

## VAN GÖLÜ'NDE ULAŞIM

*Transportation on Lake Van*

Yrd. Doç. Dr. Orhan DENİZ\*

Prof. Dr. Hakkı YAZICI\*\*

### ÖZET

*Van Gölü, Doğu Anadolu Bölgesi'nin Yukarı Murat-Van Bölümünde yer almaktadır. Deniz seviyesinden yükseltisi 1649 m. kadar olan göl, yaklaşık 3574 km<sup>2</sup> yüzey alanı ve 390 - 400 km. civarında bir kıyı uzunluğuna sahiptir.*

*Gölün çevre uzunluğunun fazla olmasına karşılık, etraftaki dağların yüksekliği ve kışın kar yağışının fazlalığıyla birlikte karın uzun süre yerde kalması, tarih boyunca kıyılardaki yerleşmeler arasında bağlantının göl üzerinden yapılmasını zorunlu kılmıştır. Bu amaçla geçmişte, göl çevresindeki yerleşmelerden Van, Tatvan, Erciş, Adilcevaz, Ahlat, Reşadiye, Gevaş ve Edremit'e birer iskele inşa edilmiştir. 1970'lere kadar kullanılan bu iskelelerinden bu gün sadece Tatvan ve Van iskeleleri faal durumdadır. Söz konusu iskelelerin önemlerini korumalarında hem konumları, hem de 1970'lerden buyana vagon taşımacılığında kullanılmaları etkili olmuştur.*

*Bu gün Van Gölü'nde seferleri yük ve yolcu durumuna göre değişen ve her biri 1918 grostonluk dört tane feribot bulunmaktadır. Demiryollarının Tatvan - Van arasındaki yükünü taşıyan bu feribotlar genellikle demir, kömür, gübre, buğday, askeri malzeme ve İran'ın Avrupa ülkelerinden ithal ettiği yükleri taşımaktadırlar.*

### ABSTRACT

*Lake Van, around which the average altitude and mountainous areas are extensive, is located in the East of Turkey. The lake is located in 1649 metre highness compared to sea level; its area is 3574 km<sup>2</sup> and its total length of the shore is 400 km. owing to the length of its shore, highness of mountains around the lake, heavy snow fall in the winter and closed roads and highways, transportation from city/town to another around the lake was only possible by crossing the lake throughout the history. In the past, in order to make transportation possible by crossing the lake, a small seaport was build in every town and city around the lake. Among the sea docks built in Van, Tatvan, Ercis, Adilcevaz, Ahlat, Resadiye, Gevas and Edremit andused by the 1970s, today only the dock in Tatvan and Van are availableto use. The importance of these two docks*

\* Yüzüncü Yıl Üniversitesi Fen – Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Öğretim Üyesi, Van.

\*\* Atatürk Üniversitesi Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi Coğrafya Eğitimi Bölümü Öğretim Üyesi, Erzurum.

*comes both their location and making railway car transportation possible.*

*Currently, there are four ferry cars to make passenger and load transportation in the lake and each of which about 1918 gross ton. These ferry cars that used between Tatvan and Van usually carry iron bar, coal, wheat, fertiliser, military equipment and the goods imported from Europe by Iran.*

### Giriş

Bu araştırmada, Van Gölü'nde ulaşımın coğrafi esasları, tarihi gelişimi, ulaşımın yerleşmeler üzerindeki etkisi, iskeleler arasında yapılan ulaşım faaliyetleri ve bunların diğer ulaşım sistemleriyle olan ilişkilerinin ortaya konulması amaçlanmıştır. Bu nedenle, araştırma esnasında göldeki ulaşımın tarihi gelişimi, çevresel etkileri ve ulaşımın bu günkü durumunun ortaya konulması için konuyla ilgili tarihi, arkeolojik ve coğrafi bilgi kaynakları taranmış, başta Devlet Demiryolları Van Gölü Feribot İşletmesi Müdürlüğü olmak üzere ilgili kurumlarda çeşitli bilgi ve veri toplanmıştır. Toplanan bilgi ve veriler, göl çevresindeki iskele ve yerleşmelerde yapılan incelemelere dayandırılarak yorumlanmıştır.

Van Gölü'ndeki Ulaşım faaliyetlerine geçmeden önce konunun daha iyi anlaşılması için göl ve çevresinin coğrafyası hakkında bazı bilgilerin verilmesi kanımızca daha yararlı olacaktır.

Van Gölü, Türkiye'nin ortalama yükseltisinin en fazla olduğu ve dağlık alanların geniş yer tuttuğu Doğu Anadolu Bölgesi'nin güney kısmında yer alır. Yaklaşık 16.000 km<sup>2</sup>lik yüzölçümü bulunan ve kendi adıyla anılan havzanın (Van Gölü Havzası) batı kısmına yerleşmiş olan göl, 3574 km<sup>2</sup> yüzey alanı, 12.522 km<sup>2</sup> drenaj alanı, 607 km<sup>3</sup> hacmi ve maksimum 451 m. derinliğiyle<sup>1</sup>, yeryüzünün en önemli göllerinden birisidir. Bu açıdan 1649 metre yükseltide bulunan Van Gölü, 607 km<sup>3</sup>lük hacmiyle dünyada Hazar, Aral ve Baykal gölünden sonra dördüncü, sodalı göller sıralamasında ise birinci sırada yer alır<sup>2</sup>. Kapladığı alan itibarıyla Türkiye'deki baraj gölleri hariç, göllerin toplam yüzölçümünün (10.000 km<sup>2</sup> civarında) 1/3 den biraz fazlasına sahiptir. Kabaca üçgen şeklinde olan Van Gölü'nün uzun eksenini, Tatvan'da Tuğ İskelesi ile Erciş körfezindeki Bendimahî Çayı ağzı arasında yaklaşık 125 km, Tatvan-Van arasında ise 90 km.dir.

Van Gölü'nün çevresi genel olarak yüksek dağlarla çevrelenmiştir. Özellikle gölün güney kıyılarında dağlar, doğu ve kuzey kıyılarının aksine, kıyıda aniden yükselerek 3000-3500 metreye kadar ulaşır. Bu nedenle gölün güney kıyılarındaki, doğu ve kuzey kıyılarındaki olduğu gibi tarıma ve yerleşmeye elverişli olan kıyı düzlüklerine pek rastlanılmaz. Göl çevresinde akarsular tarafından getirilen ve göl ortamında depolanan malzemelerin oluşturduğu bu kıyı ovalar üzerinde Van, Gürpınar, Muradiye, Erciş, Adilcevaz Ahlat ve Tatvan gibi yörenin önemli

1- KEMPE, S., KHOO, F., and GÜRLEYİK, Y., 1978, Hydrography of Lake Van and Its Drainage Area, The Geology of Lake Van, M.T.A. Yayınlarından No: 169, Ankara, s. 30.

2- KEMPE, S., KHOO, F., and GÜRLEYİK, Y., 1978, a.g.e., s. 30.

yerleşmeleri bulunmaktadır. Bu yerleşmeler arasındaki en kısa yol göl üzerinden sağlanmaktadır.

Çevrenin karasal iklimini önemli derecede yumuşatan Van Gölü, kıyı ovalarında daha iyi bir yaşam ortamını hazırlamıştır. Bu özelliğinden dolayı göl kıyıları, bölgenin en eski iskan sahalarından biri olmuştur. Bu durum, bu gün, göl çevresindeki çeşitli uygarlıklardan kalma çok sayıda tarihi eserin varlığından da açıkça anlaşılmaktadır.

Tarih boyunca göl çevresindeki kıyı ovaları üzerinde yoğunlaşan yerleşmelerin birbirleriyle olan ulaşım bağlantıları, genel olarak bölgenin topoğrafik yapısı ve iklim özelliklerine bağlı olarak şekillenmiştir. Örneğin Van Gölü çevresine uzun süre hakim olan Urartular, merkezi otoriteyi güçlendirmek ve ülkenin her tarafı ile sıkı bir ulaşım bağlantısının kurulması için çeşitli yönlerden başkent Tuşpa'ya (Van'a) ulaşan yollar yapmışlardır. Bu dönemde doğudan (Tebriş (İran), Saray, Özalp, Erçek yolu), güneydoğudan (Kuzey Irak, Hakkari, Yüksekova, Başkale, Hoşap yolu), batı ve güneybatıdan (Malatya, Elazığ, Bingöl, Muş yolu ile Diyarbakır – Bitlis yolu) gelen yollar, Van Gölü kıyılarında birleşiyordu<sup>3</sup>. Kıyılardaki yerleşmeler arasında ulaşımın sağlanmasında karayolunun yanı sıra göl ulaşımından da yararlanılıyordu. Gölün ulaşımında kullanılması eskiye oranla azalmış olmakla birlikte hala devam etmektedir.

### 1. Van Gölü'nde Ulaşımın Coğrafi Koşulları

Yaklaşık 400 km. uzunluğundaki göl kıyısı boyunca sıralanan yerleşme merkezleri arasındaki bağlantı uzun yıllar karayolu ile sağlanmıştır<sup>4</sup>. Ancak bu yerleşme merkezleri arasındaki engebeli arazide ulaşım zorluğu, ulaşımında zaman kaybı ve bir takım tehlikelerin bulunmasıyla birlikte kışın yağan karın uzun süre yerde kalması ve dağlık alanların kış aylarında geçilmez hale gelmesi, göl üzerinden ulaşım yapılmasını zorunlu kılmış olmalıdır. Zira göl kıyısında Urartu dönemine ait yerleşme merkezlerinin büyük bir kısmında iskele kalıntılarının bulunması, Urartuların göl ulaşımından yararlandıklarının açık bir göstergesidir.

Bölgede doğal koşulların (özellikle topoğrafya ve iklimin) ulaşım faaliyetleri üzerindeki olumsuz etkisi eskiden beri bilinmektedir ve teknolojik gelişmeler sayesinde doğal faktörlerin ulaşım üzerindeki bu olumsuz tesiri günümüzde bir hayli azaltılmış olmakla birlikte tamamen ortadan kaldırılmış değildir. Dağlık alanlarda yol yapım ve bakım maliyetinin yüksekliği nedeniyle Türkiye – İran Demiryolu'nun Tatvan – Van arasındaki 90 km.lik kısmında vagonların Van Gölü üzerinde feribotlarla taşınması da, hala ulaşımında doğa koşullarına uyulma zorunluluğu göstermektedir.

Van Gölü'nde ulaşımı olumsuz yönde etkileyen iki doğal faktör bulunmaktadır: bunlardan birincisi fırtınalı hava koşulları, ikincisi ise göl yüzeyinde meydana

3- BELLİ, O., 1977, Urartular Çağında Van Bölgesi Yol Şebekesi (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, s. 46.

4- BELLİ, O., 1977, a.g.e. 131.

na gelen su seviye değişimleridir. Şiddetli rüzgarların estiği günlerde veya saatlerde, gölde oluşan 2 – 3 m yüksekliğindeki dalgalar, ulaşımı kısa süreli de olsa, zaman zaman kesintiye uğratmaktadır. Van Gölü'ndeki seviye değişimi ise, feribotların iskeleye yanaşmasını, dolayısıyla yükleme ve boşaltmayı olumsuz yönde etkilemektedir. Özellikle 1994 – 1995 yıllarında göl yüzeyinde meydana gelen hızlı yükselme, Tatvan ve Van iskelelerinde demiryolu raylarının, işletmeye ait depoların ve lojmanların bodrum katlarının tamamen su altında kalmasına neden olmuştur. Daha sonra iskelelerde göl seviye değişiminin yarattığı olumsuzlukları bertaraf etmek ve ulaşımı normale döndürmek için bir dizi önlemler alınmıştır. Bu önlemler arasında gemilerin tamir ve bakımlarının yapıldığı havuzların kenar betonlarının yükseltilmesi, Tatvan ve Van iskelelerindeki rıhtımların ray seviyesi ile feribottaki ray seviyesi arasında oluşan yaklaşık 80 cm lik seviye farkının giderilmesi için rıhtımların yükseltilmesi ve feribot sahası girişinden iskeleye doğru su altında kalan rayların yükseltilmesini sayabiliriz.

## 2. Van Gölü'nde Ulaşımın Tarihi Gelişimi

**a) Cumhuriyet Devri Öncesi:** Van Gölü'nde ulaşımın başlaması çok eski devirlere dayanır. Bu konuda elimizdeki en eski bilgiler Urartulara aittir. Urartular zamanında (M.Ö. 900 – M.Ö. 600 yılları) Van Gölü çevresindeki yerleşmelerden Van, Yeşilsu (Amik), Deliçay Adilcevaz, Ahlat, Tatvan, Reşadiye ve Gevaş arasındaki ulaşım yardımcı olan pek çok iskelenin varlığı ve bu iskeleler arsında taşımacılığın yapıldığı<sup>5</sup>, daha sonraki dönemlerde ise bu iskelelerin Romalılar, Bizanslılar, Selçuklular ve Osmanlılar gibi çeşitli uygarlıklar tarafından da kullanıldığı bilinmektedir<sup>6</sup>.

Göl ulaşımı ile ilgili olarak AŞAN'ın İlhaniiler zamanında yaşamış olan ZEKERİYA KAZVİNİ'nin "Asar-ul Bilad" adlı eserine atıf yaparak verdiği bilgilerden Ahlat, Vastan (Gevaş), Erciş ve Tatvan limanları arasında büyük teknelerin işletildiği ve ticaretin oldukça gelişmiş olduğu anlaşılmaktadır<sup>7</sup>.

Van Gölü çevresi Osmanlıların eline geçtikten sonra göl ulaşımından yine azami derecede istifade edilmeye çalışılmıştır. 16. Yüzyılda İran'a bir sefer yapmak üzere ordularıyla birlikte Van Gölü kıyılarına gelen sadrazam İbrahim Paşa, 1568'de Tatvan Kalesi önüne bir tersane ve liman inşa ettirerek burayı bir üs haline getirmiştir<sup>8</sup>.

17. yüzyılda bölgenin en önemli şehirlerinden birisi olan Van'ın Erzurum, Diyarbakır ve İstanbul gibi şehirlerle olan ticaretinde güzergah olarak göl kıyısını dolaşan karayollarıyla birlikte (Güherçile, barut ve bazı ticari malların taşınmasında) Van-Erciş arasında göl ulaşımı da kullanılmakta idi. Özellikle Van, Erciş ve Akdamar Adası'nda kurulan imalathanelerde elde edilen barut göl üzerinden

5- BELLİ, O., 1977. Urartular Çağında Van Bölgesi Yol Şebekesi, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul, s. 135.

6- GÜRBÜZ, O., 1994. a.g.e., s. 316.

7- AŞAN, M.B., 1992, xiv Yüzyılda Van ve Yöresi, Fırat Üniv. Sos. Bil. Enst. (Yayımlanmamış Doktora tezi), Elazığ, s. 20.

8- ATEŞMEN, İ., 1968. a.g.e., s. 71. - Bittis İl Yıllığı, 1971, s. 79.

taşınırdı ve bu iş için bir de gemi tahsis edilmişti. Bu dönemlerde göl kıyısındaki en önemli iskeleler Tatvan, Ahlat, Adilcevaz, Erciş ve Van'da bulunuyordu<sup>9</sup>. Özellikle Van Gölü çevresindeki karayollarının ulaşımaya yeterince elverişli olmadığı mevsimlerde; Güneydoğu ve İç Anadolu bölgelerinden getirilen mallar, Tatvan iskelesinden sandal ve yelkenlilerle başta Van olmak üzere göl çevresindeki diğer şehir ve kasabalara dağıtılıyordu.

Osmanlılar döneminde göl üzerinde çalışan gemi varlığına bakıldığında azımsanmayacak miktarda olduğu görülür. Örneğin 1633 yılında göl üzerinde 50'den fazla gemi çalışmakta idi<sup>10</sup>. 1650'li yıllarda Van gölü çevresini gezen EVLİYA ÇELEBİ'de gölde 50 kadar gemi bulunduğunu ve bu gemilerle kaleden kaleye mal taşındığını ifade etmektedir<sup>11</sup>. ŞEMSEDDİN SAMİ "kamus-ul Alam" adlı eserinde Van Gölü'nde işler halde 87 adet yelkenli gemi bulunduğunu ve henüz büyük gemi işletilmediğini belirtmektedir<sup>12</sup>. 1899 tarihli Van'ın Vilayet Salnamesinde ise, gölde 110 kadar küçük gemi bulunduğunu ve bu deniz araçlarıyla kıyı iskelelerinden Vilayet merkezine (Van'a) odun ve zahire taşındığı ifade edilmektedir<sup>13</sup>. MAYEWSKY'de göl üzerinden Van, Tatvan, Adilcevaz ve Erciş iskeleleri arasında çoğunlukla buğday ve zahire nakliyatı yapan 100 kadar kayık bulunduğunu bildirmektedir<sup>14</sup>.

Birinci Dünya Savaşı yıllarına gelindiğinde, Van Gölü üzerindeki hakimiyet Rusların eline geçmiştir. Bu dönemde Rusların, Van Gölü çevresindeki yerleşmeler arasında bağlantıyı sağlamak üzere Tatvan, Erciş ve Van'a birer iskele inşa ettirdikleri<sup>15</sup>, ardından da göle birkaç tane motorlu tekne (gemi) getirdikleri, bunların yakıt ihtiyacını karşılamak üzere de Van Gölü'nün kuzeydoğusunda yer alan Kürzot köyünde petrol kuyuları açtıkları bilinmektedir<sup>16</sup>.

Van Gölü üzerinde yapılan ulaşım ve araç varlığına ilişkin bilgi veren bir başka kişi de Erkan-ı Harbiye öğretmenlerinden MEHMET CEMAL'dir. Cemal "Anadolu" adlı eserinde 1920 yılında Van Gölü'nde 200 kadar mavna ile Ruslardan kalma birkaç motorun bulunduğunu belirtmektedir<sup>17</sup>.

Rusların Van Gölü'nde bıraktığı gemiler şunlardır.

#### 1. Cumhuriyet Gemisi (Römorkör): Gölde hem yük hem de yolcu taşıyan bu

9- KILIÇ, O., 1997, xvi. Vexvii. Yüzyılda Van (Doktora Tezi), Van Belediyesi Yay. No: 6, Van, s. 280-288.

10- KILIÇ, O., 1997, a.g.e. s. 280-288.

11- EVLİYA ÇELEBİ, 1986, Evliya çelebi Seyahatnamesi, cilt III-IV, Üçdal Neşriyat, İstanbul, s. 515.

12- ŞEMSEDDİN SAMİ, 1898, Kamus-ul Alam, Van Gölü Maddesi, cilt 6, İstanbul, s. 4676.

13- Van Vilayeti Salnamesi, 1315, s. 156-169.

14- MAYEWSKY, 1330, Van-Bitlis vilayetleri (çev. M. Sadık), Matbaa-i Askeriye, İstanbul, s. 64-65.

15- ATEŞMEN, İ., 1968, a.g.e., s. 72.

16- Genelkurmay Başkanlığı, 1938. Doğu Anadolu Coğrafyası: Tabii Zirai, Beşeri, Baytari, c. VII, Ankara, s. 81.

17- MEHMET CEMAL, 1336, Anadolu istatistikleri, iktisadi, Askeri, Coğrafya, Matbaa-i Askeriye, Dersaadet. s. 189.

gemi 1944'te benzin taşıırken alev almış ve tamamen yanmıştır.

2. *Akdamar Şilebi*: 200 tona kadar yük taşıyan bu gemi 1958'de Reşadiye kıyılarında fırtına nedeniyle kayalara çarparak batmıştır. İnsan kaybının olmadığı kazada 50-60 kadar koyun boğulmuştur.

3. *Yayla Dubası*: Rusların çıkarma gemisi olarak da kullandığı bu gemi, 120 ton yük taşırdı. Bu gemi de zamanla yıpranarak hurda haline gelmiştir<sup>18</sup>.

**b) Cumhuriyet Devri:** Cumhuriyet devriyle birlikte Van Gölü'nde çalışan gemiler, 1925'te merkezi Van'ın Erciş ilçesine bağlı Ernis bucağında bulunan, Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı "Van Gölü Seyr ü Sefain İdaresi" çatısı altında toplanmıştır<sup>19</sup>. Böylece Van Gölü'ndeki trafikte, ilk defa bir düzene girmiş oluyordu. Bu kuruluş 1934'te kaldırılarak göl trafiğinin yönetimi Van İli Özel İdaresi'ne bırakıldı. Çok geçmeden iktisat vekaletine bağlı olarak Van Gölü İşletmesi (1936'da) kurulunca, Van Gölü'nde gemi işletmeciliği bu kuruluşla bağlandı ve ardından işletme merkezi Erciş'ten Tatvan'a taşındı. İşletme merkezinin Tatvan'da bugünkü işletme mahallesine taşınmasıyla birlikte, burası işletmeye ait atölyeler, ambarlar, lokanta, otel ve çalışanlara ait lojmanlarla birlikte bir üs haline getirilmiştir. Dolayısıyla işletmenin oluşturduğu istihdam, o yıllarda küçük bir köy olan Tatvan'a önemli bir dinamizm kazandırmıştır. Tatvan'da tersanenin kurulması ve limanın modern hale getirilmesi ise 1964-67 yıllarına rastlar.

1953 yılında Denizcilik Bankası T.A.O. Genel Müdürlüğü bünyesine dahil edilen Van Gölü Gemi İşletmeciliği, Etibank'la da işbirliğine girerek; bölgedeki madenleri işletme, göl üzerindeki vagon, yük ve yolcu taşımacılığı yapma yetki ve görevlerini de üstlenmiştir. 1983 yılında 117 sayılı kanun hükmündeki kararname ile Türkiye Denizcilik Kurumu Genel Müdürlüğü'ne, 16.11.1984 tarihinde ise Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne bağlanan Van Gölü Gemi İşletmeciliği, 1988 yılından bu yana da T.C.D.D. İşletmesi Genel Müdürlüğü bünyesinde faaliyetlerini sürdürmektedir.

Van Gölü'ndeki ulaşım faaliyetlerinde istihdam edilen nüfusa gelince; 1971 yılında feribotlarla göl üzerinden vagon taşımacılığının başladığı yıllara kadar herhangi bir istatistik tutulmadığı için bu konuda elimizde sağlıklı bir bilgi bulunmamaktadır. Van Gölü Feribot İşletmesi'nin Vagon taşımaya başladığı ilk yıllarda çok sayıda kişi çalışırken, son yıllarda eskiye oranla önemli miktarda azalmalar olmuştur (Çizelge 1). Örneğin 1982 yılında Van Gölü Feribot İşletmesinde 392 kişi çalışırken, 1998'de bu sayı 164 kişiye kadar düşmüştür. İşletmedeki personel azalmasında; Göl ulaşımının cazibesini kaybetmesi, yük ve yolcu miktarının azalması, işletmenin zararlarının çoğalması ve emekli olanların yerine daha az personelin alınması gibi nedenler sıralanabilir.

18- ATEŞMEN, İ., 1968. a.g.e., s. 72 - 73

19- Yurt Ansiklopedisi, Bitlis maddesi, s. 1410 ve Van Gölü İşletme Müd. Beyanı.

**Çizelge 1.** Yıllara Göre Van Gölü Feribot İşletmesinde Çalışan Personel Sayısı  
(1982/2000)

**Table 1.** The Number of the Staff in Lake Van Ferry Management on a Perennial  
(1982/2000)

Yıllar	Personel Sayısı	Yıllar	Personel Sayısı
1982	392	1992	306
1984	390	1993	208
1985	388	1994	244
1986	244	1995	207
1987	250	1996	196
1988	327	1997	180
1989	322	1998	164
1990	315	1999	
1991	330	2000	198

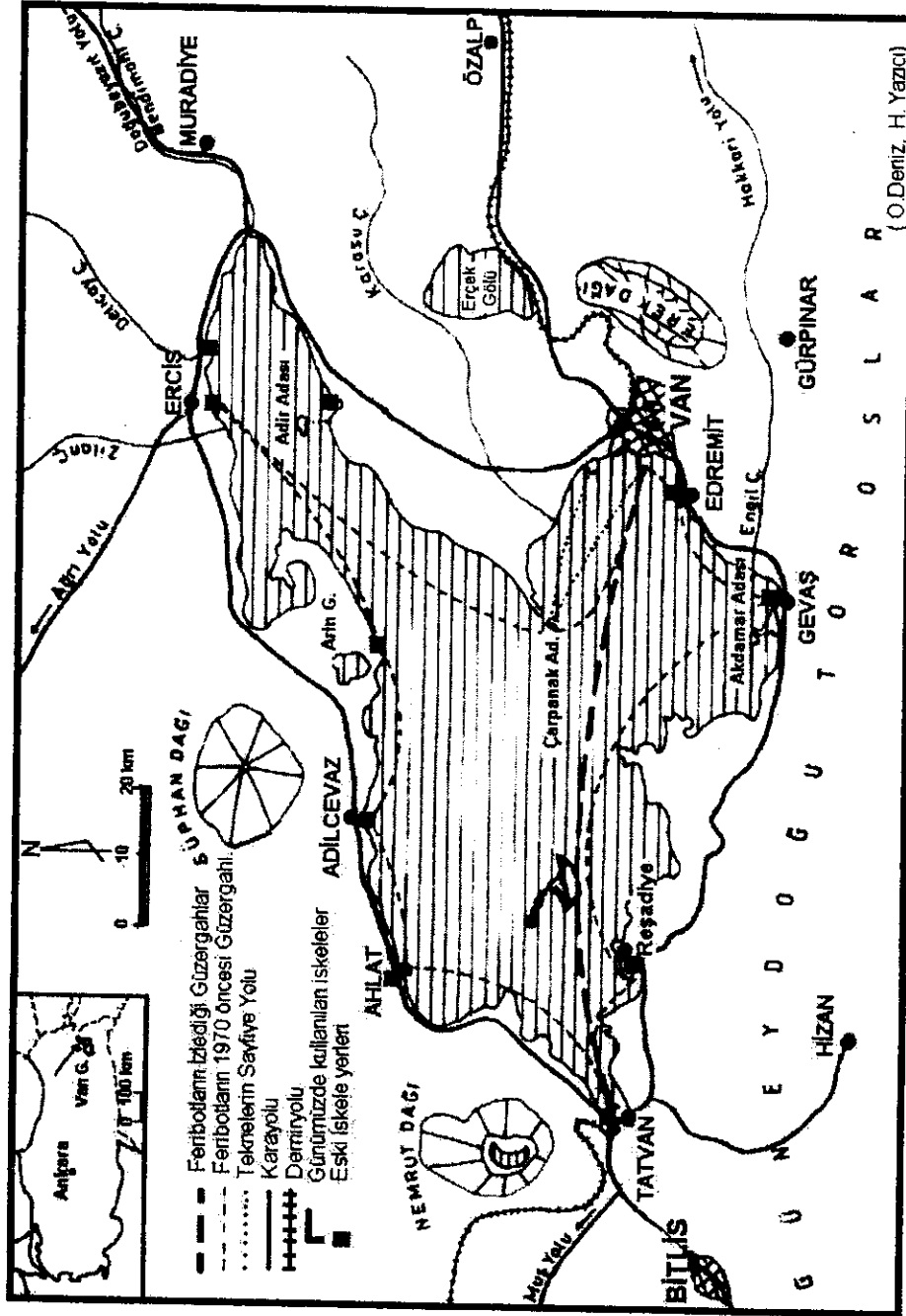
Kaynak: T.C.D.D. Yolları Van Gölü Feribot İşletme Müdürlüğü.

### 3. Van Gölü Kıyılarındaki İskeleler ve İşlevleri

Van Gölü kıyılarında 1970 lere kadar kullanılan en önemli iskeleler Van, Tatvan, Erciş, Ahlat, Adilcevaz, Gevaş ve Reşadiye'de iskeleleri idi. Bunlar içinde Van ve Tatvan iskeleleri geçmişte olduğu gibi bu günde önemli bir fonksiyona sahiptir. Tatvan'da 1970'li yıllara kadar hem Tuğ iskelesi hem de şimdiki feribot iskelesi aktif olarak kullanılıyordu ve bu iskelelerden haftada üç defa Van Gölü kıyılarını dolaşmak üzere gemi kalkardı. Bunlardan bir tanesi giderken, gölün kuzeyinde Ahlat, Adilcevaz, Erciş üzerinden Van'a ulaşır, dönüşte gölün güneyinde Edremit, Gevaş ve Reşadiye üzerinden Tatvan'a gelirdi. Diğer feribot ise Tatvan'dan hareket ederek gölün güneyinden Reşadiye, Gevaş ve Edremit'i dolaşarak Van'a ulaşırdı. Dönüşte ise gölün kuzeyinde Erciş, Adilcevaz ve Ahlat yolunu takip ederek Tatvan'a ulaşırdı. Tatvan'dan hareket eden üçüncü gemi de direk Van'a gider, dönüşte ise yine kuzey yolunu (Erciş, Adilcevaz, Ahlat) takip ederek Tatvan'a dönmekteydi<sup>20</sup>. Bu gemilere göl çevresinde yetiştirilen ürünlerden genellikle Tatvan ve Reşadiye'den odun; Ahlat, Adilcevaz, Erciş ve Edremit'ten yaş sebze ve meyve yüklenerek başta Van şehri olmak üzere, göl kıyısında ihtiyaç duyulan diğer yerleşmelere taşınırdı (Şekil1).

Zamanla Göl çevresindeki karayollarının iyileştirilmesi ve motorlu taşıtların çoğalması; dolayısıyla karayolu taşımacılığının gelişmesi, göl üzerindeki ulaşımın önemini gittikçe azaltmaya başlamıştır. Günümüzde sadece Tatvan ve Van iskeleleri arasında yolcu ve yük taşımacılığının yapılması da göl üzerinde ulaşım-

20- Güneydoğu, Birinci Müfettişlik Bölgesi, 1939. Cumhuriyet Matbaası, İstanbul, s. 330 – 331.



Şekil: 1- Van Gölü'nde feribotların izlediği güzergahlar.  
Figure 1- The Routes of transport in Lake Van.

(O. Deniz, H. Yazıcı)



mın eskiye oranla ne kadar gerilediğinin bir göstergesidir. Van Gölü'nde eskiden gemilerin uğradığı diğer iskeleler (Erciş, Adilcevaz, Ahlat, Gevaş, Edremit ve Reşadiye'de bulunanlar) bu gün tamamen bozulmuş ve yükselen Van Gölü suları altında kalarak çoğunlukla yerleri bile kaybolmuş durumdadır.

Van Gölü'ndeki diğer iskeleler, zamanla birer birer ortadan kalkarken, Tatvan ve Van'daki iskelelerin önemlerini korumalarında her iki şehrin konumunun önemli rol oynadığı söylenebilir. Özellikle 1960'lardan sonra Van Gölü Havzası'nda gelişmeye başlayan karayolu ulaşımı karşısında göl ulaşımının ayakta kalmasında ve bu iskelelerin önem kazanmasında 1964 yılında hizmete açılan Muş – Tatvan demiryolu hattının büyük katkısı olmuştur. 1967'de Arap – İsrail savaşının patlak vermesi ve Süveyş Kanalı yolunun tehlikeye girmesi üzerine, Avrupa ile güneydoğu Asya arasındaki en kısa bağlantıyı sağlamak için Türkiye – İran demiryolu ve Van Gölü'nde vagon taşıyacak feribotların yapımına hız verilmiştir. Vagonların göl üzerinden taşınmasında, Tatvan'dan göl çevresini dolaşarak Van'a uzatılacak bir demiryolu inşaatının topoğrafik nedenlerle zorluğu ve pahalılığı etkili olmuştur. Bu nedenle Tatvan iskelesi, dalgakıranı, rıhtımı, gemi montaj atölyeleri, depoları, havuzları ve işletmeye ait binalarıyla Van Gölü'ndeki en önemli liman haline getirilmiştir. Günümüzde (2001) aynı anda iki feribotun yanaşabildiği Tatvan limanı, aynı zamanda fırtınalı havalarda Van Gölü'nün gü-



**Foto 1.** Tatvan iskelesinden bir görünüş  
**Photo 1.** A View From Tatvan Harbour

neybatısındaki balıkçı teknelerinin de sığınağı durumundadır (Foto 1).

Göl üzerinde çalışan gemi ve teknelere gelince; 19.yüzyıl ve öncesine ait gemi ve tekne sayısına ilişkin bilgiler daha önce verildiğinden burada sadece Cumhuriyet devri ve özellikle bu günkü duruma ilişkin bilgiler verilecektir. Daha önce Rusların I.Dünya Savaşı esnasında bölgeyi işgal ettiklerinde Van Gölü'ndeki bazı iskeleler arasında taşımacılık yaptıklarını ve bölgeyi terk ettiklerinde de geride üç gemi bıraktıklarını belirtmiştik. Uzun süre gölde taşımacılığın yükünü bu üç motorlu gemi ile diğer küçük kayık ve tekneler çekmiştir. 1970'lere gelindiğinde ise Tatvan- Van arasında vagon taşımacılığının başlamasıyla birlikte göldeki motorlu gemi sayısında da önemli artışlar gözlenmiştir. Bu yıllarda küçük kayıklar hariç göldeki araç varlığı , 3 tane yolcu – yük gemisi, 1 tane yük gemisi ve 2 tane de feribot olmak üzere toplam 6'ya yükselmiştir.

Tatvan – Van arasında göl üzerinden vagon taşımak amacıyla, 1970-1976 yılları arasında Tatvan tersanesinde 4 tane büyük feribot inşa edilerek sefere konulmuştur. Bugün (2002) hala çalışan bu feribotlardan Orhan Atlıman feribotu 1971'de, Rafet Ünalın feribotu 1973'te, Tatvan feribotu 1975'de, Van feribotu ise 1976'da hizmete girmiştir. Bu feribotlardan her biri 81 m boyunda, 14.5 m eninde ve 1918 grostondur. Ortalama hızları saatte 12 mil olup, yük kapasiteleri 430 ton'dur. Feribot içinde 3 ray sistemi bulunmakta ve her bir feribotun taşıyabileceği vagon sayısı, vagon uzunluğuna ve yük miktarına bağlı olarak 9 ile 15 arasında değişmektedir.

Bu gün Tatvan-Van arasında yük ve yolcu taşıyan feribotlardan başka, göl üzerinde turistik amaçlı olarak adalara (Aktamar, Çarpanak ve Adir adasına ) ve sayfiye yerlerine çalışan 10 küçük tekne ile 50-60 kadar da balıkçı teknesi bulunmaktadır. Balıkçı teknelerinin büyük bir kısmı Van Gölü'nün doğusunda nispeten büyük akarsuların (güneyden kuzeye doğru Engil Çayı, Karasu, Bendimahı Çayı, Deliçay ve Zilan Çayı) göle döküldüğü Van, Gevaş ve Erciş körfezlerinde bulunmaktadır. Kıyılardaki sayfiye yerleri ile adalara çalışan küçük teknelerin her biri yaklaşık 15-20 kişi taşıma kapasitesine sahip olup, en yoğun çalıştıkları hat gölün güneydoğusundaki kıyıları ile Akdamar Adası arasındadır.

### 3.Yük ve Yolcu Taşımacılığı

Cumhuriyetin ilk yıllarından 1970'lere kadar Van Gölü üzerinde çalışan gemiler, aynı zamanda Van gölü İşletme İdaresi'nin merkezi durumunda olan Tatvan'dan hareket ettiklerinde göl kıyısındaki bütün kasaba ve şehirlere uğrayarak iskeleler arasında yük ve yolcu taşırlardı.

1970'lerde göl çevresindeki yerleşmeleri bir birine bağlayan karayollarının geliştirilerek her mevsim ulaşımına açık hale getirilmesi ve gemilerin karayolu araçlarına oranla çok yavaş kalması, göl ulaşımının öneminin azalmasına neden olmuştur. Ancak 1971 yılında feribotlarla vagon ve yolcu taşımacılığının başlaması bu ulaşım sistemine yeni bir ivme kazandırmıştır.

### a) Yük Taşımacılığı

Bu gün Tatvan – Van arasındaki 90 km yi 4.5 saatte alabilen feribotlar, gölde taşınan yükün hemen hemen tamamını, taşımaktadırlar. Daha önce belirttiğimiz gibi 1970 li yıllara kadar, gölde çalışan gemiler belli bir düzen içinde çalışırdı ve gemilere genellikle Tatvan ve Reşadiye'den odun ; Ahlat, Adilcevaz, Erciş ve Edremit'ten elma, kayısı, kiraz, armut, ceviz, biber, fasulye ve domates gibi yaş sebze ve meyveler yüklenerek başta Van Şehri olmak üzere göl kıyısında ihtiyaç duyulan diğer yerleşmelere taşınırdı.

Günümüzde Feribotlarla taşınan yükler arasında çoğunlukla kömür, buğday, gübre, demir, askeri malzeme ve İran'a ait ticari mallar bulunur. Bu yüklerin büyük bir kısmını, İran'ın Avrupa ülkeleri ve Türkiye'den ithal ettiği mallar oluşturur. Dolayısıyla Van Gölü'nde feribotların yaptığı sefer sayısı ve taşımacılık da büyük ölçüde (1970'lerden sonra) İran'ın Türkiye üzerinden yaptığı ithalata bağlı kalmıştır. Van Gölü'nde yük taşımacılığının yönü ise genel olarak Tatvan'dan Van'a doğrudur. Yani batıdan doğuya doğrudur.

Van Gölü'nde feribotlarla yapılan yük taşımacılığına bakıldığında, uzun sayılabilecek (31 yıl) bir periyot içinde düzenli bir seyir izlemediği, aksine sürekli dalgalanmaların meydana geldiği görülür. Örneğin, ilk defa 1971 yılı Eylül ayında Tatvan-Van arasında sefere başlayan Orhan Atlıman feribotu, aynı yıl içinde 512 ton yük taşırken, dört yıl sonra iki feribotun daha devreye girmesiyle taşınan yük miktarı 505.533 tona yükselmiştir. 1980 yılına gelindiğinde ise bu rakam, % 490 oranında azalarak 85.624 tona düşmüştür. Bu durumda, öncelikle İran'da meydana gelen rejim değişikliği, Avrupa ülkelerinin bu ülkeyle olan ilişkilerini askıya alması ve Türkiye'de meydana gelen askeri ihtilal etkili olmuştur.

1980 sonrasında feribotlarla Van Gölü'nde yapılan taşımacılık tekrar artmaya başlamıştır. 1983'te yaklaşık bir değerle 302 bin tona, 1985'te ise 415 bin tona yükselmiştir. 1985'ten 1990 yılına kadar bir miktar düşme gözlenirse de yine de yıllık taşınan yük miktarının 300 bin tonun üzerinde gerçekleştiği görülür (Çizelge 2). Bu durumda İran – Irak savaşının etkili olduğunu düşünmekteyiz. Yani İran, Irak'la savaşta olduğu yıllarında Türkiye üzerindeki ithalatını arttırmıştır.

1990 sonrası feribot işletmesinin gerileme dönemine girme süreci olarak kabul edilebilir. Çünkü, 1990'da taşınan yük miktarı 339 bin ton iken, 1993'de bu rakam 55 bin tona kadar düşmüştür. Bu değer, feribot işletmesinin tarihinde bir minimum oluşturmaktadır. 1993 – 2000 yılları arasında göl üzerindeki yük taşımacılığında kısmi bir artış görülse de mevcut durum, tatmin edici seviyeye ulaşmamıştır.

Van Gölü'nde yapılan yük taşımacılığının azalmasında demiryollarının teknolojik gelişmelere ayak uyduramaması, 1990'larda trenlere yapılan terör saldırıları nedeniyle güvenilirliğini yitirmesi ve bu ulaşım sisteminin karayolu ulaşımı karşısında cazibesini yitirmesi etkisi olmuştur.

**Çizelge 2.** Yıllara Göre Tatvan-Van Arasında Yük Taşımacılığının Gidişatı (1971- 2000).  
**Table 2.** The Course of Shipment Between Tatvan-Van on a Perennial Basis (1971-2000).

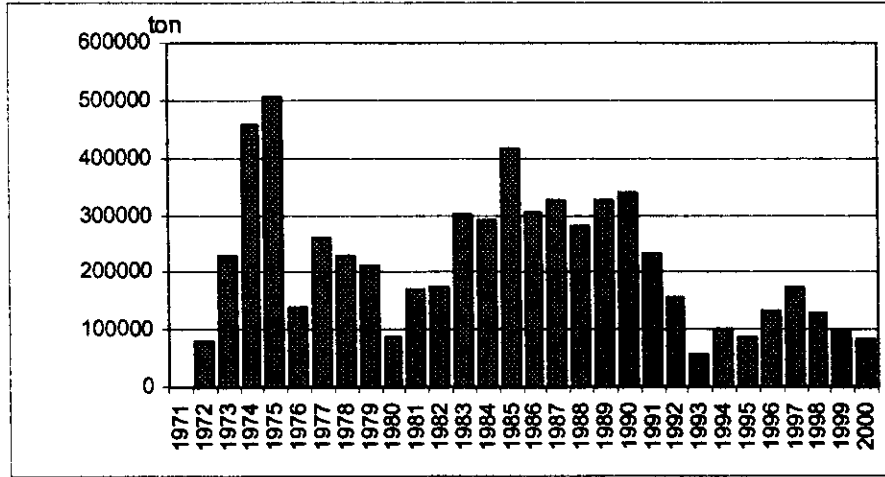
YILLAR	Yük Miktar (Ton)	Vagon Sayısı (Adet)	YILLAR	Yük Miktarı (Ton)	Vagon Sayısı (Adet)
1971	512	514	1986	304.883	21.320
1972	79.623	11.632	1987	324.719	24.871
1973	229.194	17.311	1988	282.080	22.102
1974	458.424	19.892	1989	327.686	27.593
1975	505.533	21.440	1990	339.356	26.524
1976	137.053	16.271	1991	233.469	20.670
1977	261.227	31.187	1992	157.262	14.724
1978	230.314	21.657	1993	55.194	5.373
1979	211.442	7.530	1994	99.715	7.767
1980	85.624	7.785	1995	87.030	6.999
1981	170.918	1.622	1996	133.346	10.068
1982	172.295	12.027	1997	174.808	13.085
1983	301.978	24.460	1998	130.032	11.608
1984	291.855	23.292	1999	95.401	8.323
1985	415.067	28.206	2000*	83.515	6.686

Kaynak: Tatvan Van Gölü İşletme Müdürlüğü. \*Yılın ilk 6 ayını kapsamaktadır.

### b) Yolcu Taşımacılığı

Yolcu taşımacılığına gelince; Van Gölünde çalışan feribotlar yükün yanı sıra, yolcu da taşımaktadırlar. Her bir feribotun yolcu kapasitesi 310 kişidir. Burada yolcular özel otomobillerini de feribota alarak Van – Tatvan arasında seyahat edebilme imkanına sahiptir.

Tatvan – Van arasında feribotların sefere başladığı ilk yıllarda (1970 – 1980 arası) çevrede karayollarının yeterince gelişmemiş olması ve kışın karayolu ile seyahat etmenin güçlüğü karşısında çok sayıda yolcu feribotu tercih ediyordu. Örneğin 1977 yılında Van-Tatvan arasında feribotu tercih edenlerin sayısı 48.485 kişiyi bulmuştur. Ortalama bir değerle 1971-1992 yılları arasında Van Gölü üzerinden feribotlarla her yıl yaklaşık 25 bin civarında yolcu taşınmıştır (Çizelge 3, Şekil 3). Ancak 1993 yılından itibaren Van-Tatvan arasındaki yolcuların çoğunluğu göl ulaşımı yerine karayolunu tercih etmeye başlamışlardır. Feribotların tarifeli seferlerin olmayışı, Tatvan – Van arasındaki feribot yolculuğu-

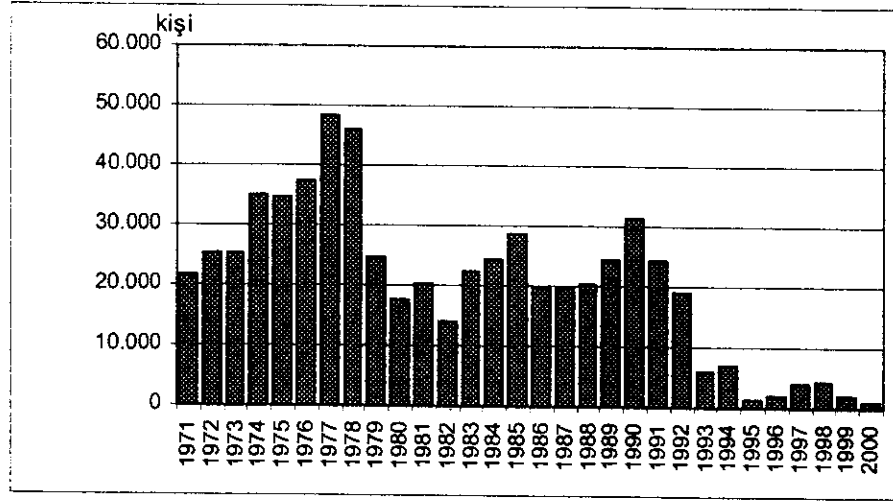


**Şekil 2:** Yıllara Göre Feribotlarla Van Gölü'nde Taşınan Yük Miktarı (1971 – 2000).  
**Figure 2.** The Amount of Shipment in Lake Van Through Ferries on a Perennial Basis (1971- 2000).

**Çizelge 3.** Yıllara Göre Tatvan-Van Arasında Yolcu Taşımacılığının Gidişatı (1971 – 2000).  
**Table 3.** The Course of Transport Between Van-Tatvan on a Perennial Basis (1971 – 2000).

Yıllar	Yolcu Sayısı (Kişi)	Yıllar	Yolcu Sayısı (Kişi)
1971	21.595	1986	19.678
1972	25.438	1987	19.816
1973	25.301	1988	20.177
1974	34.904	1989	24.324
1975	34.556	1990	31.427
1976	37.473	1991	24.370
1977	48.485	1992	19.140
1978	46.009	1993	5.858
1979	24.800	1994	7.156
1980	17.813	1995	1.377
1981	20.374	1996	1.971
1982	13.840	1997	3.853
1983	22.386	1998	4.487
1984	24.499	1999	1.999
1985	28.786	2000 *	1.107

Kaynak: Tatvan Van Gölü İşletme Müdürlüğü. \*Yılın ilk 6 ayını kapsamaktadır.



**Şekil 3:** Yıllara Göre Van Gölü'nde Feribotlarla Taşınan Yolcu Sayıları (1971 – 2000).  
**Figure 3.** The Number of Passengers Transported by Ferries in Lake Van on a Perennial Basis (1971 – 2000).

nun (4.5 saat) karayolu (2 saat)'na oranla daha uzun zaman alması, trenlere yapılan sabotajların artması ve buna bağlı olarak Van Gölü Ekspresi'nin seferden kaldırılması feribotlarda yolcu taşımacılığını durma noktasına getirmiştir. Ayrıca 1994-1995 yıllarında göl seviye yükselmesi sonucu su altında kalan iskelelerden feribotlara ulaşmada yaşanan güçlükler de yolcu sayısının azalmasında etkili olmuştur. Günün belli saatlerinde güvenlik nedeniyle Tatvan-Van arasındaki karayolunun ulaşımına kapalı kaldığı yıllarda bile göl ulaşımı, durumu lehine çevirememiştir.

Ancak 2001 yılından itibaren İran – Türkiye (İstanbul bağlantılı) arasında Yolcu Ekspresinin tekrar sefere konulmasıyla birlikte, feribotlarla taşınacak yolcu sayısında da önemli miktarda artışların olacağı beklenmektedir.

Gölde, Tatvan – Van arasından başka yolcu taşımacılığının yapıldığı bir başka alan Van ve Gevaş kıyılarıdır. Özellikle bahar ve yaz aylarında Gevaş'ın 15 km. kadar batısındaki Akdamar iskelesi ile Akdamar Adası arasında yoğun bir yolcu taşımacılığı yapılmaktadır. Turistik ve sayfiye amaçlı yolcu taşımacılığının yapıldığı diğer önemli hatlar ise Van iskelesi - Akdamar adası, Van iskelesi-Çarpanak Adası, Yüzüncü Yıl Üniversitesi Kampüsü-Çarpanak Adası ve Yüzüncü Yıl Üniversitesi Kampüsü-Akdamar Adası arasındadır. Bu hatlardaki yolcu taşımacılığı bahar ve yaz aylarıyla sınırlıdır.

### Sonuç:

Türkiye'deki göller üzerinde ulaşım yeterince gelişmemiştir. Bu, göllerin fiziki özelliklerinin yanı sıra göl ulaşımına gerekli önemin verilmemesinden kaynaklanmaktadır. Ülkemizde kayık ve teknelerle üzerinde küçük ölçüde taşımacılığın yapıldığı göllerimizi saymazsak, feribotlarla büyük miktarda yük ve yolcu taşımacılığının yapıldığı iki göl (Van Gölü ve Karakaya Baraj Gölü) vardır. Van Gölü'nde Tatvan-Van arasında, Karakaya Baraj Gölü'nde ise Elazığ'ın Baskil ilçesi ile Malatya'nın Battalgazi ilçeleri arasında feribotlarla taşımacılık yapılmaktadır.

Konusunu Van Gölü'ndeki ulaşım faaliyetleri oluşturan bu çalışmada elde edilen sonuçlar ve göl ulaşımının geleceğine dair görüşler şu şekilde sıralanabilir:

1. Van Gölü'nde ulaşım faaliyetlerinin ne zaman ve kimler tarafından başlatıldığı kesin olarak bilinmemekle birlikte eldeki bilgilere göre M.Ö. 900 yıllardan bu yana göl üzerinde ulaşım yapıldığını ve ilk defa Urartuların göl kıyısındaki yerleşim merkezleri ile başkent Tuşpa (Van) arasındaki bağlantıyı karayolunun yanı sıra göl ulaşımıyla da sağladıklarını söylemek mümkündür..

2. Van Gölü'ndeki ulaşım faaliyetleri bölgenin coğrafi koşullarının bir dayatması olarak ortaya çıkmıştır. Özellikle bölgenin topografyasının dağlık ve kışın yağın karın uzun süre yerde kalması, kıyılarda yaşayanları göl ulaşımından yararlanmaya sevk etmiştir. Ancak zamanla göl kıyısındaki yerleşmeleri birbirine bağlayan karayollarının geliştirilmesi ve bu ulaşım sistemindeki araçların çoğalması, buna karşılık tekne ve feribotların karayolu araçlarına oranla çok yavaş kalması göl ulaşımının eskiye oranla cazibesini büyük ölçüde yitirmesine neden olmuştur. Bu yüzden, eskide göl kıyısındaki bütün iskeleleri dolaşarak yük ve yolcu taşıyan gemiler bu gün sadece Tatvan-Van arasında çalışmaktadır.

3. 1971 yılından bu yana Türkiye - İran demiryolunun Tatvan Van arasındaki bölümünde vagon taşıyan feribotların taşıdığı yük ve yolcu miktarında da büyük düşüşler gözlenmektedir. 1975 yılında göl üzerinden taşınan yük miktarı 505 bin ton iken, bu rakam 1999 da 95 bin tona düşmüştür. Yine aynı yıllarda taşınan yolcu sayısı da 21.440'dan 8.323 e düşmüştür.

4. Bu gün Van Gölü'nde taşınan yük miktarı, büyük ölçüde İran'ın Türkiye ve Avrupa ülkelerinden ithal ettiği malların demiryoluyla taşınmasına bağlıdır.

5. Göl ulaşımı, kentlerin gelişmelerine de önemli katkılar sağlamıştır. Özellikle Tatvan'ın gelişmesinde göl ulaşımının etkisi büyüktür. 1930 larda 326 nüfuslu küçük bir köy olan Tatvan, feribot iskelesi ve Tatvan tersanesinin modern hale getirilmesiyle hızlı bir büyüme sürecine girmiştir. Buna karşılık 1970'lerden sonra iskelelerine feribot ve teknelerin uğramadığı Edremit, Reşadiye ve Gevaş gibi yerleşmeler küçük birer kasaba olarak kalmışlardır.

6. Gölde yük ve yolcu taşımacılığının yeniden canlandırılması için öncelikle yapılması gerekenler, eski ve hantal olan feribotların modernizasyonu ile birlikte

hareket saatlerinin belirli bir takvime bağlanmasıdır. Ayrıca göl çevresindeki yerleşmelerin nüfus miktarları ve yolcu potansiyelleri dikkate alındığında kıyılardaki belirli güzergahlarda hızlı deniz otobüslerinin çalıştırılması düşünülebilir. Ancak bu konuda daha ayrıntılı ve çok yönlü araştırmaların yapılması gerekmektedir.

### Kaynaklar

- ARDEL, A., 1945, Van Gölü Bölgesi'nin Coğrafi Yapısı, Beşinci Üniversite Haftası: Van, İst. Üniv. Neşriyat No: 241, s.91-112, İstanbul.
- AŞAN, M.B.,1992, XIV Yüzyılda Van ve Yöresi,Fırat Üniv. Sos. Bil. Enst. (yayımlanmamış Doktora tezi), Elazığ.
- ATEŞMEN, M., 1968, Tatvan'ın Beşeri Coğrafya Etüdü, İst. Üniv. Coğr. Enst. Lisans Tezi İstanbul.
- BELLİ, O., 1977, Urartular Çağında Van Bölgesi Yol Şebekesi (Yayımlanmamış Doktor-Tezi) İstanbul,
- BİRİNCİ MÜFETTİŞLİK BÖLGESİ, 1939, Güneydoğu, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul.
- BOZKURT, M., 1985, Demiryolu I, İ.T.Ü. İnşaat Fak. Ders Notları, İnşaat Fak. Matbaası, İstanbul
- ÇUBUKÇU, İ., 1970. "Demiryolu Ulaşımında Van – Kotur Hattı", Demiryolu Dergisi, S. 539, s. 5 – 6, Ankara.
- DENİZ, O., 2002, Tatvan'ın Şehirsel Fonksiyonları,Etki bölgesi ve Şehir içi Arazi Kullanılışı, Atatürk Üniv. Sos. Bil. Ens. (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Erzurum
- ERİNÇ, S., 1953, Doğu Anadolu Coğrafyası, İst. Üniv. Yay. No: 572, İst. Üniv. Ede. Fak. Coğr. Enst. Yay. No: 15, İstanbul.
- EVLİYA ÇELEBİ, 1986, Evliya çelebi Seyahatnamesi, cilt İİl-IV, Üçdal Neşriyat, İstanbul.
- GENELKURMAY BAŞKANLIĞI, 1938, Doğu Anadolu Coğrafyası: Tabii Zirai, Beşeri, Bayları, c. VII, Ankara.
- GÜRBÜZ, O.,1994, Van Gölü Çevresinin Coğrafyası, İst. Üniv. Sos. Bil. Enst. Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.
- GÜRSOY, C., 1973, "Türkiye'nin Tabii Yolları", Türk Coğrafya Dergisi Sayı 26, s. 24-33, Ankara.
- İZBIRAK, R., 1951, Cilo Dağı ve Hakkari ile Van Gölü Çevresinde Coğrafya Araştırmaları, Ankara Üniversitesi, D.T.C.F. Yayınları No: 67, Coğrafya Enstitüsü No: 4, Ankara.
- KEMPE, S., KHOO, F., and GÜRLEYİK, Y., 1978, Hydrography of Lake Van and its Drainage Area, The Geology of Lake Van, M.T.A. Yayınlarından No: 169, Ankara.
- KILIÇ, O., 1997, XVI. Ve XVII. Yüzyılda Van (Doktora Tezi), Van Belediyesi Yay. No: 6, Van
- MAYEWSKY, 1330, Van-Bitlis Vilayetleri (çev. M. Sadık), Matbaa-i Askeriye, İstanbul.
- MEHMET CEMAL, 1336, Anadolu İstatistikleri, İktisadi, Askeri, Coğrafya, Matbaa-i As-



keriye, Dersaadet.

SADIK, M. 1915, Van Bitlis Vilayetleri, Matbaie Askeri, Süleymaniye İstanbul, .

ŞEMSEDDİN SAMİ, 1898, Kamus-ul Alam, Van Gölü Maddesi, cilt 6, İstanbul.

Van Vilayeti Salnamesi, 1315,

YAZICI, H., 1995, "Sansa Boğazının (Erzincan) Kara ve Demiryolu Ulaşımındaki Önemi", Doğu Coğrafya Dergisi Sayı: 1, s. 456-475, Erzurum.

YILDIZ, M.Z., 2002, Erciş'te Şehirselsel Fonksiyonlar ve Kentsel Arazi Kullanımı, Atatürk Üniv. Sos. Bil. Ens. (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Erzurum

YURT ANSİKLOPEDİSİ, 1982, Bitlis M

