

T.C.
VAN YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI
TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİ BİLİM DALI

CUMHURİYET DÖNEMİ'NDE TATVAN

(1950-1970)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HAZIRLAYAN

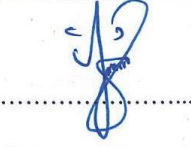
EMRE TEKİN

TEZ DANIŞMANI

DOÇ.DR. ABDULAZİZ KARDAŞ

VAN - 2019

KABUL VE ONAY SAYFASI

Emre TEKİN tarafından hazırlanan “CUMHURİYET DÖNEMİ'NDE TATVAN (1950-1970)” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından OY BİRLİĞİ / OY ÇOKLUĞU ile Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.	
Danışman: DOÇ. DR. ABDULAZİZ KARDAŞ Tarih Anabilim Dalı Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum	
Başkan: PROF.DR. M. SALİH MERCAN Tarih Anabilim Dalı Bitlis Eren Üniversitesi Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum	
Üye: DR. ÖĞR. ÜYESİ FERİT YÜCEBAŞ Tarih Anabilim Dalı Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum	
Üye: Unvanı Adı SOYADI Anabilim Dalı, Üniversite Adı Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum	
Yedek Üye : Unvanı Adı SOYADI Anabilim Dalı, Üniversite Adı Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum	
Yedek Üye: Unvanı Adı SOYADI Anabilim Dalı, Üniversite Adı Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum	
Tez Savunma Tarihi:	26.12.2019
Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Yüksek Lisans Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini ve imzaların sahiplerine ait olduğunu onaylıyorum. Doç. Dr. Bekir KOÇLAR Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü	

ETİK BEYANI

Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü **Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;**

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu

**bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullen-
diğimi beyan ederim. 26.12.2019**

Emre TEKİN

Yüksek Lisans Tezi

Emre TEKİN

VAN YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
Aralık, 2019

CUMHURİYET DÖNEMİ'NDE TATVAN (1950-1970)

ÖZET

Köklü bir tarihe ve kültürel bir zenginliğe sahip Van Gölü Havzası coğrafyası, 20. yüzyıl başlarında isyanların, savaşların ve göçlerin yaşandığı hareketli bir döneme sahne olmuştur. Özellikle Ermenilerin başlatmış olduğu isyanlar ve Rusların birçok ili işgal etmesi bunun kanıtıdır. Bölgede baş gösteren isyanlar ve yaşanan savaşlar ise, asayişsizliğe neden olmuştur. Akabinde bu sorunlar, yerel halkın başka yerlere göç etmesini de zorunlu hale getirmiştir. Yaşanan tüm bu olumsuz havaya rağmen Osmanlı Hükümeti'nin buraya atadığı Mustafa Kemal Paşa ve yerel halkın çalışmaları ile bölge düşman işgalinden kurtulmuştur. Nitekim Cumhuriyet'in ilan edilmesi ile birlikte yeni bir süreç başlamıştır. Bu yıllarda, savaşların yarattığı izler silinmeye çalışılmış ve tüm yurttaki çeşitli yatırım planları hazırlanmıştır.

Van Gölü Havzası da bu planlar kapsamına dahil edilmiştir. Bu bölgeden verimli bir biçimde faydalanmak için çeşitli tetkikler yapılmıştır. Bölgeye gönderilen heyetin yaptığı incelemeler sonucunda Van Gölü üzerinde ulaşımın daha modern ve hızlı bir şekilde sağlanabilmesi için Bitlis'in en büyük ilçesi olan Tatvan uygun görülmüştür. Buradan hareketle 1934 yılında Van Gölü İşletme İdare Merkezi, Van Gölü'ne yakın Muradiye İlçesi'ne bağlı Ernis Köyü'nden (bugün Ünseli Köyü), Doğu Anadolu Bölgesi'nde yer alan Bitlis'e bağlı Tatvan'a alınmıştır. İlçede gerçekleştirilen diğer atılımlar, 1945 yılında da devam etmiş; tersane, liman ve iskelelerin yapımına başlanmıştır.

Bunların yanı sıra uluslararası bir proje olan, Muş-Tatvan-Van-Kotur Demiryolu hattının önemli bir durağı olarak Tatvan bölgesi seçilmiştir. 1957 yılında yapımına başlanan Muş-Tatvan-Van-Kotur Demiryolu projesi, CENTO (Merkezi Antlaşma Teşkilatı-Central Treaty Organization) programı kapsamında gerçekleştirilmiştir. Tatvan limanına ulaşan vagonlar, feribotlar vasıtasıyla Van'a ulaştırılmış; böylelikle ülkemizin en doğusu ile demiryolu ağı kurulmuştur.

Karayolu, denizyolu ve demiryolu ulaşımı yönüyle Tatvan, 1960'ın başlarından itibaren hızlı bir gelişme dönemine girmiştir. İran'a uzanacak demiryolu hattının 1964 yılında Tatvan'a varması ile ilçenin ekonomik ve sosyal faaliyetleri de artış göstermiştir. Okul bahçesinde başlayan ve Doğu Anadolu'nun en önemli fuarlarından biri haline gelen Tatvan Doğu Anadolu Fuarı, on binlerce ziyaretçiyi ağırlamıştır. Çevre il ve ilçelerden gelen binlerce insanın ziyaret ettiği bu fuar, Tatvan'ın ekonomik ve sosyal hayatını canlandırmıştır.

Geçmişten günümüze tarih sahnesinde önemli bir bölge olan Tatvan ilçesi, 1930'lu yıllarda küçük bir kasaba iken; kısa süre içerisinde gelişerek askeri, idari ve ulaşım merkezi durumuna gelmiştir. İlçe, 1970'li yıllara gelindiğinde çeşitli atılımlarla daha da ivme kazanmıştır. Bu çalışmada konumu itibariyle Bitlis'in ilçesi Tatvan'ın, 1950 yılından başlayarak 1970 yılına kadar gerçekleşen tarihi seyri detaylı bir şekilde ele alınarak incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler : Tatvan, Bitlis, Cumhuriyet Dönemi, Van Gölü, Demiryolu.

Sayfa Sayısı : X+119

Tez Danışmanı : Doç. Dr. Abdulaziz KARDAŞ



M.Sc.Thesis

Emre TEKİN

VAN YÜZÜNCÜ YIL UNIVERSITY
INSTITUTE OF SOCIAL SCIENCES

December, 2019

TATVAN IN THE REPUBLICAN ERA (1950-1970)

ABSTRACT

The geography of Lake Van with a deep-rooted history and a cultural richness, at the beginning of the 20th century, it was the scene of a continuous period of wars, migrations, and revolts. Especially the rebellions started by the Armenians and the occupation of many provinces by the Russians are some evidence for that period. The revolts and wars that took place in the region caused a lack of public order. Subsequently, these problems forced local people to migrate to other places. Despite all this negative atmosphere, the region was saved by the effort of local people and Mustafa Kemal Pasha who assigned by the Ottoman Government. As a matter of fact, a new process has started with the proclamation of the Republic. During these years, the traces created by the wars were tried to be erased and various investment plans were prepared throughout the country.

The Lake Van Basin is also included in these plans. In order to make efficient use of this area, various examinations have been carried out. As a result of the investigations made by the delegation that sent to the region, Tatvan, which is the largest town in Bitlis, was deemed appropriate in order to provide transportation on Lake Van with a more modern and fast way. In 1934 Van Lake Business Administration Center was transferred from a village of Muradiye district called Ernis Villa-ge (today Ünseli Village), to Tatvan district in the province of Bitlis in the Eastern Anatolia region. Another breakthrough in the district continued in 1945 and the construction of shipyards, ports and Piers was started.

Besides these, the Tatvan region was chosen as an important step of the Muş-Tatvan-Van-Kotur railway line, which is an international project. The Muş-Tatvan-Van-Kotur railway project, which was started to be built in 1957, was realized under the CENTO (Central Treaty Organization-Central Treaty Organization) program. Wagons reaching the port of Tatvan were delivered to Van via ferries, thus establishing a railway network with the easternmost part of our country.

With road, sea and rail transport, Tatvan entered a period of rapid development since the beginning of 1960. With the arrival of the railway line to Iran to Tatvan in 1964, the economic and social activities of the district also increased. The Tatvan Eastern Anatolia Fair, which started in the schoolyard and became one of the most important fairs in eastern Anatolia, hosted tens of thousands of visitors. This

fair, which was visited by thousands of people from surrounding provinces and districts, revived the economic and social life of Tatvan.

Tatvan district, an important region in the history scene from the past to the present, was a small town in the 1930s; it developed in a short time and became a military, administrative and Transportation Center. The district gained further momentum with various breakthroughs by the 1970s. As a result of its location, the historical course of Tatvan, the district of Bitlis, which took place from 1950 until 1970 was examined in detail.

Keywords : Tatvan, Bitlis, Republic Period, Van lake, Railway.

Quantity Of Page : X+119

Supervisor : Assoc. Prof. Abdulaziz KARDAŞ



İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	I
ABSTRACT	III
İÇİNDEKİLER	V
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ	VII
ÖNSÖZ.....	VIII
GİRİŞ	1
1.TATVAN’DA İDARİ VE SİYASİ TEŞKİLATLANMA	6
1.1.Tatvanın İdari Yapısı.....	6
1.2.Tatvan Belediyesi	7
1.3.Başkanlar ve Seçimler	8
1.4.Tatvan ve Vilayet Tartışmaları.....	13
1.5.Tatvana Bağlı Bucaklar ve Köyler	15
2. EKONOMİK GELİŞMELER VE NÜFUS.....	18
2.1.Ticaret.....	18
2.1.1.Oteller ve Sinema.....	20
2.1.2.Bankalar	23
2.1.3.Doğu Sanayi Sergisi (Tatvan Doğu Anadolu Fuarı).....	24
2.2. Tarım ve Hayvancılık.....	27
2.2.1.Tarım.....	27
2.2.2.Hayvancılık.....	30
2.2.2.1.İnci Kefali.....	31
2.2.2.2.Arıcılık	32
2.3.Ormancılık.....	35
2.4.Nüfus	37
3.ULAŞIM FAALİYETLERİ	44
3.1.Demiryolu Ulaşımı	44
3.1.1.Muş-Tatvan Demir yolu Hattı.....	48
3.1.2.Tatvan Betonarme Demiryol İskelesi	57
3.2.Deniz yolu Ulaşımı.....	57
3.2.1.Van Gölü İşletme İdaresi	58
3.2.2.Tatvan-Van Limanları.....	63

3.3.Karayolu Ulaşımı	64
4.SOSYAL VE KÜLTÜREL GELİŞMELER.....	69
4.1.Eğitim	69
4.1.1.İlk ve Orta Dereceli Okullar	70
4.1.2.Yaygın Eğitim Çalışmaları	74
4.2.Sağlık	76
4.3.Spor	78
4.4.Tatvan’da Faaliyet Gösteren Cemiyet, Dernek ve Sendikalar	80
4.4.1.Cemiyetler.....	80
4.4.2.Dernekler	81
4.4.3.Sendikalar	84
4.5.Kooperatifler	85
4.6.Kulüpler.....	87
4.7.Yardım Komitesi	88
4.8.Kutlamalar	89
4.9.Asayiş ve Trafik Kazaları.....	91
SONUÇ.....	99
KAYNAKLAR	101
ÇİZELGELER DİZİNİ	106
EKLER.....	107
ÖZGEÇMİŞ	
ORJİNALLİK RAPORU	

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

Bu çalışmada kullanılmış kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Kısaltmalar	Açıklamalar
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AP	Adalet Partisi
a.g.e.	Adı geçen eser
a.g.m.	Adı geçen makale
bkz.	Bakınız
CHP	Cumhuriyet Halk Partisi
CCA	Cumhurbaşkanlığı Cumhuriyet Arşivi
CENTO (tion)	Merkezi Antlaşma Teşkilatı (Central Treaty Organiza- tion)
DDY	Devlet Demir Yolları
DP	Demokrat Parti
kWh	Kilowatt
MBK	Milli Birlik Komitesi
m.	Metre
TAO	Türk Anonim Ortaklığı
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TC	Türkiye Cumhuriyeti
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
vb.	Ve benzeri
YTP	Yeni Türkiye Partisi
YPK	Yüksek Planlama Kurulu

ÖNSÖZ

Cumhuriyet Dönemin’de Tatvan (1950-1970) adlı bu çalışma ile Doğu Anadolu bölgesinde yer alan Bitlis’e bağlı Tatvan İlçesi’nin; siyasi, sosyal, kültürel ve ekonomik değişimleri ve gelişimleri analiz edilmeye çalışılmıştır. Bu çalışmada, döneme ilişkin değerlendirme yapmadan önce ilk olarak; Tatvan’ın coğrafi yapısı ve geçmişten günümüze tarihsel açıdan gelişim süreci işlenmiştir.

Tezin birinci bölümünde, Tatvan’da İdari ve Siyasi Teşkilatlanma başlığı adı altında Tatvan’ın idari yapısı, belediye teşkilâtlanması, ayrıca döneme damga vuran Tatvan’ın il olma tartışmaları üzerinde durulmuştur. Bununla birlikte Tatvan’a bağlı bucak ve köyler tek tek irdelenmiştir.

İkinci bölüm ise, Ekonomik Gelişmeler ve Nüfus başlığını taşımaktadır. Bu bölüm başlığının altında Tatvan’ın ekonomik ve nüfus gelişimi üzerinde durulmuştur. Bu çerçevede, ilçede yapılan tarım ve hayvancılık faaliyetleri, büyük bir öneme sahip olan Doğu Sanayi Sergisi, ticaret, bankacılık, otel ve sinema ve sanayi kollarının bölgeye yapmış olduğu katkılar ele alınmıştır.

Üçüncü bölüm, Ulaşım Faaliyetleri başlığını taşımaktadır. Nüfusun hızla artmasına bağlı olarak Tatvan’ın ulaşım merkezi haline gelmesi bu kapsamda incelenmiş ve Tatvan’ın; yurdumuzun batısından Van’a ve İran’a ulaşımı sağlayan bir liman kenti olması üzerinde durulmuştur.

Tezin son bölümü olan Dördüncü bölüm Sosyal ve Kültürel Gelişmeler başlığı adı altında incelenmiştir. Tatvan’da bulunan okullar, yaygın eğitim çalışmaları, sağlık politikaları, resmi ve sivil kuruluşlar ile Tatvan’daki sosyal ve kültürel hayat ele alınmıştır.

Değerlendirmeye çalıştığımız Cumhuriyet Dönemi’nde Tatvan’ın 1950-1970 dönem aralığı için, Cumhurbaşkanlığı Cumhuriyet Arşivi temel kaynak oluşturmakla birlikte; Bitlis İl Yıllıkları, TBMM Zabıt Ceridesi, TBMM Tutanak Dergisi, Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verileri yararlanılan başlıca diğer kaynaklar arasındadır. Ayrıca dönemin en önemli kaynaklarından olan Altunkalbur, Bitlis, Bitlis Birlik, Bitlis Sesi, Dideban, İnkılap, Kalkınan Tatvan, Milliyet, Yeşil Bitlis, Ulus gibi yerel

ve ulusal gazeteler taranarak etkin bir şekilde kullanılmış ve değerlendirilmiştir. Bununla birlikte Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Kütüphanesi, Akdeniz Üniversitesi Kütüphanesi ve Ankara Milli Kütüphanesinde yer alan konuya dair yayınlanmış olan araştırma ve inceleme eserler, makaleler, kitap ve tezler incelenerek, Tatvan'ın bir nevi haritası oluşturulmuştur. Bu doğrultuda analiz edilen literatür taramasının gerçekleştirilmesi, bulunan kaynakların sınıflandırılması, elde edilen verilerin de araştırılması sonucunda özgün bir çalışma ortaya konulmak istenmiştir.

Tüm bu veriler ile birlikte yola çıkılarak yerel tarihi açısından Tatvan'ın geçmişinden başlayarak 1970'li yıllara değin göstermiş olduğu gelişim ve değişim çizgisi tezin ana konusunu oluşturmuştur. Son olarak, ele alınan bulgu ve belgeler ışığında yapılan bir değerlendirme ile bir sonuca varılmıştır.

Hazırlamış olduğumuz bu tez konusunun seçiminde ve çalışmanın başından sonuna kadar kaynak paylaşımında bulunan, yardım ve tavsiyelerinden istifade ettiğim, Danışman Hocam Sayın Doç. Dr. Abdulaziz KARDAŞ'a katkılarından dolayı teşekkürü bir borç bilirim.

Yüksek lisans eğitimim boyunca manevi katkılarından dolayı kıymetli hocam, Doç. Dr. Rahmi TEKİN'e ve kaynak bulmamda yardımlarını esirgemeyen Sefa YETİŞKİN'e, minnetlerimi sunuyorum.

Ayrıca eğitim ve öğretim hayatım boyunca her türlü destek, sabır, sevgi ve saygılarını benden esirgemeyen kıymetli aileme ve manevi desteklerinden dolayı sevgili Fatma ÇELİK'e de teşekkür ederim.

Cumhuriyet Dönemi'nde Tatvan (1950-1970) adlı çalışmamızın eksiklikleri olmakla birlikte, ortaya çıkan eserin zamanla akademik alanda daha da anlam kazanacağını umar; tez çalışmamızın amacına ulaşabilmesini temenni ederim.

Emre TEKİN

GİRİŞ

TATVAN'IN TARİHİ VE COĞRAFİ YAPISI

Tatvan'ın Coğrafi Yapısı

Coğrafi açıdan Tatvan, Türkiye'nin en büyük gölü olan Van Gölü'nün güneybatısında yer almaktadır. Gölün en batı kısmını oluşturan ve hilâl şeklindeki alana yayılan şehrin; kuzeyinde sönmüş bir yanardağ olan Nemrut Dağı (2935 m.), batısında Rahva düzlüğü, güneyinde Güneydoğu Torosların uzantısı olan Kavuşşahap (İhtiyar Şahap) dağları (2658 m.), doğusunda ise Van Gölü (1649m.) bulunmaktadır.¹ Kuzey, güney ve batı kısımlarını oluşturan eğimli araziler, Tatvan'ın göl kenarında hafif eğimli bir kıyı düzlüğü üzerine kurulmasına imkân sağlamıştır. Tatvan, tabiatı gereği önemli yolların kesiştiği bir kavşak olma özelliğine sahip olmakla birlikte tarihin her döneminde önemli bir geçiş noktası olmuştur. Van Gölü'nün güney kısmından Van ve Hakkâri'ye, batısından Muş, Bingöl ve Anadolu'nun içlerine, Bitlis-Baykan güzergâhından Diyarbakır ve güneydoğu Anadolu'ya, kuzeyinden ise Ahlât, Erciş ve kuzeydoğu Anadolu'ya uzanan yollar Tatvan'la kesişir.

Doğu Anadolu Bölgesi, denizden uzak olması ve yüksek rakımı nedeniyle yıllık sıcaklık farkının fazla olduğu karasal bir bölge özelliği taşır. Bu özelliklerin dışına az da olsa çıkabilen yerler Van Gölü Havzası etrafında kurulmuş şehirlerdir. Göl sularının geç ısınıp geç soğumasına bağlı olarak daha ılıman bir iklimin görüldüğü bu şehirlerden biri de Tatvan'dır.² Uzun süreli yağış istatistiklerine bakıldığında Tatvan'da yıllık yağış miktarı 850. 6 mm'dir. Bu yağış miktarının, bölgenin çeşitli yöreleri ile kıyaslanması durumunda oldukça yüksek bir değer olduğu anlaşılır. Örneğin, 1950-1995 yıllarını kapsayan dönemde Ağrı 505,8 mm, Erzurum 447,0 mm, Kars ise 501,1 mm yağış almıştır. Yakın bölgede Tatvan kadar yağış alan tek yer, güneydoğu Toroslarını yaran bir vadi içinde konumlandırılmış ve yıllık 1041,5 mm yağış alan Bitlis'tir.³

¹ Mehmet Demirtaş, Oktay Subaşı, *Tatvan Tarihi*, Mega Basım, İstanbul, 2015, 16.

² Orhan Deniz, "Tatvan'ın Şehirsel Fonksiyonları, Etki Bölgesi ve Şehir İçi Arazi Kullanılışı", Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Orta Öğretim Sosyal Alanlar Eğitimi Anabilim Dalı (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Erzurum, 2002, 2.

³ Kenan Arınç, *Tatvan Şehri, Kuruluşu, Gelişmesi ve Fonksiyonları*, Atatürk Üniversitesi Yayınları, Erzurum, 2001, 45-46.

XIX. Yüzyıl'a Kadar Tatvan'ın Tarihsel Gelişimi

Tatvan'ın tarihi ile ilgili kaynaklar, M.Ö. 4000'lere dayanmış olsa da bölgenin yerleşmeye ilk kez ne zaman açıldığı ve ilk yerleşen kavimlerin kimler olduğu konusunda kesin olarak bilgi bulunmamaktadır. Ancak Urartular'ın (M.Ö.900-600) hâkim olduğu dönemde Doğu Anadolu'da birçok yerde olduğu gibi Van Gölü Havzası'nda da kaleler ve sulama kanalları başta olmak üzere birçok tarihi esere rastlanmaktadır. Urartu Kralı I. Sardes, Tuşpa Kalesi'ni (Van Kalesi) yaptıktan sonra şehre uzanan yolların güvenliğini sağlamak için bölgenin yüksek yerlerine kaleler yaptırmıştır. Tatvan Kalesi'nin de bu amaca yönelik savunma amaçlı bir kale olduğu birçok yerli ve yabancı bilim insanının ortak düşüncesidir.⁴ Urartu hâkimiyetinden sonraki süreçte şehrin bir süre Ermeniler tarafından idare edildiği de bilinmektedir. Akabinde iki asır bölgeyi kontrolü altına alan Medler'in yerini Persler olarak tüm bölgeye hâkim olmuşlardır.⁵

M.Ö. 331'den itibaren Büyük İskender'in Perslerin üzerine sefere çıkmasıyla Van Gölü Havzası'nda yer alan Tatvan ve çevresi Makedonyalıların eline geçmişti. Daha sonra Büyük İskender'in ölümü üzerine sahip olunan topraklar generalleri arasında paylaşıncı; havza, General Selevkius (Selefkos)'a verilmişti. Ancak İran'da kurulan Part Krallığı, M.Ö. 225'te Van bölgesini ele geçirmiş ve bu nedenle burası Romalılar ve Partlar arasındaki mücadelelere sahne olmuştu. M.S. 326'da Sasaniler, Partların egemenliğine son vererek İran'a hâkim olmuştu.⁶

Roma İmparatorluğu, 476'da Doğu Roma (Bizans) ve Batı Roma İmparatorluğu olmak üzere ikiye ayrılmıştı. Anadolu ve dolayısıyla Van Gölü Havzası Bizans İmparatorluğu'nun hâkimiyet sahasında kalmıştı. Roma ve Bizans dönemlerinde Anadolu, Mezopotamya ve İran arasındaki ticaret yollarının güvenliği sağlanmıştı. Eskiden olduğu gibi Diyarbakır-Siirt-Bitlis-Muş-Van yolları⁷ bu dönemde de önemini korumuştur.

⁴ Deniz, *a.g.e.*, 53.

⁵ Deniz, *a.g.e.*, 54.

⁶ Cemal Tukin, "Van Bölgesi ve Tarihi Kaynakları", *Beşinci Üniversite Haftası İstanbul Üniversitesi Yayını*, İstanbul, 1945, 253-273.

⁷ Seton Lloyd, *Türkiye'nin Tarihi, Bir Gezginin Gözüyle Anadolu Uygarlıkları*, (Çeviren: Ender Varinlioğlu), TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, Ankara, 2003, 142.

Bölge daha sonra Bizans-Sasani (İran) mücadelelerine sahne olmuş ancak uzun süren savaşlar her iki tarafı da güçsüz bırakmıştı. O sırada bu mücadeleye Müslümanlar yeni bir güç olarak katılmıştı. Müslümanlar, Sasani hâkimiyetindeki Suriye ve El-Cezire'yi alarak Doğu Anadolu'ya yönelmişti. 640'ta Van Gölü Havzası da dâhil olmak üzere Ermenistan bölgesi fethedilmiş ve bu bölgede Ermeniye Eyaleti (Erminiyye⁸) kurulmuştu⁹. Emeviler zamanında burada güçlü bir yönetim kurulamamış, ancak Abbasiler zamanında bölgede tam anlamıyla hâkimiyet sağlanmıştı.¹⁰

Fakat XIII. yüzyılda başlayan Moğol istilası birçok yerleşim yerini tahrip ettiği gibi Tatvan'da da büyük yıkıma neden olmuştur. Gerek iktisadî gerekse sosyal anlamda yıkımın yaşandığı bölgede, nüfusun büyük bir kısmı da başka yerlere göç etmek zorunda kalmıştır. Bölgedeki bu olumsuz faktörler, İlhanlı hâkimiyeti döneminde de devam etmiştir. Tatvan küçük bir kasaba olmasına rağmen bağlı olduğu devlete yıllık 1000 dinar ödemiştir. İlhanlı hâkimiyetinden sonra Tatvan'da kısa süreli de olsa Karakoyunlu'lar ve Akkoyunlu'lar hâkimiyet kurmuşlardır.¹¹

1503'te Sâfevî Hükümdarı Şah İsmail, Akkoyunluların hâkimiyetine son vererek Van ve Bitlis bölgelerini ele geçirmiş ve bu dönemden sonra bölgede Osmanlı-İran çekişmeleri başlamıştır. Yavuz Sultan Selim Çaldıran Seferi (1514) dönüşünde bölgede sözü geçen İdris-i Bitlisi ile görüşmüş ve buradaki mahalli beyler, bağlılıklarını Osmanlı Devleti'ne bildirmişlerdir.¹² Ancak Sâfevi ve Osmanlı Devleti arasında gidip gelen Bitlis yöresi, Kanuni'nin Irak seferine çıkmasıyla (1534) Sâfevilerden alınarak Osmanlı Devleti'ne bağlanmıştır. Bu seferde bulunan Matrakçı Nasuh, o yılları betimlediği Tatvan minyatürünü eserine eklemiştir. Yine IV. Murad'ın Tebriz ve Revan seferleri dönüş güzergâhında Tatvan'ın olduğu bilinmektedir.¹³

⁸ M. Fahrettin Kırzioğlu, *Kars Tarihi I*, Işıl Matbaası, İstanbul, 1953, 253.

⁹ Gülay Ögün, "Ortaçağ Boyunca Van Bölgesi Tarihi", *Yüzyüncü Yıl Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1, Van, 1990, 102-132.

¹⁰ Abdulaziz Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü Havzası'nda Yapılan Kamu Harcamaları ve Yatırımlar (1923-1950)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2015, 9.

¹¹ Necdet Menteş, Bitlis'in Tarihçesi, *Altunkalbur*, 9 Mart 1954.; Demirtaş, a.g.e., 18-26.

¹² Bayram Kodaman, *Sultan II. Abdulhamid Devri Doğu Anadolu Politikası*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1987, 5.; Demirtaş, a.g.e., 28.

¹³ Demirtaş, a.g.e., 29.

XIX. ve XX. Yüzyıllarda Tatvan

XIX. yüzyıla gelindiğinde ise Tatvan'ın nasıl bir durumda olduğunu bölgede bulunmuş seyyahların seyahatnameleri vasıtasıyla öğrenmekteyiz. Bu dönemde batılı birçok seyyah Anadolu'nun çeşitli yerlerinde bulunmuş ve gözlemledikleri manzaraları eserlerine yansıtmışlardır. Tatvan ve çevresi hakkında Southgate (1840) eserinde; Bitlis üzerinden gelinerek, Tatvan'ı sınırlayan tepelere ulaşıldığı zaman, gezi ekibinin Van Gölü'nün mavi suları ve tıpkı bir koruluk gibi yoğun meyve bahçeleri karşısında hayranlıklarını gizlemeyerek burayı, *“Stamboul! Stanboul!”* şeklinde haykıarak şehri İstanbul'a benzettiğini anlatmaktadır. Yine seyyah Southgate eserinde, Tatvan'da 2 ayrı yerleşmenin varlığından bahsetmektedir. Bu yerleşmelerin yamaçta bulunanı Ourtap (Ortap), batısında bulunanı ise Tadvan (Tatvan) olarak adlandırılmıştır. Seyyah Southgate'den 40 sene sonra Tozer (1881) ise Tatvan'ı, *“bir köy olarak tanımlamakta ve bu köyün bahçeler ile meyve ağaçları içinde dağınık bir şekilde serpilmiş az sayıda konuttan oluştuğunu”* belirtmektedir. 1901 yılında bölgeye gelen Lynch ise Tatvan'ı, *“yoğun meyve bahçeleriyle dolu az sayıda konuttan oluşan bir köy”* olarak tanımlamıştır.¹⁴

XX. yüzyılın başlarında ise, Tatvan ve çevresinde meydana gelen savaşlar ve siyasi gelişmeler bölgeyi önemli ölçüde etkilemiştir. Özellikle de I. Dünya Savaşı devam ederken Rus orduları sınırları geçerek Doğu Anadolu'nun birçok yerini işgal etmiştir. 17 Şubat 1916'da Muş'un, 3 Mart 1916'da ise Bitlis ve Tatvan'ın Ruslar tarafından işgal edilmesiyle, karşılıklı çatışmalar yaşanmış ve bölgede yaşamını sürdüren binlerce kişi göç etmek zorunda kalmıştır. Düşman işgali nedeniyle Tatvan ve çevresinin oldukça tahrip edilmesi sonrasında yerel halkın desteğiyle Osmanlı Ordusu Rus ve Ermeni birliklerini, Bitlis'in güneyindeki Hürmüz Köyü'nde durdurmuştur. Bu durum karşısında Osmanlı Hükümeti, Çanakkale'deki başarılarıyla temayüz eden Albay Mustafa Kemal'i 16. Kolordu Kumandanlığı'na tayin etmiştir. Diyarbakır'a hareket eden Mustafa Kemal, 1 Nisan 1916'da Mirliva ünvanı alarak paşa olmuş ve Bitlis bölgesine doğru harekete geçmiştir. Mustafa Kemal Paşa burada bulunan 5. ve 8. Tümenlerin ve yerel halkın desteği ile 7 Ağustos 1916'da Muş ve 8

¹⁴ Arınç, a.g.e., 84.

Ağustos 1916'da da Bitlis'i düşman işgalinden kurtarmıştır.¹⁵ Türk kuvvetleri, 10 Ağustos'ta Tatvan'ı geri almış ve düşman bu bölgeden Ahlat'a doğru 40-50 km kadar daha gerilere çekilmek zorunda kalmıştı.¹⁶

Yaşanan savaşların ve göçlerin etkisiyle Tatvan ve bölgesinde yaşayan birçok insan ya Anadolu'nun içlerine göç etmiş ya da işgalden sonra tekrar Tatvan'a dönmüştür. Mutki ve köylerinde yaşayan halkın çoğunluğu ise, evlerinin tahrip olması nedeniyle Tatvan'ın Tuğ bölgesine yerleşmişlerdir.¹⁷



¹⁵ Abdulaziz Kardaş, "Birinci Dünya Savaşı Dönemi'nde Mustafa Kemal Paşa'nın Bitlis'teki Faaliyetleri", *Turkish Studies*, X, (5), İlkbahar 2015, 229-244.

¹⁶ Fahri Belen, *Atatürk'ün Askeri Kişiliği*, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1963, 59.

¹⁷ Deniz, *a.g.e.*, 60.

1.TATVAN'DA İDARİ VE SİYASİ TEŞKİLATLANMA

1.1.Tatvanın İdari Yapısı

1929 yılında çıkarılan 1509 numaralı kanun ile Bitlis vilayet merkezi ilga edilerek Muş vilayetine, Tatvan nahiyesi ise Van vilayetine bağlanmıştır.¹⁸ Yaklaşık altı sene kadar Muş vilayetine bağlı kalan Bitlis kazası, 25 Aralık 1935 tarih ve 2885 sayılı kanun ile Hizan ve Kotum bucaklarından oluşan vilayet merkezi haline getirilmiştir.¹⁹ Bitlis'in idari yapısında meydana gelen bu gelişmeden sonra vilayeti teşkil edecek kazaların ve nahiyelerin oluşma süreci başlamıştır.

İlk olarak, 19 Nisan 1937 tarihli ve Cumhurbaşkanı imzalı kararname ile Bitlis iline bağlı Kotum kazasının merkezi, bulunduğu yerden kaldırılarak Tatvan nahiyesinin bulunduğu Tatvan köyüne, Tatvan nahiyesinin merkezide Kotum köyüne alınmıştır.²⁰ Bu karar alınırken, Kotum nahiyesinin coğrafi açıdan gelişmeye ve genişlemeye müsait olmadığı düşünülmüştür. Zira Tatvan'ın Van Gölü'ne sıfır konumu ve ilerde İran'a ulaştırılması hedeflenen demiryolu projesinin Tatvan'dan geçecek olması, bu kararın alınmasında önemli bir etken olmuştur.

Tatvan, ilçe olduğu dönemde gelişmeye oldukça uygun bir coğrafyaya sahipti. Bakir arazinin ilçe gelişimine katkı sağlayacağı düşünüldükçe, 1937'de Nafia Vekâleti tarafından Tatvan İmar Planı hazırlanmıştır. Tatvan Mal Müdürlüğü, PTT Müdürlüğü, İlçe Nüfus Müdürlüğü Tatvan'ın ilçe olduğu yıl açılmış,²¹ Tatvan Hükümet Konağı'nın ihalesi ise 1939'da yapılmıştır.²² Orman İşletme Müdürlüğü 1954'de,²³ İlçe Emniyet Teşkilatı ise 1958'de, Emniyet Hizmetleri Polis Komiserliği adı altında kurulmuştur.²⁴

Tatvan Kaza Merkezi'ne ve Kotum Nahiye Merkezi'ne bağlanan köyler şunlardır.²⁵

¹⁸ T.C. Resmî Gazete, 11.06.1929, Sayı: 1213, 7518.

¹⁹ T.C. Resmî Gazete, 04.01.1936, Sayı: 1336, 5902.

²⁰ CCA, 030.11.1.111.9.17.

²¹ Demirtaş, a.g.e., 125.

²² T.C. Nafia Vekâleti, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 5, Birinciteşrin 1939, 180-181.

²³ *Yeşil Bitlis*, 26 Ağustos 1954, 1.

²⁴ Demirtaş, a.g.e., 127.

²⁵ CCA, 030.11.1.111.9.17.

Tatvan Kaza Merkezine Bağlı Köyler	
Adabağ	Kizvak
Ağak	Sorgun
Aleman	Şamiran
Çilhor	Urtap
Hahrif	Ziğak
Kotum Nahiye Merkezine Bağlı Köyler	
Hıyartan	Mezre
Süllü	Tuğ
Serhaç	Engesor
Sapor	Kerp
Kamer	Nil
Paşaelmalı	Balekan
Kurtikan	Sak
Şükraniz	Taştop
İz	Top
Hanelmalı	Ent

1.2.Tatvan Belediyesi

Tatvan'ın 1936'da ilçe olmasıyla birlikte bilinen ilk Belediye Başkanı Selahattin'dir.²⁶ Belediyenin kuruluş aşaması ile ilgili çok fazla bilgi olmamakla beraber 1939 yılında Tatvan Hükümet Konağı'nın ihalesinin yapıldığını bilmekteyiz.²⁷ Tatvan'ın merkezi ve idari binaları 1936 yılından 1946 yılına kadar Karşıyaka kaldıktan sonra şehirleşme hareketlerine bağlı olarak merkez Tuğ mahallesine kaydırılmıştır.

Tatvan belediyesi; 1966 yılında 311.541 lira vergi dışı, 318.049 lira vergilerden olmak üzere toplam 629.589 lira gelir elde etmiştir. Sağlanan bu gelirlerin

²⁶ *Bitlis İl Yıllığı*, 1967, 138.

²⁷ T.C. Nafia Vekâleti, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 5, Birinciteşrin 1939, 188-189.

47.076 lirası sermaye teşkili ve transfer harcamaları, 143.694 lirası yatırım, 438.819 lirası ise cari harcamalardır.²⁸

İlçenin elektriği uzun bir süre Devlet Demiryolları ile Denizcilik Bankası Van Gölü İşletme İdaresinin jeneratörleri ile sağlanmıştır. 1970 yılında belediye elektrik santralinin hizmete girmesiyle şehrin elektrik ihtiyacının büyük bir kısmı buradan sağlanmıştır.²⁹

1967’de Tatvan merkeze bağlı 2 bucak (Küçüksu-Reşadiye), Pınarbaşı, Çağlayan, Karşıyaka ve Tuğ adında 4 mahalle bulunmaktadır.³⁰ 1971 yılında ise Tatvan’a bağlı 2 bucak, 44 köy ve 7 mahalle bulunmaktadır.³¹

1.3.Başkanlar ve Seçimler

Tatvan Belediye Başkanı Kemal Dernek’in çalışmalarından memnun olmayan ve kendisini düşürmeye çalışan Demokrat Partili (DP) Belediye Meclis üyelerinin istifalarının ardından, 25 Ocak 1953 Pazar günü Tatvan Belediye meclis üyeleri seçimi yapılmış ve seçimi Cumhuriyet Halk Partisi (CHP) kazanmıştır.³² Bu sonucun ardından Necmettin Tınar isimli bir vatandaş, Yeşil Bitlis gazetesinde yayımlanmak üzere şu yazıyı paylaşmıştır;³³

“25 Ocak Pazar günü yapılan Tatvan Belediye Seçimi’nde bağımsız adaylarla Cumhuriyet Halk Partisi adaylarının anlaşmak suretiyle seçimi kazandıkları malumdur. Hakiki vaziyetin efkâr-ı umumiyeeye duyurulmasının faydalı olacağına kani bulunduğumdan aşağıdaki izahımın gazetenizde neşrini saygılarımla rica ederim.”

Bu giriş yazısının ardından oldukça uzun bir yazı paylaşan Necmettin Tınar; DP’li olduğu anlaşılan 150 seçmenin seçmen kütüğünde olmadığını, aksi takdirde DP’nin seçimi 149 oyla kazanacağını iddia etmiştir. CHP’nin isimleri belli olan ölmüş ve ilçe dışına göç etmiş Tatvan’lılar adına oy kullanıldığı tespit edildiğini ve seçim günü saat 17.00’de açılan sandıkların sayımı yapılırken gizli sayım yapıldığı

²⁸ Bitlis İl Yıllığı, 1967, 137.

²⁹ Yurt Ansiklopedisi, “Bitlis”, II, Anadolu Yay., İstanbul, 1982, 1416.

³⁰ Bitlis İl Yıllığı, 1967, 41.

³¹ Bitlis İl Yıllığı, 1971, 57.

³² Yeşil Bitlis, 2 Şubat 1953, 1.

³³ Yeşil Bitlis, 6 Şubat 1953, 1.

tespit edilmiş ve DP Bitlis Merkez İlçe Eski Başkanı Hikmet Kazancı tarafından duruma itiraz edilmiştir. Bu itirazın ardından İlçe Seçim Kurulu Başkanı sayımın açık yapılması hakkında yazılı emir vermiştir. Yine Karşıyaka Mahallesi sandıklarının olduğu hücreye CHP’li ve seçmen olmayan bazı kimselerin girdiği gözlemlenmiştir.³⁴

Seçimin yapıldığı gün yaşanan bu gelişmelerin ardından tutanaklar tutulmuş ve İlçe Seçim Kurulu Başkanlığı’na yazılı itirazda bulunulmuştur. İstifa eden belediyenin yeniden teşekkülü için yapılan seçime hile karıştığından dolayı yapılan incelemeler sonucunda iddiaların doğru olduğu tespit edilerek 25 Ocak 1953 tarihinde yapılan Tatvan Belediye Seçimi, 1953 yılının Nisan ayında iptal edilmiştir.³⁵ Seçimin iptal edilmesinin ardından Tatvan Belediye Başkanlığı görevine devam eden Kemal Dernek, sağlık nedenlerini ileri sürerek başkanlıktan istifa etmiştir. Yeşil Bitlis Gazetesinde yer alan habere göre; Belediye kasasında bir kuruş para kalmayacak biçimde harcama yapan Belediye Başkanı Kemal Dernek, gazeteye olan ilan borcunu dahi ödememiştir.³⁶

Kemal Dernek’in istifasından sonra Tatvan Belediye Başkanı, 1953 sonlarına doğru CHP’li Mahmut Karaman olmuştur. Ancak Mahmut Karaman belediye başkanlığı olduktan kısa bir süre sonra partisi olan CHP’den istifasını, şu mektupla bildirmiştir.³⁷

“Topyekûn Türk milleti Milli Mücadeleyi zaferle kazandığı anda doğan Cumhuriyet Halk Partisi mensuplarından olarak aynı safda çalışmış ve demokrasi hayatı sırasında da yer değişmemiş, CHP’lilerle birlikte bugüne kadar mutadil birer partili olarak çalışan arkadaşlarımdan tüccardan Ahmet Karaman ticari işlerinin dağınık olması benim ise şahsi işlerimin çokluğu ve yaşımın ilerlemesi sebepleriyle partili arkadaşlarımıza faydalı olamayacağımız kanaatine vararak CHP’den istifa ederek müstakil kalmayı uygun bulduk.

³⁴ Yeşil Bitlis, 6 Şubat 1953, 1.

³⁵ Yeşil Bitlis, 13 Nisan 1953, 1.

³⁶ Yeşil Bitlis, 15 Mayıs 1953, 1.

³⁷ Yeşil Bitlis, 5 Ağustos 1954, 1-2.

CHP’li eski mesai arkadaşlarımıza bu sebeple özür dilerken saflarında samimi ve hayırlı faaliyetler dilerim.”

Tatvan Belediye Başkanı

Mahmut Karaman

Mahmut Karaman ilçenin birtakım sorunları çözmek için Ankara’ya gitmek üzere Meclis Kararı ile izin almış, yerine Belediye Meclis Encümeni’nden Mehmet Şerif Konakçı vekâlet etmiştir. Ancak bu süre zarfında hastalık nedeniyle raporu uzayan başkanın Ankara’ya gitmesi gecikmiştir.³⁸

1936-1970 yılları arasında Tatvan’da görev yapan İl Genel Meclis üyelerini ise şu şekilde sıralayabiliriz:³⁹

İl Genel Meclis Üyelerinin Görev Yaptığı Yıllar	Adı Soyadı
1936-1940	Kerim Akkol
1941-1944	Kerim Akkol
1944-1948	Kerim Akkol
1948-1952	Cemal Avcı
1952-1955	Faris AYTEKİN
1955-1960 ⁴⁰	Cemal Avcı
1963-1968	Alaattin Akgün
1968	Alaattin Akgün, Tekin Özdemir

27 Mayıs 1960 Askeri Darbesi’nin⁴¹ ardından olağanüstü hal nedeniyle Tatvan Belediye Başkanlığı ile Kaymakamlığına, Tatvan Jandarma Kumandanlığı’na atanan Binbaşı Nuri Ergun vekâlet etmiştir.⁴²

³⁸ Yeşil Bitlis, 26 Ağustos 1954, 1.

³⁹ Bitlis İl Yıllığı, 1971, 21-22.

⁴⁰ 27 Mayıs 1960 Darbesi’nin ardından İl Genel Meclisi feshedilmiştir. bkz. Bitlis İl Yıllığı, 1971, 22.

⁴¹ Darbe; askerlerin hükümeti alaşağı edip yönetime el koyması işlemidir. Nevzat Tarhan, *Anne, “Darbe” Ne Demek?*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2017, 39.; Diğer bir deyişle darbe, “politik bir silahtır.” Edward Luttwak, *Bir Uzmanın Gözüyle Darbe*, (Çeviren: Edip İ. Polat), Yaba Yayınları, Ankara, 1996, 55.; 27 Mayıs 1960 Darbesi, Türkiye Cumhuriyeti (TC) tarihinin ilk askeri darbesidir. Oya Tokgöz, *Seçimler, Siyasal Reklamlar ve Siyasal İletişim*. İmge Kitabevi Yayınları, Ankara, 2010, 41.; 27 Mayıs 1960 Askeri Darbe sonrasında ise Milli Birlik Komitesi (MBK), yayınladığı tebliğlerle

1963 yılında yapılacak Tatvan Belediye seçimlerine katılmak amacıyla ilçede Reşan Meftunoğlu'nun başkanlığında Adalet Partisi (AP) kurulmuştur. Yeni kurulan partinin ilçede teşkilatlanması amacıyla, Yeni Türkiye Partisi'nin (YTP) Tatvan idari heyeti komple istifa ederek AP'ye geçmiştir.⁴³

17 Kasım 1963'te yapılan Tatvan Belediye Başkanlığı seçimine katılan adaylar ve adayların aldıkları oy sayıları ise şu şekildedir:⁴⁴

Parti	Aday	Almış Olduğu Oy
CHP	Şehmuz Zırhlı	837
YTP	Cemil Öz	499
MP	Hasan Sağnıç	477
AP	Kemal Dernek	229
Bağımsız	Rıza Candan	59
Bağımsız	Celal Geboloğlu	34

Seçime ilk başta bağımsız olarak katılan Cemil Öz YTP'den aday olmuş, bağımsız olarak katılan Çerkez Barut ise adaylıktan çekilmiştir.⁴⁵ CHP'nin adayı Şehmuz Zırhlı, 1963 seçimlerinde 837 oy alarak Tatvan Belediye Başkanı seçilmiştir.⁴⁶

1965 yılında Tatvan Kaymakamı Yavuz Selim Bıyıktay, ilçenin bazı noktalarında kaldırımında oturma yasağı getirmiştir. Bu yasağın ardından Tatvan Belediye Başkanı Şehmuz Zırhlı, Toprak Tevzi Komisyon Şefi ve Tapu Müdürü Ziya Boysal ile birlikte sinema saatini beklemek üzere caddede otururken karakola çağırılmışlardır. Kanunlara karşı geldikleri gerekçesiyle ifadeleri alınan belediye başkanı ve iki arkadaşı, daha sonra serbest bırakılmıştır. Bu olay Tatvan'da şaşkınlıkla karşılanmıştır.⁴⁷

“Askeri Cunta” olarak ülkeyi idare etmiştir. M. Serhan Yücel, *Demokrat Parti*, Ülke Kitapları, İstanbul, 2001, 158.; Ardından DP iktidarı alaşağı edilmiş; Parlamento dağıtılmış; siyasi partiler faaliyetten men edilmiştir. Bununla birlikte MBK, en kısa sürede genel seçimlere gidileceğini bir beyanname ile duyurmuştur. DP tarafından bir suç dolayısıyla tutuklanmış olanlar ise, serbest bırakılmıştır. Bülent Dâver, “Türk Üniversite Öğrencileri ve Siyaset”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 19, (3), 1964, 45.

⁴² *Kalkınan Tatvan*, 8 Ekim 1960, 1.

⁴³ *Bitlis*, 19 Ekim 1963, 1.

⁴⁴ *Bitlis*, 18 Kasım 1963, 1.

⁴⁵ *Bitlis*, 19 Ekim 1963, 1.; *Bitlis*, 18 Kasım 1963, 1.

⁴⁶ *Bitlis*, 18 Kasım 1963, 1.

⁴⁷ *Bitlis Birlik*, 23 Ağustos 1965, 1.

Üç yıla yakın bir süre Tatvan Belediye Başkanlığı görevini yerine getiren Şehmuz Zırhlı, görevinde başarılı olduğunu ama bunu bir türlü çalışma arkadaşlarına inandıramadığı gerekçesiyle memuriyete geri döneceğini belirtip, istifa etmiştir.⁴⁸ Şehmuz Zırhlı'nın istifasından sonra belediye başkanlığına, Belediye Başkan Vekili İhsan Barut vekâlet etmiştir.⁴⁹

8 Ocak 1967'de yapılan Tatvan Belediye seçimlerine; AP'den Ahmet Özgür, müstakilden ise Kazım Oto ve Hasan Sağnıç olmak üzere 3 aday katılmıştır. Seçim sonuçlarına göre; Kazım Oto 1371, Ahmet Özgür 721, Hasan Sağnıç ise 470 oy almıştır.⁵⁰ Kazım Oto, Tatvan Belediye Başkanı seçildikten hemen sonra AP'ye katılmıştır.⁵¹

1971 yılı Belediye Meclis üyelerinin listesi şu şekilde sıralanmaktadır:⁵²

1971 Yılı Tatvan Belediye Meclis Üyeleri	
1-Şefik Turgut	12-Necmettin Sözbilici
2-İsa Cenkçi	13-İhsan Şahin
3-Abdulbari Yeltekin	14-Maşallah Karataş
4-Zeki Bursa	15-Salih Balkaya
5-Cemal Önsoy	16-Asım Subaşı
6-Kemal Dernek	17-Şükrü Sucuk
7-Ferit Göçmen	18-Hasan Sağnıç
8-Hasan Kalelioğlu	19-Vehbi Çelebi
9-Süleyman Kalyoncu	20-Muhittin Aybay
10-M.Şerif Konakçı	21-Kasım Atayay
11-Şerafettin Kuş	

⁴⁸ *Bitlis Birlik*, 25 Ekim 1966, 1

⁴⁹ *Bitlis Birlik*, 18 Kasım 1966, 1.

⁵⁰ *Bitlis Birlik*, 9 Ocak 1967, 1.

⁵¹ *Bitlis Birlik*, 20 Kasım 1966, 1.

⁵² *Bitlis İl Yıllığı*, 1971, 207.

1.4.Tatvan ve Vilayet Tartışmaları

1953 yılında Tatvan’da yapılan Tatvan’ı Kalkındırma Derneği’nin ilk toplantısında bir vatandaş, vilâyet merkezinin Bitlis’ten Tatvan’a alınması temennisinde bulunmuştur. Toplantıda bulunan başka bir vatandaşın bu sözlere tepki göstermesi ile konu maksadını aşmış ve vilâyetin taşınma düşüncesi, Bitlis Gazetesi yazarları tarafından sert bir şekilde eleştirilmiştir.⁵³ Bu konuyu gündeme getiren kişi ve Tatvanlı iki vatandaş, kendilerine karşı yazılan bu eleştirel yazılara cevap niteliğinde Yeşil Bitlis Gazetesi’ne, içinde ağır ifadelerin bulunduğu çeşitli mektuplar göndermiştir. Bu gelişmeler üzerine Yeşil Bitlis Gazetesi sahibi ve yazı işleri müdürü Nejat Baturay, Tatvan’ın il olması gerektiğine yönelik tartışmalar hakkında bir yazı kaleme almış ve “*Şayet Tatvanlılar muhakkak vilayetin kendi şehirlerine naklinin arzu ediyorlarsa nüfuslarını Bitlis’ten fazla yapma yollarını aramalıdır. Yalnız şunu da hatırlatalım ki bu tehlikeyi sezmiş olan Bitlislilerde tertibat almayı ihmal etmeyeceklerdir. Bu işte çalışan kazanır*”⁵⁴ sözleri ile tartışmaya dâhil olmuştur.

Bir süre devam eden bu tartışmalar sonucunda Tatvan Belediye Başkanı Mahmut Karaman, Yeşil Bitlis Gazetesi’nde baş makale olarak yayınlanmasını istediği bir mektup göndermiştir. Bitlis Gazetesi’nin yaşanan tartışmalar karşısında tarafsızlığını koruyamadığını belirten Karaman;

“24 Kasım 1953 tarih ve 129 sayılı gazetenizin baş makalesini (Tatvan ve Vilayet) başlıklı yazınızı bihakkın tarafsız bulunduğum, millet, memleket işlerinde tarafsız ve hür zihniyetin çoktandır hasretini çektiğim için peşinen vecibe bildiğim teşekkül borcumu ifa ettikten sonra mevzuya gelelim.

Evet Tatvan kalkındırma derneğinin ilk toplantısında bir arkadaşımız yarı şaka mahiyetinde vilayetin Tatvan’a nakli temennisinde bulunmuş, diğer bir arkadaşımız oldukça asabi bir tavırla bu temenniye – ve redde şali,mı, ve ayrıca da Bitlis Gazetesi’nin 3 ve 6 sayılı mısralarında sanki millet ve memleketine ihanet sayılabilecek bir fikir sahibini asabi bir lisanda üst üst hücumlarda bulunulmuş bu da hoş görülmüş ancak, aynı gazete yolu ile buna verilen ilk cevabın sanırım pek mülayim ve

⁵³ Yeşil Bitlis, 21 Kasım 1953, 1.

⁵⁴ Yeşil Bitlis, 24 Kasım 1953, 1.

yerinde olmasına rağmen Bitlis Gazetemiz bu cevaba aynı sütunda yer vermesi haklara boyun eğmeye mecbur bulunduğu hükümlere hürmet bakımından icap ederken tarafsızlığını burada muhafaza edememiş olması hemen her Tatvanlıyı kalben müteessir etmeden hali kalmamıştır. Ve işte beni de (hasretini çektiğim tarafsız hür zihniyet) demeye bu olaylar mecbur etmiştir.

Evet asırların ihmaline uğramış olan talihsiz Bitlis mevcut vilayetlerimizi hürufu beca ile sıralarsak hemen ikinci harfte Bitlis göze çarpar, fakat bu ikinciliği Bitlis maalesef o talihsizliğindendir ki ancak gerilikte muhafaza ediyor. Bundan Bitlis’li olmamız hasebi ile hepimiz müteessiriz. 1935 yılında Bitlis’i Muş iline bağlı bir kaza, Tatvan’ı da Van iline bağlı bir nahiye olarak gören bizler, bilahare meşru bir hakkın iadesi şeklinde yine Bitlis’i yine vilayet ve Tatvan’ı da ona bağlanmış bir kaza haline gelmesinden küll halinde hepimizi kafi denecek kadar sevindirmiş ve sıra el ele vermek suretiyle vilayetimizi emsal vilayetlere, kazamızı da emsaline nispeten diğer kazalara karşı gelişme yoluna yönelmesi ve atının tecelliyatına mütevekkil olması sanırım en sağlam bir yoldur”⁵⁵ sözleriyle, gerilen havayı yumuşatarak, ayrışmaların önüne geçmek istemiştir.

Tatvan’ın vilayet olması konusunda yaşanan diğer gelişme ise Diyarbakır Milletvekili Yusuf Azizoğlu’nun Bitlis’in iktisadi gelişmeye müsait olmadığını ileri sürerek, vilayet merkezinin Bitlis’ten Tatvan’a nakli için kanun teklifi vermesi olmuştur.⁵⁶ Bitlis ve çevresinde büyük bir üzüntü yaratan bu durum karşısında vatandaşlar, üst makamlara birçok telgraf çekmiş ve Bitlis Milletvekillerinden bu davayı savunmaları istenmiştir.⁵⁷ Bu olaydan üç gün sonra Yeşil Bitlis Gazetesi yazarı M. Cemal Güney, çalıştığı gazetede yayınlanmak suretiyle Yusuf Azizoğlu’na açık bir mektup yazmış ve mektubunda;

“Sayın Diyarbakır Millet Vekili Yusuf Azizoğlu, 29 Ocak 1955 tarihli Zafer Gazetesi’ndeki tahrir teşebbüsünüzü teessürle okuduk, sizi hiç tanımayanlar bu vesile ile tanıdı. Taniyanların da nefretini bir kat daha arttırmış oldunuz. Tatvan’da almış olduğunuz arsalar kıymetlerini muhafaza etmekte hatta değeri artmaktadır. Bu bakımdan hiç üzülmeyiniz, müsterih olunuz. Siz bu gibi lütuflarınızı Silvan kazasına

⁵⁵ Yeşil Bitlis, 5 Aralık 1953, 1.

⁵⁶ TBMM ZC, D: 10, C: 4, B: 33, (28.1.1955), 192.

⁵⁷ Yeşil Bitlis, 4 Şubat 1955, 1.

etseydiniz daha çok takdir kazanmış olurdunuz. Zira Silvan'lı hemşehrileriniz bu gibi lütufları dört gözle beklemektedirler. Teşebbüsleriniz daha semereli ve müspet olursa adınız bu şekilde değil takdirle yad edilirdi.

İktisaden bir nevi ham madde deposu olan Bitlis zaten mukadderatına terk edilmiş, ümitle yıllar geçirmektedir. Diyarbakır borsa hanının tribününü çeviren Bitlis mahsulü; sade yağ, kitre, deri, bal...vs. değil midir? Eğer ciddi emellerle Bitlis'imize yararlı olmak arzusundaysanız, ham maddelerimizi işlettirecek fenni tesislerin kurulmasında müteşebbis olunuz ki, Bitlisliler de sizi layıkıyla azizlesinler. Bu hususta: Ankara'ya gidecek heyetin ve sayın milletvekillerimizin nazarı dikkatlerini celb ederiz’’⁵⁸ diyerek Yusuf Azizoğlu'na bir takım göndermelerde bulunmuştur. Yaşanan bu gelişmelerden sonra Diyarbakır Milletvekili Yusuf Azizoğlu'nun vermiş olduğu kanun teklifi, kendi talebi doğrultusunda geri çevrilmiştir.⁵⁹

1.5.Tatvan'a Bağlı Bucaklar ve Köyler

Çeşitli köy ve mezralarından oluşan bucaklar, kaza merkezine bağlı idari birimlerdir. Tatvan'ın idari yapısı oluşturulurken de ilçeye bağlı çeşitli bucaklar belirlenmiştir. Ancak zamanla coğrafi yapı, nüfus, ulaşım gibi nedenler göz önünde bulundurularak bucak ve köy sayıları değişkenlik göstermiştir.

1936'da Tatvan ilçe olduktan sonra merkez ilçeye 1 nahiye ve 30 köy bağlanmıştır.⁶⁰ 1960 yılında ise Tatvan; 39 köy ve bu köylerin bağlı bulunduğu Tatvan merkez bucağı dışında, Kotum (Küçükusu) ve Reşadiye (Sorp-Yelkenli) Bucakları bağlıydı. Bitlis'e bağlı yabancı isimlere sahip tüm bucak ve köy isimleri, 1960'da yeni belirlenen Türkçe isimleriyle değiştirilmiştir.⁶¹

1964 yılında Tatvan'a bağlı bucak ve köylerin yeni simleri şunlardır:⁶²

Eski Adı	Yeni Adı
----------	----------

⁵⁸ *Yeşil Bitlis*, 7 Şubat 1955, 1.

⁵⁹ *TBMM ZC*, D: 10, C: 5, B: 43, (18.2.1955), 251.

⁶⁰ *CCA*, 030.11.1.111.9.17.

⁶¹ *İnkılâp*, 28-29-30 Kasım 1960, 1.; *İnkılâp*, 5-6-7 Aralık 1960, 1.

⁶² *Köy Envanter Etüdlerine Göre Bitlis*, Köy İşleri Bakanlığı Yayınları: 8, Ankara, 1964, 110-111.

Merkez Bucağı	
Adabağ	Adabağ
Aleman	Örenlik
Çilhur	Benekli
Engesor	Dalda
Hahrif	Küllüce
Kızvak	Kıydüzü
Ziğak	Sarıkum
Şehmiran	-
Kotum Bucağı	
Kotum Bucak Merkezi	Küçüksu
Balekan	Çalidüzü
Ent	Eğritaş
İzköy	Çevre
Kamer	Obuz
Kurtikan	Tokaçlı
Nilköy	Koyunpınarı
Sak	Kırkbulak
Sulu	Dibekli
Şükranis	Yoncabaşı
Reşadiye Bucağı	
Sorp Bucak Merkezi	Yelkenli
Ağızto	Köprücek
Aşnak	Budaklı
Cangis	Dönertaş
Çorsin	Düzcealan
Garzit	Koyluca
Göllü	Göllü
Hacıyan	Suboyu
Hallaçengesor	Güntepe
Kancas	Salıca
Kesenküt	Sarıdal
Kinasor	Yediveren
Kömüs	Çanakdüzü
Kirdivan	Çavuşlar
Oğvanis	Kuruyaka
Oranis	Anadere
Pelli	Alacabük
Poğa	Tosunlu
Pürüs	Koruklu

Siyamür	Kısıklı
Şahmünüs	Bolalan
Ünsüs	Yassıca
Avatak	Avatak
Pertevküt	Pertevküt

1967’de Tatvan merkez ve köy nüfuslarının artmasına bağlı olarak köy sayısında da artışlar olmuştur. 1960’ta 39 olan köy sayısı, 1967 yılında 44’e yükselmiştir.⁶³ Yine 1967 yılında Tatvan’da şehir merkezinin genişlemesine bağlı olarak; Pınarbaşı, Çağlayan, Karşıyaka, Tuğ isminde 4 mahallenin olduğu bilinmektedir.⁶⁴ 1971 yılında köy sayısında değişme olmamış ancak merkezde bulunan mahallelere; Sosyal, Saray, Sahil,⁶⁵ Bahçelievler mahalleleri eklenerek, 1973 yılında Tatvan merkezde mahalle sayısı 8’e yükselmiştir.⁶⁶

1971 yılında Tatvan Mahalle Muhtarlarının adları ise şu şekilde sıralanmaktadır⁶⁷:

Tuğ Mahallesi Muhtarı	Enver Bülbül
Sosyal Mahallesi Muhtarı	Nuri Uçak
Karşıyaka Mahallesi Muhtarı	Turan Karaman
Saray Mahallesi	Memduh Gürses
Sahil Mahallesi	Abdullah Ay
Çağlayan Mahallesi	Abdulhekim Engin
Pınarbaşı Mahallesi	Hacı Taşyüz

⁶³ Bitlis İl Yıllığı, 1967, 138.

⁶⁴ Bitlis İl Yıllığı, 1967, 41.

⁶⁵ Bitlis İl Yıllığı, 1971, 57.

⁶⁶ Bitlis İl Yıllığı, 1973, 102.

⁶⁷ Bitlis İl Yıllığı, 1971, 57.

2. EKONOMİK GELİŞMELER VE NÜFUS

2.1.Ticaret

Tatvan merkezde temel geçim kaynağı ticaret ve hayvancılıktır. Arazinin eğimli olması nedeniyle tarımsal üretim kısıtlı bölgelerde yapılmış ve ilçe ekonomisine fazla bir katkısı olmamıştır. Köylerde ise tarım, hayvancılık ve el işleri temel geçim kaynaklarıdır. Temel ticari ürünler ise canlı hayvan, yün, yağ, deri, bal, ceviz, pirinç olup bu ürünler; Diyarbakır, Siirt, Bitlis ve Van'a gönderilerek ilçe ekonomisine katkıda bulunmuştur.

1963 yılında çıkarılan I. Beş Yıllık Kalkınma Planı doğrultusunda, Doğu Anadolu bölgesinin çeşitli yerlerinde çimento fabrikalarının yapılması kararlaştırılmıştır. Van Gölü havzasında yapılması düşünülen fabrikanın yeri için, Van ve Tatvan ön plana çıkmış, nihayetinde fabrikanın Van'da kurulmasına karar verilmiştir. Bitlis Milletvekili Muştak Okumuş, kurulacak çimento fabrikası için Tatvan'ın tercih edilmeme nedenini, Sanayi Bakanı'na sözlü olarak sormuştur.⁶⁸

Bu soru üzerine söz alan Sanayi Bakanı Ali Naili Erdem; “ *Şimdi Van ve Tatvan yerleri için çimento fabrikası kurulmasında tatbik edilen kıyaslamayı kısa notlar halinde muhterem heyetimize arz edeceğim.*

Bu fabrika pazar durumu itibariyle tetkik edildiğinde, pazar durumu kıstas olarak nazarı itibara alındığında, kuruluş yerinin Tatvan olması vaki pazarlamanın kıyaslaması neticesinde anlaşılmaktadır. Avantajlı durum, pazarlama yönünden Van değil Tatvan'dır.

Hammadde durumu yönünden: kalker yönünden şartlar aynıdır. Kil bakımından Tatvan uygundur. Trans yönünden Tatvan avantajlıdır.

Enerji durumu: enerji durumu, yakıt yönünden meseleyi mütalaa ettiğimiz zaman, yakıtın Batman'dan getirilmesi icap ettiği mütalaa edilmiştir. Burasının Tatvan'a 204 km. Van'a 350 km mesafede olması hasebiyle nakli için ton başına 45-50 lira, Van'a ise 70-75 lira isabet ettiği tespit edilmiş ve bu hale göre de senede

⁶⁸ Millet Meclisi TD, D: 1, C: 42, B: 137, (30.6.1965), 610.

360.000 liralık bir fark, fabrika Van'da kurulduğu taktirde, aleyhe olacağı keza teknik yetkili şahısların yapmış oldukları çalışmalarda tespit edilmiştir. Bu hale göre yakıt durumunda da tercihli olan yer Tatvan'dır.

Su durumunda bir fark yoktur.

Çimento taşıma giderleri yönünden mesele tetkik edilmiş ve bu yerin Tatvan olması icap ettiği mütalaa edilmiştir. Van'a göre daha avantajlıdır.

Tesis maliyeti yönünden yapılan kıyaslamalara göre tesis maliyeti 47.500.000 liradır. Ve fakat eğer Van'da kurulursa asgari bir milyon yedi yüz bin liralık aleyhe bir fark yapacaktır. Şu hale göre tesis maliyeti yönünden de fabrikanın Tatvan'da kurulması icap eder.

Mamul çimento maliyeti yönünden: mamul çimento maliyeti yönünden meseleyi tetkik eden teknik heyet, çimentonun maliyetin Tatvan'da kurulduğu zaman 115-116 lira, Van'da kurulduğu zaman 121 liradır. Şu hale göre maliyet yönünden de tercih edilecek mahal Tatvan'dır. Ancak sözlerimin başında belirttiğim gibi, Yüksek Planlama Kurulu münhasıran ihraç politikası yönünden meseleyi kıymetlendirmiş ve bu ortaya koyduğumuz yedi tane unsuru nazarı itibara almayarak sadece ihraç politikası yönünden Van'da kurulmasının daha faydalı olacağını mütalaa etmiş ve fabrikanın yer tespitinde kati olarak Van olması hususunda karara varmıştır. Arz ederim⁶⁹ sözleriyle soruyu cevaplamıştır. Fakat Tatvan'ın her anlamda Van'dan daha avantajlı olduğunu, fabrikanın Van'da kurulacak olmasındaki temel gerekçeyi, Yüksek Planlama Kurulu'nun (YPK) ihracat yönünden Van'ın Tatvan'dan daha iyi bir konumda olarak değerlendirilmesi kayda değerdir.

Bu açıklamadan sonra Bitlis Milletvekili Muştak Okumuş; çimento fabrikasının Van'da yapılacak olmasını siyasi nedenlere bağlayarak tekrar söz almıştır. Bu bağlamda Okumuş; "Arkadaşlar, ben Tatvan'da kurulmasına yüzde yüz kaani olduğum çimento fabrikasının Tatvan'dan kaldırılıp Van'a gidişi üzerinde haksız bir ağırlığı olduğunu buradan arz ederim. Bunda kim ne derse desin, siyasi mülahazalar rol oynamıştır. 1961 yılında barajı aşıp gelemeyecek bir arkadaş, 1964 yılında, iki sene sonra 60.000 reyle Büyük Millet Meclisine aza olarak geldi. Bu aradaki iki se-

⁶⁹ Millet Meclisi TD, D: 1, C: 42, B: 137, (30.6.1965), 611.

nelik fasıla içinde 40 bin reyin Van gibi küçük bir vilayette fark edişinin sebebi açıktır, meydandadır.

Doğuya Beş Yıllık yatırım planında verilmiş olan bütün tesisleri Ferit Melen bey ağırlığını koyarak Muş'un da, Bitlis'in de, Ağrı'nın da, Siirt'in de haklarını oraya taşımak gayretkeşliğini göstermiştir. Sebebi budur.

Arkadaşlar, bu fabrikanın yerinin tespiti sırasında, 21.05.1965 tarihinde Sanayi Vekaletinde bir komisyon teşekkül ediyor. Komisyon; Sanayi Vekaleti, Devlet Planlama Teşkilatı, Çimento Müstahsilleri Birliği ve Çimento Sanayii Türk Anonim Ortaklığı temsilcilerinden ibaret. Tarihi bilhassa nazarı dikkatinize arz ederim: 21.05.1965 tarihinde bu komisyon teşekkül ediyor ve çimento fabrikasının yerinin tespiti ciheti bir protokol ile Çimento Sanayi Anonim Ortaklığına tevdi ediliyor, Mayıs'ın 25'inde Mayıs'ın 30'unda Van'a tel çekiliyor: Çimento Fabrikası Van'a kurulacaktır... daha tespiti için teknik elemanlar gitmeden tel oraya gidiyor. Çünkü Haziran'ın ilk haftasında seçim var”⁷⁰ diyerek ifade etmiştir.

Konuşmasının sonlarına doğru Okumuş; Maliye Bakanı Ferit Melen'in, muhalefette olduğu zamanda bazı fabrika yerlerinin değiştirilmesinde etkili olduğunu ve Tatvan'a yapılması gereken fabrika için de aynı çabayı göstermesi gerektiğini söylemiştir.⁷¹

Yaşanan bu gelişmelerin ardından Bitlis Milletvekili Muştak Okumuş, CHP meclis grubunda Maliye Bakanı Ferit Melen'i itham eden sözleri nedeniyle partiden ihraç talebiyle haysiyet divanına sevk edilmiştir. Haysiyet divanının ihraç talebini uygun görmemesi üzerine, vekile ihtar cezası verilmiştir.⁷²

2.1.1.Oteller ve Sinema

Van Gölü İşletmesi Tatvan Tersanesi'nde yapımına başlanıp kullanıma hazır hale getirilen Bitlis ve Van yolcu/yük gemilerinin dışında, yıllardır atıl durumda olan Tuğ Römorkörü de tamir edilip hizmete girmiş ve günaşırı Van-Tatvan yolcu/yük taşıması başlamıştır. Van Gölü İşletme İdaresi, Kurtalan-Tatvan arasında seyahat

⁷⁰ Millet Meclisi TD, D: 1, C: 42, B: 137, (30.6.1965), 612.

⁷¹ Millet Meclisi TD, D:1 , C: 42, B: 137, (30.6.1965), 612-613.

⁷² Bitlis Birlik, 28 Temmuz 1965, 1-4.

eden yolcuların rahat bir şekilde gidip gelmelerini sağlamak amacıyla otobüsler satın almıştır. Transit yolcuların Tatvan'da zaman kaybetmelerini önlemek için Demiryolları İdaresi ile Van Gölü İşletme İdaresi eş zamanlı tarifeler düzenlemiştir. Ancak trenlerin çok sık rötat yapması, birçok yolcunun geceyi Tatvan'da geçirmesini zorunlu hale getirmiştir. O dönem Tatvan'da yeterli sayıda otelin bulunmaması, seyahat eden yolcuların çeşitli zorluklar yaşamasına neden olmuştur. Bu sorunu çözmek adına Van Gölü İşletme İdaresi, İstanbul'daki genel müdürlüğe bu durumu bildirmiş ve Tatvan'da konaklaması gereken yolcular için otel yapılması talebinde bulunmuştur. Genel müdürlüğün bu isteği olumlu karşılaması üzerine Van Gölü İşletme İdaresi Oteli'nin yapımına başlanmıştır.⁷³

1947 yılında hizmet vermeye başlayan Van Gölü İşletmesi Tatvan Oteli, o yıllarda Doğu Anadolu bölgesinde açılan en lüks otellerden biri olma özelliği taşır. 26 normal, 3 süit odası olan otelin ayrıca; şeref salonu, lokantası ve oyun salonu da bulunmaktaydı. O yıllara nazaran oldukça lüks olan bu otel adeta Tatvan'ın sembolü haline gelmiştir. Çevre illerde yaşayan birçok idari ve askeri yönetici, aylar öncesinden rezervasyon yapmak kaydıyla bu otelde aileleriyle tatil yapmışlardır.⁷⁴

Van Gölü İşletmesi Oteli, sadece vatandaşları misafir etmekle kalmayıp, Tatvan ve çevresinde bulunmuş olan birçok önemli şahsiyeti de ağırlamıştır. En önemli şahsiyetlerin başında ise Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay gelmektedir. Sunay, 1967 yılında doğu illerini tetkik amacıyla çıktığı gezide, Van'dan Tatvan'a geçerek geceyi Van Gölü İşletme Oteli'nde geçirmiştir.⁷⁵

1924 yılından itibaren Türkiye'de bulunan Amerikan Büyükelçisi Raymond Harl, beraberindeki Aid Başkanı Jermes P. Grant ve CENTO Yardım Başkanı ile birlikte bölgede yapılan yatırımları görüp çeşitli incelemelerde bulunmak üzere bir takım geziler düzenlemişlerdir. Van'daki incelemelerden sonra Tatvan'a gelen bu heyeti, Tatvan Belediye Başkanı Şehmus Zırlı ve Bitlis Valisi Abdullah Asım İğneci karşılamıştır. Misafirlerin Tatvan'a gelmesini şereflelendirmek adına Denizcilik Bankası Van Gölü İşletme Lokantası'nda yemek verilmiştir. Geceyi İşletme Ote-

⁷³ Atilla Algon, *Van Gölü'nün Gemileri, Tatvan'dan Bodruma Yelken Peşinde Bir Yaşam*, Naviga Yayınları, İstanbul, 2011, 29.

⁷⁴ Demirtaş a.g.e., 150.

⁷⁵ *Bitlis Birlik*, 12 Temmuz 1967, 1.

li'nde geçiren heyet; Elazığ, Harput ve Keban'da tetkiklerde bulunmak üzere Muş'a geçmişlerdir.⁷⁶

1967'de Van Gölü İşletme Oteli'nde; tek yataklı odalar 17,50 lira, çift yataklı odalar 7,5 lira, üç yataklı odalar 6 lira, dört yataklı odalar 5 lira olup, tek kişilik odalarda telefon hizmeti de bulunmaktaydı.⁷⁷

1951'de Mehmet Şerif Konakçı tarafından işletilen ve Karşıyaka Mahallesi'nde bulunan Tatvan Emniyet Oteli, ilçenin en eski otellerinden biridir.⁷⁸ Yine aynı kişi tarafından işletilen Kale Oteli, 1967 yılında yatak kapasitesi artırılarak daha büyük bir otel haline getirilmiştir.⁷⁹ Lokantası da bulunan otelin, 1971 yılında yatak ücreti 10-15 lira arasında değişmektedir.⁸⁰ 1967 yılında hizmet verdiği bilinen Karaman Oteli'nde oda fiyatları: tek yatak 17,50, çift yatak 10 ve üç yatak ise 7,5 liradır. 1971 yılı itibariyle Tatvan'da bu oteller dışında Akgün Oteli, Dört Yol Oteli ve 10 adet üçüncü sınıf otel bulunmaktadır.⁸¹

Tatvan da bilinen ilk sinema ise 1951 yılında, İşletme Oteli'nin büyük salonunda faaliyete girmiştir. İstanbul'dan getirilen filmlerin gösterime girdiği bu sinema, haftanın dört günü hizmet vermiştir.⁸²

1966 yılında Tatvan'da vatandaşların hizmetine sunulan 2 adet sinema bulunmaktaydı. Bu sinemaların biri Denizcilik Bankası Van Gölü İşletmesi'ne ait olup diğer sinema ise şahsa aitti. Vatandaşların oldukça ilgi gösterdiği bu iki sinema, 1966 yılı itibariyle toplamda 106.800 seyirciyi ağırlamıştır.⁸³ İşletmeye ait olan Göl Sineması, 1967 yılında çıkan yangın nedeniyle çok büyük zarara uğramıştır. Makine dairesindeki elektrik kontağından çıktığı anlaşılan yangın, 700 bin liralık hasara neden olmuştur. Bayram arifesi akşamı başlayan yangının, sinema seansının bittiği dakikalara denk gelmesi ile yaklaşık 300 kişi şans eseri kurtulmuştur.⁸⁴

⁷⁶ *Bitlis Birlik*, 12 Temmuz 1965, 1.

⁷⁷ *Bitlis İl Yıllığı*, 1967, 95.

⁷⁸ Demirtaş, *a.g.e.*, 153.

⁷⁹ Demirtaş, *a.g.e.*, 154.

⁸⁰ *Bitlis İl Yıllığı*, 1971, 163.

⁸¹ *Bitlis İl Yıllığı*, 1971, 163.

⁸² Algon, *a.g.e.*, 38.

⁸³ *Bitlis İl Yıllığı*, 1967, 81.

⁸⁴ *Bitlis Birlik*, 16 Ocak 1967, 1.

2.1.2.Bankalar

1950'nin başlarında Tatvan'ın artan nüfusu ile birlikte ekonomik faaliyetlerinde de canlanmalar yaşanmıştır. O tarihlerde ticaretin sadece nakit para veya takas usulü yöntemiyle gerçekleşmesi, paranın muhafaza edilmesi sorununa yol açmıştır. Bahsedilen yıllarda Tatvan'a en yakın banka şubesinin Diyarbakır ve Bitlis'te bulunuyor olması, ilçede banka şubesi açılmasını zaruri kılmıştır. Nitekim Tatvan'da banka açılması için çalışmalar başlatılmış ve 1953 yazında bankanın açılacağı bina temin edilmiştir.⁸⁵ Gerekli hazırlıkların tamamlanması ile 1953 yılı sonlarına doğru Tatvan Ziraat Bankası faaliyete geçmiştir. Bankaya müdür olarak Nusaybin Ziraat Bankası Müdürü Münir Demirel, Müdür Yardımcısı olarak ise Ahlat Ziraat Bankası Müdür Yardımcısı Osman Gültekin tayin edilmiştir.⁸⁶ Birkaç yıl geçici olarak temin edilen binada hizmet veren Tatvan Ziraat Bankası, kendine ait binanın ve personel lojmanlarının olduğu projeyi 1956 yılında ihaleye çıkarmıştır.⁸⁷ İnşaat çalışmalarının bitmesiyle Tatvan Ziraat Bankası, kendi binasında hizmet vermeye başlamıştır.

1954 yılı içinde Emlak Bankası'nın Tatvan Ziraat Bankası'na muhabir ajanslık vermesi planlanmış ve inşaat mevsimi dönemi için 1 milyon lira plasman temin edileceği Tatvan Kaymakamı Kemal Ergün tarafından beyan edilmiştir.⁸⁸

Türkiye Halk Bankası Bitlis'te 1964'te açılmıştır. Bu bankaya bağlı olan 4 esnaf kefalet kooperatiflerinden biri Tatvan'dadır. 1600'ün üzerinde esnaf ve sanatkarın ihtiyaç duyduğu mesleki krediler, bu kooperatiflerce sağlanmıştır.⁸⁹

17 Aralık 1968 tarihinde Bitlis'te açılan Türkiye Emlak Kredi Bankası, 1971 yılına kadar geçen zaman diliminde Bitlis ve ilçelerinde 275 bin lira maliyetle toplam 20 konut inşa etmiştir.⁹⁰

Türkiye İş Bankası, Tatvan'da açılan diğer bir banka olup, 1969 yılı sonunda ilçede hizmet vermeye başlamıştır.⁹¹

⁸⁵ *Yeşil Bitlis*, 10 Haziran 1953, 1.

⁸⁶ *Yeşil Bitlis*, 17 Eylül 1953, 1.

⁸⁷ *Milliyet*, 10 Mayıs 1956, 5.

⁸⁸ *Yeşil Bitlis*, 25 Ocak 1954, 2.

⁸⁹ *Bitlis İl Yıllığı*, 1971, 182.

⁹⁰ *Bitlis İl Yıllığı*, 1971, 183.

⁹¹ *Milliyet*, 19 Aralık 1969, 5.

1953 yılında ilçenin ekonomik ve demografik yapısı gereği tek banka hizmet verirken, bu sayı her geçen yıl artmış ve 1980 yılında Tatvan’da banka sayısı 10’a yükselmiştir.⁹²

2.1.3.Doğu Sanayi Sergisi (Tatvan Doğu Anadolu Fuarı)

Tatvan’ın tanınması ve milli ürünlerin sergilenmesi amacıyla ilçede, 30 Haziran 1968’de Doğu Sanayi Sergisi açılmıştır. Finansmanı tamamen yöre halkına ait olan bu sergi için, çeşitli reklamlar yapılmış ve sergiye özel kibrit çıkartılmıştır. Özel sektör ve devlete ait toplam 32 firmanın katıldığı sergide, her firma kendi ürünlerini sergileyip tanıtmıştır.⁹³

Serginin açılış konuşmasını yapan Tatvan Kaymakam’ı Gök Aydın; “*Malumunuzdur ki planlı ekonomi devrine girdiğimizden bu yana doğuya yapılan yatırımlar büyük ölçüde artmıştır. Bunun sonucu olarak sermaye ve paralelinde emtia piyasası teşekkül etmiş ve hızla bir kalkınmaya başlamıştır. Elbette ki bu kalkınmayı her yönüyle desteklemek bizler için vazifedir. Ancak şunu da bir gerçek olarak samimiyetle itiraf etmek gerekir ki, kısa mesafelerde ve kısa zaman aralıklarında emtia piyasasında görülen fiyat farklılıkları maalesef süratli olarak gördüğümüz kalkınmayı köstekleyici mahiyettedir. Bununda yegâne sebebi serbest rekabet piyasasının teşekkül ettirilmemesidir. Öte yandan müesseselerin kendilerinin tanıtabilmesini de sağlanamamış olmasını da ileri sürebiliriz. İşte kalkınmanın, hızlı kalkınmanın daha da süratini arttırmak ve onu köstekleyici amilleri ortadan kaldırabilmek iktisadi düşüncesiyle bizler bir Doğu Anadolu Fuarını ihdas etmeyi kararlaştırdık. Gayemiz Doğu Sergisini geliştirmek, Doğu Anadolu Fuarı haline getirmektir. Bunda en büyük vazife Tatvan’lılara düşmektedir*”⁹⁴ diyerek sözlerini tamamlamıştır.

Gök Aydın, serginin açılmasında emeği geçen komite üyelerine ve Tatvan Orta Okul Müdürü Atıf Erman’a teşekkür ederek, kurdelenin Bitlis Valisi tarafından kesilmesini istemiştir. Kürsüye gelen Vali Celal Güvenç; “*Tatvan müstesna günlerinden birini daha yaşamaktadır. Milli mamüllerimizi imkânlarımız ölçüsünde bu sergide teşhir edebilmek maksadıyla düzenlenen bu faydalı teşebbüs elbette ki müte-*

⁹² Yurt Ansiklopedisi, “Bitlis”, II, Anadolu Yay., İstanbul, 1982, 1416.

⁹³ Bitlis Birlik, 1 Temmuz 1968, 1.

⁹⁴ Bitlis Birlik, 1 Temmuz 1968, 1.

*şebbisleri kadar bu ilçede ve çevresinde ikamet edenleri ziyadesiyle memnun ve bah-tiyar etmiştir. İleride fuar olarak tahakkuk edecek serginin açılışını yapmaktan son-suz bahtiyarlık duyarken, sergi fikrini, tahakkuk ettiren müteşebbis heyete ve yardım-larını esirgememiş olanlara teşekkürü borç bilirim. Hayırlı ve uğurlu olması temen-nisiyle” sözleri ile kurdeleyi kesmiştir.*⁹⁵

Sergiyeye katılan 32 firma dışında bir de Tatvan Orta Okulu öğretmenleri adına bir bölüm ayrılmış olup Bitlis’e özgü; şal şepik⁹⁶, kilim, seccade ve köylü halıları öğretmenler tarafından sergilenmiştir.⁹⁷

Bununla birlikte Zirai Donatım Kurumu, Et Balık Kurumu, Şekerbank ve De-nizcilik Bankası, sergide en çok ilgi çeken firmalar olmuştur. Mağaza kısmında; Sü-merbank, Gölsümer, Sümer Kolektif Şirketi, Yeni Sümer mağazaları ön plana çık-mıştır. Uzun süre piyasada bulunmayan altınbaş rakısı ve filtreli sigaralar ise tek el bölümünün teşhir ettiği ürünler olmuştur. 5 gün içerisinde 10 bin kişinin gezdiği ser-gide, Sümerbank satış rekoru kırmış ve Tatvan halkı, Sümerbank Mağazası’nın ilçe-de daimi bir mağaza açmasını istemişlerdir.⁹⁸

30 Haziran’dan 14 Temmuz’a kadar açık olan Doğu Sanayi Sergisi, sonraki yıl Tatvan Doğu Anadolu Fuarı ismiyle hizmete açılmıştır. 1969 yılı açılış konuşı-masını yapan Tatvan Belediye Başkanı Kazım Oto, fuarın ilçeye getirdiği yenilikten dolayı memnuniyetlerini belirtmiştir. Ziyaretçi sayısının her geçen yıl arttığı bu fua-ra, 1969 yılında 25 bin kişi katılım sağlamıştır.⁹⁹

Fuarın 1970 yılı açılış konuşmasını Tatvan Kaymakamı Ayhan Koç yaptıktan sonra açılış kurdelesini Bitlis Valisi Nail Memik tarafından kesilmiştir.¹⁰⁰ Fuarda ilk defa hizmete giren Lunapark, halk tarafından büyük ilgi görmüştür. Diyarbakır Turizm Derneği Folklor Ekibi, Bitlis Turizm Derneği Folklor Ekibi ve Tatvan’da 1970 yılında kurulan Tatvan Folklor Ekibi, açılış süresi boyunca halka çeşitli gösteri-ler sunmuştur. 40 bine yakın insanın ziyaret ettiği 3. Tatvan Doğu Anadolu Fuarı’na,

⁹⁵ *Bitlis Birlik*, 1 Temmuz 1968, 2.

⁹⁶ Şal Şepik: Koyun tiftiğinden üretilen bir elbise türüdür.

⁹⁷ *Bitlis Birlik*, 1 Temmuz 1968, 2.

⁹⁸ *Bitlis Birlik*, 5 Temmuz 1968, 1.

⁹⁹ *Bitlis Birlik*, 15 Temmuz 1969, 1.

¹⁰⁰ *Bitlis Birlik*, 1 Temmuz 1970, 1.

resmi devlet kuruluşlarının katılmaması dikkat çekmiş ve bu konuda Fuar Müdürü Suat Özdemir üzüntülerini dile getirmiştir.¹⁰¹

1971 yılına kadar okul bahçesinde ziyaretçilere açılan fuar, Tatvan Belediyesinin Denizcilik Bankası'ndan 80 dönümlük araziye istimlak etmesiyle 1972 yılında yeni yerine taşınmıştır. Tahsis edilen bu arsanın 100 bin lirası peşin ödenmiş, geri kalan para ise 4 yıllık vadede ödenecek şekilde anlaşma yapılmıştır.¹⁰² 1971 yılı açılışına katılan Bitlis Valisi Cemal Orhan Mirkelam, Doğu Anadolu Fuarı Şeref Defteri'ne şu yazıyı yazmıştır:

“Bugün Tatvan’ımız, Bitlis ilimiz, Doğu Anadolu’muz ve tüm Türkiye’miz, Aziz Vatan’ımız mutludur. Çünkü memleketimizin bölünmez parçası mert insanların yatağı kahraman Türkiye diyarı ve Doğu Anadolu’muzun cazibe merkezi Tatvan’da Fuar 4. Yılıni doldurmuştur. Türk işçisinin, Türk mühendisinin ve Türk müteşebbüsünün alın teri eserlerini takdir hislerimle izledim. Çok ileri bir görüşün, memleket severliğin birer örneği olan fuar fikrinin gerçekleşmesinde öncülük yapanlar; Kaymakam sayın Gök Aydıner, Belediye Başkanı sayın Kazım Oto, Ortaokul Müdürü sayın Atıf Erman ile Zirai Donatım Kurumu Müdürü sayın Suat Özdemir’e minnet duygularımı belirtmekten kıvanç duyarım. Tatvan Doğu Anadolu Fuarı’nın açılışında, devamında büyük destek ve yardımlarını gördüğümüz Cumhuriyet Hükümetlerimize şükranlarımı şahsım ve ilim adına sunarım. 4. Doğu Anadolu Fuarı’na iştirak eden özel ve kamu kuruluşlarına, yönetim kuruluna bütün emeği geçenlere teşekkürlerimi, tebriklerimi ve takdirlerimi sunmaktan mutluyum. Dileğim; 1972 yılında 80.000 metre karelik ve Van Gölü’nün en güzel kıyısında geniş arsa üzerinde dostların iftihar edeceği, yabancılarında gıpta ve lezzetle bakacakları, modern fuarımızı kurmaktır. Tatvanlıları, değerli ve çalışkan Belediye Başkanı Kazım Oto’yu, yönetim kurulunu teşkil eden bütün değerlere güvenim tamdır.” 30 /6/ 1971¹⁰³

Tatvan Doğu Anadolu Fuarı, şüphesiz Tatvan adına atılan en önemli adımlardan biri olmuştur. Nitekim 1971 yılında 70 bin kişi bu fuarı ziyaret etmiştir.¹⁰⁴ Fuar da sergilenen ürünleri görmek için çevre il ve ilçelerden gelen ziyaretçilerin, Tat-

¹⁰¹ Bitlis Birlik, 1 Temmuz 1970, 2.

¹⁰² Bitlis İl Yıllığı, 1971, 207.

¹⁰³ Bitlis Sesi, 1 Temmuz 1971, 4.

¹⁰⁴ Bitlis İl Yıllığı, 1973, 199.

van'ın ekonomik ve sosyal alanlardaki gelişimine sağladığı katkı çok büyük olmuştur.

2.2. Tarım ve Hayvancılık

2.2.1. Tarım

Tatvan, yüksek rakımı ve engebeli arazisi nedeniyle, tarımın geniş ölçeklerde yapıldığı bir yer olma özelliği gösterememiştir. Sebze ve meyve üretimi daha çok evlerin bahçelerinde ve hane bireylerinin ihtiyacını karşılayacak düzeyde olmuştur.

Cumhuriyet Halk Partisi hükümeti döneminde Tarım Bakanlığı çeşitli ilerlemeler kaydetmiş olsa da tarım konusunda en verimli ve kurumsal çalışmalar DP döneminde gerçekleşmiştir.¹⁰⁵ Nitekim CHP, 1946 yılında Tarım Bakanlığı'na 28 milyon lira bütçe ayırmışken, DP hükümeti 1951 yılı bütçesinde bu rakamı 100 milyon liraya çıkarmış ve bu rakamı dahi az bulmuştur.¹⁰⁶

Bu bağlamda DP döneminde tarım faaliyetlerine verilen desteklerden biri de sulama işi olmuştur. Kuraklıkla mücadele etmek için gelişmiş bir sulama sisteminin olması, ürün verimliliği açısından büyük önem arz ettiği için 1953'de Tatvan'a bağlı Kotum nahiyesinin sulanması amacıyla hükümet tarafından 275 bin lira ödenek ayrılmıştır.¹⁰⁷ Bu ödenekle Bayındırlık Bakanlığı tarafından, Hanelmalı (Çevre), Mezre (Çayırönü), Kotum (Küçüksu) köylerinin 5 bin dönüm olan arazilerini sulamak amacıyla 278 bin lira keşif bedeli olan 20 kilometrelik kanal açma işinin ihalesi yapılmış ve ayrıca Reşadiye bucak merkezi Sorp köyünün 2 bin dönüm arazisini sulayacak 3 km'lik sulama kanalının etüt işleri yapılmıştır.¹⁰⁸

Yine aynı yıl doğal afetlerden zarar gören çiftçilere destek amacıyla, Muş Alpaslan çiftliğinde yetiştirilen mahsullerden; Ahlat'a 150, Adilcevaz'a 60, Tatvan'a 26 ton tohumluk tahsis edilmiştir.¹⁰⁹ Türkiye'nin 1945-1949 yılları arasında yıllık orta-

¹⁰⁵ Nadir Yurtoğlu, "Demokrat Parti Dönemi Tarım Politikaları ve Siyasi, Sosyal, Ekonomik Hayata tesirleri", Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri İnkılap Tarihi Enstitüsü (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara, 2014, 30.

¹⁰⁶ TBMM TD, D: 9, C: 5, B: 45, (19.2.1951), 211.

¹⁰⁷ Yeşil Bitlis, 31 Ağustos 1953, 1.

¹⁰⁸ Yeşil Bitlis, 25 Ocak 1954, 1.

¹⁰⁹ Yeşil Bitlis, 22 Ekim 1953, 1.

lama 40 ton tohumluk dağıtılırken, 1950-1960 döneminde bu rakam yılda ortalama 154 bin tona yükselmiştir.¹¹⁰

1953 yılında Bitlis il genelinde ürün rekoltesi şöyledir:¹¹¹

Cinsi	Hektar	Alınan Ürün (Ton)
Buğday	16.300	16.300
Arpa	6082	6000
Çavdar	2530	2500
Mahlut	2350	2300
Mısır	38	40
Çeltik	55	110
Darı	8560	25000
Fasulye	200	200
Nohut	30	25
Mercimek	10	8
Bostan	60	180
Patates	700	3500

Bitlis il mıntıkasında ekilecek tohumların temizlenip, hastalıklardan korunması için hükümet tarafından iki tanesi 1951’de, diğer iki tanesi 1953’de olmak üzere 4 adet selektör makinesi gönderilmiştir. Bu makinelerin bakımı ve korunmasını sağlamak amacıyla Bitlis ilinin çeşitli bölgelerinde tohum temizleme evleri inşa edilmiştir. Tatvan’da yapılması planlanan tohum temizleme binası için 3200 lira ödenek ayrılmıştır.¹¹²

Çizelge 1: Bitlis İl Genelinde Arazi Çeşitleri ve Dağılışı (Dönüm)¹¹³

İlçe Adı	Genel Kültür Arazisi	Mera	Orman	Tarla	Ağaçlık	Sebze Bahçeleri
Merkez	1.051.892	243.392	622.786	179.349	2.700	3.105
Adilcevaz	471.493	162.441	-	309.052	-	-

¹¹⁰ Mehmet Arif Demirel, *Demokrat Parti Türkiye Topraklarını Gebe Bırakmıştı... 5 Mucizevi Rekor*, Lazer Ofset, Ankara, 2006, 29.

¹¹¹ *Yeşil Bitlis*, 7 Kasım 1953, 1.

¹¹² *Yeşil Bitlis*, 26 Ağustos 1954, 1.

¹¹³ *Bitlis İl Yıllığı*, 1967, 101.

Ahlat	442.710	220.377	-	222.333	-	-
Hizan	839.714	469.419	317.163	52.201	-	-
Mutki	853.069	281.210	529.270	42.511	-	78
Tatvan	749.570	321.310	239.979	185.881	44	708
Toplam	4.408.448	1.698.149	1.709.198	991.327	2.744	3.891

Türkiye’de 1945-1949 yılları arasında 20 bin aileye 909 bin dekar toprak dağıtılmışken, DP dönemi olan 1950-1959 yılları arasında, 333 bin aileye 16 milyon 813 bin dekar arazi dağıtılmıştır.¹¹⁴ Bu bağlamda Bitlis ili sınırları dâhilindeki çiftçileri toprak sahibi yapmak amacıyla Haziran 1952’de, 63 Numaralı Toprak Komisyonu kurulmuştur. İl genelinde birçok çiftçiye arazi veren komisyon, 1953 yılında Tatvan’ın 5 köyüne toplam 35000 dönüm araziye çiftçilere bölüştürmeyi planlamıştır. Bu arazinin 6013 dönümü Adabağ köyünden 39 çiftçi ailesine dağıtılmış, 2896 dönüm arazi de mera olarak tahsis edilmiştir. Mutki’nin Tiğbik köyünde yaşayan vatandaşlar, arazinin elverişsiz olması nedeniyle Tatvan’a yerleştirilmiş ve 1100 dönüm arazi tahsis edilmiştir.¹¹⁵

1953 Eylül ayı içinde Zığak Köyünde tahminen 85 çiftçi ailesine 13000 dönüm arazi, 3000 dönüm mera Kızvak, Tatvan (Karşıyaka) ve Çilhor köylerinde yine tahminen 250 çiftçi ailesine 30000 dönüm arazi ve 8000 dönüm mera arazisi verilmesi planlanmıştır. Köylülerin ekonomik ve sosyal kalkınmalarını desteklemeyi amaçlayan Toprak Tevzi Komisyonu, çiftçilerin üretime geçmelerini desteklemek için işletme kredileri de vermiştir.¹¹⁶ Eylül ayında Tatvan’ın Zığak köyünde dağıtılması planlanan arazi kapsamında, 50 topraksız, 28 az topraklı çiftçi sahibine 12150 dönüm arazi ve 3172 dönüm mera arazisi tahsis edilmiştir.¹¹⁷

Tatvan 76 Numaralı Toprak Tevzi Komisyonu, Tatvan kazasının Zığak köyünde 57 çiftçi ailesine 794’er metrekare arazi ve yine Tatvan’ın Ağustos köyünde

¹¹⁴ Demirer, *a.g.e.*, 29.

¹¹⁵ *Yeşil Bitlis*, 5 Eylül 1953, 1.

¹¹⁶ *Yeşil Bitlis*, 5 Eylül 1953, 1-2.

¹¹⁷ *Yeşil Bitlis*, 17 Kasım 1953, 1.

96 çiftçiye 1630 dönüm toprak, Adilcevaz'da 6000 dönüm toprak, Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu hükümlerine göre verilmiştir.¹¹⁸

1965'te Tarım Bakanlığı tarafından Bitlis ili ve ilçelerine dağıtılmak üzere 11500 adet meyve fidanı gönderilmiştir. Çeşitli meyvelerden oluşan bu fidanlar Bitlis merkez, Ahlat, Adilcevaz, Mutki, Hizan ve Tatvan'da meyveciliğe müsait yerlere ekilmiştir. 51 köyde, 74 çiftçi ailesine toplam 295 dönüm örnek meyve bahçesinin tahsis edildiği bu çalışmada, çiftçilere meyve bahçelerinin bakımının nasıl olması gerektiğine yönelik uygulamalı eğitimler de verilmiştir. 6 ilçenin 60 köyünden toplam 740 çiftçi, düzenlenen bu eğitim programına katılım sağlamıştır. Bu program dışında 4500 çeşitli meyve fidanı, Tarım Bakanlığı tarafından isteyen çiftçilere dağıtılmıştır.¹¹⁹

Tatvan'ın Reşadiye bucağında 2 milyon yabani antep fıstığı (bittim) ağacı vardır. 1963 yılından Tarım Bakanlığınca 91 bin bittim ağacı aşılacak suretiyle fıstık ağacı haline getirilmiştir. Bu ağaçlar, aşılamadan 3 sene sonra fıstık verecek duruma gelmişlerdir.¹²⁰

Demokrat Parti'nin tarımsal alanda yürütmüş olduğu politika ile tüm yurttaki olduğu gibi Bitlis il ve ilçelerinde de tarımsal üretimin kapasitesi artırılmış ve birçok çiftçi toprak sahibi yapılmıştır. Gübreleme, sulama, tohumluk dağıtımı ve tarımda makineleşme faaliyetlerinin arttığı bu gelişmeler ile Tatvan ve köylerinde yapılan tarım faaliyetlerinde önemli artışlar yaşanmıştır.

2.2.2. Hayvancılık

Doğu Anadolu bölgesinin çeşitli yerlerinde büyükbaş ve küçükbaş hayvancılığı önemli bir geçim kaynağı olmakla beraber Tatvan'ın yüksek yaylalarında da birçok aile geçimini hayvancılıktan sağlamıştır. Et, süt, peynir, deri, yün, yoğurt gibi ekonomik değeri yüksek ürünlerinin elde edilmesi, hem ilçe ekonomisine hem de hayvancılıkla uğraşan ailelere önemli katkılar sağlamıştır.

¹¹⁸ *İnkılâp*, 29 Kasım 1960, 1.

¹¹⁹ *Bitlis Birlik*, 29 Temmuz 1965, 1.

¹²⁰ *Bitlis İl Yıllığı*, 1967, 100.

Ülkemizde yaşayan hayvanlardan en iyi şekilde verim almak için Et Balık Kurumu vasıtasıyla yurdun çeşitli yerlerine Et Kombina'ları yapılarak yüksek kapasiteli ve sağlıklı üretim merkezleri kurulmuştur. Et Balık Kurumu çatısı altında açılan bu kombinaların bir tanesi de Tatvan'da yapılan Et Balık Kombinasıdır. Günlük 500 küçükbaş, 80 büyükbaş kesim kapasitesine sahip olan projeye 1968'de başlanmış ancak ödenek yetersizliğinden dolayı inşaat çalışmaları 1970'de durma noktasına gelmiştir. Projenin toplam maliyeti 10.990.000 lira olup daha sonra 18.822.000 lira olarak revize edilmiştir.¹²¹

1960 yılında Tatvan ve Hizan yaylalarında bulunan tek tırnaklı hayvanlarda at vebası hastalığı tespit edilmiştir. Siirt'ten bulaştığı anlaşılan bu hastalıkla mücadele etmek amacıyla Tatvan ve Hizan ilçelerinde at vebası aşıları yapılarak gereken önlemler alınmıştır.¹²²

2.2.2.1.İnci Kefali

Yumurtalarını tatlı sulara bırakabilmek için nisan ayından haziran sonuna kadar süren uzun ve zorlu göç yolculuğuna çıkan İnci Kefalleri, Van Gölü'nde yaşayan endemik bir balık türüdür. Akıntının tersine doğru yüzdükleri için yorgun düşen bu balıkların avlanması, bahar aylarında daha kolaydır. Van Gölü suyunun tuzlu ve aşırı sodalı olmasına rağmen, inci kefallerinin yüzyıllardır gölde var oldukları bilinmektedir.

Evliya Çelebi, Seyahatname adlı eserinde; İnci Kefallerinin Defterdar Ağası ve yüzlerce vatandaş tarafından avlanıp tuzlandığından bahseder. Salamura şeklinde İranlı ve Ermeni tüccarlara satılan bu balık sayesinde devlet kasasına 9 yük akçe gelir sağlanmıştır. Elde edilen bu gelirler ise Van kuluna ve Van Gölü çevresinde bulunan kale kullarına ulufe olarak dağıtılmıştır.¹²³

Denizcilik Bankası Van Gölü İşletmesi tarafından gölde İnci Kefalinin avlanıp kurutulması, halk tarafından büyük rağbet görmüştür. Aynı zamanda havyar da

¹²¹ Edip Semih Yalçın, *Cumhuriyet Döneminde Doğu Anadolu'ya Yapılan Kamu Harcamaları (1960-1980)*, (1.Baskı), Berikan Yayınevi, Ankara, 2009, 254.

¹²² *Kalkınan Tatvan*, 25 Haziran 1960, 1.

¹²³ Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi: Bağdad-Basra-Bitlis-Diyarbakır-İsfahan-Malatya-Mardin-Musul-Tebriz-Van, (Haz. Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı), YK Yayınları, İstanbul, 2010, 185.

imal edilebilen bu balıktan daha fazla istifade sağlamak amacıyla bir havyar fabrikası kurulması düşünülmüş, ancak bu fabrikanın makine aksamı temin edilemediğinden, çiroz veya kuru sardalya tarzında kurutulan balıkların imalatına devam edilmiştir. İlerleyen yıllarda gerek havyar ve gerekse balık kurutma ile ilgili yeni tesislerin kurulması planlanmış olsa da hayata geçirilmemiştir. 1957 yılı itibariyle Van Gölü İşletmesi, İnci Kefalinden 100 bin lira hasılat sağlamıştır.¹²⁴

Çizelge 2: Yıllara Göre Toplam Su Ürünleri, İç Su Balıkları ve İnci Kefali Üretim Miktarları (Ton)¹²⁵

Yıllar	Toplam Üretim	İçsu Balıkları Üretimi	İnci Kefali Üretimi	İnci Kefali Üretiminin Toplam ve İçsu Balıkları Üretimi İçindeki Payı	
				Toplam	İçsu Balıkları
1967	202.572	6.378	600	% 0.30	% 9.4
1970	179.329	13.249	2.224	% 1.24	% 16.7
1975	120.078	18.482	5.427	% 4.52	% 29.3

1966-1968 yılları arasında Burdur Gölü'ne suni üreme yoluyla İnci Kefali aşılması yapılmıştır. 1969 yılında 3 yaşına gelmiş olan inci kefallerinin, akarsu ağzlarında sürüler halinde yaşadıkları gözlemlenmiştir. Ancak göle atılan zararlı maddelerin birikmesi ve gölde yapılan bilinçsiz avlanmalar, ilerleyen yıllarda balık sayısında ciddi düşümlere neden olmuştur. Günümüzde ise Burdur Gölü'nde İnci Kefaline rastlanmamaktadır.¹²⁶

2.2.2.2.Arıcılık

Bitlis il ve ilçelerinde arıcılık faaliyetleri gelişmiş olup, tarihin her döneminde bölgenin önemli geçim kaynaklarından birisi olmuştur. Bitlis balı olarak bilinen balın

¹²⁴ Dideban, 26 Aralık 1957, 1.

¹²⁵ Cumhuriyetin 75.Yılında Van, Van Valiliği, 1998, 307.

¹²⁶ Süleyman Balık, M. Ruşen Ustaoglu, "Türkiye'nin Göl, Gölet ve Baraj Göllerinde Gerçekleştirilen Balıklandırma Çalışmaları ve Sonuçları", 1. Balıklandırma ve Rezervuar Yönetim Sempozyumu, 7-9 Şubat 2006, Antalya, 1-10.

kilosu 1967 yılı itibariyle 15 liradan satılmıştır.¹²⁷ Bal üretimi genel olarak eski usullere göre yapılmasına rağmen, 1970’li yıllardan itibaren fenni kovan sisteminin yaygınlaştığı görülmektedir.

Arıcılık faaliyetlerini daha bilimsel yöntemlerle uygulayıp, üretilen bal miktarını arttırmak amacıyla 1970 yılı sonlarında Bitlis Arıcılık Araştırma İstasyonu kurulmuştur. Bünyesinde; idare binası, yazlık ve kışlık arı binaları, lojman, kovan ikmal deposu, montaj ve boyama atölyesi, kereste istif deposu, tomruk kesme atölyesi ve ambar binalarının olduğu bu tesis, müteahhit Hasan Kumaşcıoğlu tarafından, 2,5 milyon liraya mal edilmiştir.¹²⁸ Bitlis ili dışında; Urfa, Siirt, Muş, Bingöl, Van, Hakkari ve Ağrı illerindeki arıcılık çalışmalarından da sorumlu olan bu kurum, ilk yıllarda yeterli personel ve teknik ekipmandan yoksun olduğu için beklenen verim alınmamıştır.¹²⁹

Bitlis Milletvekili Kenan Mümtaz Akışık, vermiş olduğu demeçte; “ *Müessesenin bir petek ve kovan atölyelerinin olması lazım. Bu atölyeler derken gözünüzde fazla büyütmemenizi rica ederim, tümünün en çok 500 bin lira içinde çıkması mümkün. 3 seneden beri verilmeyen bu 500 bin lira, verilmeyen uzman kadrosu, verilmeyen işçi kadrosu her şey bir yana büyük bir üretimden milli iktisadımızı da mahrum etmiş vaziyette. Fakat benim asıl korkum şurada, doğuda hassaten söylüyorum Bitlis dahil doğuda okullar, sağlık ocakları, ahır veyahut ağıl olarak kullanılmıştır, kullanılmaktadır, bunu önleyemedik. Fakat bir araştırma enstitüsü korkarım ki, buluşma yeri mahiyetine gelecek. bunun hassaten sizlerin yüksek meclisin ve ilgili sorumluların dikkatine sunuyorum. Duyuyorum ki, yakında bu konularla ilgili bir toplantı yapılacaktır İzmir’de. Bu toplantıya kimlerin iştirak edeceğini bilmiyorum, ama onların da sesimizin gidebildiği kadar dikkatlerine sunduğum, kendilerinden çok şey ümit ettiğim bir konu olarak iletmek isterim. Yapılacak şey bir an evvel bu işe ciddiyetle eğilmek, ikinci olarak buranın üretime geçişini sağlayacak şekilde kadrolarını vermek, üçüncüsü atölyelerini derhal kurmaktan ibarettir. Hepsi 500 bin- 1 milyon lira içinde çıkacak bir işin bu kadar uzatılması için hiçbir mana yoktur. Sanırım ki, sayın bakanımız lütfettiler tasvip buyuruyorlar anlamına görüyorum, hareketlerini, bu hu-*

¹²⁷ Bitlis İl Yıllığı, 1967, 102.

¹²⁸ Bitlis İl Yıllığı, 1971, 180.

¹²⁹ TBMM TD, D: 3, C: 27, B: 145, (13.10.1972), 328.

susta beni ne size karşı, ne hiç olmazsa Bitlis'te bu utanç vesilesi-afedersiniz öyle söyleyeceğim- utanç vesilesi abideye karşı Bitlis kamuoyu önünde mahcup etmeyeceklerdir. Lütfederlerse bu dert de ortadan kalkmış olacak. Sözlerim bu kadar, saygılar sunarım”¹³⁰ diyerek, Arıcılık İstasyonu’nun yetersiz durumunu ifade etmiştir. Ayrıca Bitlis Milletvekili Kenan Mümtaz Akışık, Bitlis Arıcılık İstasyonu için gereken işçi, personel ve teknik ekipmanların bir an önce bölgeye gönderilip kurumun işlevsellik kazanması konusunda Tarım Bakanı’ndan istekte bulunmuştur.

Sadece Bitlis’i değil, civar illerdeki arıcılık çalışmalarını da olumsuz etkileyen bu durum karşısında söz alan Tarım Bakanı İlyas Karaöz; “Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, değerli arkadaşım Kenan Mümtaz Akışık tarafından Bitlis’in bir derdi dile getirilmiş bulunmaktadır bu kürsüden. Değerli arkadaşımın ifade ettiği gibi Bitlis’tte bir Arıcılık Enstitüsü kurulmuş bulunmaktadır. Fakat bu enstitü tam manasıyla 8 vilayetin ihtiyacını giderecek şekilde organize edilip faaliyete geçirilememiştir. Ben de bu mevzuya bir ay evvel muttali olmuş bulunuyorum. 8 ilimizde arıcılıkla iştigal eden köylünün, vatandaşın emrine hazır bir vaziyette araştırma yapmak ve onlara yardımcı olmak üzere bu enstitü tam manasıyla ihya edilecektir. Bu mevzuda ilgililere tarafımdan gerekli talimat verilmiş bulunmaktadır. Yalnız Bitlis’tte değil bir başka vilayetimizde de aynı şekilde bir Arıcılık Enstitüsü kurulmuş bulunmaktadır. O da aynı şekilde gayri faal bir durumdadır, her iki enstitü de köylünün arıcılıkla iştigal eden vatandaşlarımızın emrine amade bir şekilde faaliyete geçirilecektir. Bütün yönleri ile takviye edilecektir. Değerli arkadaşımın müsterih olmasını rica eder, yüce meclise saygılarımı sunarım.”¹³¹ sözleriyle, Kenan Mümtaz Akışık’ın tespitlerinin doğrulanmış, sadece Bitlis’in değil diğer illerdeki istasyonların da her anlamda takviye edileceği sözünü vermiştir.

Çizelge 3: 1966 Yılı İtibariyle Bitlis İli ve İlçelerinde Arıcılık Durumu¹³²

İlçe	Arı Kovanı Sayısı (Eski Usul)	Fenni Kovan Sayısı	Bal Miktarı (Ton)
Merkez	3670	577	37

¹³⁰ TBMM TD, D: 3, C: 27, B: 145, (13.10.1972), 329.

¹³¹ TBMM TD, D: 3, C: 27, B: 145, (13.10.1972), 330.

¹³² Bitlis İl Yıllığı, 1967, 102.

Adilcevaz	-	-	-
Ahlat	367	25	4
Hizan	7098	18	71
Mutki	5260	20	52
Tatvan	572	30	6

1970 yılı ilkbaharında Bitlis genelinde havaların az yağışlı ve kurak olması üretilen bal miktarını düşürerek arıcıların zarar görmesine neden olmuştur. Bir önceki yıl oldukça bol olan balın kilosu 17-18 lirayken, 1970'te balın kg fiyatı 30-35 liraya kadar yükselmiştir.¹³³ Ertesi yıl mevsimin normale dönmesi ile üretilen bal miktarı istenilen seviyeye gelmiş ve bal fiyatları 1971'de 20 lira civarında seyretmiştir.¹³⁴ 1973 yılı Bitlis il genelinde yıllık bal üretimi 100 ton olup balmumu üretimi ise 15 tondur.¹³⁵

2.3.Ormancılık

Bitlis il genelinde ormanlık alanlar geniş ölçekli olup bölge ekonomisine önemli katkılar sağlamıştır. Yangın ve tarla için kesim yapılmadığı takdir de, ormanların sürekliliğini korunacağı düşünülerek il dâhilindeki ormanların her yıl 30'da 1'i kesilecek şekilde planlaması yapılmıştır.¹³⁶

Bitlis Orman İşletme Müdürlüğü, ormanı ormanda korumak amacıyla Bitlis vilayetinin muhtelif bölgelerine 13 adet Orman Binası yapma kararı almıştır. Tatvan, Mutki ve Çukur nahiyesinde 9 tane yapılması planlanan bu binaların, modern inşaat sistemi ile yapılması kararlaştırılmış olup köylüleri de bu tarz yapılar yapmaya teşvik etmek amaçlanmıştır. Yapılacak binaların proje ve keşiflerine uygun olarak ve zamanında bitirilmesi amacıyla orman memurlarına inşaat eğitim kursu açılmıştır. Elazığ Orman Baş Bölge Müdürlüğü'nce düzenlenen ve 20 gün sürecek bu kurs için Bitlis

¹³³ Bitlis Birlik, 18 Kasım 1970, 1.

¹³⁴ Bitlis İl Yıllığı, 1971, 174.

¹³⁵ Bitlis İl Yıllığı, 1973, 226.

¹³⁶ Bitlis İl Yıllığı, 1967, 107.

Orman İşletme Müdür Yardımcısı Refik Kutluözen ve Tatvan Orman Bölge Şefi Bülent Özbabacan, eğitimlerini tamamlamak üzere Elazığ'a gitmişlerdir.¹³⁷

Tatvan Orman Binası'nın yapımı, şehir planında yapılan bazı değişiklikler nedeniyle gecikmiş, uzun uğraşlar sonucunda 75 numaralı ada içerisindeki 2400 metrekarelik arazi tahsis edilerek 1954 yılı sonlarında hafriyat çalışmalarına başlanmıştır.¹³⁸

Bitlis İl ve İlçelerinde Ormanlık Alanların Dağılışı¹³⁹

Bulunduğu Yer	Ormanlık Saha (Hektar)
Bitlis	46.108
Mutki	66.442
Tatvan	6.6
Hizan	6.850
Ahlat	-
Adilcevaz	-
Toplam	125.460

İl merkezine 4 km mesafede bulunan Yumurtatepe köyü mevkiinde 13 hektarlık İl Mesire Ormanı bulunmaktadır. Bu ormana, 1966 yılına kadar; 2390 akasya, 340 kavak, 332 ardıç, 225 dut, 545 dişbudak ağacı dikilmiş olup 1966 yılı içinde ise; 2267 kavak, 127 huş, 97 akasya, 96 akçaağaç, 60 dişbudak ve 20 çam ağacı olmak üzere toplam 6595 fidan dikilmiştir. Ormanın adı daha sonra Atatürk Ormanı adını almış ve 11.04.1971 tarihinde Elazığ Orman Baş Müdürlüğü'nden 2500 adet çeşitli orman fidanı, düzenlenen törenle bu araziye dikilmiştir.¹⁴⁰

Bitlis genelinde ormanlık alanların geniş ölçekte olması, bölgenin kışlık odun ihtiyacını karşıladığı gibi ticari anlamda da getirisi yüksek bir sektör olmuştur. 1967'de Bitlis ormanlarından 50 metreküp meşe maden direği, 63 bin ster meşe yakacak odun, 5 bin ster meşe odun kömürü elde edilmiştir.¹⁴¹ 1970'te ise 187 metre-

¹³⁷ *Yeşil Bitlis*, 9 Ocak 1954, 1.

¹³⁸ *Yeşil Bitlis*, 26 Ağustos 1954, 1.

¹³⁹ *Bitlis İl Yıllığı*, 1967, 107.

¹⁴⁰ *Bitlis İl Yıllığı*, 1971, 182.

¹⁴¹ *Bitlis İl Yıllığı*, 1967, 107.

küp meşe maden direği, 114 bin ster meşe yakacak odun ve yaklaşık 5 bin ster meşe odun kömürü elde edilmiştir. 1967’de Çukur deposundan 20 bin ster odun Van’a, 3 bin ster odun Ağrı’ya sevk edilmiştir.¹⁴² 1970’de ise 30 bin ster Van’a, 5 bin ster Ağrı’ya yakacak odun olarak gönderilmiştir.¹⁴³

Odunun ster fiyatı, teslim edilecek Orman Müdürlüğü’nün uzaklığına göre değişmektedir. Nakliye ve hamaliye ücretleri, odunu satın alacak kişiler tarafından ödenmekle birlikte, Tatvan Orman Deposu’nda 1967 yılında bir ster odun 39 liradan,¹⁴⁴ 1970 yılında ise 49 liradan satılmıştır.¹⁴⁵

1954 yılında Tatvan’da Kereste Fabrikası açmak için ilçede yaşayan Trabzonlu vatandaşlar girişimde bulunmuşlardır. Malzemelerin gelmesiyle yer tespiti yapılan kereste fabrikası; kamyonların ahşap karoserlerinin tamirâtı ve yenilenmesi dahil olmak üzere her türlü kereste ve doğrama işlerini de yapmıştır.¹⁴⁶

2.4.Nüfus

Tatvan’ın nüfus değişimi ve gelişimine dair en sağlıklı verilere Cumhuriyet Dönemi’nde ulaşabilmekteyiz. Bilindiği üzere, Türkiye’de ilk genel nüfus sayımı, 1927 yılında yapılmıştır. Belirtilen sayımın, köy nüfusu ile ilgili verileri yayınlanmadığı için, dönemin nüfus miktarı bilinmemektedir. Bu yıllarda, Tatvan şehrinin kurulmuş olduğu yerde, üç köy yerleşmesi bulunmaktaydı. Tatvan, Ortap, Tuğ adlarını taşıyan bu köy yerleşmelerinin her biri, ortalama 150-200 kişilik nüfusa sahipti. Bu döneme ait bilgiler çok az olmakla birlikte, 1928-1937 yılları arasında Sovyetler Birliği’nden Türkiye’ye göç edenler için Tuğ mahallesi civarına 45-50 kadar göçmen konutu yapıldığı bilinmektedir.¹⁴⁷ Nüfusun ilerleyen yıllarda 5000 civarında olacağı göz önünde bulundurularak 1937’de Tatvan İmar Planı hazırlanmıştır.¹⁴⁸

1930’un başlarında Bitlis merkez ilçesine bağlı köylerin sayısındaki fazlalık, yönetim ve hizmetlerin ulaştırılması bakımından sorunlara neden olmuştur. Kısa bir

¹⁴² *Bitlis İl Yıllığı*, 1967, 107.

¹⁴³ *Bitlis İl Yıllığı*, 1971, 180.

¹⁴⁴ *Bitlis İl Yıllığı*, 1967, 107.

¹⁴⁵ *Bitlis İl Yıllığı*, 1971, 182.

¹⁴⁶ *Yeşil Bitlis*, 13 Eylül 1954, 1.

¹⁴⁷ Arınç, *a.g.e.*, 86.

¹⁴⁸ Deniz, *a.g.e.*, 61.

süre Muş vilayetine bağlı kalan Bitlis, (1929-1936) 4 Ocak 1936 tarihli 2885 sayılı kanunla yeniden il yapılarak,¹⁴⁹ idari teşkilatlanma yapısı yeniden düzenlenmiştir. Böylece Tatvan'ın bulunduğu konumda, yeni bir yerleşme ve idari merkeze olan ihtiyaç, bu yapılanmada göz önünde bulundurulmuştur. Bu gelişmeden sonra Tatvan, 1936 yılında merkez ilçe ve nahiye merkezi bünyesinde 30 köy yerleşmesine ayrılarak, ilçe olma özelliği kazanmıştır.¹⁵⁰

Tatvan'ın ilçe merkezi statüsüne yükseltilmesi, bölgede resmi kuruluşların oluşturulma sürecini de beraberinde getirmiştir. 1936 yılında belediye teşkilatının kurulması ile birlikte birçok idari yönetici ve personel Tatvan'a nakledilmiştir. 1940 yılında yapılan genel nüfus sayımında, Tatvan ilçe merkez nüfusu 1234 olmasına rağmen köylerin nüfusu 7699'dur.

1945 yılında yapılan genel nüfus sayımına göre Tatvan nüfusu, 1940 yılı verilerine nazaran yüzde 11,3 artış göstererek 1933'e ulaşmıştır. Doğu Karadeniz bölgesinden Van Gölü havzasına yerleştirilen Karadenizli ailelerden yaklaşık 50 hanenin Tatvan'a yerleştirilmesi,¹⁵¹ bu artışta önemli bir yer teşkil eder. Bununla birlikte Tatvan'da 1945 yılında Van Gölü İşletme idaresince yapımına başlanan tersane, liman, iskele, otel ve personel lojmanı inşaatları da ilçe de ekonomik ve sosyal hayatı kısmen de olsa canlandırmıştır. Nüfusun artması ile birlikte ihtiyaçlarında çeşitlilik göstermesi, küçük çaplı ticari faaliyetlerin meydana gelmesini sağlamıştır.¹⁵²

1950 yılına geldiğimizde ilçe nüfusu yüzde 12,9 artış göstererek 3179'a, toplam köy nüfusu ise yüzde 5,1 oranında artarak 8553'ten 10723'e yükselmiştir. 1939-1945 yılları arasında silahlı askerlerin terhis olması, Tatvan ilçe merkez nüfusu ve köylerinin toplam nüfusundaki artışta önemli bir etkidir.¹⁵³

1950-1955 yılı periyodunda nüfus artış hızında önemli bir artış olmamasına rağmen Tatvan'da inşaat sektöründe önemli gelişmeler olduğu görülmektedir. Önceki yıllara nazaran çok az olan konut sayısına, 1952 yılında 60 adet konut eklenmiş-

¹⁴⁹ T.C. Resmî Gazete, 04.01.1936, Sayı:1336, 5902.

¹⁵⁰ CCA, 030.11.1.111.9.17.

¹⁵¹ Arınç, a.g.e., 88.

¹⁵² Algon, a.g.e., 30.

¹⁵³ Arınç, a.g.e., 88.

tir.¹⁵⁴ 1955 yılında nüfus, yüzde 4,1 oranında artış göstererek 3825'e ulaşmıştır. Ekonomik, sosyal ve demografik göstergelerin sürekli artış yönünde olması, Tatvan'ın vilayet merkezi olma konusunu gündeme getirmiş, Bitlis'li ve Tatvan'lı vatandaşlar arasında vilayet merkezinin neresi olacağı konusunda tartışmalar yaşanmıştır.¹⁵⁵

Tatvan Belediyesi 1956'da 5228 numaralı kanun gereğince toplamı 3000 adet olan 800 metrekare büyüklüğündeki arsaları 17 lira bedelle satışa çıkarmıştır. Bu durum çevre kasabalardan Tatvan'a yerleşenlerin sayısında artışa neden olmuştur. Konut ihtiyacındaki artışlarla beraber Karadeniz bölgesinden; duvarcılık, sıvacılık, taşçılık, marangozluk ve boyacılık yapmak amacıyla birçok vatandaş Tatvan'a gelerek ilçenin ekonomik ve ticari hayatına katkıda bulunmuşlardır.¹⁵⁶

Muş-Tatvan demiryolu çalışmalarının 1957 yılı sonlarında fiili olarak başlaması ile birlikte istihdam edilen çalışan sayısında önemli artışlar yaşanmıştır. Denizyolu, demiryolu ve karayolu ulaşımında kilit bir nokta olma özelliği kazanan Tatvan, birçok insanın ilçeye göç etmesine zemin hazırlamıştır. Küçük bir kasaba olma özelliğinden sıyrılıp, önemli şehir fonksiyonları kazanan ilçenin 1960 yılı nüfusu, önceki yıla göre 1,7 kat artış göstererek 6533'e yükselmiştir.

1965 yılına geldiğimizde Tatvan merkez nüfusu il kez 10.000 rakamının üzerine çıkarak 10.786'ya yükselmiştir. Kırsal nüfus, toplam nüfusa oranla her geçen yıl düşüş gösterse de kırsal nüfusun toplamı 18.339 kişi olarak toplam nüfusun %70,5 ini oluşturmuştur.¹⁵⁷

Çizelge 4: 1965-1970 Yıllarına Ait Tatvan Merkez Köyleri Nüfus Çizelgesi¹⁵⁸

	1965		1970	
Köy adı	Erkek	Kadın	Erkek	Kadın

¹⁵⁴ *Yeşil Bitlis*, 17 Ekim 1952, 2.

¹⁵⁵ *Yeşil Bitlis*, 21 Kasım 1953, 1.

¹⁵⁶ *Belediyelerimiz I*, İller Bankası Neşriyatı, Ankara, 1956, 471-472.

¹⁵⁷ <http://rapory.tuik.gov.tr/28-12-2019-11:57:52-1189781542235896470607098118.html?>, Erişim Tarihi: 28.12.2019

¹⁵⁸ <http://rapory.tuik.gov.tr/28-12-2019-11:57:52-1189781542235896470607098118.html?>, Erişim Tarihi: 28.12.2019

<http://rapory.tuik.gov.tr/28-12-2019-12:03:44-2092057231974966345376904958.html?>, Erişim Tarihi: 28.12.2019

Adabağ	166	171	173	187
Benekli	193	205	246	231
Dalda	189	168	201	191
Kıyıldüzü	322	337	390	363
Küllüce	91	89	102	88
Örenlik	73	79	69	63
Sarıkuş	320	293	357	346
Şentepe	126	118	130	135
Yumurtatepe	100	75	110	113
Toplam	1580	1535	1778	1717

Çizelge 5: 1965-1970 Yıllarına Ait Tatvan Küçükusu Bucağı Nüfus Çizelgesi¹⁵⁹

	1965		1970	
Küçükusu Bucağı	Erkek	Kadın	Erkek	Kadın
Küçükusu	238	177	199	190
Çalıldüzü	94	105	95	112
Çayırönü	87	85	75	93
Çevre	185	164	188	212
Dibekli	201	170	231	211
Eğritaş	231	202	186	166
Kırıkbucak	147	143	158	152
Koyunpınarı	244	237	263	256
Obuz	171	182	198	198
Tokaçlı	349	332	318	318
Yoncabaşı	202	206	239	239

¹⁵⁹ <http://rapory.tuik.gov.tr/28-12-2019-11:57:52-1189781542235896470607098118.html?>, Erişim Tarihi: 28.12.2019
<http://rapory.tuik.gov.tr/28-12-2019-12:03:44-2092057231974966345376904958.html?>, Erişim Tarihi: 28.12.2019

Toplam	2149	2003	2176	2147
---------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Tatvan'ın nüfus yapısında yaşanan en önemli değişim, 1965-1970 yılları arasında gerçekleşmiştir. Türkiye-İran demiryolu projesinin önemli bir kısmını teşkil eden Muş-Tatvan hattı, 1964 yılında hizmete açılarak İstanbul Haydarpaşa Garı'ndan Tatvan'a yolcu ve yük taşımacılığı başlamıştır. 1968 yılında ilk kez açılan Doğu Sanayi Sergisi, bir sonraki sene Tatvan Doğu Anadolu Fuarı adını almış ve ilerleyen yıllarda on binlerce kişi tarafından ziyaret edilerek çok kapsamlı bir yapı haline gelmiştir. Fuara çevre il ve ilçelerden gelen binlerce ziyaretçi, ekonomik ve sosyal açıdan Tatvan'ı cazibe noktası haline getirmiştir. Bahsettiğimiz tarihler arasında yaşanan en önemli gelişmelerden biri de, 10.Tümen Komutanlığı'nın Elazığ'dan ayrılıp¹⁶⁰ Tatvan'a yerleşmesidir.¹⁶¹ İlçenin ekonomisine büyük katkı sağlayan bu gelişme, konut kiralari ve gıda fiyatlarında inanılmaz artışlara neden olmuştur. Tatvan merkezde, 100-125 lira olan ev kiralari, bir anda yüzde yüz elli zamlanarak 300-350 lira bandına yükselmiş, genel gıda fiyatlarında da yüzde 25 oranında fiyat artışları yaşanmıştır.¹⁶² 1964 ve 1968 yılları arasında yaşanan bu üç önemli gelişme, Tatvan'ın nüfusunda ve ekonomik yapısında önemli gelişmeler yaşanmasına zemin hazırlamıştır.

Yaşanan bu gelişmeler ile birlikte 1970 yılı Tatvan merkez nüfusu, 1965 yılı verilerine göre neredeyse iki kat artış göstererek 10.786'den 20.198'e, kırsal nüfus ise 18.339'dan 20.198'e yükselmiştir.¹⁶³ 1940'ta kırsal nüfusun toplam nüfusa oranı yüzde 86,2 gibi yüksek bir orandayken, 1970 yılında bu oran yüzde 50,1'e düşmüştür.¹⁶⁴

¹⁶⁰ *Bitlis Birlik*, 5 Ağustos 1966, 1.

¹⁶¹ *Bitlis Birlik*, 10 Ekim 1968, 1.

¹⁶² *Bitlis Birlik*, 17 Ekim 1968, 1-2.

¹⁶³ <http://rapory.tuik.gov.tr/28-12-2019-12:03:44-2092057231974966345376904958.html?>, Erişim

Tarihi: 28.12.2019.

¹⁶⁴ Bkz. Çizelge7.

Çizelge 6: 1965-1970 Yıllarına Ait Tatvan Reşadiye Bucağı Nüfus Çizelgesi¹⁶⁵

	1965		1970	
Reşadiye Bucağı	Erkek	Kadın	Erkek	Kadın
Yelkenci	236	244	282	298
Alacabük	479	466	507	530
Anadere	257	254	221	210
Bolalan	234	202	220	206
Budaklı	261	246	296	309
Çanakdüzü	218	259	260	282
Çavuşlar	211	179	299	300
Dönertaş	322	337	400	359
Düzcealan	120	124	149	135
Göllü	375	321	428	366
Güntepe	179	159	248	220
Kısıklı	231	228	251	269
Kolbaşı	147	165	-	-
Koruklu	329	318	360	326
Koyluca	76	87	98	105
Köprücek	263	243	264	270
Kurukaya	207	176	252	200
Kuşluca	167	160	96	98
Oruçlu	-	-	127	161
Salıca	208	191	271	248
Sarıdal	249	249	294	274
Suboyu	155	135	205	146
Tosunlu	264	209	329	289
Yassıca	156	150	161	176
Yediveren	324	302	334	341
Toplam	5668	5404	6352	6118

¹⁶⁵ <http://rapory.tuik.gov.tr/28-12-2019-12:08:21-12806761161498799685470317449.html?>, Erişim Tarihi: 28.12.2019.
<http://rapory.tuik.gov.tr/28-12-2019-12:03:44-2092057231974966345376904958.html?>, Erişim Tarihi: 28.12.2019.

Yıllar	Şehir Merkezi	Oran %	Köyler	Oran%	Toplam
1940	1234	13,8	7699	86,2	8933
1945	1933	18,4	8553	81,6	10486
1950	3179	22,9	10723	77,1	13902
1955	3825	23,6	12371	76,4	16196
1960	6533	29,5	15602	70,5	22135
1965	10786	37,0	18339	63,0	29125
1970	20198	49,9	20288	50,1	40486
1975	29271	56,5	22508	43,5	51779

Çizelge 7: 1940-1975 Yılları Arasında Tatvan'ın Nüfusu¹⁶⁶

1950 yılında Tatvan şehir merkezinde 3179 kişi yaşarken, 1975 yılında bu rakam 29.271 kişiye ulaşmıştır. Tatvan nüfusu 25 yılda neredeyse 10 kat artmıştır. Yine aynı yıl, kırsal nüfusun toplam nüfusa oranı ilk defa yüzde 50'nin altına inerek yüzde 43,5 olmuştur. Tatvan, 25 yılda kaydetmiş olduğu önemli gelişmeler sayesinde Doğu Anadolu'da önemli bir ticaret merkezi olmanın yanı sıra, dışardan göç alan şehir olma özelliği kazanmıştır.

¹⁶⁶ Demirtaş, *a.g.e.* 101-113.

3.ULAŞIM FAALİYETLERİ

3.1.Demiryolu Ulaşımı

Ulaşım vasıtaları bakımından gelişmiş bir ülkede; askeri, ekonomik, sosyal ve kültürel hayat da o derece gelişme gösterir. Alfred Marshall'ın 1922 yılında yayınladığı “*Principles of Economics*” adlı eserindeki “*Çağımıza hakim olan iktisadi olay, üretim endüstrisinin değil, ulaşım endüstrisinin gelişmesidir*” sözleri, XX. yüzyılda ulaşımın ne kadar önemli olduğunun bir göstergesidir.¹⁶⁷

Osmanlı Devleti'nin son yıllarında birçok yabancı sermaye ve kuruluş Türkiye'nin demiryolu çalışmalarında aktif olarak yer almışsa da, Cumhuriyetin ilanı ile birlikte demiryollarını her bakımdan yerli ve milli karakterde dizayn etmek en önemli prensip olmuştur. Osmanlı Devleti'nin son 63 yıllık zaman dilimini oluşturan 1860-1923 yılları arasında milli olmamak kaydıyla toplam 4176 km demiryolu yapılmışken, Cumhuriyet'in ilk 16 yılı olan 1923-1939 tarihleri arasında, milli olmakla birlikte 3189 km yeni demiryolu hattı yapılmıştır.¹⁶⁸ Başlangıçta demiryollarının devlet eliyle yapılıp yabancı firmalar tarafından işletilme düşüncesi ağır basmış ancak İsmet İnönü Yahşihan demiryolunun açılış konuşmasında bu konuya değinerek: “*Bir milletin işini o milletin efradı görür; bir ailenin işini o aile tanzim eder; biz işimizi göremiyoruz, biz yapamıyoruz demeye hiç kimse böyle düşünmeye mezun değildir*”¹⁶⁹ demiş ve inşa edilecek demiryollarının devlet tarafından işletilmesi gerektiğini belirtmiştir. Dönemin şartlarına bağlı olarak yürütülen bu düşünce ile demiryollarını yurdun en uzak noktalarına kadar götürüp, ülke çapında; ekonomik, askeri, sosyal ve milli bir bütünlük sağlamak amaçlanmıştır.

İran Şahı Rıza Pehlevi, Türkiye ile olan komşuluk ilişkilerini geliştirmek ve sağlamlaştırmak amacıyla, 1934'te Türkiye'ye gelmiştir. Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk ile görüşen İran Şahı, Türkiye ile İran arasında transit karayolu ve demiryolu ulaşımını hayata geçirilmesi konusunda ortak bir proje geliştirilmesini talep etmiştir. Öngörülen bu ulaşım ağı, sadece Türkiye-İran arasındaki ilişkileri ge-

¹⁶⁷ Yalçın Karabulut, “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı”, *Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 6, Ankara, 1997, 163-188.

¹⁶⁸ T.C. Nafia Vekâleti, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 1, Haziran 1940, 53.

¹⁶⁹ M. Arslan Abisel, “Bir Karış Fazla Şimendifer”, *Ulaştırma Notları*: 4, 1948, 72-73.

liştirmekle kalmayıp, Avrupa ile Asya arasındaki ticareti canlandırması bakımından da önemli bir yere sahipti. Bu görüşmeden 1 yıl sonra Mustafa Kemal Atatürk, 1 Kasım 1935 yılı meclis açılış konuşmasında bu konuya ilgili, *“Doğu vilayetlerimizin belli başlı ihtiyacı, orta ve batı illerimize demir yollarla bağlamaktır. Şarka ilerleyen iki demir yolunun hızla bitirilmesini ve bunları birbirine bağlayacak yollar örüğüne şimdiden başlanmasını lüzumlu görüyoruz. İran-Türkiye transit yolunun teşkilatlanması özenle bitirilmelidir”*¹⁷⁰ sözleriyle, İran-Türkiye demiryolu projesine verdiği önemi belirtmiştir. Bununla birlikte projenin bir an önce hayata geçirilmesi gerektiğini vurgulamıştır.

İki ülkeyi birbirine bağlayacak demiryolu için hem İran hem de Türkiye’de uzman ekiplerce çeşitli çalışmalar yürütülmüştür. Yapılan incelemeler sonucunda, İran’a ulaştırılması hedeflenen demiryolu hattı için, 14.06.1937 tarihli 3262 sayılı kanun çıkartılmış ve hattın Diyarbakır-Irak demiryolu güzergahının uygun bir noktasından ayrılacak hat ile Bitlis-Tatvan-Van üzerinden gerçekleşmesi planlamıştır. Bu hattın seçilmesindeki en önemli gerekçe, İran sınırına en yakın güzergah olmasıydı. Ancak daha sonra yapılan incelemelerde, Diyarbakır-Irak sınır hattının 171. Km’sinden ayrılarak Bitlis üzerinden Van Gölü kenarına kadar olan kısımda, toplam uzunluğu 21 km’ye varan ve en büyüğü 700 metre olan 95 adet tünel, 40-50 metre yüksekliğinde 6 viyadük ve 4 adet büyük köprünün yapılması gerektiği anlaşılmıştır.¹⁷¹

Özellikle Kurtalan-Bitlis-Tatvan güzergahında meyilin binde 25 olması, yolun kış mevsiminde çığdan kapanma ihtimalini arttırdığı gibi, hattın nakliye gücünü azaltıp işletme maliyetlerini de arttıracaktı. Böylesine sıkıntılı bir hat yerine, Elazığ-Palu-Muş-Tatvan güzergahı seçildiğinde hem meyil binde 15’e düşmüş olacak hem de arazinin daha düz ve kıymetli bölgeden geçecek olması ile inşaat maliyeti ve süresi daha aşağı çekilmiş olacaktı.¹⁷² Yolçatı-Elazığ-Palu-Muş-Tuğ güzergâhının uzunluğu 350 km iken, Yolçatı-Diyarbakır-Kurtalan-Bitlis-Tuğ güzergâhının uzunluğu 437 km’ idi. Yani, yeni güzergâh mesafeyi 87 km kısaltacak ve daha sorunsuz bir

¹⁷⁰ TBMM ZC, D: 5, C: 6, B: 1, (1.11.1935), 3.

¹⁷¹ İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2001, 106.

¹⁷² TBMM ZC, D: 6, C: 11, B: 47, (6.5.1940), 12.

araziden geçecekti. Ayrıca Sivas-Erzurum demiryolu hattının Tercan durağı civarından, Çapakçur veya Muş'a inerek oradan Van Gölü'ne uzanacak bir hattın plan dahilinde olması da yeni güzergahın cazip noktalarından biri olmuştur.¹⁷³

Türkiye ile İran'ı birbirine bağlayacak demiryolu hattının, Diyarbakır-Irak güzergâhı üzerinden alınıp, Elazığ-Palu-Muş-Tatvan güzergâhına kaydırılma konusu mecliste görüşülmüş ve değişmesi istenen kanun maddesi ile ilgili olarak Trabzon Milletvekili Mitat Aydın; *“Van’a gidecek şimendifer hattının Diyarbakır’dan geçmesi doğru bir şey değildi. Zaten bu hat Elazığ’dan geçirilmekte idi. Fakat bilmiyorum ne gibi esbap tahtında aşağıdan gitmesini tercih etmişlerdir. Hali hazır hükümet bunu tasrih için bize bir kanun getirmektedir. Bu hususta memnuniyetimi tekrar izhar ediyorum. Bu suretle bu hata tashih edilmiş oluyor”*¹⁷⁴ diyerek, değişmesi teklif edilen kanunda yeni güzergahın daha doğru bir hamle olduğunu belirtmiştir. Mitat Aydın'ın düşüncelerine katılan Urfa milletvekili Razi Soyer ise Tatvan-Van ulaşımını karadan sağlamak yerine göl üzerinden gerçekleştirmenin daha hesaplı olduğunu ileri sürmüştür. Zira karadan sağlanacak ulaşımının 12 milyon liraya mal olacağı düşünülürken, feribot tesisleri kurarak ulaşımı sağlamak 3 buçuk milyon liraya mal olacaktı.¹⁷⁵

14.06.1937 tarihli 3262 numaralı kanunun 1. Maddesi, 6 Mayıs 1940 tarihinde *“Diyarbakır istasyonundan başlayarak Irak hududuna ve Elazığ istasyonundan başlayarak İran hududuna kadar demiryollarının temdidi ve Elazığ-İran hudud hattının bir noktasından başlayarak Bitlis’e müntehi olmak üzere bir şube hattı inşası ve demiryolunun Van Gölü sahilinde nihayet bulunduğu nokta ile Van arasında lüzum görülecek yerlerde yanaşma iskeleleri vücuda getirmeleri ve feribot yaptırılması için 50 milyon liranın sarfına ve bu işler hakkında gelecek yıllara geçici taahhütlere girmeye Nafia Vekili mezundur”* şeklinde değiştirilmiştir. Ayrıca Van’a ulaştırılması planlanan demiryolu hattı için Diyarbakır-Irak hattı yerine Elazığ-Muş-Tatvan güzergahı tercih edilmiş ve ulaşımın gerçekleşmesi için ayrılan 50 milyon liralık bütçe, önceki kanunda olduğu gibi aynı kalmıştır.¹⁷⁶

¹⁷³ T.C. Nafia Vekâleti, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 5, Birinciteşrin 1940, 30.

¹⁷⁴ TBMM ZC, D: 6, C: 11, B: 47, (6.5.1940), 11.

¹⁷⁵ TBMM ZC, D: 6, C: 11, B: 47, (6.5.1940), 12.

¹⁷⁶ TBMM ZC, D: 6, C: 11, B: 47, (6.5.1940), 17.

Van-Tatvan bağlantısının nasıl sağlanacağı ile ilgili olarak Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy; *“Biz düşündük ki İran hududuna bir an evvel vasıl olmak için ne gibi çareler vardır. Çünkü hakikaten İran dahilinde Kotur’a üç seneye kadar şimendiferin geleceği söylenmişti ve işitilmişti. Belki ahvali hazırda dolayısıyla onlar da da inşaat teahhura uğrayacaktır. Bunun için bir an evvel İran hududuna vasıl olmak için ne gibi çarelere başvuralım dedik. 130 kilometreye yakın bir göl vardır. O gölden vapurla nakliyat yapalım dedik. Yani; bu, feribot değil, treni alıp nakletmek değil, muhteviyatını alıp Van iskelesine götürecektir”*¹⁷⁷ sözleriyle, Tatvan-Van arası ulaşımın, feribotlar ile sağlanacağını dile getirmiştir. Aynı kanunun üçüncü maddesinde; Tuğ ile Van arasındaki nakliyatın arabalı vapurlar ile sağlanacağı, ilerleyen yıllarda taşımacılıkta sıkışıklık yaşanması durumunda ise demiryolu ile takviyesi yapılacağı belirtilmiştir.¹⁷⁸

II. Dünya Savaşı’nın neden olduğu olumsuz ekonomik koşullar, tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de etkisini göstermiştir. Demiryolu inşaatları için gereken ödemelerin sağlanmasında zorluklar yaşanmış ve bu durum iç borçlanmaya kadar gitmiştir. Elazığ-İran ve Diyarbakır-Irak güzergâhlarında demiryolu çalışmalarının devam edilmesi amacıyla 1941 yılında, yüzde 7 faizli 35 milyon liralık tahvil çıkarılmış,¹⁷⁹ yine 02.08.1944 yılında kabul edilen 4643 numaralı kanun ile Irak ve İran sınırlarına kadar yapılacak demiryolları için 40 milyon liralık ek ödenek sağlanmıştır.¹⁸⁰ Savaşın yarattığı olumsuz sonuçlar nedeniyle birçok ana malzeme temin edilemediği için Elazığ hattındaki ray döşeme işine ancak 1944 yılı sonlarında başlanabilmiştir.¹⁸¹ Dönemin Bayındırlık Bakanı Sırrı Day, bakanlığın 1945 yılı bütçe görüşmelerinde 52 km’lik yolun bittiğini, ancak ray bulmada sıkıntı yaşandığı için biten yolun beklemede olduğunu belirtmiştir.¹⁸²

Palu’ya kadar olan 70 km’lik inşaat kısmı için 1410 ton ray ve 238 ton küçük yol malzemesi bölgeye gönderilmiş, Orman Umum Müdürlüğü ile imzalanan anlaşma gereği 40 bin adet travers, Gülnar ve Mut revir amirliklerinden 400 bin lira bedel

¹⁷⁷ TBMM ZC, D: 6, C: 11, B: 47, (6.5.1940), 15.

¹⁷⁸ T.C. Nafia Vekâleti, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 5, Birinciteşrin 1940, 35.

¹⁷⁹ TBMM Kavanin Mecmuası, C: 22, 726.

¹⁸⁰ TBMM ZC, D: 7, C: 13, B: 87, (2.8.1944), 27.

¹⁸¹ Ayın Tarihi, No:132, İkinciteşrin 1944, 10.

¹⁸² TBMM ZC, D: 7, C: 17, B: 61, (24.5.1945), 354.

ile temin edilmiştir.¹⁸³ Yaşanan ekonomik zorluklara ve olumsuz iklim koşullarına rağmen çalışmalar devam etmiş; Yurt, Konak, Murat, Külüşkür ve Palu istasyonları Temmuz 1946'da,¹⁸⁴ 129 Km'lik Elazığ-Genç İstasyonu ise 16 Aralık 1947 yılında hizmete açılmıştır.¹⁸⁵

Genç-Muş demiryolunun planlanan tarihte bitmemesi üzerine Van Milletvekili Ferit Felen, hattın ne zaman bitirileceği sorusunu Bayındırlık Bakanına yöneltmiş ve sorunun sözlü olarak cevaplandırılmasını istemiştir. Bu soru üzerine söz alan Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoglu: *“İnşasına devam edilmekte olan Genç-Muş demiryolu, yapılmakta olan müzayyiki hava sistemli büyük köprü temellerinde umulmadık bir müşkülât çıkmadığı takdir de 1953 yılı sonunda Muş'a ulaşacaktır”*¹⁸⁶ diyerek, Genç-Muş hattı çalışmalarının devam ettiğini ve bir sorun çıkmaması durumunda 1953 yılı sonunda demiryolunun Muş'a ulaşacağını belirtmiştir.

1954 yılına gelindiğinde ise Genç-Muş hattında, bir köprü ve bir tünel dışındaki bütün altyapı çalışmaları tamamlanmıştır. Havaaların uygun olması durumunda köprü ve tünel işinin de 1954 yılı sonunda biteceği öngörülerek, Muş-Tatvan hattı da 1955 yılı programına alınmıştır.¹⁸⁷ 109 km uzunluğunda olan Genç-Muş hattı, 67 milyon 750 bin liraya mal edilerek planlanan tarihe yetişmemiş ve 26 Ekim 1955 yılında hizmete açılabilmiştir. Hattın bazı eksik kısımlarını bitirme çalışmaları devam etmekte olup, 1958 yılında 10 milyon lira harcanarak ikmal edileceği planlanmıştır.¹⁸⁸ Demiryolu hattının Muş İstasyonu'na varması ile Muş-Tatvan hattında çalışmalar 1957 sonlarında fiili olarak başlamıştır.

3.1.1. Muş-Tatvan Demir yolu Hattı

İran Şahı'nın Türkiye ziyaretiyle gündeme gelen Türkiye-İran demiryolu projesi, 2. Dünya savaşının yarattığı zor koşullara rağmen yavaşta olsa ilerlemiş ve nihayetinde demiryolu, 1955 yılında Muş'a kadar gelmiştir. Ticari ve sosyal anlamda

¹⁸³ T.C Nafia Vekâleti, *Nafia Dergisi*, 2, Birinciteşrin 1944, 223.

¹⁸⁴ CCA, 30-10-0 / 152-78-36 Elazığ-Palu hattı üzerinde; Yurt, Konak, Murat, Külüşkür ve Palu İstasyonlarının hizmete açıldığı. (15.06.1946).

¹⁸⁵ Metin Kopar, “2. Dünya Savaşı Yıllarında Elazığ”, *Fırat Üniversitesi Harput Uygulama ve Araştırma Merkezi Geçmişten Geleceğe Harput Sempozyumu*, 23-25 Mayıs 2013, Elazığ, 535-544.

¹⁸⁶ TBMM TD, D: 9, C: 18, B: 12, (3.12.1952), 43.

¹⁸⁷ *Yeşil Bitlis*, 27 Eylül 1954, 1.

¹⁸⁸ Ekrem Orhon, “T.C.D.D. İşletmesinin Faaliyetleri”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 26, Ankara, 1957, 16-19.

büyük beklentilerin olduğu bu proje için Türkiye Hükümeti çalışmaları hızlandırmış ve akabinde Cumhurbaşkanı Celal Bayar, 13 Ekim 1956 tarihinde Tahran'a gitmiştir. Türkiye ve İran hükümet temsilcileri tarafından yapılan müzakereler sonucunda, iki ülkenin iktisadi ilişkileri güçlendirmek ve geliştirmek amacıyla “*Ticaret Tediye ve Transit Anlaşması*” imzalanmış¹⁸⁹ ve bu anlaşmaya dair ödeme protokolü, zabıtname ve ek olan 4 maddelik protokoller, 19.06.1957 tarihli 7025 numaralı kanunla kabul ve tasdik edilmiştir.¹⁹⁰

Cumhurbaşkanı Celal Bayar, İran ziyaretinden yaklaşık iki hafta sonra mecliste yapmış olduğu konuşmada demiryolu konusuna değinerek, “*Bu sene Muş'a varmış olan demiryolumuzun Van istikametinden İran hududuna vasıl olması için bütün tertibat alınmıştır. Bu kısmın da kısa bir zamanda bitirilmesi için inşasına başlanacaktır; böylelikle büyük komşumuz, dost ve müttefikimiz İran'a demiryolu irtibatımız tahakkuk sahasına girmiş olacaktır*”¹⁹¹ şeklinde belirtmiştir. Bununla birlikte İran'a ulaştırılması hedeflenen demiryolu için gereken önlemlerin alındığını, Muş-Tatvan kısmının ise yakın bir tarihte başlayacağını açıklamıştır.

Türkiye-İran demiryolu hattı, uluslararası bir proje olma özelliğiyle, Bağdat Paktı'na¹⁹² üye ülkeleri (Türkiye, İran, Irak, İngiltere, Afganistan) doğrudan etkilemiştir. Bu bağlamda Bağdat Paktı Ekonomik Komitesi Mart 1957'de demiryolu ile ilgili bir toplantı düzenlemiş ve Haziran 1957'de Bakanlar Konseyi'nin almış olduğu kararla Türkiye-İran demiryolu güzergahının Muş-Tatvan hattı, Bağdat Paktı müşterek projesi olarak kabul edilmiştir.¹⁹³

98 km uzunluğa sahip Muş-Tatvan demiryolunun ilk etabı, 6845 ve 7009 sayılı kanunlar çerçevesinde¹⁹⁴ Ekim 1957'de ihale edilmiş, 50 milyon keşif bedeli

¹⁸⁹ Abdulaziz Kardaş, “Uluslararası Bir Proje Olarak Türkiye-İran-Pakistan Demiryolunun Açılması”, *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, 17, Kars, 2016, 197-224.

¹⁹⁰ *T.C. Resmî Gazete*, 25.06.1957, Sayı: 9642, 17414.

¹⁹¹ *TBMM ZC*, D: 10, C: 14, B: 1, (1.11.1956), 7.

¹⁹² Bağdat Paktı; 24 Şubat 1955 tarihinde Türkiye ile Irak devletleri arasında imzalanan karşılıklı işbirliği anlaşmasıdır. Pakta daha sonra İngiltere, İran ve Pakistan ülkeleri de katılarak, Ortadoğu da olası Sovyet tehlikesine karşı işbirliği içine girmişlerdir. 1958 yılında Irak'ta yaşanan ihtilalinden sonra bu devlet paktından ayrılmış ve 18 Ağustos 1959 tarihinde Bağdat Paktı'nın adı; “*Merkezi Antlaşma Örgütü (CENTO: Central Treaty Organization)*” olarak değiştirmiştir. Yeni paktın anlaşma metni ise Bağdat Paktı ile aynı kalmıştır. Uçarol, R. *Siyasi Tarih*, (Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Beşinci Baskı), Filiz Kitabevi, İstanbul, 2000, 738-740.

¹⁹³ CCA, 030.01.75.474.18.

¹⁹⁴ CCA, 030.01.75.474.18.

olan projeyi, yüzde 17 eksiltmeye giden Garanti Bankası Türkiye Anonim Ortaklığı kazanmıştır.¹⁹⁵ 1958’de İngiltere hükümeti, demiryolu çalışmalarında harcanması için 100 bin sterlin para göndermiş, sağlanan bu yardım ile 22 adet damperli kamyon satın alınarak çalışmalar hızlandırılmıştır.¹⁹⁶ Yine İngiltere tarafından yedek parçalarıyla birlikte 13 adet kamyon Türkiye’ye gönderilmiş¹⁹⁷ ve söz konusu yardım malzemelerinin vergiden muaf tutulması adına kararname hazırlanmıştır.¹⁹⁸

1959 yılında İran hükümeti, Kotur’dan Van’a gelmekte olan hattın çalışmalarını hızlandırmış,¹⁹⁹ ancak aynı yıl içinde Muş-Tatvan arasındaki çalışmalar istenildiği hızda ilerleyememiştir. Muş ovası mevkiinde bulunan Oğurmak Köyü yakınlarında yapımı devam eden tünel çalışmaları, bu yavaşlamanın nedenlerinden biridir.²⁰⁰

Muş-İran arasında yapılacak olan tüm hatların dış finansmanını belirlemek amacıyla De Leuw, Cather and Co. adlı Amerikan müşavir mühendislik firması, projenin ekonomik etüt işleri ile görevlendirilmiştir. Firma yapmış olduğu değerlendirmede, demiryolu hattının ekonomik olarak uygun olduğu konusunda rapor hazırlamıştır. Bu etüt dışında ABD tarafından 1959 yılı sonlarına doğru yeni bir ekonomik etüt çalışması daha yaptırılmış ve sonuç olarak Türkiye 1960 yılında resmi olarak ABD’ye finansman konusunda başvuruda bulunmuştur. Yapılan değerlendirmeler sonucunda Amerikan Kalkınma İkraz Fonu İdaresi, Türkiye’ye 6 milyon dolar kredi verebileceğini Haziran 1960 tarihinde bildirmiştir.²⁰¹ Bu kredi yılda yüzde 3,5 oranında faiz üzerinden 20 yıllık vadeye bölünmüş ve bu krediden doğacak masraflar ise Türk lirası olarak tahsil edilecek şekilde anlaşma yapılmıştır.²⁰²

13.12.1960 günü imzalanan ve 24.07.1961 tarihinde yürürlüğe giren 325 numaralı kanunla onaylanan bu kredi anlaşmasında;

1. İnşaat çeliği, muhabere vasıtaları satın alımı için 313 bin dolar
2. İnşaat makine ve ekipman satın alımı için 1 milyon dolar

¹⁹⁵ *Dideban*, 19 Ekim 1957, 1.

¹⁹⁶ CCA, 030.01.75.474.18.

¹⁹⁷ CCA, 030.01.75.474.18

¹⁹⁸ CCA, 030.18.01.02.153.45.5.

¹⁹⁹ *Yeşil Bitlis*, 29 Haziran 1959, 1.

²⁰⁰ *Kalkınan Tatvan*, 9 Kasım 1959, 1.

²⁰¹ *İnkilâp*, 15 Aralık 1960, 1.

²⁰² CCA, 030.01.75.474.18

3. Ray, makas, küçük malzeme ve tartı aletlerinin satın alımı için 3 milyon 359 bin dolar, toplamda ise 4 milyon 672 bin dolar demiryolu harcamaları için temin edilmiştir.²⁰³

Muş-Tatvan hattının üstyapı malzemelerinde kullanılan ahşap travestler yurdun çeşitli bölgelerinden ihale yoluyla temin edilmiş, ray ve irtibat parçaları ile demiryol makasları, kıvazmanlar ise Amerika'dan Muş'a sevk edilmiştir. Oldukça yüksek bir miktarda çalışmaları devam eden bu demiryolu hattında kullanılacak azami meyil yüzde 15 olarak hesaplanmıştır. Proje, karakteri bakımından diğer hatlardan farklı olduğu için platform genişliği 0,9 m. daha geniş tutularak 600 m'ye çıkartılmıştır. Kışın olması muhtemel don olaylarına karşı hat boyunca balast oturmalarını önleyebilmek için yer yer keçi ayaklarıyla sıkıştırma yapılmış ve aşırı kar yağışına karşı bazı yerlerde kar tünelleri inşa edilmiştir.²⁰⁴

1963'de Muş-Tatvan demiryolu hattında çalışmalar büyük ölçüde tamamlanmış ve ray döşenmeye hazır hale getirilmiştir. Hat boyunca 20 istasyon binası, 374 menfez, 3 karayolu köprüsü, Karasu üzerinde 32 metre uzunluğunda bir çelik köprü ve en uzun 1152 m uzunluğunda olan 4 tünel inşa edilmiştir. 29 Ekim Cumhuriyet bayramında ilk deneme seferini yapmak üzere Muş'tan hareket eden tren, tüm yolu düdükle çalarak kat etmiş ve halkın tezahüratlarıyla Tatvan İstasyonu'na varmıştır.²⁰⁵ Güzergâh üzerindeki küçük tamirat işleri ve bir takım eksikliklerin tamamlanma süreci, çalışmaları bir sonraki inşaat takvimine sarkıtmış ve Muş-Tatvan hattının açılış tarihi, 25.10.1964 gününe ertelenmiştir.²⁰⁶

Yapımı altı yıl süren Muş-Tatvan demiryolu hattında yapılan işlerin cins ve miktarları şöyledir.²⁰⁷

Kazı İşleri	5.920.000 Metreküp
Sanat Yapıları (Beton ve Kargir İnşaat)	107.400 Metreküp

²⁰³ CCA, 030.01.75.474.18.

²⁰⁴ Cahit Karakaş, "Muş-Tatvan Demiryol Hattı", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, IX, 104, Ankara, 1963, 2.

²⁰⁵ *Bitlis*, 3 Aralık 1963, 1.

²⁰⁶ Hasan Çingir, "Muş-Tatvan Demiryolu İşletmeye Açıldı", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, X, 116, Ankara, 1964, 8.

²⁰⁷ Çingir, *a.g.m.*, 8.

Toplam Tünel Uzunluğu	2110 Metre
Açık Tünel Uzunluğu	1700 Metre
İstasyonlarda Yapılan Binalar Alanı	23.000 Metrekare
Anroşman ve Balast İşleri	263.400 Metreküp

Muş-Tatvan demiryolunun açılışını yapmak üzere 24 Ekim 1964 Cumartesi günü Ankara'dan uçakla Van'a giden Başbakan İsmet İnönü, beraberindeki Köy İşleri Bakanı Lebit Yurdoğlu ve Bitlis Valisi Abdullah Asım İğneciler'i taşıyan helikopterle saat 16.10'da Tatvan Yatılı Bölge Okulu önündeki sahaya inmiştir. Makam arabasıyla yatılı bölge okuluna geçen İsmet İnönü, burada bine yakın Tatvanlı vatandaş tarafından tezahüratla karşılanmıştır. Açılışa katılacak bakanlar ve beraberindekiler ise akşam saat 20.00'de Van'dan vapurla Tatvan'a gelmişlerdir.²⁰⁸

Muş-Tatvan demiryolunun açılış merasimine katılmak üzere 25 Ekim 1964 Pazar günü sabahı; Başbakan İsmet İnönü, İçişleri Bakanı Orhan Öztrak, Maliye Bakanı Ferit Melen, Bayındırlık Bakanı Arif Hikmet Onat, Ulaştırma Bakanı Ferit Alpiskender, Köy İşleri Bakanı Lebit Yurdoğlu dışında; Amerika, İran, İngiltere Elçi'leri ve Generalleri, komşu illerin milletvekilleri, basın mensupları ve binlerce Tatvan'lı vatandaş, bu önemli açılışa katılım sağlamıştır. Saat 09:00'da konuşmasını yapmak üzere kürsüye gelen İsmet İnönü, açılış konuşmasını yaptıktan sonra sözü Bayındırlık Bakanı Arif Hikmet Onat'a bırakıp, tezahüratlar eşliğinde kürsüden ayrılmıştır. Bayındırlık Bakanı Onat, İnönü'ye minnet ve şükran duygularını arz edip demiryolu hakkında geniş kapsamlı açıklamalarda bulunduktan sonra sözü Ulaştırma Bakanı Ferit Alpiskender'e bırakmıştır. Kürsüye gelen Ulaştırma Bakanı; Haydarpaşa Garı'ndan gelen yolcuların Van'a kadar gidebileceğini ve trenin üzerinde ise Ankara-Muş-Tatvan-Van ibaresinin yazılı olacağını belirtmiştir. Biletlerin bu ibareye göre kesileceğini de belirten bakan, yolcuların sıkıntı yaşamaması için Van'da bir şube açıldığını dinleyicilere aktarmıştır.²⁰⁹

²⁰⁸ Bitlis, 26 Ekim 1964, 1.

²⁰⁹ Bitlis, 26 Ekim 1964, 2.

Muş-Tatvan demiryolunun açılması ile birlikte Muş ekspresi ve postaları Tatvan'a kadar uzatılmış, yolcuların Van'a kadar rahat bir şekilde gidebilmeleri için seferlerde düzenlemeler yapılmıştır. Tatvan'a varan posta ve ekspresler, Van Gölü'ndeki posta ve ekspres vapurlar ile karşılanmış ve alınan yolcular kaloriferli feribotlarla Van iskelesine götürülmüştür. Van Belediyesi 7 km uzunluğundaki yol için 50 kuruş karşılığında seferler düzenlemiş ve limanda her feribotu karşılayacak otobüsler bulundurmıştır. Van'dan hareket edecek yolcular içinde deniz yolları ve demir yolları bürosundan hem tren hem de feribot biletleri kesilmiştir. Tatvan-Van arası normal posta seferiyle 5,5 saat sürerken, ekspres seferler ile bu süre 4,5 saat sürmüştür.²¹⁰

Başbakanın Tatvan'a gelmesi ve açılışı yapılacak olan Muş-Tatvan demiryolu hattı şerefine, yüklenici firma olan Garanti Limited Şirketi tarafından Tatvan Yatılı Bölge Okulu'nda yemek düzenlenmiştir. Yemeğe katılmak üzere salona gelen İsmet İnönü, görmüş olduğu manzara karşısında oldukça sinirlenmiş ve ilgililere “bu israf niçin” diyerek yemeğe katılmadan odasına geçmiştir. Salçalı istakoz, mantarlı tavuk ve yaklaşık on çeşit özel yemek dışında, onlarca hamur tatlısının ikram edildiği ziyafeti gören yabancı misafirler de şaşkınlıklarını gizleyememişlerdir. Gecede servis edilen yemekler, alkollü içecekler ve garsonlar dahi, Denizcilik Bankası'nın İstanbul'daki Liman Lokantası'ndan getirtilmiştir.²¹¹

Hiçbir masraftan kaçınılmadan verilen bu ziyafetin, ülke basınında yer edinmesiyle konu meclise taşınarak tartışılmıştır. Erzurum Milletvekili Osman Alihoca-gil, 24 Ekim 1964 cumartesi gecesı Tatvan Yatılı Bölge Okulu'nda verilen yemeğe dair detayları öğrenmek için Ulaştırma Bakanı'na aşağıdaki şu soruları yöneltmiştir:

1. “Muş-Tatvan demiryolunun açılış törenine, Başbakan'dan başka hangi Bakan, Müsteşar, Umum Müdür ve sair resmi sıfatı haiz kimseler katılmıştır.
2. Bakan'lar da dahil olmak üzere iştirak eden şahıslar ne kadar harcırah almışlardır. Hangi vasıta ile Tatvan'a gidip dönmüşlerdir? Hepsi kaç kişidir?

²¹⁰ Bitlis, 7 Kasım 1964, 1.

²¹¹ Cumhuriyet Senatosu TD, D: 4, C: 22, B: 7, (17.11.1964), 158.

3. Tatvan’da verilen ziyafeti hangi Bakan veya Umum Müdür düşünüp hazırlatmıştır. Ziyafet için hangi bütçeden ve ne kadar para ödenmiştir? Ziyafete kaç kişi katılmış ve ağırlanmıştır? Ziyafette içilen içkiler ve bu ziyafette hizmet eden personel nereden temin edilmiştir?
4. Ziyafette hangi partiler veya temsilcileri hazır bulunmuşlardır?”²¹²

Bu sorular üzerine söz alan Ulaştırma Bakanı Ferit Alpiskender, “ *Ulaştırma Bakanlığı’ndan Bakan, Müsteşar, PTT Umum Müdürü, Hava Meydanları Genel Müdürü, Denizcilik Bankası Genel Müdürü, Devlet Demiryolları Umum Müdürü, Yol Dairesi Başkanı, Harekat Dairesi Başkan Yardımcısı vaki davete icabetle katılmışlardır. Bakan ve Müsteşar harcırah almamıştır. PTT Umum Müdürü’nün bu törende doğrudan doğruya vazifesi yoksa da kendisi yeni bir vazife deruhte etmiş ve Van gibi mühim bir merkezimizi bu vesile ile görmesi bakanlıkça tensip edilmiş olduğu için oraya gelerek oranın PTT dert ve dilekleri ile meşgul olmuş ve harcırah almamıştır.*

Devlet Hava Meydanları Umum Müdürü törenden önce oraya gitmiş, terminal binasının açış törenini hazırlamak üzere vazife ile gitmiş ve 99 lira harcırah almıştır. Devlet Demiryolları Genel Müdürü, Yol Dairesi Başkanı ve Harekat Dairesi Başkanı vazifeleri icabı, demiryolunun teslim muamelesinde bulunmak üzere vaki davete icabetle katılmışlardır. Bunların aldıkları harcırahları da okuyorum:

Sami Ergin, Genel Müdür Vekili, 150 lira harcırah almıştır. Yol Dairesi Başkanı Hasan Ergeçen 112,48 lira harcırah almıştır. Mustafa Seyrek, Harekat Dairesi Reis Muavini 87,08 lira harcırah almıştır.

Hangi vasıta ile Tatvan’a gidildiği sorulmaktadır. Bu her üç zat da Tatvan’a trenle gitmiştir. Bu şekilde Ulaştırma Bakanlığı’ndan 7 kişi merasime katılmıştır.

Tatvan’daki ziyafete gelince: Tatvan’daki ziyafeti bu hattın inşaatını ikmal eden Garanti Limited Şirketi vermiştir. Nafia Vekili bilhassa bana takılmış acaba bu hattın inşasını ikmal ederek, hattı teslim eden müteahhidin ziyafet vermesi doğru mu, değil mi? diye sordu. Ben de ikinci derecede bu işle ilgili bakan olduğum için kulağıma geldi. Nihayet kendisini ikna ettiler, dediler ki, Türkiye’de demiryolu inşaa-

²¹² Cumhuriyet Senatosu TD, D: 4, C: 22, B: 7, (17.11.1964), 157.

tı başladığından beri, gerek Türkiye’de gerekse diğer devletlerde demiryolu inşaatını ikmal eden şirket yaptığı bir törenle demiryolunu teslim eder. Bu, kadim bir teamül-dür. Bu ziyafeti kabul etmemek müteahhide hakaret sayılır. Onun için özel sektörü temsil eden müteahhitlere de bir kıymet ve itibar verilmesi en tabii nezaket kaidesidir. Bu itibarla ziyafetin doğrudan doğruya Garanti Limited Şirketi tarafından verilmesi uygundur denmiş ve vekil ikna edildikten sonra bu şekilde ziyafet verilmiştir. Ziyafet masraflarını sayın senatör ancak müteahhitten öğrenebilir. Bizim de bu hususta hiçbir bilgimiz yoktur. Bu yemeğin protokolünü dış işleri bakanlığı düzenlemiştir. Yemek servisleri ve yemekleri yapmak, yemek pişirmek vesaireyi de Denizcilik Bankası’na bağlı olan Liman Lokantası yapmıştır. Denizcilik Bankası’nın hepinizce malumu olan bir Liman Lokantası vardır. Bu liman lokantası; aynı zamanda gemilere ahçı, işçi, garson yetiştiren bir okul mahiyetindedir. Ticari bir şahsiyeti haizdir. Kim isterse kokteyl parti vermek, ziyafet vermek, yemek yaptırmak, isterlerse liman lokantasına bildirdikleri takdirde, liman lokantası malzemesiyle, personeliyle giderek bu vazifeyi ifa eder. Bu da onun tabii vazifesidir. Liman lokantası bu ziyafeti de iyi bir şekilde yapmıştır”²¹³ diyerek, Ulaştırma Bakanlığınca yemeğe giden idari heyeti, aldıkları harcırah miktarlarını, yemeğin kimler tarafından ve nasıl organize edildiğini açıklamıştır.

Ulaştırma Bakanı Ferit Alpiskender’in yapmış olduğu açıklamalar karşısında pek tatmin olmayan Erzurum Milletvekili Osman Alihocagil; kendisinin bir buçuk sene Yassıada’da zor şartlar altında kaldığında bile elektriğin gaz yağının her şeyin hesabını verdiğini, müteahhitin böyle bir ziyafet veremeyeceğini, Başbakan’ın da katılamayacağını söyledikten sonra Hükümetin böyle ziyafetleri yasaklamasını ve bu tarz davetlere gidecek siyasetçilerin yanlarında kumanyalarını götürmelerini talep etmiştir.²¹⁴

Bu konuşmaların ardından söz isteyen Maliye Bakanı Ferit Melen, “...bu törene ben de iştirak ettim. Hattı inşa eden bakanlık olması sebebiyle töreni tertip eden Bayındırlık Bakanlığı idi. İki sebeple davet edilmiş bulunuyorum; birincisi civar ilin senatörü sıfatını taşıdığım için. İkincisi, arkadaşımın da izah ettiği gibi CENTO hattı olarak mütalaa edilen bu hatta Amerikalıların İngilizlerin geniş kredi vermesi ve bu

²¹³ Cumhuriyet Senatosu TD, D: 4, C: 22, B: 7, (17.11.1964), 157.

²¹⁴ Cumhuriyet Senatosu TD, D: 4, C: 22, B: 7, (17.11.1964), 159.

kredi anlaşmalarının Maliye' de hazırlanmış ve imza edilmiş ve tatbika sokulmuş olması sebebiyledir. Filvaki bu ziyafette bulunmadım. Ama Van'da da kendileri belediye tarafından izaz edildi. Orada mahalli yemekler verili. Yoğurt çorbası vesaire gibi. Gayet de memnun oldular. Hakikaten böyle bir vaziyette daha evvel bu liste, gerek sayın başbakan, gerekse arkadaşım tarafından malum olsa idi, tahmin ederim ki, itiraza uğrardı. Ben de olsa idim ben de itiraz ederdim. Müteahhit tarafından verilmiş olmakla beraber, madem ki hoş görülmeyecek bir mertebededir. Ve madem ki bir tasarruf devrindeyiz ve hatta bir fazilet devrinde, içerisinde olduğumuzu haklı sebeplere dayanarak iddia ve ispat edebiliriz. Böyle bir ziyafetle bu konuların gölgelememesi ve vaktiyle yapılan büyük israflara karışan bazı insanların da bundan faydalanmaması lazımdır. Ama ne yazık ki bu olmuştur. bu tarafına fazla değinmeyeceğim. Sadece bana taalluk eden tarafı, harcırah almadım onu izah edeceğim. Zannediyorum ki iştirak eden bakanların da hiçbirisi harcırah almamıştır. Teşekkür ederim”²¹⁵ sözleriyle, verilen yemeğin bu ölçüde olacağının önceden tahmin edilemediğini, aksi taktirde Başbakan ve diğer Bakanların bu duruma itiraz edeceklerini söylemiştir.

Ulaştırma Bakanı'nın açıklamalarına göre daha yumuşak ve toparlayıcı konuşan Melen, sözü böyle bir durumla karşı karşıya gelmemeliydik demeye getirerek ortamı yumuşatmıştır. Bu açıklamaların ardından söz alan Alihocagil, “Arkadaşlar, Ferit Melen beyefendiye cidden teşekkür ederim. İşte Ulaştırma Bakanı da sayın Ferit Melen gibi konuşması lazım gelirdi. Burada söyleyeyim ki, efendim şu tarafa, bu tarafa baş göz kırmak suretiyle [işte efendim, Başbakan kızmamıştır da, işte bilmem falana kızmıştır] lüzum yoktur bunlara. Ferit Melen beyefendi gibi konuşsaydı ben de huzurunuzda çıkar, kendisine teşekkür ederdim. Hiçbir şey söylemezdim kendilerine. Yine de söylemiyorum. Zaten bu adettir. Hiçbir bakan çıkıp da başbakan bana şunu dedi, bana kızdı dememiştir, bunu tarih kaydetmemiştir, etmeyecektir de bu gidişle. Onun için, ister müteahhit vermiş olsun, ister Deniz Yolları Liman Lokantası vermiş olsun Ferit Melen beyefendinin de söyledikleri gibi israftır, suistimaldir, kötü bir harekettir. Tekrar etmemesini hepimiz temenni edelim”²¹⁶ şeklinde belirterek, gecede bulunan bakanların veya diğer bürokratların yemek için yapılan harcamaların ve ge-

²¹⁵ Cumhuriyet Senatosu TD, D: 4, C: 22, B: 7, (17.11.1964), 160-161.

²¹⁶ Cumhuriyet Senatosu TD, D: 4, C: 22, B: 7, (17.11.1964), 161.

reksiz şatafatın net bir şekilde ifade edilmemesine tepki gösterdikten sonra Ferit Melen'in samimi açıklamalarından ötürü kendisine teşekkür etmiştir.

3.1.2.Tatvan Betonarme Demiryol İskelesi

1957'de yapımına başlanan Muş-Tatvan demiryolu hattında çalışmalar devam ederken, Tatvan'a ulaşacak vagonlardan feribotlara yükleme-indirme işlemlerinin daha hızlı ve kolay bir şekilde sağlanabilmesi için, Tatvan limanına iskele yapılmasına karar verilmiştir. Yapılması düşünülen tesisin yaklaşık 70-80 milyon liraya mal olacak olması, planlanan bütçenin çok üzerinde olmuş ve sonra daha küçük bütçeli ve hemen ihtiyaçlara cevap verebilecek bir proje üzerinde durulmuştur. İmkanlar dahilinde hazırlanan Tatvan Betonarme Demiryol İskelesi projesi, 22 Kasım 1960 yılında Resmî Gazete'de ilana çıkmış ve ihalenin keşif bedeli; betonarme demiryolu iskelesi ve iskele meydanı için 5 milyon lira, transit ambarı ve diğer işler için de 500 bin lira olarak belirlenmiştir.²¹⁷

12 Aralık 1960'ta Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı Demiryollar ve Limanlar İnşaat Dairesi'nde eksiltme usulü ile yapılan ihaleyi, yüzde 18,67 oranında indirim yapan Yüksek Mühendis Selahattin Torul kazanmıştır. Gecikme cezası, her bir gün için 200 lira olan projenin bitiş tarihi 30.12.1963 olarak belirlenmiştir. Tatvan limanına ulaşacak vagonların, iskeleye maksimum seviyede yanaşabilmesi için iskelenin en ucuna kadar raylar döşenmiştir. 185,25 metre uzunluğundaki iskelenin yanaşma kısmı 13. 5 m'dir. Göldeki araba vapurlarının da düşünüldüğü iskeleye, 12 m genişliğinde araba vapuru yanaşma yeri de yapılmıştır. İskelenin yapımı için, ebatı 38x42 santimetre, uzunluğu ise 22-23 m olan 501 adet betonarme çakma kazık kullanılmıştır. Ayrıca sahil alanında olası acil ihtiyaçların karşılanması amacıyla 20x50 m büyüklüğünde bir de ambar yapılmıştır.²¹⁸

3.2.Deniz yolu Ulaşımı

²¹⁷ T.C. Resmî Gazete, 22.11.1960, Sayı: 10661, 2568.

²¹⁸ Necdet Güran, "Tatvan Betonarme Demiryol İskelesi", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, VII, 76, Ankara, 1961, 4-6.

3.2.1. Van Gölü İşletme İdaresi

Cumhuriyetin ilan edildiği yıllarda, Van Gölü Havzası'nda yolcu ve yük taşımacılığı, eski teknelerle amatör bir biçimde yapılmıyordu. Resmi ve özel kişilere ait olan motorlu ve motorsuz bu küçük göl vasıtaları ile yapılan ulaşım faaliyetleri, aynı zamanda düzensiz ve karmaşıktı. Bayındırlık Bakanlığı, gölde yapılan bu disiplinsiz ulaşım faaliyetlerini daha düzenli hale getirmek amacıyla, 1928'de Van'ın Erciş ilçesinde Seyrû Sefain idaresini kurmuştur.²¹⁹ 1934'e kadar, göldeki trafik çalışmalarını sürdüren bu kurum, aynı yıl içerisinde kaldırılarak yetkilerini Van İli Özel İdaresi'ne devretmiş²²⁰ ve daha sonra İçişleri Bakanlığı'na bağlı Van Gölü Gemi İşletme İdaresi kurulmuştur.²²¹

Yapılan tüm bu değişikliklere rağmen Van Gölü'nde ulaşım, bir türlü istenilen seviyeye ulaşamamıştı. Bu durum karşısında Ulaştırma Bakanlığı Deniz Ulaştırma Genel Müdürlüğü, bölgeye bir heyet göndermiş ve yapılan incelemeler neticesinde 'Van Gölü'nde Münakalat İşlerine Dair Tetkik Raporu' hazırlanmıştır. Detaylı incelemelerin bulunduğu bu rapor, Van Gölü ulaşımı ile ilgili önemli tespitlerde bulunmuştur. Bu raporun hazırlanması, bölgede yapılması gereken düzenlemelerin nasıl olması gerektiği ile ilgili çok kritik tespitler içeriyordu. Yapılan değerlendirmeler neticesinde 10.06.1936 tarih ve 3025 numaralı Van Gölü İşletmesi Kanunu yürürlüğe girmiştir. Kanun kabul edildikten sonra hükümet yeni kanunun oluşturulmasındaki gerekçeleri Van Gölü İşletmesi Kanunu Layihasının giriş kısmında: *"Kendisini çevreleyen vatan parçalarının tabii ve mükemmel bir irtibat ve nakil sahası olan ve Marmara Denizi kadar kıymetli ve geniş olan Van Gölü'nde nakliyatın; bu gün hemen yok denecek kadar zayıf olduğu göz önünde tutularak; bütün bütçesi hazinece verilmesine rağmen verimsiz vaziyette bulunan bugünkü (Van Gölü Gemi İşletme İdaresi)'nin yerine beklenen inkişaf ve intizam ile göl çevresindeki nakliyatı sağlam vasıtalarla ve ucuza temin edecek yeni ve rasyonel bir idare kurmak gayesiyle (Van Gölü İşletmesi) kanunu adını taşıyan bu proje hazırlanmış bulunmaktadır."*²²² diye

²¹⁹ Mehmet Demirtaş, Oktay Subaşı, *Osmanlıdan Cumhuriyete Van Gölü Denizcilik Tarihi*, Mega Basım, İstanbul, 2015, 60.

²²⁰ TBMM ZC, D: 3, C: 4, B: 82, (24.5.1928), 349.

²²¹ T.C. Resmî Gazete, 17.06.1936, Sayı: 3332, 6669-6670.

²²² Van Gölü İşletme Kanunu Layihası ve İktisat ve Bütçe Encümenleri Mazbataları, Hükümetin (Van Gölü İşletmesi Kanunu) Mucip Sebepler Layihası (1/533) 30.06.1936, 1.

belirtilerek, Van Gölü'nün sahip olduğu ulaşım potansiyelini hak ettiği noktaya taşımak amaçlanmıştır.

Van Gölü İşletmesi'nin kurulmasıyla birlikte tesiste yapılması planlanan işler ve kurumun merkezinin neresinin olacağı konusuna ilişkin, *“Gölün ehemmiyetli fırtınalara mukavemet edebilecek hal ve evsafa ve her türlü nakliyata uygun yeni ve masrafsız nakil vasıtalarına mutlak bir ihtiyaç vardır. Bundan başka mevcut ve fakat ihtiyacı karşılamaktan çok uzak bulunan ufak bir tamirhaneyi tersane haline getirmek sureti ile ıslah ve tevsi ederek göl vasıtalarının ufak ve büyük bilimum tamirlerini yapabilecek ve yeni alınacak gemileri monte edebilecek ve hatta ileride yeni gemi inşasına kabiliyetli olacak bir kızak ve tersane kurulması da bir emr-ü zaruriedir.*

Gerek bu tadat edilen hususatin temini ve gerekse de hukuku şahsiyeyi ve milli sermayeyi korumağa matuf bir hareket olmak üzere inhisarın teessüsü yüzünden çalışmayacak olan hususi vesaitin mubayaası ve bunlardan maada da Rusların göl kenarını işgali zamanında işletme merkezi olarak intihap ettikleri (Ernis)'in gölün en sapa bi yerinde olması ve bilhassa demiryolu, göle en çabuk olarak cenubi garbinden geleceğine göre bu mevkiinin bırakılarak, henüz pek iptidai bir vaziyette olan tersanenin ve aynı zamanda bunun yanında bulunması zaruri olan işletme merkezinin (Tatvan)'a nakil ve mevcut iskelelerin tamir ve ıslahı ve mühim bir iki mevkide antrepo tesis masrafları karşılığı olmak üzere iktisat vekaleti 1936 senesi bütçesine (350.000) liralık bir tahsisat vazı esası kabul edilmiştir”²²³ şeklinde belirtilerek, Ernis'in ulaşım imkanları bakımından eski ve yetersiz olması nedeniyle yeni idare merkezinin Tatvan'a taşınması kararı alınmıştır.

Van Gölü İşletme İdaresi merkezinin Tatvan'a taşınacak olması ile birlikte, Tatvan'da yapılması gereken, tersane, iskeleler, binalar ve antrepolar için bakanlık tarafından 350.000 lira ödenek ayrılmış, ancak Bütçe Encümeni tarafından bu rakam 200.000 liraya indirilmiştir.²²⁴

²²³ Van Gölü İşletme Kanunu Layihası ve İktisat ve Bütçe Encümenleri Mazbataları, Hükümetin (Van Gölü İşletmesi Kanunu) Mucip Sebepler Layihası (1/533) 30.06.1936, 2.

²²⁴ Van Gölü İşletme Kanunu Layihası ve İktisat ve Bütçe Encümenleri Mazbataları, Bütçe Encümeninin Değiştirisi (1/533) 30.06.1936, 7.

Van Gölü İşletme Kanun Layihasının 1. Maddesinde; “Van Gölü’nde her nevi makinalı ve makinasız vasıtalarla [beş gros tonlatoya kadar olan müstesna] yapılacak alelumun yük ve yolcu nakliyatı ve bu maksatla göl çevresinde iskele, mendirek, rıhtım ve antrepolar inşa etmek ve işletmek hakkı devlet inhisarına alınmış ve bu inhisarı işletmek üzere hükmi şahsiyeti haiz olmak, iktisat vekaletine bağlı bulunmak ve merkezi iktisat vekaletince tayin olunmak üzere (Van Gölü İşletme İdaresi) kurulmuştur”²²⁵ diye belirtilen 5 tona kadar yolcu ve yük taşıma sınırı, gölde yapılan nakliye kapasitesinin düşük kalmasına neden olmuştur. Havzaya yerleşen Karadenizli vatandaşların da, tonaj sınırını aşmayacak şekilde tekneler yapması, Türkiye’nin en büyük gölü olan Van Gölü’nde ulaşım hacminin düşük seviyelerde kalmasına neden olmuştur.²²⁶

Bu sorun, ilerleyen yıllarda meclis gündemine alınmış ve maddenin değiştirilmesi yönelik Ulaştırma Bakanı Ali Fuat Cebesoy, “Bu işletmeye ait olan kanun yapıldığı zaman arzu edilmiş ki, Van Gölü’nde özel kişiler de motor yapsın ve işletsin. Çünkü yalnız devletin burada bir işletme yapması kafi gelmez. Halkın da Van Gölü’nde o işleri yapması lazımdır. Ancak 5 tona kadar müsaade edilmiş olduğu için, gölde Marmara kadar geniş olduğundan burada beş tonluktan yukarı motor yapıp işletmek mümkün olmuyor, bu iş için oraya Karadeniz’den getirilen halk da maalesef bu inşaatı bu yüzden yapamıyorlar. Binaenaleyh bakanlığımız beş tonu 18 tona çıkarıyor. Yani Marmara Denizi’nde inşasına müsaade edilen dereceye çıkarıyoruz ve bu suretle çok kuvvetle ümit ediyoruz ki bu maksatla orada yerleşmiş olan Karadeniz halkı bu büyüklükte motorlar yaparak işletbilsinler”²²⁷ sözleriyle, Van Gölü’nde yapılacak olan yolcu ve yük taşımacılığı kapasitesinin, 18 tona yükseltilmesi gerektiğini belirtmiştir. Mecliste yapılan oylama sonucu kanun değiştirilerek, Van Gölü ulaşımında yük taşıma kapasite sınırı 5 tondan 18 tona yükseltilerek, Marmara Denizi ile aynı seviyeye getirilmiştir.

Van Gölü İşletme İdaresi’nde, tersanenin çeşitli tamirat ihtiyaçlarını karşılaması amacıyla bir atölye bulunmaktaydı. Ahşap, Elektrik ve Demircilik kısımlarının

²²⁵ Van Gölü İşletme Kanunu Layihası ve İktisat ve Bütçe Encümenleri Mazbataları, (1/533) 30.06.1936, 6.

²²⁶ TBMM TD, D: 7, C: 18, B: 78, (25.6.1945), 418.

²²⁷ TBMM TD, D: 7, C: 18, B: 78, (25.6.1945), 418.

olduğu bu atölye, piyasaya iş yapmakla beraber, belirli bir ücret tarifesi karşılığında; motor, araba, traktör tamirleri de yapmıştır.²²⁸ 1936 yılında faaliyete giren bu atölye, ilerleyen yıllarda büyütülerek, 100x20 m ölçüsünde bir kuru havuz ve 20 tonluk havuz vinciyle donatılmıştır. 4 bin tonluk tanker, 3 bin tonluk kuru yük gemisi ve 85 m boyunda yolcu gemilerini yapabilecek kapasiteye sahip bu atölye,²²⁹ yılda 360.000 Kilowatt elektrik üretmiş ve bu miktarın yıllık 260-300. 00 kWh'ını Tatvan Belediyesi'ne kWh bedeli 60 kuruştan satmıştır.²³⁰ Orhan Atlıman ve Refet Ünal Tren Feribotları, Süphan Römorkörü, Akdamar 1 ve Akdamar 2 Anroşman Dubaları ile Ağrı 1, 2, 3, 4 Dubaları bu atölyede imal edilmiştir.²³¹

1965'te, Van Gölü İşletmesi Atölyesi dışında, Tatvan'lı şahıslara ait yeni bir atölye daha kurulmuştur. İşletmeyi açmak için gereken krediyi Halk Bankası'ndan temin eden Neşat Ergün ve Rıfat Alkoçak isimli vatandaşlar, açmış oldukları bu atölyede, her türlü motor tamirati yapmışlardır. Yeni atölyenin açılması ile Motor revizyonu için Tatvan'dan Gaziantep'e kadar gitmek zorunda olan araç sahipleri, hem zamandan hem de büyük masraflardan kurtulmuşlardır.²³²

Çizelge 8: Van Gölü'nde Hizmet Veren Deniz Taşıtları²³³

İsim	Üretim Yeri ve Yılı	Uzunluk (m)	Genişlik (m)	Motor Gücü (Beygir)	Yolcu Kapasitesi (Kişi)	Maksimum Hız (Deniz Mili)
Tuğ		18,6	5	130		7
Erciş		19,4	3,4	50	15	6

²²⁸ *Bitlis İl Yıllığı*, 1967, 108.

²²⁹ Yurt Ansiklopedisi, "Bitlis", II, Anadolu Yay., İstanbul, 1982, 1410.

²³⁰ *Bitlis İl Yıllığı*, 1967, 108.

²³¹ Yurt Ansiklopedisi, "Bitlis", II, Anadolu Yay., İstanbul, 1982, 1410.

²³² *Bitlis Birlik*, 5 Ekim 1965, 1.

²³³ Eser Tutel, *Gemiler-Süvariler-İskeleler*, İletişim, İstanbul, 1998, 269-271.

Akdamar	Tatvan	39,8	6,1	130		6
Bitlis	Haliç Tersanesi 1937	31,1	6	135 (Çift Motor)	Yaz:180 Kış:150	8,5
Van	1937	31,1	6	135 ²³⁴ (Çift Motor)	Yaz:180 Kış:150	
Gevaş	1945	20,8	4,7	15		8
Tatvan	1948	37,5	8	315	Yaz:324 Kış:309	8
2 Nisan	Cami altı Tersanesi 1953	42,8	8,7	520	Yaz:520 Kış:466	11
Erek	Tatvan 1956	41	7	270	Yaz:88 Kış:62	9
Orhan Atlıman	Haliç Tersanesi 1971	81,8	14,5	1900 (Çift Motor)	400 ²³⁵	10
Refet Ünal	Haliç Tersanesi 1972	81,8	14,5	1900 (Çift Motor)	400	10
Tatvan	Haliç Tersanesi 1975	81,8	14,5	1800	170	15
Van	Haliç Tersanesi 1976	81,8	11,5	2800 (Çift Motor)	170	15

Denizcilik Bankası, Van Gölü ve çevresini daha modern ve işlevsel hale gelmesi amacıyla 8 yılda 4,5 milyon liralık yatırım yapmıştır. Bu sayede 1950 yılına

²³⁴ Kaynakta 35 yazıyor ama 135 olması lazım çünkü Bitlis ve Van gemileri aynı özelliklere sahip. bkz. Eser Tutel, *Gemiler-Süvariler-İskeleler*, İletişim, İstanbul, 1998, 270.

²³⁵ Bekir Şener, “Kabotaj Hattı Deniz Taşımacılığının Etüdü ve Optimum Gemi Tipinin Belirlenmesi”, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2006.

kadar Van Gölü'nde yılda 74 bin yolcu ve 19 bin ton yük taşınırken, 1959 yılında bu rakam 80 bin yolcu ve 30 bin tona yükselmiştir.²³⁶

1964'te Muş-Tatvan Demiryolu hattının hizmete girmesiyle, gölde yapılan sefer sayısı ve yük miktarında önemli artışlar olmuştur. 1964 yılı itibariyle 44 sefer yapan feribotlar, bir sonraki yıl bu sayıyı 120'ye yükselterek önceki yıldan 76 kez daha fazla sefere çıkmıştır. 1965 Mayıs ve Eylül ayı aralığı olan 5 aylık zaman diliminde, 1 milyon 151 bin 706 ton yük taşınarak, göl üzerindeki yük taşıma hacmi ciddi biçimde yükselmiştir.²³⁷

3.2.2.Tatvan-Van Limanları

İran ve Türkiye'yi birbirine bağlayacak demiryolu projesinin Van-Tatvan kısmında ulaşımın nasıl sağlanacağı konusu, güzergahın Diyarbakır'dan Elazığ'a kaydırılacağı zaman gündeme gelmişti.²³⁸ Van Gölü'nün kuzey güzergahı olan Tatvan-Ahlat-Adilcevaz-Erciş hattı, mesafeyi çok uzatacağı için pek üzerinde durulan bir seçenek olmamıştı. Gölün güney güzergahı olan Tatvan-Reşadiye-Gevaş kısmı ise 146 km mesafeye sahip engebeli ve zor bir arazide olması sebebiyle yaklaşık 15 milyon liraya mal olacaktı. Son seçenek olan göl üzerinden feribotlar ile yapılacak ulaşım, 3-4 milyon liraya mal olmasıyla kısa vadede en mantıklı seçenek olarak görülmüştür. Bu bağlamda Tatvan-Van ulaşımını sağlamak için tercih edilen güzergah, göl üzerinden feribotlar vasıtasıyla yapılacak ulaşım olmuştur.²³⁹

Tatvan-Van ulaşımın nasıl sağlanacağını netlik kazanmasıyla, Van gölünde yapılacak feribot ve yanaşma iskeleleri için 1957'nin Ekim ayında ihale yapılmıştır. İhaleyi kazanan Alman Krupp firması, hükümet temsilcileri ile görüşmeler gerçekleştirildikten sonra projenin yapımına başlamıştır.²⁴⁰

ABD ve CENTO Ekonomik Koordinatörü tarafından gönderilen iki uzman, Muş-Tatvan demiryolundan sonra Türkiye'de gerçekleştirilecek yatırımların ekonomik boyutunu tespit etmek için bakanlarla temasa geçmiştir. Bu bağlamda Van Gölü'nde yapılacak feribot tesislerinin inşası ve ekipmanları için dört yıllık bir inşaa programı

²³⁶ *Yeşil Bitlis*, 22 Ocak 1959, 2.

²³⁷ *Bitlis Birlik*, 13 Kasım 1965, 1.

²³⁸ *TBMM ZC*, D: 6, C: 11, B: 47, (6.5.1940), 15.

²³⁹ *TBMM TD*, D: 7, C: 18, B: 78, (25.6.1945), 418.

²⁴⁰ *Dideban*, 17 Ekim 1957, 1.

planlanmıştır. Tatvan ile İran arasında demiryolu irtibatını sağlamak amacıyla 170 milyon lira ve 13 milyon 820 bin dolara ihtiyaç olduğu belirlenmiştir. Bahsi geçen rakamlardan 64 milyon lira ve 5 milyon 257 bin dolarlık kısım, Tatvan ve Van'da yapılacak olan feribot işletmesi ve sahildeki tesislerin inşaatı için ayrılmıştır.²⁴¹

Van Gölü'nde çalıştırılacak feribotların projeleri, Bayındırlık Bakanlığı tarafından onaylanmış ardından bakanlık ile “*Amerikan Tippetts Abbett-McCarthy Stratton Müşavir Mühendislik Firması (TAMS)*” arasında sözleşme imzalanmıştır. Van ve Tatvan'da inşa edilecek feribot liman ve tesisleri dışında Haliç Tersanesi'nde iki adet feribotun yapımı için ABD tarafından verilen 10 milyon 500 bin dolarlık kredinin kullanılmasına izin verilmiştir.²⁴² Makinaları CENTO tarafından temin edilen feribotlar, Haliç Tersanesinde inşa edildikten sonra parçalar halinde Tatvan'a gönderilip havuzda tekrar monte edilmiştir.²⁴³

1965'te Tatvan ve Van limanlarında feribot yanaşma iskeleleri ve mendirek inşaatları işi 27 milyon 500 bin liraya ihale edilerek çalışmalara başlanmıştır.²⁴⁴ Diğer taraftan Haliç Tersanesi'nde üretilen 2 geminin ilki olan Orhan Atlıman tren ferisi, Tatvan Tersanesi'nde yeniden monte edilmiş ve Kasım 1970 yılında deneme seferleri yapmak üzere törenle göle indirilmiştir.²⁴⁵ Refet Ünal isimli ikinci tren ferisi ise 1972 yılında gölde sefere başlamıştır.²⁴⁶

3.3.Karayolu Ulaşımı

Doğu Anadolu yollarının ülkenin diğer bölgelerine göre daha kötü durumda olması üzerine Hükümet tarafından doğu illerinin acil ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla Doğu Kalkınması Programı hazırlamıştır. 1948'de teklif edilen 10 milyon liralık bütçenin büyük bir kısmı doğu bölgesine ayrılmış olup, Elazığ-Bingöl-Muş-Tatvan-Gevaş-Van yollarının yapımı, Bayındırlık Bakanlığı'nın 1950 yılı projesine alınmıştır.²⁴⁷

²⁴¹ CCA, 030.01.75.474.18.

²⁴² CCA, 030.11.01.367.38.4.

²⁴³ *Bitlis Birlik*, 6 Temmuz 1965, 2.

²⁴⁴ *Bitlis Birlik*, 31 Ağustos 1965, 1.

²⁴⁵ *Bitlis Birlik*, 18 Kasım 1970, 1.

²⁴⁶ Kardaş, *a.g.m.*, 210.

²⁴⁷ T.C. Bayındırlık Bakanlığı, *Bayındırlık Dergisi*, Aralık 1948, 40.

1960'da, Bitlis-Tatvan yolunun mevcut standart ölçülere uygun olmadığı gerekçesiyle yeniden yapımına karar verilmiştir. Projede eski yol yerine, Kazım Paşa'dan itibaren yol dere kenarına indirilmiş ve Askeri Un Fabrikası'ndan Rahva'ya çıkarılarak 13 m. genişliğinde, 2,5 m'lik bir zemin yüksekliği sağlanmıştır. Kış mevsiminde yolun açılmasını daha kolay bir hale getiren bu yol, Tatvan-Bitlis arasını da 24 km'ye indirmiştir.²⁴⁸

Reşadiye bucağı civarında bulunan Kesar Deresi'nin, bölge ulaşımında önemli bir konumda olması nedeniyle, mevcut köprülerin tadilatı ve yeni köprülerin yapımı için dernek kurulmuştur. Tatvan Kaymakamı Kemal Ergün'ün de yakından ilgilendiği bu derenin üzerine 4 köprünün yapımı, 1953 yılında başlamıştır.²⁴⁹

1950'lerin başında Diyarbakır ve Kurtalan, Tatvan'da ticaretle uğraşanlar için en önemli yerlerdendir. İlçede yavaşta olsa artan ticari hareketler, Diyarbakır ve Kurtalan'dan gelen mallarla desteklenmiştir. Bitlis ve ilçelerinde üretilen hayvansal gıdalar ve çeşitli ihtiyaç malzemeleri Kurtalan'a ve Diyarbakır'a gönderilerek ticari hayata canlılık kazandırmıştır. Diyarbakır'a gitmek için birkaç vasıta değişiminin yaşanması, vatandaşların sıkıntı yaşamasına neden olmuştur. Denizcilik Bankası Van Gölü İşletmesi bu durum karşısında, Tatvan'dan Kurtalan'a gitmekte zorluk yaşayan vatandaşlar için 1953 yılında otobüs satın almıştır. Kalorifer ve radyonun da olduğu bu otobüslere, vatandaşların ilgi ve beğenisi büyük olmuştur.²⁵⁰ Birçok kişi Yeşil Bitlis gazetesine gelerek, memnuniyetlerinin gazetede yazılmasını istemiştir.²⁵¹

Çizelge 9: Denizcilik Bankası Van Gölü İşletmesi'ne Ait Otobüslerin, Kurtalan-Tatvan Güzergâhı Kalkış ve Varış Saatleri²⁵²

Kalkış	Saat	Varış	Saat
Tuğ'dan	06.30	-	-
Kaza Merkezinden	06.45	Bitlis'e	07.45
Bitlis'ten	08.00	Kurtalan'a	12.00

²⁴⁸ *Kalkınan Tatvan*, 22 Temmuz 1960, 1.

²⁴⁹ *Yeşil Bitlis*, 6 Ekim 1953, 1.

²⁵⁰ *Yeşil Bitlis*, 6 Şubat 1953, 2.

²⁵¹ *Yeşil Bitlis*, 27 Nisan 1953, 1.

²⁵² *Yeşil Bitlis*, 1 Mayıs 1953, 1.

Kurtalan'dan	16.00	Bitlis'e	20.00
Bitlis'ten	20.15	Tuğ'a	21.15

Çizelge 10: Denizcilik Bankası Van Gölü İşletmesi'ne Ait Otobüslerin, Tatvan-Kurtalan Güzergâhına Ait Ücret Tarifesi²⁵³

Güzergah	Fiyat
Tuğ – Bitlis	1 Lira 25 Kuruş
Bitlis – Duhan	1 Lira 25 Kuruş
Duhan – Baykan	1 Lira 25 Kuruş
Baykan – Kurtalan	1 Lira 25 Kuruş
Tuğ – Duhan	2 Lira
Duhan – Kurtalan	2 Lira
Bitlis – Baykan	2 Lira
Bitlis – Kurtalan	3 Lira
Tuğ – Baykan	3 Lira
Tuğ – Kurtalan	4 Lira

30 kiloya kadar olan yüklerin ücretsiz olduğu bu seferler; Pazar, Pazartesi, Çarşamba, Perşembe ve Cumartesi olmak üzere haftanın beş günü hizmet vermiştir. Yolcu sayısına bakılmaksızın saati gelen otobüsler hareket ederek yolcular mağdur edilmemiştir.²⁵⁴ Denizcilik Bankası Van Gölü İşletme İdaresi, ilerleyen tarihlerde iki adet otobüs daha satın almış ve bu otobüsler de 22 Eylül 1954 tarihinde faaliyete girmiştir. Pazar, Çarşamba ve Cuma günleri olmak üzere haftada üç kez Tatvan-Kurtalan arası sefer yapan bu otobüsler, Diyarbakır'a gitmek isteyen yolcular için büyük kolaylık sağlamıştır.²⁵⁵

²⁵³ *Yeşil Bitlis*, 1 Mayıs 1953, 1.

²⁵⁴ *Yeşil Bitlis*, 1 Mayıs 1953, 2.

²⁵⁵ *Yeşil Bitlis*, 25 Eylül 1954, 1.

1952 Ekim ayında yılında Karayolları 9. Bölge tarafından yapılmakta olan Muş-Tatvan karayolu çalışmalarının büyük bir kısmı Ekim 1952’de bitilmiş olup, çalışmakta olan kamyonlardan 28 tanesinin faaliyetlerine gerek kalmadığından işleri tatil edilmiştir. Yol üzerinde yapımı devam eden köprülerin yapımı bittikten sonra güzergahın tamamının hizmete açılacağı öngörülmüştür.²⁵⁶

Karayolları 11. Bölge Müdürlüğü tarafından yapımına devam eden ve iki ilçeyi birbirine bağlayacak olan Tatvan-Hizan karayolu çalışmaları, Kotum nahiyesine kadar getirilmiş ve 1958 yılı inşaat mevsimi içinde bitirilmesi planlanmıştır.²⁵⁷

Turistik yerlerinden biri olan Nemrut Krater Gölü’ne ulaşımın daha rahat sağlanması amacıyla 1960 yılında çalışmalar yapılmıştır. Karayolları Umum Müdür Muavini Talat Aral, Nemrut Krater Gölü gezisinden sonra ilkel ve eskimiş bir halde olan Nemrut yolunu daha iyi hale gelmesi için harekete geçmiş ve yolda çalışmalar başlatılmıştır.²⁵⁸ Yerli ve yabancı turistlerin Nemrut Dağı’na rahat gidebilmeleri amacıyla 1960 yılında başlayan çalışmalar, 1966 yılında tamamlanarak Nemrut yolu hizmete açılmıştır.²⁵⁹

Çizelge 11: 1965 Yılı İçinde Bitlis İl Genelinde Yapılan Karayolu Faaliyetleri²⁶⁰

Yer	Kilometre	Ödenek (Lira)	Yol Durumu
Tuğ-Gevaş	14	5.000	Devam eden yol yapımı
Ahlat-Adilcevaz	24	100.000	Yeni yol onarımı
Mutki-Huyut	15	200.000	Devam eden yol yapımı
Ahlat-Muş Hududu	27	100.000	Yeni yol onarımı
Tatvan- Nemrut Dağı	15	100.000	Yeni yol onarımı
Bitlis-Mutki-Huyut	57	150.000	Yeni yol yapımı

²⁵⁶ *Yeşil Bitlis*, 20 Ekim 1952, 2.

²⁵⁷ *Yeşil Bitlis*, 3 Ekim 1958, 1.

²⁵⁸ *Kalkınan Tatvan*, 13 Ağustos 1960, 1.

²⁵⁹ *Bitlis Birlik*, 18 Ağustos 1968, 1.

²⁶⁰ *TBMM ZC*, D:1 , C: 39, B: 101, (11.5.1965), 38-39; Bitlis Milletvekili Nafiz Giray’ın, 1965 yılı içinde Bitlis ili ve ilçelerinde yapılacak yolların durumu hakkındaki yazılı sorusunu, Bayındırlık Bakanı Orhan Alp yazılı olarak cevaplamıştır.

(Adilcevaz-Erciş)İltisakı-Patnos Hududu	9	100.000	Yeni yol yapımı
---	---	---------	-----------------

1969’da Tatvan’ı ziyaret eden dönemin Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı, ilçenin gelişmesi için bütün imkanların harekete geçirileceğini söylemiş; Tatvan caddelerinin asfaltlanıp, bölgeye gereken yardımların yapılacağını belirtmiştir. Bu gelişmenin ardından caddeler greyderler ve diğer makinalarla tesviye edilmiş ve ardından asfaltlanmıştır.²⁶¹



²⁶¹ *Bitlis Birlik*, 2 Ağustos 1969, 1.

4.SOSYAL VE KÜLTÜREL GELİŞMELER

4.1.Eğitim

Tatvan’da 1917 ve 1923 yıllarını kapsayan dönemde bir okulun hizmet verdiği bilinmektedir. Kur’an okuma eğitimi dışında fen ve sosyal alanlarda derslerin de verildiği bu eğitim kurumu, uzun bir süre Tatvan’da bulunan tek okul olma özelliği göstermiştir.²⁶² İlçede eğitim ve öğretim faaliyetlerinin gelişip yaygınlaşması, artan nüfus ve gelişen ekonomik yapısıyla paralellik göstermektedir. 1946 yılında ilçe merkezi Tuğ’a nakledilmiş ve aynı yıl Van Gölü İşletme tesislerinin ikmal çalışmaları başlamıştır.²⁶³

O dönem Tatvan tersanesine gönderilen gemi mühendisi Fethi Algon’un oğlu Atila Algon, çocukluğunda yaşamış olduğu anıları kitabında şu şekilde anlatmıştır;

*“Babam Tatvan’da ilkokul açılması için kaymakam ve diğer ilçe yetkilileriyle konuşup olumlu bir sonuç alamayınca, Bitlis’e gidip Vali ve Milli Eğitim Müdürü ile görüşmüş, [kusura bakmayın, bina için tek kuruş ödeneğimiz yok, binayı siz temin edin, söz öğretmen göndereceğiz] cevabını almış. Tatvan’a dönüp bizim işletme otelinin, mutfak ambarını temizletti, çam tahtasından sıralar, tabureler, kara tahta yaptırdı ve Bitlis Milli Eğitim’e bildirdi. Öğretmen gönderildi ve böylece Tatvan İlkokulu, otel odasında 1948-1949 döneminde öğrenime açıldı.”*²⁶⁴

Fethi Algon, kendi çocuğu ve diğer çocukların eğitiminin sağlanabilmesi için Tatvan kaymakamı ve diğer ilçe yetkilileriyle görüşmüş ancak netice alamamıştır. Daha sonra Bitlis’te vali ve Milli Eğitim Müdürleri ile görüşen Algon, ödenek olmadığını ama Tatvan’a öğretmen gönderileceğinin sözünü almıştır. 1947 yılında hizmete giren işletme otelinin mutfak deposu temizlenmiş ve durum milli eğitime bildirildikten sonra Tatvan’a öğretmen gönderilmiş ve Tatvan İlkokulu, 1948-1949 eğitim

²⁶² Demirtaş, a.g.e., 178.

²⁶³ Bitlis İl Yıllığı, 1971, 79.

²⁶⁴ Algon, a.g.e., 32.

öğretim hayatına başlamıştır.²⁶⁵ Tatvan'a bağlı Ziğak ve Ovanis köylerinde yapılacak okulların ihalesi 15.05.1954'te yapılmıştır.²⁶⁶

4.1.1.İlk ve Orta Dereceli Okullar

İşletme Otel'i'nin mutfak deposunda eğitim hayatına başlayan Tatvan İlkokulu, 1949 yılında Cumhuriyet caddesi üzerinde bulunan İlköğretim ve Orta Okul Müdürlüğü binasına taşınmıştır. İlk etapta bu binanın küçük bir kısmı okul için ayrılmış, 1951'de müdürlük yeni binasına taşınmasıyla 4 dersliği ve bir öğretmenler odası olan bir okul haline gelmiştir. Karşıyaka ilkokulunda müdür olarak görev yapan Zeynettin Uluer, 1951-1952 eğitim-öğretim döneminde bu okulda görevlendirilmiş ve okulun yeni adı Uluer ilkokulu olmuştur. Bir süre mevcut kapasitesiyle eğitime devam eden bu okul, Maarif Memuru Ekrem Bayındır ve Van Gölü İşletme Müdürü Hayrettin Başoğlu'nun gayretleriyle 8 derslik, 1 müdür odası ve 1 öğretmenler odası olan yapıya dönüşmüştür.²⁶⁷

Tatvan'ın artan nüfusu doğrultusunda mevcut bina öğrenci sayısını karşılamamış ve 1961 yılında okulun ikinci katının yapımı başlamış ve 1964 yılında bitirilmiştir. Etrafı duvarlarla çevrilen ve tuvaleti yenilenen Uluer İlkokulu'nun öğretmen kadrosu arttırılmış ve okula müdür yardımcısı kadrosu verilmiştir.²⁶⁸ Tatvan'ın en eski okullarından biri olan Uluer İlkokulu, günümüzde İlköğretim okulu olarak eğitim-öğretim hayatına devam etmektedir.

Tuğ İlkokulu, 4 Ekim 1955 tarihinde Eğitim-Öğretim hayatına başlamıştır. Kendine ait binası olmadığı için, mülkiyeti Cemil Öz'e ait olan tek katlı evde açılan okulun başöğretmenliğini Sadettin Aka yapmıştır. Adını Tuğ mahallesinden alan bu okul, 35 öğrenci ile eğitime başlamış ve ertesi yıl, Hacı Mahmut Özalp'ın tek katlı evinde, 2 öğretmen ve 50 öğrenciyle eğitime devam etmiştir. Tuğ İlkokulu, öğrenci ve öğretmen sayısının artmasının ardından 1958-1959 öğretim yılında aynı mahalle-

²⁶⁵ Algon, a.g.e., 32.

²⁶⁶ Yeşil Bitlis, 1 Mayıs 1954, 1.

²⁶⁷ http://tatvanuluerilkokulu.meb.k12.tr/meb_iys_dosyalar/13/07/721052/icerikler/tarihce_2178992.html?CHK=ff4ac84c6f3ac5855a17e432be17b3e5 Erişim Tarihi: 23.11.2019

²⁶⁸ http://tatvanuluerilkokulu.meb.k12.tr/meb_iys_dosyalar/13/07/721052/icerikler/tarihce_2178992.html?CHK=ff4ac84c6f3ac5855a17e432be17b3e5 Erişim Tarihi: 23.11.2019

de bulunan Turan Özdemir'e ait eve taşınmıştır. Yeni evde 4 öğretmen ve 91 öğrenci olan sayı, bir sonraki yıl 5 öğretmen ve 124 öğrenciye yükselmiştir.²⁶⁹

Okul Müdürlüğünü Mehmet Lüftü Koçak'ın yaptığı Tuğ İlkokulu, devlet tarafından Tuğ mahallesinde yapılan binasına, 1962-1963 eğitim-öğretim yılının Kasım ayında taşınmıştır.²⁷⁰

Çizelge 12: 1966-1967 Eğitim-Öğretim Yılı Bitlis İl ve İlçe merkezlerindeki Okul ve Öğrenci Sayıları (Ahlat ve Tatvan Bölge Yatılı Okulları dahildir.)²⁷¹

Yer	İlkokullar	Kız Öğrenci	Erkek Öğrenci	Toplam
Bitlis	7	649	1518	2167
Adilcevaz	4	319	581	900
Ahlat	5	369	808	1177
Hizan	1	67	72	139
Mutki	1	25	76	101
Tatvan	5	499	1368	1867
Toplam	23	1928	4423	6351

Çizelge 13: 1966-1967 Eğitim-Öğretim Yılı İlkokullarda Öğretmen Sayısı²⁷²

Yer	Merkezlerde	Köylerde	Toplam
Bitlis	58	53	111
Adilcevaz	26	29	55
Ahlat	35	27	62
Hizan	6	22	28
Mutki	4	25	29

²⁶⁹ http://tugortaokulu.meb.k12.tr/tema/icerikler/tug-ortaokulu-tarihi_824543.html Erişim Tarihi: 22.10.2019

²⁷⁰ http://tugortaokulu.meb.k12.tr/tema/icerikler/tug-ortaokulu-tarihi_824543.html Erişim Tarihi: 22.10.2019

²⁷¹ Bitlis İl Yıllığı, 1967, 79.

²⁷² Bitlis İl Yıllığı, 1967, 79.

Tatvan	42	36	78
Toplam	171	192	363

Yukarıda Bitlis ili ve ilçelerinde görev yapan öğretmen sayılarının olduğu çizelgede, Tatvan ilçesinin Bitlis genelinde en çok öğretmene sahip ilçe olduğunu görmekteyiz. Öğretmen ve öğrenci sayılarının diğer ilçelerden fazla olması, Tatvan'da Eğitim ve öğretim faaliyetlerine verilen önemin en önemli göstergelerinden biridir. Yine eğitimi ve öğretimi desteklemek amacıyla ilçede kurulmuş olan birçok dernek; okulların kapasitelerinin artırılmasında ve öğrencilerin her anlamda desteklenmelerinde önemli görevler üstlenmişlerdir.

Çizelge 14: 1966-1967 Yılında Bitlis Merkez ve İlçe Köylerinde Bulunan Okul ve Öğrenci Sayıları ²⁷³

Okulun Yeri	Köy Sayısı	Okul Sayısı	Kız Öğrenci	Erkek Öğrenci	Toplam
Merkez köyleri	95	43	573	1794	2367
Adilcevaz köyleri	24	20	385	864	1249
Ahlat köyleri	26	23	293	970	1263
Hizan köyleri	32	21	284	737	1021
Mutki köyleri	44	23	256	896	1152
Tatvan Köyleri	44	33	406	1101	1507
Toplam	265	163	2197	6362	8559

Çizelge 15: 1970-1971 Öğretim Yılı Şehir ve Köy Okullarına Devam Eden Öğrenci Sayısı ²⁷⁴

	Şehirlerde	Köylerde	Toplam
--	-------------------	-----------------	---------------

²⁷³ Bitlis İl Yıllığı, 1967, 79.

²⁷⁴ Bitlis İl Yıllığı, 1971, 118.

	Erkek	Kız	Erkek	Kız	Erkek	Kız
Bitlis	1780	819	2208	478	3988	1292
Adilcevaz	620	366	917	321	1537	668
Ahlat	963	444	1778	235	2141	679
Hizan	121	92	734	232	855	324
Mutki	105	36	890	265	995	301
Tatvan	1779	636	1193	268	2972	904
Toplam	5383	2393	7120	1799	12488	4192

Çizelge 16: 1970-1971 Eğitim-Öğretim Yılı, Tatvan Lisesi'nde Görev Yapan Öğretmenler ²⁷⁵

Okul Müdürü	Celal Meral
Okul Müdür Yardımcısı	M.Ali Yaprak
Fen Grubu Öğretmeni	Enver Yağan
Edebiyat Grubu Öğretmeni	M.Kazım Özkurt
Fen Bilgisi Öğretmeni	Fevzi Kürüm
Fen Bilgisi Öğretmeni	İbrahim Değirmen
Fransızca Öğretmeni	Ali Osman Tekbaş
Edebiyat Öğretmeni	Mustafa Güven
Biyoloji Öğretmeni	Hala Kortun
Resim-İş Öğretmeni	F.Beria Bellioğlu
Fen Grubu Öğretmeni	Kemal Varal

²⁷⁵ Bitlis İl Yıllığı, 1971, 10.

Edebiyat Öğretmeni	Hatice Aşan
Dil bilgisi Öğretmeni	Hakkı Öndoğan

4.1.2.Yaygın Eğitim Çalışmaları

Tatvan’da vatandaşların kişisel gelişimlerine katkı sağlamak amacıyla birçok kurs hizmet vermiştir. Biçki-dikiş, halıcılık, el işleri, okuma-yazma gibi birçok alanda eğitimlerin verildiği kurslar, ağırlıklı olarak bayanlara yönelik olmuştur. Farklı tarihlerde açılan bu kurslar düzenli olmamakla birlikte, Bitlis iline sağlanan bütçe doğrultusunda çalışmalarını yürütmüştür.

Tatvan Biçki Dikiş Kursu öğrencileri, 1956-1957 öğretim yılı sonunda 1 yıllık çalışmalarının sergilenmesi amacıyla sergi açmışlardır. Kurs müdürü Leman Türer ve kurs öğretmeni Gül Türer’in önemli katkılarının olduğu bu kursa, Maarif Müdürü Necati Dinçer dahil olmak üzere birçok kişi davet edilmiştir.²⁷⁶

Aysel Ciğeroğlu ve Türkan Erden’in idaresinde çalışmalarını sürdüren Tatvan Gezici Köy Kursu Sergisi, 8 Mayıs 1959 Cuma günü saat 16:00’da, Bitlis Valisi Ruhi Çalışlar ve kalabalık davetliler huzurunda açılmıştır. Genç kızlar tarafından hazırlanan 250’ye yakın çeşitli el işi, kursiyer öğretmeni Aysel Ciğeroğlu tarafından Bitlis Valisi ve davetlilere tanıtılmıştır.²⁷⁷

1965 yılı Milli Köy El Sanatları programı gereği, Bitlis ili dahilinde 10/01/1966’dan itibaren faaliyette bulunan Halıcılık Kursu, ilk kursunu Tatvan ilçesine bağlı Kolbaşı köyünde açmıştır. Kurs, 26 öğrenci ile faaliyete başlamış ve 16 öğrenci sınavlarda başarı göstererek kurs bitirme belgesi almıştır. Bu kurstan mezun olan 8 öğrenci, halıcılık sanatını yaymak ve devam ettirmek için halı dokuma tezgahı alınması teklifinde bulunmuştur. 5 yıl vade ile 150 lira değerinde halı okuma tezgahı getirtmek üzere bakanlıkça iletişime geçilmiş ve tezgahlarının yakın zamanda gönderileceği bildirilmiştir. 1966 Milli Köy El Sanatları uyarınca Bitlis iline; 3 Halıcılık, 3 Dokumacılık, 3 Siirt Battaniyeciliği ve 2 Çorapçılık kursu tahsis edilmiştir.²⁷⁸

²⁷⁶ *Yeşil Bitlis*, 3 Haziran 1957, 1.

²⁷⁷ *Yeşil Bitlis*, 11 Mayıs 1959, 1.

²⁷⁸ *Bitlis Birlik*, 2 Haziran 1966, 1.

28 Mayıs 1967 günü saat 15.00'de, Tatvan İlköğretim Müdürlüğü binasında Kadın Kursu Sergisi açılmıştır. Serginin açılış konuşmasını yapan Bitlis Valisi Celal Güvenç, serginin hayırlı ve uğurlu olmasını temenni ederek kurdeleyi kesmiştir. Sergi nedeniyle Tatvan'da görev yapan bütün daire müdürleri eşleri ve çocukları, resmi arabalarla sergiye gelmişlerdir. Kadın kursuna 32 öğrenci devam etmiş, 30 öğrenci başarı diploması almıştır. Sergiye Bitlis'ten gelen misafirler için Tatvan Yatılı Bölge Okulu'nda yemek verilmiş ve okulun öğrencileri tarafından bir müsamere sergilenmiştir. Bin kişiye yakın katılımın olduğu müsamereden sonra İstiklal Marşı okunmuştur.²⁷⁹

Bitlis Kız Sanat Enstitüsü'ne bağlı köy kadın kursları ve Erkek Sanat Enstitüsü'ne bağlı gezici köy kurslarının yılsonu sergileri, Bitlis Valisi Orhan Cemal Mirke-lam, Milli Eğitim Müdürü ve Enstitü Müdürlerinin katılımıyla açılmıştır.²⁸⁰ Tatvan'a bağlı Adabağ köyünde folklor gösterileriyle karşılanan vali, daha sonra Tatvan Karşıyaka mahallesindeki kurs binasına gelmiştir.²⁸¹ Genç kızların yaptığı el işi ürünlerden kıvanç duyduğunu söyleyen vali, kursta emeği geçen herkese teşekkür ettikten sonra serginin açılışı İlk Öğretim Müdürü Faruk Giray tarafından yapılmıştır.²⁸²

1957'de Halk Eğitim çalışmaları kapsamında, Tatvan Uluer İlkokulu ve Karşıyaka İlkokulu'nda iki adet Halk Dershanesi açılmıştır.²⁸³ Tüm yurttan vatandaşların eğitim seviyesini yükseltmeyi hedefleyen bu dershaneler, her sene düzenli olarak devam etmiş ve birçok kişi bu sayede okuryazar hale gelmiştir. Köy İşleri Bakanlığına bağlı Halk Eğitimi Genel Müdürlüğü, 1966 bütçesi imkânları dâhilinde, 1966-1967 öğretim yılı için Bitlis ili ve ilçelerine 50 adet Halk Dershanesi kontenjanı ayırmıştır. Halk Dershane'leri, açıldıkları yerlerde haftada altı saat ders ve dört ay sürecek öğretim programı ile okuma yazma bilmeyen vatandaşları okuryazar hale getirmeyi amaçlamıştır. 1965-1966 öğretim yılında da, 50 adet Halk Dershanesi'nin faaliyet gösterdiği Bitlis ili genelinde, 1070 kişi kayıt yaptırmış ve 875 kişi okuryazar hale gelerek, mezuniyet belgesi almaya hak kazanmıştır.²⁸⁴

²⁷⁹ *Bitlis Birlik*, 29 Mayıs 1967, 1.

²⁸⁰ *Bitlis Sesi*, 27 Mayıs 1971, 1.

²⁸¹ *Bitlis Sesi*, 4 Haziran 1971, 1.

²⁸² *Bitlis Sesi*, 7 Haziran 1971, 1.

²⁸³ *Kalkınan Tatvan*, 11 Kasım 1959, 1.

²⁸⁴ *Bitlis Birlik*, 22 Kasım 1966, 1.

Çizelge 17: Bitlis İli ve İlçelerine Ayrılan Halk Dershanesi Kontenjanları²⁸⁵

Açılacak Yerler	Dershane Sayısı (1965-1966 Yılı)	Dershane Sayısı (1966-1967 Yılı)
Bitlis Merkez	10	12
Tatvan	10	12
Ahlat	10	8
Adilcevaz	10	8
Mutki	5	5
Hizan	5	5
Toplam	50	50

4.2.Sağlık

1959'da Mutki'ye bağlı Tap Köyü'nde Tifo hastalığı baş göstermiş ve yapılan aşılamalara rağmen hastalık çevre ilçe ve köylere sirayet etmiştir. Tatvan'a bağlı Hahref (Küllüce) köyüne sıçrayan hastalığı önlemek için 60 kişiye aşı yapılmıştır.²⁸⁶ Mutki ve Tatvan'da baş gösteren Tifo hastalığının önlenmesi için Lise ve diğer okullarda uygulanmak üzere Sağlık Müdür Vekili İsmail Tunçdoğan tarafından tifo aşısı yapılmış ve hastalığın daha geniş bölgelere yayılmasının önüne geçilmiştir.²⁸⁷

Çizelge 18: 1964 Yılında Bitlis Merkez ve İlçe Köylerinde Sağlık Durumu (Rakamlar Köy Sayısını Göstermektedir.)²⁸⁸

İlçe	Toplam Köy Sayısı	Sıtma	Trahom	Cüzzam	Verem
Merkez	92	35	13	4	4
Adilcevaz	23	-	-	2	1
Ahlat	25	1	1	6	-
Hizan	31	6	1	5	-

²⁸⁵ Bitlis İl Yıllığı, 1967, 81.

²⁸⁶ Kalkınan Tatvan, 15 Ekim 1959, 1.

²⁸⁷ Kalkınan Tatvan, 19 Ekim 1959, 1.

²⁸⁸ Köy Envanter Etüdlerine Göre Bitlis, Köy İşleri Bakanlığı Yayınları: 8, Ankara, 1964, 74.

Mutki	40	3	1	6	3
Tatvan	42	2	2	-	1
Toplam	253	47	18	23	9

Bitlis ili dahilinde ihalesi yapılan 20 Sağlık Evi'nden biri olan Tatvan Karşıyaka Mahallesi Sağlık Evi, 1967'de bitirilerek Vali Celal Güvenç tarafından hizmete açılmıştır.²⁸⁹ Tatvan'da bulunan hastalar gereken ilaçları almak için ilçede bulunan Ecza Dolabından istifade etmişlerdir. Ancak bu Ecza Dolabı 1967 yılında kapanınca, hastalar ilaçları normal fiyatın üzerinde bir rakamdan temin etmek zorunda kalarak maddi sıkıntılar yaşamışlardır. Bu olumsuz durumu önlemek adına Diyarbakır'dan Mete Erdem isimli vatandaş, Tatvan'da eczane açarak yaşanan mağduriyetleri önlemiştir.²⁹⁰

İşçi Sigortaları Genel Merkezi, Tatvan'da İşçi Hastanesi yapılmasına karar vermiştir. Van Gölü işletmesi, Demiryolları İşletmesi ve diğer vatandaşların muayene ve tedavilerinin bu hastanede yapılması planlanmıştır. Keşif bedeli 2 milyon 967 bin lira 65 kuruş olarak belirlenen hastanenin ihalesi, 28 Şubat 1964'de yapılmıştır.²⁹¹ 1968'de biten hastane, 2 seneye yakın bir süre doktorsuz kaldığı için hastalara hizmet verememiş, 1969'da hastaneye atanan Doktor Hikmet Koçoğlu'nun kişisel çabaları ile hastanenin eksik kısımlar tamamlanarak faaliyete geçmiştir.²⁹²

Havaların ısınması ile artan haşere ve sivrisinekleri önlemek amacıyla Tatvan Yatılı Bölge Okulu altındaki bataklık arazi, tümen birlikleri, belediye ekipleri ve sıtma erdikasyonu başkanlığı tarafından ilaçlanmıştır.²⁹³ Sıtma Erdikasyonu Başkanı Nurettin Taştan'ın öncülüğünde 10. Tümeden mazot ve kayık temin edilmiş ve ardından askerler ve işçilerle beraber Malation, Tretion karışımı ilaçlar göle şamandıra yöntemiyle uygulanarak bataklık alan zararsız hale getirilmiştir.²⁹⁴

²⁸⁹ *Bitlis Birlik*, 30 Aralık 1965, 1.

²⁹⁰ *Bitlis Birlik*, 28 Şubat 1967, 1.

²⁹¹ *Bitlis*, 26 Şubat 1964, 1.

²⁹² *Bitlis Birlik*, 18 Haziran 1969, 1.

²⁹³ *Bitlis Sesi*, 3 Haziran 1971, 1.

²⁹⁴ *Bitlis Sesi*, 3 Haziran 1971, 4.

1971’de feribot yapımında çalışmak üzere İstanbul’dan Tatvan’a gelen 16 işçi, tüm yurttan artış gösteren Kolera vakaları yüzünden Van Gölü Tersanesi’ne alınmayarak Tatvan Sosyal Sigortalar Hastanesi’nde karantina altına alınmıştır.²⁹⁵

4.3.Spor

1 Temmuz Kabotaj Bayramı, ülkemizin birçok yerinde olduğu gibi Tatvan’da da çeşitli etkinliklerin yapıldığı önemli bir kutlama olmuştur. İlçede ilk kez 1952’de kutlanmasına başlanan denizcilik bayramını izleyebilmek için, çevre il ve ilçelerden gelen çok sayıda ziyaretçi Tuğ mahallesine akın etmiştir. Günler öncesinden hazırlıklarına başlanan bu bayram için; tersane, iskeleler ve gemiler temizlenip, tören bayrakları ile süslenmiştir. Tatvan’a oldukça renk katan 1 Temmuz Kabotaj Bayramı, çeşitli spor müsabakalarına da ev sahipliği yapmıştır. Kara sporları olarak; Futbol, Voleybol ve Tenis maçları düzenlenirken su sporları olarak ise Kano, Deniz Bisikleti, Yüzme ve Yağlı Kavak yarışları yapılmıştır. Tatvan, Ahlat, Gevaş ve Van’dan gelen profesyonel yüzücüler, iki iskele arasının 300 m olduğu yüzme yarışlarına katılmışlardır.²⁹⁶

Ertesi yıl ise aralarında Bitlis Valisi ve eşinin de olduğu çok sayıda seyirci, Tuğ spor ile Ahlat voleybol takımı arasında oynanan voleybol maçını seyretmişlerdir. Ahlat voleybol takımı ilk seti 14-5, ikinci seti 14-8 önde bitirerek maçı kazanmıştır.²⁹⁷

Temmuz 1954’deki kutlamalarda, Bitlis’teki Askeri Alay ile Tatvan’lı gençler arasında voleybol maçı düzenlenmiştir.²⁹⁸

1955 kutlamalarında Tatvan Gençlik Spor ile Ahlat Aktaş Gençlik Kulübü ile voleybol maçı düzenlenmiştir.²⁹⁹

1966 kutlamalarında Tatvan Tuğ spor ’un davetlisi olarak ilçeye gelen Diyarbakır Ay spor takımı ile bir futbol müsabakası düzenlenmiş olup maç 1-1 beraberlikle sonuçlanmıştır.³⁰⁰

²⁹⁵ *Milliyet*, 24 Ekim 1970, 9.

²⁹⁶ Algon, *a.g.e.*, 43.

²⁹⁷ *Yeşil Bitlis*, 8 Temmuz 1953, 1.

²⁹⁸ *Yeşil Bitlis*, 21 Haziran 1954, 1.

²⁹⁹ *Yeşil Bitlis*, 2 Temmuz 1955, 1.

Kayak Federasyonu'nun 1968 yılı faaliyet programı gereğince kış çalışmaları için Tatvan'da bir yaz kampı düzenlenmiştir. Kamp Müdürü Rahmi Kutlay, Bitlis Kayak Kulübü ve Bölge Müdürlüğü'nce gerekli hazırlıklar yapılmış, 20 Ağustos – 11 Eylül 1968 tarihlerini kapsayacak kamp takvimi oluşturulmuştur. Sporcuların çalışmaları için sahildeki plaj binası tahsis edilmiştir.³⁰¹ Bitlis, Bingöl, Erzurum, Ağrı, Sarıkamış, Gümüşhane, Kayseri ve İstanbul bölgelerinden gelen toplam 50 kayakçının katıldığı bu kurs için 45 bin lira para harcanmış ve her sporcuya 45 lira harçlık verilmiştir.³⁰²

Türkiye Kayak Federasyonu, 4-5 Nisan 1970'de Bursa Uludağ'da yapılması planlanan Balkan Kayak Şampiyonası'na katılacak sporcuların hazırlanması amacıyla, 1969-1970 eğitim programı hazırlanmıştır. Bu program doğrultusunda sporcular, 25 Temmuz-22 Ağustos 1969 tarihlerini kapsayan kamp için Tatvan Yatılı Bölge Okulu'nda kampa girmiştir. Günde iki defa beden yeteneklerini artırmaya yönelik çalışmalar yapan sporcular için ayrıca, sportif beslenme ve sporcu sağlığı ile ilgili konferanslar verilmiştir. Kayakçıların kış mevsimine kondisyonlu bir biçimde girmeleri için bu kampın devamı Eylül-Ekim aylarında Erzurum ve Zigana açılacak kamplarda devam etmiştir.³⁰³

1969'da Tatvan'da düzenlenen kampa katılan sporcular şunlardır: Bitlis'ten; Yusuf Hamamcı, Fahrettin Altılar, Sabahattin Sefer, Bingöl'den; Mahmut Bayankara, Erzurum'dan; Bahattin Topal, Murat Tosun, Fahri Akçay, Hüseyin Köktaşlı, Ağrı'dan; Yaşar Ören, Gümüşhane'den; Mümtaz Demirhan, Himmet Demirhan, İstanbul'dan; Ahmet Kıbil, Ankara'dan; Salih Kurdakul, Atilla Dönmez.³⁰⁴

8 Ağustos 1971'de Bitlis'in kurtuluş gününe özel Vali Kupası maçı Tatvan'da yapılmıştır. Tatvan spor ve 8 Ağustos takımları arasında futbol maçı düzenlenmiştir. 8 Ağustos takımı, İlhan'ın attığı golle ilk yarıyı 1-0 önde kapatmıştır. 65'inci dakikada penaltı kazanan Tatvan spor, sporu eşitlemiş ve maç berabere bitmiştir. Olumsuz

³⁰⁰ *Bitlis Birlik*, 2 Temmuz 1966, 1.

³⁰¹ *Bitlis Birlik*, 17 Ağustos 1968, 1.

³⁰² *Milliyet*, 1 Ekim 1968, 2.

³⁰³ *Bitlis Birlik*, 4 Ağustos 1969, 1.

³⁰⁴ *Bitlis Birlik*, 4 Ağustos 1969, 4.

hava şartları nedeniyle kura atımına gidilmiş ve kurayı Tatvan spor kazanarak Vali Kupası'nı kazanmıştır.³⁰⁵

4.4.Tatvan'da Faaliyet Gösteren Cemiyet, Dernek ve Sendikalar

4.4.1.Cemiyetler

Merkezi Ankara'da bulunan Türkiye Ormancılık ve Meslektaşları Kültür Cemiyeti, ülkemizdeki ormanları ve ormancıları korumayı amaçlayan bir cemiyettir. Bu cemiyetin Tatvan şubesi, İlçedeki ormancılarının haklarını korumak ve görevlerini belirlemek amacıyla 15 Nisan 1954 tarihinde kurularak faaliyete geçmiştir.³⁰⁶

Yine aynı yıl içerisinde İlçede kurulan bir başka cemiyet ise Tatvan Hamalları Cemiyeti'dir. Merkezi Latif Bircan'a ait yazıhane olan cemiyetin kuruluş gayesi: Tatvan ve Tuğ iskelelerindeki indirme ve yükleme işlemlerinin sekteye uğratmamak, gerek ticari gerekse şahsi eşyalara zarar vermeden, intizamlı bir şekilde yüklenmesini sağlamak ve hamalların her türlü haklarını savunmaktır. Ayrıca hamaliye ücreti, belediye tarafından belirlenen rayiç bir bedele göre gerçekleştirilmiştir. Cemiyetin Başkanı Latif Bircan'dır. Diğer kurucu üyeler ise şu şekilde sıralanmaktadır:³⁰⁷

Adı Soyadı	Mesleği
Reşat Barut	Ticaret
Ramazan Tayşi	Ticaret
Mehmet Aydoğan	Müteahhit
Alaattin Akgün	Bakkal
Latif Bircan	Dava vekili
Hayrettin Barut	Ticaret
Hüsnü Kır	Kahveci

³⁰⁵ Bitlis Sesi, 2 Ağustos 1971, 4.

³⁰⁶ Yeşil Bitlis, 19 Nisan 1954, 1.

³⁰⁷ Yeşil Bitlis, 6 Eylül 1954, 1.

4.4.2.Dernekler

Tatvan'da 1950'li yıllardan itibaren çeşitli dernekler kurulmuştur. Sosyal ihtiyaçların sağlanması ve birtakım eksikliklerin giderilmesi amaçlanan bu tarz sivil oluşumlar, ilçenin kalkınması bakımından önem arz etmektedir. Nitekim eğitim ve öğretim faaliyetlerinin ilerlemesi ve yaygınlaşması için birçok dernek bu alanda faaliyetler yürütmüştür. Merkezi Tatvan'da bulunan Tatvan Okul Sevenler Derneği, Uluer İlkokulu'nun mevcut öğrenci kapasitesinin yetersiz kalması neticesi ile 1957'de kurulmuştur. Derneğin kuruluş gayesi ise; Uluer İlkokulu'na ek bina yapılmasını sağlamak ve ilçeye en kısa zamanda yeni bir ilkokul kazandırmaktır.³⁰⁸

Tatvan Uluer İlkokulu ve Öğrencileri Koruma Derneği, ilçede bulunan okul ve öğrencilerin her türlü ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla kurulmuştur.³⁰⁹ Derneğe üyelik ücreti 5 lira olmakla beraber, üyelerin ödeyecekleri aidat ise yıllık 12 liradan az ve 120 liradan çok olmayacak şekilde belirlenmiştir. Derneğin diğer gelir kaynakları ise; devlet, belediye, saymanlıkça yapılacak bağışlar ile yayım, gösteri, müsamerre, konser, piyango vb. faaliyetlerce elde edilen gelirler olmuştur.³¹⁰

Tatvan Uluer İlkokulu ve Öğrencileri Koruma Derneği kurucuları aşağıdaki kişilerden oluşmaktadır.³¹¹

Adı Soyadı	Mesleği
Halil Yıldız	Toprak Tevzi Komisyonu Başkanı
Sabri Keleş	Ziraat Bankası Müdürü
Cevdet Danış	Mal Müdürü
Suat Ergün	Orman Bölge Şefi
Lütfü Sarıbaş	Denizcilik Bankası Personel Şefi
Halil Güven	Denizcilik Bankası Malzeme Şefi
Arif Önsav	Belediye Muhasibi
Cemil Öz	Müteahhit
Faruk Giray	Milli Eğitim Memuru

³⁰⁸ *Yeşil Bitlis*, 4 Mart 1957, 1.

³⁰⁹ *İnkilâp*, 21 Kasım 1960, 1.

³¹⁰ *İnkilâp*, 6 Aralık 1960, 2.

³¹¹ *İnkilâp*, 7 Aralık 1960, 2.

Tatvan Ortaokulu, Lise ve Talebe Yurdu Yaptırma, Yaşatma Derneği, Orta Okulda ihtiyacı karşılayacak duruma getirmek üzere ilave inşaat, tamir, tadilat ve gücü yeterse yeniden bir ortaokul, lise ve talebe yurdu yaptırmak amacıyla kurulmuştur. Derneğe üye olmak isteyen herkes, kayıt olurken 10 lira ve senede 60 lira ödemeyi taahhüt eder. Derneğe maddi ve manevi yardımda bulunup da üye olmayan şahıs veya kurumlara ise fahri üyelik verilmiştir.³¹²

Tatvan Kaymakamı Gök Aydın ve Tatvan Emniyet Komiserinin kişisel çabaları sonucu, 1967 yılında hacca gidecek hacı adaylarından 6000 lira yardım toplanarak, Tatvan Ortaokulu, Lise ve Talebe Yurdu Yaptırma, Yaşatma Derneği'nin banka hesabına yatırılmıştır.³¹³

Kesar Deresi Köprülerini Onarma ve Yapma Derneği, Tatvan'ın Reşadiye bucağında bulunan Kesar Deresi üzerindeki köprüleri onarıp, yeniden yapma amacıyla kurulmuş olup, çalışmalarını Reşadiye bucağının Pinganis köyündeki Cemal Avcı'ya ait binada yürütmüştür. 18 yaşını dolduran herkesin üye olabildiği derneğe, yıllık 120 lirayı aşmayacak şekilde aidat toplanmıştır. Derneğin Başkan'ı Cemal Avcı olup; Başkan Yardımcısı Şaban Yılmaz, Sayman Akdes Subaşı, Katip İbrahim Kuruş, Veznedar Osman Gergüz, Üyeler ise Osman Köse, Mehmet Paçal ve Mehmet Ali Avcı'dır.³¹⁴

Sağlık Merkezi Yaptırma Derneği, ilçeye sağlık merkezi yaptırmak amacıyla kurulmuştur. Derneğin görev dağılımı 19.03.1960 tarihinde Kalkınan Tatvan gazetesinde yayınlamıştır. Sağlık Merkezi Yaptırma Derneği Başkanı Dr.Turan Özkır, İkinci Başkan Belediye Başkanı Celal Barut, Sayman Şükrü Tuncer, Kâtip Latif Bircan, üyeler ise Ahmet Karaman, Cemil Ayaz, Cafer Önsoy ve Seyfettin Barut'tur.³¹⁵

Tatvan'ın turizm potansiyelini geliştirmek ve ilçeye gelen turist sayısını arttırmak amacıyla, Tatvan Turizm Derneği ilçede çeşitli çalışmalar yapmıştır. 1966'da Nemrut yolunun her türlü vasıtanın geçebileceği hale getirilmesinde büyük katkısı olan dernek,³¹⁶ 1967 yılında Turizm Bakanlığı'ndan gelen 40 bin lira ile Nemrut Gö-

³¹² *Bitlis*, 7 Nisan 1964, 1.

³¹³ *Bitlis Birlik*, 28 Şubat 1967, 1.

³¹⁴ *Yeşil Bitlis*, 29 Temmuz 1953, 1.

³¹⁵ *Kalkınan Tatvan*, 19 Mart 1960, 1.

³¹⁶ *Bitlis Birlik*, 18 Ağustos 1966, 1.

l 'ne ahşap baraka yapmayı kararla tırmı tır. Ayrıca sahildeki plaj binasını da elinde bulunduran Tatvan Turizm Derneği, kalan parayla bu tesisin çeşitli noksanlarını tamamlayıp vatandaşların hizmetine sunmuştur.³¹⁷

Tatvan'da Kur'an kursu a ıp, ilkokul  ağı dışında olanların Kur'an okumalarını sağlamak amacıyla, Tatvan Kur'an Kursu Açma ve Ya atma Derneği kurulmuştur. 18 ya ını bitiren tüm bireylerin  ye olabildiği bu derneğin siyasi hiçbir kurumla ilişkisi bulunmamaktadır. Kursun faaliyet göstereceği yer belli olmadığı için gereken arsa ve bina, derneğin gelirleri sayesinde temin edilmiştir.³¹⁸ Derneğin gelirleri ise şunlardır: Üyelerin derneğe girerken verecekleri en az 10 lira giriş aidatı, üyelerin her ay ödeyecekleri en az 5 lira aidat, devlet, belediye ve özel idarece yapılacak yardımlar ve özel tüzel kişiler ve kurumlarca yapılacak bağı lardır.³¹⁹ Derneğin kurucu  yeleri ise aşağıdaki tabloda belirtilmiştir:³²⁰

Adı Soyadı	Memleketi	Doğum Yeri	Mesleği
Faruk Giray	Bitlis	Bitlis	�lk�ğretim Müdürü
Bekir Ergenç	Siirt	Siirt	Kuran Kursu �ğretmeni
Muhittin Akba�	Geva�	Geva�	Tüccar
��kr� Tuncer	Rize	�kizdere	Dava Takipçisi
Şirin Ak	Bitlis	Bitlis	Nakliyeci
�hsan Gemalmaz	Bitlis	Bitlis	Lokantacı
Süleyman Kalyoncu	Trabzon	�aykara	Otelci
H�sn� Kır	Sürmene	Sürmene	Bakkal
Kazım Oto	Bitlis	Bitlis	Belediye Başkanı
Vehbi Çelebi	Bitlis	Bitlis	Gazeteci
Hasan Peker	Bitlis	Mutki	Müteahhit
Mustafa Rumeli	Bitlis	Bitlis	Vaiz
Reşat Barut	Bitlis	Bitlis	Müteahhit
Cemil �z	Bitlis	Bitlis	Müteahhit

³¹⁷ *Bitlis Birlik*, 4 Nisan 1967, 1.

³¹⁸ *Bitlis Birlik*, 1 Haziran 1970, 1.

³¹⁹ *Bitlis Birlik*, 2 Haziran 1970, 1.

³²⁰ *Bitlis Birlik*, 2 Haziran 1970, 2.

Tatvan’da eğitim-öğretim faaliyetlerine destek olmak amacıyla kurulan diğer dernekler ise: Tatvan Öğretmenler Derneği 04.10.1961’de, Tatvan Ortaokulu Yapıtırma ve Yaşatma Derneği 28.03.1962’de, Tatvan Tuğ İlkokulu ve Öğrencileri Korumaya Derneği 18.03.1966’da kurulmuştur.³²¹

Tatvan Esnaf ve Küçük Sanatkârlar Derneği Hasan Sağnıç Başkanlığında 29 Temmuz 1967 tarihinde, Tatvan Şoförler ve Otomobilciler Derneği ise İhsan Barut başkanlığında 15 Nisan 1969 tarihinde kurulmuştur.³²²

4.4.3.Sendikalar

1960 Askeri Darbesinin ardından yürürlüğe giren yeni anayasa; işçilerin çalışma hakkını, toplu sözleşme, toplu pazarlık ve grev hakkını anayasal hak olarak tanımıştır. Bu bağlamda 1963 yılına çıkarılan 274 sayılı Sendikalar Kanunu ve 275 sayılı Toplu İş Sözleşmesi Grev ve Lokavt kanunu, çalışanlar adına atılan önemli yasal adımlar olmuştur. İşçilerin grev ve örgütlenme hakları anayasa teminatı altına alınmış, işçilerin lehine birçok yasa çıkarılmıştır.³²³ Bu bağlamda Van gölü işletme idaresinde çalışan işçiler tarafından, 28 Ağustos 1965 yılında Göl-İş sendikasını kurulmuştur. Denizyolu taşımacılığı alanında faaliyet göstermek üzere kurulan bu sendika, Türk-İş ve Türk Deniz Ulaş-İş Federasyonu (Türkiye Deniz Taşımacılığı İşçi Sendikaları Federasyonu) üyesidir. Sendikanın kurucuları; Ahmet Sülün, Arif Kır, İdris Akdemir, Nuri Öltes, Ali Çınar ve Hüsrev Solgun’dur.

Türkiye Yeni Denizcilik ve Gemi Adamları Sendikası’nın Tatvan şubesinden ayrılan işçiler tarafından kurulan sendikanın ilk genel başkanı Arif Kır, Genel Sekreteri ise Ekrem Elitaş’tır. 1971 ve 6 Mayıs 1973’teki genel kurullarda Sendika Başkanlığına Ekrem Elitaş seçilirken, 11 Temmuz 1976 ve 5 Ağustos 1978 tarihli genel kurullarda bu göreve Tillo Uçak getirildi. 5 Mayıs 1980 yılında toplanan genel kurulda ise eski başkan Ekrem Elitaş yeniden Sendikanı Başkanı olmuştur.

Sendikanın 1971’te 90 olan üye sayısı 1973’te 188’e 1976’da 241’e 1980’de ise 312’ye ulaşmıştır. Sendika, üyesi bulunduğu Türk Deniz Ulaş-İş Federasyo-

³²¹ Bitlis İl Yıllığı, 1971, 133.

³²² Bitlis İl Yıllığı, 1973, 291.

³²³ Oya Baydar, *Türkiye’de Sendikacılık Hareketi*, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, 1998, 6.

nu'nun kendisini feshedip milli tipte olan Türkiye Denizciler Sendikası'na dönüşmesinin ardından, 12 Eylül 1983'te toplanan olağanüstü genel kurulunda, bu yeni sendikaya bağlanma kararı almıştır. Böylece söz konusu sendikanın Van şubesi haline geldi.³²⁴

4.5.Kooperatifler

Kooperatiflerin temel prensibi; kâr amacı gütmeyen ortaklarına çeşitli faydalar sağlamaktır. İnsanların tek başına gerçekleştiremeyecekleri ekonomik eylemleri kooperatifler kurarak gerçekleştirmeye çalışmaları, birlikten kuvvet doğar sözünün vücut bulmuş halidir diyebiliriz. Bu bağlamda Tatvan'da artan nüfus ve büyüyen iş hacmiyle beraber birçok aile için konut ihtiyacı sorunu ortaya çıkmıştır. 1950 yılına kadar Tatvan'da çok az olan konut sayısı, zamanla artış göstermiş; 1952 yılında 60 konut inşa edilmiş,³²⁵ 1954 yılında ise kooperatifler vasıtasıyla yüze yakın konut yapma talebi olmuştur.³²⁶

Ev sahibi olmak için yeterli paraya sahip olmayan Tatvanlılar, kurmuş oldukları kooperatifler sayesinde ev sahibi olmuşlardır. Van Gölü İşletme İdaresi'nde çalışan personeller de, her türlü ihtiyaçlarının giderilmesi amacıyla kooperatif kurma yoluna gitmişlerdir. Van Gölü İşletmesi Memur, Müstahdem ve İşçileri İstihlak Kooperatifi adı altında kurulan bu kooperatif, en az 2.000 Türk lirası sermaye ve 10 yıllık süre 29.04.1953 yılında kurulmuştur.³²⁷

Merkezi Tuğ olan ve ortaklarının ev sahibi olmasını amaçlayan Tuğ Yapı Kooperatifi, en az 2.100 Türk lirası sermaye ve 25 yıllık süre ile 18.01.1954 yılında kurulmuştur.³²⁸ Her üye elli lira giriş aidatı ve adresine bildirilecek olan arsa bedelini ödemek zorundadır. Kooperatiften kendisine ev yaptırması talebinde bulunanlar, Tuğ Yapı Kooperatifi statüsünün 29. Maddesi gereğince, evin maliyetinin dörtte birini

³²⁴ Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, I, Numune Matbaacılık, İstanbul, 1996, 488.

³²⁵ *Yeşil Bitlis*, 17 Ekim 1952, 2.

³²⁶ *Yeşil Bitlis*, 21 Haziran 1954, 1.

³²⁷ CCA, 030.18.01.02.132.34.5.

³²⁸ CCA, 030.18.01.02.134.106.6.

bankaya yatırmış, kalan dörtte üçlük kısım ise kooperatifçe bankadan temin edilmiştir.³²⁹

Merkezi Tuğ olan ve ortaklarının ev sahibi olmasını amaçlayan Tuğ Deniz üstü Evleri Yapı Kooperatifi en az 1.200 Türk lirası ve 25 yıllık süre ile 18 Ocak 1954 yılında kurulmuştur.³³⁰

Merkezi Tatvan olan Tuğ Kavak Yetiştirme Kooperatifi, Tatvan ve civarındaki köylere kavak ağacı dikip, bu ağaçlardan her türlü ekonomik fayda sağlamayı amaçlanmıştır. Ticaret Kanunun 480. Maddesine göre en az 13.000 Türk lirası sermaye ve 20 yıl süre ile 20 Mart 1954 tarihinde kurulan Kooperatif³³¹, satın almış olduğu araziye 150 bin adet kavak ağacı fidanı dikmiştir. Bir sonraki yıl bu sayıyı 1 milyon kavak fidanına ulaştırmayı planlayan kooperatif, ilerleyen yıllarda büyüyen fideleri Muş ovasına naklederek, boş olan ovayı ağaçlandırmayı hedeflemiştir.³³² Tatvan Tuğ Kavak Yetiştirme Kooperatifi kurucuları şunlardır:³³³

Adı Soyadı	Mesleği
Kemal Ergün	Tatvan Kaymakamı
Cemal İnan	Tatvan Müftüsü
M.Şerif Konakçı	Otelci
M.Emin Avcı	Tüccar
Agit Nasır	Tüccar
Abdurrahim Aygün	Çiftçi
Çerkez Barut	Müteahhit
Mehmet Okumuş	Müteahhit
Mahmut Karaman	Tatvan Belediye Başkanı
Hasan Öztürk	Çiftçi
Emin Dodanlıoğlu	Tatvan İlkokul Başöğretmeni
Besim Sadullah Müftügil	Eczacı
Yasin Öztan	Ortaokul Müdürü

³²⁹ *Yeşil Bitlis*, 21 Haziran 1954, 1.

³³⁰ CCA, 030.18.01.02.134.106.8.

³³¹ CCA, 030.18.01.02.135.26.18.

³³² *Yeşil Bitlis*, 27 Mayıs 1954, 1.

³³³ *Yeşil Bitlis*, 18 Mayıs 1954, 4.

Alaattin Başbakkal	Ortaokul Öğretmeni
Refik Doğru	Ortaokul Öğretmeni
Şerif Turanlı	Tahrirat Katibi
Ahmet Karaman	Tüccar
Abdulkadir Geboloğlu	Muhasebeci
Zeki Demirtaş	Mal Müdürü
Şefik Bilici	Tüccar
Hızır Öztürk	Müteahhit
Sait Aksüt	Gelir Memuru
Ali Karaman	Çiftçi
Hüseyin Baş	Müteahhit
Vahdettin Karaman	Çiftçi

Tatvan’da birçok kişinin ev sahibi olması dışında, ekonomik ve sosyal alanlarda da çeşitli kooperatifler kurulmuştur. Bahsi geçen diğer kooperatifler ise şunlardır:

Elazığ-Van Hudut Hattı Devlet Demir Yolları (DDY) Mensupları Kooperatifi, Mehmet Aykut başkanlığında 6 Nisan 1965’te, Tatvan Serbest Esnaf ve Sanatkârlar Kefalet Kooperatifi Latif Bircan başkanlığında 13 Temmuz 1965’te, Deniz Bank Van Gölü İşletmesi Memur, Müstahdem ve İşçileri İstihlak Kooperatifi ise Nahit Keskin başkanlığında 24 Ağustos 1965 tarihinde kurulmuştur.³³⁴

4.6.Kulüpler

Tatvan Avcılık ve Atıcılık Kulübü; avcılık ve atıcılık branşlarına hevesli herkesi bir arada toplayıp, özellikle de gençlerin beden gücünü, atıcılıktaki beceri ve bilgilerini arttırmak amacıyla 1960 yılında kurulmuştur. Aidatı aylık en az 250 kuruş, en yüksek 10 lira olacak şekilde sınırlandırılan kulübün, üyelik kayıt ücreti 10 liradır. 18 yaşını doldurmuş ve avcılık tezkeresine sahip olan herkes kulübe üye olabilmektedir.

³³⁴ Bitlis İl Yıllığı, 1973, 290.

Müsabaka, müsamere, gezinti, kulüpteki eğlenceler, hükümetin izniyle tertip edilecek piyango ve oyunlar lokalin hasılatından karşılanmıştır.³³⁵ Kulübün gelir kaynakları ise; partilerin ve devletin yapacağı yardımlar, rozet ve kimlik satışları, sürekli avlarından gelen gelirler, üyelik kayıt ücreti, vasiyet ve bağışlardır.³³⁶ Tatvan Avcılık ve Atıcılık Kulübü kurucuları şunlardır.³³⁷

Adı Soyadı	Doğum Yeri	Doğum Tarihi	Mesleği	İkametgahı
İbrahim İbiş	Tatvan	1942	Makine Tamircisi	Tuğ mh. Tatvan
Sıddık Çetin	Tatvan	1929	Bakkal	Tuğ mh. Tatvan
Mehmet Batık	Tatvan	1929	Saatçi	Tuğ mh. Tatvan
Cezayir Baran	Tatvan	1917	Manifaturacı	Tuğ mh. Tatvan
Abdulbari Eren	Tatvan	1915	Bakkal	Tuğ mh. Tatvan

Tatvan'da aynı yıl içinde açılan diğer bir kulüp ise Tatvan Şehir Kulübü'dür. İlçenin eğlence faaliyetlerinden yoksun olması gerekçesi ile oluşturulan bu kulüp, Tatvan halkının boş zamanlarını geçireceği nezih bir ortam oluşturmayı amaçlamıştır.³³⁸ 20 yaşından küçük bireylerin üye olamadığı kulübe, her ay 100 kuruş aidat ödemek zorunludur. Cemiyetin fesih olması durumunda, kulübün sahip olduğu para ve mallar, resmi bir komisyon vasıtasıyla Tatvan Belediyesi'ne devredilecektir.³³⁹

4.7.Yardım Komitesi

Tatvan'da yaşamını sürdüren yoksul, kimsesiz ve dar gelirli insanlara yardım etmek amacıyla, Tatvan Kaymakam'ı Gök Aydıner başkanlığında Yardım Komitesi kurulmuştur. Kış mevsiminin sert geçtiği Tatvan'da, tüm ihtiyaç sahiplerine ulaşmayı hedefleyen bu komite mensupları, dükkan dükkan gezerek yardım toplamıştır. Halk

³³⁵ *Kalkınan Tatvan*, 10 Ekim 1960, 1.

³³⁶ *Kalkınan Tatvan*, 11 Ekim 1960, 1.

³³⁷ *Kalkınan Tatvan*, 14 Ekim 1960, 2.

³³⁸ *Kalkınan Tatvan*, 22 Ocak 1960, 1.

³³⁹ *Kalkınan Tatvan*, 23 Ocak 1960, 1.

arasında oldukça memnuniyetle karşılanan bu girişim, ilk günden 4500 lira para toplayarak, ihtiyaç sahiplerine ulaştırmıştır.³⁴⁰

4.8.Kutlamalar

1 Temmuz Kabotaj Bayramı, 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı, Zafer Bayramı başta olmak üzere, resmi ve özel günler Tatvan'da coşkuyla kutlanmıştır. 1945 yılında itibaren Van Gölü'nde denizcilik faaliyetlerinin artması ve gelişmesi ile Kabotaj Bayramı Tatvan için en önemli kutlamalardan biri haline gelmiştir.

İlçede bilinen ilk denizcilik kutlaması, 1952'de gerçekleşmiştir.³⁴¹ Her yıl büyük bir özenle hazırlıkları yapılan ve kutlanan kabotaj bayramı, civar il ve ilçelerden gelen binlerce ziyaretçinin katılımıyla bayram havasında geçmiştir. 1955 yılındaki Denizcilik ve Kabotaj Bayramı, Denizcilik Bankası İşletme Otel ve Gazinosu'nda çok kalabalık misafir gruplarını karşılayamamış ve seyircilerin bir kısmı İşletme Oteli'nin kırlarına yerleşmek zorunda kalmıştır. Davul zurna eşliğinde oynanan geleneksel halk oyunlarının ardından, merasimin açılışı Atatürk büstünün bulunduğu meydanda Tatvan Kaymakam Vekili Münir Gençer tarafından yapılmıştır.³⁴² 1 Temmuz 1971 Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 46. Yıl Dönümü Kutlama Programı şu şekilde olmuştur.³⁴³

- 1 Temmuz 1971 Denizcilik Kabotaj Bayramı'nın 46. yıl dönümü büyük törenle kutlanacaktır.
- 1 Temmuz 1971 Perşembe günü sabah saat 08.00'den itibaren müessesenin, resmi, özel binaları ve gemileri bayraklarla donatılacaktır.
- Tören, Denizcilik Bankası bahçesindeki Atatürk büstü önünde yapılacaktır.
- Saat 10.00'da Atatürk büstüne çelenk konulacak ve saygı duruşu yapılacaktır. Bunu müteakip bando eşliğinde İstiklal Marşı söylenecek ve şanlı Türk Bayrağı göndere çekilecektir.

³⁴⁰ *Bitlis Birlik*, 28 Şubat 1967, 1.

³⁴¹ *Algon, a.g.e.*, 43.

³⁴² *Yeşil Bitlis*, 2 Temmuz 1955, 1.

³⁴³ *Bitlis Sesi*, 1 Temmuz 1971, 4.

- Van Gölü İşletme Müdürü tarafından açılış konuşması yapılacaktır, günün anlam ve önemi belirtilecektir.
- Konuşmayı müteakip davetliler kendilerine sunulacak davetiyelerdeki, gösterilmiş gemilerde yerlerini alacaklardır.
- Gemilerle saat 14.00'e kadar gölde gezi yapılacaktır.
- Saat 14.00'de aşağıda belirtilen su sporları gösterisi yapılacaktır:
 - a) 100 m serbest yüzme
 - b) 200 m serbest yüzme
 - c) Yağlı direk (bayrak alma)
 - d) Tek-çift sandal yarışı
 - e) İki çift sandal yarışı
 - f) Ördek veya simit kapmaca
 - g) Folklor gösterileri
- Törenin devamı müddetince emniyet ve asayiş, Emniyet Komiserliği, İlçe Jandarma Komutanlığı ve İşletme Müdürlüğü tarafından sağlanacaktır.
- Gemilerdeki tertip, düzen emniyet ve asayiş Gemi Kaptanı tarafından sağlanacaktır.

Denizcilik Bankası

Van Gölü İşletmesi

Tertip Komitesi

Tatvan'da eğitim gören öğrenciler tarafından 1953 yılındaki 19 Mayıs Gençlik ve Spor Bayramı kutlamaları için aylar öncesinden hazırlıklar yapılmıştır. Öğrenciler; Van Gölü İşletme Otel'i'nin önündeki Atatürk büstüne çiçekler bıraktıktan sonra trampet ve borazanlar eşliğinde ilçe merkezine yürümüşür. Hazırlıklarına günler öncesinden başlanan jimnastik hareketleri, kaymakamlık binasının arkasındaki meydanlık alanda öğrenciler tarafından sergilenmiştir.³⁴⁴

Bitlis Yüksek Tahsil Gençliği, Bitlis'in düşman işgalinden kurtuluşu anısına, 8 Ağustos 1965 günü Bitlis'te bir gece düzenlenmiş ve bu etkinlik, 10 Ağustos 1965

³⁴⁴ Algon, *a.g.e.*, 45.

akşamı saat 20.00'de Tatvan Uluer İlkokulu'nda tekrar edilmiştir. Şiirlerin okunduğu, milli oyunların sergilendiği ve türkülerin söylendiği gecede, toplum kalkınmasının öneminin vurgulamak adına sahnelenen piyes, izleyiciler tarafından takdirle karşılanmıştır.³⁴⁵

Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay ve Kuvvet Komutanları, Malazgirt meydan savaşının 900. Yılı kutlamaları ve Alpaslan büstünün açılışını yapmak üzere Bingöl'den Tatvan'a geçmiştir. Geceyi İşletme Oteli ve Yatılı Bölge Okulu'nda geçiren Sunay ve beraberindekiler,³⁴⁶ Alpaslan büstünün açılışını yaptıktan sonra helikopterle Konya'ya geçmiştir.³⁴⁷

4.9.Asayiş ve Trafik Kazaları

1960'lardan sonra Doğu Anadolu bölgesinde artış gösteren hırsızlık olayları, birçok kişinin maddi ve manevi olarak zarar görmelerine neden olmuştur. Billhassa yol kesilerek yapılan bu soygunculuk hadiseleri, ulaşım ağlarındaki tedirginliği artırmıştır. Yaşanan bu olayları engellemek ve çeşitli güvenlik önlemleri almak amacıyla İçişleri Bakanı Kemal Sahir Kurutluoğlu'nun başkanlığında Tatvan'da bir toplantı düzenlenmiştir. 28 Temmuz 1962'de düzenlenen bu toplantıya; Mardin Valisi Basri Özpinar, Hakkari Valisi Zihni Öner, Van Valisi Namık Şentürk, Bitlis Valisi Nurettin Hazer, Muş Valisi Ahmet Gümüslü ve Diyarbakır Valisi Nezihi Fırat da katılmıştır. Yapılan toplantı sonucunda; Doğu Anadolu bölgesinin asayiş ve güvenlik durumu gözden geçirilip, alınması gereken önlemler tespit edilmiştir.³⁴⁸

Ancak ne var ki bu toplantı yapıldığı esnada, Tatvan'a 9 km mesafede bulunan dar bir geçitte, farklı istikametlere giden 11 kamyon ve 60 kişi, dört soyguncu tarafından soyulmuştur.³⁴⁹ 10 bin lira para ve beş kol saatinin çalındığı bu olayın haberi kısa sürede Tatvan'a ulaşmıştır. İçişleri Bakanı, Jandarma Genel Kumandanı ve bölgelerin valileri derhal olay yerine gidip, sabaha karşı 04.30'a kadar bölgede inceleme yapmışlardır. Gerekli incelemeler tamamlandıktan sonra bütün doğu illeri-

³⁴⁵ *Bitlis Birlik*, 12 Ağustos 1965, 1.

³⁴⁶ *Bitlis Sesi*, 26 Ağustos 1971, 1.

³⁴⁷ *Bitlis Sesi*, 27 Ağustos 1971, 1.

³⁴⁸ *Milliyet*, 28 Temmuz 1962, 7.

³⁴⁹ *Milliyet*, 29 Temmuz 1962, 1.

nin jandarma kuvvetlerine emir verilerek harekete geçmeleri istenmiş, toplantıya katılan bölge valileri de görev yaptıkları illere dönmüşlerdir.³⁵⁰

İçişleri Bakanı Sahir Kurutluoğlu, olayla ilgili olarak yapmış olduğu açıklamada; bu soygun olayının sıradan bir soygun olayı olmadığını belirterek,³⁵¹ gezisine devam etmek suretiyle saat 13.00'de Tatvan'dan Van'a geçmiştir.³⁵² Yolları kesilen vatandaşların paraları istenmiş ancak yanlarına gidilmemiş ve birçok kişi ise parasını vermemiştir. Dikkat çeken diğer bir ayrıntı ise soyulan vatandaşlarının beyanına göre hırsızların başı olduğu zannedilen kişinin, kravatlı ve düzgün aksanlı biri olmasıdır. Bu olayın Tatvan'da yapılan toplantı ile aynı saatte gerçekleşmesi, hırsızların devlet kuvvetlerine karşı yaptığı bir gövde gösterisi olarak düşünülmüştür.³⁵³

Askeri birliklerin de katılmış olduğu aramalar neticesinde hırsızların elebaşı olan Adil Bilgiç, yanındaki 9 kişinin kaçmasına rağmen jandarmalar tarafından yakalanmıştır.³⁵⁴ Tatvan soygununu ve yapmış olduğu diğer soygunları da itiraf eden Bilgiç, kaçan arkadaşları hakkında da bilgi vermiştir. Çetenin Asker ve Jandarma üniformalarının yanı sıra, çeşitli silahlara da sahip olduğunu belirten eden zanlı tutuklanmıştır.³⁵⁵

1960'larda, Koçero kod adıyla bilinen eşkıya, Tatvan'ın kuzeyinde bulunan Hinzorik Köyü civarında Jandarma'lar ile karşı karşıya gelmiş ve bir saat süren çatışma yaşanmıştır. Çatışma esnasında Koçero'nun en yakın adamlarından biri olduğu bilinen Suriye uyruklu Ahmet Başaran, yaralı bir vaziyette Jandarma'lar tarafından ele geçirilmiştir. Başaran'ın üzerinde bir mavzer ve yetmiş altı adet mermi bulunmuştur. Çatışmada ağır yaralanan Siirt Jandarma Kumandanlığı İstihbarat Amiri Kıdemli Başçavuş Veli Erol, kaldırıldığı Bitlis Devlet Hastanesi'nde hayatını kaybetmiştir. Bölük Kumandanı Yüzbaşı Hasan Onay da kolundan hafif biçimde yaralanmıştır.³⁵⁶

³⁵⁰ *Milliyet*, 29 Temmuz 1962, 7.

³⁵¹ *Milliyet*, 29 Temmuz 1962, 1.

³⁵² *Milliyet*, 29 Ağustos 1962, 7.

³⁵³ *Milliyet*, 29 Temmuz 1962, 7.

³⁵⁴ *Milliyet*, 2 Ağustos 1962, 1.

³⁵⁵ *Milliyet*, 3 Ağustos 1962, 7.

³⁵⁶ *Milliyet*, 30 Ağustos 1962, 7.

Tuğ Mahallesi'nde yaşayan 80 yaşındaki Şerif Ayaz, iki yıl önce oğlunu öldüren ve aralarında husumet bulunan Nusret Taşdelen ile Ali Menteş'e ait kahvede karşılaşmıştır. Bu karşılaşma anında Nusret Taşdelen'in göğsüne iki el ateş ederek öldüren Şerif Ayaz, yakalanıp sorgulandıktan sonra tutuklanmıştır.³⁵⁷

21 Temmuz 1960 günü, Hacı Puto isminde 70 yaşında bir vatandaş, beraberinde 25 kadar keçi ve oğlak ile Tatvan'a dönerken Tiğuk köyü ile Zığak köyü arasındaki Han dağı arkasındaki dağ yolunda iki kişi tarafından gasp edilmiştir. Kendisinden 50 lira isteyen gaspçılar, olumsuz cevap alınca yaşlı adamı darp edip 400 lirasını almışlardır. Tatvan Jandarma Komutanlığı'na durumun bildirilmesi ile geceli gündüzlü arama çalışmaları neticesinde gaspçılar yakalanarak adalete teslim edilmiştir.³⁵⁸

Tatvan'da maskeli ve silahlı beş kişi, Sıtkı Kürüm'e ait Petrol Ofisi İstasyonu'ndan 5000 lira, yine aynı şahsa ait Mobil Gaz Acentası'ndan 1500 lira ve o esnada benzin istasyonunda bulunan bir kamyon sahibinden 2000 lira çalmışlardır. Hırsızlar tüm arama çalışmalarına rağmen bulunamamışlardır.³⁵⁹

Seyyar jandarma ekiplerinin, Siirt bölgesinde devamlı devriye atmasına rağmen, Tatvan-Norşin (Güroymak) yolu üzerinde 10 kişiden oluşan silahlı hırsız çetesi, Norşinden Morh'a gitmekte olan Bölge Orman Müdürü'nü soymaya çalışmışlardır. Hırsızların karşısına çıktığını görünce aniden ters yöne doğru kaçan Bölge Orman Müdürü, arkasından ateş edilmesine rağmen olaydan kıl payı kurtulmuştur. Bu olaydan birkaç saat sonra Garanti Şirketi'ne ait 50009 plakalı araç, aynı soyguncular tarafından durdurulup aranmıştır. Arabanın içindekiler kendilerini Muş Emniyet Müdürü ve Yardımcıları olarak tanıınca, hırsızlar soygunu yapmaktan vazgeçmişlerdir. Bu olay üzerine Tatvan Jandarma Kumandanı yol kesenlerin takibine çıkmıştır.³⁶⁰

Maskeli ve silahlı 6 kişi, Tatvan'ın Reşadiye bucağına bağlı Koyluca köyü civarında 60 kişiyi soymuştur. Yaklaşık 1 saat süren ve 20 bin lira paranın çalındığı olayda, toplam 14 araç alıkonmuştur. 10'unun Van'a, 4'ünün ise Tatvan'a gitmekte

³⁵⁷ *Yeşil Bitlis*, 29 Haziran 1959, 1.

³⁵⁸ *Kalkınan Tatvan*, 30 Temmuz 1960, 1.

³⁵⁹ *Milliyet*, 15 Aralık 1961, 3.

³⁶⁰ *Milliyet*, 18 Temmuz 1962, 7.

olduğu araçlar, yola barikat kurma suretiyle durdurulmuştur. Bu esnada Van plakalı bir kamyon hırsızlardan kaçarken kaza yapmış ve altı kişi yaralanmıştır.³⁶¹

Tatvan Kaymakamı Yavuz Selim Bıyıktay'ın kaldırımlarda oturmayı yasaklama kararı, esnaf arasında büyük bir hoşnutsuzluk yaratmıştır. Cadde üzerindeki lokantası önüne sandalye atıp oturan lokantacı Hakkı Avandos, Kaymakam Selim Bıyıktay'ın müdahalesi ile karşılaşmış ve ikaza rağmen kaldırımdan kalkmayacağını söylemiştir. Bunun üzerine lokanta sahibi ile Kaymakam arasında münakaşa yaşandığı sırada, olaya diğer esnaflarda karışmıştır. Durumun Valiliğe bildirilmesinin ardından Bitlis Valisi Abdullah Asım İğneciler, Jandarma Alay Kumandanı ve Emniyet Müdürü Adnan Atay olay yerine gelmişlerdir. Dükkanlarını kilitleyen ve hükümet konağı önünde toplanarak kaymakam aleyhinde eylem yapan esnafı, vali sakinleştirmiş ve esnafların dükkanlarına dönmelerini söylemiştir. Yaşanan bu olayın ardından yüzlerce kişi Tatvan Kaymakamı'nı, Başbakanlığa ve İçişleri Bakanlığı'na şikâyet etmişlerdir.³⁶²

DDY lojmanında ikamet eden ve Mehmet Şerif Konakçı'ya ait dükkanda kuyumculuk yapan Necmettin Demirkıran, gece 02.30 sıralarında 4 hırsız tarafından soyulmuştur. Hırsızlar ilk olarak Necmettin Demirkıran'ın evine gidip silah zoruyla dükkanın anahtarlarını almış, daha sonra hırsızlardan ikisi kuyumcu dükkana giderek 100 bin lira değerinde ziynet eşyasını çalıp tekrar eve gelmişlerdir. Evde kalıp karı kocayı rehin alan iki hırsız ise evden 1500 liralık ziynet eşyası çalmışlardır.³⁶³ Yarın dükkanını açarsın deyip anahtarları Necmettin Demirkıran'a veren hırsızlar, çaldıkları ziynet eşyaları ile beraber evden uzaklaşmışlardır.³⁶⁴

Kimlikleri tespit edilemeyen maskeli 3 hırsız, sabaha karşı 04:00 sularında Tatvan Ziraat Bankası'nı soymaya çalışmıştır. Merdiven kullanarak bankanın pencerelerini testere ile kesmeye çalışan hırsızlar, bekçinin ateş açması sonucu olay yerinden kaçmışlardır.³⁶⁵

³⁶¹ *Milliyet*, 15 Temmuz 1965, 1.

³⁶² *Bitlis Birlik*, 22 Temmuz 1965, 1.

³⁶³ *Bitlis Birlik*, 22 Ekim 1965, 1.

³⁶⁴ *Bitlis Birlik*, 22 Ekim 1965, 3.

³⁶⁵ *Milliyet*, 10 Aralık, 1965, 3.

4 Aralık 1965 günü Tatvan Memurlar Kulübü'ne giden Bitlis Nafia Müdürü Memdullah Ceren ve iki arkadaşı, yan masada bulunan Yusuf Topçu ile sözlü münakaşa yaşadıktan sonra dışarı çıkmışlardır. Tartışmanın büyümesi üzerine Memdullah Ceren ve arkadaşlarını bıçakla yaralayan Yusuf Topçu, kavgayı ayırmak isteyen belediye Zabıta Memuru Mustafa Teşer'i de yaralanmıştır.³⁶⁶ Durumu ağır olan Memdullah Ceren, devlet hastanesine kaldırılıp ameliyat edilmiş, diğer hastalar ise ayakta tedavi altına alınmıştır.³⁶⁷ Sebebinin anlaşılamadığı bu olaydan yaklaşık iki hafta sonra Nafia Müdürü kaldırıldığı hastaneden taburcu olmuştur.³⁶⁸

Tatvan'a 5 kilometre uzaklıkta bulunan Kireç Ocakları mevkiinde ormandan dönen Fahrettin Çetin, Fevzi Çetin, Ramazan Teke ve Aziz Turfan isimli şahıslar, silahlı dört kişi tarafından soyulmuşlardır. 145 lira para, bir kol saati ve tüm kıyafetleri çalınan hırsızlar, olayı jandarma ekiplerine bildirmişlerdir.³⁶⁹ Derhal harekete geçen Jandarma ve Polis ekipleri, Dalda köyünde yaşayan 3 zanlıyı yakalamıştır.³⁷⁰

Tatvan'da yaşayan Bekiran aşiretlerinden İbrahim Üçüncü ile Parsink aşiretlerinden Hışman Alabay taraftarları, 07.12.1966 günü saat 18.45 de çarşıda bıçakla ve sopayla birbirlerine girmişlerdir. 1 kişinin öldüğü 8 kişinin ağır yaralandığı olay 1 saat sürmüş ve toplamda 200 kişi kavgaya karışmıştır.³⁷¹

Van'dan Tatvan'a gelmekte olan Karayolları 12. Bölge Müdürlüğü'ne ait 65 AC 183 plakalı kamyon, Reşadiye nahiyesi Kapanlar mevkiinde 25 m'den göle uçmuştur. 7 kişinin öldüğü ve 10 kişinin yaralandığı kazaya, Tatvan'dan acil kurtarma ekipleri sevk edilmiştir.³⁷²

1967'de Tatvan'da düzenlenecek olan 1 Temmuz Kabotaj Bayramı'na katılmak üzere Muş'tan yola çıkan 7 araç ve yaklaşık 45-50 yolcu³⁷³, öğlen saatlerinde Muş- Bitlis devlet yolu üzerindeki Tahtalı Köyü civarında 5 kişi tarafından soyulmuşlardır. Silahla yol kesen hırsızlar, yolculara ait tüm para ve ziynet eşyalarını alıp

³⁶⁶ *Bitlis Birlik*, 6 Aralık 1965, 1.

³⁶⁷ *Bitlis Birlik*, 8 Aralık 1965, 1.

³⁶⁸ *Bitlis Birlik*, 17 Aralık 1965, 1.

³⁶⁹ *Bitlis Birlik*, 1 Haziran 1966, 1.

³⁷⁰ *Bitlis Birlik*, 2 Haziran 1966, 1.

³⁷¹ *Bitlis Birlik*, 8 Aralık 1966, 1.

³⁷² *Bitlis Birlik*, 30 Aralık 1966, 1.

³⁷³ *Milliyet*, 2 Temmuz 1967, 1.

dağa kaçmışlardır. Soyulan vatandaşların derhal Tatvan'a gelip olayı ilgililere anlatmaları üzerine; Bitlis Valisi, Tatvan Kaymakamı ve Jandarma Komutanı derhal olay yerine varmışlardır. Her yıl büyük bir coşku ile kutlanan 1 Temmuz Kabotaj Bayramı kutlamaları, soygun nedeniyle yarım kalmıştır. Hırsızların yakalanması için 8 Subay, 6 Ast Subay, 50 Jandarma eri ve 2 uçak görevlendirilmiştir. Hırsızlar, olayın gerçekleştiği gece saat 24:00 sularında, Sirit köyünde çembere alınmış ve yarım saat süren çatışma esnasında İl Jandarma Kumandanı Yarbay Ragıp Cingözoğlu başına isabet eden kurşunla hafif bir biçimde yaralanmıştır.³⁷⁴

Aralarında Muş Belediye Encümen Azası Süleyman Uzman, Maden Arama Müdürü Nail Çelik, Muş Teknik Ziraat Müdürü ve eşinin de³⁷⁵ olduğu bu büyük soygunun ardından Muş Milletvekili Nermin Neftçi (Hayriye Ayşe Nermin Neftçi), Muş-Tatvan-Bitlis yolunda gerçekleşen hırsızlık olayının bilançosunun ne kadar olduğu ile ilgili İçişleri Bakanı tarafından cevaplandırılmak üzere yazılı soru önergesi vermiştir.³⁷⁶ Dönemin İçişleri Bakanı Dr. Faruk Sükan, yazılı soru önergesini şöyle cevaplamıştır:

Muş-Tatvan-Bitlis yol kavşağı Başhan mevkiinde vuku bulan olayda;

- 13 AC 469 plaka sayılı Motosiklet
- 61 AC 198 plaka sayılı Minibüs
- 49 AC 443 plaka sayılı Muş Çayır Mera Müdürlüğü'ne ait Otomobil
- 49 AC 121 plaka sayılı Muş Ziraat Müdürlüğü'ne ait Otomobil
- 56 AC 581 plaka sayılı Taksi
- 06 AC plaka sayılı Muş Deprem Amirliği'ne ait Pikap Otosu
- 49 AD 350 plaka sayılı Kamyon olmak üzere, 7 araç ve 51 kişi soyguna maruz kalmış, soyulanların iddialarına göre 4630 lira ile 17 muhtelif marka saatleri alınmıştır.³⁷⁷

Hizan'dan Tatvan'a gelmekte olan 2 otobüs, Simek bucağına bağlı Keklikdüzü köyü civarında, Binbaşı ve Yüzbaşı üniformalı 6 silahlı soyguncu tarafından so-

³⁷⁴ *Bitlis Birlik*, 3 Temmuz 1967, 1.

³⁷⁵ *Milliyet*, 3 Temmuz 1967, 9.

³⁷⁶ *Millet Meclisi TD*, D: 2. C: 22, B: 5, (17.11.1967), 107.

³⁷⁷ *Millet Meclisi TD*, D: 2. C: 22, B: 5, (17.11.1967), 107-108.

yulmuştur. İki otobüste bulunan 30 yolcudan 15 bin lira para ve 4 kol saati çalan hırsızlar, üzerinde fazla para çıkmayan yolcuları ciddi biçimde yaralamışlardır. Olay yerine Jandarma Bölüğü ve Siirt Komando Bölüğü sevk edilmiştir.³⁷⁸

Tatvan'a odun taşıyan dört kamyon, şoförleri ve muavinleri ile birlikte soyulmuşlardır. Jandarma üniformasına sahip 5 hırsız, her şeyi çaldıktan sonra mağdurları çırılçıplak bırakıp kaçmışlardır.³⁷⁹

Tatvan'da çok sayıda ev ve işyerine giren 5 kişilik hırsızlık şebekesi, Tatvan Cumhuriyet Savcısı'nın dahi evine girmeye çalışmış, komşuların durumu fark etmesi üzerine hırsızlar olay yerinden kaçmışlardır. İlçenin huzurunu kaçıran bu olayın sorumluları, yapılan çalışmalar sonucu yakalanıp adalete teslim edilmiştir. İşlemiş oldukları tüm suçları tek tek itiraf eden hırsızlar, mağazalara nasıl girdiklerini de göstermişlerdir.³⁸⁰

6 Aralık 1969 günü Tatvan Yatılı Bölge Okulu'nda, Doğu İlleri Valiler Toplantısı yapılmıştır. 1962'de Tatvan'da yapılan toplantıda olduğu gibi yine doğunun güvenlik sorunlarına değinilerek, alınması gereken önlemler tespit edilmiştir. İçişleri Bakanı Haldun Menteşoğlu başkanlığında yapılan bu toplantı, Doğu Anadolu Bölgesi'nin çeşitli valileri, Jandarma Genel Komutan Yardımcısı ve üst düzey yöneticiler katılımıyla gerçekleşmiştir.³⁸¹

Bitlis'in çeşitli sorunları, İçişleri Bakanlığı ve Asayiş ile ilgili konular görüldükten sonra Dönemin Hakkari Valisi olan Hüseyin Ögütçen kürsüye gelerek: *"Devlet doğuya en iyi memurları atamalıdır, en iyi valileri en iyi hakimleri, en iyi emniyet müdürlerini ve jandarma komutanlarını, en iyi öğretmenlerini... Bu memurlar bölgelerinde ne yapacaklarına dair bir oryantasyona yani yönlendirmeye, bölgeye uyum programına tabi tutulmalıdır. Doğu sürgün yeri sayıldıkça ve başarısız kim-seler cezalandırılmak için bu bölgeye atandıkça, Ankara doğudan iyi haberler beklemesin"*³⁸² sözleriyle, Doğu Anadolu Bölgesi'nde yaşanan güvenlik sorunlarının

³⁷⁸ *Milliyet*, 17 Eylül 1968, 1.

³⁷⁹ *Milliyet*, 23 Ağustos 1969, 11.

³⁸⁰ *Bitlis Birlik*, 30 Eylül 1970, 1.

³⁸¹ Hüseyin Ögütçen, *Bir İdarecinin Zamanla Yarışı- Anılar*, Cem Ofset, İstanbul, 2009, 262.

³⁸² Ögütçen, *a.g.e.*, 263.

önlenmesi için; gereken eğitimleri almış, nitelikli personellerin doğuya gönderilmesi gerektiğini ifade etmiştir.



SONUÇ

Tatvan'ın, tarih boyunca birçok medeniyete ve kültüre ev sahipliği yaptığı bilinmektedir. Konumu gereği her zaman önemli bir kavşak noktası olan ilçe, günümüzde olduğu gibi tarih boyunca önemli bir geçiş noktası olmuştur. Urartular, Persler, Makedonyalılar ve Büyük İskender'in ele geçirdiği Tatvan şehri, daha sonra İlhanlılar, Karakoyunlular ve Akkoyunluların egemenliği altına girmiştir. 1503'te Sâfevî hükümdarı Şah İsmail'in Akkoyunlu hakimiyetine son vermesiyle Bitlis bölgesi Sâfevî'lerin ele geçmiş ve bölge bir süre Osmanlı- Sâfevî arasında gidip gelmiştir. Bu durum Kanuni'nin 1534'te Irak seferine çıkmasıyla son bulmuş ve bölgede Osmanlı Devleti hakimiyeti başlamıştır.

20.yy'a kadar Osmanlı Devleti hakimiyetinde kalan ilçe, I. Dünya Savaşı'nın devam ettiği yıllarda Ruslar tarafından işgal edilmiştir. Bu durum karşısında 16. Kordun Kumandanı Mustafa Kemal Paşa'nın Bitlis'e doğru harekete geçmesiyle düşmanlar püskürtülmüş ve 10 Ağustos 1916 tarihinde Tatvan düşman işgalinden kurtulmuştur.

Cumhuriyetin ilanından sonra Tatvan, 1929'da Van vilayetine, Bitlis ise Muş vilayetine bağlanmıştır. Bölgenin idari yapısının tekrar değişmesine bağlı olarak Bitlis 1935'de vilayet merkezi, Tatvan ise 19 Nisan 1937'de Bitlis İline bağlı ilçe olmuştur.

Tatvan, ilçe olmasıyla birlikte çeşitli yatırım planlarına dahil edilmiştir. Bu program dahilinde Van Gölü İşletme İdaresinin Merkezi, Ernis'ten Tatvan'a alınmıştır. Van Gölü İşletme İdaresi'nde çalışmaların devam ettiği dönemde ise Tatvan, Türkiye ile İran'ı birbirine bağlayacak demiryolu projesinin en önemli geçiş noktalarından olmuştur. Bu bağlamda, 1957'te yapımına başlanan Muş-Tatvan Demiryolu çalışmaları 1964'te tamamlanmıştır. Böylece, Tatvan İstasyonu'na ulaşan vagonların feribotlara yüklenerek, Van'a ulaşımının sağlanmasında önemli bir adım atılmıştır.

İlk kez 1968'de açılan Doğu Sanayi Sergisi, ertesi yıl Tatvan Doğu Anadolu Fuarı adıyla hizmete açılmıştır. Her yıl açılan ve binlerce ziyaretçiyi ağırlayan bu etkinlik, ilçede ekonomik ve sosyal canlanmaları da beraberinde getirmiştir. Aynı yıl 10.Tümen Komutanlığı'nın Elazığ'dan Tatvan'a gelmesi de ticari hayatı olumlu açıdan etkilemiştir.

Tatvan'da tarım, hayvancılık ve ulaşım başta olmak üzere; bayındırlık, eğitim, sağlık alanlarında gelişmeler yaşanmıştır. Özellikle Başbakan Adnan Menderes'in Bitlis ve diğer Doğu illerinde yapılan tetkiklere katılarak halkla temas halinde olması, burada her geçen gün etkinliğinin biraz daha artmasını sağlamıştır. Bu gelişmeye katkı sağlayan en önemli faktör hiç kuşkusuz karayolu ve demiryolu ulaşımı bakımından ilçenin kavşak bir noktada olmasıdır.

1950’de, 3179 kişi olan Tatvan nşfusu, 1975’de 29.271’e ulaşarak, yirmi beş kat artış gşstermiştir. Netice itibariyle Tatvan; ulaşım, ticaret ve ekonomi potansiyeli ile şimdilerde nşfusu 100.000’e yakın, Van Gşlş Coğrafyası’nın en şnemli ilşelerinden biri olmuştur.



KAYNAKLAR

Arşiv Belgeleri

Cumhurbaşkanlığı Cumhuriyet Arşivi (CCA)

CCA, 030.01.75.474.18.

CCA, 030-10-0-0 / 152-78-36.

CCA, 030.11.1.111.9.17.

CCA, 030.11.01.367.38.4.

CCA, 030.18.01.02.132.34.5.

CCA, 030.18.01.02.134.106.6.

CCA, 030.18.01.02.134.106.8.

CCA, 030.18.01.02.135.26.18.

CCA, 030.18.01.02.153.45.5.

CCA, 030.18.01.178.30.5.

Resmi Yayınlar

Ayın Tarihi, No:132, İkinciteşrin 1944.

Belediyelerimiz I, İller Bankası Neşriyatı, Ankara, 1956.

Bitlis İl Yıllığı, 1967.

Bitlis İl Yıllığı, 1971.

Bitlis İl Yıllığı, 1973.

Cumhuriyetin 75. Yılında Van, Van Valiliği, 1998.

Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi.

Köy Envanter Etüdlerine Göre Bitlis, Köy İşleri Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1964.

T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Bayındırlık Dergisi, Aralık 1948,

T.C. Nafia Vekâleti, Bayındırlık İşleri Dergisi, Birinciteşrin 1939.

T.C. Nafia Vekâleti, Nafia Dergisi, Birinciteşrin 1944.

T.C. Resmî Gazete.

TBMM, Tutanak Dergisi.

TBMM, Kavanin Mecmuası.

TBMM, Zabıt Ceridesi.

Yerel ve Ulusal Gazeteler

Altunkalbur Gazetesi

Bitlis Gazetesi

Bitlis Birlik Gazetesi

Bitlis Sesi Gazetesi

Dideban Gazetesi

İnkılâp Gazetesi

Kalkınan Tatvan Gazetesi

Milliyet Gazetesi

Ulus Gazetesi

Yeşil Bitlis Gazetesi

Kitap, Makale ve Tezler

Algon, A. (2011). *Van Gölü'nün Gemileri Tatvan'dan Bodrum'a Yelken Peşinde Bir Yaşam*. (1. Baskı). İstanbul: Naviga Yayınları.

Arınç, K. (2001). *Tatvan Şehri Kuruluşu, Gelişmesi ve Fonksiyonları*. (1.Baskı). Erzurum: Atatürk Üniversitesi Yayınları.

Balık S., Ustaoglu M. R. (2006, 7-9 Şubat). *Türkiye'nin Göl, Gölet ve Baraj Göllelerinde Gerçekleştirilen Balıklandırma Çalışmaları ve Sonuçları*. 1. Balıklandırma ve Rezervuar Yönetimi Sempozyumu, Antalya.

Baydar, O. (1998). *Türkiye'de Sendikacılık Hareketi*. İstanbul: Basım Çözüm Reklam.

Bayram Kodaman, B. (1987). *Sultan II. Abdulhamid Devri Doğu Anadolu Politikası*. Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları.

Belen, F. (1963). *Atatürk'ün Askeri Kişiliği*. İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.

Çıngı, H. (1964). “Muş-Tatvan Demiryolu İşletmeye Açıldı”, *Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi*, 10, (116), 8.

Dâver, B. (1964). “Türk Üniversite Öğrencileri ve Siyaset”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 19, (3), 37-46.

Demirer, M.A. (2006). *Demokrat Parti Türkiye Topraklarını Gebe Bırakmıştı... 5 Mucizevi Rekor*. Demokrat Parti 60. Yıl Kitapları, Ankara: Lazer Ofset.

Demirtaş, M., Subaşı O. (2015). *Tatvan Tarihi*. (3. Baskı). İstanbul: Mega Basım Yayın.

Demirtaş, M., Subaşı O. (2015). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Van Gölü Denizcilik Tarihi*. (1. Baskı). İstanbul: Mega Basım Yayın.

Deniz, O. (2002). *Tatvan'ın Şehirsel Fonksiyonları, Etki Bölgesi ve Şehir İçi Arazi Kullanılışı*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Orta Öğretim Sosyal Alanlar Eğitimi Anabilim Dalı, Erzurum.

Evliya Çelebi, (2010). *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahâtnamesi: Bağdad-Basra-Bitlis-Diyarbakır-İsfahan-Malatya-Mardin-Musul-Tebriz-Van*. (Haz. Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı), İstanbul: YK Yayınları.

Güran, N. (1961). “Tatvan Betonarme Demiryol İskelesi”, *Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi*, 7, (76), 4-6.

Karabulut, Y. (1997). “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı”, *Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, (6), 163-188.

Karakaş, C. (1963). “Muş-Tatvan Demiryol Hattı”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 9, 104, Ankara, 2.

Kardaş. A. (2015). “Birinci Dünya Savaşı Dönemi'nde Mustafa Kemal Paşa'nın Bitlis'teki Faaliyetleri”, *Turkish Studies*, 10, (5), İlkbahar 2015, 229-244.

Kardaş, A. (2015). *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü Havzası'nda Yapılan Kamu Harcamaları ve Yatırımlar (1923-1950)*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları

Kardaş, A. (2016). "Uluslararası Bir Proje Olarak Türkiye-İran-Pakistan Demiryolunun Açılması", *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (17), 197-223.

Kırzioğlu, M. Fahrettin. (1953). *Kars Tarihi I*. İstanbul: Işıl Matbaası.

Kopar, M. (2013, 23-25 Mayıs). **2. Dünya Savaşı Yıllarında Elazığ**. Fırat Üniversitesi Harput Uygulama ve Araştırma Merkezi Geçmişten Geleceğe Harput Sempozyumu, Elazığ.

Lloyd, S. (2003). *Türkiye'nin Tarihi, Bir Gezginin Gözüyle Anadolu Uygarlıkları*. (Çev. Ender Varinlioğlu). Ankara: TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları.

Luttwak, E. (1966). *Bir Uzmanın Gözüyle Darbe*. (Çev. Edip İ. Polat). Ankara: Yaba Yayınları.

Orhon E. (1957). "T.C.D.D. İşletmesinin Faaliyetleri". *Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi*, (26), 16-19.

Öğün, G. (1990). "Ortaçağ Boyunca Van Bölgesi Tarihi". *Yüzüncü Yıl Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1, 102-132.

Öğütçen H. (2009). *Cumhuriyetin Aydınlığında Bir idarecinin Zamanla Yarışmaları*. İstanbul: Cem Ofset.

Şener, B. (2006). *Kabotaj Hattı Deniz Taşımacılığının Etüdü ve Optimum Gemi Tipinin Belirlenmesi*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Tarhan, N. (2017). *Anne, "Darbe" Ne Demek?*. İstanbul: Timaş Yayınları.

Tokgöz, O. (2010). *Seçimler, Siyasal Reklamlar ve Siyasal İletişim*. Ankara: İmge Kitabevi.

Tukin, C. (1945). “Van Bölgesi ve Tarihi Kaynakları”. *Beşinci Üniversite Haftası, Van (7-8. 1944-12.8.1944)*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayını, 253-273.

Tutel, E. (1998). *Gemiler, Süvariler, İskeleler*. (1.Baskı). İstanbul: İletişim.

Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi. (1996). (I), İstanbul: Numune Matbaacılık.

Uçarol, R. (2000). *Siyasi Tarih*. (Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Beşinci Baskı). İstanbul: Filiz Kitabevi.

Yalçın, E.S. (2009). *Cumhuriyet Döneminde Doğu Anadolu’ya Yapılan Kamu Harcamaları (1960-1980)*. (1.Baskı). Ankara: Berikan Yayınevi.

Yıldırım, İ. (2001). *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*. (1.Baskı). Ankara: Başak.

Yurt Ansiklopedisi, “*Bitlis*”, II, Anadolu Yayıncılık, İstanbul, 1982.

Yurtoğlu, N. (2014). *Demokrat Parti Dönemi Tarım Politikaları ve Siyasi, Sosyal, Ekonomik Hayata Tesirleri*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara.

Yücel, M. S. (2001). *Demokrat Parti*. İstanbul: Ülke Kitapları.

İnternet Kaynakları

http://tugortaokulu.meb.k12.tr/tema/icerikler/tug-ortaokulu-tarihi_824543.html, Erişim Tarihi: 22.10.2019

http://tatvanuluerilkokulu.meb.k12.tr/meb_iys_dosyalar/13/07/721052/icerikler/tarihce_2178992.html?CHK=ff4ac84c6f3ac5855a17e432be17b3e5 Erişim Tarihi: 23.11.2019.

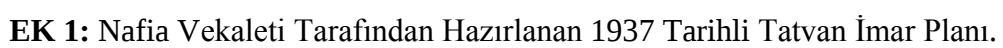
<http://rapory.tuik.gov.tr/28-12-2019-12:03:44-2092057231974966345376904958.html?>, Erişim Tarihi: 28.12.2019.

<http://rapory.tuik.gov.tr/28-12-2019-12:08:21-12806761161498799685470317449.html?>, Erişim Tarihi: 28.12.2019.

ÇİZELGELER DİZİNİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 1: Bitlis İl Genelinde Arazi Çeşitleri ve Dağılışı (Dönüm).....	28
Çizelge 2: Yıllara Göre Toplam Su Ürünleri, İç Su Balıkları ve İnci Kefali Üretim Miktarları (Ton)	32
Çizelge 3: 1966 Yılı İtibariyle Bitlis İli ve İlçelerinde Arıcılık Durumu	34
Çizelge 4: 1965-1970 Yıllarına Ait Tatvan Merkez Köyleri Nüfus Çizelgesi	39
Çizelge 5: 1965-1970 Yıllarına Ait Tatvan Küçüksu Bucağı Nüfus Çizelgesi	40
Çizelge 6: 1965-1970 Yıllarına Ait Tatvan Reşadiye Bucağı Nüfus Çizelgesi	42
Çizelge 7: 1940-1975 Yılları Arasında Tatvan'ın Nüfusu	43
Çizelge 8: Van Gölü'nde Hizmet Veren Deniz Taşıtları.....	61
Çizelge 9: Denizcilik Bankası Van Gölü İşletmesi'ne Ait Otobüslerin, Kurtalan-Tatvan Güzergâhı Kalkış ve Varış Saatleri.....	65
Çizelge 10: Denizcilik Bankası Van Gölü İşletmesi'ne Ait Otobüslerin, Tatvan-Kurtalan Güzergâhına Ait Ücret Tarifesi	66
Çizelge 11: 1965 Yılı İçinde Bitlis İl Genelinde Yapılan Karayolu Faaliyetleri	67
Çizelge 12: 1966-1967 Eğitim-Öğretim Yılı Bitlis İl ve İlçe merkezlerindeki Okul ve Öğrenci Sayıları (Ahlat ve Tatvan Bölge Yatılı Okulları dahildir.).....	71
Çizelge 13: 1966-1967 Eğitim-Öğretim Yılı İlkokullarda Öğretmen Sayısı.....	71
Çizelge 14: 1966-1967 Yılında Bitlis Merkez ve İlçe Köylerinde Bulunan Okul ve Öğrenci Sayıları	72
Çizelge 15: 1970-1971 Öğretim Yılı Şehir ve Köy Okullarına Devam Eden Öğrenci Sayısı	72
Çizelge 16: 1970-1971 Eğitim-Öğretim Yılı, Tatvan Lisesi'nde Görev Yapan Öğretmenler	73
Çizelge 17: Bitlis İli ve İlçelerine Ayrılan Halk Dershanesi Kontenjanları	76
Çizelge 18: 1964 Yılında Bitlis Merkez ve İlçe Köylerinde Sağlık Durumu (Rakamlar Köy Sayısını Göstermektedir.).....	76

107



4
2091

Ortaklarını ev sahibi yapmak maksadıyla merkezi Tuğ olmak üzere, 25 yıl müddet ve en az 2.100 Türk lirası sermaye ile kurulmasına bağlanan "Tuğ Yapı Kooperatifi"nin Ekonomi ve Ticaret Vekâletinin 25/12/1953 tarihli ve 6/10222/73867 sayılı yazısıyla gönderilen iligik anasözleşmesi İcra Vekilleri Heyetince 18 / I / 1954 tarihinde incelenerek, adı geçen Kooperatifin kurulmasına izin verilmesi, Ticaret Kanununun 480 inci maddesine göre kararlaştırılmıştır.

REİSİCUMHUR VEKİLİ

[Signature]

9 1951 136 6	Başvekil <i>[Signature]</i>	Devlet Vekili <i>[Signature]</i>	Devlet Vekili <i>[Signature]</i>	Adalet Vekili <i>[Signature]</i>	Millî Savunma Vekili <i>[Signature]</i>
136 1	İçişleri Vekili <i>[Signature]</i>	Dışişleri Vekili <i>[Signature]</i>	Maliye Vekili <i>[Signature]</i>	Millî Eğitim Vekili <i>[Signature]</i>	
64 1	Bayındırlık Vekili <i>[Signature]</i>	Ekono. ve Ticaret Vekili <i>[Signature]</i>	Sa. ve So. Y. Vekili <i>[Signature]</i>	G. ve Tekel Vekili <i>[Signature]</i>	
13 1	Tarım Vekili <i>[Signature]</i>	Ulaştırma Vekili <i>[Signature]</i>	Çalışma Vekili <i>[Signature]</i>	İşletmeler Vekili <i>[Signature]</i>	
030 1					

EK 2: Tuğ Yapı Kooperatifi'nin kurulmasını onaylayan Cumhurbaşkanı Vekili imzalı Kararname.

8 Temmuz 1953
Çarşamba
A adres: Eski Kuyumcular
Çarşısı No: 117-15
BİTLİS
Basıldığı yer: Sürt Basımevi
SİİRT

YEŞİL BİTLİS

DEMOKRAT SİYASİ GAZETE

Sahibi ve Yazı İşleri Md.
NEJAT BATURAY
Negredilmeyen yazılar inde
edilmez.

Yıl:1 Sayı : 73

Pazartesi Çarşamba ve Cuma günleri çıkar

Fiatı 10 Kuruş

1 TEMMUZDA YAPILAN DENİZ BAYRAMI ÇOK NEŞELİ GEÇTİ

BÜTÜN BİTLİS ve AHLAT HALKI TUĞ'A AKIN ETTİ

1 Temmuz Deniz bayramı Tatvan'da neşe içinde kutlandı.

Merasim programı tertip heyeti tarafından gazete mize gönderildi. Bu yüzden merasimin ne zaman başlayacağını öğrenemedik. Halk arasında dolanış gıyalar merasimin saat 15 de olacağını gösteriyordu. Biz saat 13 te Tuğ'a gittiğimiz zaman merasim bittiyiğini tesadüf mülahade ettik. Bu yüzden Deniz Bayramı merasiminin mültelef seyrederdik. Tabiatle tef silâhını okuyucularımıza da varamıyo uz.

Vilâyetimizde de merasim tertip heyetleri programlarını gazetemize göndermemiştirler. Temenni ederiz ki buadan böyle bir iş ihmal edilmez.

Tuğ'a gittiğimiz zaman saat 15 de bir voleybol maçı yapılacağı öğrendik. Saat 15 de çoktan beri seyretmekten mahrum olduğumuz futbol maçını seyrelemeye gittik, ne saha çizilip temizlenmiş ve ne de seyircilere oturacak bir yer temin edilmmişti.

Sigorta Müfettişleri Geldi

Geçen gün şehrimizde vukubulan yangında yanan Mazhar Olcay'a ait Bakkal dükkânı sigo tah idi. Bu işin keşfi için iki sigorta müfettişi şehrimize gelmiş tir.

Musabakanın başlama saati gelince ortaya çıkan takımları tefrik edemedik. Çünkü: Ne big forma ve ne de bir kıyafet intizamı vardı. Bazıları elbise ile oynuyorlardı. Meğer bu maçı de ğil, çok çocuk arasında tertip edilen bir antrenmanmış. Hemen voleybol oynayan sahaya gittik; sayın Valimiz ve eşleriyle dehil 300 e yakın olan seyircilerin heyecanla takip ettiği maçı bir intizam göz- çapıyor du. Maç Ahlat gençleriyle Tuğspor arasında yapılıyor du. Tuğspor takımında bir oyuncunun yanlışlık oluşu nazarı itibara alınmazsa kıyafet bakımından bir yek nesaklık ve intizam vardı. Ahlat oyuncuları hepsi ya hıneyaktı.

oyun iki set devam etti. Takımlar arasında tek

İbrahim Akıncı Gitti

Vilâyetimiz Jandarması Alay Kumandanı Albay İbrahim Akıncı mezunen şehrimizden ayrılmıştır. Kendisi şirk hizmetini bitirdiği için bugünlüklerde askeri emri beklemektedir. Bu sebepten İbrahim Akıncı'nın bir daha şehrimize dönmekten yeni vazife yerine gideceği umulmaktadır. Şehrimizde bulunduğ müddetçe tevazu ve ıssaciyetle kendisini herkes sevdiymiş olan arkadaşımıza iyi bir tatil temennisi ederiz.

nik bakımdan müsavet hissediliyordu. Yalnız Ahlat takımını fırsatlarından iyi istifade ettiği için birinci sette 14-5 ikinci sette 14-8 sayı yaparak müsabakayı kazandı.

Bundan sonra Tatvan koyu açıklarına kadar Er cis mo'ü ile bir gezinti tertip edildi.

Böylece Bayram eğlencesi geçti.

Büyük Askerî Tatbikat

* Sürt'te bulunan ikinci Tuğayın yaz ayları münasebetiyle şehrimize geldiğini evvelce bildirmiştik.

Mezkûr Tuğay Jandarma birliklerinde iştirakile büyük bir tatbikata başlamıştır. Basın mensupları da vet edilemediklerinden tatbikat hakkında okuyucularımıza izahat veremiyecégi mız için özür dileriz.

Bulgaristanda Karışıklık

Londra: 7 (a.a.) İngiliz Disiplini vekâleti sözcüsü verdiği beyanatta, Bulgaristanda Tütün işçileri arasında karışıklık, huzursuzluk mevcutt olduğuna dair elde edilmiş bulunduklarına söylemiştir.

Eskişehirde Suni Gübre ile Elde Edilen NETİCELER

Türkeyde en fazla suni gübre-süperfosfat-kullanılan vilâyetlerin başında Ankara ile birlikte Eskişehir de gelmektedir. Bu vilâyet, devlet çiftlikleri ve ziraat idaresi 12 seneden beri süperfosfat tecrübeleri yapmaktadır. Son üç sene zarfında bu tecrübeler, Eskişehir 370 köyünden hemen hemen hepsine de teşmil edilmiştir. Bu tecrübelerin hepsi de, köylünün tarlasında yapılmış ve buna, karargahları köylülerde bulunan, 19 teknik ziraat öğretmeni nezaret etmiştir. Bu tecrübelerde kullanılan suni gübre devlet tarafından verilmiştir. Elde edilen neticeler ikna edici olmuştur. Suni gübre verilen bir dönüm araziden 60 kilo fazla buğday temin edilmiştir. Böylelikle Eskişehir son seneler zarfında suni gübre sarfiyatını arttırmıştır.

Sivrihisarın büyük çiftçilerinden Ali Sörpük 1952 yılında 45 ton süperfosfat satın almış ve kullanmıştır. Sacaattin köyünden küçük bir çiftçi Hilmi Erol de, 1951 yılında yalnız beş ton süperfosfat kullanmış olan 1952 yılında bu miktarı 16 tona çıkarmıştır.

Eskişehir teknik ziraat müdürlüğünün mükemmel faaliyeti ile Eskişehir'in bütün köyleri, süperfosfatın ne derece verimli olduğunu görebilmişlerdir. Bu müdürlük tarafından hazırlanan tecrübeler 1951 yılında Eskişehirin 370 köyünden 181'inde yapılmış ve 1952 senesinde de 200 köyüne teşmil edilmiştir.

Tecrübeler mukayesseli yapılmıştır, tarlaların bir kısmına süperfosfat verilmiş, diğeri olduğ gibi bırakılmıştır. Böylelikle suni gübre ile daha fazla istihsal elde edildiğini gören köylü komşularını iknaya başlamıştır.

Bunun bir neticesi olarak suni gübre satışı artmıştır. 1953 yılı zarfında Karabükte istihsal edilen 2300 ton süperfosfat Eskişehirde satılmıştır. Diğer taraftan 700 ton granüle süperfosfat da ithal edilmiştir. Granüle süperfosfatın kilosu 34 kuruş olmakla beraber köylüler bunu Karabük süperfosfatı ile tercih etmektedirler. Karabük süperfosfatı kilosu 20 kuruştur. Fakat ithal edilen suni gübre yüzde kırkık ka litedendir ve bir dönüm için 10 kilo, yetmektedir. Halbuki Karabük Süperfosfatı kullanıldığı zaman bir dönüm için 20 kilo fazladır.

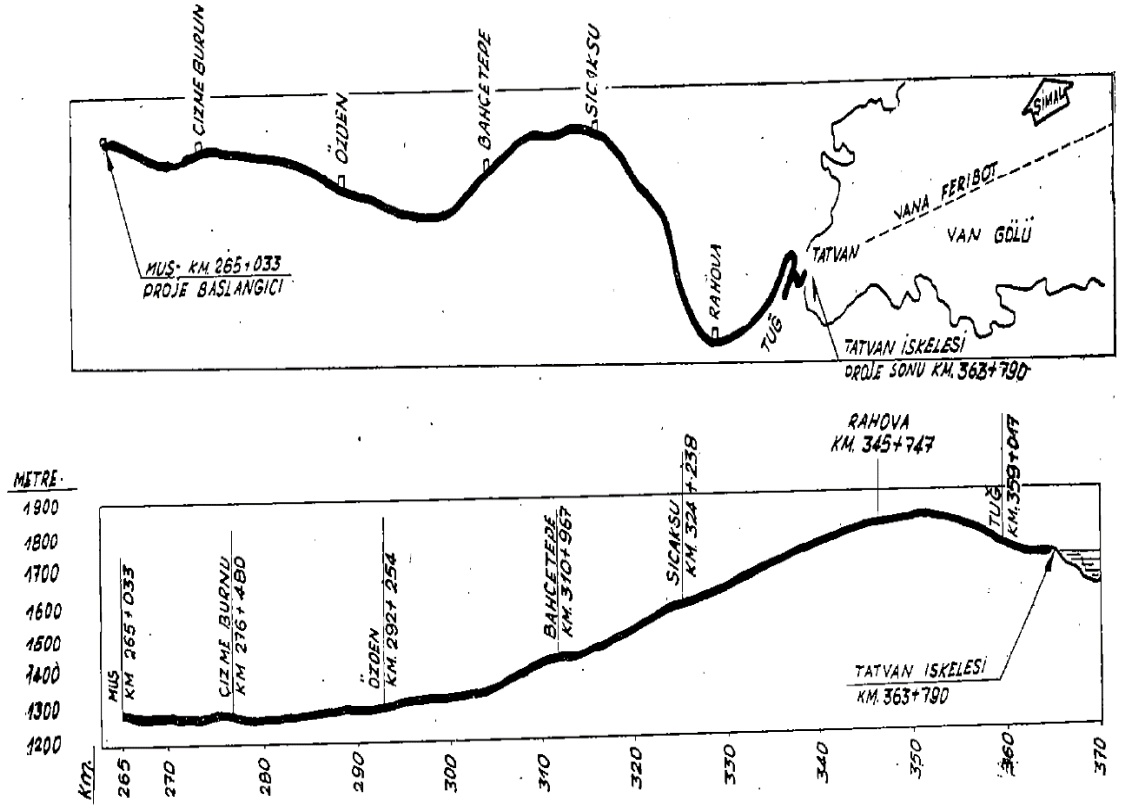
Eskişehir çiftçilerinin suni gübreye fazla ehemmiyet verdiklerini gösteren bir misal da aşağıda dır:

1951/52 kuruş mevsiminde dahi suni gübre kullanılan çiftçiler dönüm başına diğerlerinden 60 kilo fazla buğday elde etmişlerdir. Bunlar dönüm başına 20 kilo karabük süperfosfatı kullanmışlardı ki bir kilo buğdayı kilosu 30 kuruşdan satmışlar ve böylelikle 18 lira elde etmişlerdir. Bu mevsimde, süperfosfat kulanıan her eskişehir çiftçisi böylelikle dönüm başına 14 lira safi kâr temin etmiştir.

KORE MÜZAKERELERİ

Seul: 7 (a.a.) Seulden verilen haberlere göre, Koredeki Birleşik Amerika Kara Kuvvetleri Komutanı General Taylor, dün Amerikan müşavirleriyle görüşerek Güney Kore Reisi-umhurbaşkanı, Birleşmiş Milletler emrindeki 16 tümeni gelecek diye ve komünistlere karşı yalnız başına harbe kalktığı takdirde ne suretle hareket edilmesi gerektiğini incelemiştir. Cumhurreisi Rhee ile Arzenkovarin temsilcisi Robertson arasındaki müzakereler gırtlı cereyan etmektedir. Ve görüşmeler başlatıl 12 gün olmuştur. Tokyodaki Birleşmiş Milletler müşavirlerine göre, S. Rhee, Koreyi Birleştirmek için kendisini okadar kaptırmıştır ki, Birleşmiş Milletlerin yaptıklarını bir hareketle yıkmaktan çekinmeyecektir.

EK 3: Tatvan'da 1953 yılında kutlamaları yapılan 1 Temmuz Kabotaj Bayramı'na dair haber. Yeşil Bitlis, (8 Temmuz 1953)



EK 4: Muş-Tatvan Demiryolu Projesi için hazırlanan zemin etüt çizelgesi.

T. C.
BAŞVEKÂLET
KANUNLAR VE KARARLAR
Tetkik Dairesi

Karar Sayısı

4

KARARNAME

12040

Ekl

2

Bağdat Paktı Müsterek Projelerinden olan Türk-İran demiryol inşaatının ilk merhalesini teşkil eden Muş-Tatvan kısmının inşaatında kullanılmak üzere İngiltere Hükûmeti tarafından bağış yoluyla gönderilen ilişik faturalarda yazılı 13 adet kamyon ile yedek aksamının gümrük vergisinden muaf tutulması; Nafia Vekâletinin isteğine dayanan Gümrük ve İ. hisarlar Vekâletinin 7/8/1959 tarihli ve 57733 sayılı yazısı üzerine, 5383 sayılı kanunun 17 nci maddesinin 2 nci bendine göre, İcra Vekiller Heyetince 14/8 /1959 tarihinde kararlaştırılmıştır.

REİSİCUMHUR

C. Bay

020 13 01 158/655

Dosya No:

62-73

1082

Başvekâlet Devlet Vekili Devlet Vekili Devlet Vekili ve Devlet Vekili
Bas-Yay. ve Turz. V. V. Mınakalat V. V.
Adliye Vekili Milli Müdafaa Vekili Dahiliye Vekili Hariciye Vekili Maliye Vekili
Maarif Vekili Nafia Vekili Ticaret Vekili Sın. ve İç. Mus. Vekili Güm. ve İnş. Vekili
Maarif V. V. Maarif V. V.
Ziraat Vekili Mınakalat Vekili Çalışma Vekili Sanayi Vekili Bas-Yay. ve Turz. Vekili
İmar ve İskân Vekili Koordinasyon Vekili V. V.
Sanayi V. V.

EK 5: Muş-Tatvan Demiryolu çalışmalarında kullanılmak üzere İngiltere'den gönderilen kamyon ve yedek parçalarının, Gümrük Vergisi'nden muaf tutulmasına ilişkin Kararname.

2. Mart 1961

Schlip ve Yazı
İşleri Menkul
P. DÜBÜ
İSMAIL HAKKI
EKMEKÇİOĞLU
GAZETE
İDAREHANESESİ
Cumhuriyet Cad. No: 15
TATVAN

İNKILÂP

GÜNLÜK SIYASI

Devlet Nüshası

TARAFSIZ GAZETE

Basıldığı Yer
BİTLİS
Basımevi
BİTLİS
İLK ÇIKIŞ
10/Kasım/1960
SAYISI
10 Kuruştur

YIL: 1 SAYI: 29

(Pazar Harek Hergün Çıkar)

15/ARALIK/1960 PERŞEMBE

Muş-Tatvan demiryolu için altı milyon dolarlık yardım

İnşaat malzemesi, yedek parça ray ve diğer malzemenin alımı için Washington'da yardım anlaşması imzalandı

Ankara
Bilgişik Amerika kabine ma ikraz fonu bugün, Washington'da Musil-Tatvan demiryolu için 64 milyon dolarlık bir ikraz planı ile 6 milyon dolarlık bir ikraz planı ile anlaşma imzalandığını açıkladı.
Bu proje merkezli

Vilayetimizde ağaçlandırma işine ehemmiyet Verilecek

Hükümetin ağaçlandırma planına uyularak vilayetimizde de faaliyet gösterilecektir.

Gerek merkezde ve gerekse kırsalarda çok sayıda fidan dikilmesi plan edilmektedir. Bu faaliyet her sene gösteri ve on yıla Vilayetimizde ağaçlandırma olacaktır.

İnşaat malzemesi, yedek parça ray ve diğer demir malzemesi ile takviye edildiği, bu tesisat ve tesbir malzemesinin Bilgişik Amerika'dan mübayaası da düşünülmektedir.

Kalkınma bakanlığı tarafından desteklenmektedir. Bu ikrazın tasvip edildiği 12 Temmuz'da açıklanmıştır.

Vatandaş

Hareket; medeniyetle orantılıdır. Medeniyetin ilk şartı ise okur yazar olmaktır.

Şuhalde okur yazar işin bilmeceye yardımı et eğer okur-yazar değilse semtindeki ilkokul da açılan okuma yazma (Gecce) kursuna dahil kaydı yapıp ve kurs süresince devamsızlık etme

Cahit Burhan Belibağlı Geldi

Devlet C. Savcılığı'ndan, Vilayetimiz C. Savcılığı'na terfisi teyid eden Sayın Cahit Burhan Belibağlı Şehrimize gelerek yul vazifelerine başlamıştır.

Wendilerine hoş geldiniz der, yeni vazifelerinde başarılar dileriz.

Sınırlarımızda yapılan Kaçakçılık

Ankara, Hükümet, bilhassa cenup bölgemizdeki bil'umum kaçakçılık mevzuunu ele alarak, gerekli tedbirlerin daha da artırılması ihtiyacı girmeyi karar altına almış bulunmaktadır.

Melûm olduğu veçhile, sınırlarımızdan yapılan kaçakçılık memleketimizde döviz kayıtlarına zarar vermektedir.

Kaymakamlara tahsis edilen jipler Geldi

Vilayetimizin Adilcevaz, Muthi ve Aizan hıza kaymakamlarına tahsis edilen jipler şehrimize getirilmiş ve kaza kaymakamlarına verilmiştir.

Bu vaziyete göre bütün kaza kaymakamları jip ile seyahat etmeye başlamışlardır.

Akil Hastaları

Gazetelerin birinde ufak bir haber gözüme ilişti. Akil hastaları bir eğlence programı tertip edilecekler istenildi. Bu program o kadar muvaffak olmuştur ki, israrla ve ricalara dayalı olarak kabul olunmuştur.

Günün salı günü yeni tiyatrodaki tekralanan programda Akil Hastaları "İkizler" piyesinde temsil etmişler ve deha çok başarı göstermişler, daikalarca alkışlanmışlardır.

Akil hastalarının yaptıklarını, akıl hastası olmayanlar yapmıyorlar. O kadar, mükemmel bir eğlence programı tertip ediyor, temsilcileri parmak ısıracak kadar hayret içinde kalan akıllı muvaffakiyetle aydınlatıyorlar. Ama akıllılar bunu yaparlar ve yapmak isteseler de yüzlerini gözlemlerine buluşturuyorlar.

Peki, böyle bir program tertip eden, temsil veren hastası gösteren kimselere akıl hastası nasıldır? İşte insanın buna aklırmıyor. Mademki bu kadar akıl ve mantık sahibidir bu hastalar, ne diye hastahane de kalıyorlar?

Ama kim bilir? Belki de bu sıfat altında zaman zaman akıllı gelen insanlara ders vermek, eğlenme tertip edilir, temsil nasıl yapılır diye göstermek için o hastahane de tutuluyorlar. Bu iş üzerinde derin düşünmeye gerekmez. Ne olur, ne olmaz!

ÖZ

Satılık matbaa

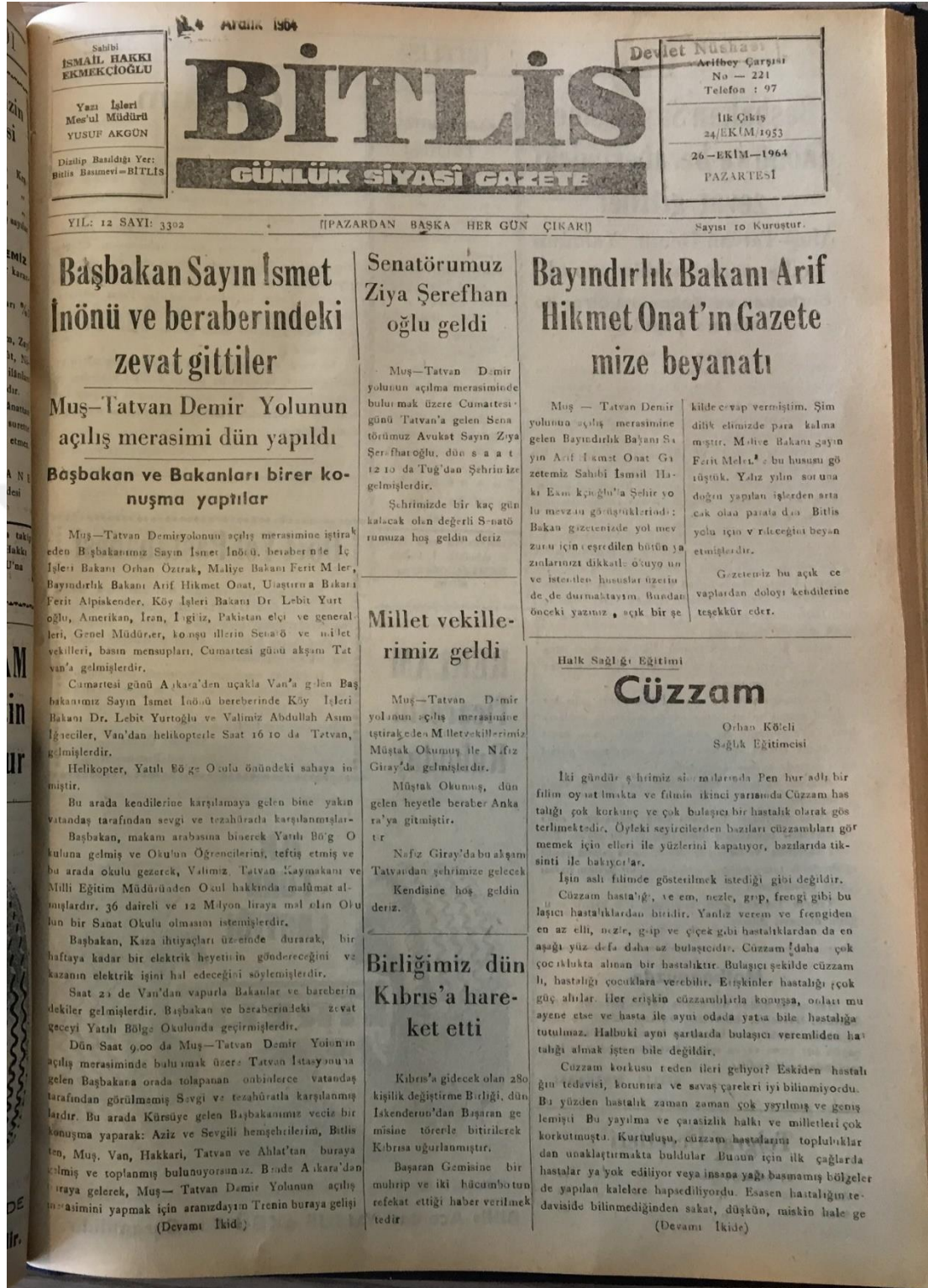
Kayseride İSTİKLAL MATBAASİ kumpasatıktır. Bir adet 56 model yeni vaziyette 36x43 ebadında Vikitrya Pedal bir adet 76x100 mizgalbert, Volantlı Kağıt kesme makinesi, bir adet Perova tezgâhi ve çeşitli yeni vaziyette Hurufat ve Malzemesiyle.

Müraaat: Sumerbank İş hanı
Kat: 1 No: 7 - KAYSERİ
Telefon: 142

Üzletimde özientimden ötürü

Sormuşsun aşkın bir halini!
Öpmektedirim yüzüğümüz la'lıni
Dutaklarını anıp.
Ayrıldığından beri
Ellerini göğre ermediginden
Yeri
Öpmektedirim ben
Secd'lere kapanıp.
Tubak ile gülyeği çalışırsa bir yerde,
İksinin başı a matlağa uğrar derde,
Basil Gecul

EK6: Muş-Tatvan Demiryolu projesinde kullanılmak üzere A.B.D. tarafından sağlanan yardıma ait gazete haberi. İnkılap Gazetesi, (15 Aralık 1960)



EK 7: İsmet İnönü'nün açılışını yaptığı Muş-Tatvan Demir Yolu'nun hizmete açılması ile ilgili detayların yer aldığı haber. Bitlis Gazetesi, (26.10.1964)

2 Ocak 1958



DİDEBAN

GÜNLÜK SİYASİ MÜSTAKİL GAZETE

Devlet Nüshası

Seyr Eyle Didebane
Ser Çekmiş Anıman
Taan Eyle İshane
Kükürü Şehri BİTLİS.

Sahibi ve Yayıncısı
Meş'ul Müdürü
İ. Hakkı Elmekçioglu

Gazete İdarhaneçisi :
Paşa Pazarı No: 14-15
Telefon : 97

İlk Çıkış 11/Ekim/1957

Bastırıldığı Yer: Dideban
Basıncı Bittis

Sayısı 5 Kuruluş

YIL : 1 SAYI : 8

[Pazar Hariç Hergün Çıkar]

19/Ekim/1957 CUMARTESİ

Bir Sual

II

YAZAN : Mehmet Kumaşçioğlu

Bitlis'in seçim der-
resine girdi gireli herke-
sin merakla sorduğu su-
al, muhterem valimizin
niçin adaylığını koymak
istediği; mebus olarak
mı, yoksa vali olarak mı
kalmasının daha çok fal-
deli ve lüzumlu olup ol-
madığı hususu idi. Bu-
nu dünkü yazımızda el-
almış fakat mevzuun ge-
nişliği sebebi ile tama-
men cevaplandıramamış-
tık.

Bir seçim mücadelesi
içinde bulunduğumuzdan
bu suallerin tam ve ge-
niş cevaplarını elbetteki
muhterem valimize bize
etrafınca anlatmak, niçin
ve ne sebeple mebus ol-
mak istediğini izah et-
mek lüzumunda buluna-
caktır.

Biz şahsî ve mahalli
kanaat ve fikirlerimizi
bitaraf olarak halkın na-
zarlarına arz etmek arz-
sundayız.

Muhterem Rifat Bin-
göl, vali olarak bir çok
dertlerimize parmak bas-
mış; bunların giderilme-
si hususunda ne şekilde
hareket etmek lüzum ge-
ldiğini plânlaştırmış bu-
lunuyordu.

Şehircilik bakımından
ilk defa ele alınıp yapılm-
ması mecburiyeti olan
otel, lokanta, sinema, ga-
raj gibi tesisler bol ser-
maye isterdi. Bu bol ser-

maye en kestirme yoldan
gidilmek suretiyle tüc-
carlardan ve memleketi-
ne faideli olmak istiyen
yatırım sahiplerinden te-
min edilebilirdi. İşte
muhterem valimizin da-
ha ilk hımla plânlaş-
tırmağa muvaffak oldu-
ğu husus bu idi. Otel
lokanta, sinema, garaj
mevzularını ele almış ve
bu tesislerin vücut bul-
ması için lüzum gelen
sermayeyi tüccar ve ya-
tırım sahiplerinden temin

ederek bir şirket kurma-
ya muvaffak olmuş, te-
sislerin yapılacağı mahal-
leri seçerek gerekli is-
timlakleri yaptırmış, ş-
sin başlangıcında iken
bile dahilde ve harici
bütün Bitlis'lilerin mu-
habbet ve minnettarlığı-
nı da sağlamıştı. Bitlis,
dahi geldiği günlerde
böylesi bir faaliyet gös-
teren değerli bir idare
adamını elbetteki bütün
mevduiyeti ile destekli-
cek ona uzun zaman sa-
hip olmak istiyekte. Or-
tada ele alınmış böyle
hıyatî mevzular ve ele
alınacağı muhtak olan
sosyal ve İktisadi mese-
leler vardı. Bu hayatî, İk-
tisadî ve sosyal mesele-
ler, Ankara'dan değil,
fakat mecburi olarak ma-
hallen incelenmeğe ve e-
le alınmağa zaruret gös-

(Devamı Sayfa 2 de)

Muş - Tuğ Demiryolunun İhâlesi Yapıldı

Memnuniyetle haber
aldığımız göre, dün Muş
Tuğ demiryolu ihâleye
çıkartılmış ve elli milyon
keşif bedellî olan bu hat-
tın inşaatını garanti tan-
kası % 17 noksanına uh-
desine almış bulunmak-
tadır.

Bütün doğu vilâyet-
lerinde sonsuz bir sevinç
ve heyecan uyandıran bu
mutlu haberi saygılarımı-
za almakla şeref duyar
ve bu hatın kısa bir zı-
manda işletmeye açılma-
sını temenni ederiz.

İbrahim Arıcı Hasta

İki seneye yakın bir
zamandan beri Hizan'da
bulunan ve dârist çalış-
ması ile kendisini muhlî
te sevdiren kıymetli hâ-
kimlerimizden İbrahim
Arıcı'nın hastalandığını
ve tedavi için Dıyarba-
kır'a gittiğini teessüre
haber almış bulunuyo-
ruz.

Kendilerine geçmiş
olsun der, âcıl şifalar
temenni ederiz.

Seçim Faaliyetinden Notlar

Seçim sonuyaktakışık
ça Partilerin faaliyetleri
artmakta ve her Parti
kendi imkânlarının ve
faal elemanlarının dere-
cesine göre bir çalışma
ve Propaganda sistemini
tatbik etmektedir.

D. P. Propagandacı-
ları Reşadiye'de üç gün
devamlı kalıp muntakayı
elde etmek için geniş bir
faaliyet göstermişler ve
arzularına uygun bir va-
it alarak Adilcevaz'a geç-
mişlerdir.

Hâlen Adilcevaz mün-
tıkasında bütün D. P.
ileri geleceğinin faaliye-
te bulunuşu, umumi dik-
kati bu bölgeye çekmiş
ve bu kaza sakinlerinin
hangi tarafı destekleyece-
ği hususu önemli bir me-
rak konusu olmuştur.

Bölgemizin en kuvvetli

Partileri olan ve Seçim
mücadelesi eşit kuvvet-
lerle devam eden D. P.
ile C. H. P. ekipleri her
gittikleri yerde aynı ala-
ka ile karşılaşmakta ve
her iki tarafa da aynı
vaidler bol keseden ve-
rilmektedir.

Bütün bu kritik se-
bepler yüzünden, bulun-
duğu muntakanın tama-
mını elde ettiğini zanne-
den ekipler, büyük bir
şevk ve azimle başka bir
yere gitmekte ve oradan
da aynı ümitle ayrılmak-
tadırlar. zira hangi ekip
olursa olsun — Muhale-
fet için Hizan haric-
her gittiği yerde "Reyi-
miz sizindir", vaadini ra-
hatça almakta ve terazi-
nin kendilerine taraf o-
lan kefelere bu vaad i-

(Devamı Sayfa 2. de)

Hayri Yüksel Geldi

Ahlat Hâkimi Hayri Yüksel'in se-
lahiyetle şehrimize geldiğini ve vazir-
feye başladığını memnuniyetle haber
almış bulunuyoruz.

Kıymetli Hâkimimize hoş geldiniz
der, Yeni muhitinde ve vazife ininde başa-
rılar dileriz.

C. H. P. Başkanlığından

İki günden beri dağıtmaya devam
edilen seçmen kırmızı kartları her ne
sebeptense noksan çıkmaktadır. Bu
hal, halkımızın maneviyatını bozmak-
tadır. Halbuki kırmızı kartları çıkma-
yan seçmenler hüviyetlerini göstermek
suretiyle ve hatta hiç bir hüviyet ol-
massa dahi iki şahide yine reylerini
atabilirler. Kırmızı kartı olmayan seç-
menlere rey kullanamazsın diyerek men
fi propaganda yapanlara aldırılmaması
ve hakikatin bu şekilde açıkça yazıl-
ması ehemmiyetle sayın seçmenlere du-
yurulur.

C. H. P. Başkanlığından

Nükte, Fıkra ve Çizgilerle ATATÜRK

İLK HEDEF

Neşeli bir toplantının hayli ilerlemiş bir sa-
atinde bir vatandaş :

— Abe Paşam, diye söz başla; ne vakit-
tir hep merak ederiz. Millî mücadelenin sonuna
doğru : « Ordular ilk hedefiniz Ahdenizdir, iletir! »
emrini vermişsiniz. Aradan bir kaç zaman geçti.
Ordulara son, yahut ikinci hedef göstermediniz.
Ahdeniz ilk hedef olduğuna göre, ikinci hedef
neresidir ?

Atatürk, kendisine teklifince : « Abe Paşam »
deydiğinden bile Rumkütüğü olduğu anlaşılan bu va-
tandaş dikkatle ve yunusah bir tebezzütle bak-
tıktan sonra, masadaki hadiseni alarak kaldırdı :

— Abe hemşerin, diye cevap verdi; hele şim-
dilik ilk hedefin şerefine geçelim...

« NOT : Hattırlatalım ki, bu konuşma yapı-
ldığı zaman Hatay henüz anavatanı haruşına -
mıştı »

EK 8: Ekim 1957'de, Muş-Tatvan Demiryolu İhalesinin yapıldığına dair haber.
Dideban Gazetesi, (19 Ekim 1957)



EK 9: 1968 Yılında Tatvan'da ilk kez açılan Doğu Sanayi Sergisi haberi. Bitlis Birlik Gazetesi, (1 Temmuz 1968)



EK 10: 1960'lı yıllarda Tatvan Plajı'nda oynanan voleybol maçı ³⁸³

³⁸³ Haluk Necdet Tekin'in Fotoğraf Arşivi'nden alınmıştır.



EK 11: Tatvan'da 23 Nisan kutlamalarından bir Görüntü-1, (23 Nisan 1951)



EK 12: Tatvan'da 23 Nisan kutlamalarından bir Görüntü-2, (23 Nisan 1953)



EK 13: 1971 tarihli Türkiye-İran Demiryolu bağlantısını resmeden pullar



EK 14: Tatvan Doğu Anadolu Fuarı anısına üretilen sigara paketleri

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı, Soyadı: Emre TEKİN

Uyruğu: T.C.

Doğum Tarihi ve Yeri: 10.10.1988/ TATVAN

Telefon: 0 (555) 777 75 10

E-mail: emretekın_88@hotmail.com

Eğitim

Yüksek Lisans

Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi/ Sosyal Bilimler Enstitüsü/ Tarih Anabilim Dalı

Lisans

Akdeniz Üniversitesi / Edebiyat Fakültesi / Tarih Bölümü

Lise

Necati Dölen Lisesi / Antalya

Yabancı Dil

İngilizce

Rusça



VAN YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

LİSANSÜSTÜ TEZ ORJİNALLİK RAPORU

Tez Başlığı / Konusu:

26.12.2019

Cumhuriyet Dönemi'nde Tatvan (1950-1970)

Yukarıda başlığı/konusu belirlenen tez çalışmamın Kapak sayfası, Giriş, Ana bölümler ve Sonuç bölümlerinden oluşan toplam 133 sayfalık kısmına ilişkin, 25.12.2019 tarihinde şahsım/tez danışmanım tarafından turnitin.intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtreleme uygulanarak alınmış olan orijinalite raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 3 (yüzde üç) tür.

Uygulanan Filtreler Aşağıda Verilmiştir:

- Kabul ve onay sayfası hariç,
- Teşekkür hariç,
- İçindekiler hariç,
- Simge ve kısaltmalar hariç,
- Gereç ve yöntemler hariç,
- Kaynakça hariç,
- Alıntılar hariç,
- Tezden çıkan yayınlar hariç,
- 7 kelimeden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç (Limit match size to 7 words)

Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Lisansüstü Tez Orijinalite Raporu Alınması ve Kullanılmasına İlişkin Yönergeyi İnceledim ve bu yönergede belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmamın herhangi bir intihal içmediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini bilgilerinize arz ederim.

25.12.2019
Emre TEKİN

Adı Soyadı : Emre TEKİN

Öğrenci No :179206114

Anabilim Dalı : Tarih Anabilim Dalı

Programı : Yüksek Lisans

Statüsü : Y. Lisans ☒ Doktora ☐

DANIŞMAN

Doç. Dr. Abdulaziz KARDAS

25.12.2019

ENSTİTÜ ONAYI

25.12.2019

Doç. Dr. Bekir KOÇLAR

Enstitü Müdürü