

Gönderim Tarihi: 01.02.2022

Kabul Tarihi: 14.05.2022

TEK PARTİ DÖNEMİNDE VAN GÖLÜ İŞLETME İDARESİNİN MALÎ DURUMU VE FAALİYETLERİ

Financial Status and Activities of the Van Lake Operation Administration in the Single Party

Abdulaziz KARDAŞ

Doç. Dr. Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi
Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü
a.kardas@yyu.edu.tr

ORCID ID: 0000-0002-3343-2745

Çalışmanın Türü: Araştırma

Öz

Türkiye'nin en büyük gölü olan Van Gölü, Van ve Bitlis vilâyetleriyle çevrilmiştir. Van Gölü tarih boyunca stratejik öneme sahip olmuştur. Bu nedenle bölgeye hâkim olan her devlet gölün sağladığı imkânlardan faydalanmıştır. Osmanlı Devleti, Van Gölü çevresini ele geçirdikten sonra ticarî ve siyasî gayelerle burada gemiler işletmeye başlamıştır. Doğu-batı ulaşımında gölün kuzeyindeki mesafenin büyüklüğü, güneyinde ise sarp ve geçit vermeyen dağların bulunması nedeniyle alternatif bir çözüm olarak göl üzerindeki ulaşım önem kazanmıştır. Buradaki ulaşım faaliyetlerine Tek Parti Döneminde de gerekli önem verilmiştir. Bu dönemde gölün sağladığı imkânlarından azami ölçüde yararlanmak amacıyla ulaşım ve taşımacılığı düzenleyen birçok kanun çıkarılmış, işletme idareleri kurulmuş ve yeni ulaşım araçları alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Van Gölü İşletme Idaresi, Türkiye Cumhuriyeti, Tek Parti, Ulaşım.

Abstract

Lake Van, Turkey's largest lake, is surrounded by the provinces of Van and Bitlis. Van Lake has had strategic importance throughout history. For this reason, every state that dominates the region has benefited from the opportunities provided by the lake. After the Ottoman Empire captured the surroundings of Lake Van, ships began to operate here for commercial and political purposes. In east-west transportation, transportation on the lake has gained importance as an alternative solution due to the size of the distance in the north of the lake and the presence of steep and impassable mountains in the south. The transportation activities here were given due importance during the Single Party Period as well. In this period, many laws regulating transportation and transportation were enacted, business administrations were established and new transportation vehicles were purchased in order to make maximum use of the opportunities provided by the lake.

Keywords: Van Lake Operation Administration, Republic of Turkey, One Party, Transportation.

1.GİRİŞ

Türkiye'nin en büyük gölü olan Van Gölü'nü çevreleyen dağların yüksek olması göl çevresinde kurulan yerleşim merkezleri arasında karayoluyla ulaşımı zorlaştırmıştır. Buna karşın gölün sağladığı imkânlarla bu yerleşim merkezleri arasında yılın her mevsiminde göl üzerinden ulaşımı sağlamak mümkündür. Bu nedenle tarihin eski devirlerinden itibaren Van

Gölü'nün çevresinde hâkimiyet kuran medeniyetler gölün ulaşımında sağladığı imkânlardan yararlandıkları bilinmektedir. (Kardaş, 2016, s.266)

Van Gölü çevresi, Osmanlı hâkimiyetine girdikten sonra bölgede bulunan yerleşim yerlerine ulaşım ve nakliye işleri çoğunlukla göl üzerinden yapılmıştır. XIX. yüzyıla kadar Van Gölü'ndeki ulaşım ve taşımacılık işlerinde kayıklar ve yelkenli gemiler kullanılmıştı. Buharın keşfedilmesi ve makine sanayinde kullanılmasıyla meydana gelen büyük gelişmeler gemi sanayisinde de kendini göstermişti. Buharlı gemilerin kullanılmaya başlanılmasından sonra Van Gölü'ndeki gemilerin sayısı, hızları ve taşıyabilecekleri yük miktarı da artmıştı (Demirtaş-Subaşı, 2015, s.26). XX. yüzyılın başında Van Gölü'nde askeri sevkiyatın ve malzemelerin taşınması amacıyla iki vapur inşa edilmişti (BOA. Y.A.RES. D: 127, G:76.). Ancak bunların yetersiz kalması üzerine Karadeniz'de çalışan vapurlara benzer iki vapur daha inşa ettirilerek göle indirilmişti (BOA. DH. MKT. D: 964, G:6.). 1908'de Van Valiliği, Van Gölü'nde çalıştırılmak üzere Amerika'dan bir vapur sipariş etmiştir (BOA. BEO. D: 3289, G:246654.). Nisan 1908'de Trabzon İskelesi'ne getirilen vapur buradan parçalar halinde karayoluyla Van Gölü'ne nakledilmesi ve çalıştırılması amacıyla Bahriye Nezareti'nden Kolağası Bekir Sıtkı ve Mülazım Hamdi efendiler görevlendirilmişti (BOA. BEO. D: 3289, G:246654.). Bu çalışmaların yetersiz kalması üzerine 1910 yılında Van Belediyesi harekete geçerek iki istimbot satın almıştır. Belediyenin satın aldığı bu araçların çalıştırılması için Bahriye Nezareti'nden kaptan ve çarhçı gönderilmesi talep edilmiştir (BOA. DH. MVİ. D:23-2, G:23.). Nisan 1913'ten itibaren Van Gölü'nde çalışan vapurlar, Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredilerek işletmenin daha iyi çalışması sağlanmıştır.

Birinci Dünya Savaşı'nın çıkması ve Van'da bulunan Ermenilerin isyan etmesiyle gölde vapur işletme çalışmaları durma noktasına gelmiştir. 1915 yılında bölgeyi işgal eden Ruslar, Van Gölü çevresini işgalleri altında tutukları dönemde iskeleler inşa etmiş ve göl taşımacılığı için faaliyetlerde bulunmuştu. Rusların çekilmesinden sonra Hükümet, 27 Temmuz 1922'de İktisat Vekâleti'nin isteğiyle Van Gölü'nde ulaşım ve taşımacılığı yeniden başlatmak amacıyla harekete geçmiştir (BCA. 030.18.01.01.5.22.1.).

2. TEK PARTİ DÖNEMİNDE VAN GÖLÜ İŞLETME İDARESİ VE YAPILAN ÇALIŞMALAR

TBMM Hükümeti, Millî Mücadele'nin sonlarında her alanda yeni ve büyük hamleler başlatmıştı. Hükümetin üzerinde durduğu konular arasında ülkenin ulaşım ve taşımacılık sorunu önemli bir yer tutmaktaydı. İktisadî

kalkınma ve asayişin temininde Van Gölü'nün sağlayacağı ulaşım olanaklarından faydalanmayı zaruri gören hükümet, buradaki ulaşım işine el atmıştır. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte yeni devletin kuruluş felsefesine uygun olarak Van Gölü çevresinin kalkındırılması çerçevesinde göldeki ulaşım işlerine önem verilmiştir.

Hükümet, 8 Temmuz 1923'te yaptığı toplantıda, Nafia Vekâleti'nden Van Gölü'ndeki ulaşım ve taşımacılık işleri için harekete geçmesi, gerekli ödeneğin sağlanması ve sonucunun peyderpey bildirilmesini istemişti. Nafia Vekâleti de 16 Temmuz 1923'te İcra Vekilleri Heyeti'ne cevaben bir yazı göndermişti. Nafia Vekâleti'nin yazısında; Van Gölü'ndeki ulaşım ve taşımacılık işleri için genel bütçeden ödenek ayırmanın mümkün olmadığı ve esasen şu ana kadar da söz konusu bütçeden bir ödenek ayrılmadığı belirtilmiştir. Nafia Vekâleti, ayrıca Chester Sözleşmesi'ne göre imtiyaz sahibi şirkete Van Gölü'ndeki ulaşım ve taşımacılık işlerinin yürütülmesi için izin verildiğinden, başka bir kuruma bu konuda imtiyaz vermenin uygun olmadığını, şimdilik mahallinden münasip birini bulup söz konusu araçlar ve göldeki faaliyetlerin ona verilmesinin daha uygun olacağı tavsiyesinde bulunmuştu (BCA. 030.10.0.0.156.96.1.). Hükümet konuyu gündemine almasına rağmen Van Gölü'nde yapılan çalışmalar yeterli görülmediğinden Van Valisi Zühtü Bey, 17 Temmuz 1923'te Nafia Vekâleti'ne gönderdiği yazıda, göldeki ulaşım araçları tam anlamıyla faaliyete geçtiğinde havza için büyük bir servet ve buranın imarı için de bir vesile olacağını belirtmişti (BCA. 030.10.0.0.156.96.1.).

Van Gölü'nde gemi işletmeciliğinin verimli ve daha düzgün çalışmasını sağlamak amacıyla 9 Ağustos 1925'te Van Gölü Seyr-i Sefain İdaresi'nin satın alma, inşaat, tesisat ve tamirat ile ilgili artırma ve eksiltmelerini düzenleyen yönetmelikler İcra Vekilleri Heyeti'nce onaylanarak yürürlüğe konulmuştu (BCA. 030.18.01.01.15.49.17; Düstur, C: 6, 1934, s. 743-744.). Böylece gölde çalışan gemiler ile bu gemilerdeki personel için ihtiyaç duyulan malzemelerin temini ve bunlardan nasıl istifade edileceği yasal bir zemine oturtulmuştu. Bu da göldeki çalışmaların daha plânlı yürütülmesini sağlayacaktır (Kardaş, 2015, s.66).

Gölde çalışan gemilerin yapıldığı Ernis Tersanesi, Cumhuriyetle birlikte tekrar hizmete sokulmuştu. Kasım 1925'te tersanede bu tarihe kadar yapılan çalışmaları tespit etmek ve tersanenin ihtiyacını belirlemek amacıyla incelemeler yaptırılmış ve hazırlanan rapor Hükümete sunulmuştu. Bu rapor doğrultusunda ilk etapta tersanede yapılacak inşaat ve tamirat için gerekli olan malzeme satın alınmış ve işin ehli elemanlar işe alınmıştı (BCA. 030.10.0.0.170.179.2.).

Cumhuriyetin ilk yıllarında Nafia Vekâleti'ne bağlı olarak çalışan Van Gölü İşletme İdaresi, 18 Nisan 1928'de Van Vilâyeti Özel İdaresi'ne devredilmiştir (BCA. 030.18.01.01.21.61.11.). Bununla ilgili olarak 24 Mayıs 1928'de çıkarılan 1347 Numaralı Kânun'un (TBMM Arşivi, D: III, D. No: 1347; TBMM KM, D: III, C: 6, 1928, s.396.) ikinci maddesine göre (TBMM Arşivi, D: III, D. No: 1347.), Nafia Vekâleti, 1928, 1929, 1930 bütçelerine konulacak tahsisattan Van Gölü İşletme İdaresi için Van Vilâyeti Özel İdaresi'ne yıllık 58.120 lira yardımda bulunmakla görevlendirilmişti (TBMM Arşivi, D: III, D. No: 1347; TBMM KM III/6, 1928, s. 396; Düstur, C: 9, 1931, s. 1083; İdare Dergisi, S: 2, 1928, s. 108.). Böylece mahalli idareye devredilen işletmenin daha iyi yönetilmesi ve çalıştırılması amaçlanmıştı. Ancak mahalli idarenin dar olan bütçesine bu ağır bir yük olmuştu. Çünkü mahalli idare kendi kanunî vazifesini yapamazken bir de gemi işletmek gibi ağır bir görevden sorumlu tutulmuştu (TBMM ZC. V/2, İ: 11, 1935, s.20.). Nitekim işletmenin çalışmaları istenilen düzeyde olmamış ve Van Vilâyeti Özel İdaresi 1930'a kadar dış alım yapamamıştı. Özel İdare, 1930'da gemilerin bazı motor ve motor aksamı ihtiyacı nedeniyle Nafia Vekâleti'ne başvurarak işlemlerin yürütülmesi talebinde bulunmuştu. Nafia Vekâleti, 27 Temmuz 1930'da Başvekâlet'e yazdığı yazıda, Van Vilâyeti Özel İdaresi'nce işletilmekte olan Van Gölü İşletme İdaresi'ne bağlı gemilerin güzergâhlarının düzenlenmesi ve seferlerinin gerektiği derecede artırılması için gerekli kolaylıkların sağlanmasını istemiştir (BCA. 30.18.01.02.13.58.5.).



Van Gölü'nün mevcut iskeleleri ve güzergâhlarını gösteren harita (Akşam Postası, 11 İkincikânun 1938)

Müdafaa-i Milliye Vekâleti'nin 27 Haziran 1931 tarihli tezkeresinde; Nafia Vekâleti'nin Van Gölü İşletme İdaresi için yapmakta olduğu yardımın kaldırdığına dikkat çekilmişti. Van Vilâyeti Özel İdaresi'nin de malî gücünün yetersiz olması nedeniyle, Van Gölü İşletme İdaresi'nin iktisat veya vekâletlerden birine bağlanması teklif edilmişti. Maliye Vekâleti'nden 2 Ağustos 1931'de yazılan görüş yazısında ise Van Gölü'ne ait ödeneğin her ne kadar Nafia Vekâleti bütçesinden çıkarılmış ise de, 1931 malî yılı bütçesinin görüşülmesi sırasında TBMM tarafından, gölde gemi işletmesi faaliyetinin devamı için Van Vilâyeti Özel İdaresi bütçesine yardım olarak 50 bin lira verildiği ve bu para ile gölün eskisi gibi Özel İdare tarafından işletilmesinde mahzur olmadığı ifade edilmişti (BCA. 30.18.01.02.22.56.4.).

Kısıtlı imkânlarla Van Vilâyeti Özel İdaresi'nin yönetiminde faaliyet gösteren Van Gölü İşletme İdaresi'nden daha fazla yararlanmak ve malî problemlerini çözmek amacıyla 28 Haziran 1932'de çıkarılan 2046 Numaralı Kanunla (TBMM KM, IV/11, 1932, s.815-817). Dâhiliye Vekâleti'ne bağlanmıştı (TBMM Arşivi, D: IV, D. No: 2046; Güneydoğu, 1939, s.328.). Dâhiliye Vekâleti, Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1932 bütçesindeki masraf ve gelir kalemlerini yaptığı titiz bir çalışmayla ortaya koymuştu. Buna göre idarenin masrafları 73.600 lira, geliri de 75.500 lira olarak tespit edilmişti. Bu gelirin 65.000 lirası genel bütçeden, 10.000 lirası yolcu ve nakliye işlerinden, 500 lirası ise tamirat ve satışlardan elde edilmişti (TBMM KM, IV/ 11, s. 815-817; Düstur, C: 13, s. 1110-1112.). Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1932 bütçesi 17 Mayıs 1932'de TBMM'de görüşülerek kabul edilmişti (TBMM Arşivi, D: IV, D. No: 2046; BCA. 30.18.01.02.28.40.14.). Ancak yıl sonunda bütçe ödeneğinin yetmemesi nedeniyle işletme çalışanlarının maaşlarının ödenmesinde sıkıntı yaşanmıştı. Bu nedenle söz konusu maaşların ödenebilmesi için 18 Aralık 1932'de Maliye Vekâleti bütçesinden Van Gölü İşletme İdaresi'ne 10.000 liralık ek ödenek aktarılmıştı (TBMM Arşivi, D: IV, D. No: 2085; BCA. 30.18.01.02.32.75.9; TBMM ZC. IV/12, 1933), s.22.).

Tek Parti döneminde Van Gölü'nde düzenli seferlerin sağlanması amacıyla Van Gölü İşletme İdaresi Van Vilâyeti Özel İdaresi'ne bağlanmıştı (TBMM KM, III/6, 1928, s. 396; Düstur, C: 9, 1931, s. 1083; İdare Dergisi, S: 2, 1928, s.108.). Ancak idarenin çalışmalarının istenilen oranda yürütememesi nedeniyle Dâhiliye Vekâleti'ne bağlanmıştı (Güneydoğu, 1939, s.328.). Cumhuriyetin ilk on yılında bu kurumlara bağlı olarak çalışmalarını sürdüren Van Gölü İşletme İdaresi, 19 Mart 1934'te kabul edilen 2665 Sayılı Nizamnâme ile işletmenin sahip olduğu bütün işlerin kontrol ve yürütülmesi Birinci Umûmî Müfettişliğe verilmiştir (BCA.

030.18.01.02.43.15.10; Düstur, C: 15, 1934, s.217.). İşletmenin Birinci Umûmî Müfettişliğe verilmesi ile faaliyetlerin daha düzenli bir şekilde sürdürülmesi ve burada çalışan gemilerin kontrollerinin sağlanması amaçlanmıştı.

Nizamnâmede işletmenin merkezi Ernis olarak kabul edilmiş ve gerekli görüldükçe diğer mahallerde Birinci Umûmî Müfettişliğin uygun görmesi ile bütçedeki ödenek ölçüsünde şubeler açabilecek ve Millî Bankalar veya şirketlerle birleşerek kuruluş maksadı içinde teşebbüslere girişebilecekleri. Böylece Van Gölü İşletme İdaresi, Van Gölü'nde ulaşım ve taşımacılıkta tek yetkili kurum haline gelmişti.

31 Mayıs 1934'te TBMM'de, Van Gölü İşletme İdaresi'nin bütçesi ile ilgili çalışmalar başlatılmıştı (TBMM Arşivi, D: IV, D. No: 2482.). Burada yapılan görüşmelerde 1934 malî yılı için Van Gölü İşletme İdaresi'nin toplam geliri 75.000 lira, gideri ise 74.980 lira olarak hesaplanmıştı (TBMM Arşivi, D: IV, D. No: 2482; TBMM ZC. IV/22, 1934, s. 520-521; TBMM KM, IV/13, Ankara 1934, s.677-678; Düstur, C:15, 1934, s.1023, 58.). Bu hesaplamalara dayanılarak genel bütçeden işletmeye ödenek ayrılmıştı. Van Gölü İşletmesi'ne ayrılan ödeneklerle 1934'te gölde çalışacak yeni bir motor ile kiremit pres makinası satın alınmıştı. Alınan bu araçların kullanılması için Dâhiliye Vekâleti'nin onayı ile Macar Danyal Gamboş görevlendirilmişti (BCA. 030.18.01.02.42.9.5.). Bu görevlendirme ile ilk kez yabancı uyruklu bir kişi Van Gölü İşletme İdaresi'nde çalıştırılmış oldu.

Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1935 malî bütçesi (BCA. 030.18.01.02.88.89.15.) 13 Şubat 1935'te çıkarılan kararnâme ile onaylanmıştı (BCA. 030.18.01.02.52.11.2.). Ancak ayrılan bütçenin yetersiz kalması üzerine ek ödenek verilmesi için çalışma başlatılmıştı. TBMM'de 6 Nisan 1935'te yapılan Van Gölü İşletme İdaresi ek bütçe görüşmeleri sırasında söz alan milletvekilleri işletmenin önemine değinmiş ve istenilen ödeneğin verilmesini istemişlerdi. Görüşmeler sırasında söz alan Dâhiliye Vekili Şükrü Kaya Bey, işletmenin hükümet açısından asayiş değerinin de olduğunu vurgulamıştı (TBMM ZC. V/2, 1935, s.19.).

Aynı gün kabul edilen 2682 Numaralı Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1935 malî yılı bütçesinde (TBMM Arşivi, D: V, D. No: 2682.) idarenin geliri (varidatı) 73.230 lira, gideri (masrafları) de 73.230 lira olarak belirlenmişti (TBMM ZC. V/2, 1935, s.4; TBMM KM, V/15, 1935, s.27; Düstur, C:16, 1935, s.657.). Oysa idarenin kendi imkânlarıyla elde ettiği gelir 32.465 lira ve tamir, personel maaşı ve yakıt harcamalarından oluşan

masrafları ise 58.688 lira olarak hesaplanmıştı (TBMM KM, VI/21, 1940, s.203.). Bu nedenle aradaki farkı kapatmak ve idarenin yatırımlarını gerçekleştirmesi için genel bütçeden işletmeye ödenek olarak 51.840 lira ayrılmıştı (TBMM ZC. V/3, 1935, s.38.).

Başvekil İsmet İnönü, 8-10 Temmuz 1935'te Van'da yaptığı incelemelerden sonra hazırlayıp Atatürk'e sunduğu raporunda (Cumhuriyet, 9 Temmuz 1935; Ulus, 9 Temmuz 1935; Cumhuriyet, 13 Temmuz 1935.) Van Gölü İşletme İdaresi'nin motorlarının Marmara Denizi'nde yapılan taşımacılıktan daha fazla ücret aldıklarını, işletmenin bütün bütçesinin hazine tarafından karşılanmasına rağmen ucuz fiyatla taşımacılık yapılmadığını, bu nedenle burada yapılacak düzenlemelerle Van Gölü'nün mükemmel bir ulaşım ve taşımacılık sahası haline getirileceğini belirtmişti (Öztürk, 1992)

Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1935'teki genel durumunu ve Van Gölü çevresinin sosyal, kültürel ve iktisadî şartlarını yerinde tespit etmek üzere İktisat Vekâleti Deniz Nakliyatı Umum Müdürü Ayet Altuğ başkanlığında bölgeye bir heyet gönderilmişti. Heyet, burada yaptığı incelemelerden sonra "*Van Gölü'nde Münakalat İşlerine Dair Tetkik Raporu*" (BCA. 030.10.170.179.2.) adını taşıyan çok detaylı bir rapor hazırlamıştı. Raporda, Van Gölü çevresindeki ulaşım ve taşımacılık faaliyetlerden yeterli bir şekilde faydalanılması için bir takım düzenlemelerin yapılması gerektiği vurgulanmıştı. Raporda ayrıca Van Gölü İşletme İdaresi'nin ulaşım faaliyetlerinin düzenlenmesi ve işletmenin ehil ellere bırakılması gerektiği belirtilmişti (BCA. 030.10.170.179.2.).

Van Gölü İşletme İdaresi hakkında verilen raporların doğrultusunda idarenin Dâhiliye Vekâleti'nden alınarak bütün devlet deniz teşkilâtını idare eden İktisat Vekâleti'ne verilmesi konusu ağırlık kazanmıştı. Bunun üzerine İktisat Vekâleti, Van Gölü'nde yaptırdığı incelemelerle işletmenin ıslah çareleri ve bunun maliyetini tespit etmişti (Cumhuriyet, 17 İkinciteşrin 1935.).

TBMM'de yapılan çalışmalardan sonra 10 Haziran 1936'da çıkarılan 3025 Numaralı "*Van Gölü İşletmesi Kanunu*"yla, Van Gölü'nde her türlü ulaşım ve taşımacılık faaliyetleri ile göl çevresinde iskele, mendirek, rıhtım ve antrepolar inşa etme ve işletme hakkı devlet adına İktisat Vekâleti'ne bağlanan Van Gölü İşletme İdaresi'ne verilmişti (TBMM Arşivi, V, D. No: 3025; TBMM ZC. V/12, 1936, s.173; TBMM KM, V/16, 1936, s.948; Düstur, C: 17, 1936, s.1287; Akay, 1937, s.102-105.). Bu tarihten sonra Van Gölü İşletme İdaresi devlet tekeline alınarak şirket ve şahıslara beş tondan

fazla gemi yapıp işletme yasağı getirilmişti (TBMM Arşivi, D: V, D. No: 3025; Tan, 16 Eylül 1936; Son Posta, 25 Şubat 1936; Akşam, 29 Mart 1936.). İşletme hakları Van Özel İdaresi'nde bulunan "Ahtamar" ve "Cumhuriyet" motorları ile "Yayla" dubası da Van Gölü İşletme İdaresi'ne devredilmişti.

Bundan sonra gölde çalışan motorlu, yelkenli ve kayıklar sahiplerinden satın alınmış ve Tuğ'daki işletme merkezine çektilerle çürümeye terk edilmişti (BCA. 490.01.1389.610.1.). Böylece şahıslara ait Van Gölü'nde yolcu ve yük taşıma faaliyetleri durma noktasına gelmişti. Bu durum Van Gölü'nde ulaşımın gelişmesini engellemişti. Burada ulaşımın gelişmemesinde başka etkenler de önemli rol oynamıştı. Meselâ, Van Gölü çevresinde nüfusun az olması, halkın deniz yolculuğuna alıştırılmamış olması, gölde düzenli seferlerin yapılmaması ve yolcu ile yük taşımacılığı fiyatlarının yüksek olması gibi etkenler göl ulaşımının gelişmesini engellemişti (BCA. 030.10.215.457.1.).

İktisat Vekâleti, buradaki ulaşım ve taşımacılığı canlandırmak amacıyla Van Gölü'nde yeni ve modern gemilerin çalıştırılması gerektiğine kanaat getirerek harekete geçmişti. İktisat Vekâleti adına Deniz Nakliyat Umum Müdürü Ayet Altuğ, 28 Kasım 1936'da Başvekâlet'e gönderdiği yazısında; Van Gölü İşletme İdaresi'nde yapılmasına karar verilen ıslahat ve yenilikler için bir defaya mahsus olmak üzere 350.000 lira istendiği ancak sadece 200.000 lira verildiğini belirtmişti.

Bu parayla iki yeni gemi alındığı ve Tatvan civarında yeniden tesisine lüzum görülen şantiye binası ve otel olarak kullanılacak bir binanın inşasına başlandığı, ana programın geri kalan kısmının önümüzdeki mevsimde yapılması için 150.000 liraya ihtiyaç bulunduğunu ve bu miktarın 1937 bütçesine konularak verilmesini istemişti (BCA. 030.10.156.96.11; TBMM Arşivi, D: V, D. No: 3025.). Ayet Altuğ'un bu yazısından işletme idaresinin bu dönemde büyük bir yapılanma ve kalkınma hamlesini başlattığı anlaşılmaktadır.

Van Gölü İşletme İdaresi, bir devlet teşekkülü ve bilhassa halka yardım ve kolaylıklar sağlayarak onları kara yolculuğundan kendine çekmek kaygısıyla çalışması, bir devlet kurumunun halkın yararına yapması gereken işler olarak görülmüştü (Yeni Yurd Van, 3 Ağustos 1937.). Van ile İskele arasındaki mesafede yolcu ve yük taşıması işi İktisat Vekili Celâl Bayar'ın direktifi ile 1936'da Van Gölü İşletme İdaresi'ne verilmişti (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, Arşiv No: A-VII-2-01, D. No: 93, F: 317.). İdare de satın aldığı yolcu otobüsleri ve kamyonlarla işe başlamış ve buradaki

yolcu ve yük taşımacılığında uygulanan fiyatlarda indirimde gidilmişti (Bayar, 2006, s.115.). Bu faaliyet gemilerden indirilen ve günlerce iskelelerde bekletilen yükün taşınmasını sağlamış ve böylece halkın idareye olan ilgisi artırılmıştı.

Van Gölü İşletme İdaresi'nin merkezi 1936'ya kadar Erciş yakınındaki Ernis'teydi. İşletme merkezi Ernis'ten Van'a taşınmıştı (Akşam, 4 Eylül 1936.). Ernis'in Van, Ahlât, Adilcevaz ve Tatvan ile ulaşımının zor olması, askerin ulaşım ve taşımacılığı için çok sapa bir yerde bulunması ve Ernis'in rüzgâra açık olması gibi nedenlerle işletme merkezi önce Van'a ve daha sonra Van'dan Tatvan yakınındaki Tuğ'a taşınmıştı (BCA. 030.10.170.179.2; Selen, 1942, s.12.).

İktisat Vekâleti, Van Gölü'nde ulaşım ve taşımacılığı geliştirmek amacıyla harekete geçerek (Son Posta, 5 Birinciteşrin 1937.), Van Gölü İşletme İdaresi'ne iki yeni gemi alımı ve İstanbul Fabrika Havuzlar İdaresi'ne sipariş vermişti. Fabrika ve Havuzlar İdaresi'nin bu vapurları 14 ay içinde Van Gölü'nde işler bir halde teslim etmesi öngörülmüştü (Cumhuriyet, 18 Şubat 1937; Cumhuriyet, 3 Nisan 1937; Ulus, 16 Ağustos 1936; Son Posta, 16 Ağustos 1936.). Van Gölü'nde işletilmek üzere İstanbul'daki tersanede yapımına başlanan ve her biri 150 tonluk olan gemilerin yapımı 1937 yılı başında tamamlanmıştı (Tan, 19 Nisan 1937.).

İktisat Vekâleti, 10 Ağustos 1937'de Başvekâlet'e bir yazı göndererek Haliç'te yapılan gemilerin "*Van*" ve "*Bitlis*" adlarıyla anılması ve mevcut "*Van*" motorunun adının da "*Tuğ*"a çevrilmesini istemişti. Başvekâlet, 16 Ağustos'ta verdiği cevapla bu isteği kabul ettiğini duyurmuştu (BCA. 030.10.191.311.25.). Fabrika ve Havuzlar İdaresi'nin Haliç'teki merkezinde yapımı tamamlanan "*Van*" adlı gemi deneme amacıyla 6 Ağustos 1937'de Haliç'te düzenlenen bir törenle denize indirilmişti.

Tamamen Türk işçiler tarafından yapılan ve 70.000 liraya mal olan gemi 50 ton yük ve 118 yolcu taşıma kapasitesinde olup, saate 9 mil hız yapabilecekti (Cumhuriyet, 7 Ağustos 1937; Cumhuriyet, 8 Ağustos 1937; Son Posta, 29 Eylül 1937.). Yapımı tamamlanan ve deneme seferlerinin de başarılı olmasından sonra gemi parçalara ayrılarak paketlenip trenle Diyarbakır'a ve oradan da Eylül 1937'de kamyonlarla Van Gölü sahilindeki Tuğ'a nakledilmişti. Burada yeniden montajı yapılan gemi 4 Ekim 1937'de düzenlenen bir törenle göle indirilmişti (Ulus, 5 Birinciteşrin 1937.).



İstanbul Fabrika ve Havuzlar İdaresi'nde Van Gölü'nde çalıştırılmak üzere yapılan Van Gemisi (Demirtaş-Subaşı, 2015)

İstanbul Fabrika ve Havuzlar İdaresi'nde tamamen Türk işçileri tarafından yapılan "*Bitlis*" gemisi de Tuğ'da düzenlenen bir törenle suya indirilmişti. Bitlis gemisi bu vasıtalarla yapılan ve göle indirilen ikinci gemiydi. Bitlis Gemisi'nin boyu 33,25 m, genişliği 6 m ve hızı saatte 10 mil'di. Yük taşıma kapasitesi 60 ton olan gemi, 24 kişilik birinci mevki, 18 yataklı ve 50 yolculuk ikinci mevki kamarası bulunmaktaydı (Son Posta, 29 Eylül 1937; Ulus, 19 Birinciteşrin 1937; Son Posta, 28 Nisan 1938.). Gemi, bu özellikleriyle Van Gölü'nde çalıştırılan ilk büyük ve önemli gemi konumundaydı (Son Posta, 27 Birinciteşrin 1937.).



İstanbul Fabrika ve Havuzlar İdaresi'nde Van Gölü'nde çalıştırılmak üzere yapılan Bitlis Gemisi (Demirtaş-Subaşı, 2015)

TBMM’de 27 Aralık 1937’de 3295 Numaralı “*Denizbank Kanunu*” kabul edilmiş (TBMM ZC. V/21, 1937, s.108-109; Düstur, C:19,1956, s.116-121.) ve bu kanunla Van Gölü İşletme İdaresi Denizbank’a devredilmişti (TBMM ZC. V/21,1937, s.8; TBMM KM, V/18, 1938, s.44-49; Cumhuriyet, 26 Mayıs 1937; Cumhuriyet, 28 Aralık 1948.). Kanunda Denizbank’ın yapacağı işler; denizcilik konularına ait her türlü işleri yapmak ve bu konuda yapacağı ulaşım ve taşımacılık faaliyetleri tamamlayacak ve İcra Vekilleri Heyeti kararı ile zaruri görülecek iskele ve şehirlerarasında kamyon ve otobüs işletmek ve bu işler için taahhüde girişmek, olarak belirlenmişti. Van Gölü İşletme İdaresi’nin, Denizbank’a devredilmesinden sonra, Van Gölü’nde yolcu ve yük taşımacılığının esaslarını ve fiyatlarını içeren “*Denizbank Van Gölü Tarifeleri*” broşürü yayınlanmıştı (Denizbank, 1938.). Bunun yanında Denizbank, Van Gölü için yeni vapurlar yapılmasını kararlaştırmış ve daha önce yapılarak hizmete giren Van ve Bitlis gemileri gibi yeni gemiler yaparak Van Gölü’ndeki ulaşım ve taşımacılığı canlandırmayı planlamıştı.

Denizbank, İktisat Vekâleti’nin yönetimindeki kadro ile kontrol edemediği deniz kuruluşlarının bir elden ve aynı zamanda hem daha iyi ve hem de ticari ve teknik icaplar dairesinde yönetilmesi imkânları elde etmiş olacaktı (Ulus, 4 Sontesrin 1937; Ulus, 5 Sontesrin 1937; Son Posta, 31 Birincikânun 1937.). Hükümet, bu kanunla Van Gölü İşletme İdaresi için vereceği ödenekleri bundan sonra Denizbank’a vermeye başlamıştı. Bu nedenle işletmenin 1938 malî yılı bütçesine yardım amacıyla Denizbank’a 45.000 lira ek ödenek verilmişti (TBMM ZC. VI/2, 1939, s.159.). Verilen ödeneklerle 1938 yılı içinde işletmenin Tuğ’daki merkezinde, idare binası, otel, tamir ve bakım atölyesi, bir vapur iskelesi ile işletme memurları için beş ev yapılmıştı (Meltem, 1943, s.46.).



Van Gölü İşletme İdaresi’nin Tatvan’daki oteli ve memur lojmanları (Ulus, 16 Mart 1938.)

Denizbank, deniz işlerinde kendisinden beklendiği şekilde faydalı olamamış ve bu nedenle kuruluşundan yaklaşık bir buçuk yıl sonra kapatılması kararlaştırılmıştı (Cumhuriyet, 31 Mayıs 1939.). Böylece Van Gölü İşletme İdaresi yeniden Münakâlat Vekâleti'ne devredilmişti (Cumhuriyet, 9 Temmuz 1939.). Gerek karayolu, gerek demiryolu çalışmalarında görülen aksamalar, Van Gölü İşletme İdaresi'nin faaliyetlerinde de, 1939'da II. Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla önceki yıllara göre bir duraklama dönemi başlamıştı. Van Gölü İşletme İdaresi'nin 1940 malî yılı bütçesinde gelir 51.840 lira, gider ise 24.146 lira olarak hesaplanmıştı. İdare bütçesine daha önce verilen 27.694 liralık ödenek savaş nedeniyle başka alanlarda kullanılmak amacıyla geri alınmıştı (TBMM ZC. VI/8, 1940, s.16.). Bu durum malî sıkıntı çeken Van Gölü İşletme İdaresi'nin çalışmalarını daha da kısıtlamıştı.

Eylül 1940'ta gemilerle taşınan eşyaların tahliyesini sağlamak ve gemilere gelen yüklerin taşınmasında yaşanan sıkıntının giderilmesi amacıyla Van ve Erciş iskelelerinde "*hamal teşkilatları*" kurulmuştu (Yeni Yurd, 27 Eylül 1940.). Böylece iskele ve antrepolarda biriken yüklerin taşınması ve işletmenin rahat çalışmasına ortam hazırlanmıştı. Bu çalışmalar, İşletme İdaresi'nin 1940 mali yılı gelirlerine olumlu yansımış ve bu yılın sonunda İşletme İdaresi'nin geliri 100.000 lira olarak hesaplanmıştı (TBMM ZC. VI/12, 1940, s.25.). Van Gölü İşletme İdaresi'nin geliri artınca genel bütçeden aktarılan ödeneklerin miktarı azaltılmıştı. Meselâ 1941'de İşletme İdaresi için verilen ödenek miktarı 50.000 lira olarak tespit edilmişti (TBMM ZC. VI/18, 1941, s.26.).

26 Şubat 1942'de çıkarılan kararnâme ile Van Gölü için yaptırılacak ve tamir ettirilecek araçların yapım ve tamir işleri Devlet Denizyolları Umum Müdürlüğü'ne verilmişti. İşletme İdaresi için gereken malzeme ve araç gereçlerin de 2490 Sayılı Kanun'un 50. Maddesi'nin "E" fıkrası hükmünce emaneten yaptırılması kararlaştırılmıştı (BCA. 030.18.01.02.97.122.14.).

II. Dünya Savaşı'nın devam ettiği dönemde Van Gölü'ndeki ulaşım ve taşımacılık işleri daha da önem kazanmıştı. Çünkü burada yapılan taşımacılıkta ekseriyetle asker ve askeri malzeme nakledilmekteydi. Bu nedenle Münakâlat Vekâleti, 24 Haziran 1942'de Van Gölü'ndeki ulaşım araçlarının işler hale getirilmesi için harekete geçmiş ve bu çerçevede on mavnanın yapımına karar verilmişti. Mavnalar için gereken kereste ihale ile temin edilmiş ve mavnaların yapımına kısa bir süre sonra başlanmıştı. Bu sırada daha önce çürümeye terk edilen Tuğ römorkörü tamir edilmiş ve hizmete sokulmuştu (BCA. 030.18.01.02.99.54.17.).

Van Gölü İşletme İdaresi'nin yeniden düzenlenmesi ve gelecekteki ihtiyacı da karşılayacak şekilde geliştirilmesi amacıyla Münakalat Vekâleti tarafından yapılması icap eden işleri yerinde incelemek üzere 1944 başında Denizyolları Umum Müdürlüğü'nün başkanlığındaki bir heyet Van'a gönderilmişti. Yapılan incelemeler sonunda işletmenin gerek vasıta, gerekse teçhizat bakımından eksiklikleri tespit edilmiş ve bunların karşılanmasına başlanmıştı. Aynı yıl Münakalat Vekâleti'nce alınan tedbirler sonucu olarak Van Gölü İşletme İdaresi'ne iki yeni gemi alınmış ve idarenin taşımacılık gücü artırılmıştı (Van, 23 İllkânun 1944.).

Van Gölü İşletme İdaresi'nde ulaşım ve taşımacılık alanlarında yaşanan tıkanıklığı aşmak amacıyla 1944'te ihtiyaç duyulan yük ve yolcu gemileri ile yeni tekneler gönderilmesi için çalışmalar başlatılmıştı. Münakalat Vekâleti de, göldeki iskelelerin bulunduğu yerlere yeni antrepolar yapılması için bu mıntıkanın hususiyetlerini ve göl işletmesini iyi bilen elemanlar görevlendirmişti. Görevlendirilen elemanlara burada yaptırdığı tetkiklerle göl işletmesinin islahı ve geliştirilmesi için işletmeye ait hizmetler düzenlenmiştir. Bunun yanında göldeki araçların yenilenmesinde işletmenin yalnız başına yeterli olamayacağı kanısına varılmış ve göldeki taşımacılıkla yakından ilgili diğer kurumların da işletmenin faaliyetlerine yardımcı olmaları gerektiği üzerinde durulmuştu (BCA. 030.10.152.78.28.). Daha sonra yapılan incelemeleri içeren bir rapor hazırlanmış ve bu rapor, Münakalat Vekili Ali Fuat Cebesoy tarafından 20 Ekim 1944'te Başvekâlet, Genelkurmay Başkanlığı, Milli Müdafaa Vekâleti, Birinci Umûmî Müfettişlik, Dâhiliye, İktisat ve Ticaret vekâletlerine sunulmuştu (BCA. 030.10.152.78.28.).

Van Gölü İşletme İdaresi, ticari yönünün yanı sıra bir amme hizmeti olarak da çalışmalarını sürdürmüştü ve 1944 mali yılında 84.000 liralık gelir elde etmişti. Ancak faaliyetlerini amme hizmeti olarak yürüten işletmenin masrafları 350.000 lira olmuştu. İşletmenin daha hızlı geliştirilmesi için kuruma ait her çeşit hizmetin İktisadi Devlet Teşekküllerinde olduğu gibi tamamen maliyet hesabına göre ayarlanması gerekmekteydi (TBMM TD, VII/20, 1945, s.9.).

II. Dünya Savaşı'nın sonundan itibaren Van Gölü İşletmesi'nde 3025 Sayılı Kanun gereğince şirket ve şahıslara ait gölde gemi işletme faaliyetleri kaldırılmıştı. Bu uygulama Van Gölü'ndeki ulaşım ve taşımacılığın durmasına neden olduğundan (TBMM Arşivi, D: VII, D. No: 4766.), 1945'te çıkarılan ve 3025 Sayılı Kanun'un 1. Maddesi'ne ek olarak kabul edilen 4766 Sayılı Kanun gereğince, Van Gölü'nde tekel dışı olarak şahıslar tarafından 18 tonilatoya kadar taşıt işletilmesine izin verilmişti

(TBMM Arşivi, D: VII, D. No: 4766.). Böylece kanun, özel şahıslara serbestçe hareket imkânı vermiş olduğundan, gölde nakliyat işlerinin daha müsait bir seviyeye getirilmesi hedeflenmişti (TBMM Arşivi, D:VII, D.No:4766; TBMM TD, VII/18, 1945, s.418; TBMM KM, VII/ 27, 1945, s.755; Van, 21 Temmuz 1945.). II. Dünya Savaşı'ndan sonra hükümet, Van Gölü'ndeki İşletme İdaresi üzerinde uyguladığı savaş dönemi politikasından vazgeçmişti. Bununla beraber göl ulaşım ve taşımacılığında kısa bir süre sonra bir canlanma yaşanmış ve bu canlanma idarenin gelirine olumlu yansımıştı.

3. SONUÇ

Tarihin her döneminde stratejik öneme sahip olan Van Gölü, doğu-batı ulaşımında gölün kuzeyindeki mesafenin büyüklüğü, güneyinde ise sarp ve geçit vermeyen dağların bulunması nedeniyle alternatif bir çözüm olarak görülmüştür. Tek Parti döneminde Van Gölü'nün sağladığı ulaşım imkânlarından azami ölçüde yararlanmak amacıyla ulaşım ve taşımacılığı düzenleyen birçok kanun çıkarılmış ve işletme idareleri kurulmuştur.

Van Gölü'nün çevresindeki iktisadî kalkınmada oynayacağı rolü dikkate alan ve burada yapılacak taşımacılığın önemini takdir eden Van Gölü İşletme İdaresi, kendisine verilen görevleri eksiksiz bir şekilde yerine getirmeye çalışmıştır. İdarenin bu görevleri daha uygun şartlarda yerine getirebilmesi için zamanın koşullarına göre birçok vekâlet ve kuruma bağlanmış ve ihtiyaç duyduğu modern araçlar sağlanmıştır. Hükümet, Van Gölü İşletme İdaresi'nin malî sorunlarını çözmek amacıyla her yıl imkânlar ölçüsünde genel bütçeden ödenek ayırmıştır. Ayrılan ödeneklerle göl ulaşım araçlarının yenilenmesi, liman ve antrepoların yapılması, taşıma ücretlerinin uygun hale getirilmesi ve bunların ulaşım-taşımacılık işlerinde harcanmasına gayret edilmiştir. Bu faaliyetlerle halkın idareye ilgisinin artırılmasına çalışılmıştır.

4. SUMMARY

Located between the provinces of Van and Bitlis, Lake Van has had strategic importance throughout history. Every state that dominates the region has tried to take advantage of all the opportunities provided by the lake. After the Ottoman Empire captured the Van Lake area, ships started to operate here for commercial and political purposes. In east-west transportation, transportation on the lake has gained importance as an alternative solution due to the size of the distance in the north of the lake and the presence of steep and impassable mountains in the south.

At the end of the National Struggle, the Turkish Grand National Assembly Government had started new and big moves in every field. Among the issues that the government focused on, the transportation and transportation problem of the country had an important place. The government, which considered it necessary to benefit from the transportation opportunities provided by Lake Van for the economic development and security, took up the transportation business here. With the Single Party Period, in accordance with the founding philosophy of the new state, importance was given to the transportation works in the lake within the framework of the development of the surroundings of Van Lake.

In order to ensure the efficient and smoother operation of ship operating activities in Lake Van, regulations regulating the increases and decreases related to procurement, construction, installation and repair of the Van Lake Operations Administration have been put into effect. Thus, the supply of the materials needed for the ships working in the lake and the personnel on these ships and how to benefit from them has been established on a legal basis.

In the first years of the Single Party Period, the Van Lake Business Administration, which worked under the Ministry of Public Works, was transferred to the Van Province Special Administration on April 18, 1928. It is aimed to better manage and operate the enterprise transferred to the local administration. However, this has been a heavy burden on the narrow budget of the local administration. Because, while the local administration could not do its own legal duty, it was held responsible for a heavy duty such as operating a ship. As a matter of fact, the work of the enterprise has not been at the desired level. It was attached to the Ministry of Internal Affairs on 28 June 1932 in order to make more use of the Van Lake Operations Administration, which operates under the management of the Van Province Special Administration with limited means, and to solve its financial problems. The Van Lake Operations Administration, which continued its activities under these institutions in the first decade of the Republic, was given to the First General Inspectorate on 19 March 1934 to control and conduct all the works owned by the enterprise. Van Lake Operation Administration has become the sole authorized institution in transportation and transportation in Van Lake.

In line with the reports given about the Van Lake Operations Administration, the administration was taken from the Ministry of Internal Affairs and given to the Ministry of Economy, which manages the entire state maritime organization. With the "Denizbank Law" enacted on 27

December 1937, the Van Lake Operations Administration was transferred to Denizbank. Denizbank has not been as beneficial as expected in maritime affairs. For this reason, it was transferred to the Van Lake Business Administration Ministry of Negotiation. In 1939, with the outbreak of World War II, there was a pause in the activities of the Van Lake Business Administration compared to previous years.

5. KAYNAKLAR

5.1) Arşiv Belgeleri

5.1.1. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

BOA. BEO. D: 3294, G:246984.
BOA. DH. MKT. D: 964, G:6.
BOA. DH. MVİ. D:23-2, G:23.
BOA. Y.A.RES. D: 127, G:76.

5.1.2. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)

BCA. 030.10.0.0.156.96.1.
BCA. 030.10.0.0.170.179.2.
BCA. 030.10.152.78.28.
BCA. 030.10.156.96.11.
BCA. 030.10.170.179.2.
BCA. 030.10.191.311.25.
BCA. 030.10.215.457.1.
BCA. 030.18.01.01.15.49.17.
BCA. 030.18.01.01.21.61.11.
BCA. 030.18.01.01.5.22.1.
BCA. 030.18.01.02.42.9.5.
BCA. 030.18.01.02.43.15.10.
BCA. 030.18.01.02.52.11.2.
BCA. 030.18.01.02.88.89.15.
BCA. 030.18.01.02.97.122.14.
BCA. 030.18.01.02.99.54.17.
BCA. 30.18.01.02.13.58.5.
BCA. 30.18.01.02.22.56.4.
BCA. 30.18.01.02.28.40.14.
BCA. 30.18.01.02.32.75.9.
BCA. 490.01.1389.610.1.

5.1.3. TBMM Arşivi

TBMM Arşivi, D: III, D. No: 1347.
TBMM Arşivi, D: IV, D. No: 2046.
TBMM Arşivi, D: IV, D. No: 2085.
TBMM Arşivi, D: IV, D. No: 2482.
TBMM Arşivi, D: V, D. No: 2682.

TBMM Arşivi, D: V, D. No: 3025.
TBMM Arşivi, D: VII, D. No: 4766.
TBMM Arşivi, Devre: V, Dosya No: 3025.

5.1.4. Cumhurbaşkanlığı Arşivi

Cumhurbaşkanlığı Arşivi, Arşiv No: A-VII-2-01, D. No: 93, F: 317.

5.2) Resmi Yayınlar

Denizbank Van Gölü Tarifeleri, T.C. İktisat Vekâleti, Tarifeler Bürosu Reisliği Neşriyatı, Ankara 1938.

Denizyolları ve Akay İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar İdareleri Tekaüd Kanunu, Denizyolları Basımevi, Ankara 1937.

Düstur, Üçüncü Tertip, C: 9, Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, İstanbul 1931.

Düstur, Üçüncü Tertip, C: 15, Başvekâlet Matbaası, Ankara 1934.

Düstur, Üçüncü Tertip, C: 16, Başvekâlet Matbaası, Ankara 1935.

Düstur, Üçüncü Tertip, C: 17, Başvekâlet Matbaası, Ankara 1936.

Düstur, Üçüncü Tertip, C: 19, Başvekâlet Matbaası, Ankara 1956.

Güneydoğu Birinci Genel Müfettişlik Bölgesi, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1939.

İdare Dergisi, Yıl: 1, S: 2, Mayıs 1928.

TBMM Kavânin Mecmuası III/6, TBMM Matbaası, Ankara 1928.

TBMM Kavanin Mecmuası, V/16, TBMM Matbaası, Ankara 1936.

TBMM Kavanin Mecmuası, III/6, İ: 1, TBMM Matbaası, Ankara 1928.

TBMM Kavanin Mecmuası, IV/11, İ: 1, TBMM Matbaası, Ankara 1932.

TBMM Kavanin Mecmuası, IV/13, TBMM Matbaası, Ankara 1934.

TBMM Kavanin Mecmuası, V/15, TBMM Matbaası, Ankara 1935.

TBMM Kavanin Mecmuası, V/18, TBMM Matbaası, Ankara 1938.

TBMM Kavanin Mecmuası, VI/ 21, TBMM Matbaası, Ankara 1940.

TBMM Kavanin Mecmuası, VII/ 27, TBMM Basımevi, Ankara 1945.

TBMM TD, VII/18, B: 78, (25.6.1945).

TBMM TD, VII/20, 21. B. (28.12.1945), Sıra Sayısı: 11.

TBMM ZC. IV/12, İ: 20, (5.1.1933).

TBMM ZC. IV/22, İ: 62, (31.5.1934).

TBMM ZC. V/12, İ: 77, (10.6.1936).

TBMM ZC. V/2, İ: 10, (4.4.1935), Sıra Sayısı:14.

TBMM ZC. V/2, İ: 11, (6.4.1935).

TBMM ZC. V/21, İ: 20, (24.12.1937), Sıra Sayısı: 38.

TBMM ZC. V/21, İ: 21, (27.12.1937).

TBMM ZC. V/3, İ: 27, (22.5.1935).

TBMM ZC. VI/12, İ: 61, (1.6.1940), Sıra Sayısı:185.

TBMM ZC. VI/18, İ: 60, (30.5.1941).

TBMM ZC. VI/2, İ: 14, (22.5.1939).

TBMM ZC. VI/8, İ: 24, (12.1.1940).

5.3) Yerel ve Ulusal Gazeteler

Akşam

Akşam Postası
Cumhuriyet
Hürriyet
Son Posta
Tan
Ulus
Van
Yeni Yurd

5.4) Tetkik Eserler

- Denizbank ne gibi işler yapmak için kuruluyor?. *Ulus*, 4 Sontesrin 1937.
Van Gölü işletmesi. *Cumhuriyet*, 17 İkinciteşrin 1935.
Van Gölü müsmir bir hale getirilecek. *Son Posta*, 25 Şubat 1936.
Van Gölü'nde bir nakliye servisi kuruldu. *Tan*, 16 Eylül 1936.
Van Gölü. *Akşam*, 29 Mart 1936.
Bayar, C. (2006). *Şark raporu*, Sadeleştirme: Nejat Bayramoğlu, Kaynak Yayınları, İstanbul.
Daver, A. (1948). Denizyolları İdaresi'ne verilecek yeni şekil. *Cumhuriyet*, 28 Aralık.
Demirtaş, M. & Subaşı, O. (2015). *Osmanlıdan Cumhuriyete Van Gölü denizcilik tarihi*, Tatvan.
Kardaş, A. (2016). Osmanlı Devletinin son döneminde Van Gölünde vapur işletme çalışmaları. *Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S.31, (265-277)
Kardaş, A. (2015). *Cumhuriyet Döneminde Van Gölü havzasında yapılan kamu harcamaları ve yatırımlar (1923-1950)*. Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara.
Meltem, N. (1943). Van Gölü'nde bir imar hareketi. *Arkitekt Dergisi*, I-II, S: 133-134, İstanbul.
Öztürk, S. (1992). İsmet Paşa'nın Kürt raporu. *Hürriyet*, Dizi Yazı, 7-10 Eylül.
Selen, H. S. (1942). Van Gölü çevresi. *Ülkü Dergisi*, III/26, Birinciteşrin.

Çatışma beyanı: Makalenin yazarı bu çalışma ile ilgili taraf olabilecek herhangi bir kişi ya da finansal ilişkileri bulunmadığını dolayısıyla herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

Destek ve teşekkür: Çalışmada herhangi bir kurum ya da kuruluştan destek alınmamıştır.