



16-18. Yüzyıllarda Van Gölü'ndeki Askeri ve Sivil

Faaliyetler

Sibel ÖKMEN

Yüksek Lisans Tezi

Tarih Anabilim Dalı

Prof. Dr. Mehmet DEMİRTAŞ

T.C.
BİTLİS EREN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI

16-18. YÜZYILLARDA VAN GÖLÜ'NDEKİ ASKERÎ ve
SİVİL FAALİYETLER

YÜKSEK LİSANS TEZİ

SİBEL ÖKMEN

DANIŞMAN

PROF. DR. MEHMET DEMİRTAŞ

Ağustos 2021

BİTLİS

T.C.
BİTLİS EREN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Anabilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisiyim. Hazırlamış olduğum “.....” başlıklı tezde 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 çalışmasında 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 kabullendiğimi beyan ederim.

...../...../20.....

T.C.
BİTLİS EREN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

“.....” başlıklı yüksek lisans tezi Bitlis Eren Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tez Yazım Kılavuzuna uygun olarak hazırlanmıştır.
...../...../20.....

Tezi Hazırlayan:

İmza

Ad Soyad

Danışman:

İmza

Ad Soyad

..... **Anabilim Dalı Başkanı:**

İmza

Unvan, Ad Soyad

T.C.
BİTLİS EREN ÜNİVERSİTESİ
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

TEZ ONAY SAYFASI

Bitlis Eren Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Anabilim Dalı öğrencisi tarafından
hazırlanan“.....
....” adlı Yüksek Lisans/Doktora Tezi ile ilgili tez savunma sınavı,/...../ 20....
tarihinde, saat’te yapılmış ve tezin oy birliği/oy çokluğu ile kabul / red
edilmesine karar verilmiştir.

JÜRİ:

İMZA

Danışman: Unvanı Adı SOYADI

Üniversite Adı, Anabilim Dalı,

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak YL / Doktora Tezi olduğunu onaylıyorum.

Başkan : Unvanı Adı SOYADI

Üniversite Adı, Anabilim Dalı,

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak YL / Doktora Tezi olduğunu onaylıyorum.

Üye : Unvanı Adı SOYADI

Üniversite Adı, Anabilim Dalı,

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak YL / Doktora Tezi olduğunu onaylıyorum.

Üye : Unvanı Adı SOYADI

Üniversite Adı, Anabilim Dalı,

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak YL / Doktora Tezi olduğunu onaylıyorum.

Üye : Unvanı Adı SOYADI

Üniversite Adı, Anabilim Dalı,

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak YL / Doktora Tezi olduğunu onaylıyorum.

Bitlis Eren Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yönetim Kurulu’nun
..... tarih ve sayılı kararıyla jüri tarafından kabul edilmiş bu
çalışmanın yüksek lisans / doktora tezi olarak kabulü onaylanmıştır.

.... / / 20....

Unvan, Ad Soyadı

Enstitü Müdürü

T.C.

Bitlis Eren Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Tarih Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi, Ağustos 2021

Danışman: Prof. Dr. Mehmet DEMİRTAŞ

Sibel ÖKMEN

16-18. Yüzyıllarda Van Gölü'ndeki Askerî ve Sivil Faaliyetler

ÖZET

Anadolu coğrafyasının en büyük gölü olma özelliğine sahip olan Van Gölü, tarihi süreç içerisinde birçok medeniyetin ilgi odağı olmuştur. Deniz veya derya olarak adlandırılan Van Gölü'nün denizcilik faaliyetleri bakımından en iyi bilinen kısmını ise Osmanlı Devleti'nin hâkimiyet dönemi oluşturmuştur. Devlet'in bölgedeki hâkimiyetini sağlamlaştırması ile denizcilik faaliyetleri artırılmış ve Van Gölü'ndeki su yolu taşımacılığı önem kazanmıştır. Gölün İran tarafına yakın olması, yapılan seferler boyunca ordunun zahire ihtiyacının göl bağlantılı gerçekleşmesine olanak tanımış ve bu durum bölgeye askerî önem kazandırmıştır.

Bu çalışmada, belirtilen dönemde Van Gölü üzerinde gemi imal çalışmaları, Osmanlı Devleti'nin Van Gölü'nden istifade ediş biçimi ve bu durumun bölgede oluşturmuş olduğu askerî, ekonomik ve siyasi önem ele alınmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Van Gölü, Gemi imalatı, Zahire, Ordu, Taşımacılık.

Republic of Turkey

Bitlis Eren University

Graduate Education Institute

Department of History

Master's Thesis, August 2021

Supervisor: Prof. Dr. Mehmet DEMİRTAŞ

Sibel ÖKMEN

16-18. Centuries Military and Civil Activities in Lake Van

ABSTRACT

Van Lake, which has the distinction of being the largest lake in the Anatolian geography, it has hosted many civilizations in the historical process. The most well-know part of the Lake Van, which is know as the sea and the sea, in terms of maritime activities is undoubtedly the domination process of the Ottoman State. Maritime activities have been increased with the state's strengthening of its dominance in the region and in Van Lake waterway transportation has gained importance. The proximity of the lake to the Iranian side enabled the army's need for grain to be realized in connection with the lake during the campaigns and this situation gave the region military importance.

In this study, shipbuilding works on Lake Van in the specified period, the way the Ottoman Empire benefited from Lake Van and the military, economic and political importance of this situation in the region were tried to be discussed.

Keywords: Lake Van, Shipbuilding, Grain, Army, Transportation.

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	I
ABSTRACT.....	II
İÇİNDEKİLER.....	III
TABLOLAR LİSTESİ.....	V
HARİTALAR LİSTESİ.....	VI
FOTOĞRAFLAR LİSTESİ.....	VII
KISALTMALAR.....	VIII
ÖN SÖZ.....	X
GİRİŞ.....	1
A. Tezin Amacı.....	1
B. Tezin Kapsamı ve Sınırlılıkları.....	1
C. Kaynak Değerlendirmesi.....	3
D. Van Gölü'nün Coğrafi Konumu ve Özellikleri.....	5
E. Van Gölü Havzası'nın Osmanlı Devleti'nden Önceki Durumu.....	7
F. Van Gölü ve Çevresinin Osmanlı Hâkimiyetine Girişi.....	11

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİ'NİN VAN GÖLÜ'NDEKİ GEMİ İNŞA ÇALIŞMALARI

1.1. GÖL BAĞLANTILI ULAŞIM.....	14
1.2. VAN GÖLÜ'NDE GEMİ İNŞA ÇALIŞMALARI.....	21
1.2.1. Gemi Yapımında Kullanılan Malzemeler ve Temin Yollar.....	26
1.2.2. İstihdam Edilen Personel	27
1.2.3. Personelin Ücret ve İstihkakı	30

1.3. OSMANLI DEVLETİ'NDE GEMİ İŞLETME HUKUKU.....	32
---	----

İKİNCİ BÖLÜM

VAN GÖLÜ'NDE ASKERÎ FAALİYETLER

2.1. ZAHİRE TEMİNİ.....	35
2.1.1. Depolama ve Nakliye.....	39
2.1.2. Cephane Temini ve Nakli.....	47
2.2. SANAYİ FAALİYETLERİ.....	50
2.2.1. Harp Sanayii.....	50
2.2.1.1. Darbzen Dökümhanesi.....	51
2.2.1.2. Top Fındığı ve Yuvalak (Top Güllesi) Dökümü.....	52
2.2.1.3. Barut Üretimi.....	56

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

VAN GÖLÜ'NDE SİVİL FAALİYETLER

3.1. ÜRETİM.....	59
3.1.1. Zirai Üretim ve Nakliye.....	59
3.1.2. Maden Üretimi ve Nakliyesi.....	59
3.1.2.1. Güherçile Üretimi ve Nakliyesi.....	60
3.1.2.2. Kükürt Üretimi ve Nakliyesi.....	64
3.1.2.3. Demir Üretimi ve Nakliyesi.....	66
3.2. VAN GÖLÜ'NDE TİCARİ FAALİYETLER.....	68
3.2.1. Göl Bağlantılı Ticari Faaliyetler	68
SONUÇ.....	73
KAYNAKÇA.....	75
EKLER.....	87

İNDEKS.....	97
ÖZGEÇMİŞ.....	100



TABLULAR LİSTESİ

Tablo 1.1.: Merkez'den Gönderilen Marangoz ve Kalafatçıların İsimleri	29
Tablo 1.2.: Personelin İstihkakı.....	30
Tablo 1.3.: Marangozlara Ödenen Ücret Ücret.....	31
Tablo 1. 4.: Kalafatçılara Ödenen Ücret.....	31
Tablo 2.1.: Bitlis-Adilcevaz ve Erciş Sancaklarından Temin Edilen Zahire ve Et Miktarı.....	38
Tablo 2.2.: Van Ambarlarında Depolanan Zahire Çeşidi ve Miktarı.....	41
Tablo 2.3.: Van Ambarına Depolanan Zahire ve Kaynağı.....	42
Tablo 2.4.: XVIII. Yüzyıl'da Van Gölü Çevresinde Bulunan Zahire Ambarları ve Kapasitesi.....	44
Tablo 3.1.: Van Sancağında Çıkarılan Güherçile Miktarı.....	63

HARİTALAR LİSTESİ

Harita 1.1.: Osmanlı Devleti'nde Van Gölü Suyolu Ulaşım Haritası.....	15
Harita 1.2.: Erzurum, Erzincan, Van Gölü, Malatya, Bitlis, Diyarbakir, Şebinkarahisar, Mardin Arasındaki Yol Güzergâhı.....	16
Harita 1.3.: 16-19. Yüzyıllarda Osmanlı Dönemi Van Gölü ve Çevresi Karayolu Ulaşım Haritası.....	20
Harita 1.4.: 17. Yüzyıl'da Van Gölü'nün Kuzeyini İhtiva Eden Haritanın Bir Kısmı.....	21

FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

- Fotoğraf 1.: Urartu Kemerı Üzerinde Yer Alan Balık Betimlemesi.....8
- Fotoğraf 2.: 1997 Yılında Ayanis Kazılarında Bulunan Tunç Balık Figürü....9
- Fotoğraf 3.: 20. Yüzyılda Bend-i Mahi'de Balık Avı.....72



KISALTMALAR

AE.	: Aliemiri
Bkz.	: Bakınız
BOA	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C	: Cemaziyelahir
CM	: Santimetre.
C. AS.	: Cevdet Askeriye
C.	: Cilt
CA	: Cemaziyelevvel
CIEPO Ottoman	: Ciepo-comite International Des Etudes Pre-Ottomanes Et Ottoman
Çev.	: Çeviren
D. BŞM	: Defter-i Baş Muhasebe
D. MFK	: Defter-i Mevkufat
Der.	: Derleyen
Dr.	: Doktor
Ed.	: Editör
Haz.	: Hazırlayan
İE. BH.	: İbnülemin Bahriye
İE. DH.	: İbnülemin Dahiliye
İE.	: İbnülemin
İÜ	: İstanbul Üniversitesi
KG	: Kilogram.
M	: Muharrem
M. Ö.	: Milattan Önce

MAD	: Maliyeden Müdevver Defter
MD	: Mühimme Defteri
MD. ZYL	: Mühimme Zeyli Defter
OTAM	: Osmanlı Tarih Araştırmaları Merkezi
Öğr.	: Öğretim
Prof.	: Profesör
S	: Safer
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
SAMD. III	: Sultan Ahmed III
SBE	: Sosyal Bilimler Enstitüsü
SMHD. I	: Sultan Mahmud I
TD	: Tahrir Defteri
TDV	: Türkiye Diyanet Vakfı
TTK	: Türk Tarih Kurumu
Vd.	: Ve devamı
YKY	: Yapı Kredi Yayınları

ÖNSÖZ

İnsanoğlunun varoluşundan günümüze değin geçen tarihsel süreç içerisinde su, insan hayatının şekillenmesi konusunun vazgeçilmez bir parçası olmuştur. Su, tarih öncesi devirlerde insan göçlerini belirleyen en temel unsur olarak görülmüş ve buna binaen medeniyet ve uygarlıkların oluşum mekânlarının belirlenmesinde önemli bir rol oynamıştır. Nitekim Fırat ve Dicle'nin Mezopotamya'yı, Seyhun ve Ceyhun'un Maveraunnehr'i, Nil'in Mısır'ı ve daha nice suların nice medeniyetleri doğurmuş ve beslemiş olması suyun yaşam için önemini tasdikler niteliktedir. Nesillerin yaşamı ve sürekliliği, medeniyetlerin oluşum ve gelişimi her zaman suyun varlığı ve yokluğu ile doğru orantılı olmuştur.

Tarihi kronolojisi Kalkolitik Çağa değin uzayan Van Gölü Havzası; akınlar, göçler ve tahakküm mücadeleleri neticesinde Hitit, Asur ve Urartu devletlerinin tesirleri ile şekillenmiş ve bu durum binlerce yıl içerisinde onlarca devlet eliyle devam etmiştir. Havzada mütehakkim olabilen herkesin Van Gölü ile münasebeti de kaçınılmaz olmuştur.

“16-18. Yüzyıllarda Van Gölü'ndeki Askerî ve Sivil Faaliyetler” adlı bu tez çalışması giriş ve üç ana bölümden oluşmaktadır. Giriş kısmında; tezin amacı, sınırları ve kapsamı, istifade edilen kaynaklar hakkında bilgiler verilmiştir. Ayrıca Van Gölü'nün coğrafi yapısı, Osmanlı Devleti'nden önce bölgede hâkimiyet süren devletlerin gölde sürdürmüş oldukları faaliyetler ve havzanın Osmanlı hâkimiyetine geçiş sürecine değinilmiştir.

Birinci bölümde; Osmanlı Devleti'nin Van Gölü bağlantılı ulaşımına ve bu noktada gerçekleştirmiş oldukları faaliyetler hakkında bilgiler verilmiştir. Yine devletin gölü faal olarak kullanmak için yapmış olduğu gemiler ve bu gemiler için istihdam edilen personeller, gemiler için gerekli olan malzemelerin temini, gemilerin işletme usulü arşiv vesikalarının sunduğu bilgiler dâhilinde genel hatlarıyla incelenmiştir. Daha sonra söz konusu bölümde iskeleler arası bağlantı, gemilerin sayıca yetersiz olması veya fiziki koşullarının kullanıma imkân vermediği durumlarda

göl havzasında gerçekleştirilmesi beklenen ulaşım alternatif olabilecek karayolları aktarılmaya çalışılmıştır.

İkinci bölümde; devletin göldeki faaliyetlerini askerî amaçla etkin kullanımı üzerinde durulmuştur. İran seferine çıkan ordu için mahallinden satın alınan zahirenin, adeta bir üs görevi gören Tatvan İskeleyi'ne nakledildiğine ve buradan da su yolu taşımacılığı ile cepheye ulaştırılması arasındaki bağlantıya detaylı olarak değinilmiştir. Daha sonra devletin sanayi noktasında gerçekleştirmiş olduğu faaliyetlere dikkat çekilmiş ve bu alanda Van Gölü'nden taşımacılık ve nakliye amacıyla yararlanıldığı aktarılmıştır.

Üçüncü bölümde; Öncelikle Osmanlı Devleti'nin Van Gölü ve havzasında gerçekleştirmiş olduğu ticari faaliyetler değerlendirilmiş ve bu hususta balık ticaretinin zeamet içerisindeki yıllık payı, balık avlama usulü vs. konular hakkında bilgi verilmiştir. Ayrıca gölden çıkarılan borak adlı malzemeye de değinilmiştir. Bölümün devamında göl kenarında işletilen maden ocaklarından elde edilen malzemelerin göl üzerinden mahalline ulaştırılmasına ve bu ocaklar için gerekli olan malzeme temininin yine su yolu kullanılarak gerçekleştirildiğine değinmeye çalışılmıştır.

Araştırma konusunun tespitinden kaynak teminine, yazımından tashihine, her lahza çalışmalarımı inceleyen, bilgi ve tecrübesiyle çalışmama yön veren danışman hocam Prof. Dr. Mehmet Demirtaş'a teşekkür ederim. Ayrıca tarih okumalarımı, araştırma ve yazma usulümü yönlendiren ve şekillendiren saygıdeğer hocam Doç. Dr. Erdem Karaca'ya, çalışmalarım esnasında şahsımı danışmanı olduğu öğrencilerden ayırmayarak aynı ihtimamı gösteren kıymetli hocam Doç. Dr. Ercan Alan'a ve çalışma süresince bitmek, tükenmek bilmeyen sorularıma sabırla cevap vererek ilgisini ve bilgisini esirgemeyen Arş. Gör. Yunus Kırayit'e, çalışmamın muvaffakiyetle tamamlanması adına sağlamış olduğu her türlü fedakârlık ve destekten ötürü kıymetli arkadaşım Samethan Karabulut'a teşekkür ederim.

Son olarak çalışmamın her aşamasında yardım ve desteğini esirgemeyerek bütün imkânları sabırla sunan aileme sonsuz teşekkür ederim.

Sibel ÖKMEN

Ağustos 2021

GİRİŞ

A. Tezin Amacı

Ulaşım hizmetleri şehirlerin gelişimi ve toplumun refah düzeyinin artmasını sağlayan en önemli faktörlerden biridir. Bir bölgenin ticaret ağının gelişmesi, farklı bölgelerle münasebetinin artması vb. ticari ve sosyal faaliyetlerin yoğunluğu, ulaşım hizmetlerindeki kaliteye bağlı olarak azalmakta veya artmaktadır. Bilhassa iç sularda, su yolu ulaşımı ile yapılan taşımacılık faaliyetlerinin gerek askerî gerekse sivil gereksinimleri karşılamaya yönelik bir fonksiyon icra etmesi sebebiyle devlet, bu yolla yapılan faaliyetlere önemli derecede özen göstermiş ve bu durumdan üst düzey bir verim elde etmek adına çeşitli politikalar uygulamıştır.¹

Osmanlı Devleti'nin, su yolu taşımacılığı kapsamında bir takım girişimler gerçekleştirmiş olduğu nehir ve göllerden biri de Van Gölü olmuştur. Göl, sivil ve ekonomik girişimlerin yanı sıra bilhassa İran seferlerine zahire ve mühimmat taşıma noktasında önemli rol oynamıştır. Önemine binaen hazırlanmış olduğumuz çalışmada Osmanlı Devleti'nin deniz ticareti ve iç sularda uyguladığı politikalar ve girişimlerin Van Gölü'ne yansımaları ele alınmıştır. Bu hususta gölde inşa edilen gemiler, gemilerin ebatları ve sayıları, bu gemilerde çalıştırılmak üzere istihdam edilen personeller ve personellerin günlük yevmiyeleri, gemilerin yük taşıma kapasiteleri, tüccar taifeleri, bölgede çıkarılan madenlerin göl üzerinden yerleşim yerlerine nakledilmesi, madenlerin malzeme ihtiyacının temin edildikten sonra yine gemiler vasıtasıyla mahalline ulaştırılması gibi konular için ekseriyetle arşiv kaynaklarına başvurularak çalışmanın önemine dikkat çekmek hedeflenmiştir.

B. Tezin Kapsamı ve Sınırlılıkları

Van Gölü'nde gemi yapımı, taşımacılık (maden, zahire, odun vb.), göl bağlantılı ticaret ve sanayii konularını ele alan bu çalışma XVI-XVIII. yüzyıl arası bir dönemi kapsamaktadır. Çalışmamıza konu ettiğimiz yüzyıllar, uzun ve karmaşık bir süreci akıllara getirirse de belirtmek gerekir ki araştırma sahamıza konu olan alanda zaman zaman aksaklıklar yaşanmış ve mevcut faaliyetlerin sürekliliği mümkün

¹Abdulvasi Çetkin, "Van Gölü'nde Osmanlı Şirketleri'nin Vapur Taşımacılığı Teşebbüsleri, *Atatürk Üniversitesi SBE*, Erzurum 2000, (Yüksek Lisans Tezi), s. 3.

olmamıştır. Bilhassa XVI. yüzyılda vuku bulan İran harpleri ile ilgili yapılan araştırmalar sonucunda gölün kullanımına ait sınırlı sayıda kaynak tespit edilmiştir. Keza söz konusu dönemde İran'a uygulanan ticari ambargolar, dış ticarete olanak sağlamadığından tüccarların bölgeye ziyaretini sekteye uğratmıştır.² Bunun yanı sıra ilerleyen dönemlerde kullanıma açılan maden ocakları, Tophane-i Amire'ye yakın kurulan fabrikalar, usta ve işçi eksikliği gibi nedenler göldeki faaliyetleri olumsuz yönde etkilemiştir.³

Gölün kapalı havza olması ve suyunun bilhassa ziraat ve hayvancılık faaliyetlerinde kullanılamaması, yöre insanının gölle bağlantısını sınırlamış ve mevcut imkânlar dâhilinde yalnızca gemicilik, balıkçılık ve bor üreticiliği gibi faaliyetler yapılabilmektedir.⁴

Çeşitli zorluklara rağmen Van Gölü'nde yüzyıllar boyunca süregelen birçok faaliyet yürütülmüştür. Osmanlı Devleti ekseriyetle nakliye amacıyla gölde gemi sayısının artırılmasına her dönem büyük bir özen göstermiş ve çeşitli ticari ve sanayi faaliyetleri de yine göl ile bağlantılı olarak gerçekleşmiştir.

Konuyla ilgili çeşitli çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmalardan hocam Prof. Dr. Mehmet Demirtaş'ın çalışmaları ağırlıklı olarak Osmanlı ve Cumhuriyet dönemine kadar olan devreyi kapsamaktadır.⁵ Prof. Dr. Salih Mercan'ın çalışması Van Gölü'nün 19. yüzyıldaki durumu hakkında bilgiler ihtiva etmektedir.⁶ Dr. Öğr. Üyesi Serdar Genç'in gerek makalesi gerekse tezinde Van Gölü yalnızca sefer lojistiği yönüyle ele

² Orhan Kılıç, "Van Sancağı(1548-1648)", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Elazığ 1994, (Doktora Tezi), s. 373.

³ Fabrikalar hakkında detaylı bilgi için bkz. M. Metin Hülagü, "Osmanlı Devleti'nde Güherçile Üretimi ve Kayseri Güherçile Fabrikası", *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Kayseri 2011, s. 73-93.

⁴ Gemi yapım faaliyetleri ile ilgili çeşitli belgeler mevcut olup bunlar gemi yapım faaliyetleri kısmında detaylı olarak aktarılmaya çalışılacaktır.

⁵ Bkz. Mehmet Demirtaş, "Osmanlı Hâkimiyetinde Van Gölü'nde Denizcilik", Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 26-29 Eylül 2013/İstanbul, Türk Denizcilik Tarihi Bildiriler, TTK Yayınları, C. 5, Ankara 2004, s. 89-102; Mehmet Demirtaş- Oktay Subaşı, Osmanlıdan Cumhuriyete Vangölü Denizcilik Tarihi, Tatvan Kaymakamlığı Yayınları, Tatvan 2015.

⁶ Bkz. Salih Mercan, "Van Gölü'nde Nakliye ve Ulaşım", *Tarih ve Toplum*, İletişim Yayınları, C. 34, S. 204, İstanbul 2000, s. 39-44.

alınmıştır.⁷ Prof. Dr. Orhan Kılıç tarafından yazılan tezde ise yalnızca 16. yüzyıla dair faaliyetlere değinilmektedir.⁸

C. Kaynak Değerlendirmesi

Araştırmamız esnasında her biri ayrı ayrı bilgi verici ve yol gösterici çalışmalar olmasından ötürü, Prof. Dr. Mehmet Demirtaş'ın dönemin ve bölgenin genel tarihi ile ilgili hazırladığı kitap ve makalelerinden, XVI. yüzyıl Van Sancağı ile ilgili kapsamlı bir çalışmayı araştırmacıya sunan Prof. Dr. Orhan Kılıç'tan ve XVIII. yüzyıl İran seferlerini lojistik yönüyle ele alıp Van Gölü'nün süreç içerisinde aktif kullanıldığı hususuna değinen Dr. Öğr. Üyesi Serdar Genç'in çalışmasından gerek metot gerekse mukayese amacıyla önemli ölçüde istifade edilmiştir. Bunların yanı sıra kaynakçayı zenginleştiren ve başvurmakta beis görmediğimiz her bir eser, kendi alanı ve konusunda önemli ipuçları veren değerli çalışmalardır. Ancak en önemli kaynağımız Van Gölü ile ilgili arşivlerde yer alan defter ve belgelerdir.

Arşivlerde sınırlı sayıdaki kaynaklar Osmanlı Devleti'nin Van Gölü'ndeki faaliyetleri ile ilgili önemli bilgiler ihtiva etmektedir. Örneğin Osmanlı Arşivi'nde 1136-1137 yıllarını kapsayan 3377 numaralı Maliye Ahkâm Defteri'nin 266 ve 267. sayfaları, Van Gölü'nde ihtiyacı karşılamak amacıyla yapım emri verilen gemiler hakkındadır. Bu defterde ayrıca gemi yapımına refakat eden personel ve gemilerin ebatları hakkında bilgi verilmiştir. Yine aynı tarihleri kapsayan 3509 numaralı Ahkâm Defteri'nin 95. sayfasında gemi yapımı için görevlendirilen personellerin günlük yevmiyelerine ait bir takım bilgilere yer verilmiş, aynı defterin 15. sayfasında asker taifesi için Van tarafına sevk edilecek zahirenin Tatvan İskelesi'ne nakledilmesi hususu detaylı kaydedilmiştir.

Osmanlı Devleti'nin idari ve askerî organlarının yapısı, siyasi konumu, içtimai ve iktisadi yansımalarını günümüze naklettiğinden dolayı araştırmacılar için önemli bir arşiv vesikası olma özelliği teşkil eden Mühimme Defterleri başlıca arşiv

⁷ Bkz. Serdar Genç “*Osmanlı-Safevi Savaşlarında Sefer Organizasyonu Ve Lojistik 1722–1725*”, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2012, (Doktora Tezi); Serdar Genç “*XVII. Yüzyılın İlk Yarısında Şark Seferlerinde Van Gölü'nde Ulaşım*”, CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyumu Bildirileri 14-16 Nisan 2011 Uşak, (haz. Adnan Şişman, Tuncer Baykara, Mehmet Karayaman), C. 3, İzmir 2011, s. 1405-1413.

⁸ Bkz. Kılıç, Van Sancağı; Orhan Kılıç “*Orta ve Yeni Çağlarda Van Gölü'nde Nakliyat ve Ticaret*”, *Uluslararası 9. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu*, İstanbul 2017, s. 1-24.

kaynaklarımız arasındadır.⁹ İktisadi ve içtimai kararların kaydedildiği bu defterlerde sefer hazırlıkları, asker için iaşe temini ve cepheye ulaştırılması hususunda yazılan emirler, gölde faal olan ya da yeniden inşasına karar verilen deniz araçları ile ilgili merkezden gönderilen hükümler, bazı askerî, sivil ve ticari malzemelerin göl üzerinden gemilerle gönderilmesi hususunda yazılan hükümler konumuz bakımından büyük önem arz etmektedir. Bu sebeple çalışmamızın neredeyse bütün bölümlerinde Mühimme Defterleri'nden önemli ölçüde istifade edilmiştir.¹⁰

Tez çalışmamız için istifade ettiğimiz bir diğer arşiv fonu Ali Emiri tasnifidir. Beylikler döneminden başlayarak Sultan Abdülmecit dönemine kadar bir süreyi kapsayan bu fonda belgeler kronolojik bir tertip içerisinde sınıflandırılmıştır. Ayrıca belgeler içerik olarak siyasi ve askerî konular, tımar, zemet tevcihleri, yabancı ülkelerle olan münasebetler, Divan-ı Hümayun'a ait meseleler, maarif, inşa ve tamir gibi meseleleri içermektedir.¹¹ Yine arşiv kaynakları içerisinde Muallim Cevdet tasnifinde¹² yer alan belgeler ve İbnülemin¹³ tasnifinin bahriye konularını içeren belgelerden faydalanılmıştır.

Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi'nde yer alan diğer farklı fon ve kataloglara ait defter ve belgelerden de yararlanılmıştır. Örneğin Tapu Tahrir Defterleri içerisinde yer alan 1604- 1606 yıllarına ait olan bir Tahrir Defteri'nin¹⁴ 48 ve 50. sayfaları gölde ticari açıdan değerlendirebileceğimiz malzemeler hakkında bilgiler ihtiva etmektedir.

⁹ Mübahat Kütükoğlu, “ Mühimme Defterleri”, TDV İslam Ansiklopedisi, TDV Yayınları, C. 31, İstanbul 2006, s. 520-523.

¹⁰ Tez için istifade edilen hükümlerin alındığı bazı mühimme defterlerinin numaraları şu şekildedir; 5, 10, 12, 14, 16, 18, 21, 23, 24, 26, 30, 31, 32, 33 vd.

¹¹ Osmanlı Devleti'nin kuruluş yıllarından başlayarak Abdülmecit zamanına kadar 180 bin vesikayı ihtiva eden bir tasniftir. Vesikalar, padişahların saltanat sıraları esas alınarak tasnif edilmiştir. Tasnif, padişahlara göre kronolojik olmasına rağmen, her padişaha ait vesikalar kendi içlerinde tam kronolojik değildir. Padişah değiştiğinde sıra numarası 1'den başlanarak numaralanmıştır. Bu tasnif hakkında detaylı bilgi için bkz. Yusuf İhsan Genç vd., *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi*, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, İstanbul 2010, s. 438- 439. Bu tasnif içerisinde yer alan III. Ahmet (SAMD. III.) ve I. Mahmut (SMHD. I.) dönemlerine ait vesikalar kullanılmıştır.

¹² Muallim Cevdet öncülüğünde oluşturulan ve 1553- 1904 tarihlerini ihtiva eden bu tasnif 17 bölüm ve 216.572 belgeden oluşmaktadır. Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi, s. 441. Farklı kataloglardan oluşan bu tasnifin C.AS. fonundan yararlanılmıştır.

¹³ 30 kataloğu bulunan bu tasnifin, 829- 1290 (1425- 1873) tarihleri arasında farklı konuları içeren 47.125 adet belge bulunmaktadır. İbnülemin Tasnifi 23 ana bölüm altında toplanmış olup, her konu kendi bölümü içinde kaba bir kronolojik sıra takip etmektedir. Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi, s.440. Bu Tasnifin İE. DH. Ve İE. BH. fonlarından istifade edilmiştir.

¹⁴ Bu katalogdaki defterler, 835-1300/1431-1882 tarihlerini ihtiva ederler. Defterhâne'de muhafaza edilen Tahrir Defterleri 1086 numaraya kadar olup, mükerrerleri ile birlikte 1.100 adettir. Çalışmamızda bu katalogun 730 numaralı defteri kullanılmıştır.

Ayrıca Bab-1 Defteri kataloğu içerisinde bulunan D.BŞM.¹⁵ ve D. MFK¹⁶ fonlarından da yararlanılmıştır.

Bu kaynakların yanı sıra çalışmamızda, dönemi için önemli bilgiler sunan 2 adet seyahatname kullanılmıştır. Bunlardan ilki XVII. yüzyılın bilinen seyyahlarından olan Evliya Çelebi olup müellifin seyahatname adlı eserinin 4. cildinden faydalanılmıştır. Bir diğeri ise XVII. yüzyılda bölgeyi ziyaret eden Fransız seyyah Tavernier'dir. Seyyah İran'a uzanan yolculuğu sırasında Van Gölü hakkında önemli bilgiler vermektedir.

C. Van Gölü'nün Coğrafi Konumu ve Özellikleri

Doğu Anadolu Bölgesi'nde bulunan ve Türkiye'nin en büyük gölü olma özelliği taşıyan Van Gölü, tarihi süreçler içerisinde pek çok farklı isimle anılmıştır. Örneğin Asur Kralı II. Salamsar kitabesinde, Nayri Yüksek Denizi olarak tabir edilirken Ermeni Tarihçiler tarafından Biznurik Redhuni Gölü, Vaspuragan Denizi veya Küçük Deniz olarak anılmıştır.¹⁷ Bunun yanı sıra Arap kaynaklarında Ahlat Gölü, Erciş Gölü adlarını alırken Ravzatüssa'fa'da Ejir Gölü olarak geçmektedir. Fransız Seyyahlar tarafından Lake of Martiana, Blue Lake, kimi zaman da Vastan Gölü olarak tabir edilmiştir¹⁸. Bölgenin Osmanlı hâkimiyetine girmesiyle birlikte göl, kaynaklarda çeşitli isimlerle yer almıştır. Sâi Mustafa Çelebi, Mimar Sinan'ın anılarını anlattığı *Tezkiretü'l Bünyan* isimli eserinde gölü, Derya-yı Tatvan olarak adlandırırken Matrakçı Nasuh Bahr-i Van, Evliya Çelebi ise Van Deryası ismiyle anmıştır.¹⁹

¹⁵ Osmanlı maliyesinin en mühim kalemi Başmuhasebe Kalemi olup XVII. yüzyıl başlarında ihdâs olunmuştur. Malî hesapları kontrolle vazifeli kalemlerin bir araya getirilip mesul bir âmire bağlanması ile meydana gelmiştir. Başbakanlık Osmanlı Arşiv Rehberi, s. 146. Çalışmamızda bu kataloğun 167 numaralı defteri kullanılmıştır.

¹⁶ Osmanlı Arşiv'in de yer alan bu kataloğun 28716 ve 28464 numaralı defterlerinden istifade edilmiştir.

¹⁷ Mehmet Demirtaş, "XVI. Yüzyılda Van Gölü'nün Adının Tatvan Denizi Olduğunu Gösteren Bir Kaynak : Tezkiret'ül Bünyan", *VII. Uluslararası Van Gölü ve Havzası Sempozyumu Bildirileri*, (Ed. Oktay Belli), Bursa 2013, s. 309.

¹⁸ İsmail Mangaltepe, "XIX. Yüzyıl Fransız Seyyahlarına Göre Van", İstanbul Üniversitesi SBE, İstanbul 2005, (Doktora Tezi), s. 43; Genç, XVII. Yüzyılın İlk Yarısında Şark Seferlerinde Van Gölü'nde Ulaşım, s. 1405.

¹⁹ Sâi Mustafa Çelebi, *Tezkiretü'l Bünyan*, Süleymaniye Kütüphanesi, Hacı Mahmut Efendi, No: 491, vr. 3b, 4a; Nasühü' s- Silahi (Matrakçı), *Beyan-ı Menazil-i Sefer-i ' İrakeyn-i Sultan Süleyman Han*, (Haz. Hüseyin G. Yurdaydın), TTK Yayınları, Ankara 2014, s. 170.

Bunların dışında Şerefnâme adlı eserde göl, Deryaçe; Kühül Ahbar'da ise Van Denizi olarak geçmektedir.²⁰

Yüzölçümü 3765 kilometrekare olarak bilinen gölün en uzun alanını Tatvan ile Bendimahî Çayı arasında kalan 125 kilometrelik bir bölüm oluşturmaktadır. Gölün denizden yüksekliği 1646 metre, en derin noktası 470, kıyı uzunluğu ise 430 metredir.²¹ Evliya Çelebi seyahatnamesinde 17. yüzyıl ölçü kavramı ile gölün çevresinin firdolayı 11 konak²² olduğunu, doğudan batıya uzunluğunun 68, çevresinin ise 500 mil²³ olduğunu ifade etmiştir. Ona göre gölün derinliği orta kısımda 70 kulaçtır.²⁴

Van Gölü'nün oluşumu ile ilgili çeşitli görüşler mevcuttur. Yapılan ilk çalışmalar sonucunda gölün günümüzden 100.000 yıl öncesinde Nemrut Dağı'nın patlamasıyla çıkan lavların akarsu sisteminin önünü kapatması sonucu volkanın magma odasının çökmesiyle oluştuğu belirtilmiştir. Yakın zamanda yapılan araştırmalar ise gölün günümüzden en az 500.000 yıl öncesinde oluştuğu görüşünü ortaya koymaktadır.²⁵

Van Gölü, dünyanın en büyük sodalı gölü olarak bilinmektedir. Bu özelliğiyle biyolojik çeşitliliği sınırlandırdığından gerek göl içerisinde gerekse kıyı şeridinde kabuklu veya bitki şeklinde ortaya çıkan hiçbir canlıya rastlanmamaktadır. Göl

²⁰Demirtaş, "XVI. Yüzyılda Van Gölü'nün Adının Tatvan Denizi Olduğunu Gösteren Bir Kaynak: Tezkiret'ül Bünyan", s. 309.

²¹ Nejat Göyünç, "Van Tarihi", *İslam Ansiklopedisi*, MEB Yayınları, C. 13, Eskişehir 2001, s. 198.

²² Merhale olarak da bilinen bu ölçü birimi ortalama 8 saat süren yolculukla kat edilen mesafeyi belirtmektedir. Bkz. Cemal Çetin, "Osmanlılarda Mesafe Ölçümü ve Tarihî Süreci", Tarihçiliğe Adanmış Bir Ömür Prof. Dr. Nejat Göyünç'e Armağan, (Ed. Hasan Bahar, Mustafa Toker, M. Ali Hacıgökmen, H. Gül Küçükbezi), *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü*, Konya 2013, s. 446.

²³ Arap fersahı kullanılarak değerlendirilen bir ölçü birimidir. Arap fersahına göre 1 Mil 1995 metredir. Bkz. Ünal Taşkın, "Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri", *Fırat Üniversitesi SBE*, Elazığ 2005, (Yüksek Lisans Tezi), s. 151.

²⁴ Evliya Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, Yapı Kredi Yayınları, C. 4, İstanbul 2010, s. 183; Ayrıca seyyahın belirttiği uzunluk, Arapların kâme de dediği bâ' veya kulaç olup 4 şer'i arşın yani 199,5 cm ya da yaklaşık olarak 2 m olup bir milin binde biridir. Bugün Mısır'da bâ' 4 doğramacı arşını yani 3 m'dir. Bkz. Taşkın, s. 144. Buna göre 70 Kulaç= 210 metredir.

²⁵ Serkan Üner vd. "Pekişmemiş Sedimanlarda Depremle Oluşan Deformasyon Yapıları (Sismitler): Van Gölü Havzası, Doğu Anadolu", *Hacettepe Üniversitesi Yerbilimleri Uygulama ve Araştırma Merkezi Dergisi*, S.31, C.1, Ankara, s. 54.

suyunda %42,3 mutfak tuzu, %34 soda ve bir miktar sodyum sülfat, potasyum sülfat ve magnezyum karbonat olduğu tespit edilmiştir.²⁶

Kapalı Havza özelliği taşıyan gölün kıyı şeridini Van, Erciş Adilcevaz, Muradiye (Bargiri), Ahlat, Tatvan ve Gevaş (Vastan)'ın yanı sıra büyük küçük birçok köy oluşturmaktadır. Van Gölü'nde ayrıca Akdamar, Lim (Çarpanak), Adır ve Kuş adıyla bilinen dört ada mevcuttur. 17. Yüzyılda bölgeyi ziyaret eden Tavernier, seyahatnamesinde tarihi ve turistik önem arz eden Akdamar Adası'ndan Adaketons adıyla söz etmiş ve adada Surphaç ve Surpkara olarak bilinen iki Ermeni Manastırı'nın varlığına değinmiştir. Gölün kuzeydoğusunda olan ve Çarpanak adıyla da bilinen Lim Adası'ndan ise içerisinde bulunan Limkiliazi manastırında Ermeni Keşişleri'nin yoksulluk içerisinde yaşadığı bilgisiyle söz etmiştir.²⁷

E. Van Gölü Havzası'nın Osmanlı Devleti'nden Önceki Durumu

Van Gölü çevresinde yapılan arkeolojik çalışmalar burada bilinen en eski yerleşimlerin M.Ö. 5300-4600 yıllarına tarihlendirilmiştir.²⁸ Tilkitepe höyüğü, Çelebibağı höyüğü, Panz Kalesi, Kalecik, Dilkaya höyüğü, Ernis EvdiTepe Kalesi ve Nekropolü çalışmaları, Urartular öncesi Van Gölü havzasında teşekkül etmiş yerleşimlere ve ilkçağ yaşayışlarına ışık tutmaktadır. Van Gölü kıyılarındaki, Arces (Erciş), Arcak (Adilcevaz) gibi Ermenice yer isimlerinin Urartu öncesi dönemde buralara verilmiş olması, Ermenilerin Urartulardan önce Van Gölü ve havzasında nüfus yoğunluğu oluşturduğuna dair bazı ipuçları vermektedir.²⁹

M. Ö. XIII. yüzyıl Asur kroniklerinde ilk bahsedilmiş³⁰ ile beraber, Van Gölü havzasında tarih sahnesine Urartu Krallığı çıkmıştır. Selefleri Hurri³¹ toplulukları tarafından kurulan ve çağdaşı diğer devletler ile münasebetleri olan Urartular, ilk olarak Van Gölü havzası üzerinde merkezîyetçilikten uzak siyasi ve askerî açıdan

²⁶ Ayberk Yiğit, Zeynep Turhan İrak vd., "Van Gölü Suyunun İyon Karakterizasyonu ile Su Kalitesinin Belirlenmesi", *İğdır Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınları*, İğdır 2017, s. 170-171.

²⁷ Jean Boptiste Tavernier, *Tavernier Seyahatnamesi*, (Ed. Stefanos Yerasimos, Çev. Teoman Tunçdoğan), Kitapyayınları, İstanbul 2010, s. 293.

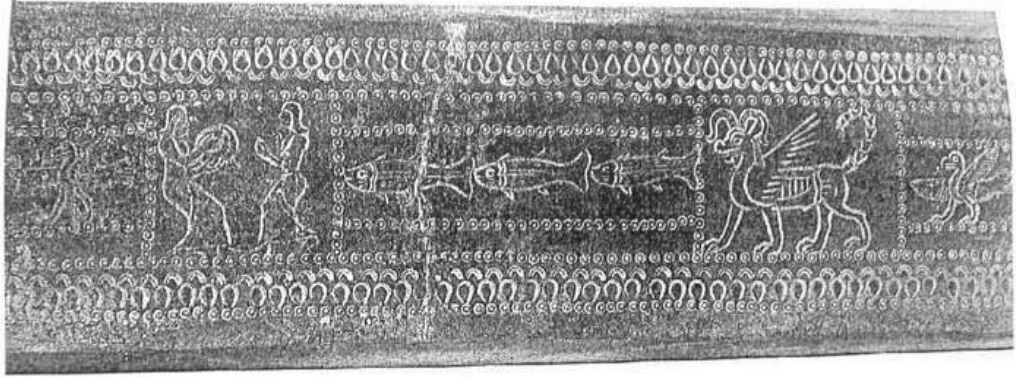
²⁸ Hüseyin Özdemir vd., "Holosendeki Van Gölü Seviye Değişimleri İle Arkeolojik Bulguların Karşılaştırılması" *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*, C. 10, S. 1, Gaziantep 2013, s. 959-992.

²⁹ Armen Potesyan, "The Problem of Identification of the ProtoArmenians", *Journal of the Society for Armenian Studies*, C. 16, S. 2, 2007 s. 25-66.

³⁰ Begüm İlgenli "Urartu Tanrıları Ve Tanrı Betimleri" *Ege Üniversitesi SBE*, İzmir 1994, (Yüksek Lisans Tezi), s. 3.

³¹ İlgenli, s. 4.

bölgenin en büyük birimleri olan beylikleri, tek bir merkez altında toplamıştır. Bu da Urartu'nun Beylikler Dönemi'ni oluşturmuştur (M.Ö 1274-858).³²



Fotoğraf 1: Urartu Kemerü Üzerinde Yer Alan Balık Betimlemesi³³

Van Gölü'nün yanı sıra Sevan ve Urmiye göllerine de sahip olan Urartular, Van Gölü'nden çeşitli şekillerde istifade etmiş ve göl havzasını etkin bir biçimde kullanmışlardır. Nitekim göl kıyısında bulunan ve kalıntıları günümüze ulaşan çeşitli liman ve iskeleler ilkçağda Van Gölü'nün etkin kullanımını tasdikler niteliktedir. Bu iskele kalıntılarında en önemlisi Urartu döneminden kalan ve Van kıyılarının yakınlarında bulunan Sardur Burcu ya da Madır Burcu olarak bilinen anıtsal yapıdır.

Adilcevaz Kef Kalesi, Van Kalesi, Ayanis Kalesi³⁴ gibi Van Gölü havzasında konuşlandırılan kale kent yapılaşmaları ve Ayanis Kalesi kazılarında bulunan 3 farklı balık omurgası³⁵ ile depo odalarında bulunan Tunç balık figürü ve Urartu Meher Kapı Tanrı isimleri arasında bulunan (Suinna) “Göller Tanrısı”³⁶ Urartularda gölün ne denli bir karşılığa sahip olduğunun göstergesi sayılabilir.

³² Altan Çilingiroğlu, *Urartu Tarihi*, Ege Üniversitesi Yayınları, İzmir 1994, s. 24.

³³ Atilla Batmaz, Ahmet Uhri, “Urartu Kültüründe Balık Betimlemesi Ve Ayanis Kalesinde Tunç Bir Balık Figürü Üzerine Düşünceler “ *Arkeoloji Dergisi*, S. 11, İzmir 2008, s. 80.

³⁴ Muhammed Akdoğan, “Urartu Krallığı ve Van Gölü”, Atatürk Üniversitesi SBE, Erzurum 2019, (Yüksek Lisans Tezi), s. 57.

³⁵, Batmaz, Uhri, s. 65.

³⁶ Akdoğan, s. 64.



Fotoğraf 2: 1997 Yılında Ayanis Kazılarında Bulunan Tunç Balık Figürü³⁷

Yunan tarihçi ve coğrafyacı Strabon (M. Ö. 63-23), Van Gölü suyunun çamaşır yıkamak için kullanıldığını aktarmıştır. Asur başkenti Kalhu'daki yazıtlardan birinde Kral Salmaneser'in (M.Ö. 849-824), Urartu Denizi'ne indiğini ve korkunç silahlarını Van Gölü'nde yıkadığını anlatmıştır.³⁸

Jeopolitik konumunun işe yararlığı Van Gölü havzasının Urartuların ardından birçok devlet tarafından sürekli el değiştirmesine sebep olmuştur. Urartulardan sonra bölgeye İskit, Med, Pers ve Küçük Ermeni gruplarının zaman zaman hâkim oldukları bilinmektedir.³⁹

Milattan önce 6. yüzyıla gelindiğinde Med Krallığı (M.Ö.678-549) yıkılmış, Van Gölü ve havzasını da içine alan tüm bölgeye ilerleyen yüzyıllarda Ahmeniş Krallığı (M.Ö. 550-330), ardından Seleukos İmparatorluğu (M.Ö. 323-63), Part İmparatorluğu (M.Ö. 247-224) ve Makedonya Krallığı (M.Ö. 800-146) hâkim olmuştur. Tüm bu serüvenler arasında Van Gölü havzası Roma-Part ve Roma-Sasani çekişmeleri arasında sürekli tampon bölge olma özelliğini sürdürmüş ve çoğu zaman çatışma sebebi olmuştur.⁴⁰

³⁷ Batmaz, Uhri, s. 80.

³⁸ Jana Lendaing, "thospitis" www.livius.org, 25.04.2021.

³⁹ Kılıç, "Van Sancağı, s. XXXI.

⁴⁰Jana Lendaing, "Armenia" www.livius.org, 10.03.2021.

Uzunca bir dönem Van gölü havzasının en güçlü hâkimi olan Sasani İmparatorluğu (M.Ö.224-651), bu durumu ortaçağa kadar sürdürmeyi başarmıştır. 625 yılına gelindiğinde bölgede görülmeye başlayan Hazar Türkleri'nin desteğini alan Bizans İmparatorluğu (M.S. 395-1453), Sasaniler ile yaptığı savaş sonrasında Van Gölü havzasında egemenliğini kurmuştur.⁴¹

Genel hatlarıyla Ortaçağ'da Van Gölü havzasının hâkimiyet teşekkülleri ele alındığında, Van Gölü'nde Vaspurakan Prensiği'nin gemicilik ve imar bakiyeleri dışında, ortaçağda yazılmış birçok eser Van Gölü'nde kendine has bir balık türü olduğundan ve bu balığın diğer bölgelere dağıtılıp satılmasından bahseder. Nitekim İbn-i Haldun, Abbasi Halifesi Memun döneminde (813 -833) bu bölgeden gelen bir salamura balık türünün vergi olarak girişinden söz etmiş ve Van Gölü'nden çıkarılan 10 rıtlı⁴² balığın çevre bölgelere gönderildiğini yazmıştır.⁴³ 860'lı yıllarda El Balazurin'in yazdığı Fethu'l Buldan'da Van Gölü'nden, Et-Tarrih Gölü olarak söz edilmiş ve gölde avlanan balıkları satma yetkisinin Vali tarafından Belazuri'ye verildiği nakledilmiştir.⁴⁴ IX-X. yüzyıllarda Abbasi egemenliği altında bulunan Vaspuragan Prensiği'nin de gölde balıkçılık faaliyetleri gerçekleştirdikleri ve darekh dedikleri inci kefalini tuzlayarak muhafaza ettikleri bilinmektedir.⁴⁵ Zekeriyya el-Kazvini, 13. Yüzyılda gölden et-tırrih adında bir balığın çıkarıldığını ve bu balığın senenin iki zamanında elle tutulabilecek oranda yoğunlaştığı ve Musul, Horasan, El-cezire ve Hindistan'a kadar gönderildiğini aktarmaktadır.⁴⁶ Eb-ul Füda ise Takvim'ül Buldan isimli eserinde, Erciş Gölü'nden taryh olarak adlandırılan balıkların tuzlanarak komşu ülkelere satıldığını yazmıştır.⁴⁷

⁴¹Kemal Taşçı, "Selçuklular Zamanında Van Gölü Havzası(1018-1243)" Atatürk Üniversitesi SBE, Erzurum 2013, (Doktora Tezi), s. 89.

⁴² Arap dünyasında en çok kullanılan ağırlık ölçü birimlerinden olup yer yer değişen bir değere sahiptir. Genellikle 1 rıtlın 128 dirheme denk olduğu bilinse de 11. Yüzyılda Ahlat'ta 1 rıtl=300 dirhem olarak hesaplanmıştır. Taşkın, s. 100-101. Ayrıca 312,5 dirhem 1 kg. olduğu düşünüldüğünde 1 rıtl=962,1 grama tekabül etmektedir.

⁴³ Bu dönemde salamura yapılabilecek tek balık türünün Van Gölü'nde olduğu bilinmektedir. Ancak metin içerisinde göl ile ilgili net bir isim verilmemektedir. Bkz. İbn Haldun, *Mukaddime*, (Haz. Süleyman Uludağ) Dergâh Yayınları, C. 1, İstanbul 2009, s. 407.

⁴⁴ Osman Çetinkaya, "Suyla Gelen Kültür: Ahlat'ın Su Kaynakları ve Balıkçılığı", IX. Ahlat Kültür Haftası", *Müze Kent Ahlat'ın Türk Kültür Tarihinde Dünü ve Bugünü Sempozyumu Bildirileri*, Bitlis, 1999, s.11.

⁴⁵ Ermeni Halkının Tarihi, (der. Gerard Dedeyan, Fransızcadan çev. Şule Çiltas), Ayrıntı Yayınları, İstanbul 2015, s. 251.

⁴⁶ Kılıç "Orta ve Yeni Çağlarda Van Gölü'nde Nakliyat ve Ticaret", s. 18.

⁴⁷ Fazıl Şen-Ş. Şenol Paruğ-Mahmut Elp,"İnci Kefali'nin Dünü, Bugünü ve Geleceği Üzerine Projeksiyonlar", *Yüzyüncü Yıl Üniversitesi Tarih Bilimleri Dergisi*, S. 25, C. 3, Van 2015, s.348.

Bunların yanı sıra XII.-XIII. yüzyılda bölgede hâkimiyet süren Ahlatşahlar için Ahlat, önemli bir merkez konumunda olup Şam ile eşit büyüklükte görülmüştür. Sökmen El-Kutbi döneminde Van Gölü Havzası iktisadi anlamda ilerleme göstermiştir. Van Gölü'nde işleyen gemiler, kıyı şeridinde bulunan şehirler ile irtibatı güçlendirmiştir. Bu sayede göl ticareti gelişmiş ve bu durum halkın refah seviyesinin yükselmesine olanak sağlamıştır. Aynı zamanda İbnü'l- Ezrak'ın, 1131'de Konstantiniye Denizi'nde, Ahlat gemilerinin battığı ve bir grup Ahlatlı tüccarın burada boğularak öldüğü bilgisine değinmesi, Ahlatlı tüccarların Van Gölü'nde denizcilik tecrübesi edinerek deniz ticaretine yöneldiklerini doğrular niteliktedir.⁴⁸

Tüm bu bilgiler ele alındığında, Van Gölü havzasının önemi yadsınamaz bir hâl almaktadır. İlkçağ ve ortaçağ boyunca bölgede hâkim her devletin kendi özel tarihi incelendiğinde Van Gölü havzasındaki şehirlerin, Ahlat örneğinde olduğu gibi- müreffeh ve güvenli bir hale getirilmesi ve yaşayışın bu şekilde sürdürülmesinin amaçlandığı sonucu ortaya çıkmaktadır.

F. Van Gölü ve Çevresinin Osmanlı Hâkimiyetine Girişi

Tarih boyunca birçok medeniyete ev sahipliği yapan Van Gölü ve havzası Karakoyunluların, 1467 yılında Akkoyunlular tarafından yıkılması ile birlikte Akkoyunlu hâkimiyetine girmiştir. 1501 yılında Tebriz'de Safevi Devleti'ni kuran Şah İsmail, Akkoyunlulara son vererek bölgede hâkimiyet sağlamıştır. Bu durum üzerine XVI. yüzyıl başlarında Van Gölü havzasında bulunan Bitlis, Hakkâri, Mahmudi, Dünbül, Hizan, Müküs, Asbayret, Pajoki, Zariki, Derzini, Biradost, Somay, Terkever Bey'leri Tebriz'e giderek Şah İsmail'e bağlılıklarını bildirmişlerdir.⁴⁹

1501 yılında Safevî Devleti'ni kuran Şah İsmail kısa bir süre içerisinde Anadolu'ya yönelerek bir takım hareketlere bulunmuştur. Şii temelli propagandalarla

⁴⁸ Ahmet Özdal, *Ortaçağ Ekonomisi ve Müslüman Tüccarlar (X-XV. Yüzyıllar)*, Selenge Yayınları, İstanbul 2016, s. 197; Osman Turan, *Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi*, Ötüken Yayınları, İstanbul 2009, s. 137

⁴⁹ Cemal Tukin, "Van Bölgesi ve Tarihi Kaynaklar" *V. Üniversite Haftası Van*, İstanbul 1945, İstanbul Üniversitesi Yayınları, s. 257-264; Mükrimin Halil Yinanç, "Bitlis (Tarih)", *İslam Ansiklopedisi*, Milli Eğitim Basımevi, C. 2, İstanbul 1979, s. 662-664; Zülfiye Koçak, "XVI. Yüzyılda Bitlis'in İdari Statüsü", *Bitlis Tarihi (Eskiçağdan Yeniçağa)*, (Ed. Mehmet Demirtaş), Efe Akademi Yayınları, C.1, İstanbul 2021, s. 184.

çeşitli bölgelerde yoğun bir takipçi aracılığıyla isyanlar çıkarmış ve bu durum Osmanlı Devleti'nin bölgedeki otoritesini derinden sarsmıştır.⁵⁰

Safevilerin batı yönünde bir Şii hareketi olarak ilerlemeci tavırları, Osmanlı Devleti'nin karşı bir önlem almasını gerekli kılmıştır. Bu süreçte Trabzon Sancakbeyi olan Şehzade Selim, dikkatini Şah İsmail üzerine yoğunlaştırmış ve tahta geçince Safeviler üzerine sefer yapacağını ifade etmiştir.⁵¹ 1514 yılında Şah İsmail ve Yavuz Sultan Selim önderliğindeki iki devletin ordularının karşılaştığı, Çaldıran Savaşı, bölgedeki baskın güç aktörlerinin bir daha değişmeyeceği ölçüde Osmanlı Devleti lehine sonuçlanmış ve Safevilerin Van Gölü havzası üzerindeki etkinliği kırılmıştır.⁵²

Bitlis Hâkimi Şeref Han'ın Yavuz Sultan Selim'e bağlılık bildirmesi⁵³ ve diğer nüfuz sahibi Kürt beylerinin Osmanlı Devleti'nden yana tavır almalarında, hiç kuşkusuz İdris-i Bitlis-i'nin tesirleri yadsınamaz. Bu tesirlerin neticesi, Osmanlı Devleti' doğu sınırlarından emin bir hâl almasını doğuda etkinliğinin manevi yollar ve mezhep intisabıyla güçlendirilmesi açısından önemlidir.⁵⁴

Buradaki tahakküm alanlarının ve sınırların değişmemesi durumu Yavuz Sultan Selim ve Şah İsmail'in ölümlerine dek devam etmiştir. Her ikisinin halefi olan Kanuni Sultan Süleyman ve Şah Tahmasp devirlerinde bölgedeki beylerin tekrar Safevilere meyili, iki devlet arasındaki bazı çekişmeler, devam eden Şiilik tehlikesi, Sultan Süleyman'ı Safeviler üzerine ikinci bir sefer yapmaya sevk etmiş ve Van Gölü havzasındaki birçok kale tekrar Osmanlı hâkimiyetine girmiştir.⁵⁵ Safeviler üzerine yapılan dört büyük seferin neticesi, Osmanlı Devleti lehine olmuş ve buradaki Şii hareketlerinin yayılcılığı sınırlandırılmıştır. XVII. yüzyıla geldiğinde yapılan Kasr-ı Şirin antlaşması bu bölgenin Osmanlı Devleti açısından teminatını tesis etmiş ve sınırlar bugünkü şeklini almıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun doğu Anadolu

⁵⁰ Koçak, s. 188.

⁵¹ Feridun M. Emecen, "Selim I", *TDV İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, C. 36, İstanbul 2009, s. 407-408.

⁵² Feridun M. Emecen, *Yavuz Sultan Selim*, Yitik Hazine Yayınları, İstanbul 2010, s. 91-92; Hamidreza Mohammednejad, "Osmanlı-Safevi İlişkileri (1501-1576)" *Ankara Üniversitesi SBE*, Ankara 2015, (Doktora Tezi), s. 298.

⁵³ Kılıç, Van Sancağı, s. XLIV.

⁵⁴ İdris-i Bitlisi'nin Van'ın Osmanlı hâkimiyetine geçiş süreci içerisindeki faaliyetleri hususunda geniş bilgi için bkz. Vural Genç, "Acem'den Rum'a": İdris-i Bidlîsî'nin Hayatı, Tarihçiliği Ve Heşt Behîşt'in I. Bayezid Kısmı (1481-1512)", *İstanbul Üniversitesi SBE*, İstanbul 2014, (Doktora Tezi), s. 260-286.

⁵⁵Kılıç, Van Sancağı, s. XLIV.

bölgesine dolayısıyla da Van Gölü havzasına sahip olma arzusunun bir diğer sebebi de hiç kuşkusuz ekonomik sebeptir. Bu dönemde Bursa ile yarışabilecek ölçüde kaliteli ipekler üreten Halep şehrine acem topraklarından gelen kervanların yol güzergâhını, Bitlis-Diyarbakır-Mardin hattı oluşturmuştur.⁵⁶

Bulunduğu güzergâhın kullanışlı olması, her ne kadar tahribata uğrasa da sayısız kültürel mirasın yıllar boyu aktarılması, barındırdığı çeşitliliği ve tarihe ışık tutması, bölgede hâkimiyet kuran birçok devlet gibi Osmanlı Devleti'ni de bu topraklara yönlendirmiş ve bu durum; Van gölü havzasının hiç kaybolmayacak önemini Osmanlı Devleti açısından sürekli canlı tutmuştur. Osmanlı İmparatorluğu yüzyıllarca süren müesses bir nizam oluşturmuştur. Bölgede, hâkimiyetinden yıkılışına değin Van Gölü havzası, Osmanlı İmparatorluğunun emin olduğu doğu kapısı olmaya devam etmiş ve Osmanlı fütihat hareketlerinin batıya yönelerek Devleti'nin cihanşümul bir hâl almasına ciddi manada katkı sunmuştur.

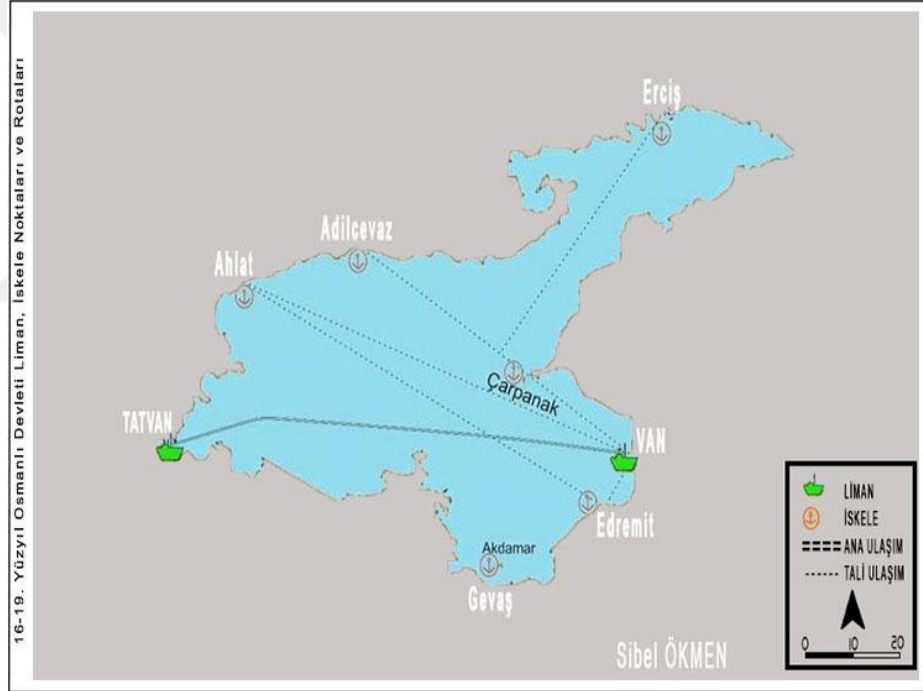
⁵⁶ Dilaver Azimli, "Safevi-Osmanlı İlişkilerinde Doğu Anadolu Meselesi (Ekonomik Yönden)", *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 3, C. 2, Uşak 2017, s. 107-108. 100-114.

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİ'NİN VAN GÖLÜ'NDE GEMİ İNŞA FAALİYETLERİ

1.1. GÖL BAĞLANTILI ULAŞIM

Osmanlı Devleti'nin bölgedeki hâkimiyetini sağlamlaştırması üzerine Van Gölü ve çevresi askerî, siyasi ve ekonomik açıdan önemli bir konum teşkil etmeye başlamıştır. Göle kıyısı olan kale, şehir ve diğer yerleşim birimleri arasındaki ulaşım ekseriyetle göl üzerinden yapılmıştır.⁵⁷



Harita 1.1. 16-19. Yüzyıl Van Gölü Suyolu Ulaşım Haritası

Osmanlı Devleti, göl üzerinde yapılan faaliyetler sırasında oluşabilecek olası bir güvenlik zafiyetinin önüne geçmek ve bu faal durumdan bir gelir elde etmek amacıyla çeşitli çalışmalar icra etmiştir. XVI. yüzyıl boyunca sürdürülen çalışmaların ilki Tatvan'da Zal Paşa tarafından inşa edilen kale olmuştur.⁵⁸ Bu sayede göldeki geliş

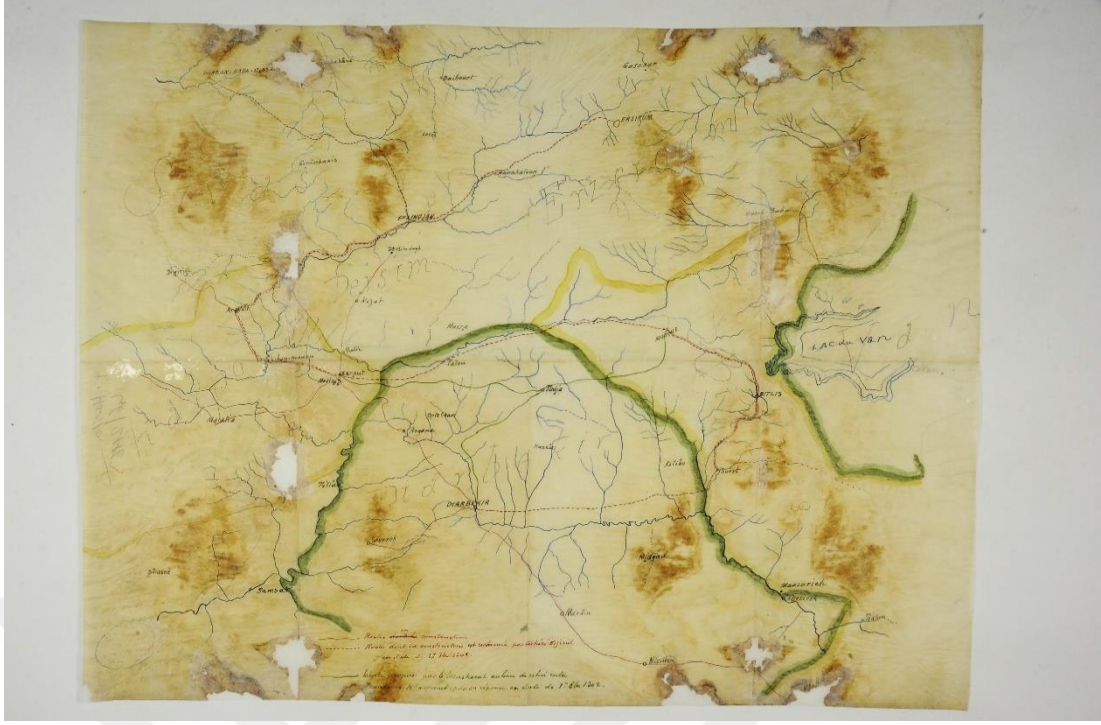
⁵⁷ Orhan Kılıç, "Orta ve Yeniçağda Van Gölü'nde Gemi Yapımı, Taşımacılık ve Ticaret", *Cihannüma Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, S. 5, C. 2, İzmir 2019, s. 11.

⁵⁸ M. Demirtaş, Oktay Subaşı, *Tatvan Tarihi*, Tatvan Kaymakamlığı Yayınları, Ankara 2014, s. 49.

gidiş kontrol altına alınarak gölde faaliyet gösteren deniz araçlarından ve ticari faaliyetlerden de bir gelir elde edilmesi sağlanmaya çalışılmıştır. Devam eden süreçte Tatvan-Bitlis arası güzergâhta çeşitli han ve kervansaraylar inşa edilmiştir. İmar edilen bu tesisler arasında Rahva Kervensarayı öncelikli bir önem arz etmiştir. Çünkü özellikle kış mevsimlerinde Rahva bölgesinin çok fazla kar alması ve elverişsiz hava şartları tüccarların bu bölgeyi kullanmasını nerdeyse imkânsız hale getirmekteydi. Böylece tüccarların ve diğer yolcuların özellikle barınma konusundaki ihtiyaçları önemli oranda giderilmiş ve güvenlik sağlanmıştır. Nitekim bundan sonra bu kervansaray Diyarbakır-Bitlis yol güzergâhı üzerinde yapılan ticari faaliyetlerin sağlıklı yürütülebilmesinde büyük rol oynamış ve bu sayede Van Gölü'ndeki ulaşım-ticaret faaliyetlerinin gelişmesine de katkı sağlamıştır.⁵⁹ Yapılan bu çalışmalar dışında devlet bölgenin imar edilmesi yoluna gitmiş ve Hüsrev Paşa tarafından bölgeye Müslüman ve Hristiyan aileler yerleştirilmiştir.⁶⁰ Bu tedbir aslında bölgenin daha güvenli hale gelmesini sağlamaya yöneliktir.

⁵⁹ Mehmet Demirtaş, “Van Havzası'nın Batıya Açılan Kapısı: Tatvan'da Ticaret ve Ulaşım”, *I. Uluslararası Düünden Bugüne Tatvan ve Çevresi Sempozyumu Bildirileri*, (Ed. Mehmet Bilen-Veyssel Gürhan-Ercan Gümüş), Beyan Yayınları, İstanbul 2007, s. 528.

⁶⁰ Yapılan imar faaliyetlerinin detayları için bkz: Şerefhan, Şerefname-Kürt Tarihi, (Çev. Abdullah Yegin), Nûbihar Yayınları, C. 1, İstanbul 2013, s. 270-271.



Harita 1.2. Erzurum, Erzincan, Van Gölü, Malatya, Bitlis, Diyarbakir, Şebinkarahisar, Mardin Arasındaki Yol Güzergâhı⁶¹

Van Gölü, XVII. yüzyılda da önemini muhafaza etmiştir. Bilhassa Van'ın İran bağlantılı yolların kesişme noktasında bulunması ve Tatvan'ın da havzanın batıya açılan kapısı olma özelliği taşıması sebebiyle göl üzerindeki faaliyetlerin önemli bir kısmı bu iki merkez üzerinde seyrü sefer yapan gemiler vasıtasıyla gerçekleştirilmiştir.

Tatvan bu dönemde Van Eyalet sınırları içerisinde olup Van Paşasının hassı konumundaydı. Tatvan Limanı yakınlarında Kanuni tarafından inşa edilen kale, bu dönemde de varlığını sağlam bir şekilde sürdürmüş ve bu kale Evliya Çelebi'nin aktardığı bilgilere göre incelediğimiz dönemde han olarak kullanılmıştır. Aynı zamanda Van Paşasının bir ağasının iki yüz adamı ile birlikte buradan çevreyi idare ettiğine ve faal olan ticari gemilerden öşr-i sultani adı altında bac ve gümrük vergisi tahsil eden bir başka ağanın varlığına da değinmektedir.⁶² Aynı yüzyılın ortalarında bölgeyi ziyaret eden Tavernier ise, Tatvan'ın Van Gölü'ne bir top atımı mesafede olduğunu ve çevresinde bulunan kayaların göle set görünümü vermekle birlikte bu

⁶¹ BOA, HRT. h. 2116, 17 C 1304/ 13 Mart 1887.

⁶² Evliya Çelebi, s. 184

kayaların Tatvan'ı rüzgâra karşı korunaklı bir liman köyü haline getirdiğini belirtmektedir. Limanın yaklaşık 20-30 büyük kayığı barındırabildiğini nakleden Tavernier, tüccarların havanın güzel ve rüzgârın elverişli olduğu zamanlarda Van'a götürecekleri malları burada kayıklara yükleyip yaklaşık 24 saatlik bir sürede Van'a ulaştırdıklarını aktarmaktadır. Yolculuğun tehlikesiz olduğuna da değinen seyyah, Tatvan'dan Van'a kara yolunun at sırtından sekiz gün kadar sürdüğünü de dile getirmektedir.⁶³

Osmanlı-Safevi savaşlarının cereyan ettiği İran coğrafyası ve cephe ardı olarak tabir edilen Anadolu'nun doğusunda bulunan eyaletlerin coğrafi olarak buldukları konum ve fiziki şartları, cepheye ulaşımın doğrudan doğruya deniz yoluyla sağlanmasını sekteye uğratan en büyük sorun olmuştur. Belirli limanlara kadar ulaştırılan nakliye mecburi bir suretle ya kara yolu ya da nehir ve göller vasıtasıyla savaş mahalline sevk edilmiştir. Dicle ve Fırat nehirlerinin yanı sıra Van Gölü de bu sevkiyatın önemli bir mekânı olmuştur.

Ordu için gerekli olan zahire, Diyarbakır Mardin ve Bitlis civarından satın alınıp öküz, bargir, merkep ve katır gibi yük hayvanları aracılığı ile Tatvan iskelesine nakledilerek buradaki depolarda muhafaza edilmiştir. Depolarda muhafaza edilen zahire, ihtiyaç durumuna göre kale ve cephelere gerekli miktarda sevki sağlanmıştır.⁶⁴ Bu bilgilerden hareketle Tatvan'ın ordunun zahire sevki hususunda bulunduğu konum itibariyle bir üs görevi gördüğünü söylemek mümkündür.

Bitlis ve civarında temini sağlanan zahirenin Tatvan İskelesine ulaştırılması mesafe açısından düşünüldüğünde kolay gerçekleşmiştir. Çünkü bu iki yerleşim arasındaki mesafe 25 km'dir. Fakat Tatvan'ın zahire satın alınan bir diğer merkez olan Diyarbakır ile arasındaki mesafe 235 km, Mardin ile 310 km'dir.⁶⁵ Bu sebeple bu bölgelerden satın alınan zahire farklı bir organizasyonu gerekli kılmıştır. Diyarbakır ve Mardin'den satın alınan zahire için Diyarbakır sancaklarından nakle yetecek

⁶³ Tavernier, s. 291.

⁶⁴ Şerefhan, s. 386.

⁶⁵ Genç, s. 1411.

miktarda yük hayvanı ihraç ettirilip⁶⁶, önce Beşiri’de bulunan ambarlara depolanmış ve daha sonra ihtiyaç duyuldukça Tatvan İskelesi’ne nakli sağlanmıştır.⁶⁷

1731 tarihli bir icmal defterinde Diyarbakır kazalarından Ömer Ağa marifetiyle satın alınıp Tatvan İskelesi’ne nakledilen zahirelerin burada iskele eminine teslim edildiği bilgisine rastlanmaktadır.⁶⁸ Dolayısıyla Tatvan’da depolanan zahire ihtiyaca ve gemilerin durumuna göre birbiri ardınca Van’a sevk edilmiştir. Fakat Van Kalesi’nde bulunan ambarların yetersizliği sebebiyle, 1724 tarihinde Edremit’te de miri bir ambar inşa edilmiştir. Bu ambara getirilen zahirenin depolanması, muhafaza edilmesi ve gerekli yerlere nakledilmesi için Mustafa Ağa adındaki biri Ambar Emini olarak tayin edilmiştir.⁶⁹

Bilinen bu ambarlardan başka bulunduğu konuma göre daha durağan olan Ahlat, Adilcevaz, Erciş ve Norşin⁷⁰ iskelelerinde bulunan ambarlarda da zaman zaman asker için satın alınan erzak depolanmış ve gerekli zamanlarda Van veya Edremit üzerinden savaş mahalline ulaştırılmıştır.⁷¹

⁶⁶“... kapucubaşlarının Hasan dâme mecdehû ma’rifetiyle Mardin câniblerinden mübâya’a ve Koçhisar nâm mahalle cem’ etdirilmesi ferman olan zehâirin Van Denizi sâhilinde vakı’ Tatvan iskelesine nakli için Eyâlet-i Diyarbakir’den bin rees mekkâri davarları ihrâc etdirilmek üzere bundan mukaddem isdâr ve irsâl kılınan emr-i şerif-i celilü’l-kadrim mücebice ol-mikdar davarlar tevzi’ olundukda dört yüz rees davarları Mardin’e isâbet itmekle kusur altı yüz rees davarlar Diyarbakir’de olan sancaklara tevzi’ olduğu ...” BOA, *AE. SAMD.III* 20915. 3 Receb 1137 (18 Mart 1725)

⁶⁷ “Diyarbakir mütesellimine hüküm ki: Hâlâ Tebriz ser’askeri vezirim ‘Abdullah Paşa’nın ma’iyyetinde olan tevâyif-i ‘askeriyenin verilecek ta’yinatlarıçün dergâh-ı ‘ali kapucubaşlarından Nişli Muhammed zîde mecdehû ma’rifetiyle Diyarbakir Eyâleti’nde vakı’ kazalardan mübâya’ası fermanım olan zâhirenin cümlesi Beşiri nâm mahâlle nakl ve mevcut anbar itdirilub andan Tatvan İskelesine nakl olunmak üzere olmağla kazalardan mübâya’a olunub Beşiri nâm mahâlle gelen zehâirin ekrağ eşkiyasından muhâfazası muktezî olmağın mahâll-i mezbûrede zâhire durdukça gereği gibi muhâfaza eylemek üzere Diyarbakir’in neferâtından sefere me’mur olanlardan ma’ada Diyarbakir’de kalan ve kura zabt iden neferât ve kura zabıtlarından mikdâr-ı kifâye âdemler ta’yin ve Beşiri’de olan mîri zâhireyi gereği gibi muhâfaza eylemeleri şartıyla tenbîh ve te’kîd eyleyub ‘iyaz-ı billah-i Te’ala mîri mübâya’a zahiresine bir dürlü zarar irişmek ihtimâli olursa sonra bir dürlü cevaba kâdir olamayub kendülerinden tazmin olundukdan sonra mes’ûl ve mu’ateb olacaklarının i’lâm ve işâ’at idub fermanım olduğı üzere zâhire-i mezbûrenin muhafazasına yerlü neferâtı ve kura zabıtlarından kadr-u kifâye muhâfazacı ta’yin eylemek bâbında ferman-ı âlişânım sudur olmağın emr-i şerif yazılmak için tezkere verildi.” BOA, *İE, DH.* 2644. 22 Safer 1137 (10 Kasım 1724).

⁶⁸ “Van kalesi muhafazasında olan asker tevâifi askeriye ta’yinatı için dergah-ı muala kapucu başlarından el-hac Ömer Ağa kulları maarifetiyle eyalet-i Diyarbakir’den mübayaa ve Tatvan İskelesi’ne nakli ferman olunan yirmi bin İstanbul kilesi hinta ile kırk bin İstanbul kilesi şairin hesabı defterdarbaşı muhasabeye ... ba- hatt-ı hümayun ihraç olunduğı üzere zehairi merkumenin mübayaa ve nakliyesi için mübaayaya memur mumaileyha kullarının...” BOA, *D.MKF*, 28716.

⁶⁹ BOA, *MAD* 3598, s. 232. 15 Zilhicce 1136 (4 Eylül 1724).

⁷⁰ Adilcevaz Sancağı’na bağlı nahiye. Bkz; Tahir Sezen, *Osmanlı Yer Adları*, Başbakanlık Devlet Arşivleri Yayınları, 2. Baskı, Ankara 2017, s. 582.

⁷¹ Genç, s. 1411.

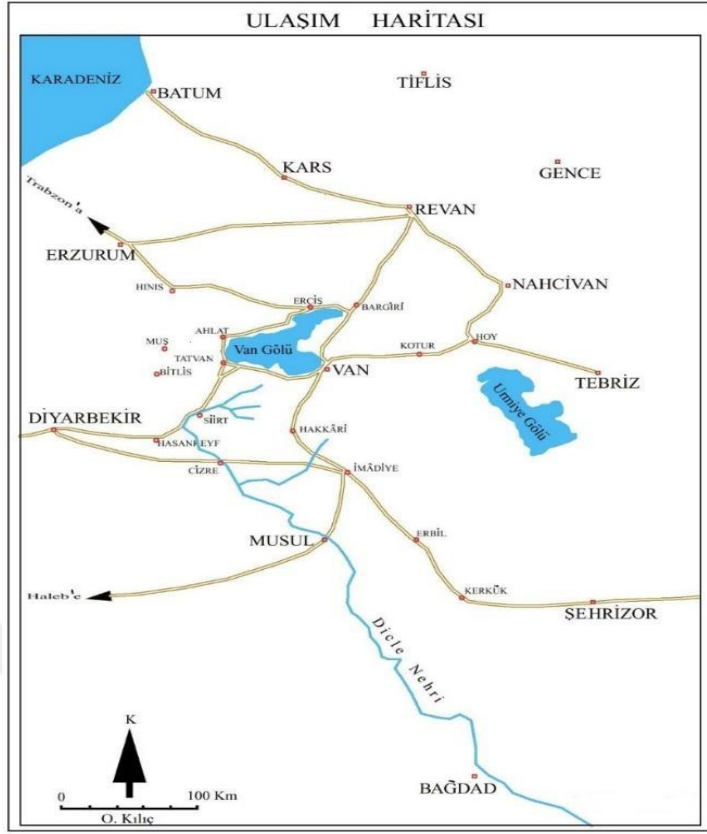
Van ve Tebriz'e nakledilen zahire için göl yolu taşımacılığının dışında bir de karayolu kullanılmıştır. Bu yola daha çok gemilerin yetersiz kaldığı zamanlarda başvurulmuştur. Nitekim 1723 tarihli bir arşiv kaydında, Tebriz Seraskeri Abdullah Paşa maiyetindeki askere sevk olunacak zahire için Bitlis Sancağına bağlı bütün yerleşim birimlerinden nakliye için yeterli miktarda yük hayvanının bedelleri karşılığında temin edilerek iskelede depolanan erzağın Van'a karayolu ile ulaştırılması arz edilmiştir.⁷² Nakliyenin, Gevaş ve Adilcevaz üzerinden iki ayrı kolda ilerlemesi kararlaştırılmış ve Erçek⁷³ ve Hoşab⁷⁴ köylerinde depolanması istenmiştir.⁷⁵

⁷² BOA, C. AS. 1049. 14 Cemazilyevvel 1137 (29 Ocak 1725).

⁷³ Van Eyalet sınırları arasında bir nahiye olup XVI. yüzyılda Adilcevaz Sancağı'na tabii iken sonraki zamanlarda Van Vilayet merkezine tabi kılınmıştır. Günümüzde ise Van'ın İpekyolu ilçesine bağlı bir mahalle olarak bilinmektedir. Bkz: Sezen, s. 273; <https://www.haritamap.com/yer/ercek-ipekyolu>. 7.06.2021.

⁷⁴ 17. yüzyılda Van Vilayeti'ne bağlı sancak. Bkz: Tahir Sezen, Osmanlı Yer Adları, Devlet Arşivleri Yayınları, Ankara 2006, s. 245.

⁷⁵ Konu ile ilgili ayrıntılı bilgi zahire kısmında verileceğinden burada yalnızca yol güzergahı belirtilmeye çalışılmıştır. Bkz. BOA, İE. BH. 1483. 29 Zilhicce 1136 (18 Eylül 1724).



Harita 1.3: 16-19. Yüzyıllarda Van Gölü ve Çevresi Karayolu Ulaşım Haritası⁷⁶

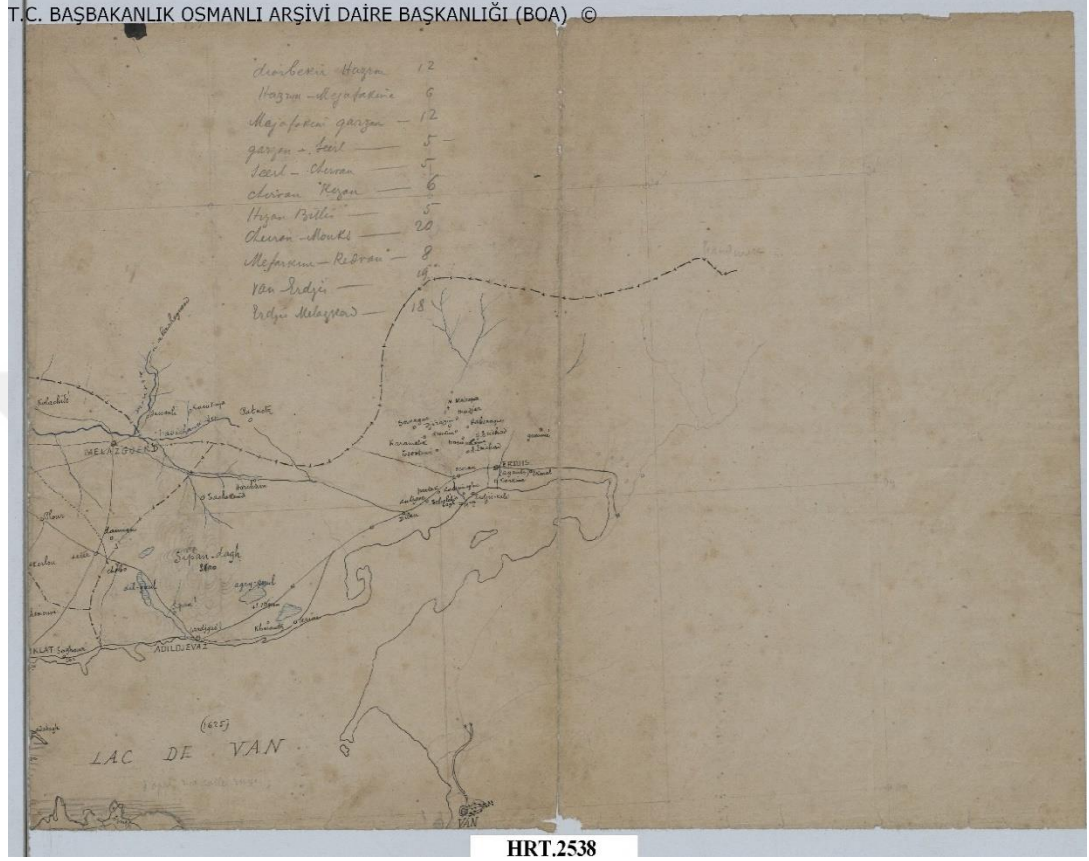
Temin edilen zahirenin Tatvan üzerinden sefer mahalline ulaştırılması hem ekonomik hem de güvenlik açısından birçok avantaj sağlamıştır. Çünkü kara yolu ulaşımı çok sayıda yük hayvanı, araba ve personel istihdamı gerektirmekteydi. Aynı zamanda Diyarbakır'dan Van'a kara yoluyla zahire nakletmek gölün kuzeyinden dolaşmayı zorunlu kılmaktaydı. Ulaşımın gölün kuzeyinden zahmetli oluşunun yanı sıra arazi yapısı ve iklim şartları göz önünde bulundurulduğunda bu durum birçok güvenlik zaafiyeti oluşturmaktaydı.⁷⁷ Nitekim yaklaşık 13 günlük bir mesafede kat edilebileceği varsayılan⁷⁸ Diyarbakır Van hattını Kâtip Çelebi şu şekilde aktarmaktadır: Arpaçayı 2 saat, Karadepe 7, Batman Suyu 5, Hatu 8, Veysel Karani 6, Eşek Meydanı 5, Kefendir 4, Bitlis 5, Tatvan 5, Karmuç 5, Sur 4, Adilcevaz 6, Ketrek 9, Erciş 3, Karaköy 4,

⁷⁶ Kılıç, *Van Gölü'nde Gemi Yapımı*, s. 12.

⁷⁷ Genç, *Şark Seferlerinde Van Gölü'nde Ulaşım*, s. 1407-1408.

⁷⁸ Lütfi Güçer, *XVI-XVII asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul 1964, s. 29.

Bendimahi 4, Çanigel 5, Kasımoğlu Çayı 5 ve Van 2 saat. Bu bilgilere göre Van ve Diyarbakır arası mesafenin 94 saat olduğu sonucuna varılmaktadır.⁷⁹



Harita 1.4.: Van Gölü'nün Kuzeyini İhtiva Eden Haritanın Bir Kısmı⁸⁰

1.2. VAN GÖLÜ'NDE GEMİ İNŞA ÇALIŞMALARI

Divan-ı Lüğati't Türk'te belirtildiği üzere gemi kelimesi Oğuz ve Kıpçak lehçelerinde kemi, diğer boylarda ise kimi olarak telaffuz edilmiştir. Kuran-ı Kerim'de kullanılan sefine, fülk ve câriye⁸¹ kelimeleri de yine gemi sözcüğünü karşılar niteliktedir. Hz. Nuh, Hz. Musa ve Hz. Yusuf kıssalarına dayanarak geminin insanlığın en eski devirlerinden beri bilindiği ve önemli bir yer edindiği anlaşılmaktadır. Tarihte

⁷⁹ Geniş bilgi için bkz.; Kâtip Çelebi, *Kitab-ı Cihannüma Li-Katip Çelebi*, C.1, TTK Yayınları, Ankara 2009, vr. 442.

⁸⁰ BOA, HRT. H 2538, 29 C 1341/ 12 Ağustos 1923.

⁸¹ Arapçada akmak, (gemi) seyretmek anlamına gelen 'cry' fiil kökünden türeyen câriye, gemi manasına gelmektedir. Bkz. İbrahim Medkur vd., *El-Mu'cemü'l-Vasit*, Mektebu's-Şuruk Ed-Devliyye, 4. Baskı, Kahire 2004, s. 119. Ayrıca geminin cariyeye olarak geçtiği ayet için bkz. Hâkka, 69/11.

yapılan ilk gemilerin, tomruklarının ağaç lifleriyle birleştirilmesi amacı güdülerek sal şeklinde yapıldığı, daha sonraları ağaç kovuklarından kayık elde edildiği ve ilerleyen zamanlarda da kürek ve rüzgâr yardımıyla hareket eden yelkenli gemiler kullanıldığı düşünülmektedir.⁸²

Anadolu'nun kuzeybatı bölgesinde küçük bir beylik olarak kurulan Osmanlılar, kısa bir süre içerisinde çeşitli sahillere ulaşmış ve burada faaliyet gösteren Karesioğulları, Menteşeoğulları, Aydınogulları ve Çandarogulları gibi Anadolu beyliklerinin denizcilikteki bilgi ve tecrübeleriyle tersanelerden yararlanmışlardır. Daha sonra Bizans'tan alınan İzmit, Gemlik ve Edincik deniz üstlerinden istifade ettiler. Gelibolu'nun Osmanlı hâkimiyetine girmesi ile burada bulunan Bizans tersaneleri Yıldırım Bayezid tarafından yeniden inşa ve tamir ettirilmiş ve Osmanlı Devleti ilk büyük tersaneye bu dönemde sahip olmuştur. İstanbul'un fethi ile birlikte, bir cihan imparatorluğu olma yolunda ilerleyen Osmanlı Devleti, denizcilik faaliyetleri kapsamında yeni bir merkeze kavuşmuştur⁸³. Bu tarihten itibaren faaliyet gösteren Osmanlı donanması, kuruluşundan itibaren çekdiri adıyla bilinen ve kürekle yürüyen çeşitli gemilerden oluşmuştur.⁸⁴

Van Eyaleti'nin göl kenarında yer alması gemi inşa çalışmalarını geliştirmiş ve bu yolla göle kıyısı bulunan sancak ve nahiyelerle ulaşım ve taşımacılık faaliyetleri kolaylaştırılmıştır. Van Gölü'nde inşa edilen gemiler, göle kıyısı bulunan sancaklar arasında genellikle, askerî, sivil ve ticari malzeme taşımacılığında kullanılmıştır.⁸⁵

Devlet, Van Bölgesi'ne kurduğu hâkimiyet sonrası gölde çalıştırılmak üzere çeşitli deniz araçları inşa etmiştir.⁸⁶ İrakeyn Seferi'nin devam ettiği sıralarda öncelikli olarak İran tarafından haber alabilmek maksadı ile tehdit oluşturan unsurların varlığını tespit edip gerekli önlemleri alabilmek adına göl yoluyla keşifler yapılmıştır. Alınan

⁸² İdris Bostan, "Gemi", *TDV İslam Ansiklopedisi*, TDV İslam Araştırmaları Merkezi, C. 14, İstanbul 1996, s. 8.

⁸³ İdris Bostan, "İmparatorluk Donanmasına Doğru: Tersane-i Âmire'nin Kuruluşu ve Denizlerde Açılım", *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*, (ed. İdris Bostan-Salih Özbaran), Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 2009, s. 121; İdris Bostan, Osmanlı *Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Âmire*, TTK Yayınları, Ankara 1992, s. 1-14.

⁸⁴ İdris Bostan, "Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler", *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*, (ed. İdris Bostan-Salih Özbaran), Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 2009, s. 323-340.

⁸⁵ Çalışmanın ilerleyen kısımlarında söz konusu malzemelerle ilgili hükümler aktarılmaya çalışılacaktır.

⁸⁶ Osmanlı hâkimiyeti boyunca Van Gölü'nde kullanılan gemiler için bkz: Mehmet Demirtaş, Oktay Subaşı, *Osmanlıdan Cumhuriyete Van Gölü Denizcilik Tarihi*, Mega Basım Yayın, İstanbul 2015, 19-28.

bu önlemler doğrultusunda vezir Lütü Paşa, İrakeyn Savaşı'na katılan Mimar Sinan'ı Van Gölü'nde 3 adet kadirga inşa etmesi için görevlendirmiştir.⁸⁷

Gemi yapmak ve karşı tarafa geçerek düşman ahvalini gözetleme görevi verilen Mimar Sinan, yaşanan malzeme eksikliğine rağmen kısa bir süre içerisinde görevini tamamlayarak inşa ettiği kadirgaların yelken, kürek ve demir tedarikini de sağlamıştır.⁸⁸

Mimar Sinan'ın, Kanuni'nin İrakeyn seferi esnasında orduda görevli olduğunu ve gölde askerî ve istihbari maksatla yapılan gemilerin inşası sırasında orada bulunduğunu Sai Mustafa Çelebi Tezkire'tül Bünyan adlı eserinde; “ *Saadetlü Sultan Süleyman Han al'el rahmet ve'l ahvalini Diyar-ı Aceme sefer eyleyüp Van Kalesi tarafından Tatvan Denizi namı ile ma'ruf kenarında Kızılbaş-ı Evbaşa hüküm mukarrer olunca vezir Lütü Paşa hazretleri Derya-yı Tatvan üzerinde gemiler olup deryanın öte yakasında Kızılbaş askerlerinin ahvalinden haber etmek murad-ı şerifleri olmağın bu hakiri davet idüp gemiler binasına mukayyed ol diyü tezkire ile sipariş buyurdular. İneyet-i Allah ü Teala ol mahalde nefer üzerine esbab-ı müsaade değil iken yoldaşlarım ile mukayyed olub az zamanda üç kadirga bina idüp, tamam yelken ve demirlerini ve küreklerini tedarik idüp top ve tüfek ve esbab-ı cenk methiya itdügün mezkur paşa hazretleri kapudanlığı yine sen eyle diyü emr idüp ber-mucib-i emr-i murad-ı şerifleri muktezasınca yoldaşlarımla revan olup muradlarınca Kızılbaş asakirinin ahvalin vukuf hasıl idüp kemal-i mertebe sefa eyleyüp bu hakirini iltifatla rıyla mümtaz eylediler.* ” şeklinde ifade etmektedir.⁸⁹

1578 senesinde meydana gelen İran harpleri sırasında, Urmi Gölü'nde asker ve zahire taşıma amacıyla kullanılacak bir takım gemi yaptırılmasına karar verilmiş ve bu konu dâhilinde Van Beylerbeyine, gemi inşası için yetenekli mimar ve reislerin gönderilmesi için hüküm gönderilmiştir.⁹⁰ Yaklaşık birkaç ay sonra gönderilen bir başka hükümde ise yapımına karar verilen kayıkların inşasının şevval ayının ilk

⁸⁷ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, TTK Yayınları, C. 2, Ankara 1988, s. 646.

⁸⁸ Rıfki Melül Meriç, “Mimar Sinan'ın Hayatı”, *Ülkü*, S. 11, Ankara 1938, s. 196.

⁸⁹ Sâi Mustafa Çelebi, aynı yer.

⁹⁰ “Van beğlerbeğine hüküm ki: Urmi Gölü'nde ba'zı gemiler olmak lâzım olmağın hâlâ Berâdos beği Âli dâme izzühuya gemi yapmak fermânım olup lâkin ol gemilere üstâd mi'mârlar ve re'isler lâzım olmağın Van'dan üstâd mi'mârlar ve re'isler gönderilüp emr idüp..” BOA, MD 32, s. 231/43.

günlerinde tamamlanıp içlerine darbzen⁹¹ ve yeterli miktarda tüfekçi yerleştirilerek Güvercinlik Gölü'ne gönderildiği fakat burada Kızılbaş'a ait 4 adet gemi olduğu ve bu gemileri kontrol amaçlı birkaç gemi ve kayığın yapımına başlanması emredilmiştir.⁹²

1585 yılında ise Tebriz'in fethi için yapılan araştırmalar neticesinde zahire naklinin Tebriz'e bir günlük mesafede bulunan Urmî Gölü'nden kolaylıkla yapılabileceği ve İran'a bağlı Güvercinlik Kalesi'nin yanı sıra diğer Kızılbaş vilayetlerinin de fethi için 10 adet gemiye ihtiyaç olduğu tespit edilmiş ve bu hususta Sinan Paşa tarafından merkeze gerekli levazım listesi gönderilmiştir. Sinan Paşa'nın bu arzının kabulü üzerine Diyarbakır Defterdarına, gemi inşası için gerekli olan kerestenin Van'a gönderilerek gemi inşasının başlatılması konusunda emir yazılmıştır.⁹³

1723'de başlayan şark seferleri sebebiyle de göl üzerinde taşımacılık faaliyetlerinin başlatılması hususunda bir takım emirler yazılmıştır. Haseki asker taifesi için Diyarbakır ve Mardin'den satın alınan zahirenin Tatvan iskelesine nakledilerek gemiler vasıtasıyla Van'a ulaştırılması istenmiştir. Ancak Tatvan İskelesi'nde hali hazırda bulunan 9-10 adet miri gemi ve 7 adet teknenin eski ve kırık olması sebebiyle nakliye için elverişsiz olduğu ifade edilmiştir. Bu durum üzerine Van Gölü'nde devlet tarafından yaptırılacak birkaç adet geminin inşasına karar verilmiştir⁹⁴. İnşa edilecek gemi sayısının 10 adet olması uygun görülmüş ve bu gemilerin boyutlarının da 20 zira⁹⁵ olacağı ve yapılacak her bir geminin 700 kuruş

⁹¹ Osmanlı seferlerinde genellikle orta tipte ve küçük çaplı top kategorisinde kullanılan top. Geniş bilgi için bkz. Gabor Agoston, "Top", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 41, İstanbul 2012, s. 241.

⁹² "Van beğlerbeğine hüküm ki: Mektûb gönderüp mukaddemâ ta'mîrine mübâşeret olunan iki kıt'a kayık Şevvâl'in evâ'ilinde tamâm olup içlerine darbzen ve kifâyet mikdârı tüfenkçi konulup bi'l-fi'l Güğercinlik deryâsında olup ammâ deryâ-ı mezbûrda Kızılbaş'ın dört pâre gemileri olup kayıkların yapıldığı müşâhede eylemeğin birkaç gemi dahi binâ eylemeği tenbîh eyledikleri ve mülhidlerin gemilerini de almak için birkaç kayık dahi yapılmak lâzım olmağın inşâ'a'llâhu te'âlâ evvel-bahârda binâ olunmağa mübâşeret olunur..." BOA, MD 32, s. 303/554.

⁹³Kılıç, Van Sancağı, s. 102-103; BOA, MD 53, s. 304/870

⁹⁴"Haseki-i memur asker taifelerine verilecek tayinatları için Mardin ve Diyarbakır ve ol-havalide mübayaa olunup Van'a tayin için Tatvan iskelesine nakil ve anbar olunan zahirenin naklinde 'usret olup Tatvan İskelesi'nde gemiye yüklenip ve nakli kolay olduğu zahir olup ancak Van Denizinde gemilerin az olup 9-10 kadar gemi var iken bunların dahi eski ve kırık olduğu ve 7 kıta gemi kalıp onlar dahi eski olmakla devlet tarafından birkaç kıta geminin yeniden inşa ettirilmeye muhtaç olup..." BOA, MAD 3375, s. 266. 20 Şevval 1136 (12 Temmuz 1724)

⁹⁵ El ve kol uzunluğu. Bir kolun dirseğinden orta parmak ucuna kadar uzunluk ölçüsü. Bir zira' 75-90 cm aralığında değişen şekilleri vardır. 20×75=15 metre. Bkz. Taşkın, s. 142.

akçe ile vücuda geleceği belirtilmiştir.⁹⁶ Bu bilgiye göre Van Gölü'nde inşa edilen gemilerin 15 ila 18 metre arasında değişkenlik gösteren bir uzunluğa sahip olduğu varsayılmaktadır.

1725 yılında yazılan bir hükümde ise Tebriz Canibi Serasker Abdullah Paşa refakatinde bulunan asker taifesinin erzakları için satın alınan zahirenin Van ambarlarına irsal ettirilmek üzere Tatvan iskelesine nakl ve derambar edildiği fakat miri tarafından inşası başlatılan 10 adet sefinenin bu nakliye için umumen kullanılmasının mümkün olmadığı ve bu sebeple Bitlis ve kazalarında bulunan katır, eşek, at ve öküzlerin acilen ihraç ettirilip mevcut zahirenin bu yük hayvanlarıyla karadan Van'a ulaştırılması emredilmiştir.⁹⁷ Yazılan bu hükümlerden yola çıkarak zahire nakli için kullanımı mümkün olmayan gemilere binaen devletin gölde 10 adet yeni geminin inşası için harekete geçtiği neticesine varılmaktadır. Ancak iskelede gemilerin satın alınan zahirenin nakli için yetersizliği ya da kırık ve eski olmaları gibi zaruri durumlar karşısında devlet, çevreden yük hayvanları tedarik ederek Tatvan İskelesi'ne nakledilen zahireyi karayolu vasıtasıyla da Van'a sevk etmiştir.

Nitekim 1742 tarihinde kaydı tutulan bir belgede de Diyarbakır Valisi Vezir Hüseyin Paşa'ya ve Amed kadısına ve dergâh-ı 'ali kapıcıbaşlarına ve dergâh-ı 'ali gediklilerinden Tatvan anbar emini Murtaza ve Diyarbakır mübâya'acısı Sem'anzâde Hüseyin'e ve sadra'zam ağalarından Mustafa'ya bir hüküm gönderilerek Diyarbakır tarafından satın alınarak Van Kalesi'ne nakil ve irsal olunacak 40 kile zahirenin Tatvan İskelesi'ne sevk edilmesi istenmiş ancak iskelede zahireyi saklamaya yetecek büyüklükte bir ambarın olmayışı ve gölde yalnızca 2 adet geminin bulunması nedeniyle satın alınan zahirenin Diyarbakır valisi tarafından bir gün önceden tedarik edilen davarlara yüklenerek Tatvan'a uğratılmadan doğrudan Van'a nakledilmesi emredilmiştir.⁹⁸

⁹⁶ "Devlet tarafından birkaç kıta geminin yeniden inşa ettirilmeye muhtaç olup ve ol-diyarın kebir sefinesi 20 zira' olub bir sefine yedi yüz ğuruş miktarı akçe ile vücuda geleceğini ve İran seferi ber-taraf olunca zahire nakli kesilmeyeceği ...", Aynı yer.

⁹⁷BOA, C. AS., 46106. 10 S 1138/ (18 Ekim 1725).

⁹⁸ "Tatvan iskelesi ... bir mahâl olub ve zâhire vaz'ına cesban anbarı olmayub ve gelen zâhireyi nakl idecek iki kıt'a sefineden ğayri mevcûd sefineleri olmamağla bu esnâda zehâyir-i merkûme iskele-i merkûme nakl olunsa dâhi gerek muhâfazasında ve gerek sefine kiletinden Van'a naklinde kemâl-i mertebe 'ösret ve su'ubet derkâr ve hâlâ Erzurum valisi ve ser-'askeri olan vezirim Nu'man Paşa edemallah- Tevala iclâlehû tarafına Van muhâfızı 'Ömer Paşa tarafından vârid olan tahrîrâtın hülâsâ-i mefhumlarında Kal'a-i Van'da zehâyirin ziyâde lüzum ve iktizâsı olduğu işâret ve iş'ar olunmağın Tatvan iskelesi Van'a berren yirmi sa'at mesâfe olduğuna binâen zehâyir-i mezbûre Diyarbekirden

1.2.1. Gemi Yapımında Kullanılan Malzemeler ve Temin Yolları

Gemi yapımında kullanacak malzemeler mümkün oldukça mahallinden karşılanmaya çalışılmıştır. Gemi inşasında gerekli olan en önemli malzeme ise uygun kereste olmuştur. Van bölgesinden karşılanan kereste, bölgede söğüt ve kavak ağaçlarının yaygınlığı sebebiyle bu iki tür ağaçtan temin edilmekteydi.⁹⁹

1582 tarihinde Urmi Kalesi'nin tamiri ve Güvercinlik Deryası'nda yapılacak gemiler için lazım olan kerestenin uygun bir mahalde korunup zamanı gelince adı geçen yere gönderilmesi hususunda Van Beylerbeyine hüküm gönderilmiştir.¹⁰⁰ Yazılan bu hükümle Van'da gemi yapımı için uygun kerestenin bulunduğu ve bu malzemenin muhtelif mahallere gönderilmesinin yanı sıra gerekli olan miktarın yetmediği durumlarda çevreden de gönderilmesi konusunda hükümler de verilebiliyordu. Örneğin 986/1579 'da Van Beyler Beyi tarafından Urmi Gölü'nde inşa edilen gemiler için gerekli olan kereste, demir ve ağacın temini için Diyarbakır mal defterdarına hüküm yazılması konusunda merkeze doğrudan arz göndermiştir.¹⁰¹

Gemi yapımında uygun keresteden sonra lazım olan bir diğer ana malzeme ise mismârdır.¹⁰² Bu malzeme için gerekli olan miktar, XVI. yüzyılda Van'da bulunan demir madenlerinden yeterli miktarda temin edilmemesi ya da demiri işleyecek işçilerin bulunmayışı sebebiyle, Kiğı'daki demir madenlerinden¹⁰³ her gemi için beş kantar¹⁰⁴ olarak karşılanmıştır.¹⁰⁵

mekkâri davalarıyla yola çıkarıldıkda iskele-i mezbûre uğradılmayub doğru Van Kal'ası'na nakl ve isâl olunmak..." BOA, *AE. SMHD.I*, 4893, 6 M 1155 (10 Mart 1742).

⁹⁹ Malgaltepe, s. 46.

¹⁰⁰ "... Urmi Kal'ası istihkâm üzere ta'mîr eyleyüb ve Güvercinlik'te bina olunacak gemilerin kerestelerin cümle ihzâr eyleyüb bir münâsib mahalde hıfz ittüresin zamânı gelub tekrar emr-i şerîfım varid oldukta müceb-i şerîf ile amel idesin..." BOA, *MD 47*, s. 75/189.

¹⁰¹ BOA, *MD 32*, s. 303/554; İzgi, s. 110.

¹⁰² Ensiz çivi, mih, demir kazık. Bkz; Şemsettin Sami, s. 1346

¹⁰³ Kiğı bölgesinde olup, barut, gülle ya da humbara imaline yarayan demir veya güherçile madeni ve dökümhanesi, Kiğı demir madeni, Kiğı Humbarahanesi, Kiğı Yuvarlakhanesi, 19 Kiğı Kârhanesi ve benzeri adlarla tanımlanmıştır. Madenin Akkoyunlulara uzanan bir geçmişi olduğu varsayılmaktadır. Osmanlı Devleti'nin bölgeye hâkimiyetinin ardından madenlerin işletimine devam etmiştir. Geniş bilgi için bkz. Yaşar Baş, "Kiğı Demir Madeni ve Humbarhanesi", *Turkish Studies*, S. 6, C. 4, Ankara 2001, s. 409-430.

¹⁰⁴ 1 Kantar= 44 okka, 54.6 kg

¹⁰⁵ " Kiğı beğine ve kâdısına ve emînine hüküm ki: Vân'da olan Vezîr Sinân Paşa mektûb gönderüb Urmiye ve Selmas kurbında on pâre gemi binâ olunmak fermânım olub zikr olunan gemilere mismâr lâzım olmağın her gemiye beş kantar demür ihzâr olunub müşârun ileyh vezîrüme ber vech-i isti'câl gönderilmesin emr idüb buyurdum ki (boş) vardukda emrüm üzre zikr olunan on pâre gemilerden her gemiye beş kantar demür tedârük idüb ber vech-i isti'câl müşârun ileyhe irsâl ve isâl eyleyesin husûs-ı

İran Seferleri sırasında inşa çalışmaları başlatılan gemilerin yapımında kullanılmak üzere merkezden 150 kantar nil¹⁰⁶, 35 kantar zift ve 35 kantar üstüğü¹⁰⁷ gönderilmiş ve bu malzemelerin Hasan Efendi'ye ulaştırılması hususunda Trabzon'da mühimmat nakline memur olan Ali Ağa'ya, Trabzon mütesellimi Ömer'e ve ambar emini Mustafa'ya emir gönderilmiştir.¹⁰⁸

Bunların yanı sıra gemiler için lazım olan kerestenin mahallinden bir an evvel kestirilerek gemi yapımı için uygun bir yere nakledilmesi emri verilmiştir. Kereste kesimi ve nakli için Trabzon'dan gelecek olan malzemelerin beklenmemesine de vurgu yapılmıştır.¹⁰⁹ Böylece gemi yapım işinin olabildiğince erken sonuçlandırılması ve gemilerin hizmete sokulması hedeflenmiştir.

1.2.2. İstihdam Edilen Personel

Osmanlı Devleti'nde, tersanelerdeki gemi inşa çalışmalarında çok sayıda uzmanlaşmış zanaatkâr ve ustalar bulunmaktaydı. Tersanelerde görev alan ve dini bayramlarda dahi aralıksız çalışan bu grup mimar, marangoz, kalafatçı¹¹⁰, direk ustaları ve delgicilerden oluşmaktaydı.¹¹¹ Tersanelerde görevli olan marangozlar gemi inşasının yanı sıra gemiye gülle gelmesi ya da farklı biçimlerde meydana gelen yarıkların tamirine de bakmaktaydılar. Görevli grup içerisinde yer alan kalafatçılar ise geminin su almasını önlemek için kalafat yapmaktaydılar. Ayrıca su alan gemilerin kalafatlarını yenileyerek tamir etmekteydiler.¹¹²

mezbûr ehemmi-i umûrdandur âna göre tedârük idüb ihmâl ü müsâheleden ziyâde hazer eyleyesin ve ne vechile tedârük idüb ve ne zamânda gönderildiğini yazub arz eyleyesin.” BOA, MD 59, s. 72/328.

¹⁰⁶ Çivit Boyası. Bkz. Şemsettin Sami, s. 1479.

¹⁰⁷ Üstüğü, ziftlenecek veya boyanacak tahtaların, kayık ve gemi teknelerinin aralıklarını su geçirmemesi amacıyla kullanılan keten, kenevir ya da bozuk halat parçasına verilen isim. Bkz. Katip Çelebi, *Tufetül Kibar Fi Esfari'l Bihar*, (haz. Orhan Şaik Gökyay), Başbakanlık Kültür Müsteşarlığı Yayınları, İstanbul 1973, s. 336.

¹⁰⁸ “... Van'a irsâl ve sefine inşasına memur olan Hasan zide mecdehuya bir an evvel eriştirip ... bezli-i makdur eyleyesiz deyu Trabzon'da mühimmat nakline memur kapucubaşı Ali Ağa'ya ve Trabzon'da anbar emini Mustafa ve mütesellim 'Ömer zide mecdehûmaya emr verilmiştir.” BOA, MAD 3337, s. 266.

¹⁰⁹ “... iktiza iden keresteyi önceden gönderilen mübaşirler marifetleriyle bir gün evvel kesip nakil ve senin marifetinle münasip görülen mahallerde sefineler kurulup yine senin reyin ile mumaileyh Hasan zide mecdehu marifetiyle bir an evvel inşasına başlattırıp ve ber-vech-i tacil inşa ve tekml ve zehayiri nakil ve tesyiri hizmette imal ettirilmesinde mübâşir...” Aynı yer.

¹¹⁰ Geminin tahtalarının aralıklarını üstüğü vs. ile doldurup üzerine zift süren kimse. Bkz. Şemsettin Sami, *Kamus-i Türki*, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2017, s. 1078.

¹¹¹ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı Zanaatkârları*, (çev. Zülal Kılıç), Kitap Yayınevi, İstanbul 2011, s. 98.

¹¹² İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK Yayınları, Ankara 1988, s. 488.

Tersanelerde çalışan zanaatkâr ve ustalar ihtiyaç durumuna göre farklı yerlerde gemi inşası için görevlendirilmiştir.¹¹³ Nitekim Van Beylerbeyine 1578 yılında gönderilen bir hükümde Urmi Gölü'nde yapılacak olan gemiler için üstad mimar ve ustaların lazım olduğu belirtilmiş ve üç nefer reis ve gemi yapımı için gerekli miktarda mimarın Van'dan gönderilmesi emredilmiştir.¹¹⁴ Yazılan bu hüküm, XVI. yüzyılda Van'da gemi yapımında, içlerinde hünerli gemi reisleri ve gemi mimarı olarak adlandırılan ustaların da olduğu teknik bir heyetin varlığından oluşan bir gemi tersanesinin bulunduğu ve askerî, ticari ve kısmen de olsa sivil gemilerin bu tersanede yapıldığına işaret etmektedir.

XVIII. yüzyıl içerisinde devam eden İran Seferleri sırasında, Van ve havalisinde gemi yapım faaliyetlerinde çalışacak marangozların eksikliği ve kalafatçıların olmayışı dikkat çekmektedir. Zira yapılacak olan gemiler için, Tersane-i Amire'den, bir neferi kethüda olmak üzere 20 marangoz ve bir neferi kalfa olan 10 kalafatçının Van'a gönderilmesi istenmiştir.¹¹⁵

¹¹³ Mustafa Gürbüz Beydiz, "Tersane-i Amirede Çalışan Zanaatkârlar", *Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilim Enstitüsü Dergisi*, C. 2, S. 2, Bilecik 2017, s. 382-399.

¹¹⁴ "...vardukta anun gibi yed-i müşarün-ileyh canibinden sana âdem gelüp mi'mar ve re'isler taleb oldukta ver-vech-i isti'cal üç nefer re'is ile kifâyet mikdarı mi'marlar irsâl idüp te'hir ü terâhi olmakdan hazer idesin. Husus-ı mezbur mühimmâtandır. İhmal olunmaktan ihtiyât idesin." BOA, MD 32, s. 231/430.

¹¹⁵ BOA, MAD 3375, s. 267.

Tablo 1.1. Merkez’den Gönderilen Marangoz ve Kalafatçıların İsimleri¹¹⁶

Marangoz	Kalafatçı
Salih Hüseyin Kalfa	İnce Hüseyin Beşe
Seyyid Ömer	Ali ... Kalfa
Ali ...	Hüseyin Beşe Çukadar
Mustafa Kalfa Perveri ¹¹⁷	Seyyid Süleyman
Musa Ereğli	Sarışın Ali Beşe
Seyyid Halil	Hüseyin Amasra
Uzun Ahmed	Veli İbrahim
‘Osman	Mehmed Beşe Çukadar
Halil Beşe İnebolu	Mehmed Beşe
Osman Ali Beşe	İsmail Çukadar
Hüseyin Beşe İnebolu	
Genç Mehmed	
Mehmed Sinob	
İsmail Vidin	
Mehmed Galata	
İsmail Karadeniz	
Mustafa Gömüryan ¹¹⁸	
Mehmed İstanbul	
Hüseyin ...	
Hüseyin ...	

Merkezden istihdam edilen marangoz ve kalafatçıların İstanbul, Karadeniz, Galata, Amasya, İnebolu, Ereğli, Sinop ve Vidin şehirlerinden olması ve 3 personelin seyyid unvanı taşıyor olması ekibin Müslümanlardan oluştuğunu göstermektedir.

¹¹⁶ Aynı yer.

¹¹⁷ Bir diğer adı Harmandalı olan Adıyaman’ın Besni ilçesine bağlı bir nahiyedir. Bkz. Sezen, *Osmanlı Yer Adları*, 2017, s. 332.

¹¹⁸ Çerçiler olarak da bilinen Sinop’a Durağan’a bağlı bir nahiye. Bkz. Sezen, *Osmanlı Yer Adları 2. Baskı*, s. 181.

Ayrıca personelden bir kısmının beşe¹¹⁹ unvanına sahip olması da bunların askerî kökenli olduğu ihtimalini düşündürmektedir. Bunların yanı sıra inşa edilecek gemilere nezaret etmesi için de eski Azak defterdarı Hasan Ağa görevlendirilmiştir.¹²⁰

1633-34 tarihleri arasında Van Gölü'nde faal olan 33 adet azaban gemisinin her bir çalışanına 4 İstanbul kilesi buğday verilmiştir.¹²¹

Çalışan bu personellerin dışında gölde bulunan bu miri gemiler için bir kaptan görevlendirilmiş ve bu kaptan beylerbeyinin arzı ile merkezden atanmıştır. Nitekim 23 Mart 1566 tarihli bir buyruldu da, Van Gölü'nde işletilen gemilerin kaptanı Abdullah Çavuş'un ölümü dolayısıyla bu görev Van Beylerbeyinin arzı gereğince Van çavuşlarından Hacı Ferhad 19 akçe maaşla tayin olmuştur.¹²²

1.2.3. Personelin Ücret ve İstihkakı

XVIII. yüzyıl öncesi dönemde Van Gölü'nde inşa edilen gemilerde çalışan personele verilen ücret konusunda herhangi bir bilgiye rastlanmamıştır. Ancak 18. yüzyılda tutulan kayıtlarda personelin istihkakı ve ücretleri şu şekildedir;

Tablo 1.2. Personelin İstihkakı¹²³

Marangoz	Kalafatçı	Hasan Ağa ¹²⁴
20 çift nan	10 çift nan	25 çift nan
Dörder kıyye güşt	Üçer kıyye güşt	Sekiz kıyye güşt

Bu durumda gemilerin inşasında çalışmak üzere görevlendirilen marangozların günlük istihkakları, kişi başına 1 çift ekmek ve birer kıyye etten oluşmuştur.

¹¹⁹ Osmanlı Askeri sistemi içerisinde beşe unvanı taşıyan askerler hakkında geniş bilgi için bkz. Turan Açık, "Beşe Unvanı Hakkında" *Tarih Dergisi*, S. 62, İstanbul 2016, s. 37-63.

¹²⁰ "Mezbur Hasan Efendi Tatvan İskelesine cem olunan zehairi Van'a nakli için 10 kıt'a sefainin inşa Van denizinde inşa eylemek üzere memur olup...", *MAD 3375*, s. 266; Ayrıca Hasan Efendinin eski Azak Defterdarı olduğuna dair verilen bilgi için bkz. "Sabık Azak Defterdarı olub Van tarafına sefain inşa'sına me'mur Hasan zide mecideye hüküm ki ...". *BOA, MAD 3606*, s. 95. 29 Zilhicce 1137 (8 Eylül 1725).

¹²¹ *BOA, D. BŞM.* s. 167.

¹²² Kılıç, *Van Sancağı*, 227.

¹²³ "...20 nefer marangoza yevmi yirmi çift nan ve dört vakiyye güşt ve 10 nefer kalafatçılara dahi yevmi on çift nan ve üçer vakiyye güşt tayinatları dahi vermek fermanım olmağla..." *BOA, MAD 3606*. s. 95.

¹²⁴ Hasan Ağa'ya ayrıca günlük 4 kile şair verilmiştir. Bkz: *BOA, MAD 3375*, s. 266.

Tablo 1.3. Marangozlara Ödenen Ücret¹²⁵

1 Kalfa	1 Kethüda	18 Sayir
60 kuruş	50 kuruş	720 kuruş
Toplam	830 kuruş	

Tabloya göre 1 neferi kalfa ve bir neferi kethüda olan marangozlara 110 kuruş verilirken geri kalan marangozların her birine 40 kuruştan toplamda 720 kuruş ödeme yapılmıştır.

Tablo 1.4: Kalafatçılara Ödenen Ücret¹²⁶

1 Kalfa	9 Sayir
60 kuruş	360 kuruş
Toplam	420

Kalafatçı taifesinden 1 nefer kalfaya 60 kuruş verilirken geri kalan 9 kalafatçının her birine 40 kuruştan toplamda 360 kuruş ödenmiştir.

Bunun yanı sıra Hasan Ağa'ya gemi inşasına refakat ettiği süre boyunca hazine-i amireden 500 kuruş harcırah verilmesi emredilmiştir.¹²⁷

Ayrıca gölde zahire sevkıyatı yapması amacıyla inşa edilecek olan 10 kıt'a sefinenin lazım gelen kereste ve diğer malzeme masraflarının karşılanması hususunda her biri için 600 kuruş olmak üzere toplamda 6000 bin kuruş verilmiştir. Yalnız belirlenen meblağın yetmemesi sebebiyle Hasan Ağa'nın talebi üzerine taraf-ı miriden 2000 akçe daha gönderilmiştir¹²⁸.

¹²⁵ "... harcırah-ı Hasan Efendi an-bera-yı inşa-i sefayin der-bahr-i Van bera-yı nakl-i zehair-i İskele-i Tatvan ila Van tayin şude ... el-vaki sene 1136 in-kadar meblağ an-hazine-i amire ... fermude bermuceb-i arzuhal ve telhis ve ferman-ı ali 8 Zilkade sene 1136 tezkere dade Fi 8 Zilkade sene 1136 kuruş 500." Aynı defter, s. 266.

¹²⁶ Aynı Defter, s. 267.

¹²⁷ Aynı defter, 267.

¹²⁸ "Sefayin-i kıtaat 10 kuruş 6.000 beher sefineye 600 kuruş- Tezkere-i hazine dade Fi 29 Şevval sene 1136 bundan sonra 2.000 kuruşa dahi tezkere verilip... sefer-i varaka kayıt olunmuştur." Aynı defter, s. 267.

1.3. OSMANLI DEVLETİ'NDE GEMİ İŞLETME HUKUKU

Osmanlı Devleti'nde deniz taşımacılığı ve gemi yapımı ile ilgili bir takım genel idari uygulamalar mevcuttu. Bu uygulamalara göre Van Gölü'nde yapılan her türlü gemi yapımı ve işletmeciliği devletin iznine bağlıydı.

Devlet, gemi yapım ve taşımacılık faaliyetlerini tekelinde bulundurduğundan dolayı, gölde faal olan bütün gemiler devlete aitti. Gölde, şahsi bir ticari geminin çalışması ise devletin iznine tabiydi. Özel statü sahibi hükümet sancaklarında bulunan sancakbeyleri de zaman zaman şahsi işlerini giderebilmek için gemi yapımına ihtiyaç duyabiliyordu. Fakat bu sancakbeylerinin de gemi yapımı devletin izni dâhilinde idi. Nitekim 1566 tarihli bir Mühimme kaydında Hakkâri Hâkimi Zeynel Bey'in kendi özel eşyalarını taşımak için yaptırdığı bir geminin varlığına rastlanmakta olup bu geminin miri gemilerin taşınması gereken yükleri taşıyabileceği ihtimali göz önünde bulundurulduğundan geminin çalıştırılmasına izin verilmemiştir. Ancak miri gemilerin taşıdığı kereste ve diğer eşyaları taşımayıp yalnızca kendi şahsi işlerini gidermesi koşulu öne sürülerek geminin çalıştırılmasına izin verilmiş ve bu hususta Van Beylerbeyine bir hüküm yazılmıştır.¹²⁹ Böylece söz konusu dönemde devletin taşımacılıktaki tekelinin korunmasına özen gösterilmiştir.

Devletin bu uygulamalar kapsamında halkın nakliye sırasında yaşayabileceği olası bir mağduriyeti önlemek istemesi sebebiyle 1582 yılında Van Beylerbeyine bir hüküm gönderilip, gölde odun taşımacılığı için seyr ü sefer yapan 4 adet gemiye ilaveten 3 adet gemi daha yapılması emredilmiştir.¹³⁰ Fakat yapılan gemiler de halkın ihtiyacını karşılamakta yetersiz kalmış olacak ki aynı yıl ahali tarafından doğrudan merkeze bir arz gönderilmiş ve Van Sancağına çevre şehirlerden odun taşıyan gemilerin yetersizliği sebebi öne sürülerek devlete ait gemilerin dışında kendilerinin de taşımacılık için gemi yapmalarına müsaade edilmesi istenmiştir. Odun nakliyatı sırasında yaşanan sıkıntıları asgari düzeye indirmek isteyen ahalinin bu talebi doğrultusunda 30 Aralık 1582 tarihinde Van Beylerbeyine gönderilen bir hükümle,

¹²⁹ “Van beylerbeyine hüküm ki: Hakkari Beyi Zeynel mektub gönderüb bundan akdem izni olub bazı .. götürmek için bir gemi bina ettiği...”BOA, MD 5, s. 462/1243.

¹³⁰ “Van Beylerbeyine hüküm ki; mektub gönderüb Van Gölünde odun için dört adet gemiler olub kifayet etmeyüb üç adet sefine daha yaptırılması arz ve ilam olunmuştur...” BOA, MD 47, s. 180/425.

devlete herhangi bir zararı olmaması koşuluyla, ahalinin ihtiyaçlarını karşılaması için gemi yapmalarına izin verilmesi buyrulmuştur.¹³¹

Gemi yapımı ve işletme hukukunun devlet bünyesinde bulunmasının mali, askerî ve siyasi bakımdan mevcut bir takım sebepleri vardır. Gemi işletmeciliği önemli bir gelir kaynağı olup, devlet tarafından mukataa haline getirilerek iltizama verilmiştir.¹³² 1604-1606 tarihli icmal defterinde yer alan bilgiye göre, Van Gölü'nde padişah hassı içinde 3 adet gemi çalışmaktadır ve senelik getirisi 8.500 akçedir. 1730 tarihli bir arşiv kaydında da Nişli Muhammed Ağa marifetiyle Diyarbakır tarafından satın alınıp Tatvan İskelesi'ne nakledilmesi gereken zahirenin yük hayvanı ve gemi kirasının Diyarbakır avarız ve nüzul bedelinden karşılanması emri verilmiştir. Söz konusu sene için Diyarbakır mukataasından bir önceki senenin kira bedeli olan 720 bin akçe ayrılmıştır.¹³³

Bu gelirin mukataa olarak kaydedilmesi gemi işletme haklarının iltizama verildiğini ve durumun mali bir boyut oluşturduğunu göstermektedir. Gemi navlunlarının belirlenmesi hususunda arşiv kayıtlarında herhangi bir bilgiye rastlanmamıştır. Fakat bir arşiv belgesinde gemi kiralari belirlenirken bir önceki senenin kira bedeli göz önünde bulundurulmuştur. Bu bilgi gemilerin kira bedellerinin belirlenmesinde belli bir nizamın olduğunu göstermektedir. Konunun askerî ve siyasi boyutuna değinilecek olursa, Van Gölü'nün Osmanlı-İran hududunda önemli bir noktayı teşkil ediyor olması ve dolayısıyla devletin denetimi ve gözetimi olmaksızın

¹³¹ Van Beylerbeyine hüküm ki: "... Van deryasında olan sefineler oduna kifayet etmeyüb odun için..." BOA, MD 48, s. 214/600.

¹³² Yılmaz Kurt, "Van Eyaletinde Vakıf ve Mülk Sahipleri", *Musa Çadırcı'ya Armağan Yazılar*, (Haz. Selda Kılıç, Bekir Koç, Tülay Ercoşkun), Bilgin Kültür Sanat Yayınları, Ankara, 2012, s. 300.

¹³³ "...Abdullah Paşa edemallah-u Te'ala iclâlehûnun ma'iyetinde olan 'asâkir ta'yinâtı için Diyarbekir Eyâleti canibinden mübâya'a ve dergâh-ı mu'allam kapucubaşlarından Nişli Muhammed dâme mecdehû mübaşeretiyle Diyarbekirden Tatvan İskelesine nakli fermanım olan zehâirin lâzım gelen mekkâri ücretleri ve nevl (gemi kirası) sefineleri akçeleriçün bin yüz otuz altı senesi zıkr olunan Diyarbekir Eyâleti 'avarızı ve bedel-i nüzülü malından ta'yin olunan yedi yük sekiz bin akçe ve tefavüt ... ve ğuruşdan on iki bin akçe ki cem'an yedi yük yirmi bin akçe olur beher ğuruş yüz yirmişer akçeye olmak üzere bi-hesab-ı âmedi yalnız altı bini âmedi ğuruş ider meblağ-ı mezbûr iş bu bin yüz otuz altı senesi şevvalinin yirmi üçüncü gününden iftihârü'l-emâcid ve'l-ekâbir bi'l-fi'il baş defterdarım dâme 'uluvvuhûnun mehterlerinden 'Osman zide kadrehû yedinden âsitâne-i sa'adetimde hâzine-i 'amirem defterlerinde irad ve masrafkayd olmağın temessükü olmak için iş bu hüküm-ü şerifim verildi şöyle bileler 'alâmet-i şerife i'timad kılalar." BOA, İE. ML. 10197/2. 12 Şevval 1142 (30 Nisan 1730).

yapılan ve işletilen gemilerin siyasi ve askerî açıdan ciddi bir güvenlik zafiyeti oluşturacağı endişesi güdülmüştür.¹³⁴

1633-1634 tarihli muhasebe defterinden edinilen bilgiye göre Van Gölü'nde 33 adet azaban gemisi¹³⁵ faaliyet göstermekteydi.¹³⁶ Evliya Çelebi 17. yüzyılda bölgeye yaptığı ziyareti sırasında gölde, toplamda 50 parça geminin bulunduğunu ve bu gemilerin bir kaleden diğerine tacirleri taşıdığı bilgisini vermiştir.¹³⁷

Bu bilgilerden yola çıkarak gölde taşımacılık için yapılan şahsi gemiler, devlete ait miri gemiler ve ordunun şark seferleri sırasında zahire ve mühimmat için kullandığı gemiler göz önünde bulundurulduğunda, gemi yapım ve işletiminin bölge için önemli bir ulaşım ve gelir kaynağı olduğunu ve XVI-XVII. yüzyıllarda Van Gölü'nde sayısı 50'yi aşkın geminin aktif olarak çalıştığını söylemek mümkündür.

¹³⁴ Kılıç, "Orta ve Yeniçağda Van Gölü'nde Gemi Yapımı, Taşımacılık ve Ticaret", s. 8.

¹³⁵ Azab (Azeb) bekar demektir. Bunlar, Anadolu'dan toplanmış muharebeye yarar, dinç, kuvvetli, bekâr Türk gençleridir. Azablar, Osmanlı ordusunun hafif yaya askerlerini teşkil ederlerdi. Bunların masraf ve yaşeleri toplandıkları yerlerin halkına aitti. Ok, yay ve pala ile mücehhez idiler; ihtiyaca göre yirmi, otuz hanede bir azab alınır; bu, tarihini yazdığımız devirlerde mevcutları takriben on beş yirmi bin kadardı. Azablar muharebede merkez ordusunun önünde bulunup ilk hücumu maruz idiler; bunların gerisinde toplar ve onların arkasında da yeniçeriler dururlardı. Harb başladığı zaman azablar, sağa ve sola açılarak topçunun ateş etmesini temin ederlerdi. Bu azablardan başka bir de deniz ve kale azabları varsa da onlar, daha sonraki tarihlerde teşkil edilmişlerdi. Bu durumda gölde gemi kullanmalarından ötürü bu gemilere azaban gemileri denmiştir. Bkz. İ. Hakkı Uzunçarşılı, "Osmanlılarda Askeri Teşkilat, <https://www.ttk.gov.tr/belgelerle-tarih/osmanilarda-askeri-teskilat>. 02. 06. 2021.

¹³⁶ BOA, *D. BŞM*, No: 167, s. 8.

¹³⁷ Evliya Çelebi, s. 185.

İKİNCİ BÖLÜM

VAN GÖLÜ'NDE ASKERİ FAALİYETLER

2.1. ZAHİRE TEMİNİ

Osmanlı Devleti alınmış bir sefer kararının ardından, sefere çıkan ordunun ikmal hususunu ve bu husustaki şartların ağırlığı ile aynı orantıda bir takım tedbirleri göz önünde bulundurmuş ve ikmalin kolaylaştırılabilmesi adına bu tedbirleri sefer esnasında yürürlüğe koymuştur. Nitekim ordunun ihtiyacı olan erzak, cephane, gerekli miktarda silah, yem ve mali kaynakların temininin ihtiyaç duyulan bölgelerden sağlanarak sefer mahalline ulaştırılması aylar almış ve bu durum geniş topraklara sahip Osmanlı Devleti'nin sefer gücünü menfi olarak etkilemiştir.¹³⁸ Savaş gücünün sürdürebilmesi, cepheye yakın kalelere sürekli zahire ve mühimmat sevkini gerekli kılmış fakat yapılacak nakliyatın yüksek maliyeti, devleti uzak mahallerden tahsil edilen aynı vergiyi nakdi olarak tahsil etmeye yöneltmiştir.¹³⁹

Ordunun iaşesini temin etmek için kurulan lojistik sistemde üç ayrı yöntem uygulamıştır; bunların ilki aynı ya da bedenen yapılan hizmet olarak uygulanan avarız vergisinin XVI. yüzyılda nakdi vergiye dönüşmesiyle ortaya çıkan nüzul sistemidir. Bu sistem, savaş zamanlarında ordunun iaşesinde ihtiyaç duyulan un ve arpanın temin edilip belirlenen menzillere gönderilmesi şeklinde uygulanmıştır. Orduda bulunan asker sayısına ve seferin büyüklüğüne göre sınırları değişen nüzul vergisi, umumiyetle sefer güzergâhına yakın mahallerden toplanmıştır.¹⁴⁰

İkinci yöntem olarak uygulanan sürsat başlangıçta yağ, un ve buğday olarak aynı karşılanmış fakat verginin nakdi olarak tahsil edilmesiyle birlikte hububat ve hayvan üzerinden alınan bir vergiye dönüştürülmüştür.¹⁴¹ Nüzul vergisinin, her eyaletin ve tabi olan sancak ve kazaların avârizhânesine göre belirli bir ölçekte un ve arpa olarak

¹³⁸ Mustafa Nuri Türkmen, "Kamaniçe Seferi'nin Lojistik Hazırlıkları" Ankara Üniversitesi SBE, Ankara 2002, (Doktora Tezi), s. 122; Ömer İşbilir, "XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İaşe, İkmal ve Lojistik Meseleleri", *İstanbul Üniversitesi SBE*, İstanbul 1996, (Doktora Tezi), s. 11-12.

¹³⁹ Ömer İşbilir, "Trabzon-Erzurum Arasında Savaş Malzemesi Taşımacılığı Örneğinde İran Seferlerinin Doğu Karadeniz Bölgesinde Ekonomik Olarak Katkıları", *Uluslararası Giresun Ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu (9-11 Ekim 2008)*, Ankara 2009, s. 162-163; Rhoads Murphey, *Ordu ve Savaş*, (çev. Tanju Akad), İstanbul 2007, s. 109-110.

¹⁴⁰ Ömer İşbilir, "Nüzül", *TDV İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, C. 33, İstanbul 2017, s. 311.

¹⁴¹ Halil Sahillioğlu, "Avarız", *TDV İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, C. 4, İstanbul 1991, s. 109.

tahsil ediliyor olmasına rağmen sürsat, ülke toprakları ve sürsata yükümlü olan kazaların toplam avârizhanesi göz önünde bulundurulmaksızın devletin belirlediği bir fiyat üzerinden nakdi olarak tahsil edilmiştir.¹⁴² Tahsil edilen bu malzemeler de genellikle arpa, buğday, sadeyağ, bal, koyun, odun, ot ve samandan oluşmuştur.¹⁴³

Ordu iaşesinin temininde nüzul ve sürsattan farklı olarak uygulanan bir diğer yöntem iştirâ ve mübayaadır. İştirâ, nüzul ve sürsatın nakdi olarak tahsil edilmesi ile zahirenin aynı vergi üzerinden karşılanması için uygulanan bir yöntemdir. Mübayaaya usulünde ise seferi ordunun yürüyüş sırasında ihtiyaç duyduğu iaşeyi karşılamak ve sefer güzergâhı üzerinde bulunan menzillerde askerî amaçla kullanılan zahire ambarlarını doldurmak amacı güdülmüştür.¹⁴⁴

Sefer organizasyonu gerçekleştirilirken ordunun iaşesi için gerekli olan malzemenin temini sırasında, içtimai ve zirai devamlılığa müdahalenin asgari düzeyde tutulmasına özen gösterilmiştir. Ordu sefer sırasında taşıyabildiği oranda malzemeyi yanında bulundurmuş, taşıyamadığını ise ihtiyaç durumuna göre zor kullanmaksızın yerel kaynaklardan satın alarak karşılama yoluna gitmiştir. Böylelikle hem sefer boyunca ordunun taze iaşe ile beslenmesi hedefine ulaşılmış hem de satın alınan zahirenin savaş mahalline yakın alanlardan temini ile nakliyat kolaylaştırılmıştır.¹⁴⁵

Osmanlı Devleti, esasen her kazada istihsal edilen hububatın gene aynı kaza içerisinde tüketilmesini temel prensip olarak görmüştür. Fakat yetişen hububatın yeterli olmadığı bölgeler, hububata daimi ihtiyaç gözeten adalar, stratejik durumları sebebiyle süreklilikle tüketici durumunda olan hudut boyları ve uzun süren kış ayları, üretici olan bölgelerden buralara hububat naklini icap ettirmiştir. Bilhassa, XVI. yüzyıl

¹⁴² Hava Şelçuk, “Osmanlı Devleti’nde Merkez-Taşra İlişkisi Bağlamında Avâriz, Nüzul ve Sürsat Vergileri (Şe’riyye Sicillerine Göre XVII. Yüzyılda Kayseri Sancağı)”, *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 24, Kayseri 2008, s. 179. (159-201); M. Yaşar Ertaş, “Osmanlı Ordusunun Savaş Hazırlıkları ve Sefer Organizasyonu”, *Hunlardan Günümüze Türk Askeri Kültürü: Tarih, Strateji, İstihbarat, Teşkilat, Teknoloji*, (Ed. A. Sefa Özkaya), Kronik Kitap, İstanbul 2019, s. 578.

¹⁴³ M. Yaşar Ertaş, “Osmanlı Devleti’nde Sefer Organizasyonu” *Osmanlı*, (Ed. Güler Eren), C. 6, Yeni Türk Yayınları, Ankara 1999, s. 592-593.

¹⁴⁴ İsmail Güntan, “Osmanlı Neferi ve Savaş (1593-1699)”, *Pamukkale Üniversitesi SBE*, Denizli 2015, (Yüksek Lisans Tezi), s. 89.

¹⁴⁵ Murphey, s. 109.

sonlarına doğru ortaya çıkan İran harpleri, hudut kaleleri, seferî ordunun ihtiyacı olan zahirenin naklini gerekli kılmıştır.¹⁴⁶

Osmanlı seferlerinde hem askerin hem de hizmet ve iaşe amacıyla istihdam edilen hayvanatın beslenmesi¹⁴⁷ için gerekli olan temel gıda malzemesi buğday ve arpa olmuştur. Devlet herhangi bir sefer kararıyla birlikte, o yıl ülkede arpa ve buğdayın bolluğuna veya kıtlığına büyük bir önem göstermiştir.¹⁴⁸ Yetiştirme süresi ortalama 100 günü bulan buğday iklim bölgelerine göre yazlık ve kışlık olarak yetiştirilmektedir. Gündelik yaşam için de büyük bir önem arz etmesi sebebiyle devlet, sefere çıkan ordunun ihtiyacını karşılamak ve iaşe konusunda ortaya çıkacak olası problemlerin önüne geçmek maksadıyla buğdayın yabancı tüccarlara satılmasını yasaklamış ve neredeyse her dönem ihracı yasak mallar arasında yer almıştır.¹⁴⁹

Ordunun beslenmesi cephe ardındaki eyalet ve sancaklar da dâhil olmak üzere Anadolu'ya bağlıydı. Kışın şiddetli ve karlı gün sayısının fazla sürmesi sebebiyle Doğu Anadolu'da tarımsal üretim için yaz ayları uygundu. Bu alanlarda bulunan vadi ve havza tabanlarında hububat yetiştiriciliği hâkim olduğundan tarlalarda büyük oranda hububat üreticiliği yapılmıştır.

Sefer süresince cephenin hemen art bölgesinde yer alan Trabzon, Kars, Erzurum, Çıldır, Karahisar-ı Şarki, Van, Diyarbakır, Mardin, Maraş ve Musul adeta bir üs vazifesi görmüştür. Çalışmamızın araştırma sahasına konu olan Van Eyaleti, İran muharebeleri sırasında sefer organizasyonu açısından büyük bir önem arz eden zahire temini noktasında önemli bir rol oynamıştır.

¹⁴⁶ Lütfi Güçer, "XVI. Yüzyıl Sonlarında Osmanlı İmparatorluğu Dâhilinde Hububat Ticaretinin Tabi Olduğu Kayıtlar", *İÜ. İktisat Fakültesi Mecmuası*, C. 13, s. 1-4, İstanbul 1952 s. 82-83; Cengiz Orhonlu, Turgut Işıksal, "Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar. Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *Tarih Dergisi*, C. 13, S. 17-18, İstanbul 2011, s. 91.

¹⁴⁷ Sefer organizasyonları kapsamında ordu ile birlikte hareket edip gerek ordunun ağırlığını veya süvarileri taşıyan yük ve binek hayvanları ve gerekse iaşe amaçlı taşınan sığır ve koyunların da yem temini meselesi büyük bir önem arz etmiştir. Örneğin 1585 yılında Anadolu beylerbeyine gönderilen bir hükümde askerlerin hayvanlarına ot yediremediği gerekçesiyle sefere iştirak edemeyecekleri yönünde bir karar aldıklarını ve 5-6 gün içerisinde orduya dâhil olmamaları durumunda ellerindeki dirliklerin alınarak cezalandırılacakları bildirilmiştir. Bkz. BOA, MD 53, s. 53/81.

¹⁴⁸ Ersin Yıldız, "Osmanlı Devleti'nin Sefer Organizasyonlarında Kullandığı Hayvanlar (XVI-XVIII. Yüzyıllar)", *Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi SBE*, Ağrı 2019, (Yüksek lisans Tezi), s. 156-157.

¹⁴⁹ Güçer, *Hububat Ticaretinin Tabi Olduğu Kayıtlar*, s. 79-81; Genç, *Sefer Organizasyonu ve Lojistik*, s. 80; Meryem Kaçan Erdoğan, "II. Viyana Kuşatması", *Marmara Üniversitesi SBE*, İstanbul 2001, (Doktora Tezi), s. 112.

1723-1746 tarihleri arasında gerçekleşen Osmanlı-İran seferleri sırasında Bitlis Sancağı'na bağlı kazalardan karşılanan et ve zahire miktarı aşağıdaki gibidir.

Tablo 2.1.: Bitlis-Adilcevaz ve Erciş Sancaklarından Temin Edilen Zahire ve Et Miktarı¹⁵⁰

Sancak	Arpa (Kile ¹⁵¹)	Buğday (Kile)	Küçükbaş hayvan
Bitlis	8.000	10.000	2500
Adilcevaz Sancağı	1.000	5.000	800
Ahlat Nahiyesi	6.000	4.000	400
Erciş Sancağı	6.000	10.000	800
Betlos Nahiyesi	6.000	10.000	500
Sarısu Nahiyesi	5.000	3.000	(silik)

1724 tarihli bir belgede Osmanlı-İran harpleri sırasında ordudaki askerin et ve zahire ihtiyacının karşılanması hususunda merkezden Bitlis Hâkimi Mehmed Emin Han'a emirler gönderilerek Tebriz Seraskeri Abdullah Paşa mahiyetindeki ordunun ete ihtiyaç duyduğu bildirilmiştir. Gönderilen bu emir üzerine Tebriz'e yakın mahallerden tedarik edilmesi istenen hayvanların 20.000'i Bitlis ve havalisinden temin edilip Tebriz'e gönderilmiştir.¹⁵²

¹⁵⁰ BOA, *İE. DH.*, 2629, 13 Şevval 1136 (5 Temmuz 1724).

¹⁵¹ Ölçü olarak İstanbul Kilesi kullanılmıştır. Osmanlı Devleti'nin resmi ölçüğü olan İstanbul kilesi günümüz ölçü birimiyle 25, 6589 kg. buğday ve un, 23,093 kg. arpaya denk düşmektedir. Bkz: Cengiz Kallek, "Kile", *TDV İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, C. 25, İstanbul 2002, s. 569.

¹⁵² Ordunun et ihtiyacı genellikle sefer organizasyonu sırasında İstanbul'dan temin edilirken Tebriz'in İstanbul'a mesafesi göz önünde bulundurulduğunda bu ihtiyaç yakın mahalden karşılanmıştır. Bu sebeple Bitlis ve havalisinde bulunan koyun fazlalığına istinaden 20.000 re'es ağnam tedarik edilmiş ve mübayaası için de 20.000 kuruş taraf-ı miriden verilmiştir. Bkz. BOA, *AE. SAMD. III* 16830, 2 Cemaziyevvel 1138 (6 Ocak 1726)

2.1.1. Depolama ve Nakliye

Kuruluşundan itibaren fütihat hareketlerini devlet teşkilatlanmasının neredeyse merkezine oturtan devlet, bilhassa XVI. yüzyıl boyunca sürdürmüş olduğu seferler sırasında edindiği tecrübelerle, ordunun rahat ve hızlı hareket edebilmesi adına hem doğuda hem de batıdaki sefer güzergâhları üzerinde bulunan belirli merkezlerde ikmal müesseseleri tesis etmiştir. Asker için gerekli olan zahirenin ve ordunun ağırlığını taşıyan hayvanatın yem temini meselesini ekseriyetle güvenli ve müşkilatsız çözümlenmeyi planlamış ve bu maksatla Anadolu'nun muhtelif yerlerinde kadı denetiminde depolanacak askerî zahire ambarları inşa etmiştir.¹⁵³ İdareciler olası bir kıtlık, verimsizlik, eşkiya baskınları gibi sebeplerden ötürü zahire temininin sorunsuz bir şekilde çözülemeyeceği gerçeğinin idraki içerisinde olmuşlardır. Bu sebeple askeri maksada matuf bu tesisler, senenin her mevsiminde ani askerî hareketler ihtimali göz önünde bulundurularak doldurulmaya ve dolu tutulmaya çalışılmıştır.¹⁵⁴ Depolanan zahireler, ihtiyaç gözetilmediği durumlarda ya satılmış ya da acil durumlarda halka dağıtılmıştır. Sefer zamanlarında ise cepheye yakın olan stratejik kalelere büyük ölçüde stoklar yapılmıştır. Aylar öncesinden toplanan ikmal malzemeleri İran Seferleri için Van ve Erzurum'da inşa edilen ambarlara depolamış ve buradan ihtiyaç durumuna göre cepheye nakli sağlanmıştır.¹⁵⁵

Seferdeki ordunun ihtiyacı için temin edilip, cins ve miktarı nüzul ve sürsat olarak belirlenen zahire malzemeleri, önceden belirlenmiş olan yol güzergâhları üzerinde bulunan menzillerdeki nüzul eminine teslim edilmiş veya menzillerde bulunan ambarlara depolanmıştır. Bu sayede Anadolu tarafına sefere çıkacak ordunun zahire hususunda yaşayabileceği olası tüm sorunlar bertaraf edilmeye çalışılmıştır.

Nitekim 1577 yılında Diyarbakır Beylerbeyine gönderilen bir hükümde, Van beylerbeyi olan Hüsrev tarafından merkeze gönderilen bir mektupta daha önce Van Kalesi'nde ihtiyaç duyulan zahirenin Diyarbakır'dan temin edilmesi hususunda emir verildiği ancak yalnızca 16.000 kile buğday gönderildiği ve zahirenin saklanması için inşası emredilen taş ambarlara istenilen paranın gönderilmediği ve mevsimin inşaat

¹⁵³ Ömer İşbilir, "Savaş ve Bölgesel Ekonomi: İran Savaşlarında Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu", *OTAM*, S. 21, Ankara 2007, s. 21-22.

¹⁵⁴ İşbilir, s. 33-34.

¹⁵⁵ İnalçık, s. 140-141.

için elverişsiz olduğu bildirilmiştir. Bu durum üzerine yeniden bir ferman yazılarak kale için gereken miktarda zahirenin tahsil edilerek her üç ayda bir özenle gönderilmesi emredilmiştir.¹⁵⁶ Mevsim şartlarının ambar inşasına elverişsiz olduğunu bildiren Van beylerbeyine ayrıca hüküm gönderilmiş ve elde bulunan zahirenin Van sancağında bulunan uygun bir kalede saklanması istenmiştir.¹⁵⁷

Şark seferleri için Rumeli'den ilk defa zahire sevki, 1578 yılında başlayan seferden dolayı gerçekleşmiştir.¹⁵⁸ Tuna kıyıları ve Memleketeyn'den¹⁵⁹ zahire yüklenen 15 gemi, Serdar Mustafa Paşa henüz Erzurum'a varmadan Trabzon ve Batum'a gelerek yüklerini boşaltmışlardır.¹⁶⁰ Bu sevkiyatın yanı sıra zahireye duyulan ihtiyacın fazla olması sebebiyle Varna, Silistre ve Samsun'dan da gerekli miktarda un ve buğdayın Trabzon'a nakli istenmiştir. Eflak ve Boğdan voyvodalarından, haraç olarak hesaplanacak 10'ar bin kile arpanın rençber gemileri ile Trabzon'a, oradan da deve¹⁶¹, at ve eşek gibi yük hayvanları vasıtasıyla Erzurum'a¹⁶² sevki sağlanmıştır.¹⁶³

Van Gölü ve havzası Kuyucu Murad Paşa'nın 1610 yılında İran üzerine sefer düzenlediği sırada da yakın bölge olmasından ötürü asker ve iâşe için tedarik bölgesi olmaya devam etmiştir. Nitekim sefer esnasında Bitlis Hâkimi Ziyaeddin Bey'e

¹⁵⁶“...Sâbika gönderilen o emr-i şerîfe mücebince amel olunmasın emr idüp buyurdum ki: Vardukda bu bâbda gereği gibi mukayyed olup mukaddemâ gönderilen o emr-i şerîfe mücebince bâkî kalan terekeyi dâhî ale't-tafsil vech-i münâsib görüldüğü üzere vakt ile tahsîl ettirüp her üç ayda bir irsâl eylemek bâbında ikdâm eyleyesin ki mevâcibleri vasıl olmağla zarûretleri def' ola bu husûslar ehemmdir ihtimâm eyleyesin...” BOA, MD 33, s. 83/168.

¹⁵⁷ “Van Beylerbeyine Hüküm ki: ... zikr olunan on altı bin terekeyi Ahlat Kal'asında mı olu yohsa aher yerde mi olur vech-i münâsib gördüğün mahalde der-anbar edüp hıfz edesin...” Aynı Defter, s. 83/169.

¹⁵⁸ Bekir Kütükoğlu, *Osmanlı-İran Siyasi Münasebetleri (1578-1612)*, İstanbul Fetih Cemiyeti, İstanbul 1993, s. 33.

¹⁵⁹ Osmanlı Devleti'nin iki memleket anlamında Eflak ve Boğdan'a verdikleri isim. Bkz: Kemal Karpat, “Eflak”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, C.10, İstanbul 1994, s. 466-469.

¹⁶⁰ “...bundan akdem ihtiyâten on beş pâre gemiye Rûmili'nden terk-i tahmîl olunup Trabzon iskelesine ve yâhûd Batum sancağında Gönnye iskelesine vara deyü fermân olunmağın emr-i celîlü'l-kadrim üzere gemiler ile ol semte tereke varmışdır.” BOA, MD 32, s. 208/ 394.

¹⁶¹ Devenin zor koşullara dayanıklılığı ve 250 kiloya yakın yük taşıyabilme kapasitesi seferlerde kullanımında büyük rol oynamıştır. İran seferlerinde de mühimmat ve zahire naklinde develerden önemli ölçüde istifade edilmiştir. Bkz: Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1300-1600)*, C. 1, Eren Yayıncılık, İstanbul 1997, s. 77-78; Ayrıca Revan Seraskeri Ahmet Paşa'nın talebi üzerine Rumeli tarafından tedarik edilen 500 deve için bkz: BOA, MAD 3156, s. 292.

¹⁶² Erzurum Kalesi'nde bulunan ambar 20.000 kile (5.131 ton) zahireyi kaldırabilecek kapasitedir. Bkz: Erzurum Beylerbeyi ve kadısına gönderilen 1615 tarihli bir hükümde ambarda mevcut olan 140.000 kile zahireye ilaveten 20.000 kile zahire eklenmesine dair. BOA, MD 81, 256/601.

¹⁶³ Hâlen diyâr-ı şarka gönderilen asâkir-i mansûre mühimmâtı için vilâyet-i Eflâk ve Boğdân'dan onar bin kîse arpa ve onar bin kîse un ve ana göre vâfir ü müstevfâ bal ve yağ tedârük olunup Berâyil iskelesine gönderüp andan rençber gemileriyle toğrı Trabzon'a irsâl itmek için müşârün-ileyhimâ voyvodalara ve mûmâ-ileyh kâdiya ahkâm-ı şerîfim yazılıp irsâl olunmuşdur. BOA, MD 32, s. 293/536.

gönderilen bir hükümde asker için gerekli olan zahire malzemesinin Bitlis ve civarından satın alınması emredilmiştir. Aynı sefer için yazılan bir başka hükümde ise askerin erzağı için Van kalesine öncelikle 1400 kile arpa istemiş fakat talebin zamanında karşılanmamış olmasından dolayı bu defa kaleye 1400 kile buğday gönderilmesi emri verilmiştir.¹⁶⁴

Tablo 2.2: Van Ambarlarında Depolanan Zahire Çeşidi ve Miktarı¹⁶⁵

Erzen ¹⁶⁶	4365 kile
Buğday	3365
Arpa	321.5
Çavdar	380
Toplam	8.431.5

IV. Murad'ın Revan Seferi'nin meydana geldiği yıllarda serhat olan Van Kalesi'ne zahire ve mühimmat sevki gerçekleştirilmesi istenmiştir. Nitekim 1634 yılında sefere katılan Serdar Mehmet Paşa döneminde ordu içerisinde başlayan zahire sıkıntısı sebebiyle merkezden Diyarbakır Beylerbeyine gereken miktarda zahirenin kaleye gönderilmesi emredilmiş ve bu durum neticesinde de ordu için temin edilen otuz bin kile buğday, develer vasıtasıyla Tatvan İskelesi'ne getirilmiş buradan gemilere yüklenerak kaleye nakledilmiştir.¹⁶⁷ Gönderilen zahirenin yetmemesi üzerine bu defa Mardin'den on sekiz bin kile buğday, on bin kile arpanın tedariki sağlanarak Tatvan İskelesine sevki gerçekleşmiştir. Temin edilen zahirenin olumsuz mevsim koşullarından dolayı zarar görmemesi için Van'dan gerekli miktarda gemi ve 12 adet

¹⁶⁴ Bekir Gökpinar, "XVII. Yüzyılın İlk Yarısında Şark Seferlerinde Bitlis ve Çevresinin Rolü" s. 216.

¹⁶⁵ Ambar emini İbrahim çavuşun muhasebesine göre. İşbilir, Sefer ve Lojistik, s. 38.

¹⁶⁶ Darı. Bkz. Ferit Develioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, Aydın Kitabevi, Ankara 2000, s. 256.

¹⁶⁷ BOA, MD (ZYL) 9, s. 61/175.

maslahatgüzar adamın Tatvan İskelesine gönderilerek burada bulunan zahirenin bir an evvel Van kalesine ikmalı istenmiştir.¹⁶⁸

1636 yılında tutulan bir zahire tevzii defterinde Van miri ambarlarına depolanmak üzere gönderilen zahire aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 2.3.: Van Ambarına Depolanan Zahire ve Kaynağı¹⁶⁹

Cins	Miktar (İstanbul Kilesi)	Kaynak
Buğday	11.277	Harput Aşarı
Buğday	18.000	Koçhisar Aşarı
Arpa	10.000	Koçhisar Aşarı
Zahire	18.904	Ambar emini Perviz Çavuş eliyle satın alınan
Un	2.195	Nüzul zahiresinden kalan ürün
Arpa	1.920	Nüzul emini Mustafa Ağa delaletindeki nüzuldan kalan

Savaş sahasının mevcut durumu göz önünde buldurulduğundan en büyük zahire üssü olarak bilinen Trabzon'dan sevk edilen malzemeler kimi zaman ihtiyacın çok üzerinde olmuştur. Bu sebeple devlet görevlileri, ambarların fiziki durumlarının depolamaya elverişli olmasının yanı sıra satın alınan hububatın da taze mahsulden olmasına özen göstermiştir. Nitekim 1637 yılında Erciş Kadısı ve mütesellimine yazılan bir hükümde Tatvan'dan depolanmak üzere Erciş kalesine gönderilen 1.400 kile buğdayın bir miktarının hala ambarda durduğunu ve mevcut zamanda asker için olası bir ihtiyaç gözetilmediği ihtimaliyle zikredilen yılın mahsulünden 900 kilesi buğday, arpa bedeline göre hesaplanması koşulu ile toplamda 1000 kile arpa ile değiştirilmesi emredilmiştir.¹⁷⁰ Yine 1714 tarihli bir arşiv kaydında da Diyarbakır'dan

¹⁶⁸ Aynı Defter, s. 69/191.

¹⁶⁹ BOA, D. BŞM 167, s. 2

¹⁷⁰ "Erciş Kadısına ve mütesellimine hüküm ki; Haliya Tatvan'dan gelüb Erciş kal'asında deranbar olan bin dört yüz kile buğday bir miktar ambarda yatmış olmağla bundan sonra anbara tahmil olmamak ihtimaliyle tebdili lazım gelmeğin ahali-i vilayet-i reayaya tarh ve tevzi' idüp yerine bu senenin mahsulünden dokuz yüz kilesini yine buğday ve bin dört yüz kileye varınca iktiza iden beş yüz kile

Tatvan'a sevk edilecek zahirenin yeni mahsulden olmasına özen gösterilmesi emredilmiştir.¹⁷¹ Bu hükümlerden de anlaşılacağı üzere ordunun beslenme kalitesinin savaşa yön verecek bir önem arz ettiğinin bilinci içerisinde olan devlet, seferdeki ordunun iaşesi için temin ettiği veya satın aldığı zahirenin yeni mahsulden olmasına özen göstermiştir.

XVIII. yüzyılda meydana gelen Osmanlı- İran Savaşları sırasında da Van Gölü ve Çevresi sefer organizasyonu hususunda önemli bir fonksiyon icra etmiştir. Savaş sırasında temin edilen malzemeler, nakliye vasıtalarının yetersizliği, erken bastıran kış mevsimi ve karın yerde kalma süresinin uzun olması, savaş sahasının fiziki durumunun ulaşımına engel olup sekteye uğratması gibi bir takım etkenler depolamayı lüzumlu kılmıştır. Bu dönemde bilhassa Abdullah Paşa maiyetindeki ordu için temin edilen zahirenin naklinde Van Gölü aktif olarak kullanılmıştır. Çeşitli zamanlarda Diyarbakır, Mardin, Bitlis'ten satın alınan zahire yine bu mahallerden ihraç edilen yük hayvanları ile Tatvan İskelesine nakledilmiştir.¹⁷²

Ordunun iaşesi için Beşiri, Koçhisar, Nusaybin, Tatvan, Edremit, Van ve Kars'ta da muhtelif ambarlar inşa edilmiştir. Bu ambarlar genel itibari ile Erzurum, Diyarbakır ve Mardin tarafından temin edilip Tebriz'e ulaşımı sağlanan yol güzergâhı üzerinde bulunmaktadır. Ayrıca Çemişgezek, Mazgird ve Sağman kazalarında bulunan zahireler de Keban madenine, kara yolu ve Murad Nehri'nden ulaştırılmış ve burada rayiç fiyattan satın alınmıştır.¹⁷³ Bu malzemeler, göl üzerinden savaş alanına ulaştırılmak üzere yük hayvanları ile Van Gölü çevresinde bulunan zahire ambarlarına nakledilmiştir.¹⁷⁴

buğdayın bedeli arpa lazım gelmeğın bir kile buğday bir buçuk kile arpa olmak..." BOA, MD 86, s. 18/54.

¹⁷¹ BOA, MAD 3443, s. 15. 18 Muharrem 1048 (1 Haziran 1638).

¹⁷² Bu mahallerden zahire temin edildiğine dair çeşitli arşiv kayıtları mevcuttur. Bunlardan bazıları için bkz. BOA, İE. DH.2629; BOA, C. AS.24549; BOA, 1483/1.

¹⁷³ BOA, AE. *SAMD.III*, 3276. 8 Cemaziyelevvel 1138 (12 Ocak 1726).

¹⁷⁴ BOA, AE. *SMHD.I*, 4893, 6 Muharem 1155 (10 Mart 1742).

Tablo 2.4.: XVIII. Yüzyıl'da Van Gölü Çevresinde Bulunan Zahire Ambarları ve Kapasitesi¹⁷⁵

Ambar	Zahire (Kile)
Tatvan	44.080
Norşin	12.724,5
Adilcevaz, Karmuç ¹⁷⁶ , Ahlat	19.954,5
Erciş ¹⁷⁷	37.000

Tabloda belirtilen ambarlarda buğday, un, arpa ve bulgurdan oluşan toplam 113.759 kile zahire mevcut olup bu zahirenin savaş mahalline nakli Tatvan ve Edremit iskelelerinden gemiler vasıtasıyla sağlanmıştır.¹⁷⁸

1724 tarihli bir arşiv kaydında hala Van Muhafızı ve Tebriz Seraskeri Vezir Abdullah Paşa maiyetindeki ordunun iâşesi için Van'da zahire teminine memur olan Kapıcıbaşı Mehmed'e hüküm gönderilerek, Van Erzurum'a bağlı bazı sancaklarından 50.000 kile buğday, 90.000 kile arpa olmak üzere toplamda 140.000 kile zahire ve 20.000 küçükbaş hayvanın satın alınarak at, öküz ve eşek gibi yük hayvanları vasıtasıyla Tatvan İskelesine veya doğrudan Van'a nakli emredilmiştir.¹⁷⁹

1724 tarihinde Bitlis Hâkimi Mehmet 'Abid Han ve mubayaacıdan talep edilen 8.000 kile buğday ve 10.000 kile arpa Van'a gemi ile gönderilmek üzere Tatvan İskelesi'ne nakledilerek ambar eminine teslim edilmesi ve temin edilen 2.500 küçükbaş hayvanın da doğrudan orduya gönderilmesi istenmiştir.¹⁸⁰

¹⁷⁵ BOA, D.MKF. 28464, s. 3.

¹⁷⁶ Tatvan İskelesine yaklaşık 40 kilometre mesafede bulunan bir köy.

¹⁷⁷ Erciş kalesi mahsulat ve zahiresi gemilerle Van'a nakledilirken 17. yüzyılda birkaç sene su altında kalmıştır. Suların çekilip kalenin gün yüzüne çıkmasıyla beraber Van Valisi Abdi Paşa'dan yeniden asker tayini emredilmiştir. Bkz.; BOA, MD 112, s. 307/1087.

¹⁷⁸ "Ücreti nakliye-i hinta ve şair ve dakik ve bulgur anbar-ı Erciş ve Tatvan ve Adilcevaz ve Ahlat ve Karmuş ve Norşin bera-i vaz be sefain der hi irsal be Van ve Edremit be cihet-i hücec-i şer'î", BOA, D. MFK., 28464, s. 3.

¹⁷⁹ BOA, AE, SAMD. III 8242. 12 Şevval 1136 (4 Temmuz 1724).

¹⁸⁰ "Van Eyaleti'nde vaki Bitlis Hükümeti'nden 8.000 kile hinta ve 10.000 kile şair Van'a sefine ile gönderilmek üzere Tatvan İskelesi'ne nakil ve iskele-i mezbûrede ambar eminine teslim ve 2500 rees ağnamı doğru orduya irsal ve ordu defterdarına teslim edip ve teslim eylediğine temessük alıp sibak-ı

Bu tezkereden yaklaşık bir ay sonra bu kez Diyarbakır ve Mardin tarafından satın alınan zahirenin nakli konusunda merkeze bir arz gönderilerek Abdullah Paşa maiyetine memur olan askerlere verilecek erzakların, Van Denizi sahilinde bulunan Tatvan İskelesi'ne nakil ve ambar ettirildiği ancak tahsis edilen bu malzemelerin bir an evvel mahalline ulaştırılması gerektiği bildirilmiştir. Fakat iskelede zahire nakli için inşa edilen 10 adet geminin, satın alınan bu zahirenin tamamının nakli için yetersiz olduğu da belirtilmiştir. Bu durum üzerine Abdullah Paşa maiyyetinde bir mübaşir tayin edilerek bu mahalde bulunan zahirenin nakli için Bitlis Hâkimi ve Van Mütessellimi marifetiyle, Bitlis ve kazalarından ücretleri devlet tarafından ödenecek at, katır, eşek ve öküzlerin acilen ihraç ettirilip iskelede bulunan zahirenin Van'a nakledilmesi emredilmiştir. Bu zahirenin depolanması için de iki ayrı yön belirlenmiş ve bu durumda Gevaş üzerinden geldiği takdirde Hoşap¹⁸¹ kazasında bulunan ambarlara, Adilcevaz güzergâhından gelirse de Erçek'e¹⁸² nakli uygun görülmüştür.¹⁸³

Devlet seferdeki ordunun erzakları için belirlenen ambarların dolu tutulmasına özen göstermiş olacak ki aynı yıl Diyarbakır Beylerbeyi ve mütessellimine bir hüküm göndererek Abdullah Paşa'nın emrinde bulunan askerler için Dergâh-ı Ali kapıcıbaşı olan Nişli Muhammed marifetiyle Diyarbakır kazalarından zahire satın alınması talep

meşrûh üzere ber-vech-i ocaklık Bitlis hâkimi olan Mehmet 'Abid Han'a ve mubayaacıya hitaben emri-i şerif yazılmak için tezkere verildi." BOA, İE. DH. 2629. 13 Şevval 1136 (5 Temmuz 1724).

¹⁸¹ 17. yüzyılda Van Vilayetine bağlı Sancak konumunda olan Hoşap sonraki zamanlarda statü değiştirerek Vilayet sınırları içerisinde kaza ve nahiye unvanları almıştır. Bkz. Tahir Sezen, Osmanlı Yer Adları, Devlet Arşivleri Yayınları, Ankara 2006, s. 245.

¹⁸² Van Eyalet sınırları arasında bir nahiye olup XVI. yüzyılda Adilcevaz Sancağı'na tabii iken sonraki zamanlarda Van Vilayet merkezine tabi kılınmıştır. Günümüzde ise Van'ın İpekyolu ilçesine bağlı bir mahalle olarak bilinmektedir. Bk.: Sezen, s. 273; <https://www.haritamap.com/yer/ercek-ipekyolu>. 7.06.2021.

¹⁸³ "...ve eğer Gevaş üzerinden gider ise nefs-i Hoşab'a ve eğer 'Adilcevaz üzerinden gider ise Erçek nâm karyeye götürüb kabzına me'mure teslim ve der-anbar ve ba'de't-teslim yine davarlar ile ma'an Tatvan İskelesine gelüb tekrar zâhire tahmil ve nakl eyleyub hâsıl-ı kelâm iskele-i mezkûrede olan zehâirin bir kusuru kalmamak veçhi üzere tamamen ve kâmilen nakl olununcaya dek ihrâc eylediği davarların birisini dâhi salıvirmeyub ve kat'an yanlarından ayrılmayub vech-i meşruh üzere peyder-pey ve müte'akibeten ve mütevaliyeten zehâir naklinde cidd-i bi-kusur olunmak ve bu emr-i hatırdâ mübaşir mûma ileyh ve Van mütessellimi ve hükümet begi ve kadılar ve a'yan-ı vilâyet bi-nefsihim kendileri mübâderet ve bu husûsu um3ur-u sâireye kıyas eylemeyub ferman olunan davarların 'icâleten ihrâclarında ve bilâ fasiletin zehâir naklinde i'mâl olunmalarında bezl ve sa' ve kudret olunmak üzere Divân-ı Hümâyûn'dan müekked emr-i şerif tahrîr ve baş muhasebeye 'ilm-u haber kâimesi verilmek bâbında ferman devletlu 'inâyetlu sultanım hazretlerindir." BOA, İE. BH., 1483. 29 Zilhicce 1136 (18 Eylül 1724). Bu yazışmadan dört ay sonra yük hayvanlarının temin edilmemesi veya arza verilen cevabın geç ulaşması gibi bir takım olumsuzluklar yaşanmış olacak ki aynı husus üzerine merkeze bir kez daha arz yazılmıştır. Bkz. BOA, C. AS. 46106. 14. Cemaziyelevvel 1137 (29 Ocak 1724).

edilmiş ve zikredilen zahirenin önce Beşiri'ye nakli uygun görülmüş fakat daha sonra zahireye acil bir ihtiyaç duyulması üzerine buradan Tatvan İskelesi'ne nakli emredilmiştir.¹⁸⁴

1725 yılında Diyarbakır Kadısı, Diyarbakır mübayaa memuru Nişli Muhammed, Diyarbakır Voyvodası ve mütesellimine yazılan bir hükümde Abdullah Paşa maiyetindeki ordu için Diyarbakır taraflarından başka, Mardin taraflarından da zahire temin edilmesi emri verilmiş ve bu iş için Mardin'de Dergâh-ı Ali kapıcıbaşlarından Hasan görevlendirilmiştir. Mardin taraflarından satın alınması emredilen zahirenin tamamının Koçhisar'da toplanması ve buradan da Diyarbakır'dan ihraç edilen bin adet davarla peyderpey Van Denizi'ne tabi Tatvan İskelesine nakledilmesi gerektiği bildirilmiştir.¹⁸⁵

1723 yılında başlayıp yaklaşık 4 yıl gibi bir süreyi bulan İran seferlerinde, Osmanlı ordusu Safevi topraklarına üç koldan harekât başlatmış ve 1724-1725 yıllarında Tebriz'i iki kez muhasaraya almıştır.¹⁸⁶ Böyle bir savaş süresinde devlet askerin iâşe için ihtiyaç duyduğu malzemeyi öncelikli mesele olarak görmüş ve bu durum karşısında bütün olumsuzlukları bertaraf etmeye yönelik adımlar atmıştır. Nitekim 1725 yılında ordu için önceden temin edilen malzemelerin ihtiyacı karşılamaması üzerine bu kez Diyarbakır kadısı, Voyvodası Halil'e, Diyarbakır mütesellimine, Ayan-ı Vilayet ve iş erlerine hitaben bir emir yazılmış; Fethedilen Tebriz memleketi ve civarının nizamı ve o taraflarda kışlakta olan askerler için ihtiyaç duyulan zahirenin Diyarbakır Eyaletinden satın alınması ve kış gelmeden Tatvan İskelesi'ne nakledilmesi gerektiği bildirilmiştir. Abdullah Paşa'ya teslim edilmesi

¹⁸⁴“Diyarbakır kadısına ve mütesellimine hüküm kiHâlâ Tebriz ser'askeri olan vezirim 'Abdullah Paşa'nın ma'iyetinde olan tevâyif-i 'askeriyyenin ta'yinatlarıçün dergâh-ı 'ali kapucubaşlarından Nişli Muhammed zîde mecdehû ma'rifetiyle Diyarbakır Eyaleti'nde vakı' kazalardan mübâya'a ve Beşiri nâm mahâlde nakli fermanım olan zehâirin Tatvan İskelesine ve andan mahâlline irsâli ehem ve elzem olub Beşiri nâm mahalden Tatvan İskelesine varınca...”. BOA, İE. DH. 2644. 22 Safer 1137 (10 Kasım 1724).

¹⁸⁵ “... 'Abdullah Paşa edemallah-u Te'ala iclâlehûnun ma'iyet ve refâkatına me'mur tevâyif-i 'askerin ruzmerre verilecek ta'yinatlarıçün dergâh-ı mu'allam kapucubaşlarının Hasan dâme mecdehû ma'rifetiyle Mardin câniblerinden mübâya'a ve Koçhisar nâm mahalle cem' etdirilmesi ferman olan zehâirin Van Denizi sâhilinde vakı' Tatvan iskelesine nakli için Eyâlet-i Diyarbakır'den bin rees mekkârî davarları ihrâc etdirilmek üzere bundan mukaddem ısdâr ve irsâl kılınan emr-i şerif-i celilü'l-kadrim mücebice ol-mikdar davarlar tevzi' olundukda” BOA, AE. SAMD. III. 20915. 3 Receb 1137 (18 Mart 1725).

¹⁸⁶ Serdar Genç, “İran Seferlerinde Kara Yolu Ulaşımına Bir Alternatif: Van Gölü”, *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller Sempozyum Bildiri Kitabı*, (Haz. Prof. Dr. Şakir Batmaz, Doç. Dr. Özen Tok) Not Yayınları, C. 1, Kayseri 2015, s. 137.

istenen bu 80.000 kile buğday için gerekli olan yük hayvanlarının ücretlerinin de voyvoda Halil tarafından sahiplerine nakit olarak verilmesi emredilmiştir. Ayrıca nakliyenin ihmaline sebep olan veya ahaliden birine zarar vererek olası bir zarurete yol açanların da cezalandırılacağı belirtilmiştir.¹⁸⁷

Van Gölü'nün lojistik amaçlı kullanımı I. Mahmud'un saltanat yıllarında da sürdürülmüş ve bu dönemde de İran'a yapılan seferler sırasında cepheye zahire sevkiyatı yapılmıştır. Nitekim 1731 tarihli bir arşiv kaydında Van Kalesi'nin muhafazasında görevli olan askerlerin erzakları için Diyarbakır Eyaleti'nden Dergah-ı Ali kapıcıbaşlarından Ömer Ağa marifetiyle 20.000 kile buğday ve 40.000 kile arpanın satın alınarak Tatvan İskelesi'ne nakledilerek burada bulunan ambar eminine teslim edilmesi emredilmiştir.¹⁸⁸

Arşiv belgelerinden edinilen bilgilerden de anlaşılacağı üzere Van Gölü kıyılarında bulunan ve adeta bir üs görevi gören iskeleler, XVI. yüzyılda başlayıp XVIII. yüzyıla değin süren İran seferleri süresince devletin asker için temin ettiği zahirenin gerek depolanması ve gerekse de cepheye ulaştırılması hususunda büyük bir önem arz etmiştir.

2.1.2. Cephane Temini ve Nakli

Arşiv vesikalarından elde ettiğimiz bilgiler neticesinde gölde bulunan gemilerle ekseriyetle buğday, arpa, un ve yem sevki gerçekleştirmiştir. Fakat sefer organizasyonu kapsamında ordunun iaşe malzemesinin yanı sıra cephe için gerekli

¹⁸⁷ "... fermanım olan seksen bin kile şa'irin dahi şimdige değin ne mikdarı baki kalmış ise anı dahi tevkif ettirmeyub bir an evvel iskele-i mezbure nakl ve vakt-i şita dahlulünden mukaddem kışlakda olan asakirin ta'yinatlarına verilmek için bi'l-cümle fermanım olan seksen bin kile şa'iri iskele-i mezbureden dahi vezir müşarü'n-ileyh tarafına erişdirub teslim ettirmeğe tebdil-i makdur eyleyub şöyle ki bu zehaiy vezir müşarü'n-ileyh tarafına vasıl olmamak takribi? ile kışlakda olan asakirin zaruretleri hususuna bais ve badi emr-i ehemin ... bais olduğun için eşedd-i akubete girifdar olacağımı tahkiken bilub ana göre her ne tarik ile olur ise olsun gerek seksen bin kile şa'iri ve gerek bu defa mübaya'asına me'mur olduğun otuz bin kile hıntayı vakt-i şitadan mukaddem cümlesini vezir müşarü'n-ileyh tarafına irişdirub teslim ettirmeğe kemal-i ikdam ve ihtimam eyleyub tehir olacak bir dürlü halat vuku'undan ziyade ihtiraz ve ihtiyad eylemeniz babında ferman-ı ali şanıım sadır olmuşdur vech-i meşruh üzere emr-i şerif yazılmak için tezkire verildi." BOA, C. AS. 24549. 10 Safer 1138 (18 Ekim 1725).

¹⁸⁸ "...Van kalesi muhafazasında olan tevaifi askeriye tayinatı için dergahı ali kapıcıbaşlarından elhac ömer ağa kulları maarifetiyle eyaleti diyarbakirden mübayaa ve Tatvan İskelesi'ne nakli ferman olunan yirmi bin İstanbul kilesi hınta ile kırk bin İstanbul kilesi şairin..." BOA, D. MFK. 28716. 25 CA 1144 (25 Kasım 1731).

silah ve mühimmat ve hatta takviye edilen asker gücünün de gene göl üzerinden gerçekleştirildiği görülmektedir.¹⁸⁹

Seferlerde asker ve zahire ikmal ile birlikte ordunun cephane temini meselesi de büyük bir önem arz etmiştir. Zira silah ve mühimmat ordunun teknik açıdan donanımlı hale gelmesi ve taarruz gücünün oluşturulmasında etkin bir rol oynamıştır.

Osmanlı Devleti silah ve mühimmatı genel olarak İstanbul'da bulunan cebehane-i amire ve tophane-i amire'de imal etmiştir. Sefer sırasında yaşanacak her nev'i olumsuzluğun bertaraf edilmesi adına, ordu henüz sefer yürüyüşüne başlamadan zikir olunan merkezlerde cephane üretim faaliyetlerine başlanmıştır. Devlet bilhassa uzun ve zorlu muhasaralar için silah imal tesisleri ile cephe arasında mühimmat sevkini zorunlu tutmuştur.¹⁹⁰

Daha evvel belirttiğimiz üzere Van Gölü ve çevresi Kanuni'nin Irakeyn Seferi sırasında ciddi bir fonksiyon icra etmiş ve İran tehdidine karşı da önemli ölçüde yarar sağlamıştır.¹⁹¹ Fakat Şerefnâme adlı eserde, Bitlis Hâkimi Şeref Han'ın 1532-1533 yıllarında Şenbo hükümdarı egemenliği altında bulunan Akdamar Kale'sinin ele geçirilmesi için bir takım girişimlerde bulunduğu bilgisi yer almaktadır. Şeref Han birkaç gemiye asker ve cephane doldurarak kaleye saldırmış ve bu çarpışmayı galibiyetle sonuçlandırmıştır.¹⁹² Bu bilgi XVI. yüzyılda gerçekleşen Irakeyn seferi öncesinde de gölde askerî amaçla kullanılan gemilerin varlığını tespit etmektedir.

XVI. XVIII. yüzyıl süresince İran ile yapılan savaşlar için ordunun silah ve mühimmat ikmal Trabzon iskelesi üzerinden Erzurum'a top, tüfek¹⁹³, top arabası, kazma, kürek, barut ve bir takım diğer askerî teçhizat malzemesinin sevki ile gerçekleşmiştir.¹⁹⁴ Bölgeye yapılan bu sevkiyatın yanı sıra Kiğı ve Canice maden

¹⁸⁹ İncelenen arşiv kayıtları sonucunda 1724 tarihli bir belgede Van kalesine gölde bulunan gemiler vasıtasıyla 551 çuval kömür nakledildiği bilgisine ulaşılmıştır. Bu bilgiye dolayısıyla askerî teçhizat malzemelerinin de göldeki gemilerle kaleye ulaştırıldığı çıkarımı yapılmıştır. Bkz. Genç, Van Gölü'nde Ulaşım, s. 1411-1412.

¹⁹⁰ Genç, *Osmanlı- Safevi Savaşlarında Sefer Organizasyonu*, s. 98.

¹⁹¹ Mehmet Demitaş, Oktay Subaşı, *Osmanlıdan Cumhuriyete Vangölü Denizcilik Tarihi*, s. 31.

¹⁹² Şerefnâme, s. 464-465.

¹⁹³ BOA, MD 32, s. 299/ 547.

işletmelerinden ivedilikle gülle ¹⁹⁵ , yuvalak ¹⁹⁶ ve tüfenk findığı ¹⁹⁷ dökülmesi hususunda bir takım hükümler gönderilmiştir.

XVI. yüzyılda tutulan bir mühimme kaydında dönemin Van Beylerbeyi olan Hüsrev Paşa tarafından merkeze bir arz gönderilerek; Van Kalesi'ne gönderilmesi emredilen silah ve mühimmatın yalnızca bir kısmının geldiği bildirilmiş ve durum üzerine Diyarbakır Beylerbeyine ve defterdarına Van kalesi için gerekli miktarda teçhizat ve zahirenin tedarik edilmesi hususunda bir hüküm yazılmıştır.¹⁹⁸

Adilcevaz Kalesi, XVII. yüzyılda dışarıdan gelebilecek her türlü tehlikeye karşı çeşitli mühimmatla doldurulmuştur. İç kalede cephan mahzenleri, 76 adet büyük balyemez topları¹⁹⁹ ve dış kalenin limana bakan surlarındaki kulelerde de büyük şayka topları ve sayısız cephan mevcuttu.²⁰⁰ Evliya Çelebi'nin aktardığı bilgiler doğrultusunda kalede bulunan topların cinsinden yola çıkarak bunların sevkiyatı için de mevcut gemilerin olduğu çıkarımına varılabilir.

Osmanlı Devleti'nin 1722-25 tarihleri arasında üç cephede sürdürdüğü savaşlar süresince de silah ve mühimmatın herhangi bir aksama yaşanmadan cephelere ulaştırılması savaşın en önemli icraatlarından biri olmuştur. İran seferleri için temin edilen mühimmatın ana üssü İstanbul olmuş ve talep doğrultusunda tali yollar kullanılarak cepheye ulaştırılmıştır. Sevkiyat sırasında cephanelik malzemenin zarar görmemesine önem verilmiş ve bu hususta bir takım önlemler alınmıştır.

Savaşın cephe ardı yani depolama menzili Trabzon ve İskenderun iskeleleri olmuştur. Trabzon İskelesinden yüklenen mühimmat şark seferleri için bir diğer üs

¹⁹⁵ “Sefer mühimmatı için gerekli olan darbzenlerin çaplarına göre 32000 gülle döküp Serdar Mustafa Paşa'ya gönderilmesi hakkında Kiğı (Bingöl) madeni emini Cafer Ali'ye hüküm.” BOA, MD 32, s. 291/532.

¹⁹⁶ BOA, MD 32, 299/ 548; İzgi, s. 106.

¹⁹⁷ MD 32, 291/ 533; İzgi, s. 96.

¹⁹⁸ “Diyarbakır beylerbeğine ve defterdarına hüküm ki: Van beğlerbeğisi Hüsrev mektub gönderüp bundan akdem Van'a tabi Kal'an yat ve yarakları ve zahiresi Diyarbakır'den tedarik olunmak ferman olunmuşken bu zamana değin ancak on altı bin kile buğday gönderülüp ve zahire hıfzı için binâsı fermân olunan kârgir anbara dâhî akçe gönderilmemekle binâ mevsimi geçüp tamir olunmadığın ve kulun mevâcibi tamâm gönderilmemekle yılda bir kat mevâcibleri ancak vâsıl olup zendigânına kemâl-i mertebe âdem-i kudretleri olup kulun mevâcibi ve terekenin bâkî kalanı gönderilmek bâbında emr-i şerîfim ricâ eyledi. İmdi vilâyet-i Van serhadde olup her vech ile hıfz ve hırâset ziyâde mühimdir.” BOA, MD 33, s. 83/168.

¹⁹⁹ Bilhassa kale topu ve muhasara topları olarak kullanılan balyemezler şaykalarla birlikte Osmanlı gemilerinde kullanılırdı. Geniş bilgi için bkz. Gabor Aguston, “Top”, TDV İslam Ansilkopedisi, TDV Yayınları, C. 41, İstanbul 2012, s. 241.

²⁰⁰ Evliya Çelebi, s. 182.

görevi gören Erzurum'a nakledilmiştir. Talep doğrultusunda göl üzerinden cepheye sevki sağlanmıştır.

İran seferleri boyunca talep edilen silah ve mühimmat için deve, bargir gibi yük hayvanları tercih edilmiştir.²⁰¹ Devlet'in bilhassa barut sevkiyatına gösterdiği özen göz önünde bulundurulacak olursa gölde bu ağır malzemeleri taşıyabilecek donanımlı gemilerin olmadığı düşünülmektedir.²⁰² XIX. yüzyılda bölgeyi ziyaret eden seyyahlar gölde bulunan gemilerin söğüt ve kavaktan yapıldığını bu nedenle taşımacılığa elverişli olmadığını ve hatta tüccarların havanın güzel ve rüzgârlı olduğu zamanlarda su yolunu kullandıklarını belirtmiştir.²⁰³ Arşiv kayıtlarında ordunun cephane ihtiyacını karşılayan malzemeler arasında yalnızca 551 çuval kömür ve ağaç küreğinin göl üzerinden taşındığı bilgisine rastlanmıştır.²⁰⁴

2.2. SANAYİ FAALİYETLERİ

2.2.1. Harp Sanayii

Bir bölgenin ya da ülkenin ele geçirilmesi ve yahut savunulmasında aktif bir rol oynayan kalelerin bilhassa savaş zamanlarında önemi artmış ve bu durum kalelerde asker ve mühimmatın arttırılmasını gerekli kılmıştır.

Jeopolitik konumu itibariyle Van Kalesi'nin şark seferlerinin hudut boylarında olması devlet için büyük bir önem arz etmiştir. Öneme binaen kaleye süreklilikle asker ve cephane takviyesi yapılmış ve olağanüstü durumlar karşısında dolu tutulmaya çalışılmıştır.

Van sancağında işlenen güherçile, kükürt ve demir madenleri kale için gerekli olan harp malzemelerinin mahallinde üretimine olanak sağlamıştır. Bölgede kurulan karhanelerde ateşli silahların kullanımından önce devlet için güç ihtiva eden top ve yuvarlaklar dökülmüş ve barut üretimi yapılmıştır.

²⁰¹ “Van Beylerbeyi Dilaver Paşaya gönderilen bir hükümde ordu için Van Kalesi'ne yeterli miktarda cephane, hazine vs. develerle gönderilmiş ve bu develerin fazlalığı sebebiyle Erciş'ten atlı askerler eşliğinde muhafaza edilerek Van'a ulaştırılması emredilmiştir”. Geniş bilgi için bkz: Kılıç, Van Sancağı, s. 130-131.

²⁰² Alınan önlemler için bkz: Genç, Sefer Organizasyonu ve Lojistik, s. 123.

²⁰³ Mangaltepe, s. 46.

²⁰⁴ Genç, Van Gölü'nde Ulaşım, s. 1412; BOA, *D.MKF 28464*, s. 6.

2.2.1.1. Darbzen Dökümhanesi

Başlangıçta dövme demirden yapılan küçük ve kaba toplar, XV. yüzyıl Avrupa'sında yerini büyük dövme toplara bırakmıştır. Osmanlı Devleti top teknolojisindeki bu ilerlemeyi ilk etapta Tophane-i Amire'de 20 adet büyük dövme top döktürerek takip etmiştir. XVI. yüzyılın ilk yarısına gelince Anadolu'nun muhtelif yerlerinde çap belirlemek koşulu ile top döküm çalışmalarına başlanmıştır. Bilhassa şark seferleri için hudut şeridi olan Van Kale'sinin darbzen ve top ihtiyacını karşılamak amacıyla Van sancağında bir top döküm karhanesi kurulmuştur.

1565 yılında kurulduğuna kanaat edilen bu dökümhaneden 1565 yılında yeniden inşası gerçekleşen Erciş Kalesi için elli adet darbzen imal edilmesi hususunda Van beylerbeyi ve Diyarbakır Beylerbeyine hüküm yazılmıştır. Söz konusu kale için lazım olan darbzenlerin ilk olarak Diyarbakır'da hâlihazırda olması durumunda oradan tedarik edilmesi aksi takdirde iki adet usta ve gerekli malzemenin temini ile Van'a gelip dökmeleri emredilmiştir.²⁰⁵ Bu hükümden yola çıkarak Van sancağında bulunan bu dökümhanede sürekli darbzen imal edilmediği ancak ihtiyaca göre dışarıdan ustaların getirildiğini varsayabiliriz.

Nitekim 1566 tarihinde Van'da dökülmesi istenen toplar için gene top döküm ustalarının eksikliği bildirilmiş ve merkezden gelen hüküm üzerine İstanbul'da bulunan hassa topçuları Van dökümhanelerine bölükbaşı Mustafa maiyetinde memur tayin edilmişlerdir.²⁰⁶

1577 yılında Hassa topçularından Mustafa Çavuş tekrar Van'a gelerek döküm için gerekli tekne ocağını yapmıştır. Hassa topçusunun yanı sıra muhafaza hizmetinde bulunmak amacıyla Dergâh-ı Ali yeniçerilerinden Ağa Bölüğü'ndeki Mahmud bölükbaşı da derece ve kalıp dökme işinde görevlendirilmiştir.²⁰⁷ 1130 adet darbzen yuvalağı döküp kış sebebiyle İstanbul'a gönderilen Mahmud Çavuş'un bir yıl arayla yeniden gönderilerek olabildiğince yuvalak döktürülmesi istenmiştir.²⁰⁸

Dökülecek toplar için gerekli olan ustaların tayininden sonra bu kez lazım olan alet ve edevatı temin etme yoluna gidilmiştir. Darbzen imalinde ihtiyaç duyulan

²⁰⁵BOA, MD 5, s. 226/682.

²⁰⁶ BOA, MAD 2775, s. 748.

²⁰⁷ BOA, aynı defter, s. 2/5.

²⁰⁸ BOA, MD 34, s. 14/31.

kalayın 40 kantarı Amid'den, demir Kiği'dan, toprak Hizan, ardıç otu gemi vasıtasıyla Akdamar adasından tedarik edilirken gerekli kereste de mukabilince bir bedel ödenerek yerli halktan karşılanmaya çalışılmıştır.²⁰⁹ Darbzen dökümü için lazım olan para ise Diyarbakır hazinesinden karşılanmıştır.²¹⁰

1578 yılında İran harpleri dolayısıyla yeniden darbzen imali gerekli olmuş ve bu tarihte merkeze yeniden bir hüküm yazılarak kalede bulunan kırık topların, İstanbul'dan gönderilen ustalara eritilip yeniden dökülmesi bildirilmiştir. Dökülen yeni topların da belirtilen mahallere gönderilmesi emredilmiştir.²¹¹

XVI. yüzyılın ikinci yarısında bölgede imal edilmeye başlanan darbzenlerin devamlılığını ortaya koyabilecek olası bir arşiv kaydına rastlanmamıştır. Gerek top ustalarının gerekse bazı malzemelerin dışarıdan karşılanması dökümhanelerin kapandığı ihtimalini düşündürmektedir. Nitekim Sultan Murat'ın İran seferi sonrası Kiği'daki demir madenlerinin kapandığı bilinmektedir.²¹² IV. Murat'ın Bağdat Seferi için lazım olan topların yakın mahalde bulunan dökümhaneler yerine Birecik'te dökütürülmesi de²¹³ XVII. yüzyılda bölgede işlev gören bir karhanenin olmayışını tasdikler niteliktedir.

2.2.1.2. Top Fındığı ve Yuvalak (Top Güllesi) Dökümü

Topların kullanımı için gerekli olan ve çaplarına göre çeşitlilik gösteren yuvalaklar, Van sancağında kurulan dökümhanelerde imâl edilmiştir. Malzemenin üretimi sırasında ekseriyetle demir ihtiyacı hâsıl olacağından dökümhaneler genellikle bu madene yakın mahallere inşa edilmiş ve gerekli olan kurşun Hakkâri'den tedarik edilmiştir. Nitekim 1570 yılında Van karhanesinde dökümü kararlaştırılan 3.000 adet yuvalak için Hakkâri Bey'i Zeynel'in maiyetinde bulunan kurşun madenlerinden

²⁰⁹ “Van beylerbeyine hüküm ki: Erciş ve Ahlad kalelerine lazım olan darbzenlerin Van'da dökülmesi için hassa dökümhanesinde bölükbaşı Mustafa... İrsal oluna evvela zikr olunan dmkülecek darbzenler için Van'a tabi vilayeti Hizan'dan toprak geleceği ve Ahtamar'dan gemi ile ardıç otu ve işletilmek için Kiği madeninden bir miktar demir vesayir lazım olan keresteyi yerliden getirüb...” BOA, MAD 2775, s. 709, 748.

²¹⁰ Kalelerin inşasından sonra içerisinin gerekli zahire ve mühimmatla doldurulması hususunda Diyarbekir Beylerbeyine gönderilen hüküm için bkz: BOA, MD 31, s. 485.

²¹¹ BOA, MD 32, s. 139/287.

²¹² BOA, C. AS. 31236.

²¹³ IV. Murad'ın Bağdat Seferi'nde kullanacağı silah ve mühimmatın hazırlığı için bkz: Topçular Katibi Abdulkadir (Kadri) Efendi, *Topçular Katibi Abdulkadir (Kadri) Efendi Tarihi (Metin ve Tahlil)*, (Haz. Ziya Yılmaz), C. 2, TTK Yayınları, Ankara 2003, vrk: 487B.

gerekli miktarda kurşunun Zeynel Bey'in oğlu Mehmed tarafından Van'a getirilmesi hususunda bir hüküm gönderilmiştir.²¹⁴

1571 yılında Erciş ve Van Kalesi için toplamda 300.000 kurşun yuvalak ihtiyacı olduğu bildirilmiştir. Van beylerbeyi hükme cevap olarak Van Kalesi için 520 batman kurşundan 184.500 kantar fındık döktürüldüğü bildirilmiştir. Ayrıca Erciş Kalesi için 300 batman kurşun ve iki kalıptan olmak üzere, toplamda 480.000 den fazla fındık döktürüldüğü bildirmiştir. Bu durum üzerine merkezden bir hüküm daha gönderilerek kalelere korunması için nakledilen miktarın defterlere kaydedilerek merkeze gönderilmesi emri verilmiştir.²¹⁵

Van'da çeşitli çaplarda dökülen yuvalaklar hem Van Eyalet sınırları içerisinde bulunan sancak ve kalelerin ihtiyacını karşılamış hem de talep doğrultusunda muhtelif yerlere gönderilmiştir. 1571 yılında Basra Kalesi'nde kurşun yuvalağa ihtiyaç olduğu bu sebeple çapları önceden belirlenmiş 1000 kantar yuvalağın Van'dan tedarik edilerek Basra'ya gönderilmesi hususunda bir hüküm yazılmıştır.²¹⁶ Fakat hükme cevaben Van beylerbeyi tarafından merkeze bir mektup gönderilerek, Hakkâri'den gelen 1000 batman kurşundan yalnızca 400.000 kantar yuvalak imal edildiği ve bu yuvalakların eyalete bağlı kalelere dağıtıldığı, bu sebeple Basra'ya yuvalak irsalinin mümkün olmadığını ancak gerekli kurşunun tedarik edilmesi durumunda döktürülebileceği bildirilmiştir.²¹⁷ Bu durum üzerine harekete geçilmiş

²¹⁴BOA, *MD 14*, 457/646.

²¹⁵“Van beğlerbeyine hüküm ki: Südde-i saadetime mektub gönderüp, gönderilen hükmü şerifim mucibince üçyüz bin kurşun yuvalak dökülüp eriştirilmesi için irsal olunan kalıplar üzere Van Kalesi'nde beş yüz yirmi batman kurşundan iki yüz seksen dört bin beş yüz fındık döğülüp ve Erciş kalesinde dökülmek üzere olup cümle kurşun sekiz yüz batman olup dört yüz seksen binden ziyade fındık hâsıl olmak üzere olduğun bildirmişsin. İmdi zikrolunan yuvalağı kal'a tevzi' olunub hıfz ettirilmesün emredüp buyurdum ki; vusul buldukda dökülüb hasıl olan yuvalağı kal'a bir miktar tevzi' eyleyüb hıfz ettiresin ve her kaleye ne miktar yuvalak verildiği defter eyleyüb sudde-i saadetime bildiresün.” BOA, *MD 14*, s. /1094

²¹⁶“Van beğlerbeğisine hüküm ki: Basra Beğlerbeğisi Alî Paşa mektüb gönderüp; "Kal'a-i Basra Anbârı'nda kurşuna muzâyaka olup bu diyârda hurde kal'alarda ve donanmalarda sarfolunmağa kurşun lâzım olmağın bin kintâr mikdârı kurşun virilmesi" husûsın arzylemeğın sana emrolunan kurşun yuvalaklardan çâpa göre Basra'ya yuvalak gönderilmek emridüp buyurdum ki: Vardukda, emrüm mücebince tedârük idüp sana emrolunan kurşun yuvalakdan çâpa göre kifâyet mikdârı Basra'ya yuvalak gönderesin.” BOA, *MD 12*, s. /131.

²¹⁷“Basra'ya bin kantar kurşun veyahut yuvalak irsal olunmak emrim olmağın Zeynel dame izzihu sancağından gayrı yerde kurşun madeni olmayup mektup gönderilip kurşun talep olundukda say'-ü ikdam edüp ne miktar kurşun hakıl olursa ilam oluna deyu cevap verdüğün ve üç yüz bin yuvalak dökülmek emrolunup gelen kalıplar ile müşarünileyh miriye verdüğü bin batman kurşundan dört yüz bin yuvalakdan ziyade döküldüğü arz olunmuş idi Basra'ya bin kantar kurşun veyahut yuvalak irsal olunmak mümkün olmayup zikrolunan yuvalakdan iki yüz yetmiş iki bin beş yüz yuvalak Van Kalesi'nde yuvalakdan iki yüz bin yuvalak ve müşarünileyh Zeynel dame izzihu kurşundan ikdam

olduğu muhtemeldir ki bu defa Diyarbakır beylerbeyine bir hüküm gönderilerek Basra Beyi'nin kale ve donanmalar için istediği 1000 kantar yuvalağın kendisine gemi veya kelekten uygun olanı ile özen verilerek gönderilmesi emredilmiştir.²¹⁸

Yuvalak imalatının bir mültezim tarafından işletildiğine ise 1574 yılına ait bir defter kaydında rastlanmaktadır. Bu kayda göre yuvalak Gevar ve Karçıkan madenlerini işleten Rıdvan ve Hızır adlı mültezimlere 40.000 yuvalak için 3 yıl süre verilmiştir. Fakat mültezimlerin taahhüt ettikleri miktarda yuvalağı üç sene işleyememeleri üzerine mühletin üç sene daha uzatılması emredilmiştir.²¹⁹

1575 yılında Hoy nahiyesinde bulunan demir madenlerine de mültezim olan Hızır ve Rıdvan'ın işçi noksanlığından dolayı madeni işletemedikleri bu sebeple taahhüt edilen yuvalağı dökemediklerini gerekçe gösterdiklerinden merkezden, yakın sancaklardan para ile çalıştırılmak üzere işçi temin edilmesi hususunda bir hüküm gönderilmiştir.²²⁰

Van'da bulunan dökümhanelerde bunların dışında yeni tamir edilen Erciş ve Ahlat kaleleri için yapılan mühimmat ambarına yuvalak ve fındık döktürülmesi²²¹ ve

olunmakla mümkün olduğu üzere tedarik olunup irsal olunur ve ne mikdar kurşun ve yuvalak gönderilirse vukuu üzere ilam olunur deyu bildirmişsin. imdi alınan yuvalaklar yerine geru yuvalak tedarik olunmak lazım olmağın buyurdum ki; vusul buldukda sabıka gönderilen emr-i şerifim mucibince eğer kurşun ve eğer yuvalaktır bervech-i istical tedarik eyleyüp mahall-i memure irsal eyleyüp dahi alınan yuvalak yerine her ne mikdar alunursa geru olkadar yuvalak tedarik eyleyüp yerine koyup kaleleri halî komayasın ve ne vechile tedarik eylediğın yazup bildiresin." BOA, MD 14, s. 1033/1529.

²¹⁸ "Diyârbekir beğlerbeğisine hüküm ki ve defterdârına hüküm ki: Basra Beğlerbeğisi Alî dâme ikbâlühû Südde-i Sa'âdetüm'e mektûb gönderüp; "Kal'a-i Basra Anbârı'nda kurşuna muzâyaka olup dahi kal'alara ve donanmalara sarfolunmağı için kurşun lâzım olmağın bin kıntâr mikdârı kurşun virilmesin" arz eylemeğın Van Beğlerbeğisi Husrev dâme ikbâlühûya emrolunan kurşun yuvalaklardan çâpa göre Basra'ya yuvalak gönderilmek çâpa olmazsa kifâyet mikdârı kurşun irsâl eylemek için hükm-i hümayûnum yazılıp gönderilmiştir. Buyurdum ki: Vardukda, zikrolunan yuvalak veyâhûd kurşun gelirse gemi ile mi olur ve kelek ile mi olur yohsa kirâ ile mi olur ve bi'l-cümle her ne vechile mümkün olursa Bağdâd beğlerbeğisine ulaşturmak bâbında envâ'-ı sa'y ü ihtimâm eyleyesin ve ne vechile tedârük eylediğünüz yazup bildüresiz." BOA, MD 12, s. 69/151.

²¹⁹ BOA, MD 30, s. 56 /134.

²²⁰ "Van Beylerbeyine hüküm ki... Hoy nahiyesinde zuhur eden demur ma'deninin işletilmesine mültezim olan Hızır ve Rıdvan nam kimesne hizmet-i mezbureye mübaşeret edüp eğer istihdam için ırgat lazım olmağa ol etraftan ırgat tedarik olunması mühim olduğunu kethüda tarafından bildirilmiştir. Buyurdum ki bu konuda adı geçen şahıslara yardım edip madenin işlenmesi için o tarafa yakın olan sancaklardan akçeleriyle yeterli miktarda ırgat tedarik edilsin. Ücretsiz kimseyi istihdam ettirmeyip ve ücret karşılığı ırgatlar gönderilmesine ümeradan ve adamlarından kimse inat ve muhalefet etmesin." BOA, MD 26, s. 664 /639.

²²¹ BOA, MD 31, s. /78.

Kiğı'da işlenmesi öngörülen yuvalakların çaplarında bir başarısızlık saptanması üzerine istenen 2.000 yuvalağın Van'da işlenmesi emredilmiştir.²²²

Basra'da yuvalak eksikliğinin devam etmesi üzerine bu kez 1577 yılında Kale'ye 7.000 kantar yuvalak irsali gerçekleşmiştir.²²³ Aynı yıl gönderilen bir başka hükümde de Diyarbakır'a 5 yük top findığı Basra'ya ise 300.000 yuvalak irsalinin yapılması istenmiştir.²²⁴

Bu madenlerin işlenmesinde veya malzeme temini sırasında zaman zaman aksamalar meydana gelmiştir. Bu durum üzerine merkezden Van, Bitlis ve Akdamar beylerbeyine bir hüküm gönderilerek gerekli olan ırgatların teminine rağmen bazı sancakbeyi ve sipahilerin işe mani olmalarının yanı sıra madenlere ve ocaklara verilen meşeliklerin başkalarınınca kesildiğinden karhanelerin terkedildiğini bildirilmiştir. Bu durum üzerine tahsis edilen meşeliklerden kati suretle odun kesilmemesi ve işçi toplamada olası bir müdahalede bulunmamaları hususunda bir hüküm gönderilerek gereğinin yapılması istenmiştir.²²⁵

Van'a vaki sancaklarda bulunan madenlerin işletmesinin Rıdvan ve Hızır adındaki mültezimlere verildiğine daha evvel değinmiştik. Bu mültezimlerin belirlenen süre içinde taahhüt ettikleri yuvalağı teslim etmemeleri ve iltizam şartlarına riayet etmemeleri gerekçesiyle madenlerden feragat etmeleri üzerine Van Beylerbeyi'nden ocakların durumunu teftiş etmesi istenmiştir. Bu hükümden sonra bir daha madenlerin akıbeti hakkında malumat talep edilmiş fakat bu madenlerin akıbeti veya faaliyet gösterdiklerine dair 1578'den daha ileri tarihli bir arşiv vesikasına rastlanmamıştır.

²²² BOA, MD 31, s. 258.

²²³“Erzurum beylerbeyisine hüküm ki, Hakkâri de Zeynel beyin sancağında kurşun madeni olduğu haber alınmakla kâmil üstadlar gönderilip madenin işlettilmesi ve Basra'ya 7.000 kantar kurşun gönderilmesi...” BOA, MD 30, s. 41/101.

²²⁴ “Van beğlerbeğisine hüküm ki: Mektûb gönderüb Van Kal'ası'nda olan tüfenk finduğundan Diyarbekir'e beş yük finduk irsâl olunması fermân olunmuş mukaddemâ emr-i şerif mücebince Basra'ya üç yüz bin yuvâlak gönderilüb Van'a müte'âllik olan kal'alara dahi lâzım oldukça virilmekle bi'l-fi'l Van Kal'asında cüz'i yuvalâk kalmışdır deyü bildirmişsin tekrâr tüfenk finduğı tedârik olunması lâzımdır buyurdum ki: Varıcâk bu bâbda onât mukayyed olub Hakkâri Hâkimi cenâb-ı emâret-me'ab Emin'den kurşun taleb idüb gönderdüb dahi dikkat ve ihtimâmıla otuz kere yüz bin mikdârı yuvalâk tedârik itmek bâbında ikdâm ve ihtimâm eyleyesin bu bâbda müşârün ileyhe dahi hükm gönderilmişdir ulaşıdurub dahi bâb-ı ikdâm ve ihtimâmında kusûr itmeyesin ve ne vechle tedarik olunduğı ve sair etraftan vâkıf olduğın ahbâr-ı sahîhayı i'lâm itmekden hali olmayasın.” BOA, MD 30, s. 353/832.

²²⁵BOA, MD 31, s. 231/512.

Ayrıca Van'da üretilen fındıklarda kullanılan kurşunun batman üzerinden hesaplandığı ve 1 batmanın yaklaşık 50 kg olduğu göz önünde bulundurulduğunda fındıkların yaklaşık 90 gram ağırlığında olabileceği kanaatine varılmaktadır.²²⁶

2.2.1.3. Barut Üretimi

Van ve çevresinde bulunan kükürt ve güherçile madenleri bölgede barut imalatını da geliştirmiştir. Barut için gerekli olan güherçile Adilcevaz ve Erciş sancakları ve Ahlat nahiyesinden karşılanırken gerekli olan kurşun da Hakkari'den temin edilmiş. Bu vasıta ile eyalet sınırları içerisinde bulunan barut karhanelerinin ihtiyaç duyduğu malzemeler ekseriyetle mahallinden karşılanmaya çalışılmıştır.

Van'da söz konusu olan barut karhanesinin işlev göstermesi, 1565 tarihli bir arşiv kaydına binaen XVI. yüzyıla dayandırılmaktadır. Van beylerbeyinin merkezden barut talebinde bulunması üzerine gönderilen bir hükümde mümkün olduğunca malzeme tedarik edip bol miktarda barut imal etmesi, güherçilenin olmaması ve yahut yetersiz olması durumunda Halep'ten bir iki adet üstad getirtip güherçile madenlerini işletmesi emri verilmiş ayrıca belirtilen durumun dışında bir olumluluk yaşanırsa güherçilenin koyun gübresinden imali için gerekli çalışmaların yapılması bildirilmiştir.²²⁷ Ancak yaklaşık beş yıl sonra gönderilen bir hükümle bu teşebbüsün muvaffakiyetle neticelenmediği sonucuna varılmaktadır. Zira söz konusu hükümde baruthane yapımına müsait bir yer ve bu işi yapabilecek ehil ustaların bulunup bulunmadığı hususunun araştırılması istenmiştir. Ayrıca bu iş için baruthane karhanelerine odun ve diğer malzemeleri taşıması için gölde bulunan gemilerden biri tahsis edilmiştir.²²⁸

1571 yılında barut imali için gerekli bütün koşullar oluşturulmuş olmalı ki mültezim tarafından toplanan güherçile ve Hakkari'den gönderilen kükürtle barut imaline başlanmıştır. Mültezim tarafından işletilen bu baruthanelerin denetimi Van

²²⁶ 520 batman kurşundan 284.500 fındık dökülmesi üzerine bir hesaplama gidilmiştir.

²²⁷ Van beylerbeyine Gerekli levâzımın tedârik edilip Van'da da barut işlenmeye başlanması ve eğer güherçile bulunamazsa Halep'den iki usta getirilerek işlettilmesi; ayrıca Erciş Kalesi için talep edilen elli adet darbzenin Diyarbakır'dan gönderilmesi hususunda da Diyarbakır beylerbeyine gönderilen hüküm için bkz. BOA, MD 5, s. 266/ 681.

²²⁸ "... Vusul buldukda filvaki ol canibde baruthane bina olunmağa münasip yer olup ve baruthaneye bina eylemeğe kadir yarar üstad bulunduğu takdirde barut işlenmeğe mümkün müdür nicedir ona vechile tettebbü eyleyüp dahi malumun olduğu üzere sıhhati ile yazup her ne vecihle tedarik eylediğin sudde-i saadetime arz eylesin ve odun mühimmi için müşaruileyhden bir gemi talep eyleyüp alup vecih ve münasip gördüğün üzere istihdam eylesün." BOA, MD 14, s. 209/295.

beylerbeyi tarafından yapılmış, baruthanenin tüm masrafları da Van mukataasından karşılanmıştır.²²⁹

Van eyaletinde üretilen barut yalnızca Van ve havalisinde bulunan kalelerin ihtiyacını karşılamakla kalmamış çeşitli zamanlarda Trabzon'a sevk edilmiştir. Örneğin, 1571 yılında Erciş'te işlenen güherçilenin Van'da barut haline getirilerek Trabzon'a gönderilmesi ve Erciş azablarının baruthaneyi olası müdahalelere karşı muhafaza etmeleri hususunda bir hüküm yazılmıştır²³⁰. Gene 1572 yılında Adilcevaz beyine bir hüküm gönderilerek Kıbrıs'a tayin olan Van beylerbeyinin yerini yeni tayin olan beylerbeyine devredene kadar muhafaza halinde olması ve maiyetinde bulunan barutu peyderpey Trabzon'a göndermesi emredilmiştir.²³¹ 1574 tarihinde ise gene İstanbul için gerekli olan barutun kira hayvanlarına yüklenerek Trabzon'a gönderilmesi istenmiştir.²³²

Van, Erciş ve Akdamar adasında kurulan barut karhaneleri 1571 yılından sonra faal olarak çalışmıştır. Gerekli olan levazımlar göl üzerinden sağlanmış ve bu iş için

²²⁹ "...Van semtlerinde işlenen güherçile üzerine emin ve nazır tayin eyleyüp dahi sabıka gönderilen ahkam-ı şerife mucebince güherçileyi işlettirüp teksir ve tevkiri babında gereği gibi sa ü ikdam ettiresin ve güherçile madenleri olduğu yerlerin beylerine ve kadılarına ve dizdarlarına ve azab ağalarına muhkem tenbih ve tekid eyleyesin ki eğer odun ve eğer sair levazımı tedarikinde muavenet ve muzaheret eyleyüp ihmalden hazer eyleyeler ve lazım olan masrafına akça lazım oldukça Van mukataalarından tedarik eyleyüp sen dahi her hususda muavenet ve muzaheret eyleyüp vafir ve müstevfa köherçile işlettirüp ve münasip olan mahallerde kifayet miktarı dinkler vaz ettirüp hasıl olan güherçileyi barut ettirüp işlenen barutlu kalelerden münasip olan yerlerde hıfz ettiresin." BOA, MD 14, s. 852/1242.

²³⁰ BOA, MD 18, s. 104/233.

²³¹ "Adicevaz Beyine hüküm ki: Vilayet-i Van beylerbeyisi olan ikmal dame ikbalihuya cezire-i Kıbrıs beylerbeyi olan sadaka olunup yerine ahar beylerbeyi varınca vilayeti mezkurenin hıfz u hırsati hususun sana emr edüp buyurdumki; Vardukda tehir ü aram itmeyüp vana varup hıfz u hırsat vilayet ve zapt u sıyanet-i raiyyet babında dakika fevt itmeyüp vakı olan mühimmatı mesalihde bezl-i mahüvel makdür kılup eğer gönüllü taifesidür ve eğer gayrıdur gereği gibi zabt eyleyüp mabeynde vakı olan sulh u salaha mugayiru muhalif itiyat u ihtiraz eyleyüp kemali basiret ü iştibah üzere olasın. Bu hüküm sana ne gün vasil olup ne zamanda ol canibe teveccüh itdüğün yazup sudde-i saadetime ilam eyleyesin ve ol canibde olan baruthaneler hususu dahi dikkati ihtimam üzere olup nevrüzün müstevfî yazup yetiştirüp uslûbu sabık üzere Trabzon canibine gönderesin." BOA, MD 21, s. 22/67.

²³² "Van beğlerbeğisine hüküm ki: Hayli zamandır ki Van cânibinden barut gelmeyüb ihmâl olunmuşdur imdi barut husûsu mühimmât-ı umûrdan olmağın buyûrdûm ki: Vusûl buldukda bu bâbda bi'z-zât mukayyed olup âna müteallik yerlerde barut işlenen kârhanelerden eğer iltizâm eyleyenlerdedir ve eğer ticârettedir vâfir ve müstevfa barut cem' ve tahsîl itdîrüb âdet-i kadîme üzere Erzurum'a irsâl eyleyesin ki andan Trabzon'a gönderilüb gemi ile Asitâne-i Sac âdet'ime irsâl oluna barut husûsu ziyâde mühimmâtıdır sâir umûra kıyâs eylemeyüb bâb-ı ihtimâmında dakika fevt eylemeyesin ve ne kadar barut irsâl olduğun yazub bildüresin." BOA, MD 23, s. 172/364.

miriye ait bir gemi bilhassa ihtiyaç duyulan odunu karşılamak için karhane hizmetine tahsis edilmiştir.²³³



²³³ “Van tımar defterdarı olup nazirül-emvan olan Hüseyin’e hüküm ki: Van Beylerbeyisi emirül ümarail kiram Hüsrev dame ikbalihu Sudde-i saadetime bir mektub gönderüb Van tevabiinden Erciş ve Ahlat’ta işlenmek emrolunan barut mühimmi için lazım olan odunu götürmeğe bir gemi tayin olunup gönderilmek lazım olmağın buyurdum ki: vusul buldukta Van deryasından olan gemilerden bir mükemmel gemi tayin olunup gönderilmek lazım olmağın buyurdum ki; vusul buldukta Van deryasından olan gemilerden bir mükemmel gemi tayin eyleyüp müşarünileyhe veresin ki işlenmesi emrolunan baruta lazım olan odunu götürüp istihdam eyleye.” BOA, *MD 14*, s. 209/ 296.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

VAN GÖLÜ'NDE SİVİL FAALİYETLER

3.1. ÜRETİM

3.1.1. Zirai Üretim ve Nakliyat

Van Gölü çevresinde bulunan merkezlerde üretim faaliyetleri ekseriyetle zirai ürünler üzerinden gerçekleşmiştir. Fakat zirai üretimin bölgedeki savaşlar sebebiyle çeşitli zamanlarda miri ambarlara sevk edilip depolandığını ve zaman zaman satışlarının yasaklandığını daha önce belirtmiştik. Bu sebeple zirai ürünler üzerinde yeniden durmak tezin kapsamı dışında olabileceğinden ayrıntıya girme gereği duyulmamıştır.

Osmanlı devleti zirai üretimin yanı sıra bir de bölgedeki yeraltı zenginliklerini değerlendirme yoluna giderek maden üretimi ile ilgilenmiştir. Devlet, madenlerden çıkarılan malzemeleri bilhassa harp sanayiinde kullanılmak üzere işlemeye gayret göstermiştir.

3.1.2. Maden Üretimi ve Nakliyesi

Devlet hazinesine gelir sağlayan çeşitli kaynaklardan biri de şüphesiz ülkenin tabii zenginlikleridir. Her türlü maden, tuzlalar, göller ve denizlerden elde edilen bütün ürünler ya devlet eliyle işletilmiş ya da mukataaya ayrılp iltizam usulüyle mültezimlere verilmiştir.²³⁴ Ancak her iki şekilde de elde edilen malzemelerin satış veya dağıtımı tekel ve bölgelere göre sınırlandırılmış, bir takım satış usulü uygulanarak önemli miktarda gelir sağlanmıştır.²³⁵

Osmanlı Devleti'nin çalışmamıza konu olan saha içerisindeki hâkimiyeti boyunca bilhassa harp sanayisi için önem arz eden üç adet madenin varlığından söz

²³⁴ Tanzimat öncesi dönemde maden işletmeciliği tamamen devlet kontrolünde olup bunların işletilme usulleri de devletçe belirlenirdi. Devlet önemli gördüğü ve yüksek meblağ elde ettiği madenleri kendi işletirdi. Madencilikte uzmanlaşmış kimselere ise belli sözleşmeler dâhilinde mukataa yoluyla işletme hakkı verilmiştir. Geniş bilgi için bkz. K. Karakoç, "Osmanlı'dan Günümüze Maden Mevzuatı ve Bor Madenciliği Özelleştirme ve Bor Politikaları Üzerine Düşünceler", 23-25 Eylül Uluslararası Bor Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Eskişehir 2004, s. 18.

²³⁵ Mustafa Akdağ, *Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi*, YKY Yayınları, C. 2, İstanbul 2017, s. 552.

etmemiz mümkündür. Bunlardan ilki kara barut imalatı için ana malzeme özelliği taşıyan güherçile bir diğeri yine barut için kullanılan kükürt sonuncusu ise bilhassa darbzem ve yuvalak yapımında kullanılan demirdir.

3.1.2.1. Güherçile Üretimi ve Nakliyatı

Güherçile, üç ana nitrat çeşidi olarak bilinen ve doğal halde bulunan potasyum nitrat, sodyum nitrat ve kalsiyum nitrata verilen ortak isimdir. Şeffaf, renksiz, kokusuz, tuzlu ve acımtırak bir yapıda olup havada bozulmayan beyaz billursu tozlardan oluşmaktadır. Çiçeksi bir yapıda ortaya çıkan güherçile genel itibari ile rutubetli bölgelerde toprak alkalileriyle karışan azotlu maddelerin yükselmesi sonucu oluşmaktadır.²³⁶

Barutun ana bileşeni olan güherçile Avrupa kıtasının aksine Osmanlı Devleti, topraklarında bulunan güherçile yatakları sayesinde barut ihtiyacını müşkilatsız bir biçimde karşılamıştır. Üretimi XV. yüzyılda başlayan güherçilenin işlenmesi devlet içerisinde XVI. yüzyıldan sonra yaygınlık kazanmıştır.²³⁷

Güherçile üretimi barut sanayiindeki kullanımına binaen devletin üzerinde durduğu mühim konulardan birini teşkil etmiştir. Bu noktada madenin çıkarıldığı toprakların devlet tekelinde bulunması hususuna dikkat edilmiş ve gerek mevcut madenin işleme sırasındaki denetimini sağlamak gerekse de yeni madenlerin keşfi için beylerbeyi, sancakbeyi, defterdar ve kadılar görevlendirilmiştir.²³⁸

Devlet elde mevcut olan barutun itina ile muhafaza edilmesi hususuna büyük önem verirken diğeri taraftan da güherçile yataklarından çıkarılan güherçilenin işlenmesine özel bir ihtimam göstermiştir. Gerekli olan güherçile miktarının karşılanmasını ve bu sürecin sorunsuz devam etmesini arzulayan idareciler muayyen kimselere zeamet tevcihinde bulunarak iltizam usulüne başvurmuştur.

Van sancağında bulunan güherçile madenleri de her yıl Van ambarına devlet tarafından belirlenen miktarda işlenmiş güherçilenin nakledilmesi şartıyla iltizam usulüyle mültezime bırakılmıştır. Malazgirt dizdarı Ali'nin, Van sancağında bulunan güherçile madenlerinden birine mültezim olması da bu bilgiyi kanıtlar niteliktedir.

²³⁶ M. Metin Hülagü, s. 74.

²³⁷ Kerim İlker Bulunur, "Maraş Eyaleti'nde Güherçile Üretimi", *OTAM*, S. 37, Ankara 2015, s. 2.

²³⁸ Gabor Agoston, *Barut, Top ve Tüfek: Osmanlı İmparatorluğu'nun Askeri Gücü ve Silah Sanayisi*, (Çev. Tanju Akad), Kitap Yayınevi, İstanbul 2006, s. 144-145.

Yine örnek teşkil etmesi açısından belirtmek gerekir ki Ahlat ve Erciş'te bulunan karhaneler Yakup ve Muhammed adlı kimselere iltizam olarak verilmiştir.²³⁹

Van bölgesinde bulunan güherçile madenlerini işletenler genellikle zeamet ve tımar sahibi olan askerî sınıf mensupları olmuştur. Örneğin, XVI. yüzyılda tutulan bir arşiv kaydında Erciş ve Bargiri güherçile nazırı Mevlana Ahmet, merkeze bir mektup yollayarak Erciş muhafızlarından Mehmet'in, Van'da bulunan miri karhaneleri üç yıl süreyle işletmek istediğini bildirmiştir. Van beylerbeyine hükmen gönderilen cevapla şahsın taahhüt ettiği miktarı çıkarması şartıyla karhanelerin tarafınca işletilmesinde herhangi bir mani görülmemiş ve güherçile için lazım olacak her türlü alet ve akçenin de devlet tarafından karşılanması emredilmiştir.²⁴⁰

Zaman zaman sancaklarda bulunan askerlerin ulufelerinin gecikmesi ya da askerlere ödenecek akçenin olmaması durumunda madenler belli bir sözleşme akdi ile işletmeleri için kale muhafızlarına verilmiştir. Örneğin Van beylerbeyine, Adilceviz kalesi muhafızlarının Diyarbakır'dan havale edilen paranın ellerine geçmemesinden dolayı sefalet yaşadıkları bildirilmiştir. Bu sebeple miri ambarlara senelik 200 kantar

²³⁹ “Van beğlerbeğisine hüküm ki: Bundan akdem Malazgird Dizdârı olan Alî güherçile tahsiline mültezim olmağla ze'âmet tevcih olunup güherçileye adem-i sa'yi olup zuhûra gelen güherçile senün ikdâm ü ihtimâmunla olup Erciş ve Ahlat Kâr-hâneleri Muhammed ve Ya'kûb nâm kimesnelere iltizâma virilüp ve Hakkârî Beği Zeynel dâme izzühû ülkesinde vâkı' olan kükürd ma'deninden iki bin kintâr kükürd tahsil olunup gönderilmek için ahkâm-ı şerife gönderilmeğin mezbûr dizdârun şimdide dek kabzeyledüğü güherçile vü kükürd muhâsesinin görüp zimmetinde zuhûr iden güherçile vü kükürdi ve akçayı bî-kusûr alup kabzeyledükdün sonra müşârun-ileyh Zeynel dâme izzühûya fermân olunan kükürdi sâf eyleyüp getürmek için irsâl olunmasın emridüp buyurdum ki: Vardukda, te'hîr eylemeyüp mezbûr dizdârun emrüm üzre ibtidâ-i mübâşeretinden intihâsına dek vâkı' olan muhâsesinin yirli yirinden teftîş eyleyüp göresin; zimmetinde ne mikdâr güherçile vü kükürd ü akça sübût u zuhûr bulursa te'allül itdürmeyüp cümlesin tahsil ü kabz eyleyüp dahı mezkûrî müşârun-ileyhün ülkesinde olan kükürd ma'denine gönderüp tenbîh eylesin ki, tahsilî ve irsâli emrolunan iki bin kintâr kükürdi kâl u sâf eyleyüp ber-vech-i isti'câl itmâma irişdürüp getürmek bâbında envâ'-ı sa'y ü ihtimâm eyleye.” BOA, MD 12, s. 62/135; 40/82.

²⁴⁰ “Van beylerbeğisine hüküm ki: Erciş ve Bargiri kadısı olup güherçile nazırı olan mavlana Ahmed mektup gönderüp; Erciş müstahfızlarından Mehmet bin Divane nam kimesne ile üç yılda Vilayet-i Van'da olan miri güherçile karhanelerinde sal be sal teslim etmek üzere tokuz yüz kintâr güherçile ve üç yüz kintâr kükürd işleyüp Van Kal'ası'na teslim itmeğe müte'ahhid olup mezbûr Mehmed Kendüye Van ifrâzından bedeli tîmâr ve Kâtib Ya'kûb'a düşenden on beş akça ile gönüllü gedüğü ve Hâlikvirdi nâm sipahiye mübâşir olmak üzre ifrâzdan iki bin akça terakkî ve Van'a tâbi bazı kadılıkların tecdid-i müddet ve kanun üzre terakkî ve ibtidaadan kadılık virilmesin ve güherçile levâzimi için miriden kazgan ve legenler ve kıntarına yüzer akça virilüp ve karhaneler meremmatı dahı mirîden olup sâyir harcları kendü yanlarından olup aslâ vilâyetden meccânen nesne alınmaya diyü şarteyledüklerin ilam idüp paye-i serir-i alem-masirüm'e arz olundukda şartları makbul olup kendülere dirlik ü terakkî virilüp şartları mucebince kadılıklar dahı tebdil ü tecdid-i müddet ve kânûn üzre terakkî vü ibtidâ olunmuşdur” aynı defter, s. 40/82.

güherçile işlemeleri şartı ile Adilcevaz'da bulunan karhaneleri işletmeleri emredilmiştir.²⁴¹

İşlenen güherçileler her yıl taahhüt edilen miktarda mültezim eli ile devletçe belirlenen Erciş, Ahlat veya Van Kalesi'nde bulunan ambarlarda muhafaza edilmek üzere depolanmıştır.²⁴² Güherçile karhanelerinin ihtiyacı olan alet, göl üzerinden ulaştırılmış ve bu iş için gerekli olan gemiler devlet tarafından temin edilmiştir. Nitekim 1573 tarihinde Van ve sancaklarında bulunan güherçile maden ocakları emini olan Hacı Çavuş ve ortakları üç senede 1200 kantar güherçile işleyeceklerini taahhüt etmiş ve bu sebeple Van Gölü'nde bulunan bir geminin karhane hizmetine tahsis edilmesini talep etmişlerdir. Van beylerbeyine gönderilen hükümlerle Hacı Çavuş ve ortaklarına, taahhüt ettikleri miktar güherçile karşılığı maden ocaklarını işletme hakkı ve talep ettikleri gemi verilmiştir.²⁴³

1578 tarihli bir belgede yer alan bilgiye göre; Van Beylerbeyi tarafından merkeze bir mektup gönderilerek, Van'da bulunan güherçile karhanelerine mültezim olan Adilcevaz Alaybeyi Ahmet'in, 400 yüz altın harç ve lazım olan odunu taşınması için ocağa bir gemi tahsis edilmesi şartıyla, 3 yıllık bir sürede devlete 1.700 kantar güherçile vermeyi 20 kişi şahitliğinde taahhüt etmiştir. Ancak verilen geminin süresi dolmadan Ahmet Paşa tarafından geri gönderildiği bildirilmiştir. Aynı zamanda

²⁴¹“Van beylerbeyisine hüküm ki: Adilcevaz kalesi mustahızlarının ulufeleri Diyarbakir'in tahsili gayr-ı kabil yerlerinden havale edilmekle ellerine para geçmeyüp sefil oldukları ve Adilcevaz'da olan güherçile karhanesini senede miriye iki yüz kantar güherçile teslim etmek şartile fakat ulufeleri Diyarbakir hazinesinden verilmek üzere deruhde edecekleri bildirilmekle o suretle yapılması.” BOA, MD 30, s. 242/568.

²⁴² BOA, MD 24, s. 3/8; Hatice Çağlıkeçecigil, BOA MD 16, s. 50/97. “Van Beylerbeğisine hüküm ki; Mektub gönderüp Van'da güherçile karhanelerine Adilcevaz Alaybeğisi Ahmed yedinden dört yüz altın harç ve odun getürmek için bir gemü verilüp...” BOA, MD 34, s. 311/652.

²⁴³ “Van Beylerbeyisine hüküm ki: Ahmet Çavuş nâm kimesne gelüb Van'da ve tevâbiinde olan güherçile kârhanelerine emin olan Hacı Çavuş ile bâki şeriklerini üzerlerinde üç senede 1200 kantar güherçile olub on bin terakki ile Van azabları ağalığı ve sâbıka Şemendan Kâdisı olan Mevlana Hacı İskender 10 akce terakki ile Bitlis kazâsı ve Abdülkerim nâm müderrise 10 akce terakki ile Muş kazâsı verilüb Van'da düşenden 14 nefer gedüğe ve 6 nefer ziyadelü gedüğe emr-i şerîf verile kârhâne hizmetinde olalar ve Van deryâsında olan hükmün için bir gemi ta'yin olunmak şartı ile zikr olunan kârhaneleri üç senede 800 kantar ziyâde ile 2000 kantar güherçileye iltizam ve kabul etmekde mezkûr bu kadar ziyâde kabul ve iltizam idüb ve hâlâ mübaşir olanlar eksüğe tutmağa sebep nedir. Buyurdum ki; bu bâbda onat-ı veçhile mukayyed olub göresiz bi'l-fiil olan mübaşirler kârhaneleri 800 kantar noksan üzere tutmağa sebep nedir ve bunlar şurut ve tedbir üzere iltizam idüb iltizamları kabul olduğu takdirce üç senede haklaşmağa kâdirler midir nicedir güherçilenin ezdiyadına ittifa' ve sebep kangısıdır? Hâlâ olan mübaşirler ile muvacehe itdürüb ehl-i vukufundan dahi ve sıhhat ve ittifa' olanı ma'lum idünüb mufassal defterde arz eylesiz.” BOA, MD 24, s. 3/8.

mültezimin taahhüt ettiği güherçilenin yalnızca 380 kantarını devlete teslim ettiğini de beyan etmiş ve bu durum üzerine Van Beylerbeyine bir hüküm gönderilerek gereğinin yapılması emredilmiştir.²⁴⁴

Tablo 3.1.: Van Sancağında Çıkarılan Güherçile Miktarı

Mültezim	Miktar ²⁴⁵
Müstahfız Yahya	200 kantar ²⁴⁶
Mehmed bin Divane	900 kantar ²⁴⁷
Malazgird Dizdarı Hacı Ali	163.5 kantar ²⁴⁸
Ahmed Paşa	380 Kantar ²⁴⁹
Behram	200 Kantar ²⁵⁰

Güherçile önemine binaen devletin üzerinde durduğu en mühim konulardan birini teşkil etmiştir. Bu sebeple mültezimlerden ve madeni işleyen görevlilerden nihayet derecede bir hassasiyet göstermeleri ve ihmalkârlıktan olabildiğince kaçınmaları emredilmiştir. Yapılan uyarılara rağmen işinde ihmalkârlık yapan, üretim sırasında gevşeklik gösterip işi aksatanlar veya madenin işlemesine engel teşkil edecek bir davranışta bulunanların ağır cezalara çarptırılacakları bildirilmiştir. Nitekim 1578 yılında Van Beylerbeyine yazılan bir hükümde Erciş sancağında bulunan halkın kendi

²⁴⁴ “Van Beğlerbeğisine Hüküm ki; Mektüb gönderüp Van’da güherçile kârhanelerine Adilcevaz Alaybeğisi Ahmed yedinden dört yüz altın harc ve odun getürmek için bir gemi virilüp ve kendüye ve anun azab ağalığı olmak üzere ve noksân gelen güherçilenin her kantârına beş altın virmek üzere şerikleriyle ve bazı şürût ile 983 Muharrem’inin guresinden üç yılda mîrîye bin yedi yüz kantâr sâfi güherçile virmeği iltizâm ve kabûl eyleyüp ve zarar-ı mâla yigirmi nefer kefil virüp Van ve Erciş mahkemelerinde sicil olunmuş zikr olunan dört yüz altın ve odun getürmek için bir gemi virilüp tahvili tamâm olmadın ve iltizâmına cevâb virmeden mukaddemâ Ahmed Paşa azabağalığın mezkûra tevcih eylemiş mezkûrun mîrîye teslimâtları yoklanup görüldükde bin yedi yüz kantâr güherçileden üç yılda üç yüz seksen kantâr ve üç batman dört vukiyye teslimâtları ve bin üç yüz yigirmi kantâr bâkiyeri olup edâsında kudretleri olmayup şart-ı iltizâmı mücebince her kantâra beşer altundan akçesi alınmak mı fermân olunur.” BOA, MD 34, s. 311/652.

²⁴⁵ Güherçilenin kantarı yüz akçe olarak belirlenmiştir. Bkz: BOA, MD 12, s. 281/575. Ayrıca güherçile kantar üzerinden hesaplanmıştır.

²⁴⁶ BOA, MD 24, s. 8/21.

²⁴⁷ BOA, MD 12, s. 40/82.

²⁴⁸ “Van Beylerbeyisine hüküm ki: Südde-i saadetime defter gönderüp sabıka güherçile mültezimi olan Malazgirt Dizdarı Hacı Ali’nin muhasebesi mucebince yüz altmış buçuk kantar güherçile ve yüz doksan altı buçuk kantar ve altı vukiyye kükürd tahsil eyleyüp Van ve Erciş ve Ahlat mahzenlerine teslim olunduğun bildirmişin.” BOA, MD 14, 1068/1576.

²⁴⁹ BOA, MD 34, s. 311/652.

²⁵⁰ Maden’in işleme hakkı Erciş muhtahfızı Yahya’dan alınıp Behram adında bir şahsa verilmiştir. Bkz. BOA, MD 24, s. 8/21.

sancaklarında bulunan madene kanaat etmeyip Adilcevaz'da bulunan güherçile madenlerini işlemek için bir takım girişimlerde bulduklarını bildirmiş ve bu duruma engel olunması hususunda harekete geçilmesi emredilmiştir.²⁵¹

Arşiv belgelerinden anlaşıldığı üzere mültezimler arasında zaman zaman rekabet söz konusu olmuş bir mültezim diğerinden daha fazla miktar belirterek madeni işleme hakkına sahip olmuştur. XVI. yüzyılda kaydı tutulan bir defterde belirtildiği üzere Ahmed Çavuş adında bir kimse Van'da güherçile emini olan ve üç yıllığına 1200 kantar güherçile işleme şartıyla madene tasarruf eden Hacı Çavuş'tan 800 kantar fazla güherçile işlemeyi taahhüt ederek maden işleme hakkının kendisine verilmesini talep etmiştir. Bu durum üzerine Van beylerbeyine bir hüküm gönderilmiş ve madenin uygun olan kişiye verilmesi emredilmiştir.²⁵²

1047 tarihinde Erzurum valisine bir hüküm gönderilerek kapatılan kara barut karhanesinin tekrar faaliyete geçirilmesi istenmiş ve bunun için gerekli olan güherçilenin Erciş madeninden getirilmesi emredilmiştir.²⁵³ Bu bilgidен hareketle Van sancağında bulunan güherçile karhanelerinin önemi muhafaza ettiği sonucuna varılmaktadır. Ayrıca karhane için gerekli olan levazımın yanı sıra güherçilenen depolanacak ambarlara nakli de ekseriyetle göl üzerinde işleyen gemiler vasıtasıyla gerçekleşmiştir.

3.1.2.2. Kükürt Üretimi ve Nakliyesi

Daha evvel belirttiğimiz üzere kara barut imalinde kullanılacak malzemelerin % 12,5 'ini kükürt oluşturmaktaydı. Van eyaletinde başta Hakkari sancağı olmak üzere Ahlat, Erciş ve Adilcevaz'da barut imalatında kullanılmak üzere kükürt üretimi yapılmıştır.

İşlenen kükürtler, güherçilede olduğu üzere karhanelerin işletmesinden mesul olan mültezim vasıtasıyla imalâthanelere teslim edilmiştir. Nitekim Erciş'te bulunan

²⁵¹ “Van beylerbeyisine hüküm ki: Erciş, Adilcevaz sancaklarında güherçile madenleri olup daima güherçile işlenüp ama Erciş halkı Erciş'te olan madene kanaat etmeyüp Adilcevaz'da olan güherçile toprağına bile dahl edilerlermiş buyurdum ki; zikr olunan sancaklarda tahsili ferman olunan güherçile mübaşirleriyle gereği gibi tenbih edesin ki her kimesne kendü sancaklarında güherçile madenlerinden tahsil edüp ahar sancakta olan madene dâhil itmeyeler.” BOA, MD 34, s. 226/479.

²⁵² BOA, MD 24, s. 3/8.

²⁵³ BOA, MD 87, s. 112/357.

kükürt madeni Mehmet bin Divane adlı mültezime, Van Kalesi'ne 300 kantar kükürt teslim etmeyi taahhüt etmesi şartıyla üç yıllığına verilmiştir.²⁵⁴

XVI. yüzyılda maden mültezimi olan Yakup Muhammed tarafından 2.000 kantar kükürt işletilerek Malazgirt Dizdar'ı Ali'ye teslim edilmiştir. Merkezden yazılan hüküm üzerine Dizdar Ali, teslim edilen kükürdün muhasebesini yaparak zimmetinde bulunan kükürdü Hakkâri Bey'i Zeynel'e göndermiştir.²⁵⁵

1570 yılında tutulan bir kayıta eski güherçile mültezimi Malazgird Dizdarı Ali'nin muhasebe bilgilerine göre bölgede bulunan madenlerde işlenen 196.5 kantar ve 6 vakıyye²⁵⁶ kükürt Van, Ahlat ve Erciş'te bulunan mahzenlere teslim edilmiş ve barut imalatı için özenle saklanmıştır.²⁵⁷ Aynı tarihte Dizdar Ali'nin bu kez Erciş madeninde işlediği kükürdün 1442 batmanını²⁵⁸ Erciş Kalesi'ne, 90 batmanını da Ahlat Kalesi'ne teslim ettiği bilinmektedir. Ayrıca kaleye gönderilen kükürt ve güherçileler için miri bir karhane yaptırılması talep edilmiş ve bu karhanenin bilhassa odun ihtiyacını karşılamak için Van Gölü'nde bulunan gemilerden birinin buraya tahsis edilmesi istenmiştir. Bu arza cevaben gönderilen hükümde ise talep edilen geminin tahsisi için Van Tımar Defterdarı Hasan'a hüküm gönderildiği belirtilmiştir.²⁵⁹

Bir başka hükümde ise Hakkâri'de bulunan kükürt madenlerinden 2.000 kantar işlenmiş kükürdün Trabzon güzergâhı üzerinden İstanbul'a gönderilmek üzere Van Beylerbeyine teslim edilmesi gerektiği bildirilmiştir. Fakat Dizdar Ali bu hükme

²⁵⁴ BOA, MD 12, s. 40/82.

²⁵⁵ Aynı defter, s. 62/135.

²⁵⁶ Dört yüz dirhemlik vezin, Şemsettin Sami, s. 1497. 1 kg=312,5 dirhem yani yaklaşık 1.5 kg'a tekabül etmektedir.

²⁵⁷ BOA, MD 14, s. 1068/1576.

²⁵⁸ Eski ağırlık ölçülerden olup, iki okkadan sekiz okkaya kadar yer yer değişir. Bkz: Şemsettin Sami, s. 358. 1okka=1,283 kg. 2,566 kg ile 10,264 kg'a kadar değişmektedir

²⁵⁹“ Van Beylerbeyine hüküm ki: ...miriye güherçile ve kükürd işlemeğe mültezim olan Hacı Ali'yi götürdüp kalelere teslim eylediği güherçile ve kükürd yoklanıp venz olundukta Erciş'de yüz doksan buçuk batman güherçile ve bin dört yüz kırk iki batman kükürd işlenüp Erciş kalesine teslim eyleyüp kükürdden gayri kalelerde mamul iki yüz seksen beş buçuk batman güherçile bulunduğu ve gönderilen on dört kazan vasıl olup Erciş'de ve Ahlat'a konulup miriden karhane bina olunmak üzere bulunduğu ve lazım olan odunu getirmeğe Van deryasından bir gemi tayin olunması hususunu bildürüp ol babda dahi her ne demiş isen muhafasaln malum-u şerifim olmuştur imdi odun mühimmi için Van deryasından bir gemi tayin eylemeğe Van tımarları defterdarı Hasan zide mecdehuya hükm-i hümayunum yazılıp irsal olundu.” Aynı defter, s. 209/295.

cevaben madenlerden kükürt ve kurşun ihracının mümkün olmayacağını belirten bir mektup yazmıştır.²⁶⁰

Daha evvel belirttiğimiz üzere bu yüzyılda bölgenin Van-Tatvan karayolunda bulunan geçitler sebebiyle ulaşım elverişli olmaması göz önünde bulundurulduğunda, temin edilen kükürtlerin Tatvan'a göl üzerinden sevk edildiği ve buradan da kiralanan davarlarla Trabzon'a sevkinin gerçekleştiği düşünülmektedir.

3.1.2.3. Demir Üretimi ve Nakliyesi

Van sancağında bulunan ve bulunduğu dönem için önem arz eden tabii kaynaklardan biri de demirdir. Zira demir, bilhassa top dökümünde kullanılan hammadde olması sebebiyle harp sanayisi için önem arz etmiştir. Bölge içerisinde bulunan demir madenleri de iltizam yoluyla mültezimlere bırakılan madenlerden olmuştur.

1565 yılında Van'da dökülecek olan darbzenler için gerekli olan yuvalağın Kiği'da bulunan demir madenlerinde işlenmesi²⁶¹ bölgede bulunan demirin top dökümü için yeterli olmadığını düşündürmektedir.

1574 tarihinde Karcikan ve Gevar nahiyelerinde demir madenlerinin bulunduğu ve bu madenin devlete haber verilmeksizin işletildiği, Van Beylerbeyi tarafından merkeze bildirilmiştir. Bu durum üzerine Van Beylerbeyine bir hüküm gönderilerek demir madenlerinin varlığından haberdar olan Van kullarından Rıdvan, Mısır müteferrikalarından olan Ali, Van kullarından olan bir diğer Ali, Hüseyin ve Adilcevaz kullarından Rüstem'e 40.000 adet yuvalağı işletip 3 yıl içerisinde devlete teslim etmeleri şartıyla iltizam olarak verilmesi bildirilmiştir. Taahhüt edilen demir yuvalağın

²⁶⁰“... Van beylerbeyine hüküm ki Sudde-i saadetime mektub gönderib sabıka emr-i şerifim gönürlüb Hakkari beyi Zeyid dame izzihu sancağında vakı olan kükürd madeninden iki bin kantar saf kükürd ihraç olunub Van'dan kira ile Trabzon ... gemi ile asitane-i saadetime taleb olundukda kükürt ma'deninden şimdiden kükürd ihraç olunmak değildir bir mütemed adem koşulub irsal olunsun cümle adem halk ile reaya ile ikdam idüp hasıl olan kükürdün Van'a göderelim deyu cevap vermişsin yerar adem ta'yin olunub gönderildiğini Hakkari sancağından iki bin kantar kükürd hasıl olmadığını ve Erciş'te üç yüz kantar kükürd alub ve Kızılbaş vilayetinden Erciş'e kükürd taprağı gelir ve Kızılbaş serhaddinden Karakü nam-ı yerde Kızılbaş zamanında kükürd ma'deni olduğu haberi olmağın...” BOA, *MD 10*, s. 28/39.

²⁶¹ BOA, *MAD 2775*, s. 709.

işlendikten sonra Van'a gemi ile nakledilmesi ve kullanılacak geminin ücretinin de miriden karşılanması emredilmiştir.²⁶²

Yukarıda adı geçen şahısların belirlenen süre içerisinde taahhüt ettikleri miktarı devlete teslim etmiş olmalarına rağmen bu kez aralarında Van kullarından Hızır'ın da bulunduğu mültezim grubu bir üç yıllığına daha 40.000 adet yuvalak taahhüdüyle bu madenlere tasarruf etmek istemişlerdir. Fakat bu defa Hızır ve Rıdvan adındaki mültezimlerin usule riayet etmemesi ve madende çalışan görevlilerin dağılması sebebiyle, teslim ettikleri 20.000 yuvalığa rağmen merkeze bir arz göndererek madeni bırakmak istediklerini bildirmişlerdir. Bu durum üzerine Van beylerbeyine karhanelerin boş kalmaması adına gerekli teftişlerin yapılması hususunda bir hüküm gönderilmiştir.²⁶³

Van beylerbeyi olan Hüsrev Paşa'ya merkezden başka bir hüküm gönderilmiş ve bu kez Van'da bulunan demir madenlerinde yuvalağın işlenip işlenmediği, mültezimlerin feragat etmiş olabileceği veya işleniyor olma durumunda madende işlenen demir yuvalağın ne miktarda olduğu konusunda malumat istenmiştir.²⁶⁴ Demir madenlerinde çalışacak olan işçilerin temini devlet tarafından sağlanmış ve gene ücretleri de devlet tarafından ödenmiştir. Aynı zamanda taahhüt edilen yuvalakları Van'a nakleden gemilerin navlunları da miriden karşılanması hükümlerle

²⁶² "...darbuzen yuvalağı ki cümle kırk bin yuvalak olur tahvil âhirine değın mîriye alıvirüb mutasarrıfına mîrîden nesne almayub kendü yanlarından idüb amma yuvalak kalyonların etmeye kifâyet mikdarı bakır ve gedük verilüb tahvilleri âhirinde geri teslim etmek üzere ve hâsıl olan yuvalağı gemiye koyub ve Van'a göndermelü olduklarında gemi navlunu mîrîden verilüb eğer kendiler teklif olunmamak üzere kabul ederler şol şart ki on beş akçeli mezbûr Rıdvan'a zeamet ve gedük ademisi Hüseyin'e müteferrika olan mezbûr Hızır beş akçe terakki ile südde-i saâdete bölük ilhak oluna ve kendüler ile mübâşeret eden ademler ne mahlul düşdükte beş gönüllü gedüğü ve hisar ve azabtan dahi on gedük verile deyu iltizam ettükleri bildirdiğın ecilden buyurdum ki, vusûl buldukda asla tevakkuf ettürmeyüb şart ve iltizamları emr olunmak üzere hemen maden-i mezbûrun işlettirmesine mübâşeret ettüresiz. İltizam ettükleri üzere istedikleri gedükler ve bölük ve terakki verilmek mukarrerdir amma iltizam ettükleri mikdarı yuvalığı Van ve Adilcevaz ve Muş ve Ahlat ve Bargiri kalelerinde olan badaluşka ve filomirne ve Kalon ve şahı darbuzen ve küçük darbuzen çaplarına göre işlettürüb ihtimâmda dakika fevt etmeyesiz." BOA, MD 24, s. 14/37.

²⁶³ BOA, MD 35, s. 76/185.

²⁶⁴ "Van beğlerbeğine hüküm ki: Bundan akdem Van'a âmil olunması fermân olunup yuvâlak bi'l-fi'l işleniyor mu yohsa ferâgat mi olmuşdur. İşlendiği takdîrce şimdiye dek ne mikdâr yuvâlak işlendiği südde-i sa'âdetime ma'lûm olmak lâzım olmağın buyurdum ki, vardukda Van'da işlenen demür yuvâlak fi'l-vâkı' işleniyor mı yohsa ferâgat olmuş midir, işlendiği takdîrce şimdiye değın ne mikdâr yuvâlak işlenmişdir bi'l-fi'l ne mikdâr mevcûd yuvâlak vardır ve muttasıl kâr-hâneler eylemek üzre midir, nicedir mevcûd olunan yuvâlakları ecnâsıyla ve sâ'ir ahvâli ile mufassal yazup arz idesin." BOA, MD 32, 217/408.

emredilmiştir.²⁶⁵ Fakat bu hükümden sonra Van Sancağında bulunan demir madenleri hakkında bilgi ihtiva eden herhangi bir kayda rastlanmamıştır.

3.2 VAN GÖLÜ'NDE TİCARİ FAALİYETLER

3.2.1. Göl Bağlantılı Ticari Faaliyetler

Van Gölü ve çevresinde bulunan merkezlerde iç ve dış ticarete konu olan her türlü metanın göl vasıtasıyla taşınabileceği ihtimali göz önünde bulundurulduğundan bu bölümde bölgenin ticari faaliyetleri hakkında bilgi verilmeye çalışılmıştır.

Van Vilayeti jeopolitik ve coğrafi konum itibariyle Osmanlı Devleti için ticari açıdan önemli bir fonksiyon icra etmekteydi. İran'a bağlanan yolların kesişme noktasında olması ve aynı zamanda göle kıyısının bulunması, vilayeti hem kara hem de su yolu taşımacılığında ön plana çıkarmıştır. Göle kıyısı bulunan sancaklar arasında ulaşım ve taşımacılık faaliyetleri ekseriyetle göl üzerinden yapılmıştır.

Daha öncede belirttiğimiz üzere Van'dan Diyarbakır vilayetine gitmek için genellikle Van Gölü'nün kuzeyi yani Erciş-Adilcevaz-Ahlat-Bitlis ve Diyarbakır yolu kullanılmıştır. Ulaşımın bu yönde yapılmasının en önemli sebebi ise Van-Tatvan-Bitlis güzergâhı üzerinde bulunan Kuskunkıran geçidi ve Rahva Ovası'nın kış aylarında ulaşımı engelleyecek ölçüde yağış almasıdır. Bilhassa Bitlis-Tatvan arsında bulunan Rahva Ovası'nın iskâna kapalı olması bölgeyi zaman içerisinde bir yol kesen mahalline dönüştürmüştür. Tüccarların hem mallarını muhafazasının zorlaşması hem de kışın konaklayacak yer sıkıntısı çekmesi münasebetiyle de devlet 1571 yılında harekete geçmiştir. Van Beylerbeyi ve defterdarlarına gönderilen bir hükümlerle konu edilen mahalde yolcuların muhafaza edilmesi için tekâliften muaf tutularak 15 hanenin iskân edilmesi emri verilmiştir.²⁶⁶ Güvenliği sağlamak ve ulaşımı canlandırmak adına atılan bu adımın akabinde Rahva'da günümüze ulaşan çeşitli han, vakıf ve zaviye inşa edilmiştir.²⁶⁷

Tatvan-Van arasındaki ulaşım ve taşımacılık faaliyetleri günümüzde de devam ettiği üzere göl bağlantılı yapılmıştır. Nitekim 1633-34 yılları arasında Mardin ve

²⁶⁵ Aynı defter, aynı yer.

²⁶⁶ "Van beylerbeyi ve Van defterdarı olan vilayet muharrirlerine hüküm ki: sudde-i saadetime mektub gönderüp bitlis vilayeti Van deryası kenarında vaki olan tatvan nam kariyeye gelince rahva nam mevki..." BOA, MD 14, s. 823/1197.

²⁶⁷ Kılıç, *Van Sancağı*, s. 371.

Nusaybin'den satın alınan zahire, Van ambarlarına sevk edilmek için çeşitli yük hayvanlarıyla mevcut tali yol kullanılarak önce Tatvan iskelesine buradan da gemilerle Van sancağına ulaştırılmıştır.²⁶⁸

XVI. yüzyılda meydana gelen Osmanlı-İran savaşlarından ötürü zaman zaman uygulanan ambargo, bölgenin ticari açıdan canlanmasını engelleyen en önemli unsur olmuştur. Devlet, dış ticaret kervanlarından gelir sağlamak gayesi içerisinde olmasına rağmen stratejik önemi olan at ve demirin yanı sıra mühimmat olarak kullanılacak birçok malzemenin dışarıya satımını yasaklamıştır. İran ile savaşların henüz başlamadığı 1554 yılında, İran'a gitmek isteyen tüccar taifesine de engel olunmuştur. Van beylerbeyi aracılığı ile tüccarların hiçbir koşulda İran tarafına geçemeyecekleri bu sebeple ellerinde bulunan çeşitli miktardaki çuka, zahire, şeker, sabun ve bir takım diğer malzemeleri mümkünse Van vilayeti içerisinde satmaları, satamamaları durumda ise Diyarbakır veya Halep tarafına götürmeleri, Van beylerbeyi tarafından kendilerine bildirilmiştir.²⁶⁹

Devlet, bu dönemde İran tarafına yapılacak olan ticareti sıkı bir kontrole denetlemesine rağmen zaman zaman yasaklarda delinmeler yaşayabiliyordu. Nitekim 1565-66 yıllarına ait bir Mühimme kaydında İran'a ihracı yasak olan at, silah vs. malların tüccar taifesi tarafından satıldığı haber alınmış ve bu hususta gerekenin yapılması istenmiştir.²⁷⁰ Bir başka belgede ise Van Beylerbeyi'nin, İran'a satma amacıyla götürülen 700 batman bakırın Van Gölü civarında gemilere yüklenmiş vaziyette yakalandığını merkeze bildirmesi üzerine, yakalanan bakırdan feragat edip sahipleri tarafından sattırılması ve olası hiçbir yolla İran'a geçmelerinin mümkün olmayacağını Van Beylerbeyi tarafından bildirilmesi emredilmiştir.²⁷¹

Bilhassa XVI. yüzyılda ticaret faaliyetlerinin kısırlaşmasına yol açan ve zaman zaman daha fazla genişletilen ambargo ile bölgede yapılan ticaret içe dönük ve rutin

²⁶⁸“Zahire-i mezbur miri davarlarla Mardin'den Van'a nakl olunmak için... nakl olunmasına davarlarla götürülmeyüp tatvan'a nakl olunmuştur.” BOA, MAD 4390, s. 81

²⁶⁹ Kılıç, Van Sancağı, s. 373.

²⁷⁰ BOA, MD 5, s. 235/610.

²⁷¹ “Van beğlerbeğisine hüküm ki bazı gemiler yukarı cânibde olub kimin için yediyüz batman bakır tahmîl idüb Van'a varduklarında bundan evvel Van beğlerbeğisi zamanında bakırların ve bârgîrlerin ahz olunduğu istimâ' olunmağın zikr olunan bakır Van'da sahiplerine fûrûht ettirilüb ve bârgîrleri verilmek emr idüb buyurdum ki vardukda zikr olunan bakır sahiplerine feragat emr-i şerîfim üzere bey'ettirüb ve bârgîrlerin dahi sahiblerine virüb yukarı cânibe bakır ve saîr memnû' olandan nesne komaktan hazer idesin.” BOA, MD 48, s. 330/970.

bir mahiyet arz etmiştir. Bölge İran'la yapılacak ticarete stratejik bir öneme sahip olmasına rağmen kısır bir devre yaşamıştır. Ancak daha önce belirttiğimiz üzere Evliya Çelebi, Van Gölü'nde 50 adet geminin faal olduğunu ve bu gemilerin bir kaleden diğerine tacir taşıdığına değinmiştir. Aynı zamanda Van havzasının batıya açılan kapısı statüsünde olan ve sahip olduğu iskele vasıtasıyla envai çeşit ürünün göl taşımacılığı usulüyle gerçekleştiği Tatvan nahiyesinde bir mahkemenin varlığına değinmektedir.²⁷² Yine XVII. yüzyılda bölgeyi ziyaret eden Fransız Seyyah Tavernier'in kaleme aldığı bilgiler doğrultusunda tüccarların mallarını iç ve dış ticarete satmak için göl üzerinden taşıdıkları bilinmektedir²⁷³. Nitekim Seyyahların aktardığı bu bilgilere dayanarak İran ile muhasaraların son safhalarında ticari faaliyetlerin başladığını ve bu durumun göl ulaşımını canlandırdığını söylemek mümkündür.

İncelenen maliye defterlerinde Osmanlı döneminde Van Gölü ve çevresinde iç ve dış ticarete konu olan hiçbir kayda rastlanmamıştır. Yalnızca XVII. yüzyıla ait bir icmal defterinden edinilen bilgiye dayanarak, Van Gölü ile bağlantılı iki ana malzemenin varlığından söz edilebilmektedir.

Bunların ilki kimyasal ürünler arasında sayabileceğimiz resm-i boraktır. Bu malzemenin içeriğinin defterdeki ifadesi şöyledir:

“ *an mahsul-i resmi borak der etraf-ı derya-yı Van*

Derya kenarında bazı mevzi'ide derya suyundan gölcükler olup anda hâsıl olan bir hakttır. Tabi'-i Adilcevaz hariç-ez-defter fi yevmi 7000, hisse 3000.”²⁷⁴

Borak olarak adı geçen malzemenin sodyum karbonatın elde ediliş şekli dikkate alındığında Ortaçağ'da işletilen boraks olabileceği ihtimal dâhilindedir. Kayıtlardaki “göl sularından oluşan gölcüklerden çıkarıldığı” bilgisine dayanarak bu malzemenin, Van Gölü'nden dalga ve akıntıların oluşturduğu Adilcevaz sınırlarında olan ve Van Gölü'nün kuzeyinde bulunan Arın Gölü'nden temin edildiği düşünülmektedir. Gölün bazen kuruyup tamamen çekildiği ve geride 10-15 cm kalınlıkta bir soda katmanını

²⁷² “Melek Ahmet Paşa'nın Bitlis Beyi Abdal Han üzerine yapmış olduğu sefer esnasında hana göndermiş olduğu mektupta o'na hitaben: bu nasihat mektubu sana ulaştığında... yağma ettiğin koyun, mal ve mülk sahiplerine geri vermek için Tatvan'a gelip mahkemede bulunasin...” Bkz: Evliya Çelebi, s. 186.

²⁷³ Tavernier, s. 296.

²⁷⁴ BOA, TD 730, s. 50.

tortu olarak bıraktığı bilinmektedir.²⁷⁵ Soda oranının yüksek olması ise Süphan Dağı'nda yer alan sodyum kaynaklarının dereler vasıtasıyla göle taşınmasıyla açıklanmaktadır.²⁷⁶

Malzemenin Adilcevaz sancağı gelir kalemi içerisindeki payı yıllık %18 yani 7000 akçedir.²⁷⁷ Bu durum XVI-XVII. yüzyıllarda boraksın az da olsa sancak içerisinde işletildiğini göstermektedir. Nitekim sodyum borak XIX. yüzyılda da rağbet görmüş ve yılda 20.000 akçe gelir getirmiştir.²⁷⁸

Bir diğer gelir kalemi ise ortaçağda ticarete konu olan balıkçılıktır. Balık avlama işi devlet tekelinde olup yıllık geliri 5.000 akçe olarak kaydedilmiştir. Balıkçılığın 17. yüzyılda sancaktaki gelir payının %11'ini²⁷⁹ kapsaması bölgede balık avının ticari faaliyete müsait olmasına rağmen pek rağbet görmediğini ortaya koymaktadır.

Evliya Çelebi, yılda bir defaya mahsus olmak üzere yüzbinlerce balığın Bendimahî çayından yukarı doğru çıktıklarını, geri dönüş zamanında ise bir defter ağası tarafından çaya ağ atıldığını ve balıkların göle geçiş sağlayamadığını ifade etmiştir. Defter ağası gözetiminde halk tarafından avlanan balıklar İran ve Ermeni tüccarlarına satılmak üzere salamura edilmiştir. Binlerce deve yüküyle tüccarlara satılan bu balıkların geliri 9 yük akçe olarak belirtilmiştir. Elde edilen gelir ise Van gölü ve çevresindeki kalelerde görev yapan askere ulufe olarak verilmiştir²⁸⁰. Fransız seyyah Tavernier de balık avının mültezime verilmeden devlet tekelinde gerçekleştirildiğini ifade etmiştir.²⁸¹

Gerek Evliya Çelebi gerek Tavernier bölgedeki balık avlama usulüyle ilgili birbirleriyle örtüşen bilgiler vermiştir. Fakat arşiv kayıtlarında devletin balık avını mültezimlere mukataa olarak verdiğini ya da bu durumun aksi yönde gelişen herhangi bir bulguya rastlanmamıştır. 19. yüzyılda bölgedeki balık ticareti potansiyeline gene Fransız seyyahlar vasıtasıyla ulaşılmıştır. Nitekim bu dönemde balık avı aynı usulle

²⁷⁵ Tamer Özlü, *Türkiye Gölleri 12. Hafta*, On Dokuz Mayıs Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Powerpoint Sunumları, Samsun, s. 6.

²⁷⁶ Geniş bilgi için bkz. https://tr.wikipedia.org/wiki/Arin_G%C3%B6l%C3%BC, 29/04/2021.

²⁷⁷ BOA, TD 730, s. 50.

²⁷⁸ İsmail Mangaltepe, s. 46.

²⁷⁹ "Mahsul-i Bend-i Mahi-i Balık ... su çıkan nehirler ve tortul hariç ez defter kimesnenin yazılısu ve niza'lusu değilse mutassarıs ola, fi yevmi 5000." Aynı defter, s. 48.

²⁸⁰ Evliya Çelebi, s. 184-185.

²⁸¹ Tavernier, s. 292-293.

devam etmiş salamura haline getirilen balıklar İran ve Gürcistan'a ihraç edilmiştir. Balığın sancak gelirindeki yıllık miktarı ise 80.000 akçeyi bulmuştur.²⁸²



Fotoğraf 3: 20. Yüzyılda Bend-i Mahi'de Balık Avı²⁸³

Bu malzemelere ek olarak Bitlis ve kazalarından temin edilen odunu da bölge ticareti içerisinde değerlendirebiliriz. Devletin odun taşımacılığı için mevcut olan 4 geminin sayısını 7'ye çıkarılması yolunda bir takım faaliyet yürüttüğüne daha evvel değinmiştik. Bu bölgede toplanan odunun Van Sancağı'nın neredeyse bütün yakacak ihtiyacını karşılayabilecek miktarda olduğunu bilmemize nazaran devlet tekelinde olan bu malzemenin yıllık getirisine ait bir belgeye rastlanmamıştır. Fakat gölde bilhassa taşımacılık için seyru sefer yapan gemilerin XVII. yüzyıldaki gelir miktarının 8.500 akçe olarak kaydedildiği bilgisi verilmiştir.

²⁸² 19. Yüzyılda Van Gölü'ndeki ticaret için bkz: Mangaltepe, s. 46-47.

²⁸³ Avlama usulüne örnek teşkil etmesi amacıyla verilmiştir. Raymond H. Kevorkian-Paul B. Paboudjian, *1915 Öncesinde Osmanlı İmparatorluğu'nda Ermeniler*, Aras Yayıncılık, İstanbul 2013, s. 525.

SONUÇ

Tarihin her döneminde ulaşım ve taşımada büyük bir önem icra eden Van Gölü'nün deniz faaliyetlerinin en bilinen kısmı, Osmanlı Dönemi ve Cumhuriyet'in kuruluşundan başlayarak günümüze değin olan süreçtir. Van Gölü'nde yapılan nakliye ve ticaret gölün çevresinde gelişen ekonomik, sosyal ve askerî faaliyetlere göre şekillenmiştir. Gölün kapalı bir havzaya sahip olması ulaşım faaliyetlerini kıyı şeridinde bulunan iskelelerle sınırlı tutmuştur. Fakat ulaşılabilirlik açısından kolaylığı ve maliyetinin düşük oluşu bilhassa Van-Tatvan arasında süreklilikle kullanılmasına olanak tanımıştır. Devlet bu hususta dönem dönem gölde işleyen gemilerin yenilenmesine veya sayıca arttırılmasına özen göstermiştir. Gemi inşasında bulunan personellerin yanı sıra ihtiyaç durumuna göre kullanılacak malzemeler de dışarıdan temin edilmiştir.

Gölün çevresindeki alanlardan ve özellikle de Bitlis çevresinden kesilen odunların ve odun kömürünün Van ve diğer mahallere ulaştırılması için ağırlıklı olarak göl taşımacılığı kullanılmış fakat gemi işletiminin devlet tekelinde bulunması nakliye için her zaman daha fazla gemi ihtiyacı doğurmuştur. Bu bağlamda devlete ait gemiler dışında halkın belirli şartlar dâhilinde gemi yapmasına izin verilerek bu konudaki sıkıntı giderilmeye çalışılmıştır. Van Gölü çevresinde faal olan güherçile ve kükürt maden ocaklarının işletilmesi için gerekli olan malzemelerin taşınması ve işlenen madenlerin barut imalathanelerine sevkinin de çoğunlukla suyolu taşımacılığıyla gerçekleştirildiği tespit edilmiştir.

Devletin doğrudan madenlerin hizmetine tahsis ettiği gemiler de mevcuttu. Van Kalesi'ndeki top ve darbzen dökümhanelerinin malzemeleri de yine göl taşımacılığı ile sağlanmıştır. Bunların yanı sıra bilindiği üzere göl suyunda bulunan soda oranının yüksek olması göldeki canlı çeşitliliğini sınırlandırmaktadır. Bu sebeple gölde bilinen tek canlı türü inci kefalı olarak adlandırılan balıktır. İlk ve Ortaçağlardan beri varlığı bilinen bu balığın salamura haline getirilip çeşitli bölgelere satılarak ticari bir gelir elde edildiği bilinmektedir. İlkçağların yanı sıra bu balık Osmanlı Dönemi'nde de ticari mallar arasında değerlendirilmiştir.

Van Gölü'nden istifade edişin en yoğun olduğu alan şüphesiz askerî faaliyetlerdir. İran harplerinin vuku bulduğu yıllarda ordunun iaşe malzemesinin

cepheye nakli için bazı istisnai durumlar dışında süreklilikle suyolu kullanılmıştır. Gölün çevresi başta olmak üzere civardaki sancaklardan satın alınan zahireler yük hayvanları vasıtasıyla Tatvan İskelesine getirilerek buradan cephelere sevk edilmiştir.

Van Gölü ve havzası sahip olduğu önemi binlerce yıldır sürdürmekte ve her yeni araştırma bu önemi tasdikler nitelikte yeni bilgiler ortaya çıkarmaktadır. Çalışmanın ana konusunu oluşturan Osmanlı Devleti'nin Van Gölü'ndeki askerî ve sivil faaliyetleri, Osmanlı Devleti'nin denizcilik üzerindeki faaliyetleri arasında yerini aldığı gibi, Van Gölü'nün tarihi serüveninin ayrılmaz bir parçası olmuştur.

Van Gölü, var olduğu süre boyunca kendisinden istifade edişî olanaklar ölçüsünde mümkün kıldığı gibi bu durum var olduğu süre boyunca da devam edecek, yararı ölçüsünde kullanımı sürecektir.

KAYNAKÇA

A. Arşiv Kaynakları.

BOA, *AE. SAMD. III*, No: 16830.

BOA, *AE. SAMD. III*, No: 8242.

BOA, *AE. SAMD.III*, No: 20915.

BOA, *AE. SAMD.III*, No: 3276.

BOA, *AE. SMHD.I*, No: 4893.

BOA, *C. AS.*, No: 46106.

BOA, *C. AS.*, No: 31236.

BOA, *C. AS.*, No: 1049.

BOA, *D. BŞM*, No: 167.

BOA, *D.MKF*, No: 28716.

BOA, *D.MKF*. 28464.

BOA, *HRT. h. 2538*, 29.

BOA, *HRT. h. 2116*.

BOA, *İE. BH.*, No: 1483.

BOA, *İE. DH.*, No: 2629.

BOA, *İE, DH.* No: 2644.

BOA, *İE. ML.* No: 10197/2.

BOA, *MAD 2775*.

BOA, *MAD 3375*.

BOA, *MAD 3443*.

BOA, *MAD 3598*,

BOA, *MAD 3606*.

BOA, *MAD 4390*.

BOA, Mühimme Defteri 5.
BOA, Mühimme Defteri 10.
BOA, Mühimme Defteri 112.
BOA, Mühimme Defteri 12.
BOA, Mühimme Defteri 14.
BOA, Mühimme Defteri 18.
BOA, Mühimme Defteri 21.
BOA, Mühimme Defteri 23.
BOA, Mühimme Defteri 24.
BOA, Mühimme Defteri 26.
BOA, Mühimme Defteri 30.
BOA, Mühimme Defteri 31.
BOA, Mühimme Defteri 32.
BOA, Mühimme Defteri 33.
BOA, Mühimme Defteri 34.
BOA, Mühimme Defteri 35.
BOA, Mühimme Defteri 47.
BOA, Mühimme Defteri 48.
BOA, Mühimme Defteri 53.
BOA, Mühimme Defteri 59
BOA, Mühimme Defteri 81.
BOA, Mühimme Defteri 86.
BOA, Mühimme Defteri 87.
BOA, Mühimme Zeyli Defter, No: 9.
BOA, *TD 730*.

B. Tetkik Eserler

AÇIK, Turan, “Beşe Unvanı Hakkında” *Tarih Dergisi*, S. 62, İstanbul 2016, s. 37-63.

AGOSTON, Gabor, “Top”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 41, İstanbul 2012, s. 240-241.

AGOSTON, Gabor, *Barut, Top ve Tüfek: Osmanlı İmparatorluğu'nun Askeri Gücü ve Silah Sanayisi*, (Çev. Tanju Akad), Kitap Yayınevi, İstanbul 2006.

AKDAĞ, Mustafa, *Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi*, YKY Yayınları, C. 2, İstanbul 2017.

AKDOĞAN, Muhammed, “Urartu Krallığı Ve Van Gölü” *Atatürk Üniversitesi SBE*, Erzurum 2019, (Yüksek Lisans Tezi).

AKURGAL, Ekrem “Urartu Medeniyeti”, *Anadolu (Ankara Dil ve Tarih-Coğrafya Bölümü Dergisi)*, S. 4, Ankara 1959, s. 67-75.

AZİMLİ, Dilaver, “Safevi-Osmanlı İlişkilerinde Doğu Anadolu Meselesi (Ekonomik Yönden)”, *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 3, C. 2, Uşak 2017, s. 100-114.

BARCAN, Ömer Lütfi, “Tahrir Defterlerinin İstatistik Verimleri Hakkında Bir Araştırma”, *IV. Türk Tarih Kongresi*, Ankara 1952, s. 290-294.

BAŞ, Yaşar, “Kığı Demir Madeni ve Humbarhanesi”, *Turkish Studies*, S. 6, C. 4, Ankara 2001, s. 409-430.

BATMAZ, Atilla, UHRİ, Ahmet, “Urartu Kültüründe Balık Betimlemesi Ve Ayanis Kalesinde Tunç Bir Balık Figürü Üzerine Düşünceler”, *Arkeoloji Dergisi*, S. 11, İzmir 2008, s. 65-81.

BEYDİZ, Mustafa Gürbüz, “Tersane-i Amirede Çalışan Zanaatkârlar”, *Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilim Enstitüsü Dergisi*, C. 2, S. 2, Bilecik 2017, s. 382-399.

BOSTAN, İdris, “ İmparatorluk Donanmasına Doğru: Tersane-i Âmire'nin Kuruluşu ve Denizlerde Açılım”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk*

Denizcik Tarihi 1, (ed. İdris Bostan-Salih Özbaran), Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 2009, s. 121-132.

BOSTAN, İdris, “Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcik Tarihi 1*, (ed. İdris Bostan-Salih Özbaran), Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul 2009, s. 323-340.

BOSTAN, İdris, “Gemi”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, TDV İslam Araştırmaları Merkezi, C. 14, İstanbul 1996, s. 8-11.

BOSTAN, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Âmire*, TTK Yayınları, Ankara 1992.

BULUNUR, Kerim İlker, “Maraş Eyaleti’nde Güherçile Üretimi”, *OTAM*, S. 37, Ankara 2015, s. 1-17.

ÇETİNKAYA, Osman, “Suyla Gelen Kültür: Ahlat’ın Su Kaynakları ve Balıkçılığı”, *IX. Ahlat Kültür Haftası Müze Şehir Ahlat’ın Dünü, Bugünü ve Yarını Sempozyumu*, Ahlat 1999, s. 1- 9.

ÇETKİN, Abdulvasi, “Van Gölü’nde Osmanlı Şirketleri’nin Vapur Taşımacılığı Teşebbüsleri”, *Atatürk Üniversitesi SBE*, Erzurum 2000, (Yüksek Lisans Tezi).

ÇETİN, Cemal, “Osmanlılarda Mesafe Ölçümü ve Tarihî Süreci”, Tarihçiliğe Adanmış Bir Ömür Prof. Dr. Nejat Göyünç’e Armağan, (Ed. Hasan Bahar, Mustafa Toker, M. Ali Hacıgökmen, H. Gül Küçükbezci), *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü*, Konya 2013, s. 443-466.

ÇİLİNGİROĞLU, Altan, *Urartu Tarihi*, Ege Üniversitesi Yayınları, İzmir 1994.

DEMİRTAŞ, Mehmet, “Van Havzası’nın Batıya Açılan Kapısı: Tatvan’da Ticaret ve Ulaşım”, *I. Uluslararası Düünden Bugüne Tatvan ve Çevresi Sempozyumu Bildirileri*, (Editör Mehmet Bilen-Veyssel Gürhan-Ercan Gümüş), Beyan Yayınları, İstanbul 2007, s. 525-546.

DEMİRTAŞ, Mehmet, “Osmanlı Hâkimiyetinde Van Gölü’nde Denizcilik”, *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 26-29 Eylül 2013/İstanbul, Türk Denizcilik Tarihi Bildiriler*, TTK Yayınları, C. 5, Ankara 2004, s. 89-102.

DEMİRTAŞ, Mehmet, “XVI. Yüzyılda Van Gölü’nün Adının Tatvan Denizi Olduğunu Gösteren Bir Kaynak: Tezkiret’ül Bünyan”, *VII. Uluslararası Van Gölü ve Havzası Sempozyumu Bildirileri*, (Ed. Oktay Belli), Bursa 2013, s. 309-311.

DEMİRTAŞ, Mehmet, SUBAŞI, Oktay, *Osmanlıdan Cumhuriyete Vangölü Denizcilik Tarihi*, Mega Basım Yayın, İstanbul 2015.

DEMİRTAŞ, Mehmet, SUBAŞI, Oktay, *Tatvan Tarihi*, Tatvan Kaymakamlığı Yayınları, Ankara 2014.

DEVELİOĞLU, Ferit, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, Aydın Kitabevi, Ankara 2000.

EMECEN, Feridun M., *Yavuz Sultan Selim*, Yitik Hazine Yayınları, İstanbul 2010.

ERDOĞAN, KAÇAN, Meryem, “II. Viyana Kuşatması”, *Marmara Üniversitesi SBE*, İstanbul 2001, (Doktora Tezi).

Ermeni Halkının Tarihi, (der. Gerard Dedeyan, Fransızcadan çev. Şule Çiltaş), Ayrıntı Yayınları, İstanbul 2015.

ERTAŞ, M. Yaşar, “Osmanlı Devleti’nde Sefer Organizasyonu” *Osmanlı*, (Ed. Güler Eren), C. 6, Yeni Türk Yayınları, Ankara 1999, s. 590-597.

ERTAŞ, M. Yaşar, “Osmanlı Ordusunun Savaş Hazırlıkları ve Sefer Organizasyonu”, *Hunlardan Günümüze Türk Askeri Kültürü: Tarih, Strateji, İstihbarat, Teşkilat, Teknoloji*, (Ed. A. Sefa Özkaya), Kronik Kitap, İstanbul 2019, s. 566-582.

EVLİYA ÇELEBİ, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, Yapı Kredi Yayınları, C. 4, İstanbul 2010

FAROQHİ, Suraiya, *Osmanlı Zanaatkarları*, (çev. Zülal Kılıç), Kitap Yayınevi, İstanbul 2011.

GENÇ, Serdar, “İran Seferlerinde Kara Yolu Ulaşımına Bir Alternatif: Van Gölü”, *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller Sempozyum Bildiri Kitabı*, (Haz. Prof. Dr. Şakir Batmaz, Doç. Dr. Özen Tok) Not Yayınları, C. 1, Kayseri 2015, s. 135-144.

GENÇ, Serdar, “Osmanlı-Safevi Savaşlarında Sefer Organizasyonu Ve Lojistik 1722–1725”, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2012, (Doktora Tezi).

Genç, Serdar, “XVII. Yüzyılın İlk Yarısında Şark Seferlerinde Van Gölü’nde Ulaşım”, *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyumu Bildirileri*, 14-16 Nisan 2011 Uşak, (haz. Adnan Şişman, Tuncer Baykara, Mehmet Karayaman), Cilt 3, İzmir 2011, s. 1405-1413.

GENÇ, Vural, ““Acem’den Rum’a”: İdris-İ Bidlîsî’nin Hayatı, Tarihçiliği Ve Heşt Behişt’in Iı. Bayezid Kısmı (1481–1512)”, *İstanbul Üniversitesi SBE*, İstanbul 2014, (Doktora Tezi).

GENÇ, Yusuf İhsan, vd., *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi*, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, İstanbul 2010.

GÖKPINAR, Bekir, “XVII. Yüzyılın İlk Yarısında Şark Seferlerinde Bitlis ve Çevresinin Rolü”, *Tarihi ve Kültürel Yönleriyle Bitlis*, Bitlis Eren Üniversitesi Yayınları, C. 1, Ankara 2019, s. 211-219.

GÖYÜNÇ, Nejat, “Van Tarihi”, *İslam Ansiklopedisi*, MEB Yayınları, C. 13, Eskişehir 2001, s. 197-202.

GÜÇER, Lütfi, “XVI. Yüzyıl Sonlarında Osmanlı İmparatorluğu Dahilinde Hububat Ticaretinin Tabi Olduğu Kayıtlar”, *İÜ. İktisat Fakültesi Mecmuası*, C. 13, s. 1-4, İstanbul 1952 s.79-98.

GÜÇER, Lütfi, “XVI. Yüzyıl Sonlarında Osmanlı İmparatorluğu Dahilinde Hububat Ticaretinin Tabi Olduğu Kayıtlar”, *İÜ. İktisat Fakültesi Mecmuası*, C. 13, s. 1-4, İstanbul 1952, s. 79-98.

GÜÇER, Lütfi, *XVI-XVII Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu’nda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul 1964.

GÜNTAN, İsmail, “Osmanlı Neferi ve Savaş (1593-1699)”, *Pamukkale Üniversitesi SBE*, Denizli 2015, (Yüksek Lisans Tezi).

<https://www.haritamap.com/yer/ercek-ipekyolu.07.06.2021>.

HÜLAGÜ, M. Metin, “Osmanlı Devleti’nde Güherçile Üretimi ve Kayseri Güherçile Fabrikası”, *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Kayseri 2011, s. 73-93.

İBN HALDUN, *Mukaddime*, (Haz. Süleyman Uludağ) Dergâh Yayınları, C. 1, İstanbul 2009.

İLGENLİ, Begüm, “Urartu Tanrıları Ve Tanrı Betimleri” *Ege Üniversitesi SBE*, İzmir 1994, (Yüksek Lisans Tezi).

İNALCIK, Halil, Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1300-1600), C. 1, Eren Yayıncılık, İstanbul 1997.

İŞBİLİR, Ömer, “ Trabzon-Erzurum Arasında Savaş Malzemesi Taşımacılığı Örneğinde İran Seferlerinin Doğu Karadeniz Bölgesinde Ekonomik Olarak Katkıları”, *Uluslararası Giresun Ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu (9-11 Ekim 2008)*, Ankara 2009, s. 162-171.

İŞBİLİR, Ömer, “ Trabzon-Erzurum Arasında Savaş Malzemesi Taşımacılığı Örneğinde İran Seferlerinin Doğu Karadeniz Bölgesinde Ekonomik Olarak Katkıları”, *Uluslararası Giresun Ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu (9-11 Ekim 2008)*, Ankara 2009, s. 162-171.

İŞBİLİR, Ömer, “Nüzül”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, C. 33, İstanbul 2017, s. 311-312.

İŞBİLİR, Ömer, “Savaş ve Bölgesel Ekonomi: İran Savaşlarında Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu”, *OTAM*, S. 21, Ankara 2007, s. 19-40.

İŞBİLİR, Ömer, “XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İlaş, İkmal ve Lojistik Meseleleri”, *İstanbul Üniversitesi SBE*, İstanbul 1996, (Doktora Tezi).

KALLEK, Cengiz, “Kile”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, C. 25, İstanbul 2002, s. 569-570.

KARAKOÇ, K., “Osmanlı'dan Günümüze Maden Mevzuatı ve Bor Madenciliği Özelleştirme ve Bor Politikaları Üzerine Düşünceler”, *23-25 Eylül Uluslararası Bor Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Eskişehir 2004, s. 17-30.

KARPAT, Kemal, “Eflak”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, C.10, İstanbul 1994, s. 466-469.

KÂTİP ÇELEBİ, *Kitab-ı Cihannüma Li-Katip Çelebi*, C.1, TTK Yayınları, Ankara 2009, vr. 442.

KATİP ÇELEBİ, *Tufetül Kibar Fi Esfari'l Bihar*,(haz. Orhan Şaik Gökyay), Başbakanlık Kültür Müsteşarlığı Yayınları, İstanbul 1973.

KEVORKİAN, Raymond H. - PABOUDJIAN Paul B., *1915 Öncesinde Osmanlı İmparatorluğu'nda Ermeniler*, Aras Yayıncılık, İstanbul 2013.

KILIÇ, Orhan, “730 Numaralı Van ‘Adilcevaz, Muş ve Bitlis Livaları Tımar İcmal Defteri (I. Ahmet Dönemi)”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Elazığ 1989, (Yüksek Lisans Tezi).

KILIÇ, Orhan, “Orta ve Yeni Çağlarda Van Gölü’nde Nakliyat ve Ticaret”, *Uluslararası 9. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu*, İstanbul 2017, S. 1-22.

KILIÇ, Orhan, “Orta ve Yeniçağda Van Gölü’nde Gemi Yapımı, Taşımacılık ve Ticaret”, *Cihannüma Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, S. 5, C. 2, İzmir 2019, s. 1-24.

KILIÇ, Orhan, “Van Sancağı (1548-1648)”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Elazığ 1994, (Doktora Tezi).

KOÇAK, Zülfiye “XVI. Yüzyılda Bitlis’in İdari Statüsü”, *Bitlis Tarihi (Eskiçağdan Yeniçağa)*, (Ed. Mehmet Demirtaş), Efe Akademi Yayınları, C.1, İstanbul 2021.

Kuran-ı Kerim, *Hâkka Suresi*, 69/11.

KURT, Yılmaz, “Van Eyaletinde Vakıf ve Mülk Sahipleri”, *Musa Çadırcı'ya Armağan Yazılar*, (Haz. Selda Kılıç, Bekir Koç, Tülay Ercoşkun), Bilgin Kültür Sanat Yayınları, Ankara, 2012, s. 299-308.

KÜTÜKOĞLU, Bekir, *Osmanlı-İran Siyasi Münasebetleri (1578-1612)*, İstanbul Fetih Cemiyeti, İstanbul 1993.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., “Baruthane-i Amire”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, C. 5, İstanbul 1992, s. 96-98.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, “ Mühimme Defterleri”, TDV İslam Ansiklopedisi, TDV Yayınları, C. 31, İstanbul 2006, s. 520-523.

LENDİNG, Jana, “Thospitis" www.livius.org, 25.04.2021.

MANGALTEPE, İsmail, “XIX. Yüzyıl Fransız Seyyahlarına Göre Van”, İstanbul Üniversitesi SBE, İstanbul 2005, (Doktora Tezi)

MEDKUR, İbrahim vd., *El-Mu'cemü'l-Vasit*, Mektebu'ş-Şuruk Ed-Devliyye, 4. Baskı, Kahire 2004.

MERCAN, Salih, “Van Gölü’nde Nakliye ve Ulaşım”, *Tarih ve Toplum*, İletişim Yayınları, C. 34, S. 204, İstanbul 2000, s. 39-44.

MERİÇ, Rıfkı Melül, “Mimar Sinan’ın Hayatı”, *Ülkü*, S. 11, Ankara 1938, s. 195-206.

MURPLEY, Rhoads, *Ordu ve Savaş*, (çev. Tanju Akad), İstanbul 2007.

NASÜHÜ’ S- SİLAHİ (Matrakçı), *Beyan-ı Menazil-i Sefer-i ‘ İrakeyn-i Sultan Süleyman Han*, (Haz. Hüseyin G. Yurdaydın), TTK Yayınları, Ankara 2014.

ORHONLU, Cengiz, İŞIKSAL, Turgut, “Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar. Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat”, *Tarih Dergisi*, C. 13, S. 17-18, İstanbul 2011, s. 77-102.

ÖZDAL, Ahmet, *Ortaçağ Ekonomisi ve Müslüman Tüccarlar (X-XV. Yüzyıllar)*, Selenge Yayınları, İstanbul 2016, s. 197; Osman Turan, *Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi*, Ötüken Yayınları, İstanbul 2009.

ÖZDEMİR, Hüseyin, KONYAR, Erkan, AYMAN, İsmail, AVCI, Can, “Holosendeki Van Gölü Seviye Değişimleri İle Arkeolojik Bulguların Karşılaştırılması ” *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*, C. 10, S. 1, Gaziantep 2013, s. 956-992.

ÖZLÜ, Tamer, *Türkiye Gölleri 12. Hafta*, On Dokuz Mayıs Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Powerpoint Sunumları, Samsun, s. 6.

POTESYAN, Armen, "The Problem of Identification of the ProtoArmenians", *Journal of the Society for Armenian Studies*, C. 16, S. 2, 2007, s. 25-66.

SAHİLLİOĞLU, Halil, “Avarız”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, C. 4, İstanbul 1991, s. 109-111.

SÂİ MUSTAFA ÇELEBİ, *Tezkiretü'l Bünyan*, Süleymaniye Kütüphanesi, Hacı Mahmut Efendi, No: 491, vr. 3b, 4a.

SEZEN, Tahir, *Osmanlı Yer Adları*, Devlet Arşivleri Yayınları, 2. Baskı, Ankara 2017.

SEZEN, Tahir, *Osmanlı Yer Adları*, Devlet Arşivleri Yayınları, Ankara 2006.

ŞAKİROĞLU, Mahmut H., “Barut”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, C. 5, İstanbul 1992, s. 92-94.

ŞELÇUK, Hava, “Osmanlı Devleti’nde Merkez-Taşra İlişkisi Bağlamında Avâriz, Nüzul ve Sürsat Vergileri (Şe’riyye Sicillerine Göre XVII. Yüzyılda Kayseri Sancağı)”, *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 24, Kayseri 2008, s. 159-201.

ŞEMSETTİN SAMİ, *Kamus-i Türki*, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2017.

ŞEN, Fazıl-PARUĞ, Ş. Şenol-ELP, Mahmut, “İnci Kefali’nin Dünü, Bugünü ve Geleceği Üzerine Projeksiyonlar”, *Yüzyüncü Yıl Üniversitesi Tarih Bilimleri Dergisi*, S. 25, C. 3, Van 2015, s.348.

ŞEREFHAN, Şerefname-Kürt Tarihi, (Çev. Abdullah Yegin), Nûbihar Yayınları, C. 1, İstanbul 2013.

TALAY, Aydın, *Bizim Eller Van*, Van Belediye Başkanlığı Yayınları, İstanbul 1988.

TAŞÇI, Kemal, “Selçuklular Zamanında Van Gölü Havzası(1018-1243)” Atatürk Üniversitesi SBE, Erzurum 2013, (Doktora Tezi).

TAŞKIN, Ünal, “Osmanlı Devleti’nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri”, *Fırat Üniversitesi SBE*, Elazığ 2005, (Yüksek Lisans Tezi).

TAVERNİER, Jean Boptiste, *Tavernier Seyahatnamesi*, (Ed. Stefanos Yerasimos, Çev. Teoman Tunçdoğan), Kitapyayınevi Yayınları, İstanbul 2010.

TELLİOĞLU, İ., “Kimmer Ve İskit Göçlerinin Doğu Anadolu Bölgesindeki Etkileri”, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S. 11, C. 27, Erzurum 2010, s.

TOPÇULAR KATİBİ ABDULKADİR (KADRI) EFENDİ, *Topçular Katibi Abdulkadir (Kadri) Efendi Tarihi (Metin ve Tahlil)*, (Haz. Ziya Yılmaz), C. 2, TTK Yayınları, Ankara 2003.

TOPTAŞ, Koray, “Urartuların Kimmerler ve İskitler ile Münasebetleri” *Gazi Üniversitesi SBE*, Ankara 2014, (Yüksek Lisans Tezi).

TUKİN, Cemal, “Van Bölgesi ve Tarihi Kaynaklar” *V. Üniversite Haftası Van*, İstanbul 1945, İstanbul Üniversitesi Yayınları, s. 257-264.

TÜRKMEN, Mustafa Nuri, “Kamaniçe Seferi’nin Lojistik Hazırlıkları” *Ankara Üniversitesi SBE*, Ankara 2002, (Doktora Tezi).

UZUNÇARŞILI, İ. Hakkı, “Osmanlılarda Askeri Teşkilat”, <https://www.ttk.gov.tr/belgelerle-tarih/osmanilarda-askeri-teskilat>. 02. 06. 2021.

UZUNÇARŞILI, İ. Hakkı, *Osmanlı Devleti’nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK Yayınları, Ankara 1988.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, TTK Yayınları, C. 2, Ankara 1988.

ÜNER, Serkan, YEŞİLOVA Çetin, YAKUPOĞLU Türker, ÜNER Tijen, “Pekişmemiş Sedimanlarda Depremle Oluşan Deformasyon Yapıları (Sismitler): Van Gölü Havzası, Doğu Anadolu”, *Hacettepe Üniversitesi Yerbilimleri Uygulama ve Araştırma Merkezi Dergisi*, S.31, C.1, Ankara, s. 53-66.

YİĞİT, Aybek, TURHAN İRAK, Zeynep, ÖZTÜRK, Dilara, ÖZTÜRK, Erhan, ALPRASLAN, Duygu, ŞAHAN, Tekin, AKTAŞ, Nahit, “Van Gölü Suyunun İran Karakterizasyonu ile Su Kalitesinin Belirlenmesi”, *Iğdır Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınları*, Iğdır 2017, s. 169-179.

YİNANÇ, Mükrimin Halil, “Bitlis (Tarih)”, *İslam Ansiklopedisi*, Milli Eğitim Basımevi, C. 2, İstanbul 1979.

YÜCEL, Talip, Türkiye Coğrafyası, Türk Kültürünü Araştırma Coğrafyası
Yayımları, Ankara 1987.

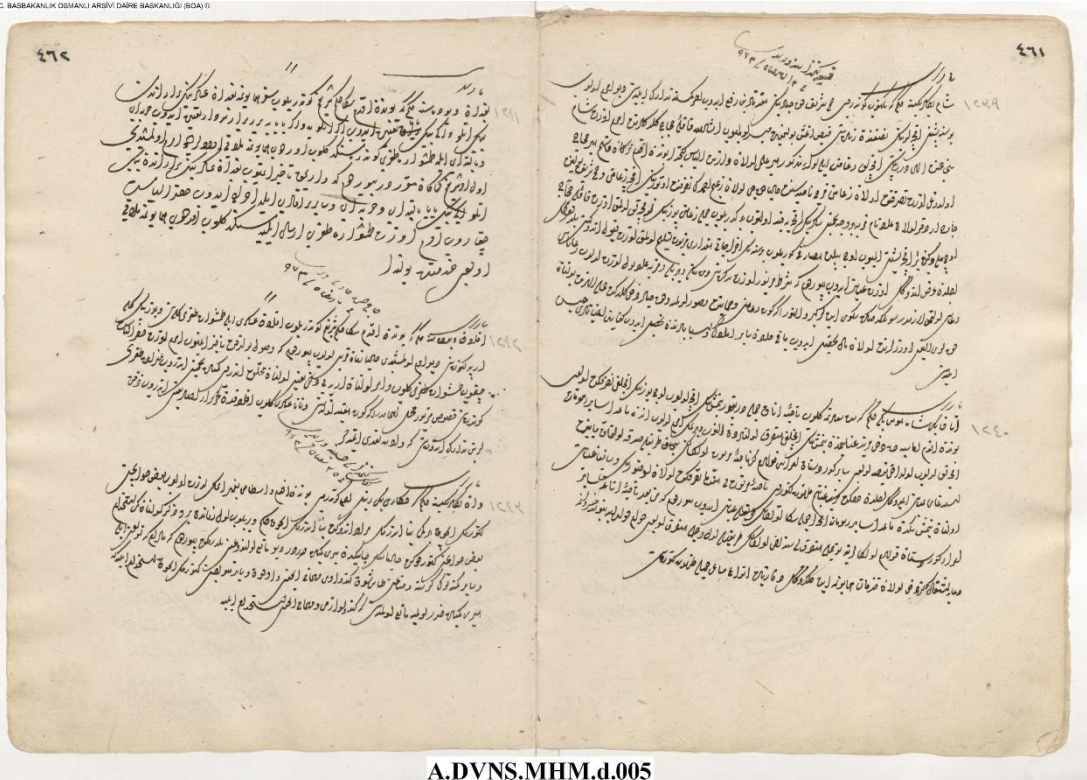




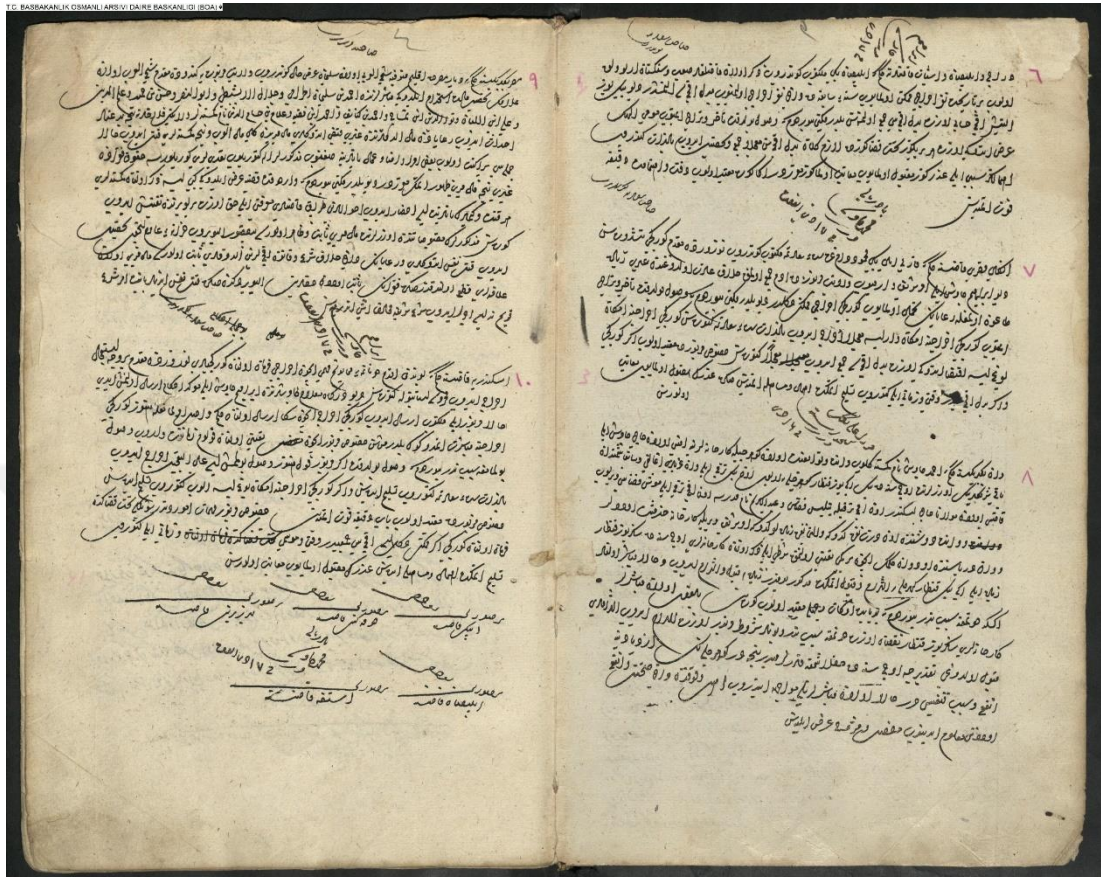
EKLER

MAD.d 03375

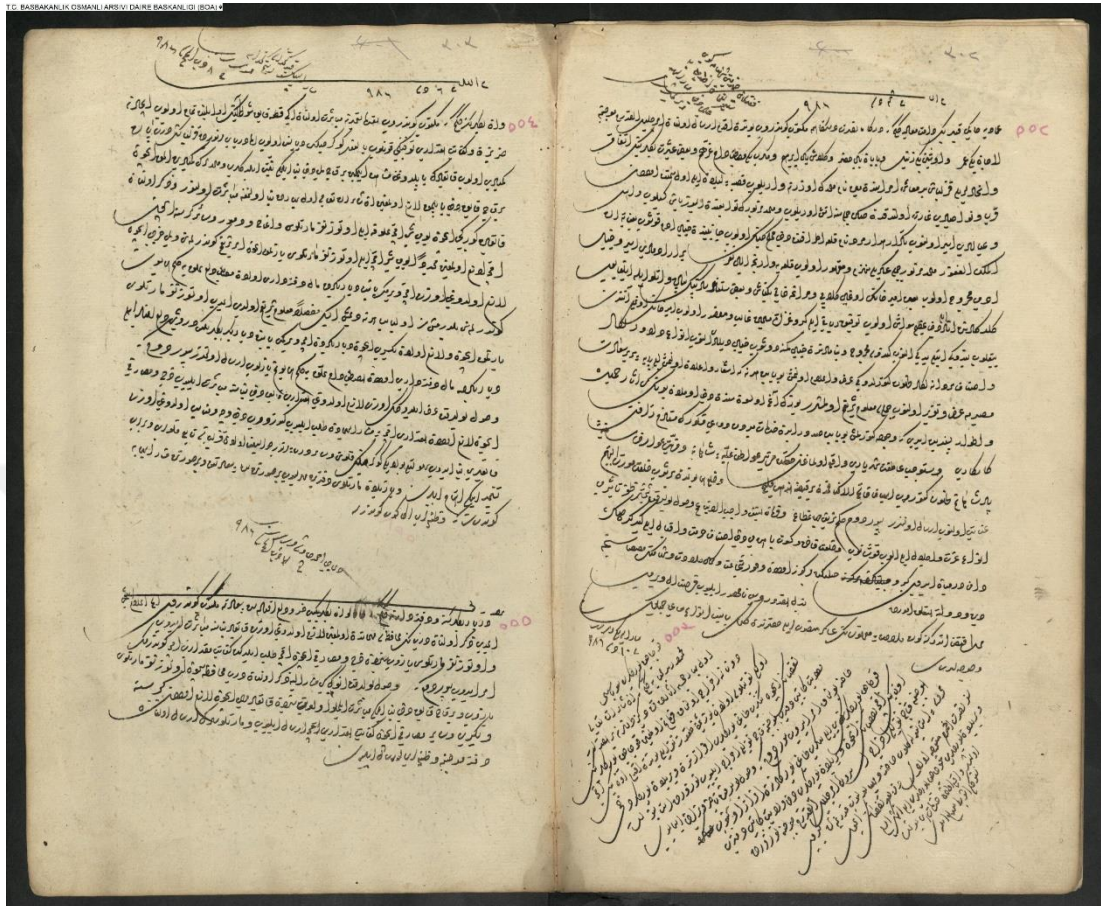




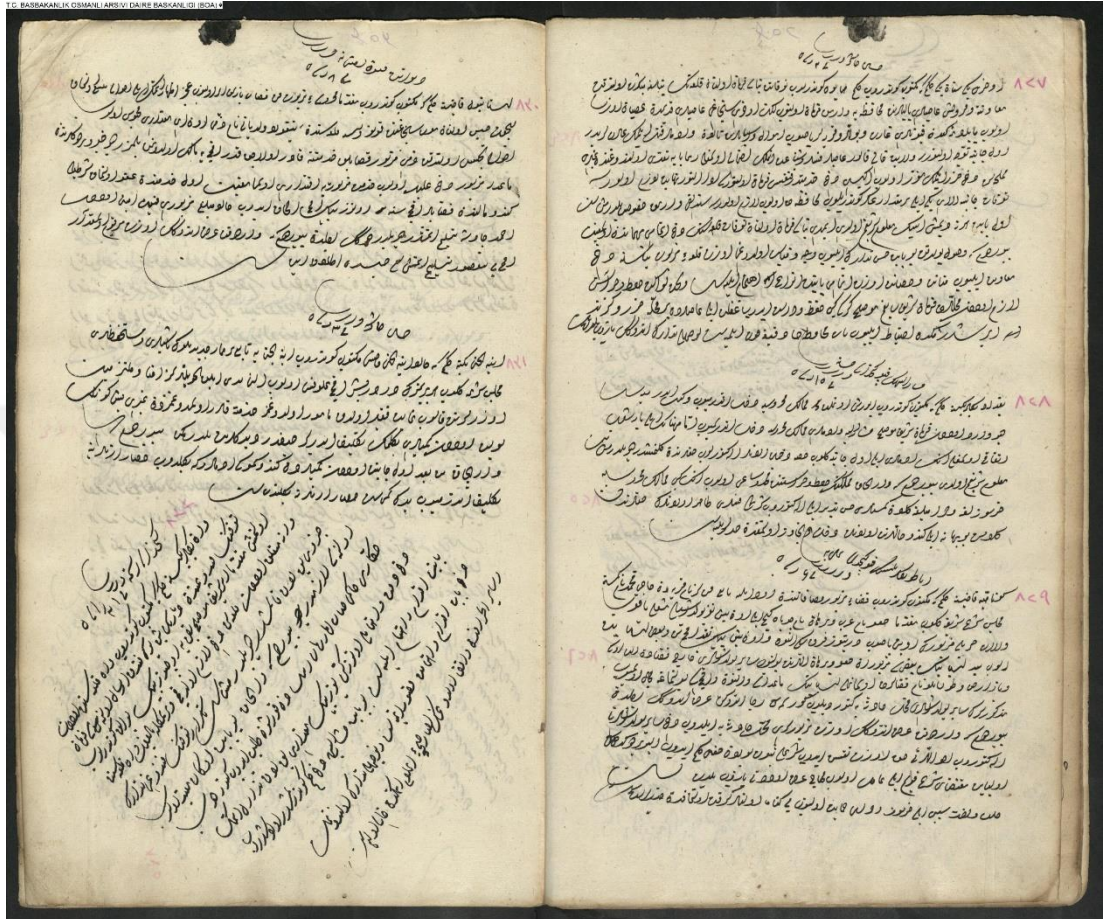
A.DVNS.MHM.d.005



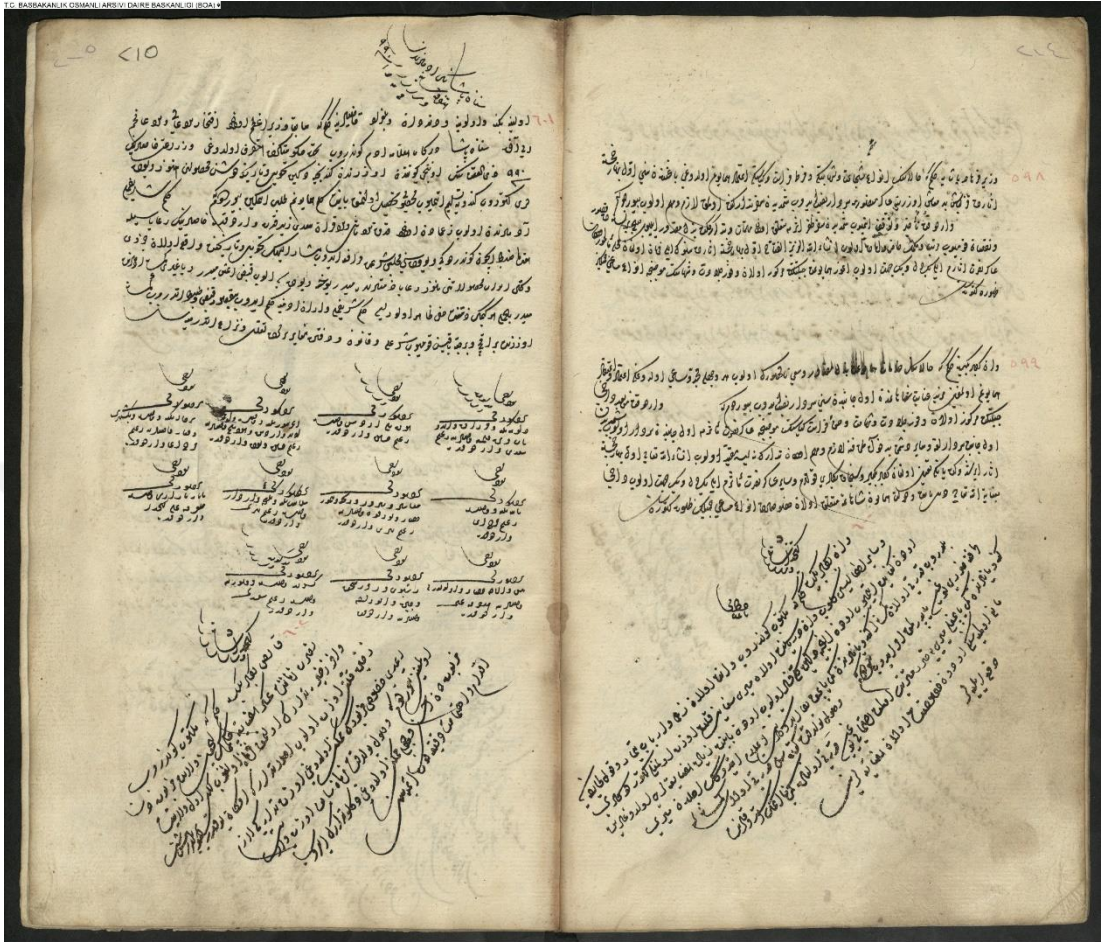
A. [DVNSMHH.d.00024



A. [DVNSMHH.d.00032



A.DVNSMHM.d.00030



A. {DVNSMHH.d.00048

İNDEKS

A

Adilcevaz, IV, 7, 8, 9, 20, 38, 45, 47, 51, 56, 57, 58, 59, 61, 68, 69, 70, 73, 84
Ahlat, 6, 7, 11, 12, 20, 38, 40, 45, 55, 56, 59, 60, 67, 68, 70, 76, 80
Ahlatşahlar, 12
Akdamar, 7, 64, 67, 69
Ambar Emîni, 20
ambargo, 71, 72

B

Balık, X, 9, 11, 74, 77
Bargiri, 7, 55
Barut, 31, 50, 52, 53, 54, 58, 59, 60, 63, 68, 69, 70, 77
Bitlis, IV, V, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 26, 38, 39, 41, 44, 46, 56, 58, 67, 70, 72, 75, 76, 82, 84
Boraks, 73

C

Canice, 50
Câriye, 23

D

Defterdar, 55
Demir, 23, 30, 31, 61, 62, 64, 65, 66
Deniz ticareti, 1
Depo, 9
Diyarbakır, 14, 16, 18, 19, 21, 25, 26, 30, 38, 40, 42, 43, 44, 46, 47, 49, 51, 56, 63, 64, 66, 67, 70, 71
Diyarbakır, V, 17, 19, 25, 26, 47, 48, 51, 56, 64, 67

E

Edremit, 19, 20, 44, 45
Erciş, IV, 6, 7, 8, 12, 20, 38, 43, 45, 52, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 70
Erçek, 20, 47
Ermeni, 5, 7, 10, 11, 74, 81
Erzurum, V, 1, 9, 11, 17, 26, 35, 38, 40, 41, 44, 45, 50, 52, 58, 67, 80, 83, 86

G

Gemi, 2, 3, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 40, 42, 46, 56, 57, 58, 60, 61, 64, 66, 69, 70, 76
Gevaş, 7
Güherçile, 31, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 68, 69, 76
Güherçile, IV, 2, 53, 54, 56, 57, 58, 80, 82

H

Hoşab, 20
Hububat, 37, 43

İ

İaşe, 4, 36, 37, 41, 48, 50, 77
İran seferi, 1

K

Kadı, 55
Kalafatçı, 27
Kanuni Sultan Süleyman, 13
Karmuş, 45
Katır, 18, 20, 26, 46
Kiğı, 31, 50, 51, 61, 64, 67
Kile, 26, 29, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 48, 49, 51

L

Lim, 7
Lojistik, 3, 35, 49

M

Marangoz, IV, 27, 29
Mardin, V, 14, 17, 18, 19, 25, 38, 42, 44, 46, 47, 71
mühimmat, 1, 31, 34, 35, 41, 42, 50, 52, 67, 71
mültezim, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 66, 67, 69

O

Odun, 32
Ordu, 18, 35, 36, 85

Ö

Öküz, 18, 46

P

Personel, X, 1

R

Rahva, 16, 70

S

Safeviler, 13
Sancakbeyi, 55, 67
Sefine, 23, 26, 31, 32, 46
Sevan, 9
Suyolu, V, 16

T

Tatvan, X, 3, 4, 6, 7, 16, 17, 18, 19, 21, 24, 25, 26,
28, 29, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 60, 70, 71,
72, 76, 77, 80, 81
Tatvan İskelesi, X, 4, 19, 25, 26, 42, 46, 47, 48, 49,
71, 76
Tezkiretü'l Bünyan, 6, 85
Ticaret, 1, 2, 5, 16, 71, 72, 74, 76
Top, 18, 24, 50, 61, 63, 64, 67, 77
Trabzon, 31, 35, 38, 40, 41, 43, 50, 52, 60, 69, 83
Tüccar, 1, 71
Tüfek, 24, 50

U

Ulaşım, 15
Urartu, VI, IX, 8, 9, 10, 80, 83
Urmiye, 9, 25, 27, 31

V

Van, I, IV, V, IX, X, 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12,
13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25,
26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 38, 40, 41, 42,
44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 55, 56, 57, 58,
59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71,
72, 73, 74, 75, 76, 77, 80, 81, 82, 84, 85, 86, 87
Van Gölü, I, IV, V, IX, X, 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10,
11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 22, 23, 25, 29,
32, 33, 34, 41, 44, 45, 48, 49, 50, 51, 52, 56, 60,
70, 72, 73, 74, 76, 77, 80, 81, 82, 84, 85, 86, 87
Van Sancağı, 2, 3, 10, 13, 25, 52, 70, 71, 75, 84

Y

Yavuz Sultan Selim, 13, 81
Yuvalak, 51, 53, 61, 64, 65, 66, 67
Yük hayvanları, 18, 26, 41, 44, 46, 52, 77

Z

Zahire, X, 1, 2, 18, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 29, 34,
35, 36, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49,
50, 51, 64, 71
Zal Paşa, 16

ÖZGEÇMİŞ

Sibel ÖKMEN

