



*Aralık 2022*

*Yıl: 6 Sayı: 2 ss. 248-259*

*Makale Türü: Derleme Makalesi*

*Geliş Tarihi: 07.11.2022*

*Kabul Tarihi: 30.12.2022*

ISSN: 2619-9408

*December 2022*

*Volume: 6 Issue: 2 pp. 248-259*

*Article Type: Review Article*

*Submitted: 07.11.2022*

*Accepted: 30.12.2022*

## **CUMHURİYET DÖNEMİNDE VAN (1960-2012)**

**Abdulaziz KARDAŞ\***

### **Öz**

Van, I. Dünya Savaşı yıllarında çıkan Ermeni isyanları ve ardından gerçekleşen Rus işgali sonrasında yakılıp yıkılmıştır. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte yeni devletin vilâyetleri arasında yer alan Van, Tek Parti ve Demokrat Parti dönemlerini kapsayan 1923-1960 yılları arasında yeniden inşa edilerek, bayındırlık, iktisadî, sosyal, kültürel gibi alanlardaki sorunları giderilmeye çalışılmıştır. 1960 yılından sonra da söz konusu çalışmalar devam ettirilmiştir. Bu dönemde demiryolunun Van'a ve kısa bir süre sonra İran'a ulaşacak şekilde uzatılması şehri bölgede önemli bir transit merkez haline getirmiştir. Van'da kamu ve özel teşebbüs tarafından birçok fabrika ve imalathane açılmış ve yeni iş olanakları artırılmıştır. Söz konusu dönemde Van'ın eğitim ve kültür alanlarında gelişmesini sağlamak amacıyla ilk ve orta öğretimde yeni okullar açılmıştır. Yükseköğretimde Atatürk'ün vasiyeti doğrultusunda yapılan çalışmalar sonuç vermiş ve 20 Temmuz 1982'de Yüzüncü Yıl Üniversitesi açılmıştır. Van'da açılan birçok bölge müdürlüğü, şehri önemli bir idarî merkez konumuna getirmiştir. Ancak dönem içerisinde meydana gelen depremlerin yol açtığı yıkım, yapılan çalışmaları olumsuz etkilemiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Van, bayındırlık, göç-iskân, eğitim-kültür, kalkınma.

## **Van in the Republican Era (1960-2012)**

### **Abstract**

Van was burnt down after the Armenian revolts that broke out during the First World War and the Russian occupation that followed. With the proclamation of the Republic, Van, which was among the provinces of the new state, was rebuilt between 1923-1960, covering the Single Party and Democrat Party periods, and its problems in areas such as public works, economic, social and cultural were tried to be solved. These studies continued after 1960. In this period, the extension of the railway to reach Van and a short time later to Iran made the city an important transit center in the region. Many factories and workshops were opened in Van by public and private enterprises and new job opportunities were increased. In the said period, new schools were opened in primary and secondary education in order to ensure the development of Van in the fields of education and culture. The studies carried out in line with Atatürk's will in higher education yielded results and Yüzüncü Yıl University was opened on 20 July 1982. Many regional directorates opened in Van have made the city an important administrative center. However, the destruction caused by the earthquakes that took place during the period negatively affected the studies.

**Keywords:** Van, public works, migration-settlement, education-culture.

### **Giriş**

Van, cumhuriyetin ilanı ile birlikte yeni devletin vilâyetleri arasında yer almıştı. 1923-1960 yılları arasındaki dönemi kapsayan Tek Parti ve Demokrat Parti'nin iktidarları sırasında ülkenin imkânları ölçüsünde Van'da bayındırlık, iktisadî ve sosyal alanlarda yatırımlar yapılarak şehrin

\* Doç. Dr., Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, a.kardas@yyu.edu.tr. ORCID: 0000- 0002-3343-2745

gelişmesi sağlanmaya çalışılmıştı. Ancak geçen zamana rağmen istenilen başarı elde edilememiştir. Bunda II. Dünya Savaşı'nın olumsuz etkileri ve incelenen dönemlerde meydana gelen depremlerin yol açtığı yıkım etkili olmuştur.

### 1960-1980 Döneminde Van

#### Bayındırlık Faaliyetleri

1960'lı yıllarda Van'da binaların, plansız ve kalitesiz malzemelerden inşa edilmesinin sonucu olarak depremlerde yıkımlar yaşanmıştır. Van'ın Özalp'a bağlı Saray Bucağı merkezinde 14 Nisan 1962 ve 26 Haziran 1962 tarihlerinde iki deprem meydana gelmişti (BCA, 030.18.01.02.188.47.18.). Buradaki depremlerden zarar gören ailelere imar işleri için devlet yardımında bulunmuştu (BCA, 030.18.01.02.168.9.14.). Ancak, Van, Ağrı ve çevresini büyük ölçüde etkileyen deprem (BCA, 030.18.01.02.361.179.18.). 24 Kasım 1976'da meydana gelmişti (BCA, 030.18.01.02.363.186.18.). Depremde en büyük hasar Muradiye, Çaldıran, Erciş ve Özalp'ta görülmüştü (BCA, 030.18.01.02.365.18.18.). Oluşan hasar üzerine Birleşmiş Milletler Dünya Gıda Programı harekete geçerek depremden zarar görenlere yardım yapmıştı (BCA, 030.18.01.02.367.51.17; BCA, 030.18.01.02.367.55.6.).

#### Ulaşım ve Taşımacılık Faaliyetleri

**Karayolu ve köprü faaliyetleri:** Cumhuriyetin ilk yıllarında Van'da ulaşım imkânları, ihtiyaçları karşılamaktan uzaktı. Ulaşım sorununu çözmek amacıyla harekete geçen Hükümet, Van'ın civarındaki vilâyetlerle ulaşımını sağlayan karayollarını onarmış (BCA. 030.10.6.37.36) ve Türkiye'yi İran'a bağlayacak karayolu üzerinde de çalışmalar başlatmıştı (BCA, 030.18.01.02.146.29.8.).

Van ve çevresindeki karayolu çalışmaları 1960'lı yıllarda da devam etmişti. Bu dönemde Tuğ-Gevaş yolu güzergâhında bulunan arazilerin istimlakı yapılmıştır. Ayrıca Van-Bitlis karayolu ulaşımında önemli bir geçit konumundaki Kuskunkıran Tüneli için bir proje hazırlanmış ve istimlak işlerine başlanmıştır. Bu dönemde Van-Erciş karayolunun büyük bir bölümü tamamlanarak ulaşımına açılmıştı (DPT Raporu, 1964:46-47). Van Gölü'nün güney ve kuzeyinden Van'a ulaşan karayollarının yapım ve ıslahı şehrin gelişmesine olumlu etki yapmıştı.

**Demiryolu alanında yapılan çalışmalar:** Karayolu ve köprü faaliyetlerinin yanında demiryollarının Van'a ulaşacak şekilde doğuya doğru uzatılmasına başlanmıştır. Bu bağlamda yapılan çalışmalar sonunda Muş-Tatvan arasındaki kısım tamamlanarak, 27 Eylül 1964'te Tatvan'da yapılan büyük bir törenle ulaşımına açılmıştı. Başbakan İsmet İnönü, burada yaptığı konuşmada; Türkiye-İran-Pakistan demiryolunun bir parçası olan Muş-Tatvan demiryolunun tamamlandığını ve bunun devamı niteliğindeki Van-Kotur kısmının da iki sene içinde bitirileceğini ve hattın doğunun iktisadî hayatında önemli bir rolü olacağını vurgulamıştı (İkinisan, 26 Ekim 1964.). Muş-Tatvan demiryolu, CENTO projesinin bir parçasını teşkil etmiş ve bu demiryolu projeleri tamamlandığında, Karaçi'den İstanbul'a ve daha ötelere demiryolu ile seyahat ve mal nakletme imkânı sağlanabilecekti (Van Postası, 26 Ekim 1964.). Bu demiryolu ile Türkiye özellikle Van, Asya-Avrupa yolu üzerinde büyük transit köprü konumu kazanacaktı (Demiryol Dergisi, 1971:11-12; Van Sesi, 19 Ekim 1971). Muş-Tatvan demiryolu açıldıktan sonra çalışmalar Van-Kotur hattı üzerinde yoğunlaşmıştı.

Van-Kotur demiryolu inşaatı planlandığı gibi Haziran 1971'de bitirilmiş (Van Sesi, 7 Haziran 1971.) ve 27 Eylül 1971'de işletmeye açılmıştı (Demiryol Dergisi, 1971: 6-10). Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay, demiryolunun açılış töreninde yaptığı konuşmasında; "*Bugün hizmete açacağımız Türkiye-İran demiryolu sadece bölgemiz için değil, Asya'yı Avrupa ile birbirine bağlaması bakımından da ayrı bir önem taşımaktadır,*" (İkinisan, 28 Eylül 1971; Van Postası, 28 Eylül 1971;

Demiryol Dergisi, 1971:7.) şeklindeki sözleriyle hattın bölgesel ve kıtalar arası önemine vurgu yapmıştı.

**Van gölü işletme idaresi:** Cumhuriyetin ilk yıllarında Van'ın batı ile bağlantısını sağlayan Van Gölü İşletme İdaresi, Tatvan-Van arasındaki demiryolu ulaşımının Van Gölü'nde çalıştırılacak feribotlarla yapılmasının kararlaştırılmasından sonra daha da önem kazanmış ve (Van Postası, 5 Ocak 1957) bu çerçevede Tatvan-Van arasında feribot işletme çalışmaları başlatılmıştı (Ulus Sesi, Ekim 1971). Bu çalışmalar sonunda Tatvan ve Van feribot limanları ile iki adet feribotun işlemleri tamamlanmış ve Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Genel Müdürlüğü'ne devredilmişti (BCA, 030.18.01.02.267.39.3.). Van Gölü'nde 1971'de "Orhan Atlıman," 1972'de "Refet Ünal", 1975'te "Tatvan" ve 1976'da inşa edilen "Van" feribotları bulunmaktaydı. Feribotlar aldıkları yük ve yolcuları bir plan içerisinde iskelelere taşımaktaydı (Yörük, 1983:20; Tutel, 1998:271.). Feribotlar sayesinde Van-Tatvan arasındaki ulaşım süresi 8 saatten, 4 saate inmiş ve bu durum ulaşım ve taşımacılıkta hareketlenmeleri sağlayarak Van ve çevresinin kalkınmasına katkıda bulunmuştu (Özkuş, 1983:19.).

**Hava ulaşımı:** Van'da bu dönemde hava yolu ulaşım ve taşımacılığı da başlamıştı. Van'ın kalkınmasında önemli paya sahip olan havaalanı 1971'de genişletilmişti (BCA, 030.18.01.02.262.9.4.). 1972'de havaalanı için ayrılan ödenek artırılmış (BCA, 030.18.01.02.276.2.19.) ve aynı yıl havaalanı için gerekli cihazlar yurt dışından satın alınmıştı (BCA, 030.18.01.02.283.45.18; BCA, 030.18.01.02.287.68.10.).

#### **Madencilik Alanındaki Faaliyetler**

Van'da yapılan maden aramalarında, Şahmanis'te linyit kömürünün bulunması üzerine madenin işletilmesi için çalışmalar başlatılmıştı. Bu bağlamda Şahmanis kömürlerini işletme imtiyazı 1964'ten itibaren "Şahmanis Linyit Kömürleri İşletmesi Anonim Ortaklığı"na verilmişti (BCA, 030.10.65.2555.3463.67; BCA, 030.18.01.02.179.48.9.). 1969'da "Etibank" bu şirkete ortak olmuştu (BCA, 030.18.01.02.243.84.8.). Böylece kömür üretiminin artırılması için yapılan çalışmalar hızlanmıştı. Yetkililer ve halk Şahmanis Kömür İşletmesi'nin faaliyetlerini büyük bir ilgi ile takip etmişti. Bu dönemde Van Gölü'nden soda ve Canik Tuzlası'ndan tuz üretme çalışmaları başlatılarak, Van ve çevresinin bu alanlardaki ihtiyaçlarını karşılanmıştı (Türkiye Maden Envanteri, 1980: 551).

#### **Eğitim ve Sağlık Alanlarındaki Faaliyetler**

Cumhuriyetin ilk yıllarında Van'da ilk ve orta öğretime verilen önem 1960'lardan sonra da devam etmişti. Milli Eğitim Bakanlığı, ilk etapta 77 ilkokul yapımı ve donatımı için 3 milyon 100 bin liralık bir ödenek ayırmıştı. Bunların inşası için gerekli çimento ve keresteleri tedarik etmişti. Bu dönemde Van Kız Enstitüsü ve Kız Öğretmen Okulu'nun yapımına başlanmış ve liseye yeni bir bölüm eklenmişti (DPT, 1964:48). 1963'te Ticaret Lisesi eğitim-öğretime başlamıştı. Vali Naci Babacan'ın girişimiyle 1967'de Van Teknik Tarım Okulu açılmıştı. Bu okulun yol, su, elektrik ve kanalizasyon işleri 1973'te tamamlanmıştı (BCA, 030.11.1.391.32.15.).

Atatürk'ün isteği doğrultusunda cumhuriyetin ilk yıllarında Van Gölü sahillerinde bir üniversitenin kurulması için de girişimler başlatılmıştı. (Kardaş, 2014:149-163) Ancak Atatürk'ün Van Gölü sahillerinde kurulmasını istediği üniversite 1958'de Erzurum'da açılmıştı.

Van'da üniversitenin kurulması için bir arazi istimlak edilmişti. Ancak üniversite Erzurum'da açılınca istimlak edilen arazi Teknik Ziraat Müdürlüğü'ne devredilmişti (Çaldıran, 16 Temmuz 1962.). Atatürk'ün üniversite vasiyeti, Van'ın bölgede merkezi konumu ve yüksek öğretim için her bakımdan elverişli olması gibi faktörlere dayanmaktaydı. Bu gerçekleşmeyince Van'da hiç olmazsa bir fakültenin açılması için harekete geçilmişti. Van halkı ve Senatör Ferit Melen'in girişimleri sonunda Atatürk

Üniversitesi Senatosu Van'da bir Fen-Edebiyat Fakültesi'nin açılmasını kararlaştırmıştı (Canbay, 1977: 5). Ancak, Van milletvekilleri ve halk, bölgenin kalkınması için lokomotif görevi görmesi beklenen üniversitenin kurulması hedefinden vazgeçmemişti (Yavuz, 1983: 347).

Sağlık alanında 1960'ların başında Van'da 100 yataklı devlet hastanesi hizmet vermekteydi. Ancak hastanenin yatak sayısının 200'e çıkarılması için çalışmalara başlanmıştı (DPT, 1964:48.). Bunun dışında şehirde Verem Savaş Dispanseri, Trahom Dispanseri, Cüzzam Dispanseri gibi dispanserlerin yanında Hükümet Tabipliği de hizmet vermekteydi. Kazalarda; Başkale ve Özalp'ta faaliyete bulunan 10'ar yataklı sağlık merkezleri, Gevaş, Çatak, Gürpınar, Muradiye, Erciş kazalarında hükümet tabiplikleri bulunmaktaydı (Çaldıran, 18 Aralık 1962.). 1964'te Van'da Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı'na bağlı Van Sağlık Koleji'nin yapımına başlanmış (DPT, 1964:47) ve 1968'de 200 öğrencisi ile eğitim öğretime devam etmişti (BCA, 030.18.01.02.218.30.10.).

### **Su ve Elektrik Alanlarındaki Faaliyetler**

Cumhuriyet döneminde Van'ın temiz içme suyu sorunu bulunmaktaydı. Şehrin içme suyu ihtiyacı, 12 km mesafedeki Zernabat kaynağından hayvanlar vasıtası ile getirilen sularla karşılanmaktaydı. Ancak bu şekilde getirtilen su, her geçen gün nüfusu artan Van'ın ihtiyacını karşılamaktan uzaktı (Van Sesi, 16 Temmuz 1949.). Van halkı, su ihtiyacının bir kısmını da farklı derinliklerde açılan kuyulardan temin etmekteydi (BCA. 030.10.157.106.16.). Van'ın içme suyu problemini çözmek amacıyla, yetkililer girişimlerde bulunmuş (BCA. 490.01.193.764.2.) ve Zernabat suyu döşenen borular vasıtasıyla şehrin bir kısmına ulaştırılmıştı.

Cumhuriyetin ilk yıllarında tarihi geçmişi Urartulara dayanan ve kaynağını Gürpınar'ın Yukarı Kaymaz (Mecingirt) Köyü yakınından alan Şamran Suyu (Öğün, 1970:8; Belli, 1997:11) üzerinde bulunan sulama kanalı onarılmıştı. Şamran Kanalı ile Van ve Havasor ovalarının sulanması, tarımın gelişmesinde olduğu gibi Van'ın belediye ve şehircilik çalışmalarında önemli bir yer tutmaktaydı. 1962'de Devlet Su İşleri (DSİ), Van merkezden başlayıp Çoravanis Köyü'ne kadar uzanan bir beton su kanalının yapımına başlamış ve aynı çevrede bulunan göllerden Van merkeze suların bu kanal vasıtasıyla aktılmasını planlamıştı (Çaldıran 12 Temmuz 1962.). 1964'te Van'ın içme suyu çalışmaları bitme noktasına gelmişti. Ayrıca Van-Erciş Drenaj ve Van-Muradiye Sulama projeleri ile Van-Çatak su kanalı, Van-Merkez Beyüzümü Köyü sulama tesisi, Van-Merkez Topraktaş Köyü'nün su işleri DSİ'nin bu dönemdeki önemli çalışmalarındandı (DPT, 1964:44,49).

DSİ Genel Müdürlüğü, bu dönemde Engil Hidroelektrik Santrali'nin inşası için de Van'da önemli çalışmalara devam etmiş ve 1965'te santralin projesi hazırlanmıştı. Ancak Van Engil Hidroelektrik Santrali, 10 Mart 1968'de işletmeye açılmış ve konutların yanında Van Çimento Fabrikası da burada üretilen elektrikten yararlanmıştı (BCA, 030.18.01.02.219.33.18.). Böylece Van sanayisinde gelişmeler yaşanmıştı.

Şehrin su ihtiyacını karşılamak ve bölgede etkili faaliyetler yürütmek amacıyla 1969'da Van'da DSİ'nin "*XVII. Bölge Müdürlüğü*" kurulmuştu. Kurulan müdürlük, Van, Bitlis, Muş ve Hakkâri'yi çalışma alanına almıştı (75. Yılında Van, 1998:407-408.). Bu dönemde DSİ, Karayolları XI. Bölge Müdürlüğü gibi açılan birçok bölge müdürlüğü, Van'ı önemli bir idarî merkez konumuna getirmişti. Bu durum şehrin kalkınması ve nüfusunun artmasına olumlu etki yapmıştı.

### **Göç-İskân Faaliyetleri**

Doğu ve Güneydoğu bölgelerinin kalkınmasını sağlamak ve muhtemel iskân sahalarının tespiti amacıyla, 1962'de bu bölgelerde köy envanter etütlerine başlanmıştı. Fiziki, iktisadî ve sosyal verileri ihtiva eden bu temel etütlerin sentezleme işi aynı yıl içinde yapılmış ve Van'ın Özalp İlçesi'ne bağlı Dönerdere ve Gültepe (Emek) köyleri önemli potansiyelleri ile dikkat çekmişti. 1963'te bu köyler ile

çevrelerindeki 14 köyde Toprak Komisyonları çalışmalarda bulunmuştu. Burada bu işlemler yapılırken orman içinde kalan ve yeterince toprağı bulunmayan Trabzon'un Çaykara İlçesi'ne bağlı Şerah Bucağı mahalleleri ile Baltacılı köylülerinden bu sahaya yerleşmek isteyenler seçilmişti. Ekim 1963'te 2 merkezî köyü teşkil eden 160 konut ve işletme binaları tamamlanmıştı (Van-Özalp Örnek Köy Projesi,1966:133-135.). 1964'te çıkarılan kararnâme ile Trabzon'un Çaykara İlçesi Şerah Bucağı'nın Büyükköy, Hocaali, Gölbaşı, Filak mahalleleri ile aynı ilçenin Baltacılı Köyü halkından 160 ailenin daha üretken bir hale getirilmeleri amacıyla Van'ın Özalp İlçesi Dönerdere Köyü'nün Dönerdere mevkiine ve Gültepe Köyü'nün Emek Mahallesi bitişiğine yerleştirilmeleri kararlaştırılmıştı (BCA, 030.18.01.02.179.38.2.). Böylece 4,5 milyon lira proje bedelli inşaat, emanet usulü ile temeli taş, duvarları kerpiç olarak yapılmış (DPT, 1964:50) ve 1965'te aileler Özalp'a nakledilerek kendileri için yapılan bu evlere yerleştirilmişlerdi.

### **Sanayi ve İmalat Alanlarındaki Faaliyetler**

Cumhuriyetin ilk yıllarında önemli sanayi tesislerden mahrum kalan Van, 1960 yılına kadar kayda değer bir gelişme gösterememişti. Ancak 1960'tan sonra kıyının her iki yakasında ulaşım açılan karayolları, demiryolları, feribot seferleri ve hizmete giren hava yolu gelişmeyi teşvik etmişti. Van'da kamu yatırımları, çok ortaklı şirketler ve kooperatif yatırımları kalkınmada esas rolü oynamıştı. 1961'de "*Van Esnaf ve Sanatkârlar Kefalet Kooperatifi*" ve bir yıl sonra da "*Van Ticaret ve Sanayi Odası*" kurulmuştu(75. Yılında Van, 1998:59,251.). Bu bağlamda 1962'de günde 60 ton kapasiteli Şamran Un Fabrikası ve Sinaî Makinalar Limited Şirketi'nin inşasına başlanmıştı (Çaldıran, 16 Temmuz 1962.). 1968'de Van, kalkınmada birinci derecede öncelikli yöreler kapsamına alınmışsa da bu durum şehrin gelişmesinde çok büyük bir rol oynamamıştı. Van'da çimento fabrikasının kurulması için halkın ve Ferit Melen'in girişimleri etkili olmuş ve 1969'da Van Çimento Fabrikası kurulmuştu. Fabrika günde 800 ton çimento ve 350 ton klinker üretebilecek kapasitedeydi (Canbay, 1977:3). Çimento Fabrikası, Van'ın gelişmesi için bir lokomotif vazifesini görmüştü.

1970-1975 yılları arasında Van'da sanayi teşebbüsleri önem kazanmaya başlamıştı. Bu dönemde çalışır durumda iki linyit kömürü yatağı, bir çimento, üç un fabrikası bulunmaktaydı. Bunlardan başka çeşitli kereste biçki atölyeleri, ekmek fabrikaları, lastik kaplama atölyeleri de vardı. Van'da ayrıca su ile çalışan çok sayıda un değirmeni bulunmaktaydı (Alper, 1983:119-120). Ancak çalışan nüfusun çok küçük bir bölümü (yüzde 2.4) sanayi sektöründe çalışmaktaydı. 1970'li yıllarda sınırlı bir takım canlanmalar meydana gelmişti. Sanayide çalışan işgücünün ezici bir kısmı dokuma ve gıda sanayisinde çalışmaktaydı. Dolayısıyla tarım ve hayvancılıktan elde edilen ürünler sanayi faaliyetlerinde etkili olmaktaydı. Van'da bulunan sanayi kuruluşlarının mamullerini dışarıya da gönderdiklerinden bölgesel karakterliydi (75. Yılında Van, 1998: 253-254).

15 Temmuz 1976'da kabul edilen kararnâme ile Van Organize Sanayi Bölgesi kurulması kararlaştırılmıştı (BCA, 030.18.01.02.355.149.12.). Karar, Van'ın sanayileşmesinde önemli bir adım olarak kabul edilebilir. Ancak söz konusu sanayi bölgesinin inşasına 1998'de başlanmıştı. Bu dönemde şehirdeki belli başlı sanayi kuruluşlarını şu şekilde sıralayabiliriz; Sümerbank Van Deri ve Kundura Fabrikası, bunun yıllık üretim kapasitesi 480 bin çift ayakkabıydı. 1977'de açılan Yün İplik Fabrikası'nda ise yıllık 675 ton yün ipliği ile 160 bin adet battaniye üretilmekteydi. 1980'lerde fabrikada yılda 650 ton iplik ve 1 milyon 500 bin battaniye üretilmekteydi (Kalkınmada Öncelikli Yöreler, 1986:294.). Şehirde bir de plastik fabrikası bulunmaktaydı. Van'daki önemli diğer sanayi tesisleri arasında tıbbi gazlar sanayi, tuğla ve kiremit fabrikası, briket imalathaneleri, tuz fabrikası, teneke ve çivi fabrikası ile küçük sanayi, mobilyacılar ve marangozlar siteleri bulunmaktaydı (75. Yılında Van, 1998:253-254). Bu işletme ve fabrikalar başta istihdam olmak üzere birçok açıdan Van'a olumlu katkılar sunmuşlardı.

### **Hayvancılık Alanındaki Faaliyetler**

Gerek coğrafi şartların arz ettiği manzara, gerekse yöre halkının alışkanlıkları bölge köylüsünü hayvancılıkla geçinmeye yöneltmiş ve hayvancılık Van yöresinin başta gelen geçim vasıtası olmuştur (Sarıkaya-Çelik, 1977: 22). Bu bağlamda kasaplık canlı hayvan üreticilerinin emeklerinin değerlendirilmesi ve küçükbaş hayvan ihracatının düzenlenmesi amacıyla 1965'te "*Van İli ve Çevresi Canlı Hayvan Madde ve Mahsulleri İhracatçıları Birliği*" kurulmuştur (BCA, 030.18.01.02.183.6.1.). Bu dönemde ayrıca şehirde bulunan hayvan cinslerinin ıslahı için yoğun çalışmalar başlatılmıştır (BCA, 030.01.81.515.16.). 1971'de işletmeye açılan Van İskelesi ile İran demiryolu bölgeye canlılık ve ekonomik verim getirmişti. Vanlı tacirler bu demiryolu ile İran'a canlı hayvan ihracında bulunarak, sermaye birikimi sağlamışlardı (Kuran, 1990: 122).

### 1980-2000 Döneminde Van

Van'ın nüfus artışına paralel olarak, yerleşim alanları zamanla Van Ovası'nın geniş bir kısmına yayılmıştır. Van'da kentsel yerleşim, XX. yüzyılın başında ağırlıklı olarak Van Kalesi ve çevresinde yoğunlaşmışken, günümüzde Van Ovası üzerinde geniş bir alana yayılmış durumdadır. Kentin bu alansal genişlemesinde, özellikle 1950'li yılların sonrasında yaşanan nüfus artışının etkili olduğu söylenebilir. Van'daki bu hızlı nüfus artışında doğal nedenlerden ziyade, son yıllarda kırsal alanlardan kente yönelen göçler etkili olmuştur (Deniz, 2003:149,162).

### Göç-İskân Faaliyetleri

1990'lı yıllarda Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinde etkili olan terör olayları yüzünden Van kırsalında bulunan halkın bir kısmı şehir merkezine göç etmişti (Uğurlar, 2019). Göç edenlerden ev bulamayanlar parklarda, inşaat halindeki evlerde ve çadırlarda barınmak zorunda kalmıştı. Göç edenlerin bir kısmı da Kültür, Kurtuluş, Dabbağoğlu parklarına yerleştirilmişti. Van'da barınma sorunuyla başlayan problemler çarpık kentleşmeye yol açmıştır. Dönemin Belediye Başkanı Aydın Talay, göç nedeniyle ortaya çıkan sorunları şu şekilde ifade etmişti; "*Çok hızlı bir belediyeçilik çalışması yapmamıza rağmen bunların derinlerine tercüman olamıyoruz. Göç edenlerin oluşturduğu Yalım Erez Mahallesi ve Beyüzümü Köyü civarına asfalt yol, altyapı, içme suyu temin edilememiştir. Şehirde korkunç bir yapılaşma var. Atatürk Ormanı'nın eteklerinde tamamen çarpık yapılaşmayla mantar gibi gecekondu türü türemiştir. Çarpık kentleşme nedeniyle şehrin altı üstüne gelmiş vaziyette. Başta kanalizasyonumuz olmak üzere alt yapı, üst yapı, su, yol, bütün belediyeçilik hizmeti tek kelimeyle felç olmuş durumda*" (TBMM TD, 1998: 27).

Göç, Van'ın şehir yapısı ve imar planlarını da belirleyen temel faktör olmuştur. 1976 yılına göre 1996 yılı imar planı ile kentin imarlı alanı iki katına çıkarılmıştır. 1985'te 17 olan mahalle sayısı büyük ölçüde göçe bağlı olarak 2000 yılında 27'ye yükselmiştir. İktisadî sorunlar nedeni ile konut edinemeyen, göç eden bu kesim; şehrin yoksul civar mahalleleri olan Hacıbekir, Süphan, Şamranaltı, Altıntepe, İstasyon, Beyüzümü, Akköprü, Sıhke mahallelerinde ya bir barınak ya da bir gecekondu barınma ihtiyaçlarını çözme yoluna gitmiştir (Uğurlar, 2019:461-462).

### Ulaşım ve Taşımacılık Faaliyetleri

Göçün doğurduğu sorunlara rağmen Van, bu dönemde de bölgede karayolu ulaşımının toplandığı bir odak noktası olmuş ve devletlerarası ulaşım yollarının üzerinde bulunması dolayısıyla önemli bir merkez olma durumunu korumuştur. Van'ın diğer şehirlerle ulaşım sorunu önemli ölçüde çözülmüş, kara, demir, havayolu ve göl ulaşımından faydalanılmaya devam edilmiştir. Van, sınırları içinde devlet yollarının toplam uzunluğu 598 km'ye ulaşmış ve Van İskelesi'nden Kapıköy İran sınırına kadar 114 km'lik uzunluğa sahip demiryolunun sağladığı imkânlardan yararlanmıştı (Kalkınmada Öncelikli Yörelere, 1986:288-289.). Böylece bu demiryolu sayesinde Van'da ticaret gelişmiş, çimento ve un fabrikaları dış pazarlara açılmıştır. Şehirde ziraî, sosyal ve kültürel alanlarda büyük bir gelişme yaşanmış ve giderek artan nakliyatı karşılamak için tren sefer sayıları artırılmıştır

(Özkul, 1983:17). Van, bu dönemde ayrıca Van Gölü üzerinde çalışan feribotların Tatvan-Van arasındaki yük ve yolcu taşımacılığının sağladığı imkânlardan da faydalanarak ticari anlamda gelişme göstermişti. Havayolu ulaşımından da faydalanan şehirde, haftada 6 gün karşılıklı uçak seferleri yapılmaya başlanmıştı. Van Havaalanı'nın pist, apron gibi alanları artan ihtiyacı karşılayamamış ve bu nedenle 1983'te bunlar genişletilmişti (BCA, 030.11.1.558.8.9.). Van Havaalanı ayrıca, 24 Şubat 1993 tarihli Bakanlar Kurulu kararı ile yolcu giriş-çıkış hudut kapısı olarak kabul edilmiş (BCA, 030.18.01.02.740.422.8.), bu durum alanın önemi ve işlevini daha da artırmıştı.

### **Madencilik Alanındaki Faaliyetler**

Önceki dönemlerde olduğu gibi maden çeşitlilik ve zenginliği açısından Van önemli bir merkez konumunu korumuştur. Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü'nce yapılan incelemelerde Van'da demir, çimento, kil, kalker, kireçtaşı, kükürt, perlit, ponza, tuz ve kömür rezervleri olduğu tespit edilmişti. Bölgedeki inşaat sektöründe yaşanan gelişmeler dikkate alındığında, sektörde kullanılan kireç tesisleri yetersiz kalmıştı. Hammadde bakımından oldukça zengin olan Van'da MTA Enstitüsü'nce yapılan tespitlere göre Edremit ve Kavuncu köyleri civarında iyi kalitede kireçtaşı bulunmaktaydı (Kalkınmada Öncelikli Yörelere, 1986:284-290, 308.).

### **Su ve Elektrik Alanlarındaki Faaliyetler**

Van, sulama ve enerji potansiyelindeki önemli bir konumunu bu dönemde de muhafaza etmişti. Daha önce sulama amacıyla yapılan Zerne ve Koçköprü barajlarından Van'ın enerji ihtiyacı için elektrik üretilmesi planlanmıştı. 1984'te Van'da elektrik tüketimi tarım, imalat, hizmetler, genel aydınlatma, mesken olmak üzere toplam 28,986 kwh'ye ulaşmıştı. 1986'da şehirde ekonomik açıdan sulanabilir araziler için yapılan başlıca yatırımlar; Erciş, Koçköprü Barajı, Muradiye Sağ Sahil Sulaması, Zerne Barajı, Gürpınar Sulama Tesisi, Koçköprü Cazibe Sulaması, Yumruklu Gölet Sulaması (Kalkınmada Öncelikli Yörelere, 1986:284-290, 308.) şeklindeydi. Bu yatırımlar şehrin tarım ve enerji başta olmak üzere birçok alanda gelişmesine katkı sağlamıştır.

### **Eğitim ve Sağlık Alanlarındaki Faaliyetler**

Van'da 1 Kasım 1984 verilerine göre toplam 589 ilkokul bulunmakta olup, bunların 535'i köylerde, 54'ü ise şehir merkezindeydi. İlkokulda okuyan öğrenci sayısı 65.781'di. Bunlardan 40,147 öğrenci köylerde, 25.634 öğrenci şehirlerde eğitim görmekteydi. Bu verilere göre 980'i köylerde olmak üzere Van'da toplam 1.740 ilkokul öğretmeni görev yapmaktaydı. Orta dereceli okulların sayısal durumuna bakıldığında özellikle mesleki orta öğretim seviyesinin düşük olduğu ve ilin ihtiyacını karşılayacak düzeyde olmadığı görülmekteydi (Kalkınmada Öncelikli Yörelere, 1986:290-291).

Van'da üniversitenin kurulması için çalışmalara bu dönemde de devam edilmişti. 12 Eylül 1980'den sonra yaşanan gelişmelerle 6 Kasım 1981'de 2547 Sayılı Yükseköğretim Kanunu çıkarılmıştı. 20 Temmuz 1982 tarihli ve 41 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Yüzüncü Yıl Üniversitesi kurulmuştur (75. Yılında Van, 1998:239-240.). Yüzüncü Yıl Üniversitesi günümüzde de Van'da hizmet veren tek üniversitedir. 1980'li yıllarda üniversite bünyesinde Fen-Edebiyat Fakültesi, Veteriner Fakültesi ve Ziraat Fakültesi'nden oluşan 3 fakülte, Sosyal Bilimler Enstitüsü ve Eğitim Yüksek Okulu bulunmaktaydı. 1985 yılında üniversite bünyesinde eğitim gören öğrenci sayısı 1.548'di (Kalkınmada Öncelikli Yörelere, 1986:290-291). Üniversitenin açılması ile Van, doğuda önemli bir eğitim-kültür merkezi konumuna gelmeye başlamıştı.

### **Sanayi ve İmalat Alanlarındaki Faaliyetler**

Van, sanayi bakımından bölgeye göre gelişmekle birlikte mevcut sanayi yatırımlarında ağırlık kamu kesimindeydi. Son yıllarda Van'da bulunan bazı özel sektör yatırımlarının özellikle çok ortaklı

şirketlerin başarılı olmayışı özel sektör yatırımlarının yavaşlamasına neden olmuştu. Van'da kamu sektörü yatırımları olarak Van Çimento Fabrikası, Tereyağı ve Süt Fabrikası, Yem Fabrikası, Deri ve Kundura Fabrikası, Et ve Balık Kurumu gibi önemli fabrikalar hizmet vermekteydi. Bu dönemde şehirde özel sektör yatırımları olarak; Van Gölü Un Fabrikası Limited Şirketi, Vantaş Un Fabrikası Anonim Şirketi, Şamran Un Fabrikası Limited Şirketi, Başaran Un Fabrikası Limited Şirketi, Van Yün İplik Sanayi Anonim Şirketi, Biriket Sanayi Anonim Şirketi, Tuğla Kiremit Sanayi Anonim Şirketi, Mis Tuz Fabrikası Limited Şirketi, Van Gaz Dolun Tesisleri Fabrikası ile yatırım aşamasında olan Van-Et Entegre Et Sanayi Anonim Şirketi bulunmaktaydı. Bunların dışında söz konusu dönemde çalışıp ancak faaliyetlerini durduran, Çivi ve Demir Anonim Şirketi, Ekmek Sanayi (Vesan) Anonim Şirketi, Ar Akü Fabrikası ve Bulgur Sanayi Kolektif Şirketi gibi fabrika ve şirketler de bulunmaktaydı. Ayrıca şehirde 75 işyerinden oluşan bir küçük sanayi sitesi bulunmaktaydı. Bu sanayi sitesine ek olarak yapımına 1980'de başlanan ve 1986'da hizmete girmesi planlanan 381 işyeri kapasiteli küçük bir sanayi sitesi ve 114 işyeri kapasiteli marangozlar sitesinin inşasına başlanmıştı (Kalkınmada Öncelikli Yörelere, 1986:285-286). Bunlar faaliyete geçtikten sonra şehrin istihdam ve kalkınmasında etkili olmuşlardı.

### **Hayvancılık Alanındaki Faaliyetler**

Van'da hayvancılık faaliyetleri geleneksel yöntemlerle yürütülmüştü. Özellikle pazarlama imkânlarının yetersiz oluşu buradaki hayvancılığın gelişmesini sınırlamıştı. Van'da küçükbaş hayvancılık, özellikle koyun yetiştiriciliği gelişmişti (Kalkınmada Öncelikli Yörelere, 1986:284-286, 306). Şehrin en önemli gelir kaynaklarının başında hayvancılığın gelmesinde otlakların geniş yer alması etkili olmuştu. Yapılan araştırmalara göre, bu dönemde her yıl 500 bine yakın küçükbaş ve 50 bine yakın büyükbaş hayvan kasaplık olarak diğer şehirlere satılmaktaydı (Alper, 1983:117-118).

### **2000'li Yılların Başında Van**

Van'ın geleneksel geçim ve istihdam sektörü konumundaki hayvancılık bu dönemde de kalkınmadaki önemini sürdürmüştür. Van'da tarımsal üretimi artırmak amacıyla ürün değişikliği çalışmaları yapılmaya başlanmıştır. Tarım ve hayvancılığın yanında ticaret, turizm ve sanayi faaliyetleri de şehrin ekonomisinde önemli bir yer tutmaktadır. Van ekonomisinde sanayi; hammaddeyi yerinde işlemek, ihtiyaçları temin etmek ve istihdam sağlamak vb. katkılarından dolayı önemli bir işlev görmektedir. Bu dönemde şehirde gıda, dokuma, giyim, lastik-plastik sanayi tesisleri faaliyette bulunmaktadır. Saray İlçesi Kapıköy Sınır Kapısı üzerinde yapılan sınır ticaretinin de Van ekonomisinde önemli bir yeri bulunmaktadır (Seçilmiş Göstergelerle Van, 2013:XII).

Van'ın şehirleşme sürecinde yukarıda ifade edilen gelişmeler yaşanırken, şehri etkileyen iki önemli deprem meydana gelmiştir. İlki 23 Ekim 2011'de 7.2 büyüklüğündeki deprem, özellikle Erciş'te ağır yıkıma ve can kaybına neden olmuştur. Erciş'e kıyasla deprem Van merkezinde daha az hasarla atlatılmıştır. 9 Kasım 2011'de meydana gelen 5.6 büyüklüğündeki deprem, yarattığı etki ile özellikle Van merkezinde, en az ilk deprem kadar ağır tahribata yol açmıştır. Fiziksel yıkım ve yaşanan can kayıplarının yanı sıra, halk üzerinde yarattığı psikolojik etkiler, belki de Van için ilk depremden daha ağır sonuçlar doğurmuştur (Tabanlı-Van, 2011:16, 46.). Depremden sonra Van ve Erciş'te 75 bin çadır ve 30 bin konteyner ev kurulmuştur. Bunların dışında İçişleri Bakanlığı'nın kararı ile depremden 50 bin Vanlı diğer şehirlerdeki kamu konutlarında barındırılmıştır (Van Depremi, 2013:44-45.). Bu durum şehrin nüfusunu da etkilemiştir. 2010'da Van kent merkezi nüfusu 367.419 iken 2011 yılında kent merkezi nüfusu 353.419'a düşmüştür. 2012 yılında ise kent merkezi nüfusu 370.190'a yükselmiştir. Bu yılda yapılan Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi sonuçlarına göre Van'ın toplam nüfusu 1.051.975 kişi olarak tespit edilmiştir (Seçilmiş Göstergelerle Van, 2013:XII.). Depremin ardından ortaya çıkan acil barınma sorununu çözmek amacıyla Van Valiliği-AFAD-TOKİ işbirliği ile depremin 39. gününde Van'da 10.443, Erciş'te 4.880 olmak üzere toplam 15.323 konutun



temeli atılmış ve 10 ay sonra bunlar tamamlanarak depremzedelere teslim edilmiştir ( Van”, Afad Dergisi, 2012:23.).

Van, 2012’de 6360 Sayılı Kanun ile büyükşehir belediyesine dönüştürülmüştür. Van’da Tuşba ve İpekyolu adıyla iki yeni ilçe kurulmuş ve Edremit İlçesi’nin sınırları genişletilmiştir. Bu kanunla Van’ın ilçe sayısı 13 olmuştur.<sup>1</sup>

Günümüzde Van’ın gelişen ekonomik potansiyeli ve İran sınırında yer almasının getirdiği ticari avantajlar ile ulaşım imkânları şehrin hızlı gelişmesine olumlu katkı sunmaktadır. Bunların yanında Van, bölgesel bir merkez olma konumunu sürdürmektedir.

### Sonuç

Cumhuriyetle birlikte ülkenin imkânları ölçüsünde Van’da bayındırlık, iktisadî ve sosyal alanlarda yatırımlar yapılarak şehrin gelişmesi sağlanmaya çalışılmıştır. Van’da yapılan kamu harcamaları ile inşa edilen yapılar, 1941-1946 yılları arasında meydana gelen depremlerle büyük hasara uğramıştı. Aynı şekilde 1962 ve 1976 yıllarında meydana gelen depremler Van’da can ve mal kayıplarına yol açmıştır.

Van’daki ulaşım imkânları, ihtiyaçları karşılayamayacak durumdaydı. Her bakımdan büyük önem taşıyan karayollarının yapılmasına ağırlık verilmiştir. Van Gölü’nün güney ve kuzeyinden Van’a ulaşan karayollarının yapım ve ıslahı şehrin gelişmesine olumlu etki yapmıştır. Demiryollarının Van’a ulaşacak şekilde doğuya doğru uzatılmasına başlanmış ve bu bağlamda Muş-Van hattında yoğun çalışmalar yapılmıştır. 27 Eylül 1964’te Muş-Tatvan arasındaki hat ulaşımına açılmıştır. 1971’de Van-Kotur demiryolunun da açılmasıyla Van’ın bölge ve kıtalar arasındaki transit önemini artmıştır. Bu dönemde Van Gölü İşletme İdaresi de Van’ın ulaşım ve taşımacılık alanında önemli bir yer tutmuştur. Şahmanis’te bulunan linyit kömürünün işletilme imtiyazı 1964’ten itibaren “Şahmanis Linyit Kömürleri İşletmesi Anonim Ortaklığı”na verilmiştir. Van’da ilk ve orta öğretime verilen önem 1960’lı yıllardan sonra da devam etmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında Doğu’da bir üniversitenin kurulması için de girişimler başlatılmış ancak üniversite Erzurum’da kurulmuştur. Atatürk’ün üniversite vasiyeti doğrultusunda Van halkı ve senatör Ferit Melen’in girişimleri sonunda Atatürk Üniversitesi’ne bağlı Van’da bir Fen-Edebiyat Fakültesi açılmıştır. 20 Temmuz 1982’de çıkarılan Kânun Hükmünde Kararnâme ile Yüzüncü Yıl Üniversitesi kurulmuştur. Bu dönemde sağlık alanında 100 yataklı devlet hastanesi hizmet vermiştir. Bunun dışında merkez ve ilçelerde açılan dispanser ve hükümet tabiplikleri bulunmaktaydı.

Cumhuriyet döneminde şehrin içme suyu sorunu çözülmüş ve tarımda sulama faaliyetlerine ağırlık verilmiştir. Van, 1960 yılına kadar önemli sanayi tesislerden mahrum kalmış ve bu alanda kayda değer bir gelişme gösterememiştir. Ancak 1960’tan sonra kıyının her iki yakasında ulaşım açılan karayolları, demiryolları, feribot seferleri ve hizmete giren hava yolları gelişmeyi teşvik etmiştir. Van’da kamu yatırımları, çok ortaklı şirketler ve kooperatif yatırımları kalkınmada esas rolü oynamıştır.

1990’lı yıllarda yaşanan terör olayları nedeniyle kırsal alanlardan şehre yönelen göçler Van’ın nüfusunu artırmaya yol açmıştır. Van’ın şehirleşme sürecinde yukarıda ifade edilen gelişmeler yaşanırken, şehri etkileyen iki önemli deprem meydana gelmiştir. 23 Ekim 2011’de 7.2 ve 9 Kasım

<sup>1</sup> Resmî Gazete, 6 Aralık 2012, Sayı:28489. Bu kanuna göre **Tuşba İlçesi**’ne bağlanan mahalleler; 1)İskele, 2) Altıntepe, 3) Abdurrahmangazi, 4) Seyranteppe, 5) Beyüzümü, 6) İstasyon, 7) Akköprü, 8) Şemsibey. **İpekyolu İlçesi**’ne bağlanan mahalleler; 1) Buzhane, 2) Yalı, 3) Selimbey, 4) Halılağa, 5) Hatuniye, 6) Âlipaşa, 7) Hafiziye, 8) Cumhuriyet, 9) Cevdetpaşa, 10) Seyit Fehim Arvası, 11) Serhat, 12) Vali Mitatbey, 13) Şerefiye, 14) Karşıyaka, 15) Yeni Mahalle, 16) Hacıbekir, 17) Esenler, 18) Bahçıvan. **Edremit İlçesi**’ne bağlanan mahalleler; 1) Eminpaşa, 2) Süphan, 3) Şabaniye, 4) Hacıbekir (Mezbaha Deresi Güneyi).

2011’de meydana gelen 5.6 büyüklüğündeki depremler Van’da ağır tahribata yol açmıştır. Van, 2012’de büyükşehir belediyesine dönüştürülmüştür.

### **Araştırma ve Yayın Etiği**

Bu çalışmada, Yükseköğretim Kurumları Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Yönergesi’nde belirtilen tüm kurallara uyulmuştur. Yönergede *Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiğine Aykırı Eylemler* başlığı altında açıklanan eylemlerden hiçbiri gerçekleştirilmemiştir.

### **Yazarların Katkı Oranı**

Makale tek yazarlıdır.

### **Çıkar Çatışması**

Çıkar çatışmasına dair bir durum söz konusu değildir.

## **Kaynakça**

### **Arşiv Belgeleri**

#### ***Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)***

BCA, 030.01.81.515.16.

BCA, 030.10.65.2555.3463.67.

BCA, 030.11.1.391.32.15.

BCA, 030.11.1.558.8.9.

BCA, 030.18.01.02.146.29.8.

BCA, 030.18.01.02.168.9.14.

BCA, 030.18.01.02.179.38.2.

BCA, 030.18.01.02.179.48.9.

BCA, 030.18.01.02.183.6.1.

BCA, 030.18.01.02.188.47.18.

BCA, 030.18.01.02.218.30.10.

BCA, 030.18.01.02.219.33.18.

BCA, 030.18.01.02.243.84.8.

BCA, 030.18.01.02.262.9.4.

BCA, 030.18.01.02.267.39.3.

BCA, 030.18.01.02.276.2.19.

BCA, 030.18.01.02.283.45.18.

BCA, 030.18.01.02.287.68.10.

BCA, 030.18.01.02.355.149.12.

BCA, 030.18.01.02.361.179.18.

BCA, 030.18.01.02.363.186.18.

BCA, 030.18.01.02.367.51.17.

BCA, 030.18.01.02.367.55.6.

BCA, 030.18.01.02.740.422.8.  
BCA, 310.10.65.2553.3461.67.  
BCA, 310.10.65.2555.3463.67.  
BCA, 310.10.65.2556.3465.2.  
BCA. 030.10.157.106.16.  
BCA. 030.10.6.37.36.  
BCA. 490.01.193.764.2.

### Resmî Yayınlar

*Cumhuriyetin 75. Yılında Van*, (1998). Ankara: Van Valiliği Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü Yayını.  
*Düstur* (1931). Üçüncü Tertip C: 9, İstanbul: Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi.  
*Güneydoğu ve Doğu İllerimizde 1964 Programı ile İlgili Yatırım Faaliyetleri Hakkında Rapor* (1964). T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı Yayını, Yayın No: DPT 167, Mayıs.  
*Kalkınmada Öncelikli Yörelere Bazı İllerde Ekonomik ve Sosyal Durum, Sorunlar ve Öneriler, Yeni Yatırım Alanları*, (1986). Ankara: DPT Kalkınmada Öncelikli Yörelere Başkanlığı Yayını.  
*Resmî Gazete*, (2012). 6 Aralık Sayı:28489.  
Seçilmiş Göstergelerle Van 2012 (2013). Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu.  
T.C. Nafia Vekâleti (1940). *Bayındırlık İşleri Dergisi*, 7(5), Birinciteşrin.  
*Tabanlı-Van (23 Ekim 2011) ve Edremit-Van (9 Kasım 2011) Depremleri İnceleme Raporu*, (2011). Ankara: Orta Doğu Üniversitesi Afet Yönetimi Uygulama ve Araştırma Merkezi.,  
*TBMM TD*, (2.6.1998). D:20, C:53, B:96, Sıra Sayısı: 532.  
*Türkiye Maden Envanteri (İllere Göre)*, (1980). Ankara: Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Yayını.,

### Yerel ve Ulusal Gazeteler

Cumhuriyet  
Çaldıran  
Hürriyet  
İkinisan  
Son Posta  
Ulus Sesi  
Ulus  
Van Postası  
Van Sesi  
Van  
Yeni Yurd

### Kitap ve Makaleler

1. Yıldönümünde Van Depremi (2013). *Afad Dergisi*, 2, 44-45.  
CENTO Bölgesinde Ulaşım Bağlanıyor: Türkiye-İran Demiryolu (1971). *Demiryol Dergisi*, 46(549), 11-12.  
Türkiye-İran Demiryolu Açıldı (1971). *Demiryol Dergisi*, 46(549), 15.

- Türkiye-İran Demiryolu (1971). *Van Sesi*, 19 Ekim.
- Van-Özalp Örnek Köy Projesi ve Tatbikatı (İç Kolonizasyon) (1966). *Arkitekt*, 323, 133-135.
- Yeniden Doğuşun Hikâyesi: Van (2012). *Afad Dergisi*, 1, 23.
- Alper, C. (1983). *Çeşitli Yönleriyle Van*, İstanbul.
- Belediyeler Dergisi*, (1940). 5(57), Mayıs.
- Belli, O. (1997). *Doğu Anadolu'da Urartu sulama kanalları*. İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- Canbay, M.N. (1977). Ferit Melen'le mülakat. *Kültür ve Sanatta Van'ın Sesi*, 1(1), 2-7.
- Demiryol Dergisi*, (1971). 46(549), 6-10.
- Deniz, O. (2003). Van kentinde gözlenen bazı çevre sorunları ve alınması gereken önlemler. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 8(9) Haziran, 143-170.
- Karayolları Bülteni*, (1952). 2(20), Haziran.
- Kardaş, A. (2014). Demokrat Parti döneminde doğuda bir üniversite kurma çabaları (1950-1958). *History Studies*, 6, 149-163.
- Kuran, E. (1990). Cumhuriyet Devrinde Van'ın sosyal, ekonomik ve kültürel gelişmesi (1923-1980). *Yakın Tarihimize Van Uluslararası Sempozyumu (Van 2-5 Nisan 1990)*, s.121-123, Ankara.
- Kuşçuoğlu, Y. (1945). Van ve çevresi. *Arkitekt*, 1-2, 24-26, İstanbul: Cumhuriyet Matbaası.
- Öğün, B. (1970). *Van'da Urartu sulama tesisleri ve Şamram (Semiramis) Kanalı*, Ankara: Ankara Üniversitesi Dil-Tarih ve Coğrafya Fakültesi.
- Özkul, İ.(1983). Van Gölü ulaşımı. *Demiryol*, 58(692), Eylül, 16-17.
- Özkul, İ.(1983). Van-Tebriz trenleri. *Demiryol Dergisi*, 58(695), Aralık.
- Sarıkaya, S.ve Çelik, C. (1977). Van ekonomisinden hayvancılık. *Kültür ve Sanatta Van'ın Sesi*, 1(1), 2 Nisan. 22-25.
- Tutel, E. (1998). *Gemiler, süvariler, iskeleler*, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Uğurlar, A. (2019). Van kentsel gelişimi ve güncel konut piyasası ilişkisinin değerlendirilmesi. *İdealkent*, 10 (27), 447-488.
- Yavuz, F. (1983). Doğu kalkınması ve Atatürk Üniversitesi, *Prof. Dr. İbrahim Yasa'ya Armağan*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.
- Yörük, K. (1983). Van Gölü'nde feribot işletmeciliği. *Demiryol Dergisi*, 58(695), Aralık.