 yılı Kasım ayında İller Bankası projeyi hazırlamış ve inşaat, makine, teçhizat ve montaj işleri için 6.31 milyon lira maliyet bedeli çıkarmıştı (*Devlet Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi, F. 030-1-0-0, K. 94, G. 587, S. 7*). İnşaatın 1955 yılında başlaması ve 2 yılda bitirilmesi planlanmıştı. 195 Nisan ayında yapılan ihaleye tek girişimci katılmış, bedelde %21 artırım istemesi üzerine ihale iptal edilmişti (Tunç, 2019: 304). Daha sonra inşaat ve makine, teçhizat, montaj bölümleri için iki ayrı ihale düzenlenmişse de proje hayata geçirilememiştir.

Bendimahi'den vazgeçildikten sonra 1957 yılında Başkale civarındaki Engil çayı üzerinde santral kurulmasına kara verilmiş, bu santralin yapımı 1968 yılında tamamlanmıştır. Yaklaşık 40 milyon liraya (Tunç, 2019: 307) mal olmuştur.

Bu yıllarda İller Bankası tarafından Gevaş, Başkale ve Çatak ilçelerinde küçük santrallerin yapımı için de girişimler olmuş, Başkale hidroelektrik santrali 1958 yılında hizmete girmiştir.

Sağlık Alanında Yapılan Yatırımlar

Cumhuriyetin ilk yıllarında diğer alanlarda olduğu gibi sağlık alanında da öncelikle örgütlenme ve kurumsal olarak alt yapı oluşturma çalışmaları ele alınmıştır. Sağlık hizmetlerinin sağlanabilmesi, aciliyetlerin belirlenmesi ve etkili bir şekilde müdahale edilebilmesi, organize ve örgütlü bir kurumsallaşmanın sağlanması ile mümkün olacaktır. Diğer taraftan salgın hastalıklarla mücadele ve sağlık taraması gibi çalışmaların yapılması da bu çerçevede önemsenen konular olmuştur.

Ülke genelinde olduğu gibi Van'da da Cumhuriyetin ilk yıllarında teşkilatlanma, doktor ve sağlık personeli temini, salgın ve bulaşıcı hastalıklarla mücadele konularında faaliyetler yapılmıştır. 1923 yılında çıkarılan "Hizmet Kanunu" (*TBMM ZC. 11/3, İ: 41, (24.10.1923), s. 31*) ile doktora %75 ile % 100 zamlı

maaş ödenmesi yoluyla doktor bulunmayan yerlere gidecek doktorlar teşvik edilmiştir. Van'da bu çerçevede yer alan illerden biridir. 1924 yılında da sıtma mücadelesine yönelik çalışmalar başlatılmıştır.

Bataklıkların çokluğu ve buna bağlı olarak sıtma hastalığının yaygın görüldüğü Van'da halka 15 kilo kinin dağıtılmıştı. Erciş'te de sıtma ile mücadele için 5 yataklı bir dispanser açılmıştı. Trahomla mücadele için de Seyyar Trahom Teşkilatı oluşturulmuş, Diyarbakır Trahom Savaş Kurulu Başkanlığı bölgesinde bulunan Van ve Ahlat'ta (Kardaş, 2019: 1943) da birer trahomla mücadele dispanseri açılmıştır.

1929 yılında 50 yataklı Van hastanesi yapımı başlamış, ilk aşamada 30 bin lira ödenek ayrılmıştır (*Devlet Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi*, F. 030-01, K. 69, G. 454, S. 17). Sıtma, Trahom, Frengi gibi hastalıklarla mücadele için sağlık personeli sağlanmış, 1933 yılında da Van Doğum ve Çocuk Bakımevi Hastanesi (Kardaş, 2015: 121) kurulmuştur.

1930'lu yılların sonlarına doğru Van'da mevcut bulunan 20'er yataklı Doğum ve Çocuk Bakım Hastanesi, Özel İdare Memleket Hastanesi, Erciş'teki 5 yataklı Sıtma İle Savaş Dispanserine ek olarak, 1938 yılında askeri hastanenin yapımı konusunda çalışmalar başlamış, 1939'da da Doğum ve Çocuk Bakımevi yapılmıştır.

1940 yılında Van'da, 100 yataklı Askeri Hastanenin inşaatı başlatılmıştı⁸. Diğer bölge illerinde olduğu gibi Van'da da gezici sağlık ekipleri oluşturulmuş, genel sağlık taraması yapılmıştı. "Sıtma ile Olağanüstü Savaş Kanunu" (*TBMM Kavanin Mecmuası*, VII/27, Ankara 1945, s. 119) çıkarılmış, bu kanun çerçevesinde Van Gölü çevresinde sıtma ile mücadele çalışmaları başlatılmıştı.

İkinci Dünya Savaşı şartlarında durağanlaşan sağlık yatırım ve hizmetleri, Savaşın bitmesinden sonra yeniden canlanmıştır. Sağlık Bakanlığı, bölgeye gerekli sağlık hizmetlerini getirmek için Doğu İlleri Kalkınma Programı ödeneğinden 1.200.000 lira ayırmıştır. Van'daki Kadın Doğum ve Çocuk Bakımevi'nin kapasitesi büyütülmüş, salgın hastalıklarla mücadele ve halk sağlığı hizmetleri (*Ayın Tarihi*, S: 185, Nisan 1949, s.85) devam etmiştir. 1949 yılında, Özalp ilçesinde sağlık merkezi oluşturmak için girişimler başlatılmıştır. Başkale, Özalp, Çaldıran ilçelerinde sağlık taraması yapılmış, ücretsiz ilaç dağıtılmıştır.

⁸ Hastane inşaatına ilk etapta lazım olan 40 ton demir, İstanbul Garnizon Komutanlığı tarafından temin edilip Van'a gönderilmişti.

1950 yılında yapımına başlanan 50 yataklı hastanenin (*Aydın Tarihi*, S: 198, Mayıs 1950, s. 41) yatak kapasitesi de daha sonra 100'e (Kardaş, 2015: 410) çıkarılmıştır.

Demokrat Parti'nin iktidarda olduğu 1950'lili yıllarda da sağlık hizmet ve yatırımları devam etmiştir. Van Devlet Hastanesi'nin bitirilmesine öncelik verilmiş, 300 bin lira ödenek ayrılan hastane 1953 yılında kısmi olarak tamamlanmış ve hizmete açılmıştır. Gezici sağlık ekipleriyle taramalara da devam edilmiştir. 1955 yılında Doğum Çocuk ve Bakımevi Hastanesi Devlet Hastanesi ile birleştirilmiş, 1959 yılında da Askeri Hastane (Tunç, 2019: 231) hizmete açılmıştır.

Tarım ve Hayvancılığa Yönelik Yatırımlar:

Osmanlı'nın son dönemlerinde, uzun yıllar süren savaşlar nedeniyle geleneksel yöntemlerle de olsa yapılan tarım üretimi neredeyse durmuştu. Cumhuriyet'e giden yolda bir de 4 yıllık Milli Mücadele verilmesi, ülkenin kaynaklarından başka, üretim gücüne sahip nüfusunun da cephelere gönderilmesini zorunlu kılmıştı.

Cumhuriyet yönetimlerinin öncelikli ve acil çözüm üretmesi gereken önemli konulardan biri de tarım ekonomisinin düzeltilmesi, halkın temel beslenme ihtiyaçlarının karşılanmasıydı. Cumhuriyetin ilanından sonra aşar vergisi kaldırılmış, Ziraat Bankası aracılığıyla çiftçiye destek verilmiş, devlet üretme çiftlikleri kurulmuş, çiftçiye tohum ve makina temini gibi hizmetler sağlanmıştı.

Van ili de bu girişimlerden bir ölçüde payını almıştır. 1923 yılında, Hükümetin Ziraat Bankası aracılığıyla çiftçiye yaptığı 2 milyon liralık destekten Van da 5 bin liralık pay almıştır. 1925-1927 yılları arasında Van'a tohum temini konusunda da destek verilmişti. Su ve sulama ihtiyaçları için de 5 bin liralık destek verilmişti (Kardaş, 2015: 140-141).

Van'da, 1929 yılında, normal bankacılık hizmetleri yanında tarım, maden, sanayi, bayındırlık gibi alanlara destek vermek amacıyla Milli İktisat Bankası kurulması kararı alınmış, 50 bin lira sermayenin%10'u devlet tarafından karşılanmıştı. Yeterli katılımcı ve sermaye oluşturulamadığı için 1931 yılında verilen izin Bakanlar Kurulu tarafından (*Devlet Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi*, F. 030-18-1-2, K. 18, G. 19, S. 13) iptal edilmiştir.

1930'lu yıllarda Van'ın tarım ve hayvancılık potansiyelini geliştirecek mutad işlere devam edilirken, kuraklık tehlikesine karşı ve sulu tarımın verimi arttıracığı beklentisi ile tarım alanları civarındaki suların kanallarla verimli tarım

arazilerine taşınması yönünde bazı adımlar da atılmıştı. Başbakan İsmet İnönü'nün 1935 yılında yaptığı geziden sonra sektörle ilgili yatırımların hareketlendiği görülmektedir. İnönü, genelde doğu illerinin problemlerinin tespit edildiği raporunda (*TC Bayındırlık Bakanlığı, Bayındırlık Dergisi*, Y: 7, S: 5, Ekim 1940, s. 133), Van'ın acil ihtiyaçlarına da değinmişti. Bunlardan birisi de Şamran Kanalı olmuştur.

1936-1937 yıllarında Şavran Kanalı tamir edilmiş, Van ve Havasor ovalarının da Şamran suyu ile sulanması için projeler tamamlanmış, Edremit hattının inşaatına başlanmıştır. 50 km uzaklıktan su taşıyan kanallar üzerinde kurulacak sistemlerle elektrik üretimi yapılması (*Devlet Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi*, F. 030-10, K. 157, G. 106, S. 16; A. Kardaş, 2015: 259) da düşünülmüştü.

Şamran sulama kanallarının yapımı İkinci Dünya Savaşı yıllarında da devam etmiş, kanalın yapımına verilen devlet desteği de sürmüştü. 1941 yılında 4 bin 197 lira (*TC Bayındırlık Bakanlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi*, Y: 7, S: 7, s. 99), 1943 yılında da 150 bin liralık ödenekler (Mutlu, 2005: 323) ayrılmıştır. Kanalın onarım ve bakımı yapılmış, Şamran suyunun dağıtımını bir sisteme bağlamak için 1945 yılında bir dernek (Kardaş, 2015: 341) de kurulmuştur.

İkinci Dünya Savaşı yıllarında da Tarım alanında tohum ıslahı ve modern tarım makinalarının yaygınlaştırılması çalışmaları devam etmiş, bunların çiftçiye dağıtılması ve ulaştırılması konusunda örgütlenmeye çalışılmıştır.

Savaş sonrası yıllarda da tarımın geliştirilmesi, çiftçinin ekonomik durumunun iyileştirilmesi ve üretimin artırılmasına yönelik yatırımlar devam etmiştir. Marshall Yardımı ile sağlanan alet ve makinaların bir kısmı Van'a getirilmiştir. 12 Temmuz 1949 tarihinde 12 Temmuz 1949 tarihinde, bölge çiftçilerine örnek olacak uygulamalar ve rehberlik yapmak amacıyla Van Alparslan Devlet Çiftliği (Kardaş, 2015: 418) kurulmuştur. Aynı yıl içinde Van'da, Tohum Islah İstasyonu, Bakteriyoloji ve Seroloji Enstitüsü, Van Bölge Laboratuvarı (*TC Bayındırlık Bakanlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi*, Aralık 1949, s. 142) inşaatı başlatılmıştır.

1946 yılından sonra da Şamran kanalının yapım ve onarımına kaynak aktarılmış, 1949 yılında şebekeye Başkale, Çatak, Erciş, Gevaş, Gürpınar, Muradiye ve Özalp ilçelerinin su ve elektrik tesisatları da dahil edilmiştir (*TBMM TD. VIII/15, B:29, (1. 1. 1949), s. 36*).

Cumhuriyet hükümetlerinin, mevcut şartlarda Türkiye ekonomisine acil katkı sağlayabilecek bir sektör olarak gördükleri hayvancılığı destekleme konusunu önemsedikleri de görülmektedir. Özellikle de Van ve civar bölgelerinde yoğun olarak hayvancılığın yapılması ve bölge ve ülke ekonomisine katkısı dikkate alınarak, hayvan yetiştiricilerine alt yapı tesislerinin kurulması, damızlık üretimi gibi konularda destek verilmiştir.

Sektörün kurumsal bir yapıya kavuşturulması çabaları çerçevesinde, hayvancılık açısından uygun ve potansiyel olarak zengin olan Van'da bir hayvan pazarı kurularak kurumsallaşma yolunda önemli bir adım atılmışı (Eren, 1967: 18). Van, Erciş, Özalp'ta kış şartlarında ot ve yem sıkıntısından hayvan ölümlerinin engellenmesi için ordunun elindeki ot ihtiyacı olan çiftçilere verilmiştir⁹.

Bölgede yaygın olan küçükbaş mera hayvancılığı ile ilgili desteklerden başka, büyükbaş hayvancılığa ve atçılığa yönelik çalışmalar, 1940'lı yıllarda başlamış, 1949 yılında Van'da bir aygır deposu kurulmuştur.

1950'lili yıllarda zirai kredi oranları artırılmıştır. Çiftçinin elindeki traktör sayısında büyük bir artış sağlanmış, tohum ıslahı ve damızlık hayvan desteği devam etmiştir. Özalp ilçesinde TMO'nun ambar şefliği açıldıktan sonra, 1953 yılında da Van merkezde TMO (Tunç, 2019: 252) inşaatına başlanmıştır. Bu dönemde hayvan hastaneleri kurulması ve ıslah laboratuvarları yatırımları da devam etmiştir.

1951 yılında Altındere Harası kısmi olarak hizmete girmiş, 1952'de veteriner sağlık kurumları, Van hayvan hastanesi inşaatı başlatılmıştır.¹⁰ 1953 yılında Van ve Erciş'te birer kesimhane de yapılmıştır. Dönem içinde salgın hayvan hastalıklarına karşı mücadele ve destek devam etmiş, 1959 yılında da Yapağı Tiftik AŞ. Ablangiz köyünde bir suni tohumlama istasyonu açmıştır.

1960'lı yıllarda, ülkenin genel ekonomik şartları ve önceliklerine göre Van'da da devlet yatırımları devam etmişti. 1960 yılından itibaren çok sayıda bölge müdürlüğünün

⁹ 1933 yılında ağır kış şartlarından dolayı açlıktan hayvan ölümlerinin yaşandığı ilgililere bildirilmiş, ordunun elindeki 25 bin kilo otun ihtiyaç sahiplerine dağıtılması hükümetçe kararlaştırılmıştı. *Devlet Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi*, F. 030-10, K. 184, G. 860, S. 2.

¹⁰ Altındere Harası'nın bitirilen kısmı için 710 bin lira harcanmış, hayvan hastanesi için de 574 bin lira ödenek ayrılmıştır. 1953 yılında da hastane için 50 bin lira ödenek ayrılmış ve 1955 yılında hizmete açılmıştır. *TBMM TD. IX/20*, B:44, (16.02.1953), s. 108.

kurulmasından başka, 1961’de Van Esnaf ve Sanatkârlar Kefalet Kooperatifi, 1962 yılında Van Ticaret ve Sanayi Odası’nın kurulması Van’ın gelişmesine olumlu katkılar yapmışlardır.

1964 yılında Van Radyosu yayına başlamış, Van-Erciş yolu ulaşımına açılmış, sağlık Koleji eğitim-öğretime başlamıştır. 1967’de Van Ziraat Meslek Okulu, 1968 yılında da Van hidroelektrik santrali işletmeye açılmıştır. 1970 yılında il merkezinde stadyum yapılmış, Van Çimento Fabrikası, Türkiye Süt Endüstrisi Kurumu, Van Et ve Balık Kurumu, yem fabrikası, yün ipliği fabrikası, Van Peynir-Tereyağı Fabrikası kurulmuştur.

1970 yılında Van-İran transit yolu ve Van havaalanı, 1971 yılında Van-İran demiryolu işletmeye açılmıştır. Bu gelişmeler Van’ın gelişmesi yolunda atılacak yeni adımlara zemin hazırlamışlar, Van her alanda geçmiş dönemlere nazaran daha büyük gelişmeler yaşamış ve yatırımlar almıştır. Van-Erciş Şeker Fabrikası da ildeki büyük devlet yatırımları kaleminde yer alan bir yatırımdır. Eğitim-kültür, Sağlık, bayındırlık ve asayişe yönelik yatırımlar devam etmiştir. 1980’li yıllarda başlayan terör hareketleri belli ölçüde bölge genelinde olduğu gibi Van’a yapılacak yatırımları da olumsuz etkilemiştir. Yine de devlet eliyle bölgeye önemli yatırımlar yapılmıştır.

Sonuç

19. Yüzyıl boyunca yenileşmeye ve gelişmeye çalışan Osmanlı devleti, bütün bu çabalarının karşılığında kendi ölçeğinde göreceli bir gelişme sağlamış olsa da, çağdaşlarına nazaran geri kalmış bir devlettir. Askeri, siyasi, ekonomik, iktisadi, adli, kültürel alanlarda dışa bağımlı, kendi imkânları bakımından yetersiz bir durumdaydı. Birinci Dünya savaşı ile tasfiye edilmesi sonrasında, Türkiye Cumhuriyeti kurulmuştur.

Cumhuriyet’in kuruluş aşamasında ve ilk yıllarında Osmanlı’dan miras olarak devraldığı, siyasi, ekonomik, iktisadi, mali meseleler yanında, sağlık, bayındırlık, ulaşım gibi problemlerin çözümüyle de baş etmesi gerekiyordu. Halkın beslenmesi için gereken temel gıda maddelerinin bile kıtlığının çekildiği bu şartlarda, devletin her alanda öncü rol alması, üretici kesiminde yer alan bütün unsurların durumunun iyileştirilmesine katkı yapması, alt yapı hatta üst yapı meselelerinin çözümünü üstlenmesi gerekmişti. Sermaye birikiminin yetersizliği, kalifiye eleman sıkıntısı gibi hususlar, Türkiye’nin ülkesi ve milletiyle mamur ve bayındır bir hale dönüştürülmesinde devlete hizmetlerin organizasyonu ve sunulması için birincil bir rol yüklenmişti.

Cumhuriyet yönetimleri, ülkeyi bir bütün olarak kalkındırma konusunda kararlılık göstermişken elektrik, ulaşım ağları, pazarlama imkânları bakımından sınırlı da olsa avantaja sahip bölgeler nispeten yatırımlar ve gelişme bakımından öne çıkmıştı. Başka bir ifadeyle, Ege, Marmara ve Akdeniz bölgelerine göre, İç ve Doğu Anadolu daha geri kalmışlardı. Özel teşebbüslere dayalı sektörler ve hizmetler bakımından da Anadolu'nun İstanbul ve Batı kesimleri daha avantajlı bir durumdaydılar. Türkiye Devleti, bu şartlar altında dengeyi sağlamaya yönelik planlamalar ve yatırımlar yapmaya yönelmişti.

Doğu Anadolu bölgesi de, güvenlik ve asayiş bakımından yaşanan olayların da etkisiyle bu kapsamda değerlendirilmişti. Toplumun huzur ve güven içinde yaşaması, devletin ve hukukun egemen kılınması, ekonomik yatırımlar kadar önemsenmişti. Kabul edilebilir bir refah sağlanması, bölgede asayiş meselelerini çözebilirdi. Bu paralelde Doğu Anadolu ile ilgili pek çok inceleme yapılmış ve raporlar hazırlanmıştı. Bu raporlar çerçevesinde de bölgeye hizmetler götürülmeye çalışılmış, halkın problemlerinin çözülmesi, medeni bir hayatın gereklerinin sağlanması için çalışmalar yapılmıştı.

Doğu Anadolu bölgesinde, İran sınırında bulunan Van ili de bu yatırımlardan payını alan bir il olmuştur. İlin ekonomik ve iktisadi potansiyeline göre var olan sektörlerin iyileştirilmesi ve geliştirilmesi için yapılan yatırımlardan başka ve daha yoğun olarak yeni yatırımlar yapılmıştır. Öncelikle ulaşım ve eğitim konuları ele alınmıştı. Ulaşım ağları ile Van'ın komşuları, ülkenin diğer bölgeleri ve hatta komşu ülkelerle bağlantılarının kurulması önemliydi. Eğitimli ve bilinçli bir toplum da daha doğru ve yararlı işler yapabiliirdi.

Cumhuriyet'in çeşitli dönem ve devrelerinde, Van iline eğitim, asayiş, sağlık, ulaşım, tarım ve hayvancılık, sanayileşme, madencilik alanlarında yatırımlar yapılmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında ilgili alanlarda alt yapı ve örgütlenme çalışmaları yapılmış, sonraki yıllarda yapılacak yatırımlar için olumlu şartlar sağlanmaya çalışılmıştır. Her dönem, herhangi bir sebep ve hassasiyete bağlı olarak bir negatif ayrımcılık yapılmadan ülkenin her köşesinin ihtiyacı karşılanmaya çalışılmıştır. Hatta Doğu illeri söz konusu olduğunda, özel girişimler ve girişimcilerin ilgisinin az olduğu dikkate alınarak, devlet yatırımları bakımından pozitif ayrımcılık yapılmıştır bile diyebiliriz.

Cumhuriyet'in ilk yılları bir tarafa bırakılırsa, ülke genelinde ele alınan öncelikler, Doğu illeri için de dikkate alınmış,

yatırımlar bu yaklaşım içinde gerçekleştirilmiştir. Van ili özelinde ise bu yatırımların, sayısal oranlamaya göre hem Doğu hem de ülke geneli ortalamasının üstünde görülmektedir. Milli gelire yaptıkları katkı bakımından yapılan bir karşılaştırmada, bu farkın Doğu illeri ve Van için daha da yükseldiği görülmektedir.

Böyle bir yaklaşım tabidir ki, birtakım rakamları karşılaştırarak, sonucunun ülke gerçeklerinin, bölgesel ihtiyaçların önüne geçmesini sağlamak değildir. Devletin öncelikli görevi, halkının refah ve huzur içinde, medeni bir hayat yaşamasını sağlamaktır. Dolayısıyla, “ürettiğin kadar tüket” yaklaşımı, devletin yapması gereken yatırımlar açısından geçerli olmayacaktır. Devlet, ülke ve toplum yararına yapması gerekenler hususunda kar-zarar hesabı yapmayacaktır. Bu ifadelerin gerekçesi de zaten, birtakım siyasi çevrelerde ve odalarda dillendirilen “devletin Doğu İllerini ihmal ettiği iddiasıdır”.

Kaynaklar

Arşivler:

- Devlet Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi*, F. 30-10-00, K. 2552, G. 3459, S. 1; F. 30-18-1-2, K. 76, G. 60, S. 9; F. 310-10-65, K. 2552, G.3459, S. 1.; F. 310-10-65, K. 2552, G. 3459, S. 1.; F. 030-18-01-01, K.5, G. 22, S. 1.; F. 30-18-01-02, K. 13, G. 59, S. 19; F. 030-10, K. 215, G. 457, S.1.; F. 030-10, K.68, G. 451, S. 4; F. 030-18-1-2, K. 31, G. 61, S. 9.; F. 030-18-01-02, K. 80, G. 93, S. 10; F. 030-10, K. 152, G.78, S. 28; F. 030-18-1-2, K. 87, G. 50, S. 20; F. 030-10, K. 157, G. 106, S. 16; F. 030-1-0-0, K. 94, G. 587, S. 7; F. 030-01, K. 69, G. 454, S. 17; F. 030-18-1-2, K. 18, G. 19, S. 13; F. 030-10, K. 184, G. 860, S. 2; F.30-18-1-1, K. 8, G. 47, S. 18; F.30-18-1-1, K. 10, G. 41, S. 17; F. 310-10-65, K. 2553, G. 3461, S. 67; F. 310-10-65, K. 2555, G. 3463,, S. 67; F. 030-10, K. 157, G. 106, S. 16.
- Devlet Arşivleri, Cumhurbaşkanlığı Arşivi*, Celal Bayar Kataloğu, 3/3-26, 1451-5.6-18; 373-26,1451-17.
- Devlet Arşivleri, Osmanlı Arşivi*, HR-İM, D. No: 168, G. No: 13.

Sürelî Yayınlar:

- Aydın Tarihi*, S: 71, Ekim 1939; S: 185, Nisan 1949, S: 198, Mayıs 1950.
- Bitlis gazetesi*, 2 Ekim 1956.
- Bölge Gazetesi*, 23 Ocak 2017.
- Cumhuriyet Gazetesi*, 31 Mayıs 1939.

- Düstur*, 3.Tertip. C.15.
TC Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık İşleri Dergisi, Y: 5, S:5, Ekim 1938.
TC Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık İşleri Dergisi, Y: 10, S:6, Ekim 1943.
TC Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık İşleri Dergisi, Y: 8, S:5, Ekim 1941.
TC Bayındırlık Bakanlığı, Bayındırlık Dergisi, Y: 7, S: 5, Ekim 1940.
TC Bayındırlık Bakanlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi, Y: 7, S: 7.
TC Bayındırlık Bakanlığı, Bayındırlık İşleri Dergisi, Aralık 1949.
TBMM Kanunlar Dergisi, D. VIII, C: 29, Kasım 1947.
TBMM Kavanin Mecmuası, VII/27, Ankara 1945.
TBMM Tebliğler Dergisi, VIII/15, B:29, (1. 1. 1949).
TBMM Tebliğler Dergisi, IX/20,B:44, (16.02. 1953).
TBMM Kavanin Mecmuası, 11/4, Ankara 1941.
TBMM Zabıt Ceridesi, V/21,İ: 21, (27. 12. 1937).
TBMM Zabıt Ceridesi, V/20, İ: 1, (1. 11. 1937).
TBMM Zabıt Ceridesi, IX/20, B.44 (16.02.1953).
TBMM Zabıt Ceridesi, XI/7, İ:40, (20.02.1959).
TBMM Zabıt Ceridesi, 11/3, İ: 41, (24.10.1923).
Van Postası, 2 Ocak 1956.

Araştırma Eserleri

- Akpınar, D. (2018). Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Van'da ve Sinop'ta Petrol Arama Çalışmaları (1876-1950). *İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi (İtobiad)*, 7(4), 2356-2377.
- Boratav, K. (1982). *Türkiye İktisat Tarihi (1908-1985)*. Ankara.
- Deniz, O. ve Yazıcı, H. (2003). Van Gölü'nde Ulaşım. *Türk Coğrafya Dergisi*, İstanbul, (40).
- Eren, Ü. (1967). Doğu Bölgesi Hayvancılığının Ekonomik Bünyesi. *Doğu Anadolu Kalkındırma Sorunları Semineri I*. Ankara.
- Kaçmaz, A. (1998). *Türkiye Cumhuriyeti Hükümetlerinin Doğu Anadolu Bölgesi Üzerindeki İktisadi Politikaları (1930-1945)*. (Yüksek Lisans Tezi). Fırat Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ.
- Kardaş, A. (2015). *Cumhuriyet Döneminde Van Gölü Havzası'nda Yapılan Kamu Harcamaları ve Yatırımları*. Ankara.
- Kardaş, A. (2017). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Van'da Madencilik Çalışmaları (1908-1980)*. Ankara.

- Kardaş, A. (2016). Uluslararası Bir Proje Olarak Türkiye-İran-Pakistan Demiryolunun Açılması. *Kafkas Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 4(1).
- Kardaş, A. (2019). Tek Parti Döneminde Van'da Sağlık Sorunları ve Kurumları. *Akademik Düşünce ve Tarih Dergisi*, 6(4).
- Kayaçelebi, Ü. (23 Ocak 2017). Enis Köy Enstitüsü, *Bölge Gazetesi*.
- Kopar, M. (2005). *Doğu Anadolu'da yapılan Kamu Harcamaları (1927-1950)*. (Doktora Tezi). Fırat Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ.
- Kuşçuoğlu, Y. (1965). Van ve Çevresi. *Arkitekt Dergisi*. İstanbul.
- Lokman, K. (t.y.). *Kürzot Petrol Madeni ve Havalisi Hakkında Rapor*, MTA Arşivi, D. No: 1670.
- Mutlu, Y. (2005). *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi*. Ankara.
- Pekmezciler, S. (1955). *Şahmanis Linyitleri Hakkında Rapor*.
- Tunç, V. (2019). *Van Gölü Havzasında Kamu Yatırımları ve Harcamaları (1946-1950)*. İstanbul.

