

ORTA VE YENİÇAĞDA VAN GÖLÜ'NDE GEMİ YAPIMI, TAŞIMACILIK VE TİCARET*

Orhan Kılıç**

Öz

Van Gölü, yüzölçümü bakımından Anadolu coğrafyasının en büyük gölüdür. Büyüklüğünden dolayı tarihi süreçte *deniz* veya *derya* olarak anılmıştır. Bu özelliği ile deniz taşımacılığı ve deniz bağlantılı ürünler bakımından bölgenin askeri ve iktisadi tarihini olumlu bakımdan etkilemiştir. Orta ve yeniçağda Ahlat ve Van'da tersaneler kurularak gölde işleyecek gemiler inşa edilmiştir. Göle kıyası olan önemli merkezlerde eskiçağlardan itibaren limanlar bulunmaktadır. Ahlat, Van ve Tatvan önemli liman şehirleridir. Erciş, Adilcevaz ve Vastan ise daha küçük limanlara sahiptir. Buralardaki gemiler vasıtasıyla çeşitli nakliyat işleri ve buna bağlı olarak ticari faaliyetler yürütülmüştür. Van Gölü'nde gemi yapımı ve işletmeciliği devletin verdiği izin ve yetkiler çerçevesinde gerçekleşebilmiştir. Gölde devlete ait nakliye maksatlı kullanılan gemilerin yanında, devletin müsaade ettiği oranda ahalinin yaptırdığı küçük çaplı gemiler de işlemiştir.

Van şehri, İran bağlantılı yolların kesişme noktasındadır. Buraya gelen tüccarlar, Van-Tatvan arasındaki karşılıklı nakliye işlerini çoğunlukla bu iki merkezdeki limanlardan göl yoluyla yapmışlardır. Hava şartlarının uygun olduğu zamanlarda Tatvan'dan Van'a kayık veya gemi ile seyahat, karayoluna göre daha az zaman alıyordu ve daha güvenli idi. Bu sebeple, şark seferlerine çıkan Osmanlı ordusunun iaşesi için gerekli olan zahirenin taşınması işinde deniz yolu aktif olarak kullanılmıştır.

Van Gölü çevresindeki bazı merkezlerde bulunan çeşitli madenlerin imalathanelere nakli gemilerle yapılmıştır. Top veya top güllesi (darbzen) dökümü için gerekli olan malzemeler gemiler ile Van Kalesi'ndeki dökümhaneye taşınmıştır. Barut yapımında kullanılan hammadde ve malzemeler imalathanelere göl yoluyla ulaştırılmıştır. Van şehrinin ihtiyacı olan yakacak odun da çevreden toplanmış ve çoğu zaman göl üzerinden şehre getirilmiştir.

Orta ve yeniçağda Van Gölü bağlantılı en önemli ticari unsur balıktır. Bendimâhî Çayı'ndan avlanan balıklar tuzlanarak çevre ülkelere ihraç

* Bu makale, 4-5 Mayıs 2017 tarihinde İstanbul Üniversitesi'nde gerçekleşen "Uluslararası 9. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu"na "Orta ve Yeniçağlarda Van Gölü'nde Nakliyat ve Ticaret" başlığı ile sözlü olarak sunulan bildirinin gözden geçirilmiş ve ilaveler yapılarak yeniden düzenlenmiş hâlidir.

** Prof. Dr., *Firat Üniversitesi, İnsani ve Sosyal Bilimler Fakültesi, Tarih Bölümü*, 23119, Elazığ/Türkiye, okilic60@gmail.com, Orcid ID: 0000-0002-9234-8295

edilmiştir. Göl çevresindeki gölcüklerde biriken sudan elde edilen soda tozu (boraks), balığın dışındaki bir diğer önemli göl ürünüdür. Dokumacılık mamulleri, sarı zırnık, arsenik, kaya tuzu ve bal bölgedeki diğer önemli ticari unsurlardır.

Anahtar kelimeler: Van Gölü, Ahlat, Tatvan, gemi taşımacılığı, ticaret, tersane

Shipbuilding, Transportation and Trade in Van Lake During Medieval and Early Modern Era

Abstract

Lake Van is the largest lake in Anatolia in terms of surface area. Due to its size, Lake Van is historically referred to as sea. With this feature, it has a positive impact on the military and economic life of the region with respect to maritime transport and marine products. In the medieval and early modern era, shipyards were built in Ahlat and Van to conduct navigation in the lake. The settlements on the lake shore have harbors since ancient times. Ahlat, Van and Tatvan are important port cities; and there are small harbors in Ercis, Adilcevaz and Vastan. Various shipping and commercial activities were carried out in these zones. Shipbuilding and navigation in Lake Van were conducted under the state control. In addition to the state-owned ships used in the lake, small-scale vessels were built by the local population with the permission of the state.

The city of Van is located at the intersection of the Iranian roads. The traders frequenting the region used ships navigating between Van and Tatvan. Traveling by boat or ship from Tatvan to Van took less time and was relatively safer under favorable weather conditions. For this reason, the maritime route has been actively used for the grain delivery, a substantial business for the Ottoman army on Eastern expeditions.

Minerals mined in some centers around Lake Van were transferred to workshops by ships while the materials required for casting cannonballs (darbzen) were transported to the foundry of Van Castle by ships. Raw materials used in the production of gunpowder were delivered to the mills through lake. The firewood required by the city of Van was also collected from the surrounding fields and often brought to the town via the lake.

In the middle ages and early modern times, the most important commercial good in Lake Van is fish. Fish caught in Bendimâhî Stream was salted and exported to neighboring areas. Borax obtained from lagoons around the lake is another important product across the region. Textile products, yellow arsenic sulfide, arsenic, rock salt and honey also appeared as the important commercial goods in the region.

Keywords: Van Lake, Ahlat, Tatvan, ship transport, trade, shipyard

Giriş

Van Gölü, Anadolu coğrafyasının en büyük gölü olup Doğu Anadolu bölgesindedir. Yüzölçümü 3.765 kilometrekaredir. En uzun kısmı *Tatvan* ile *Bendimâhî Çayı* girişi arasında yaklaşık 125 kilometredir. En geniş yeri 80, kıyı uzunluğu 430 kilometredir. Gölün ortalama derinliği 171, en derin yeri 451, rakımı 1.646 metredir. Van Gölü'nün oluşumu Tatvan ilçe sınırları içerisinde bulunan Nemrut volkanik dağının patlamasından sonra oluşan kraterde biriken sulara bağlanır. Van Gölü, kapalı havza göllerden birisidir. Gölün en önemli özelliği suyunun tuzlu ve sodalı olmasıdır. Göl sularında %42,3 mutfak tuzu, %34 soda, az miktarda sodyum sülfat, potasyum sülfat ve magnezyum karbonat bulunduğu tespit edilmiştir. Bu özelliği ile Dünyanın en büyük sodalı gölüdür. Gölün suyunun sodalı olması, göldeki ve kıyılarındaki biyolojik çeşitliliği sınırlamaktadır. Gölde ve kıyılarında hiçbir yumuşakça kabuklular veya bitkimsi hayvan yaşayamamaktadır. 19. yüzyıl seyyahları da göl kıyısının sünger taşları ile dolu olduğunu kaydetmektedirler¹. Evliya Çelebi, devrinin ölçü kavramı ile gölün etrafının firdolayı 11 konak olduğunu, doğudan batıya uzunluğunun 68 mil, çevresinin ise 500 mil olduğunu yazar. Gölün derinliği Evliya Çelebi'ye göre orta kısmında 70 kulaçtır². Dönemin Arap kaynakları 12-13. yüzyıllarda göl çevresinde orman ve fazla ağaç bulunmadığını kaydetmektedirler³.

Van Gölü tarihi dönemler içerisinde farklı isimlerle anılmıştır. Bu isimlendirmeler çoğunlukla gölün kıyısındaki önemli şehirlere göre yapılmıştır. Ahlat'ta *Ahlat Gölü*, Erciş'te *Erciş Gölü*, Tatvan'da *Tatvan Gölü* olarak ifade edilebiliyordu. Ancak yapılan isimlendirmelerde gölün etrafındaki en önemli siyasi merkezin adının daha belirleyici bir unsur olduğu dikkat çeker. Mesela, Assur deyimi ile *Nairi'nin Yukarı Denizi/Nairi'nin Dalgalı Denizi* olarak söyleniyordu⁴. Ahlatşahlar/Sökmenliler döneminde, Ahlat'ın büyüklüğü ve siyasi bakımdan önemine binaen, çağdaş Arap kaynaklarında *Erciş* veya *Ahlat Gölü* şeklinde

-
- ¹ Van Gölü'nün coğrafi özellikleri ile ilgili bilgiler, kaynaklardaki farklılıklar derlenerek verilmiştir. İstifade edilen kaynaklar için bkz. İsmail Mangaltepe, *Seyyahların Gözleriyle Van*, Kitabevi Yayınevi, İstanbul, 2009, s. 47; Serdar Genç, "XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Şark Seferlerinde Van Gölü'nde Ulaşım", *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri 14-16 Nisan 2011 Uşak*, (haz. Adnan Şişman, Tuncer Baykara, Mehmet Karayaman), Cilt 3, İzmir, Aralık 2011, s. 1405; Cengiz Alper, *Çeşitli Yönleriyle Van (Araştırma, İnceleme)*, Yargıçoğlu Matbaası, İkinci Baskı, Ankara, Ekim 1983, s. 36; Süha Göney, "Van-Coğrafya", *İslam Ansiklopedisi*, Cilt 13, Birinci Baskı, Kültür ve Turizm Bakanlığı Millî Eğitim Basımevi, İstanbul, 1986, s. 195.
 - ² Evliya Çelebi, *Seyahatnâme 3-4*, (Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi Bağdat No: 305), (1719-1720 İbrahim b. Mehmed eliyle istinsah edilmiştir), vr. 237/a.
 - ³ Osman Turan, *Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi*, Nakışlar Yayınevi, İstanbul, İkinci Baskı 1980, 118; Nejat Göyünç, "Van-Tarih", *İslam Ansiklopedisi*, Cilt 13, Birinci Baskı, Kültür ve Turizm Bakanlığı Millî Eğitim Basımevi, İstanbul: 1986, s. 119.
 - ⁴ M. Taner Tarhan, "Urartu Krallığı'nın Başkenti Tuşpa M.Ö 840-590", *Aktüel Arkeoloji Dergisi*, 21, (Mayıs-Haziran 2011), İstanbul, s. 65.

isimlendirilmiştir⁵. Çünkü bu dönemde Ahlat, Van'a göre daha önemli bir merkez konumundaydı⁶. Sâî Mustafa Çelebi'nin *Tezkiretü'l-Bünyân* adlı eserinde *Deryâ-yı Tatvan* olarak adlandırılır⁷. Bu adlandırmanın temel dayanağı ise Tatvan'da büyük bir limanın bulunması ve batıdan geldiğinde gölle ilk tanışmanın burada başlaması olmalıdır. Kâtib Çelebi eski zamanlarda gölün *Ahtamar* adıyla anıldığını ifade eder. Ancak kendi dönemiyle ilgili olarak Ahtamar Adası'ndan bahsederken; *Erciş Gölü*'nün güney kenarına yakın bir yer şeklinde tarif eder. Erciş Gölü'nden kastettiği ise Van Gölü'dür⁸. Benzer bir isimlendirmeyi Âşık Mehmed 16. yüzyılın sonlarında yazdığı *Menâzirü'l-Avâlim* adlı eserinde, "*Vestân Bûhayre-i Erciş kenârındadır*" diyerek yapmıştır. Âşık Mehmed Van Gölü için *Bûhayre-i Ahlat* isimlendirmesini de yapmaktadır ki bu isimlendirme Osmanlı öncesi Arap kaynaklarını çağrıştırmaktadır⁹. Van'ın Osmanlılar tarafından fethinden sonra kurulan vilayetin merkezi durumuna geçmesi hasebiyle, göl çevresindeki en önemli merkez *Van* olmuş ve göl de Osmanlı kaynaklarında ve arşiv belgelerinde çoğunlukla *Deryâ-yı Van*, *Van Denizî* veya *Bahr-i Van* olarak kaydedilmiştir¹⁰. Bugün Van ve çevresinde yaşayan halk da gölü yaygın bir kullanışla *Van Denizî* şeklinde ifade etmektedirler.

Van Gölü'nde Akdamar, Çarpanak (Lim), Adır ve Kuş Adası adında dört ada bulunmaktadır. 17. yüzyılda bölgeyi ziyaret eden Tavernier, Van Gölü'nde Akdamar (Adaketons) ve Lim (Çarpanak) adalarının olduğunu belirtir. Akdamar Adası'nda Surphaç ve Surpkara manastırlarının bulunduğunu, Lim Adası'nda ise keşişlerinin yoksulluk içerisinde yaşadığı Limkilazi Manastırı'na dikkat çeker¹¹. Bahsedilen adalarda iskân olması sebebiyle, kara ile bağlantıları doğal olarak gölde bulunan kayık veya gemiler ile yapıyordu. 1655 yılında Van Gölü'nü ve çevresini ziyaret eden Evliya Çelebi de Van Gölü içinde iki büyük adanın olduğuna dikkat çeker ancak adaların birisinin adının *Abdim-var*, diğeri'nin ise *Ahtamar* olduğunu

⁵ O. Turan, *Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi*, s. 118; N. Göyünc, "Van-Tarih", s. 198.

⁶ Orhan Kılıç, "Van", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 42, İstanbul, 2012, s. 507.

⁷ Zikreden: Serdar, Genç, "XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Şark Seferlerinde Van Gölü'nde Ulaşım", *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri 14-16 Nisan 2011 Uşak*, (Yayına Hazırlayanlar: Adnan Şişman, Tuncer Baykara, Mehmet Karayaman), Cilt 3, İzmir, Aralık 2011, s. 1405.

⁸ Kâtip Çelebi, *Cihânnümâ*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları (Süleymaniye U Kütüphanesi Pertvniyal Kısmı 754 Kayıt No'danTıpkıbasım), İstanbul, Ağustos, 2008, s. 412.

⁹ Âşık Mehmed, *Menâzirü'l-Avâlim*, (haz. Mahmut Ak), II. Cilt Metin, TTK yay., Ankara, 2007, s. 769.

¹⁰ Nasûhü's-Silâhî (Matrakçı), *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i İrakeyn-i Sultân Süleymân Hân*, (haz. Hüseyin G. Yurdaydın), TTK yay., Ankara, 1976, s. 225, 270; BOA, *Tapu-Tabir No: 730*, s. 50; BOA, *C. AS., Dosya No: 1049, Gömlek No: 46106*, (Tarih: 14 CA 1137/29 Ocak 1725); Van Gölü'nün tarihi süreç içerisinde hangi adlarla anıldığı konusunda geniş bilgi için bkz. Mehmet Demirtaş, "XVI. Yüzyılda Van Gölü'nün Adının Tatvan Denizi Olduğunu Gösteren Bir Kaynak: Tezkiretü'l-Bünyân", *VII. Uluslararası Van Gölü Havzası Sempozyumu Bildirileri*, (ed. Oktay Belli), Bursa, 2013, s. 309.

¹¹ Jean Baptiste Tavernier, *Tavernier Seyahatnamesi*, (ed. Stefanos Yerasimos, Fransızcadan çev. Teoman Tunçdoğan), KitapYayınevi yay., 2. Baskı, İstanbul, 2010, s. 293.

kaydeder ki¹², Ahdim-var dediği ve sağlam bir kilisesinin olduğunu belirttiği ada muhtemelen Lim (Çarpanak) Adası olmalıdır. Çünkü Ahtamar ve Ahdim-var'ın aynı adayı kasteden adlar olduğu ve bugün Akdamar Adası olarak anıldığı malumdur.

Van Gölü'nün suyunun tarihi süreçte belli dönemlerde yükseldiği ve bu durumun bazı olumsuzlukları beraberinde getirdiği de gözlemlenmiştir¹³. Nitekim 18. yüzyılda göl sularının yükselmesi ile Erciş'in neredeyse tamamı sular altında kalmıştır¹⁴.

Gölün gerek kapalı havza olması, gerekse suyunun zirai alanları veya hayvan sulaması için kullanılamaması, çevresindeki insanların gölle ilgili hayatını gemcilik, balıkçılık, soda tozu ve tuz üretimi ile sınırlı tutmuştur.

Osmanlı öncesi ve Osmanlı döneminde Van, Vastan (Gevaş), Tatvan, Ahlat, Adilcevaş, Erciş ve Bargiri (Muradiye) göle kıyısı bulunan önemli merkezlerdi.

Van Gölü'nde gemi yapımı, taşımacılık ve deniz bağlantılı ticaret üzerinde durulan bu araştırma, zaman olarak orta ve yeniçağlar ile sınırlandırılmıştır. İlk bakışta, bu zaman sınırlandırmasının bir makalenin hacmini aştığı düşünülebilir. Mevcut kaynaklar bağlamında değerlendirildiğinde, ortaçağ tarihi ile ilgili bilgilerin yeniçağ tarihine göre oldukça kıt olduğu ancak daha sonraki dönemlere ışık tutabilecek nitelikte olduğu tespit edilmiştir. Bu düşüncelerle araştırmanın zaman sınırlandırmasının orta ve yeniçağ kapsayacak şekilde olması uygun bulunmuştur.

Çalışmada konular ele alınırken yer yer ortaçağdan öncesine de gidilmiştir. Mesela, çok kısa da olsa Urartu dönemindeki liman ve iskelelere vurgu yapmak gerekmektedir. Aynı durum yollar için de söz konusudur. Ancak bu yapılırken konunun ana zaman sınırlamasını daha geri planda bırakacak bir yol izlenmemiştir.

Araştırma konumuz ile ilgili gerek tarafımızdan gerekse başka araştırmacılar tarafından bazı çalışmalar yapılmıştır. Bunlardan Serdar Genç'in çalışması sadece sefer lojistik ile ilgilidir¹⁵. Mehmet Demirtaş'ın çalışmaları ise ağırlıklı olarak geç Osmanlı ve cumhuriyet dönemini kapsamaktadır¹⁶. Salih Mercan'ın makalesi 19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başları ile ilgili olarak ulaşım ve nakliye konusunu

¹² Evliya Çelebi, *Seyahatnâme 3-4*, vr. 237/a.

¹³ Van Gölü'nün su seviyesinin tarihi süreçteki yükselmeleri için bkz. M. T. Tarhan, "Urartu Krallığı'nın Başkenti Tuşpa M.Ö 840-590", s. 65; İ. Mangaltepe, *Seyahatlerin Gözüyle Van*, s. 45-46; Kâtip Çelebi, *Cihânnümâ*, s. 412; Orhan Kılıç, "Osmanlı Döneminde Van Gölü ve Hayat", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 2*, (haz. Şakir Batmaz-Özen Tok), Not yay., Kayseri, 2015, s. 51.

¹⁴ Salih Mercan, "Van Gölü'nde Nakliye ve Ulaşım", *Tarih ve Toplum*, İletişim yay., C. 34, S. 204, Aralık 2000, s. 39.

¹⁵ Bkz. S. Genç, "Şark Seferlerinde Van Gölü'nde Ulaşım", s. 1405-1413.

¹⁶ 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 yay., C. 5, Ankara, 2004, s. 89-102; Mehmet Demirtaş- Oktay Subaşı, *Osmanlıdan Cumhuriyete Vangölü Denizcilik Tarihi*, Tatvan Kaymakamlığı yay., Tatvan, 2015.

içermektedir¹⁷. Tarafımdan hazırlanan doktora tezinde konu daha ziyade 16. yüzyılın ikinci yarısı ve 17. yüzyılın ilk yarısı çerçevesinde incelenmiştir¹⁸.

Bu çalışmayı daha önceki çalışmalardan ayıran ve alanın bilinenlerine katkı sağlayan en önemli husus ortaçağ tarihi ile ilgili bazı kaynak eserlerden ulaşılan bilgiler ve daha önce yaptığımız çalışmalarda ulaşamadığımız bazı belgelerden istifade etmemiz olmuştur. Ortaçağla ilgili İbn Haldun, Yakut el-Hamevî, Beyrûnî, Kazvini ve Nâsır-ı Hüsrev'in bilgileri daha sonraki dönemlere de ışık tutacak özgün bilgiler içermektedir. Özellikle göl kaynaklı soda ve boraks üretimi ile balıkçılık konusunun ortaçağdaki bilgiler ile desteklenmesi sonraki dönemler için de açıklayıcı olmuştur.

Kara ve deniz yollarını gösteren iki harita tarafımızdan çizilerek makaleye koyulmuştur. Bunun yanı sıra doğrudan incelediğimiz dönemi yansıtmaya da, mekânsal doku ve gemi tiplerinin köklü değişim yaşanmadığı düşüncesiyle yakın dönemlerle ilgili bazı fotoğraflar mevcut bilgileri desteklemesi açısından çalışmada yer almıştır.

1. Van Gölü'nde Gemi Yapımı ve Gemi İşletme Hukuku

Van Gölü'ne sahili olan önemli şehirlerde çeşitli liman ve iskeleler vardı. Çünkü bütün yönlerden gelen yollar Van Gölü odaklı idi. Bu durumun eskiçağlardan itibaren geçerli olduğu söylenebilir. Urartular döneminde Van Kalesi'nin batı cephesinde liman, iskele ve dalgakıran yapılarının olduğu tespit edilmiştir¹⁹. 10. yüzyılda Vaspurakan krallığı zamanında da Van Gölü'nde birçok geminin faal olduğu bilinmektedir²⁰. Van Gölü sahilindeki şehirler arasındaki ulaşım ve nakliyat işleri karayolunun yanı sıra gemiler vasıtasıyla da sağlanıyordu. 12-13. yüzyıllarda bölgeye hâkim olan Ahlatşahlar'ın merkezi durumunda olan Ahlat, Şam ile eşit büyüklükte gösterilen önemli bir merkez idi. Beyliğin bir diğer önemli şehri olan Erciş ile Ahlat arasında büyük gemiler işliyordu. Van, Tatvan ve Vastan (Gevaş)'da bulunan limanlar ve buradaki gemiler vasıtasıyla Ahlat şehri ile bağlantı sağlanıyordu. Ahlat ahalisinin ticaretteki maharetleri ve Van Gölü'nde gemiler vasıtasıyla yaptıkları ticaret, onların önemli bir tecrübe kazanmasına sebep olmuştur. Nitekim 12. yüzyılda Ahlatlı tacirlerden bazıları Karadeniz'de gemicilik yapmaya başlamışlardır²¹. İbnü'l-Ezrak, 23 Kasım 1131 (veya 1132)'de Konstantiniye Denizi'nde (Marmara Denizi olmalıdır) Ahlat gemilerinin battığını ve Ahlatlı tüccarlardan bir grubun bahse konu deniz felaketinde boğularak öldüğünü kaydetmektedir²². Bu bilgiler, Ahlatlı tüccarların Van Gölü'nde kazandığı

¹⁷ Bkz. S. Mercan, "Van Gölü'nde Nakliye ve Ulaşım", s. 39-44.

¹⁸ Bkz. Orhan Kılıç, *XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Van (1548-1648)*, Van Belediyesi yay., Ankara, 1997.

¹⁹ M. T. Tarhan, "Urartu Krallığı'nın Başkenti Tuşpa M.Ö 840-590", s. 65.

²⁰ *Ermeni Halkının Tarihi*, (der. Gerard Dedeyan, Fransızcadan çev. Şule Çiltas), Ayrıntı yay., Şubat 2015, s. 253.

²¹ O. Turan, *Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi*, s. 118.

²² Zikreden: Ahmet Özdal, *Ortaçağ Ekonomisi ve Müslüman Tüccarlar (X-XIV. Yüzyıllar)*, Selenge yay., İstanbul, 2016, s. 197. Konstantiniye diye ifade edilen denizin Karadeniz olduğu da ileri

gemicilik tecrübesi ile Karadeniz bağlantılı deniz ticareti konusuna eğildiklerini, Van Gölü'nde işleyen gemilerin bir kısmının Ahlat'ta inşa edildiğini ve gemiciliğin burada bir meslek olduğunu gösterir niteliktedir²³.

Osmanlı Devleti'nin deniz taşımacılığı ve gemi yapımı ile ilgili genel idari uygulamaları bağlamında, Van Gölü'nde gemi yapımı ve işletmeciliği devletin iznine bağlıydı. Özellikle askerî, ticari ve sivil nakliyat maksadıyla kullanılan gemilerin Van Tersanesi'nde yapıldığına dair bilgilere sahibiz. Dolayısıyla Van'da hem gemi kullanmakta mahir gemi reisleri hem de *gemi mimarı* olarak adlandırılan ustalar bulunuyordu. Askerî maksatla yapılacak gemi yapımında bir aciliyet söz konusu olursa merkezden geçici surette mimar görevlendirmelerinin yapıldığı zamanlar da olmuştur. Mesela, Irakeyn Seferi devam ederken (1533-1534) İran tarafından haber almak maksadıyla daha süratli hareket edebilmek adına Van Gölü'nde 3 kadirga yapılmasına karar verilmiş ve bu işle ilgili olarak Lütü Paşa'nın delâletiyle Mimar Sinan görevlendirilmiştir²⁴. Mimar Sinan'ın daha sonraki zamanlarda bir arkadaşına dikte ettirdiği anılarında, Van Gölü'nde askerî ve istihbarî maksatla kullanılacak gemilerin yapımı esnasında orada bulunduğunu söylediği belirtilmektedir²⁵.

Gemi yapımının dışında, büyüklüğü ne olursa olsun, izni olmayan hiçbir deniz taşıtının gölde *seyr ü sefer* yapması mümkün değildi. Ahalinin ihtiyaçları doğrultusunda nakliye maksadıyla kullanılan gemilerin kifâyet edemez hale gelmesi halinde de merkeze müracaat edilerek yeni gemilerin yapımı için izin talep edilebiliyordu. Nitekim 1582 yılında Van'a çevre merkezlerden odun getirmek için kullanılan gemilerin yeterli olmaması sebebiyle, Van ahalişi doğrudan merkeze bir arz göndermişler ve devlete ait gemilerin dışında, odun nakliyatında yaşadıkları sıkıntıyı azaltmak için kendilerinin de gemi yapmalarına müsaade edilmesini istemişlerdir. Bu isteğe binaen, devlete zararı olmayacak ise ahalinin de gemi yapmasına izin vermesi yolunda Van beylerbeyine 30 Aralık 1582 tarihli bir hüküm gönderilmiştir²⁶. Bu ihtiyacın devlet de farkına varmış olmalı ki aynı yıl odun satılmak üzere mevcut olan 4 gemiye ilaveten 3 gemi daha inşa etmesi Van beylerbeyinden istenmiş²⁷ ancak ilave gemiler yeterli gelmemiş olmalı ki ahalinin de birkaç gemi yapması uygun bulunmuştur.

Van Gölü'nde kıyısı bulunan sancakların sancakbeyleri, birtakım ihtiyaçlarının giderilmesi için zaman zaman yeni gemi yapımına ihtiyaç duyabiliyorlardı. Bunların gemi yapımı da izne bağlı idi. Özel statülü olan *bükümet*

sürülmektedir. Bkz. Kemal Taşçı, *Selçuklular Zamanında Van Gölü Havzası (1018-1243)*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi, Erzurum, 2013, s. 365.

²³ O. Turan, *Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi*, s. 118.

²⁴ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, Cilt II, Yedinci baskı, TTK yay., Ankara, s. 646.

²⁵ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yollara Düşenler*, (çev. Zülal Kılıç), KitapYayınevi yay., İstanbul, Ekim 2016, s. 24.

²⁶ BOA, MD 48, s. 214/600.

²⁷ BOA, MD 47, s. 180/425.

sancakların hâkimleri bile devletin müsaadesi olmadan tek bir gemi yapamıyordu. Mesela 1566 yılında Hakkârî hâkimi Zeynel Bey'in Van Gölü'nde yaptırdığı gemiye merkez nezdinde izin verilmiş ve müdahale etmemesi için Van beylerbeyine hatırlatma ve uyarı babında 17 Mart 1566 tarihli bir hüküm yazılmıştır²⁸.

Van Gölü'nde gemi yapımı ve işletmeciliğinin devletin gözetimi ve denetiminde olmasının mali, askerî ve siyasi birtakım sebepleri vardır. Çünkü gemi işletmeciliği önemli bir gelir kaynağı idi ve devlet tarafından mukataa haline getirilerek iltizama veriliyordu. Mesela, 1604-1606 tarihli icmâl defterinde, Van Gölü'nde padişah hassı içinde 3 adet hassa gemisinin bulunduğu görülmektedir. Gemilerin yıllık getirisi 85.000 akçe olarak kaydedilmiştir²⁹. Bu gelir diliminin *mukataa* olarak kaydedilmesi gemi işletme haklarının iltizam usulüyle mültezimlere bırakıldığını göstermektedir. Dolayısıyla mali bir boyutu vardır. Osmanlı-İran serhaddinde önemli bir noktada olan Van Gölü'nde devletin denetimi ve gözetimi olmadan gemi yapım ve işletmeciliği faaliyetinin ciddi bir güvenlik zafiyeti doğuracağı hususu ise meselenin siyasi ve askerî sebebi olarak değerlendirilebilir.

16. yüzyılın son çeyreğine doğru Van Gölü'nde gemi yapımı ile ilgili olarak kalabalık bir teknik ekip bulunduğu anlaşılmaktadır. 1578 yılında başlayan İran harpleri sırasında, Urmiye Gölü'nde de askerî personel ve zahire nakliyatı maksadıyla kullanılacak ilave gemiler yapılmasına karar verilmiş ve 15 Eylül 1578 tarihinde Van beylerbeyine gönderilen bir hükümle; Urmiye Gölü'nde yapılması planlanan gemiler için Van'dan yeterli miktarda üstad mimar ve üç nefer reis göndermesi emredilmiştir³⁰.

Yapılacak gemilerin malzemeleri mümkün olduğunca mahallinden karşılanıyordu. Gemi yapımı için en önemli ve gerekli malzeme, uygun kereste idi. Van'daki demir madeni ve buna bağlı olarak çalışan imalathanelerin 1578 yılına kadar faaliyette bulunduğunu ancak mezkûr yıldan sonra işletmenin durduğunu biliyoruz³¹. Daha sonraları gemi yapımı için elzem malzemelerden olan mismâr (çivi, mıh), Kığı'daki demir madeninden getirilmiştir. Yapılacak her gemi için yaklaşık 5 kantar ağırlığında çiviye ihtiyaç duyuluyordu³².

Mevcut bilgiler bağlamında, 16-17. yüzyıllarda Van Gölü'nde askerî ve ticari nakliye maksatlı kullanılan yaklaşık 50 gemi bulunduğunu düşünüyoruz. 1633-34 yıllarında Van Gölü'nde 33 azaban gemisinin varlığını tespit edebiliyoruz³³. Bu

²⁸ BOA, MD 5, s. 462/1243.

²⁹ BOA, TD 730 (Bu defterde sehven 8.500 akçe kaydedilmiştir), s. 2-3; TKGMA, *Kayıd-ı Kadime 343*, (Padişah hassının bulunduğu sayfalar numarasızdır). Ayrıca Bkz. Yılmaz Kurt, "Van Eyaletinde Vakıf ve Mülk Sahipleri", *Musa Çadırı'ya Armağan Yazılar*, (Yayına haz. Selda Kılıç, Bekir Koç, Tülay Ercoşkun), Bilgin Kültür Sanat Yayınları, Ankara, 2012, s. 300.

³⁰ BOA, MD 32, s. 231/430.

³¹ Orhan Kılıç, *XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Van (1548-1648)*, Van Belediye Başkanlığı Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü Yayınları No: 6, Ankara, Eylül 1997, s. 280-281.

³² BOA, MD 59, s. 72/328. 1 kantar=56,449 kg. olup, 5 kantar=282,245 kg. denk gelmektedir.

³³ BOA, D.BŞM No: 167, s. 8.

azaban gemileri doğu seferine çıkan Osmanlı ordusunun zahire nakli işinde önemli bir fonksiyon üstleniyordu. Gölde iskân bulunan adalar, özellikle Ahtamar Adası ile kara bağlantısını sağlayan gemiler ile Van Gölü'ne kıyısı olan sancakların beylerinin ve ahalinin özel izinle yaptırmış olduğu gemiler de hesaba katıldığında, 16-17. yüzyıllarda göldeki faal gemi sayısının en az 50 civarında olduğu rahatlıkla söylenebilir. Nitekim 17. yüzyılın ortalarında Van ve çevresini ziyaret eden Evliya Çelebi, Van Gölü'nde 50 civarında gemi olduğunu ve tüccarları kaleden kaleye taşıdığını söylemektedir³⁴. 17. yüzyılın son çeyreğine doğru Tatvan limanını tasvir eden Tavernier ise bu limanın 20-30 büyük kayığı barındırabilecek kapasitede olduğunu belirtir³⁵.

Ordunun ihtiyacı olan zahirenin Diyarbekir, Mardin ve Bitlis'te satın alınmasından sonra Tatvan İskelesi'ne getirilmesi ve buradan gemilerle Van'a ulaştırılması, hem maddi hem de zaman açısından çok avantajlı olduğu için sürekli tercih edilen bir yoldu. 1723 yılında başlayan şark seferlerinde satın alınan zahirenin Tatvan'dan Van'a taşınması için göldeki mevcut gemi sayısı 9-10, tekne sayısı ise 7'dir. Ancak bunların tamamının zahire nakli için elverişsiz ve sayıca yeterli olmaması sebebiyle 10 adet yeni gemi inşasına karar verilmiştir. Bu gemilerin yapımına nezaret etmek üzere eski Azak defterdarı Hasan Ağa görevlendirilmiştir. Gemilerin inşasında çalıştırılmak üzere Tersane-i Amire'den bir neferi kalfa ve bir neferi kethüda olmak üzere 20 marangoz ve bir neferi kalfa olmak üzere 10 kalafatçı gönderilmiştir. Van'a gönderilen bu marangoz ve kalafatçıların hepsinin Müslümanlardan oluştuğu tespit edilmiştir. 10 adet gemi yapımı için Hasan Ağa'ya Hazine-i Amire'den her gemi için 600 guruş olmak üzere toplam 6.000 guruş verilmiş ancak bu paranın kifâyet etmemesi üzerine 2.000 guruş daha gönderilmiştir. Gemi yapımı için gerekli olan malzemelerden 150 kantar tel, 35 kantar zift ve 35 kantar üstüğü İstanbul'dan gemilerle Trabzon'a, Trabzon'dan da yük hayvanları ile Van'a ulaştırılmıştır. Gerekli olan kereste ve diğer malzeme ise mahallinden karşılanmıştır. Tersane Emîni, gemilerin tamamlanmasından sonra bunları işletmek için her gemide ikişer nefer olmak üzere 20 nefer gemiciyi İstanbul'dan Van'a göndermiştir³⁶. Bu uygulamalar, Van Gölü'ndeki gemi inşası ve işletilmesi konusunda 16. yüzyıldaki yeterli sayılabilecek kadronun 18. yüzyılın ilk çeyreğinde azaldığını düşündürmektedir.

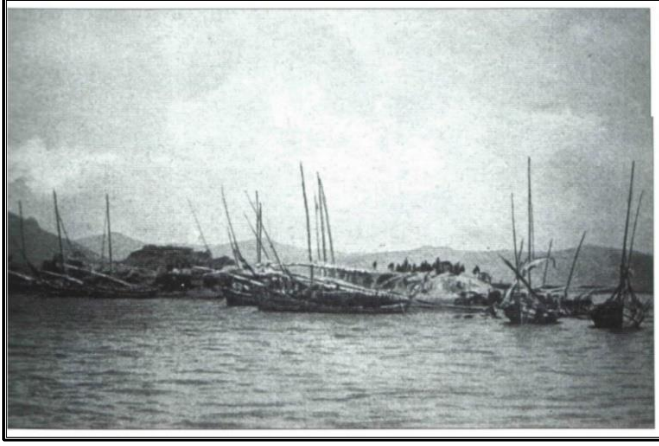
1723 yılında inşa edilen gemilerin orduya yapılacak zahire ihracı için kifâyet etmeyeceği anlaşılınca Tatvan'da depolanan zahirenin Van ambarına ve oradan da Tebriz seferine çıkan ordunun iaşesi için kullanılmak üzere serasker Abdullah Paşa'ya ulaştırılması işinde karayolu da devreye sokulmuştur. Bu bağlamda, Bitlis Sancağı kazalarına bağlı bütün yerlerden beygir, katır, eşek ve öküzlerin bedelleri karşılığında temin edilerek, Tatvan İskelesi'ndeki ambarda bulunan zahirenin karayoluyla süratle Van'a ulaştırılması karara bağlanmıştır. Bu nakliye işi iki ayrı

³⁴ Evliya Çelebi, *Seyahatnâme* 3-4, vr. 238/a.

³⁵ J. B. Tavernier, *Tavernier Seyahatnamesi*, s. 291.

³⁶ S. Genç, "Şark Seferlerinde Van Gölü'nde Ulaşım", s. 1408-1411.

koldan yani Van Gölü'nün kuzey ve güney kısmından gerçekleştirilmek istenmiştir. Zahire taşıyan kafilenin Gevaş üzerinden gitmesi halinde Hoşab şehrinde, Adilcevaz üzerinden gitmesi halinde ise Erçek adlı köyde zahirelerin depolanması istenmiştir. Bu konuda Van mütesellimi ve Bitlis hâkiminin de üzerine düşeni yapmaları özellikle vurgulanmıştır³⁷. 29 Ocak 1725 tarihinde Divân-ı Hümayûn'da alınan bir karar ile aynı hususun Van mütesellimi ve Bitlis hâkiminin gayretleriyle ihmal edilmeden yapılması konusunda emr-i şerifler yazılmıştır³⁸.



10 **Fotoğraf 1:** Van Limanı-1905 (Kaynak: Kevorkian, Raymond H.-Paul B. Paboudjian, 1915 *Öncesinde Osmanlı İmparatorluğu'nda Ermeniler*, (Fransızcadan çev. Mayda Saris, haz. Ararat Şekeryan-Ardaşes Margosyan), İstanbul, 2012, s. 525).

Sonraki dönemler için bir fikir vermesi bakımından, 19. yüzyılın hemen başlarında Van Gölü'nde 7-8 adet yelkenli geminin faal olduğunu belirtmek gerekir³⁹. Bu gemiler de ancak Bitlis ve çevresi ile yapılan ticarete cevap verebilecek durumdaydı. Yelkenlilerin dışındakiler, küçük kayıklar veya gemilerdi. 19. yüzyılın son çeyreğinde Van'ı ziyaret eden Vital Cuinet'in verdiği bilgilere göre, Van Gölü'nde mal ve insan ulaşımını sağlayan yelkenli gemi sayısı 87 idi. Bunların 60'ı Van, 25'i Gevaş, 2'si ise Adilcevaz iskelesinde bulunuyorlardı. Bahse konu gemilerdeki toplam personel sayısı 348, toplam yolcu kapasitesi ise 1044 idi⁴⁰. 1899 tarihli Van Vilayet Salnâmesi'ne göre, gölde 110 adet küçük gemi bulunmaktadır⁴¹.

³⁷ BOA, İE. BH., *Dosya No: 16, Gömlek No: 1438*, s. 1-2 (Belge tarihsizdir ancak arşiv idaresince H. 1136 (1723-1724) olarak tarihlendirilmiştir).

³⁸ BOA, C. AS., *Dosya No: 1049, Gömlek No: 46106*, (Tarih: 14 CA 1137/29 Ocak 1725).

³⁹ İ. Mangaltepe, *Seyyahların Gözleriyle Van*, s. 48.

⁴⁰ İ. Mangaltepe, *Seyyahların Gözleriyle Van*, s. 47. 19. yüzyıl ve 20. yüzyılın başlarında Van Gölü'ndeki gemi sayısı, nakliyat ve ticaret için ayrıca bkz. O. Kılıç, "Osmanlı Döneminde Van Gölü ve Hayat", s. 54-57.

⁴¹ *Van Vilayet Salnamesi (Van İl Yıllığı) 1315 (1899)*, (Eski Harflerden çev. Salih Allahverdi-Osman Güven), Van Belediye Başkanlığı Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü yay. No: 1, Ankara, 1995, s. 66.

19. yüzyılın ikinci yarısından sonra göldeki gemilerin gelişen teknolojiye göre çeşitlendiği görülmektedir. Yelkenli gemilerin yanında buharlı gemiler de gölde çalışmaktadır. Cuinet'e göre, gölde tütün idaresinin kendi özel taşımacılığı için bir, Amerikalı misyonerlerin de yine kendi özel işleri için kullandıkları birer buharlı gemileri mevcuttu⁴².

2. Van Gölü Bağlantılı Ulaşım ve Lojistik Faaliyetleri

10. yüzyılda Van Gölü'ne odaklanan üç büyük ulaşım yolu vardı. Çünkü gölde işleyen yük gemileri bu ulaşımın bir parçasıydı ve yollar Van Gölü'nün üç ayrı noktasına çıkıyordu. Bunlardan birincisi güneybatı yolu denilen Tatvan-Bitlis-Silvan ve Amid yoludur. İkincisi Van-Godor-Her-Tebriz yani doğu yolu, üçüncüsü ise Ahlat-Hınıs-Ermenistan/Gürcistan/Trabzon yani kuzey yoludur. Birinci yolun devamında Çukurova ve Basra körfezine ulaşılıyordu. İkincisinin devamı Hindistan, üçüncü yolun devamı ise kuzeydoğuya Ermenistan ve oradan Gürcistan'a, kuzeybatıya ayrılan kısmı ise Trabzon üzerinden Karadeniz'e çıkıyordu⁴³. Van Gölü kapalı havza bir göl olduğu için Ahlat, Van ve Tatvan noktaları arasında karayolu kullanılmadan yüklerin daha rahat taşınması sağlanıyor ancak bu yolla göl sahili dışındaki başka bir merkeze gidilemiyordu.

Osmanlı dönemi öncesinde özellikle de 12-13. yüzyıllarda Van Gölü çevresindeki en önemli merkez olan Ahlat ile göl çevresindeki diğer merkezler arasındaki bağlantıyı sağlamak amacıyla gemiler işlediğini yukarıda belirtmiştik. Bu dönemde Ahlat, Erciş, Tatvan, Vastan ve Van'da limanların varlığı malumdur⁴⁴.

Tatvan, Ahlat ve Van limanlarının göldeki en hareketli ve işlek limanlar olduğunu söyleyebiliriz. Ahtamar, Erciş, Vastan, Edremit ve Adilcevaz'daki limanların ise limandan daha küçük iskeleler olabileceği düşünülmektedir. Ahlat'ın ortaçağda önemli bir liman şehri olma durumunun ise Osmanlı döneminde gerilediği, burasının da bir iskele düzeyinde olduğu söylenebilir. Evliya Çelebi, gölün etrafında 9 kalenin ve her tarafında çok iyi limanlarının bulunduğunu ifade etmektedir⁴⁵.

Van şehri Osmanlı döneminde aynı adlı eyaletin merkezi olduğu için önemli bir konuma gelmiş ve Van Gölü'ne kıyısı bulunan kale, şehir, kasaba veya diğer küçük yerleşim birimlerinin Van veya birbiri ile olan ulaşımını zaman zaman göl üzerinden gerçekleştirmiştir. Özellikle Van şehrinin İran bağlantılı yolların kesişme noktasında olması sebebiyle, buraya gelen tüccarlar mallarını Van'dan Tatvan'a veya Tatvan'dan Van'a geçirme işlerini çoğunlukla bu iki merkezde tesis edilmiş limanlarda bulunan gemiler vasıtasıyla yapmıştır. Fransız tüccar Jean Baptiste Tavernier, 17. yüzyılın ortalarında Tatvan'ın her yanında adeta bir set oluşturan kayalıklar sayesinde korunaklı bir limanı bulunduğunu belirtir. Gözlemlerine göre,

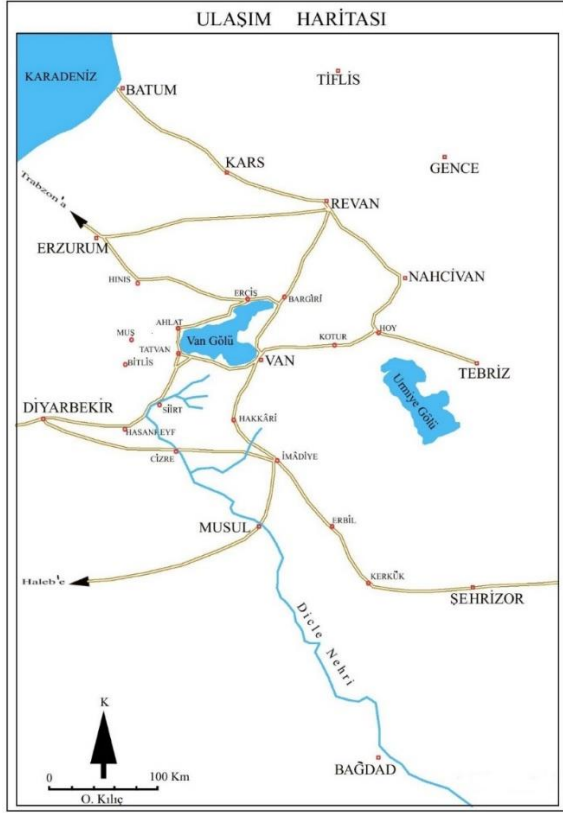
⁴² İ. Mangaltepe, *Seyyahların Gözleriyle Van*, s. 48.

⁴³ *Ermeni Halkının Tarihi*, s. 253.

⁴⁴ O. Turan, *Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi*, s. 118.

⁴⁵ Evliya Çelebi, *Seyahatnâme 3-4*, vr. 237/a.

Tatvan Limanı 20-30 kayığı barındırabilecek büyüklüktedir. Tatvan Limanı'na gelen tüccarlar Van'a götürecekları mallarını rüzgârın elverişli olduğu zamanlarda burada kayıklara yükletiyor dolayısıyla daha emniyetli ve süratli bir seyahat yapıyorlardı. Tatvan'dan Van'a kayık veya gemi ile seyahat yaklaşık olarak 24 saattir ve tehlike arz etmiyordu. Aynı yolu Van Gölü'nün kuzeyinden dolaşmak şartıyla, yaklaşık sekiz günde gitmek ancak mümkündür. İran tarafından geldiğinde Van limanından Tatvan limanına aynı şekilde gitme imkânı yani karşılıklı seferlerin olduğunu belirtmektedir⁴⁶. Gölün kapalı havza olması korsanlık faaliyetleri için uygun değildi ve bu sebeple açık denizlerdeki gibi korsanlara rastlanmıyordu.



Harita 1: Osmanlı Dönemi Van Gölü Çevresi Karayolu Ulaşım Haritası

Van-Tatvan arası askerî lojistik taşımacılığında, belirtilen avantajlarından dolayı gemiler tercih ediliyordu. Özellikle doğu seferine çıkan Osmanlı ordusunun zahire ihtiyacının temini maksadıyla toplanan zahirenin burada depolanıp peyderpey deniz veya kara yoluyla ilgili mahallere gönderilmesi Tatvan'da bulunan bir *voynoda* eliyle organize ediliyordu. 1633-1634 yıllarında ordunun ihtiyacını

⁴⁶ J. B. Tavernier, *Tavernier Seyahatnamesi*, s. 291-292.

karşılama amacıyla Van ambarına teslim edilmek üzere Mardin, Urfa ve Nusaybin'den gönderilen zahire Tatvan İskelesi'ne getirilmiş ve burada Tatvan voyvodası Hasan Bey'e teslim edilmiştir. Tatvan'da depolanan zahire Van ambarına 33 azeban gemisi kullanılarak nakledilmiştir⁴⁷. Aynı durum 1723 yılında başlayan şark seferlerinde de görülmektedir. Yukarıda da zikrettiğimiz üzere Mardin, Bitlis ve Diyarbakir havalisinden satın alınan zahire Tatvan İskelesi'ndeki depolarda toplandıktan sonra yeni yapılan 10 geminin de takviyesi ile Van'a ulaştırılmıştır. Zahirelerin sevkiyatı Van ve daha sonra Edremit'te yapılan ambarlarda depolanarak yapılmıştır. Ahlat, Adilcevaz, Norşin ve Erciş iskelelerinde de ambarlar bulunuyordu. Bu ambarlardaki zahirenin depolanması yüklenmesi ve gemilerle gönderilmesi işinden ambar eminleri sorumlu idi. Gemilerle nakledilen zahire, ağırlıklı olarak buğday, arpa, un ve bulgurdan oluşmaktaydı⁴⁸. Van Kalesi veya ordu için gerekli olan diğer bir kısım malzeme de gemilerle taşınmaktaydı. 1724 Mayıs ayında 551 çuval kömür, kürek ağacı ve çuval gibi mallar da gemilerle Van'a intikal ettirilmiştir. Tatvan-Van ve Tatvan-Edremit arasındaki nakliyat işi ile ilgili olarak devlete ait gemilerin yeterli olmaması durumunda şahıslara ait gemiler de kiralanmak suretiyle kullanılmıştır. Şahıslara ait gemilere ödenen ücrete *navl-ı sefain* denilmekteydi⁴⁹.

Evliya Çelebi, Tatvan'ın Van beylerbeyinin hassı olup subaşısının hâkim ve naiblik olduğunu söyler. Şah Tahmasb'ın 1552 yılında Erciş, Adilcevaz ve Ahlat kalelerini işgal ettiği sırada Tatvan Limanı'ndan gemiler ile Van Kalesi'ne yardım gitmesin diye Tatvan Kalesi'ni de harap ettiğini belirtir. Liman ağzında kale gibi sağlam bir hanın olduğunu ve Van paşasının bir ağasının 200 adamı ile o handa bulunduğunu ifade eden Evliya Çelebi, Van kullarından bir ağanın Van Gölü'nden limana uğrayan gemilerden *öyr-i sultani* adıyla bac ve gümrük vergisi tahsil ettiğini de eklemektedir⁵⁰. Evliya Çelebi'nin çağdaşı olan Tavernier'den naklen verilen bir bilgide, ipek tüccarlarının bazı kısıtlamaları aşmak, daha düşük vergi ödemek ve vergi memurlarının malları dikkatli bir şekilde incelemesinden kaçınmak için Erzurum yerine Van'dan geçmeyi tercih ettikleri yolundaki yorum⁵¹ sadece böylesi bir nedene dayalı olmamalıdır. Zira tüccarların Van-Tatvan arasında gemi ulaşımını rahatça yaptıkları bu işin daha çabuk, emin ve hatta daha ucuz olduğu bizatihi Tavernier tarafından da ifade edilmektedir.

Tatvan'dan Van'a seyahat kara yolu ile yapılacak ise genellikle Van Gölü'nün kuzeyi tercih edilirdi. Zira güney yolu özellikle kış aylarında geçit vermiyordu. 22 Kasım 1046 yılında Ahlat'tan Bitlis'e seyahat eden Nâsır-ı Hüsrev bu kışın pek şiddetli olduğunu burada bir kervansarayda konakladığını, ahalinin tipide yolunu

⁴⁷ BOA, MAD 4390, s. 81; BOA, D.BŞM No: 167, s. 8.

⁴⁸ S. Genç, "Şark Seferlerinde Van Gölü'nde Ulaşım", s. 1411.

⁴⁹ S. Genç, "Şark Seferlerinde Van Gölü'nde Ulaşım", s. 1411-1412.

⁵⁰ Evliya Çelebi, *Seyahatnâme 3-4*, vr. 236/b.

⁵¹ Palmira Brummett, *Osmanlı Denizgücü*, (çev. H. Nazlı Pişkin), Timaş yay., İstanbul, Şubat 2009, s. 240, 249.

kemer yapılar yaptığını, özellikle kış aylarında çok fazla yağan kardan etkilenmemek ve sığınmak için bu kemerleri inşa ettiğini belirtir⁵⁵.

Van Gölü çevresindeki bazı bölgelerde çeşitli madenler vardı. Madenlerin çıkarılması ve işletilmesi için gerekli olan levazımı taşımak işinde deniz yolunun ön planda olduğu görülmektedir. Bu konuda göze çarpan en önemli maden güherçiledir. Ahlat, Adilceviz ve Erciş'te güherçile madenleri bulunmaktaydı. Güherçile barut yapımında kullanılan bir madde olduğu için önem arz ediyordu. Barut yapımı için gerekli olan bir diğer hammadde ise kükürttür. Kükürt ise ağırlıklı olarak Hakkâri'de bulunuyordu. Barut hammaddelerinin ocaklardan çıkarıldıktan sonra saf edilmiş hallerinin Ahlat, Erciş, Adilceviz, Van ve Ahtamar Adası'ndaki baruthanelere nakli ve üretilen barutun ilgili kalelere dağıtımının yine gölde işleyen gemilerle yapıldığı anlaşılmaktadır. Barut imalatı için gerekli odunun ve diğer levazımın ilgili imalathanelere taşınması için devlete ait gemilerden birisi sadece bu işe tahsis olunmuştu. 15 Temmuz 1570 tarihinde Van emval nazırı Hüseyin'e hitaben yazılan bir hükümlerle, Erciş ve Ahlat'ta işlenmesi emrolunan barut için lazım olan odunun nakliyesi işinde kullanılmak üzere Van Gölü'ndeki mîrî gemilerden birini tahsis etmesi istenmiştir⁵⁶.

Van kalesinde bir top ve darbzen dökümhanesi bulunmaktaydı. Bu dökümhanenin levazımının bir kısmı da yine gemiler vasıtasıyla taşınıyordu. Nitekim top veya darbzen dökümü için gerekli olan ardiç otu Ahtamar Adası'ndan, kereste ise mahallindeki mîrî meşeliklerden⁵⁷ sağlanıyor ve gemiler ile dökümhaneye taşınıyordu. Van defterdarlığı kuruluncaya kadar bu işle ilgili masraf Diyarbekir beylerbeyi ve defterdarı marifetiyle eyalet hazinesinden karşılanıyordu⁵⁸.

Van'ın yakacak odun ve odun kömürü ihtiyacı göl taşımacılığı ile Kardigân (Kârcikân) Kazası ve Bitlis çevresinden geliyordu⁵⁹. Daha sonraki dönemlerde de odun taşımacılığının Van Gölü üzerindeki en hacimli nakliyat işi olduğu tespit edilmektedir.

3. Van Gölü Bağlantılı Ticaret ve Bölgenin Ticari Potansiyeli

Van Gölü ve çevresindeki merkezlerde iç ve dış ticarete konu olan her türlü emtianın göl bağlantılı olarak taşınmasının ihtimal dâhilinde olduğu düşüncesiyle,

⁵⁵ Evliya Çelebi, *Seyahatnâme 3-4*, vr. 236/b. Bugün de bölgedeki demir yolunun üzerinin düzlük alanda yer yer tünellerle kapatıldığı ve bu yolla şiddetli kar yağışının ulaşımı aksatmasının engellenmeye çalışıldığı malumdur.

⁵⁶ BOA, *MD 14*, 210/296.

⁵⁷ Demir madeni ve dökümhane için tahsis edilen mîrî meşeliklere erbâb-ı timardan ve mirîden hiç kimsenin müdahale etmemesi hususunda Van beylerbeyi, Bitlis ve Ahtamar kadılarına yazılan 6 Eylül 1577 tarihli hüküm için bkz. BA., *MD 31*, s. 231/512.

⁵⁸ BOA, *MAD 2775*, s. 748.

⁵⁹ İ. Mangaltepe, *Seyahatın Gözüyle Van*, s. 48; M. Demirtaş, "Osmanlı Hâkimiyetinde Van Gölü'nde Denizcilik", s. 95.

bu kısımda Van ve çevresinin ticari potansiyeli hakkında bilgi vermenin faydalı olacağı düşünülmüş ve değerlendirmeler bu çerçevede yapılmıştır.

Hudûdu'l-Âlem adlı eserde Türk-İslâm hâkimiyeti öncesi Van Gölü çevresindeki şehirler ve ticari potansiyelleri hakkında önemli bilgiler bulunmaktadır. Bahsedilen esere göre, 982 yılında Ermen ülkesi içinde yani Van Gölü çevresinde zikredilen bazı şehirler ve buralarda üretilen ticari mallar hakkında şunlar kayıtlıdır:

Hoy, Bargiri (Muradiye), Erciş, Ahlat, Nahcivan, Bitlis: İrili ufaklı, mamur, nimeti olan kalabalık şehirlerdir. Halkının arasında zengin ve tüccar olanlar vardır. Zilli (motifli yolluk), halı, yün, şalvar ipi bu şehirlerin önemli ticari mallarıdır⁶⁰.

10. yüzyıla ilgili bilgi veren bir diğer kaynağa göre, Van ve çevresinde döşemelik kumaşlar, minder, halı, perdelik kumaşlar ve giysi niyetine tümü özenle işlenmiş manto ve kumaşlar üretiliyordu. Bu üretim atölyelerde değil, köylü ve şehirli ailelerin evlerinde gerçekleşiyordu⁶¹. 1046 yılında Ahlat'ı ziyaret eden Nâsır-ı Hüsrev ise Ahlat şehrinin zenginliğinden ve esnafının Arapça, Farsça ve Ermenice konuşabildiklerinden bahseder⁶².

Ahlat'ın bu zenginliği ve ticari potansiyelinin genişliği Selçuklular devrinde de devam etmiştir. İbnü'l-Ezrak, Ahlat'ın zenginliğini 1071 Malazgirt zaferinden sonraki ganimet çılgınlığına bağlamaktadır. Nitekim savaşçılar kendilerine tanınan haklar çerçevesinde elde ettikleri her türlü ganimeti bir an önce ellerinden çıkarıp nakde çevirmek için ucuz fiyatla çevredeki çarşı ve pazarlara götürüp satmışlardır. Bu durum civardaki tüm fiyat dengelerini bozmuş, özellikle zırh ve silah fiyatları, arzın fazla olması sebebiyle adeta dibe vurmuştur. Öyle ki savaştan sonra Eylül ayı başlarında Ahlat pazarına uğrayan birisi, 1 dinara 3 adet örme zırh gömlek ya da 72 adet miğfer satın alabiliyordu. 1164 yılında Ahlat çarşısında çıkan yangının şehrin ticari mal ve kumaşlarla dolu depoları, birçok evi ve 70 kadar dükkânı tahrip ettiğinin belirtilmesi Ahlat'ın bu yüzyıldaki zengin ve canlı ticari hayatının varlığını göstermektedir⁶³. Yakut el-Hamevî (d. 1178/1179- öl.1229) de Van'da nefis halıların dokunduğunu kaydetmekte ve bir anlamda 10. yüzyılda altı çizilen dokumacılık geleneğinin devam ettiğini teyit etmektedir⁶⁴.

Van Gölü'nün sularının yükselmesi sonucunda etrafında oluşan gölcüklerde biriken sulardan elde edilen sodyum borat (karbonat)'ın göl bağlantılı önemli bir ticari meta olduğunu söyleyebiliriz. 10. yüzyıla ait bilgi veren kaynaklar, Yererin Dağı eteklerinde boraks ve onun hemen yakınlarında arsenik tuzları, sarı zırnık

⁶⁰ *Hudûdu'l-Âlem mine'l-Meşrik ile'l-Mağrib*, (haz. V. Minorsky, çev. Abdullah Duman-Murat Ağarı), İstanbul, 2008, s. 102.

⁶¹ *Ermeni Halkının Tarihi*, s. 252.

⁶² Nâsır-ı Hüsrev, *Sefername*, s. 10

⁶³ A. Özdal, *Ortaçağ Ekonomisi ve Müslüman Tüccarlar*, s. 297, 313.

⁶⁴ Yakut el-Hamevî, Ebû Abdullah Şehâbeddîn, *Mücemü'l-Büldân I-V*, (thk. Ferîd Abdülaziz Cundî), Beirut, (Darü'l-Kütûbi'l-İlmiyye), tarih yok., s. 174.

(zırnık) ve doğal arsenik sülfürünün elde edildiğini yazarlar⁶⁵. Borak adlı maddeye Beyrûnî (öl. 1061) de dikkat çeker⁶⁶.

13. yüzyılda Ahlatşahlar zamanında Ahlat merkezli geniş ticaret hacminin devam ettiğini söylemek mümkündür. Bu dönemde Ahlatlı ilim, sanat ve ticaret erbabı bütün memleketlere yayılmıştır. Bu beylik zamanında Ahlat'ta demircilik ve çilingirlik işleri çok ileridir. Özellikle kaytanları meşhur olup komşu ülkelerde aranırdı. Ahlat civarındaki kuyulardan çıkarılan kırmızı ve sarı renkteki zırnık (arsenik) çok biliniyordu ve bütün memleketlere ihraç ediliyordu. Bu dönem ile ilgili olarak bilgi veren kaynaklar Van gölünde yılın iki ayında çok miktarda balık çıktığından ve el ile yakalanarak komşu beldelere gönderildiğinden bahsederler ki⁶⁷, bu bilgi Bendimâhî'deki balık avcılığının o dönemlerde de önemli bir faaliyet olduğuna delalet eder.

Selçuklular devrinde Ermen ülkesi yani Ahlat ve çevresinden toplanan vergi miktarı yıllık 2.000.000 dinar, Moğollar devrinde ise 390.000 dinardır⁶⁸. Bu meblağlar diğer bölgelerle kıyaslandığında canlı bir ticareti işaret eder niteliktedir. Bahse konu ticaretin bir kısmının göl üzerinden yapılmış olması kuvvetle muhtemeldir.

Van Gölü çevresinde ortaçağda bazı kimyasal maddelerin varlığı tespit edilmektedir. Bu maddeler aynı zamanda iç ve dış ticarete de konu idi. Beyrûnî, *zırnık* adı verilen ve Romalılarda *kadzakenus*, *arsanikus* ve *sandrabis* adıyla bilinen ve *sarı* anlamına gelen bir zehirli maddenin beyaz, kırmızı ve sarı renkte çeşitleri bulunduğunu en iyisi ve en pahalı olanının Ermenistan'dan geldiğini yazmaktadır⁶⁹. Dolayısıyla 11. yüzyılın ilk yarısında *sarı zırnık* denilen arseniğin Van Gölü çevresi için ortaçağda önemli bir ticaret metası olduğu anlaşılmaktadır. 10. yüzyılda Vaspurakan Krallığı zamanında arseniğin ve ortaçağda hayvan hastalıkları için kullanılan şapın, bütün çeşitleri Mısır'dan gelmesine rağmen, Van Gölü çevresinde ve diğer bazı yerlerde de bulunduğu kaydedilir⁷⁰.

⁶⁵ *Ermeni Halkının Tarihi*, s. 252.

⁶⁶ Beyrûnî *borak* adlı bir maddeden bahsederken, bunun Latince *afro natrum*, Süryanice *ba'aşara*, Sindide ise *us* olarak adlandırıldığını yazmaktadır. Bu mineralin Ermenistan'dan geldiğini hafif, tabakalı ve kolay kırılabilir olduğunu söyler. Menekşe rengindedir, duman gibidir ve keskin bir lezzeti vardır. Onun gereksiz yere vücuda girmesine izin verilmemesini vurgular. Beyrûnî, Dioscorides'in borakın en iyi çeşidinin hafif, pembe ve beyaz olanı olduğunu, en azından Kut'tan elde edilen çeşidinin böyle, Ermeni türünün adının ise *abrunitrum* şeklinde kaydettiğini söyler. Galen'in ise *boraks-ı zebadî* adı verilen maddenin temizleyici özelliğinden dolayı Afrika'da banyoda kullanıldığını *zabadî-i natrum* ile *boraks-ı Ermenî*'nin ise eş anlamlı olduğunu belirttiğini yazar Ebu'r-Reyhan el-Beyrûnî, *Kitâbü's-Saydana fi't-Tib*, Çeviren: Esin Kâhya, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Kütüphaneler ve Yayımlar Genel Müdürlüğü 3317, Ankara, 2011, s. 125.

⁶⁷ O. Turan, *Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi*, s. 118.

⁶⁸ A. Özdal, *Ortaçağ Ekonomisi ve Müslüman Tüccarlar*, s. 135.

⁶⁹ Ebu'r-Reyhan el-Beyrûnî, *Kitâbü's-Saydana fi't-Tib*, s. 388.

⁷⁰ Ebu'r-Reyhan el-Beyrûnî, *Kitâbü's-Saydana fi't-Tib*, s. 405.

Van Gölü kıyısındaki Noreşan (Norşin) koyunda ise Osmanlı öncesi dönemde kaya tuzu bulunduğu dair bilgiler mevcuttur. Kaya tuzunun 10. yüzyılda bölgede varlığı bilinmektedir. Yine kuzey kıyı gölcüklerinde yani Adilcevaş yakınındaki sodalı gölde potasyum ve nitrat tuzlarının varlığına bu dönemde de dikkat çekilmektedir⁷¹. Potasyum nitrat ve arsenik tuzlarının işlenmesi önemli bir cam üretimini, boraks ve arseniğin işlenmesi ise seramik yapımı ve kuyumculuğu akla getirmektedir. Ancak kuyumculuk dışında cam ve seramik endüstrisinin Van Gölü çevresinde varlığına rastlanmaz⁷².

Van Gölü çevresinde bal üretiminin de çok olduğu anlaşılmaktadır. 1046 yılı Aralık ayı sonlarında Bitlis'e gelen Nâsır-ı Hüsrev, Bitlis'te 100 batman balın 1 dinar olduğunu kaydeder. Verdiği bilgilere göre, Bitlis'te bazı kişiler yılda 300-400 tulum bal toplamaktadırlar⁷³.

Van Gölü bağlantılı ticaretin en önemli metalarından birisi, belki de en başta geleni balıktır. Suyunun özelliğinden dolayı gölde sadece *inci kefalî* olarak adlandırılan bir balık türü yaşamaktadır. Bu balık türü her yıl Nisan ayında bol miktarda avlanmaktadır. Göldeki balıklar Haziran ayı sonlarına kadar yani yumurtlama mevsimlerinde göle dökülen akarsu ağızlarına hücum etmektedirler. Bu hareketlenmelerinin temel sebebi balıkların yumurtalarını tatlı sulara bırakma istekleridir. Balıklar bu geçiş sırasında suyun akış yönünün tersine yüzdükleri için geçiş noktalarında kayalara da sürtünerek bitap düşmekte, balıkçılar ise bu durumu fırsata çevirerek bu ters yüzü esasında balıkları elleri ile bile yakalayacak derecede rahatlıkla avcılık yapmaktadırlar. Balıklar yumurtalarını bırakıp döndükleri zamanda boğaza gerilen hasırlar, seceler, odundan yapılmış çubuk biçiminde bentler veya büyük ağlar ile yakalanırlardı. Bu hareketin en yoğun yaşandığı yer Muradiye ilçesi sınırları içerisinde bulunan ve Van Gölü'ne dökülen *Bendimâbî Çayı*'dır⁷⁴.

İbn Haldun, Abbasiler zamanında Memun döneminde 813-833 yılları arasında "beytü'l-mal" a yani hazineye aynı vergi olarak sevk edilen malların listesini verirken, Ermen bölgesi yani Van Gölü çevresinden 10.000'er *ritl* salamura balık (meyic-i sur-ı mâhî) ve Ringa balığı (sûnec) gönderildiğini yazmaktadır⁷⁵. Ermen bölgesinde salamura balığın elde edildiği tek yer Van Gölü'dür. Bu durum 10. yüzyılın sonlarına doğru Van Gölü kaynaklı tuzlanmış balık üretiminin boyutu hakkında bir kanaat sahibi olmamızı sağlamaktadır. Sadece aynı vergi olarak

⁷¹ *Ermeni Halkının Tarihi*, s. 252.

⁷² *Ermeni Halkının Tarihi*, s. 252. 19. yüzyılda Van Gölü bağlantılı ticaret hakkında bkz. O. Kılıç, "Osmanlı Döneminde Van Gölü ve Hayat", s. 61-62.

⁷³ Nâsır-ı Hüsrev, *Sefername*, s. 11.

⁷⁴ C. Alper, *Çeşitli Yönleriyle Van*, s. 35.

⁷⁵ İbn Haldun, *Mukaddime I*, (haz. Süleyman Uludağ), Dergâh Yayınları, İstanbul, 2009, s. 407. Ahlat ve Nusaybin'de 11. Yüzyılda 1 ritl= 300 dirhemdir. Bu durumda 1 dirhem o zaman da 3.207 gram idiyse bu durumda 1 ritl=962,1 gram olarak ortaya çıkar. Bkz. Walther Hinz, *İslâm'da Ölçü Sistemleri*, (çev. Acar Sevim), Marmara Üniversitesi Yayınları No: 487, Fen-Edebiyat Fakültesi Yayınları No: 21, İstanbul, 1990, s. 39.

gönderilen salamura balık yaklaşık 9,5 tondur. Bu balıklara *meyc-i sur-ı mâhî* denilmesi bunların büyük bir kısmının Bendimâhî Çayı'ndan toplanan balıklar olduğunu da düşündürmektedir. Ancak Van Gölü çevresinde Ermeni Vaspurakan Krallığı zamanında, Aras Nehri'nde avlanan mersinbalığına da *surmabi* denildiği yolunda bilgiler vardır. Bu dönemde Van Gölü'nde avlanan balıklardan alınan aynı vergiler önemli bir yekûn tutmaktaydı. Bu zamanda da Bendimâhî'den bilinen yöntemle balık avlandığı ve avlanan balıklara *darekb* denildiği bilinmektedir. Vaspurakan Krallığı zamanında da balıklar muhafaza için tuzlanıp kurutulmaktaydı⁷⁶.

11. yüzyıl bilim adamlarından Beyrûnî, eski metinlerde *hamubmalab* adı verilen bir balığın *tırrîb* adıyla Ermenistan'da Vatsan Denizi'nde bulunduğunu yazar. Beyrûnî, o bölgenin balığının tuzun ince doğasından dolayı tuzlu hale geldiğini söylemektedir⁷⁷. 13 yüzyılın önemli bilim adamlarından Zekeriyâ Kazvinî de; Van Gölü'nden *et-tırrîb* adlı bir balık çıkarıldığını ve bu balıkların yılın iki ayında gölde çok fazlalaştığını ve elle yakalamanın bile mümkün olabildiğini kaydeder. Kazvinî bu balıkların dünyanın her yerine özellikle de Musul ve El-Cezire şehirleri ile Horasan'a gönderildiğini belirtir. Hatta kurutulmuş Hindistan gibi uzak ülkelere bile gönderildiğini ifade etmektedir⁷⁸.

Osmanlı döneminde Van Gölü ile bağlantılı gelir kalemleri iki ana başlıkta toplanabilir. Bunlardan birincisi kimyasal ürünler, ikincisi ise göl ve bağlantılı olarak Bendimâhî'de yapılan balıkçılık faaliyetleridir.

17. yüzyılın başlarında tertip edilen icmâl defterde *resm-i berk* veya *borek* diye ifade edebileceğimiz bir mahsulden bahsedilir. Bu mahsulün içeriği defterde aynen şöyle açıklanmıştır:

“*an Mahsûl-i resm-i berk (borek) der-etraf-ı deryâ-yı Van*

Derya kenarında ba'zı mevzi'ide deryâ suyundan gölcükler olup anda bâsıl olur bir bakdır. Tâbi'-i Adilcevâz bâric-ez-defter fi sene: 7.000”⁷⁹.

Burada bahsedilen *berk* veya *borekin*, ortaçağda varlığını tespit ettiğimiz boraks olduğunu söylemek mümkündür. Sodyum boratın veya laterdenin (soda

⁷⁶ *Ermeni Halkının Tarihi*, s. 251.

⁷⁷ Ebu'r-Reyhan el-Beyrûnî, *Kitâbü's-Saydana fi'l-Tıbb*, s. 253. Kitabın çevirisinde Van Gölü'ndeki balığın adı *tırrîb* olarak yazılmıştır. *Vatsan Gölü* ise *Haşar Gölü* şeklinde parantez içinde verilmiştir. Ancak Arapça kaynaklarda Van Gölü'nde inci kefalî diye bilinen balığın *tırrîb* olarak kaydedildiğine rastlanmaktadır. Vatsan Gölü ise *Vastan Gölü* dolayısıyla da *Van Gölü* olmalıdır. Nitekim Kazvinî, Van Gölü'ndeki balığı *et-tırrîb* şeklinde adlandırmaktadır. Bkz. Ebû Yahya Ebû Zekeriyâ Zekeriyâ b. Muhammed Kazvinî, *Asârü'l-Bilâd ve Abbâriü'l-i İbâd*, Beyrut, (tarih yok), s. 524. Bu bilgileri benimle paylaşan, makalede kullanılan ortaçağ tarihi ile ilgili kaynaklardan haberdar eden ve bir kısmını gönderme zahmetinde bulunan Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi Doç. Dr. Ahmet Özdal'a teşekkür ederim.

⁷⁸ Ebû Yahya Ebû Zekeriyâ Zekeriyâ b. Muhammed Kazvinî, *Asârü'l-Bilâd ve Abbâriü'l-i İbâd*, Beyrut, (tarih yok), s. 524.

⁷⁹ BOA, TD 730, s. 50.

tozu) elde edilme şekli, bu gelir kalemi ile ilgili olabileceğini gösteren bir diğer husustur. Yukarıdaki kayıt, Adilcevaz yakınlarındaki Sodalı Göl'ün tuz ve soda bakımından 16-17. yüzyıllarda az da olsa işletildiğine delalet etmektedir.

Osmanlı döneminde Bendimâhî mevkiinde veya o dönemin tabiriyle *Bend-i mâhî Ziyaretgâhı*'nda balık avlama işi devletin tekelindeydi. Burada yapılan balık avından elde edilen mahsulden elde edilecek gelir 1605 yılında 5.000 akçe olarak belirlenmiş ve Adilcevaz Sancağı züemasından zaim Süleyman'ın zeamet gelirleri içinde kaydedilmiştir⁸⁰. Bu meblağ, balık gelir kaleminin tamamı değil, sadece bu zeamete sahibine bırakılan hisseden ibaret olmalıdır. Evliya Çelebi ve Tavernier⁸¹ de Bendimâhî Çayı'ndaki balıkçılık faaliyetinden enteresan bir olay olduğu için renkli ve efsanevi bir anlatımla bahsederler.

Evliya Çelebi'nin verdiği bilgilere göre; gölden Bendimâhî Çayı'na giren balıklar *Bend-i Mâhî Sultan* denilen ziyaret yerine varıyorlar ve o yerdeki su otlarından ve eğir köklerinden otladıktan sonra sultanı ziyareti tamamlayıp bir ay sonra geri döndükleri zaman Van defterdarı tarafından görevlendirilen ağalarından birisi Bendimâhî denilen mevkiyi ağla kapatıyordu. Balıklar burada ağanın gözetiminde yüzlerce kişi tarafından avlanıp tuzlandıktan sonra orada bekleyen Acem ve Ermeni tüccarlara satılıyordu. Onlar da bu binlerce deve yükü tuzlanmış balıkları Acem, Azerbaycan ve Lahican taraflarına götürüp satıyorlardı. Bu balıkların satışından devlete 9 yük akçe gelir elde edilip, bu meblağ Van Kalesi ve göle kıyısı olan diğer kalelerdeki askerlerin ulufe ödemeleri için kullanılmaktaydı⁸². Evliya Çelebi zikretmese de, tuzlanan balıkların Bendimâhî'den Van Gölü'nün batısındaki bir noktaya ticaret maksadıyla gitmesi halinde zamandan tasarruf sağlamak maksadıyla gemi taşımacılığının tercih edileceği kuvvetle muhtemeldir.

Tavernier, her yıl Mart ayında eriyen karlar sebebiyle çay kabarmaya başlayınca balıkların göle girdiklerinden bahseder ki bu yanlış bir tespittir. Zira balıklar gölden çaya girip sonra tekrar göle dönmektedirler. O'na göre balık mukataası kısa bir süre mültezimlere verilmiş ve mültezimler zamanında balık yerine yılan çıkması sebebiyle bu işten vazgeçilmiştir⁸³. Ancak Bendimâhî Çayı'ndaki balık avlama işinin devlet kontrolünde mukataa haline getirilerek iltizam usulüyle işletildiği bunun aksi bir uygulamaya arşiv belgeleri veya diğer kaynaklarda rastlanmadığını söylemek gerekir.

Daha sonraki dönemlerde de bu faaliyetin hız kesmeden devam ettiği görülmektedir. Vital Cuinet, 19. yüzyılın son çeyreğinde Van Gölü ve çevresindeki

⁸⁰ BOA, TD 730, s. 48.

⁸¹ J. B. Tavernier, *Tavernier Seyahatnamesi*, s. 292-293.

⁸² Evliya Çelebi; Şeref Han'ın *Bend-i mâhî Sultan*'ın Büyük İskender'in hâkimlerinden birisi olduğunu Bargiri adlı yerin suyu ve havasından hoşlanıp orada yerleştiğini, kendi ve tebası için Van Gölü'nün balıkları için bir tılsım edip bu mahalde gömdüğünü ve bu tılsımın etkisi ile bütün balıkların yılda bir kez o tılsıma varıp Bendimâhî Sultan'ı ziyaret ettiklerini ve döndüklerinde avlandıklarını belirtir. Bkz. Evliya Çelebi, *Seyahatnâme 3-4*, vr. 237/b.

⁸³ J. B. Tavernier, *Tavernier Seyahatnamesi*, s. 292-293.

yerlerde 60 balık avlama veya üretim yeri olduğunu, balık üretiminin yıllık getirisinin 60.000-80.000 kuruş arasında değiştiğini ve 1890 yılında Van vilayetinden 400 liralık bir balık ihracatı yapıldığını kaydeder⁸⁴.



Fotoğraf 2: Bendimahî'de Balık avı-1905 (Kaynak: Raymond H. Kevorkian-Paul B. Paboudjian, *1915 Öncesinde Osmanlı İmparatorluğu'nda Ermeniler*, s. 525).

Sonuç

Van Gölü'nde yapılan ticaret ve nakliyat gölün çevresinde gelişen ekonomik, siyasi ve askerî faaliyetlere göre şekillenmiştir. Ortaçağ'daki ticaret ve nakliyat faaliyetleri bölgenin o devirdeki en önemli siyasi, kültürel ve ekonomik merkezi olan Ahlat eksenli olarak gerçekleşmiştir. Ahlatlı gemicilerin Van Gölü'nde kazandıkları tecrübe onların açık denizlerde ticari faaliyette bulunmaları sonucunu doğurmuştur.

Van Gölü kapalı havza olduğu için ulaşım işleri, sahil limanları ve iskeleler arası ile sınırlı idi. Gölün çevresinin 430 kilometre olduğu düşünülürse, kapalı havza da olsa Van-Tatvan, Van-Ahlat veya Tatvan-Ahlat limanları bağlantılı yapılacak deniz nakliye işlerinin karayoluna göre daha hızlı, tehlikesiz ve ucuz olduğu izahıta varestedir. Bütün bu avantajlarına rağmen ortaçağda gölde işleyen gemilerin ihtiyaca çok da cevap vermediği anlaşılmaktadır. Göl taşımacılığının Osmanlı döneminde daha yoğunlaştığı ve gemi sayısının da fazlaştığı söylenebilir. Van'ın göl çevresindeki en önemli merkez haline gelmesi ile birlikte buradaki liman diğerlerine nazaran ticaret hacmi yüksek bir seviyeye gelmiştir.

Göl, göl ürünleri bakımından sınırlı bir potansiyele sahipti. Balık çeşitliliği sadece inci kefali ile sınırlı idi. Bu balığın Bendimahî Çayı'ndan dönüşü sırasındaki avlanmasından elde edilen gelirin Van Gölü çevresindeki askerî zümrelerin mevaciblerini karşılayacak bir boyutta olması bu sektörün önemini göstermektedir. Öyle ki orta ve yeniçağda Van Gölü çevresinde balıkların kurutulması, tuzlanması

⁸⁴ İ. Mangaltepe, *Seyyahların Gözyiyle Van*, s. 109-110.

ve konserve haline getirilmesi konusunda önemli bir tecrübe kazanılmıştır. Konserve edilmiş veya tuzlanarak kurutulmuş balık ticareti göl bağlantılı önemli bir faaliyettir.

Van Gölü çevresindeki göletlerden elde edilen soda tozu (boraks), arsenik, kaya tuzu ticari bir metaya dönüşerek muhtemelen göl taşımacılığı da kullanılarak farklı bölgelere pazarlanıyordu. Bu kimyasal maddelerin balık dışında göl ve göl bağlantılı ürünler olduğu söylenebilir. Soda tozu doğrudan göl kenarındaki göletlerdeki suyun buharlaşmasından sonra geride kalan maddelerden mamul hale geliyordu.

Gölün askeri maksatlarla kullanıldığı en önemli faaliyet ise ordunun ihtiyacı olan zahirenin taşınması idi. Van Gölü çevresinden toplanan zahire kısa zamanda göl çevresindeki ambarlara nakledilebiliyordu. Doğu seferine çıkacak Osmanlı ordusunun ihtiyacı için Van Gölü çevresinden toplanan zahirenin deniz taşımacılığı ile Van ve diğer şehirlerdeki depolara taşınarak oradan daha doğudaki orduya karayolu ile gönderilmesi işinde gemiler kullanılmış ancak her seferinde yenilerinin yapılmasına ihtiyaç duyulmuştur.

Gölün çevresindeki alanlardan ve özellikle de Bitlis çevresinden kesilen odunların ve odun kömürünün Van'a ve diğer mahallere ulaştırılması için göl taşımacılığı ağırlıklı olarak kullanılmış ancak gemi işletme işi devletin tekelinde olduğu için bu nakliye işinde de her zaman daha fazla gemiye ihtiyaç duyulmuştur. Bu bağlamda devlete ait gemiler dışında halkın belirli bir sayıda gemi yapmasına izin verilmiş ve bu konudaki sıkıntı giderilmeye çalışılmıştır. Van Gölü çevresinde faal olan güherçile ve kükürt maden ocaklarının işletilmesi için gerekli olan levazımın buralara taşınması ve işlenen madenlerin barut imalathanelerine sevkinin de çoğunlukla deniz taşımacılığı yoluyla gerçekleştiği tespit edilmiştir. Devletin doğrudan maden hususuna tahsis ettiği gemiler bulunmaktaydı. Van Kalesi'ndeki top ve darbzen dökümhanelerinin malzemeleri de göl taşımacılığı ile sağlanmıştır.

Orta ve yeniçağlarda Van Gölü bağlantılı nakliyat ve ticaret ile ilgili faaliyetlerin birçok avantaj getirmesine rağmen, istenilen düzeyde gerçekleştiğini söylemek zordur. Daha sonraki dönemlerde, hatta günümüzde bile gölün sunduğu imkânlardan yeteri kadar istifade edilmemektedir. Göl ve çevresinde yaşayan insanların gölden istifadesi ve çeşitli maksatlarla kullanımının biraz da irki huyları ve sosyo-kültürel alt yapıları ile ilgili olduğu düşünülmektedir.

Kaynaklar

1. Arşiv Kaynakları (Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA) ve Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü Arşivi, Kuyûd-ı Kadime (TKGMA))

Cevdet Askeriye Tasnifi (C. AS), Dosya No: 1049, Gömlek No: 46106, (Tarih: 14 CA 1137/29 Ocak 1725)

İbnü'l-Emin Bahriye Tasnifi (İE. BH.), Dosya No: 16, Gömlek No: 1438, s. 1-2

Bâb-ı Defteri Baş Muhasebe Kalemî Defterleri (D.BŞM), No: 167
Maliyeden Müdevver Defterler (MAD), No: 2775, 4390
Mühimme Defterleri (MD), No: 5, 14, 31, 32, 47, 48, 59
Tapu-Tahrir Defterleri (TD), No: 730
Kuyûd-ı Kadime, No: 343

2. Kaynak Eserler

- Âşık Mehmed, *Menâzirü'l-Avâlim*, (haz. Mahmut Ak), II. Cilt Metin, TTK yay., Ankara, 2007.
- Ebû Yahya Ebû Zekeriyâ B. Muhammed Kazvîni, *Asârü'l-Bilâd ve Abbârü'l-i İbâd*, Beyrut, (tarih yok).
- Ebu'r-Reyhan El-Beyrunî, *Kitâbü's-Saydana fi'l-Tıb*, (çev. Esin Kâhya), T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Kütüphaneler ve Yayımlar Genel Müdürlüğü 3317, Ankara, 2011.
- Evliya Çelebi, *Seyahatnâme 3-4*, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi Bağdat No: 305, (1719-1720'de İbrahim b. Mehmed eliyle istinsah edilmiştir).
- Hudûdu'l-Âlem mine'l-Meşrik ile'l-Mağrib*, (haz. V. Minorsky, çev. Abdullah Duman-Murat Ağartı), İstanbul, 2008.
- İbn Haldun, *Mukaddime I*, (haz. Süleyman Uludağ), Dergâh yay., İstanbul, 2009.
- Kâtip Çelebi, *Cihânnümâ*, (Süleymaniye U Kütüphanesi Pertvniyal Kısmı 754 Kayıt No'dan Tıpkıbasım), İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul, Ağustos, 2008.
- Nâsır-ı Hüsrev, *Sefername*, (çev. Abdülvehhab Tarzî), M.E.G.S.B. Devlet Kitapları, İstanbul, 1985.
- Nasûhü's-Silâhî (Matrakçı), *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irakeyn-i Sultân Süleymân Hân*, (haz. Hüseyin G. Yurdaydın), TTK yay., Ankara, 1976.
- Tavernier, Jean Baptiste; *Tavernier Seyahatnamesi*, Editör: Stefanos Yerasimos, (Fransızcadan çev. Teoman Tunçdoğan), Kitap Yayınevi, 2. Baskı, İstanbul, 2010.
- Yakut el-Hamevî, Ebû Abdullah Şehâbeddîn, *Mâcemü'l-Büldân I-V*, (thk. Ferîd Abdülaziz Cundî), Beirut, (Darü'l-Kütûbi'l-İlmiyye), tarih yok.

3. Araştırma/İnceleme Eserler

- Alper, Cengiz, *Çeşitli Yönleriyle Van (Araştırma, İnceleme)*, Yargıçoğlu Matbaası, İkinci Baskı, Ankara, Ekim 1983.
- Brummett, Palmira, *Osmanlı Denizgücü*, (çev. H. Nazlı Pişkin), Timaş yay., İstanbul, Şubat 2009.
- Demirtaş, Mehmet, "XVI. Yüzyılda Van Gölü'nün Adının Tatvan Denizi Olduğunu Gösteren Bir Kaynak: Tezkiretü'l-Bünyan", *VII. Uluslararası Van Gölü Harzası Sempozyumu Bildirileri*, (ed. Oktay Belli), Bursa, 2013, s. 309-311.
- _____, "Osmanlı Hâkimiyetinde Van Gölü'nde Denizcilik", *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 26-29 Eylül 2013/İstanbul, Türk Denizcilik Tarihi Bildiriler*, TTK yay., C. 5, Ankara, 2004, s. 89-102.
- Demirtaş, Mehmet, Oktay Subaşı, *Osmanlıdan Cumhuriyete Vangölü Denizcilik Tarihi*, Tatvan Kaymakamlığı yay., Tatvan, 2015.
- Ermeni Halkının Tarihi*, (der. Gerard Dedeyan, Fransızcadan çev. Şule Çiltaş), Ayrıntı yay., Şubat 2015.

- Genç, Serdar, “XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Şark Seferlerinde Van Gölü’nde Ulaşım”, *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri 14-16 Nisan 2011 Uşak*, (Yayına Hazırlayanlar: Adnan Şişman, Tuncer Baykara, Mehmet Karayaman), Cilt 3, İzmir, Aralık 2011, s. 1405-1413.
- Göney, Süha, “Van-Coğrafya”, *İslam Ansiklopedisi*, Birinci Baskı, Kültür ve Turizm Bakanlığı Millî Eğitim Basımevi, Cilt 13, İstanbul 1986, s. 194-197.
- Göyünc, Nejat, “Van-Tarih”, *İslam Ansiklopedisi*, Birinci Baskı, Kültür ve Turizm Bakanlığı Millî Eğitim Basımevi, Cilt 13, İstanbul 1986, s. 197-202.
- Hinz, Walther, *İslâm’da Ölçü Sistemleri*, (çev. Acar Sevim), Marmara Üniversitesi Yayınları No: 487, Fen-Edebiyat Fakültesi Yayınları No: 21, İstanbul, 1990.
- Kevorkian, Raymond H.-Paul B. Paboudjian, *1915 Öncesinde Osmanlı İmparatorluğu’nda Ermeniler*, Fransızcadan Çeviren: Mayda Saris, (haz. Ararat Şekeryan-Ardaşes Margosyan), İstanbul, 2012.
- Kılıç, Orhan, “Osmanlı Döneminde Van Gölü ve Hayat”, *Osmanlı Devleti’nde Nebirler ve Göller 2*, (haz. Şakir Batmaz-Özen Tok), Not yay., Kayseri, 2015, s. 49-68.
- _____, “Van”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 42, İstanbul, 2012, s. 505-510.
- _____, *XVI. ve XVII. Yüzyullarda Van (1548-1648)*, Van Belediye Başkanlığı Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü Yayınları No: 6, Ankara, 1997.
- Kurt, Yılmaz, “Van Eyaletinde Vakıf ve Mülk Sahipleri”, *Musa Çadrcı’ya Armağan Yazılar*, (haz. Selda Kılıç, Bekir Koç, Tülay Ercoşkun), Bilgin Kültür Sanat Yayınları, Ankara, 2012, s. 299-308.
- Mangaltepe, İsmail, *Seyyahların Gözleriyle Van (XIX. Yüzyıl)*, Kitabevi yay., İstanbul, 2009.
- Mercan, Salih, “Van Gölü’nde Nakliye ve Ulaşım”, *Tarih ve Toplum*, İletişim yay., C. 34, S. 204, Aralık 2000, s. 39-44.
- Özdal, Ahmet, *Ortaçağ Ekonomisi ve Müslüman Tüccarlar (X-XIV. Yüzyullar)*, Selenge yay., İstanbul, 2016.
- Tarhan, M. Taner, “Urartu Krallığı’nın Başkenti Tuşpa M.Ö 840-590”, *Aktüel Arkeoloji Dergisi*, 21, (Mayıs-Haziran 2011), İstanbul, s. 65-80.
- Taşcı, Kemal; *Selçuklular Zamanında Van Gölü Havzası (1018-1243)*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi, Erzurum, 2013.
- Turan, Osman, *Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi*, Nakışlar Yayınevi, İkinci Baskı, İstanbul, 1980.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, Cilt II, Yedinci baskı, TTK yay., Ankara.
- Van Vilayet Salnamesi (Van İl Yıllığı) 1315 (1899)*, (Eski Harflerden çev. Salih Allahverdi-Osman Güven), Van Belediye Başkanlığı Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü Yayınları No: 1, Ankara, 1995.