

T.C.  
Mersin Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü  
Tarih Ana Bilim Dalı

KURULUŞUNDAN MODERN LİMANIN İNŞASINA MERSİN KENTİ'NİN VE  
LİMANCILIK FAALİYETLERİNİN GELİŞİMİ

İbrahim Halil AYTAR

DOKTORA TEZİ

Mersin, 2015

T.C.  
Mersin Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü  
Tarih Ana Bilim Dalı

KURULUŞUNDAN MODERN LİMANIN İNŞASINA MERSİN KENTİ'NİN VE  
LİMANCILIK FAALİYETLERİNİN GELİŞİMİ

İbrahim Halil AYTAR

Danışman  
Yrd. Doç. Dr. İbrahim BOZKURT

DOKTORA TEZİ

Mersin, 2015



T.C.  
MERSİN ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ  
Sosyal Bilimler Enstitü Müdürlüğü



**YEMİN METNİ**

Doktora tezi olarak sunduğum “Kuruluşundan Modern Limanın İnşasına Mersin Kentinin ve Limancılık Faaliyetlerinin Gelişimi” başlıklı bu çalışmanın, bilimsel etik kurallara ve geleneklere uygun şekilde tarafımdan yazıldığını ve yararlandığım eserlerin tamamının kaynaklarda gösterildiğini onurumla doğrularım.

05/08/2015

  
İbrahim Halil AY TAR

Mersin Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

İbrahim Halil AYTAR tarafından hazırlanan “ Kuruluşundan Modern Limanının İnşasına Mersin Kentinin ve Limancılık Faaliyetlerinin Gelişimi ” başlıklı bu çalışma, jürimiz tarafından Tarih Ana Bilim Dalında DOKTORA TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Başarılı

Başarısız

Üye

Yrd. Doç. Dr. İbrahim BOZKURT  
(Danışman)

Üye

Prof. Dr. Şerife YORULMAZ

Üye

Yrd. Doç. Dr. Ali Ekber DOĞAN

Üye

Yrd. Doç. Dr. Olcay Özkaya DUMAN

Üye

Yrd. Doç. Dr. Volkan PAYASLI

Onay

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim elemanlarına ait olduklarını onaylıyorum.

Prof. Dr. Süleyman DEĞİRMEN  
Enstitü Müdürü





## ÖNSÖZ

Mersin Limanı, iskele olarak ortaya çıktığı günden bu yana Doğu Akdeniz deniz ticaretinde önemli bir rol oynamıştır. Özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nun işlek limanlarından biri olarak dikkati çeken Mersin, sahip olduğu fiziki konum ve limanın sağladığı katkıdan dolayı kısa bir süre içinde çok sayıda Avrupalı tüccar ve konsoloslarının ikamet ettiği bir liman kenti olarak karşımıza çıkmıştır. Mersin kentinin ve limanın geliştiği 19. yüzyılda, Osmanlı iç ve dış ticaretinde önemli değişiklikler olmuştur. Özellikle kapitalist üretim biçimleri ve tüketim alışkanlıklarının ortaya çıkışı, buna bağlı olarak kapitalist ekonominin ve piyasa düzeninin ürettiği bir ticaret anlayışını geliştirmiştir. Yaşanan değişiklikler Osmanlı İmparatorluğu'nun bir taraftan kapitalist sistemle bütünleşmesini sağlarken, diğer yandan sanayileşmiş devletlerin de liman kentleri aracılığıyla imparatorlukta ortaya çıkan, yeni ticaret kültürünü kendi lehlerine kullanmalarını sağlamıştır.

Yaşanan bu gelişmeler Mersin Limanı'nı, Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya kapitalist sistemiyle bütünleştiği merkezlerden biri olmasını sağlamıştır. Liman aracılığıyla Çukurova Bölgesi ile İç ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinin tarımsal ürünleri başta olmak üzere hammadde kaynakları Avrupa'ya taşınmıştır. Bu durum limanın ticaret hacmini artırdığı gibi belirtilen bölgelerin ihracat kapısı olması, Mersin Limanı'nın önemini bir kat daha artırmıştır.

Belirtilen çerçevede bu çalışma, 19. yüzyılda Doğu Akdeniz'de ortaya çıkan ve kısa sürede gelişen bir Osmanlı limanının sahip olduğu koşulları ve ticari gelişimine ışık tutmak amacıyla hazırlanmıştır. Yapılan incelemeler sonucunda Mersin Limanı'nın tarihsel gelişimi ile limanın kentsel mekân üzerinde yarattığı etkiler hakkındaki yapılmış

çalışmaların azlığı ve genelde yapılan çalışmaların çoğunun Osmanlı İmparatorluğu dönemi ile sınırlı çalışmalar olduğu dikkat çekmiştir. Yapmış olduğumuz çalışma, Osmanlı İmparatorluğu dönemi ile Cumhuriyet Türkiye'sini kapsamı nedeniyle hem süreklilik arz etmekte hem de özgün bir araştırma konusu olarak ortaya çıkmaktadır. Araştırma konumuz çerçevesinde ortaya çıkışından 1954 yılına kadar ki Mersin Limanı'nın tarihsel gelişim sürecini ve bu süreç içerisinde modern bir limanın inşa edilmesi fikrinin ortaya çıkışı, buna bağlı olarak yaşanan gelişmeler değerlendirilmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda birinci bölümde; 19. yüzyılda neredeyse tüm dünyada yaşanan kapitalistleşme süreci ve Osmanlı İmparatorluğu'nun bu sürece entegrasyonu üzerinde durulmaya çalışılmıştır. İkinci bölümde; 19. yüzyılda Osmanlı liman kentlerinin yükselişinin nedenleri irdelenirken, aynı zamanda bir liman kenti olarak Mersin şehrinin gelişimini etkileyen faktörler ve bunların sonucunda kentte meydana gelen değişimler ortaya konmuştur. Üçüncü bölümde; 20. yüzyılın başı itibariyle Mersin Limanı'nı ticari hareketlilik açısından diğer Osmanlı limanlarıyla karşılaştırarak incelenmeye çalışılmıştır. Dördüncü bölümde; Cumhuriyet dönemi Türkiye'sindeki Mersin Limanı'nın yeniden inşası yönündeki girişimleri ve limanın ekonomik gelişimi ele alınmaya çalışılmıştır. Son bölümde ise Mersin Limanı'nın modern bir liman olarak inşa edilmiş sürecini ve etkili olan faktörler üzerinde durulmaya çalışılmıştır.

Araştırmanın temel kaynakları Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nden ve Cumhuriyet Arşivi'nden alınan belgeler oluşturmaktadır. Mersin Limanı ve inşaatıyla ilgili olarak yerel ve ulusal basında yayınlanmış haberler de çalışmanın diğer önemli kaynakları arasındadır. Ayrıca liman inşaatlarıyla ilgili olarak TBMM tutanakları, kanun metinleri, resmi gazete yayınları da yararlanılan kaynaklardır. Belirtilen bu kaynakların dışında

araştırma konumuz çerçevesinde yapılmış araştırma eserlerinden ve diğer ikincil kaynaklara da başvurulmuştur.

Mersin Limanı'nın tarihsel gelişimine ilişkin olarak, kentin de gelişimini limanla birlikte ele almayı amaçlayan bu çalışmada, emeği geçen pek çok kişi vardır. Öncelikle akademik yaşamım boyunca her zaman desteğini yanımda hissettiğim danışman hocam Yrd. Doç. Dr. İbrahim BOZKURT'a teşekkür etmek istiyorum. Ayrıca tez çalışmaları boyunca yardımlarını esirgmeden teze ilişkin görüş ve önerilerini benimle paylaşan hocam Prof. Dr. şerife YORULMAZ'a, liman ve modernleşme kuramları konusunda yönlendirici fikirleriyle destekleyen Yrd. Doç. Dr. Ali Ekber DOĞAN'a, katkılarından dolayı çok teşekkür ederim. Yoğun ders ortamında zaman ayırarak çalışmayı gözden geçiren Okutman Erdinç KAPLAN'a ve bu süreçte yabancı metin çevirilerindeki yardımlarından dolayı da Ahmet şİRİN'e teşekkürü bir borç bilirim. Son olarak, bana gerekli çalışma ortamını hazırlayan sevgili eşim Songül AYTAR'a ve bilgisayar başından kalkıp kendileriyle oyun oynamamı uzun süredir bekleyen çocuklarım Elçin ve Onat'a teşekkürlerimi sunarım.

İbrahim Halil AYTAR

## ÖZET

Liman kentleri, bir devletin ekonomik yapılanması içerisinde, ticaret hayatının ve kültürünün en hızlı geliştiği mekânlardır. Bu kentler, aynı zamanda devletin sosyo-ekonomik anlamda yaşadığı değişim ve dönüşümün mekânı olarak da dikkat çeker. Özellikle ulaşım olanakları ve hammadde-pazar ilişkileri göz önünde bulundurulduğunda, liman kentlerinin gelişimi daha da önem taşır. Liman kentleri, yakın çevrelerindeki hinterlant kaynaklarından gelen tarımsal ürünlerin, çok çeşitli el sanatlarının ve sanayi hammaddelerinin dışarıya pazarlandığı, diğer ülkelerin sanayi ürünlerinin de giriş yaptığı, depolama ve dağıtma merkezleri olarak zengin kozmopolit metropollere dönüştüğü yerlerdir.

Mersin, 1840'lardan itibaren Avrupa ekonomisiyle entegrasyona giren Osmanlı İmparatorluğu'nda, reformların etkisi altında büyümeye aday liman kentlerinden biridir. Kent, içinde yer aldığı Çukurova Bölgesi gibi çok uzun bir geçmişe sahip değildir. 19. yüzyılın başlangıcına kadar giden yakın bir geçmişe sahiptir. Kentin gelişimindeki en önemli unsur olarak düşündüğümüz iskele ve limandır. 19. yüzyılın ortalarından itibaren Doğu Akdeniz deniz ticaretinin önemli bir merkezi haline gelen Mersin'in sahip olduğu iskeleler bir süre sonra ihtiyacı karşılayamaz hale gelmesiyle birlikte modern bir liman inşa edilmesi fikri de ortaya çıkmıştır. Modern bir liman inşa edilmesi düşüncesi 19. yüzyılın sonlarına kadar gider. Yerli ve yabancı pek çok girişimci tarafından limanın inşası için girişimlerde bulunulmuştur. Bazı girişimcilerle sözleşmeler de yapılmasına rağmen çeşitli ve tam olarak bilinmeyen nedenlerden dolayı 1954 yılına kadar modern bir liman inşası gerçekleşmemiştir. 1954 yılında Demokrat Parti döneminde uygulanan denizcilik ve liman politikaları çerçevesinde modern Mersin Limanı'nın inşasına 25 Nisan 1954 tarihinde başlanılmıştır. Tüm tesisleriyle 1962 yılında hizmet vermeye başlayan Mersin Limanı,

bugün ülkemizin ve Ortadoğu Bölgesinin önemli bir ihracat ve ithalat limanı olarak hizmet vermeye devam etmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Mersin Limanı, Çukurova, Liman İnşaatı, Demokrat Parti, İskeleler, Deniz Ticareti.

## ABSTRACT

### DEVELOPMENT OF MERSIN CITY AND PORT ACTIVITIES FROM THE FOUNDATION TO THE CONSTRUCTION OF THE MODERN PORT

Port cities are the fastest growing locations with respect to commercial life and culture within the economic structuring of a state. These cities, at the same time, stand out as hubs demonstrating socio-economic evolution and transformation of a state. Development of port cities have a more significant importance especially when means of transportation and raw material-market relationships are taken into account. Port cities transform into rich cosmopolite metropolises as of being storage and distribution hubs where agricultural products flow in from peripheral hinterland resources, various hand crafts and industrial raw-materials exported and foreign origin industrial products imported.

Mersin is one of the candidate port cities to develop under the influence of reformations taken place within the context of Ottoman Empire's economic integration efforts with the European economy since 1840's. The city does not have a long history just like Çukurova region where it is located. The city's close past dates back to the beginning of the 19<sup>th</sup> century. Pier and port are considered to be the most important elements contributing to the city's development. The idea of constructing a modern port appeared due to the fact that Mersin's piers were falling short in covering the demand while the city was evolving into an important hub for Eastern Mediterranean marine trade since the mid of 19<sup>th</sup> century. The concept of building a new port dates back to the end of the 19<sup>th</sup> century. A number of entrepreneurs, both local and foreign, attempted to undertake port construction. Even though, some entrepreneurs were entitled contracts for that purpose, an actual modern port construction did not start till 1954 due to various but unclear reasons.

Modern Mersin Port construction started on 25 April 1954 within the framework of maritime and port policies adopted during Democrat Party era in 1954. Today, Mersin Port, which became fully operational with all of its facilities in 1962, is continuing to serve as an important export and import harbor of our country and the Middle East Region.

**Key Words:** Mersin Port, Cukurova, Port Construction, Democrat Party, Piers, Maritime Trade.

## İÇİNDEKİLER

<b>ÖNSÖZ</b> .....	<b>i</b>
<b>ÖZET</b> .....	<b>iv</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>vi</b>
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	<b>viii</b>
<b>KISALTMALAR LİSTESİ</b> .....	<b>xii</b>
<b>TABLolar LİSTESİ</b> .....	<b>xv</b>
<b>GRAFİKLER LİSTESİ</b> .....	<b>xviii</b>
<b>FOTOĞRAFLAR LİSTESİ</b> .....	<b>xix</b>
<b>HARİTALAR LİSTESİ</b> .....	<b>xx</b>
<b>GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
<b>I.BÖLÜM: ÇEVRESELLEŞME SÜRECİ VE OSMANLI DEVLETİ</b> .....	<b>17</b>
I.1. Avrupa'nın Sosyo-Ekonomik Yapısı.....	18
I. 1. 1. Sanayi Devrimi'nin Getirdikleri .....	20
I.2. Çevreselleşme Sürecinin Temel Özellikleri.....	23
I.2.1.Çevreselleşme Kategorileri.....	24
I.3. Osmanlı Devleti'nin Dünya Kapitalist Sistemine Eklemlenmesinin Tarihsel Arka Planı .....	26
I.3.1. Osmanlı Devleti'nin İktisadi ve Siyasi Gerileyişinin Nedenleri.....	31
I.3.2. 1838 Tarihli Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması.....	35
I.3.3. Deniz Ulaşımında Devrim: Buharlı Gemiler ve Osmanlı Devleti'ne Girişi.....	40
<b>II.BÖLÜM: 19. YÜZYILIN GETİRDİKLERİ: LİMAN KENTLERİNİN YÜKSELİŞİ VE MERSİN LİMAN KENTİ</b> .....	<b>44</b>



II.1.Osmanlı Modernleşme Sürecinin Kent Yapıları Üzerindeki Etkileri .....	44
II.1.1. Osmanlı Devleti'nde Liman Kentlerinin Yükselişi .....	49
II. 2. Mersin Liman Kenti .....	61
II.2.1. 19. Yüzyılda Çukurova'nın Sosyo-Ekonomik Yapısı .....	64
II.2. 2.Kentin ve Limanın Yükselişinde Etkili Olan Faktörler .....	66
II.2.2.1. Mısırlı İbrahim Paşa'nın Bölgeyi İşgali ve Çalışmaları .....	67
II.2.2.2. Amerikan İç Savaşı ve Bölge Üzerindeki Etkileri .....	70
II.2.2.3. Kırım Savaşı ve Çukurova'da Artan Tahıl Üretimi .....	74
II.2.2.4. Süveyş Kanalının Açılması .....	75
II.2.2.5. Adana-Mersin Demiryolunun Yapımı .....	78
II.2.2.6. Liman - Demiryolu Bağlantısı .....	83
II.3. Değişen Görünümüyle Mersin .....	84
II.3.1. Hükümet Konağı .....	86
II.3.2.Gümrük İdaresi .....	87
II.3.3. Karantina İdaresi .....	89
II.3.4. Belediye .....	90
II.3.5. Posta İdaresi .....	92
II.3.6. Karakolhane .....	94
II.3.7. Konsolosluklar .....	95
II.3.8.Mahalleler .....	98
II.4. Mersin Limanı'ndaki İskeleler .....	106
II.5. Mersin Limanı ve Kentin Ekonomik Yapısının Gelişimi .....	119
II.5.1. Ticaret ve Ticari Aktörler .....	120
II.5.2. Limanın Gelişimi ve Ticarete Etkisi .....	122

II.5.3.Ticari Mekanlar .....	123
II.5.3.1.Depolar, Antrepolar.....	123
II.5.3.2. Bankalar.....	124
II.5.3.3. Hanlar, Uray Caddesi ve Yoğurt Pazarı.....	128
II.5. 4. Ticaretin Gelişmesi ve Limanın Uluslararası	
Nitelik Kazanması.....	133
<b>III. BÖLÜM: 20.YÜZYIL BAŞLARINDA MERSİN LİMANI.....</b>	<b>136</b>
III.1. Osmanlı Dış Ticareti.....	136
III.2. Mersin Limanı ve Diğer Önemli Osmanlı Limanları.....	143
III.2.1. Mersin Limanı.....	148
III.2.2. İskenderun Limanı.....	154
III.2.3. Samsun Limanı.....	157
III.3. Liman İnşa Girişimleri.....	161
<b>IV. CUMHURİYET DÖNEMİNDE MERSİN LİMANI.....</b>	<b>172</b>
IV.1. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1950).....	172
IV.1.1. Osmanlıdan Cumhuriyet'e Ulaşım ve Dış Ticaret.....	174
IV.1.2. Erken Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları.....	176
IV.1.3. Türkiye'de Devletçilik Politikası.....	180
IV.2. Cumhuriyet Dönemi Hükümetlerinin Denizcilik ve	
Liman Politikası (1923- 1950).....	183
IV.3. Mersin'de Liman Politikaları ve Değişimler	195
IV. 3. 1. Fransız Grueblant Şirketi'nin Mersin'de Modern Liman Yapma	
Girişimleri.....	201
IV.3. 2. Kabotaj Kanunu ve Mersin Limanını Millileştirme Girişimleri.....	205

IV.3.2.1. Mersin Liman İnhisar Şirketi ve Çalışmaları.....	209
IV.3.3. Limanın Ekonomik Gelişimi (1923-1950).....	214
IV.3.3.1. Mersin Limanı'nın Ticaret Faaliyetleri ve Yaşanan Sorunlar .....	214
IV.3.3.2. 1929 Dünya Ekonomik Bunalımı ve Mersin Limanı Üzerindeki Etkileri.....	217
IV.3.3.3. 1930-1950 Arası Mersin Limanı'nda Ticari Hareketlilik .....	226
IV.4. Liman İşçilerinin Örgütlenme Faaliyetleri.....	238
IV.5. Limanın Gelişimiyle Kent'in Sosyo-Kültürel Yapısının Değişimi.....	241
IV.6. Mersin Limanı ve Diğer Önemli Limanlarla Karşılaştırılması.....	246
IV.6.1. İskenderun Limanı .....	246
IV.6.2. Samsun Limanı.....	251
<b>V. MODERN LİMANIN İNŞASI .....</b>	<b>259</b>
V.1. Marshall Planı ve Türkiye'de Tarıma Dayalı Dış Ticaretin Gelişmesi.....	259
V.2. Demokrat Parti'nin Denizcilik ve Liman Politikası.....	268
V.3. Modern Liman İnşasının Basına Yansıyan Tartışmaları.....	275
V.4. Modern Liman'ın İnşasını Geciktiren Engeller.....	281
V.4.1. Adana İç Liman Tartışması .....	282
V.4.2. Liman Arazisinin Kamulaştırılmasında Yaşanan Güçlükler.....	285
V.5. Modern Limanın İnşası .....	288
<b>SONUÇ.....</b>	<b>307</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>315</b>
<b>EKLER .....</b>	<b>346</b>

**KISALTMALAR LİSTESİ**

**A.} MKT. NZD.:** Sadâret Mektubî Kalemi Nezâret ve Devâir

**A.} MKT. MVL.:** Sadâret Mektûbî Kalemi Meclis-i Vâlâ

**A.g.e.:** Adı geçen eser.

**A.g.m.:** Adı geçen makale

**A.g.t.:** Adı geçen tez

**ATO:** Ankara Ticaret Odası

**AÜDTCF:** Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi

**B:** Buharlı

**BCA:** Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

**BEO:** Bâb-1 Ali Evrâk Odası

**Bkz.:** Bakınız

**BOA:** Başbakanlık Osmanlı Arşivi

**c. :** Cilt

**Çev.:** Çeviren

**DDY:** Devlet Demiryolları

**DH. İD.:** Dahiliye Nezâreti İdâri Kısım Belgeleri

**DH. MKT.:** Dâhiliye Nezâreti Mektûbî Kalemi

**DP:** Demokrat Parti

**Ed.:** Editör

**H.:** Hicri

**HAT.:** Hatt-ı Hümayun

**Haz.:** Hazırlayan

**HR. İM.:** Hariciye Nezâreti İstanbul Murahhaslığı Evrâkı

**HR. MKT.:** Hâriciye Nezâreti Mektûbî Kalemi

**HR. SYS.:** Hâriciye Nezâreti Siyasi

**HR. TO.:** Hariciye Nezâreti Tercüme Odası

**İ.DH.:** İrade-i Dahiliye

**İ.MMS:** İrade-i Meclis-i Mahsûs

**İ. MVL:** İrade-i Meclis-i Vâlâ

**İ. RSM.:** İrade-i Rüsûmât

**İ. ŞD.:** İrade-i Şurâ-yı Devlet

**M.:** Miladi

**MTSO:** Mersin Ticaret ve Sanayi Odası

**ODAK:** Ortadoğu Toplumsal Araştırmaları Ltd.

**OTAM:** Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi

**ODTÜ:** Ortadoğu Teknik Üniversitesi

**R.:** Rumi

**s.:** Sayfa

**ss.:** Sayfadan sayfaya

**TAO:** Türk Anonim Ortaklığı

**TBMM:** Türkiye Büyük Millet Meclisi

**TODAİE:** Türkiye ve Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü

**TŞS:** Tarsus Şeriye Sicilleri

**TTK:** Türk Tarih Kurumu

**TÜİK:** Türkiye İstatistik Kurumu

**VGMA:** Vakıflar Genel Müdürlüğü Arşivi

**Y:** Yelkenli

**Y. A. RES.:** Yıldız Tasnifi Sadâret Resmi Marûzât

**Yay.:** Yayınları

**Y. MTV.:** Yıldız Tasnifi Mütenevvi Marûzât Evrâkı

**Y. PRK. DH.:** Yıldız Perâkende Evrâkı Dâhiliye

**Y. PRK. UM.:** Yıldız Parâkende Umum Evrakı

## TABLOLAR LİSTESİ

<b>Tablo 1-</b> Osmanlı İhracatı ve İthalatının Ülkelere Göre Dağılımı (1830-1913).....	56
<b>Tablo 2-</b> 1831 Tarihli Tarsus Sancağı Nüfus Rakamları.....	99
<b>Tablo 3-</b> 1830-1911 Osmanlı İmparatorluğu'nun İhracat ve İthalatının Başlıca Ülkelere Dağılımı.....	142
<b>Tablo 4-</b> İstanbul Limanı Gemi Trafiğinin Tonaj ve Yüzdelik Oranları.....	144
<b>Tablo 5--</b> 1897-1910 Yılları Arası İstanbul Limanı'nın Ticaret Hacmi (Bin sterlin).....	145
<b>Tablo 6-</b> İzmir Limanı Gemi Trafiğinin Tonaj ve Yüzdelik Oranları.....	146
<b>Tablo 7-</b> 1834-1912 Yılları Arası İzmir Limanı'nın Ticaret Hacmi (Bin sterlin).....	147
<b>Tablo 8-</b> 1891 Yılına Ait Mersin Limanına Geliş-Gidiş Yapan Gemilerin Günlerini ve Acentelerini Gösteren Cetvel.....	149
<b>Tablo 9-</b> Mersin Limanı Gemi Trafiği.....	150
<b>Tablo 10-</b> 1889-1890 yılları arasında Mersin Limanı'na Gelen-Giden Gemilerin Niteliği ve Tonajları.....	150
<b>Tablo 11-</b> 1892 Yılı İtibariyle Mersin Limanına Gelen Gemiler.....	151
<b>Tablo 12-</b> 1836-1912 Yılları Arası Mersin Limanı'nın Ticaret Hacmi (Bin Sterlin).....	153
<b>Tablo 13-</b> I. Dünya Savaşı Öncesi Mersin Limanı.....	154
<b>Tablo 14-</b> İskenderun Limanı Gemi Trafiği.....	155
<b>Tablo 15-</b> 1836-1912 Yılları Arası İskenderun Limanı'nın Ticaret Hacmi (Bin Sterlin).....	156
<b>Tablo 16-</b> Samsun Limanı Gemi Trafiği.....	158
<b>Tablo 17-</b> 1841-1912 Yılları Arası Samsun Limanı'nın Ticaret Hacmi (Bin sterlin).....	159
<b>Tablo 18-</b> Cumhuriyetin Kurulduğu Dönemde Toplam Gemi Sayısı ve Tonajları.....	185
<b>Tablo 19-</b> 1940-1945 Dönemi Liman ve İskelelere Ait Ödenekler.....	188

<b>Tablo 20</b> - II. Dünya Savaşı Sonrası Liman ve İskeleler için Verilen Ödenekler .....	191
<b>Tablo 21</b> - 1925 Yılında Gerçekleştirilen İthalat ve İhracat Rakamları .....	200
<b>Tablo 22</b> - 1925 Yılında Mersin Limanına Giren Gemilerin Sayısı ve Tonajı .....	200
<b>Tablo 23</b> - 1925 Yılında Mersin Limanına Giren Gemilerin Sayısı ve Tonajı .....	214
<b>Tablo 24</b> - 1925 Yılında Gerçekleştirilen İthalat ve İhracat Rakamları .....	215
<b>Tablo 25</b> - 1925 Yılı İtibariyle Limana Kayıtlı Olan Deniz Taşıma Araçları .....	215
<b>Tablo 26</b> - 1926-1929 Yılları Arasında Mersin Limanı'na Gelen Gemi Sayısı ve Toplam Tonajları .....	216
<b>Tablo 27</b> - 1926-1933 Yılları Arasında MTSO'ya Kayıtlı Vapur Acentelerini .....	221
<b>Tablo 28</b> - 1930-1938 Yılları Arası Mersin Limanı'nın İhracat Ve İthalatının Değer Ve Miktarını Gösterir Tablo.....	226
<b>Tablo 29</b> - 1933-1938 Senesi İçinde Mersin Limanı İle Ticari İlişkide Bulunan Başlıca Devletlerin İthalat Ve İhracat Rakamlarının “TL” Üzerinden Değeri .....	227
<b>Tablo30</b> - 1937-1938 Yıllarında Mersin Limanından İhracatın Yoğun Gerçekleştiği Ülkeler.....	228
<b>Tablo 31</b> - 1937-1938 Yıllarında Mersin Limanından Krom Madeni'nin İhraç Edildiği Ülkeler .....	229
<b>Tablo 32</b> - Mersin Limanınının 1934-1938 Arası Dönemde İhracatta Yer Alan Maddelerin yüzdalık Oranını Gösterir Tablo .....	230
<b>Tablo 33</b> - İhraç Edilen Maddeler Bakımından İlk Altı Sırada Yer Alan Ürünler .....	230
<b>Tablo 34</b> - 1937-1938 Yıllarında Mersin Limanından İthalatın Yoğun Gerçekleştiği Ülkeler .....	231
<b>Tablo 35</b> - 1937-1938 Senesi İçinde Mersin Limanına Yapılan İthalatın Madde Bakımından Miktar Ve Değeri.....	232
<b>Tablo 36</b> - Ülkemizin Diğer Limanlarıyla Yapılan İthalat-İhracat Değerleri .....	233
<b>Tablo 37</b> - 1930-1938 Arası Mersin Limanı Gemi Trafikliği.....	234



<b>Tablo 38-</b> 1927-1950 Arası Mersin Kent Merkezinin Nüfusunu ve Artış Hızını Gösterir Tablo .....	244
<b>Tablo 39-</b> 1927 Nüfus Sayımına Göre Mersin’de Konuşulan Anadiller ve Yüzdeleri .....	245
<b>Tablo 40-</b> 1927-1929 Yılları Arası İskenderun ve Mersin Limanlarının İthalat-İhracat Rakamları .....	248
<b>Tablo 41-</b> Mersin ve Samsun Limanlarının 1928-1931 Arası İthalat-İhracatının Miktar ve Değerlerinin Karşılaştırması .....	253
<b>Tablo 42-</b> 1930-1940 Arası Samsun Limanından İhracatın Gerçekleştiği Ülkeler ve Payları .....	254
<b>Tablo 43 -</b> 1939-1948 Arası Mersin ve Samsun Limanlarının İthalat ve İhracat Değerleri (TL Olarak .....	256
<b>Tablo 44-</b> Başlangıçtan 31 Aralık 1951 tarihine kadar Türkiye’ye Yapılan Marshall Planı yardımları .....	263
<b>Tablo 45-</b> 1945/1951 Döneminde Bazı Ülkelerle Türkiye’nin Dış Ticaret Payları .....	267
<b>Tablo 46-</b> Mersin ve Samsun Limanları’nın 1939/1948 Yılları Arasındaki İthalat ve İhracat Rakamları .....	279
<b>Tablo 47-</b> Bazı Yıllara Ait Mersin Limanı İskelelerinin Gelir-Gider Değerleri .....	290

## GRAFİKLER LİSTESİ

<b>Grafik 1-</b> İskenderun, İzmir, Trabzon ve Mersin Limanlarının 1830 ile 1913 Yıllarına Ait Toplam Yükleme Hacmini Gösterir Grafikler.....	57
<b>Grafik 2-</b> Bazı Osmanlı Liman Kentlerinin Nüfusları.....	60
<b>Grafik 3-</b> 1877 Adana Vilayet Salnamesine Göre Mersin Kazasının Nüfus Sayısı	102
<b>Grafik 4-</b> 1890-1912 Arası Mersin Nüfusu.....	102
<b>Grafik 5-</b> 1836-1913 Arası 3 Limanın Toplam İşlem Hacmi.....	161
<b>Grafik 6 -</b> 1926-1928 Arası Mersin Limanın Ticaret Hacmi .....	216
<b>Grafik 7 -</b> 1927- 1934 Yılları Arasında Mersin Limanı'nda Gerçekleştirilen Boşaltma-Yükleme Faaliyetleri .....	223
<b>Grafik 8-</b> Mersin Limanı'nda 1928-1932 Yıllarında Gerçekleştirilen Ticaretin Değeri.....	224
<b>Grafik 9-</b> II. Dünya Savaşı Yıllarında Mersin Limanındaki Toplam İş Hacmi .....	236
<b>Grafik 10 -</b> 1953 Mayıs Ayına Ait Mersin ve İskenderun Limanlarının İhracat Rakamları .....	250
<b>Grafik 11 -</b> 1950/1960 Arası Türk Ticaret Filosuna Ait Gemi ve Tonaj Miktarları.....	270
<b>Grafik 12-</b> 1950/1957 Arasında Liman ve İskeleler İnşaatı İçin Bütçeden Ayrılan Ödenek .....	273

## FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

<b>Fotoğraf 1-</b> 19. Yüzyıl Sonunda Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu ve Mersin Garı .....	82
<b>Fotoğraf 2-</b> İstasyon ve Uzantısındaki “Demiryolu İskelesi .....	84
<b>Fotoğraf 3-</b> Gümrük Binası ve Gümrük Meydanı.....	88
<b>Fotoğraf 4-</b> Mersin Gümrük İskelesi.....	115
<b>Fotoğraf 5-</b> Mersin Limanında Gümrük İskelesinin Yanına İnşa Edilen Yeni İskele İnşaatı .....	116
<b>Fotoğraf 6-</b> Ziraat Bankası .....	127
<b>Fotoğraf 7-</b> Taşhan .....	129
<b>Fotoğraf 8-</b> Azak Han ve Sursok Han.....	130
<b>Fotoğraf 9-</b> Sursok Han-Mersin .....	130
<b>Fotoğraf 10-</b> Mersin – Uray Caddesi .....	131
<b>Fotoğraf 11-</b> Mersin- Yoğurt Pazarı.....	132
<b>Fotoğraf 12-</b> Mersin Limanı – 1920.....	197
<b>Fotoğraf 13 -</b> Mersin Liman İnşaatına Dair 1924 ve 1927 Tarihli Kanunlar .....	203-204
<b>Fotoğraf 14-</b> Denizcilik Bankası’nın Kuruluşuna Dair Kanun Metni.....	269
<b>Fotoğraf 15-</b> 1954 Tarihli Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun.....	271
<b>Fotoğraf 16-</b> Adana’da İç Liman Haberi .....	283
<b>Fotoğraf 17-</b> Adana İç Liman Tartışmasının Basına Yansımaları .....	284
<b>Fotoğraf 18-</b> Mersin Limanı’nın İhale Töreninde İmzalar Atılırken.....	295
<b>Fotoğraf 19-</b> Mersin Limanı’nın İnşaat Projesi.....	303
<b>Fotoğraf 20-</b> Kararname.....	305
<b>Fotoğraf 21 -</b> 1956 yılı Mersin Liman İnşaatı .....	305
<b>Fotoğraf 22-</b> Mersin Limanı 1960.....	306

**HARİTALAR LİSTESİ**

<b>Harita 1-</b> İngiliz Konsolosluğu'nun Kent İçindeki Konumu (1914).....	97
<b>Harita 2-</b> 19. Yüzyılın Sonu İtibariyle Mersin'in Mahalleleri .....	104
<b>Harita 3-</b> Mersin Kent Haritası.....	111
<b>Harita 4-</b> 1914 Yılında Mersin'deki İskeleler .....	113
<b>Harita 5-</b> Mersin İskeleleri.....	114

## GİRİŞ

Kentler içinde yaşayan sakinleri gibi canlıdır. Yollarıyla, meydanlarıyla, anıtlarıyla, limanlarıyla tarihin canlı tanıklarındır. Bu noktada kent tarihi çalışmaları bize önemli veriler sunmaktadır. Örneğin; kentteki ekonomi-siyaset çekişmesinin nasıl doğduğunu, kentin ekonomik kaynaklarının mekânsal gelişimi nasıl etkilediğini, kentte var olan kurumların, kurumsal olarak gelişmelerinin nasıl meydana geldiğini ortaya koyan bilgileri içerir. Bu bilgiler sayesinde kentlerde yapılabilenleri veya yapılabilecekleri topluma göstermek adına genelde tarih, özelde de kent tarihi en iyi araçtır.

Liman kentlerinin tarihi ise, hem iktisat hem de tarih bilimi açısından oldukça önemlidir. Bu kentler iki disiplin arasında bir köprü misali tam da kesişim aralığında durur. Merkez-çevre ilişkisinin kökenini, iktisadî ve siyasî tabanlı ideolojilerin oluşumunu ve yayılımını anlamak için bu kentler eşsiz birer laboratuvarıdır. Çünkü liman kenti bir istisnadır; nüfus dinamikleri, ekonomik etkinlik ve dinsel bileşim bakımından bir farklılık ortaya koyar. Bu farklılık liman kentlerinin hızlı bir biçimde gelişimine ve sakinleri aracılığıyla dünya ekonomisini yönlendirmesine de katkı sağlar.<sup>1</sup>

Liman kentleri, bir devletin ekonomik yapılanması içerisinde, ticaret hayatının ve kültürünün en hızlı geliştiği mekânlardır. Bu kentler, aynı zamanda devletin sosyo-ekonomik anlamda yaşadığı değişim ve dönüşümün mekânı olarak da dikkat çeker. Özellikle ulaşım olanakları ve hammadde-pazar ilişkileri göz önünde bulundurulduğunda, liman kentlerinin gelişimi daha da önem taşır.

---

<sup>1</sup> Çağlar Keyder, Eyüp Özveren, Donald Quataert, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Liman Kentleri”, *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri*, Ç. Keyder, Y. E. Özveren ve D. Quataert (Ed.), Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul 1994, s. 122.

Tarım, sanayi, ticaret, hizmetler, ulaştırma, deniz-denizcilik ve diğerleri bir bütün olarak liman ticaretini ve çalışma hayatını oluşturur. Liman ticareti bu anlamda başta insan kaynakları olmak üzere, uluslararası ilişkilerin çalışma hayatının çeşitli alanlarında verimli bir şekilde üretime dönüşmesiyle, bu üretimin pazarlanması, dağıtımı ve tüketimiyle kuvvetlenir, gelişir. Bu nedenle liman kentleri, dünya ekonomisinin önemli birimlerindedir. 19. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nda İstanbul, İzmir, Trabzon, İskenderun, Mersin, Beyrut ve Selanik gibi liman kentleri, yakın çevrelerindeki hinterland kaynaklarından gelen tarımsal ürünlerin, çok çeşitli el sanatlarının ve sanayi hammaddelerinin dışarıya pazarlandığı, Batı Avrupa sanayi ürünlerinin de giriş yaptığı, depolama ve dağıtım merkezleri olarak zengin kozmopolit metropollere dönüşmüşlerdir. Kısacası bu kentler dönemin hakim ekonomi düşüncesi olan kapitalizm ve etkilerinin ilk hissedildiği yerlerdir.

19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda gelişen liman kentleri, ekonomik önemlerinin ötesinde, bu kentlerde düşünsel anlamda yaşanan toplumsal ve ekonomik gelişmeler, dış ticaretin liman kentlerinde ön plana çıkıp, yoğunlaşmasına neden olmuştur. Liman kentlerinde dış ticaretin gelişmesi yalnızca bu kentlerin iç dinamikleriyle gerçekleşmemektedir. Özellikle bu yüzyılda Osmanlı liman kentlerinin gelişmesinde dış dinamiklerin önemli rolü bulunmaktadır. Sanayileşmiş Batı Avrupalı devletlerin baskı ve taleplerinin liman kentlerinin gelişmesinde ve modernleşmesinde önemli bir faktör olduğunu belirtmek gerekir. Bu anlamda Türkiye'deki tarih yazıcılığı incelendiğinde ağırlıklı olarak 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun modernleşme hareketinin daha çok iç dinamiklerden ziyade dış dinamiklerin etkisiyle doğup geliştiği kabul görür. Dış dinamiklerin merkezinde de erken sanayileşen Batı Avrupalı devletler ve girişimciler yer almaktadır. 18. yüzyılda ortaya çıkan ve 19. yüzyılda hızlı bir biçimde gelişen

modernleşme hareketini akademik çevreler kuramsal olarak merkez-çevre veya bağımlılık kuramı üzerinden açıklamaya çalışmaktadırlar. Mersin Limanı'nın gelişimini anlayabilmek için de bu kuramların incelenmesi gerekmektedir.

Amerikalı Sosyolog Immanuel Wallerstein'in ortaya koymuş olduğu modern dünya sistemi kuramı (merkez-çevre) devletlerin, toplumların modernleşmesini ele alan önemli kuramlarından biridir. Wallerstein, kapitalist dünya ekonomisinin 16. yüzyıldan itibaren gelişmeye başladığını, malların ve insanların dolaşımıyla dünya ekonomisinin süreç içerisinde daha da büyüdüğünü ve bunun sonucunda modern dünya sisteminde bulunan devletler arasında niteliksel ve hiyerarşik bir iş bölümünün ortaya çıktığını belirtmektedir.<sup>2</sup> Wallerstein, her bir bölgenin sistem içindeki göreceli konumlarını ve bölgesel olarak politik, ekonomik durumlarını belirleyen özelliklere açıklık getirmeye çalışmıştır. Modern dünya sisteminde devletler arasındaki ilişkiler ve iş bölümleri gönüllülük esası ya da isteğe göre değildir. İlişkiler, artı üründen fazla pay sahibi olma güdüsünden dolayı güçlü devletlerin politikalarına göre belirlenmektedir.<sup>3</sup> Bu artık ürün paylaşımı aynı zamanda merkez-çevre ülkeler ayrımını getirmiştir. Dünya ekonomisinin gücü, merkez ve çevre ülkeler arasında bir işbölümünün yaratılmasına ve sürdürülmesine bağlıdır. Bu nedenle dünya ekonomisinde toplumsal işbölümünün sınırları genişleyerek, çok sayıda kültürel alanı kaplamış ve dünya ölçeğinde bir işbölümü geliştirmiştir. Merkeze özgü ürünlerin üretimi ve çevresel ürünlerin üretimi şeklinde bölünerek meydana getirilen işbölümünde "karlılık" temel kavram olmuştur.<sup>4</sup> Merkezde üretilen ürünler (merkezin kısmen tekelleşmiş ürünleri) güçlü bir konumdayken, çevrenin rekabetçi ürünleri zayıf

---

<sup>2</sup>M.Asım Karaömerlioğlu, "Bağımlılık Kuramı, Dünya Sistemi Teorisi ve Osmanlı/Türkiye Çalışmaları", *Toplum ve Bilim Dergisi*, Sayı: 91, İstanbul 2002, s.90.

<sup>3</sup>Tülay Kaya, *Immanuel Wallerstein'in Toplumsal Değişim Kuramı*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2005, s. 44.

<sup>4</sup>Immanuel Wallerstein, *Dünya Sistemleri Analizi: Bir Giriş*, Çev: E. Abadoğlu-N. Ersoy, Aram Yay., İstanbul 2000, s. 51-52.

konumdadır. Bu da çevreden merkeze doğru sürekli bir artı değer akışına neden olmuştur.<sup>5</sup>

Erken sanayileşmiş kapitalist devletler, tarihsel olarak paranın ve malların tek yönlü ve merkeze doğru akması için zaman içinde ve dünya çapında düzenlemeler yapmışlardır. Bu bölgesel dağılımda üretilen ürünler değişiklik arz edebilmektedir. Diğer bir ifadeyle teknolojinin standartlaşmamasından dolayı bazı ürünler çevrede üretilmemektedir.<sup>6</sup> Bu anlamda merkez-çevre kavramı, ilişkisel bir kavramdır ve sabit olmayan bir kavramdır. Yani belli bir devletin merkezde kalması hiçbir zaman süresiz değildir. Sistem içinde belli bir süre kalan bir ülke, zamanla yer değiştirebilir. Bu toplumsal sistemde merkezdeki devletlerin denetimleri daha güçlüdür. Çevredeki devletler de merkeze oranla devlet yapıları daha zayıftır. Belirtilen durum modern dünya sisteminde, kapitalist devletlerin yapısına uygun bir sistemdir. Böyle bir güç hiyerarşisi olmasa belki de sistem bu kadar uzun sürmezdi. Wallerstein'e göre modern dünya sisteminde güçlü olmak demek, kapitalist sistemdeki devletler karşısında güçlü olmaktır. Güçlü devlet aynı zamanda özerk bir oluşumdur.<sup>7</sup>

Kapitalist dünya ekonomisinde merkez bölgelerde bürokrasiden ve yöneticilerden oluşan mekanizma daha güçlüyken, çevre ülkelerde bu mekanizma ya yoktur ya da yok denecek kadar zayıftır. Bunların yanında çevre ülkeler, genelde merkezdeki ülkelere hammadde sağlarlar. Bu hammadde, merkezde mamul madde haline

---

<sup>5</sup> A.g.e, s. 51-52.

<sup>6</sup> Çağlar Keyder, *Toplumsal Tarih Çalışmaları*, İletişim Yay., İstanbul 2009, s. 142.

<sup>7</sup> İmmanuel Wallerstein, *21. Yüzyılda Siyaset*, Çev. T. Doğan- E. Abadoğlu, Aram Yay., İstanbul 2004, s. 166.



getirilerek tekrar çevredeki ülkelere satılır.<sup>8</sup> Tıpkı Osmanlı İmparatorluğu ile diğer üçüncü dünya ülkelerinde yaşandığı gibi bir sömürü sistemi geliştirilmiştir.

Bu anlamda ekonomik ve siyasal düzeydeki küresel değişimler kapitalist dünya ekonomisinin genişlemesiyle birlikte oluşmuştur. Yaklaşımına göre, kapitalist dünya ekonomisi genişlemeye her zaman gereksinim duymuştur. Bunun sonucu olarak son dört yüzyılda Avrupa merkezli bir sistemden bütün dünyayı kapsayacak bir sisteme geçilmiştir. Sistem bu süreçte çelişkilerini de göstermiştir. Böylece merkez ülkeler kendi ulusal devletlerini güçlendirmiş, ekonomilerini kalkındırmış ve ulusal kültürlerini de geliştirmişlerdir. Buna karşın çevre ülkeler ekonomik olarak merkez ülkelere bağımlı olduklarından geri kalmış, ulusal devletlerini güçlendirememişlerdir. Ayrıca çevre ülkeler, merkez ülkelerin kültürel etkisi altına girmiştir. Yaşanılan bu gelişmeler ekonomik süreçte kapitalist sermayenin genişlemesine bağlı olarak dünya çapına yayılan küreselleşmeyi ortaya çıkardığı gibi, kültürel boyutu da içine alarak kapitalist dünyayı tek bir sistem haline getirmiştir.<sup>9</sup>

Wallerstein, açıkladığı kuramda ayrıca yarı çevre kavramına da vurgu yapmaktadır. Yarı çevre, merkezle çevre arasında bulunan ama çevreye daha yakın olan bölgelerdir. Bu bölgeler daha önceki sistemlerde merkezî konumda olan bölgelerdir. Bazıları da daha sonra değişen dünya sistemindeki konumlarının sonucunda oluşan yarı çevreleşen devletlerdir. Yarı çevre ülkelerinde hem merkeze hem çevreye ait özellikler bir arada bulunabilir.<sup>10</sup> Yarı çevre konumundaki ülkeler, merkez ülke haline gelmeye çalışırlar. Bu ülkeler kendilerini çevre ülkeler konumunda kabul etmezler. Yarı çevre

<sup>8</sup> Kaya, *a.g.t.*, s. 39.

<sup>9</sup> Immanuel Wallerstein, *Liberalizmden Sonra*, Çev: Erol Öz, Metis Yay., İstanbul 2009, s. 35.

<sup>10</sup> Theda Skocpol, *Tarihsel Sosyoloji Bloch'tan Wallerstein'a Görüşler ve Yöntemler*, Çev: A. Fethi, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul 1999, s. 298.

lkeler merkezdeki ülkelerle mücadele sonucunda merkez ülkeler konumuna çıkabilirler. Tam tersi bir durum da söz konusudur. Şimdi yarı çevrede olan bir ülke, yarın evre ülke haline gelebilir. Bu anlamda yarı evre ülkeler merkez konumuna gelmek için merkezdeki ülkelerle kıyasıya bir mücadeleye girer.<sup>11</sup>

Wallerstein'e göre yarı evre ülkeler, dünya sisteminin gerekli yapısal bir ögesidir. Yarı-evre ülkeler modern dünya sisteminde bir tür orta sınıf gibi hareket eder ve tampon bölge işlevi görür.<sup>12</sup> Aslında merkez ve çevredeki ülkelere oranla yarı çevredeki ülkeler politik alanda daha çok sıkıntı çekmektedirler. Bunun sebebi ise merkezdeki gelişmiş ülkelerin baskılarıdır. Yarı çevredeki ülkeleri baskı altına alan bir diğer husus, o bölgelerdeki çevreye düŐme korkusudur. Bu yüzden yarı çevredeki ülkeler daha saldırgan olabilir ya da daha korumacı politika izlerler. Özetle modern dünya sistemi kısaca Şöyle özetlenebilir: 16. yüzyılda doğan kapitalist dünya sistemi, sonsuz sermaye birikimine dayanır. Söz konusu dünya sistemi başlangıçta Avrupa'nın büyük bölümüne egemen olur ancak; ilk dönemlerde Rus ve Osmanlı İmparatorlukları bu sürece dahil değildir. 20. yüzyılın sonlarından itibaren küreselleşme adıyla bu sistem neredeyse tüm dünyaya yayılmıştır.<sup>13</sup>

Osmanlı İmparatorluğu ve diğer geç kapitalistleŐmiŐ toplumların sosyo-ekonomik dönüŐümüyle ilgili olarak tartışılan önemli bir diğer kuram da "Bağımlılık Kuramı"dır. 1960'lardan sonra tartışma alanlarında kendine yer edinen "Bağımlılık Kuramı", klasik Amerikan kaynaklı modernleşme tezlerinin eleştirisi üzerine yapılandırılmıştır. Kuram, esin kaynağını, 1950'li yıllarda kurulmuş olan Latin Amerika

<sup>11</sup> Skocpol , *a.g.e.*, s. 300.

<sup>12</sup> Kaya, *a.g.t.*, s. 39.

<sup>13</sup> Immanuel Wallerstein, *Tarihsel Kapitalizm*, ev: N. Alpay, Metis Yay., İstanbul 2002, s. 44; ayrıca bkz. I. Wallerstein, *Bildiğimiz Dünya'nın Sonu: 21. Yüzyılın Sosyal Bilimi*, ev: B. Tuncay, Metis Yay., İstanbul 2009, s. 45.

İktisat Komisyonu, Paul Baran, Paul Sweezy, Samir Amin gibi sosyalistlerin çalışmalarından, Marksizm ve Marksist-emperyalist kuramlardan almıştır. Bağımlılık kuramı, temelde azgelişmişlik sorunu üzerinden dünya ekonomisine bakarak kendini geliştirmiştir.<sup>14</sup>

Üçüncü dünya ülkelerinin merkez ülkelere olan bağımlılığı, bunların toplumsal ve ekonomik gelişmeleri, bu ülkelerdeki kentleşme biçimlerini geniş ölçüde etkilemiştir.<sup>15</sup> Kentsel yapı üzerinde meydana gelen değişimin esas dinamiğini, pazar aracılığıyla kapitalist dünya sistemi ile bütünleşmeleri belirlemektedir. Bu değişimler kentin iç dinamiğinden değil, tamamen dışsal etkilerle ortaya çıkan bir kentleşme sürecini yaratmaktadır.<sup>16</sup> Ekonomisi tamamen merkez ülkelerin çıkarlarına göre şekillenen az gelişmiş ülkelerin liman kentleri, sömürenlerle sömürülenlerin ilişki kurdukları noktalar olarak ön plana çıkarlar. Ulaşım olanakları aracılığıyla ülkeyi kendilerine bağlayan bu kentler, artı ürünü toplayarak merkez ülkelere aktaran ticaret merkezleridir. Bu anlamda aracılık eden birimler olarak da değerlendirilebilir.<sup>17</sup>

Gelişmiş “merkez” ülkeler, “çevre”nin azgelişmiş ülkelerinde üretilen ham ve yarı mamul maddelerini değerlerinin altında fiyatlarla satın alırken, bu ülkelere dış satımını yaptıkları makine ve donatım için onlardan yüksek fiyatlar istiyorlardı. Bu durumda çevre ülkede “normal” kapitalist gelişme olanaksızdır. Çünkü azgelişmiş denilen toplumların

<sup>14</sup> Bu teze göre, azgelişmişlik denilen olgunun gelişmesi çevre ile merkez ülkeler arasında var olan ve kısaca bağımlılık ilişkisi diyebileceğimiz bir sömürü zincirinin ürünüdür. Bkz. Melih Ersoy, “Bağımlılık Okulunun Eleştirisi”, *Ekin Belleten Dergisi*, Bahar-Yaz, İstanbul 1991, s. 26; ayrıca bkz.; Karaömerlioğlu, *a.g.m.*, s.83-85.

<sup>15</sup> Sevilay Kaygalak, *Kapitalizmin Taşrası 16. Yüzyıldan 19. Yüzyıla Bursa’da Toplumsal Süreçler ve Mekansal Değişim*, İletişim Yay., İstanbul 2008, s. 15.

<sup>16</sup> İlhan Tekeli, *Bağımlı Kentleşme (Kırda ve Kentte Dönüşüm Süreci)*, Mimarlar Odası Yay., Ankara 1977, s.93-96.

<sup>17</sup> *A.g.e.*, s. 15.

gelişmesi, ancak metropol ülkelerle olan ilişkilerini en aza indirdikleri dönemlerde gerçekleşebilmesi mümkündür.<sup>18</sup>

Belirtilen düşünceler çerçevesinde bağımlılık kuramı, kısa sürede ülkemizdeki akademik çalışmaları da etkilemiştir. Aslında Türk toplumunun kapitalist sistemle bütünleşmesiyle birlikte daha fazla dışa bağımlı hale getirilip sömürüldüğü tartışmaları ve eleştirileri ülkemizde 1960'lardan çok önce gündemdeki yerini almıştır.<sup>19</sup> Örneğin; 1930'lu yıllarda Şevket Süreyya Aydemir, Kadro Hareketi çerçevesinde Türkiye'nin geri kalmışlığının sebebini "Avrupa'nın malî ve iktisadî esaretine girmek" olarak tanımlamıştır.<sup>20</sup> Son dönemlerde Osmanlı sosyo-ekonomik yapısındaki dönüşümleri bağımlılık kuramı çerçevesinde değerlendiren isimlerin başında Şevket Pamuk gelmektedir. Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme, 1820-1913* adlı eserinde Osmanlı ekonomisiyle ilgili tespitlerini bağımlılık kuramıyla ilişkilendirerek açıklamıştır. Reşat Kasaba da *19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi* adlı eserinde hem bu konu üzerinde yürütülen tarih yazımını hem de Osmanlı'nın dünya ekonomik sistemine eklemlenme sürecini tartışmıştır.<sup>21</sup> Ayrıca Ethem Eldem, Murat Çizakça, Huricihan İnan İslamoğlu gibi akademisyenler de bu tartışmanın Türkiye çerçevesinde yürütücüleri arasında yer almaktadır.

Ancak her iki kurama yönelik çeşitli eleştiriler vardır. Özellikle çevre ülkelerde bağımsız ekonomik gelişmelerin veya bağımsız sanayileşmenin olanaksızlığını savunan bağımlılık kuramına yönelik ciddi karşı çıkışlar bulunmaktadır. Bu kuramla ilgili ilk eleştiri, az gelişmiş ülkelerin kapitalizm öncesi durumlarıyla ilgili pek fazla bir şey

---

<sup>18</sup> Ersoy, *a.g.m.*, s. 27.

<sup>19</sup> Karaömerlioğlu, *a.g.m.*, s.86.

<sup>20</sup> *A.g.m.*, s.86.

<sup>21</sup> Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, Çev: Kudret Emiroğlu, Belge Yay., İstanbul, 1993, s. 9-15.

söylememelerine yöneliktir. Bu anlamda kuram, kentlerin uzun dönemli tarihsel perspektifini açıklamaktan uzaktır. Ayrıca çevre ülkelerin sanayiye bağlı kentsel gelişme olasılığı da tamamen dışlanmaktadır.<sup>22</sup> Bağımlı kentleşme kuramında, büyük kentler, kendilerine bağımlı alt kent veya bölgelerden başlayan bir sömürü zinciri içinde, artığın ülke dışına aktarıldığı ticaret merkezleri olarak formüle edilirken, bu kentlerin üretim ilişkilerinde ortaya çıkan bağımlılık ilişkisinden bahsedilmemektedir.<sup>23</sup>

Osmanlı'nın son yüzyılındaki kentleri konu alan araştırmalarda etkili olan "Modern Dünya Sistemi"nin de eksiklikleri vardır. Bu kuramın da aslında "bağımlı bir kentleşme" saptamasına dayandığını belirtmek gerekir. Bu yaklaşımın dünya pazarı koşullarına aşırı vurgusu, bağımlı kentleşme olgusunun, liman kentleri üzerinde yoğunlaşması sonucunu doğurmuştur. Ancak dikkat edilmesi gereken nokta, Osmanlı gibi toplumlarda ister dışa bağımlı diyelim, ister çevre ülke ya da geç kapitalistleşen toplum, bu ülkelerdeki liman kentleri, Avrupa kapitalist ekonomisiyle bağlantıda olan tek, ayrıcalıklı yerler değildir. İç bölgeler de, Avrupa kapitalizmiyle bütünleşmiş olsalar da liman kentleri gibi bu süreç yoğun yaşanmamıştır.<sup>24</sup> 19. yüzyılda kapitalist sisteme entegre edilmiş olan Osmanlı İmparatorluğu, dış ticaretin de etkisiyle özellikle liman kentlerinde hem ticaret açısından hem de nüfus açısından önemli bir gelişme göstermiştir.<sup>25</sup>

Modern Dünya Sistemi ve Bağımlılık Kuramları hakkındaki bu kısa değerlendirmeden sonra; çalışma, Mersin gibi batılı sanayileşmiş devletlerin etkisi altında kalmış bir Osmanlı kentinde her iki teorinini de uygulanabilirliği tespit edilmiştir. Osmanlı toplum ve ekonomisinin genel bir dönüşüm yaşadığı 19. yüzyılda bu değişimi en çok

<sup>22</sup> Kaygalak, *a.g.e.*, s.16-17.

<sup>23</sup> *A.g.e.*, s. 17.

<sup>24</sup> Keyder, Özveren, Quataert, *a.g.m.*, s.130.

<sup>25</sup> *A.g.m.*, s.131.

hisseden kentlerden biri Mersin olmuştur. Bu yüzyılda toplumsal ve ekonomik alanda ortaya çıkan yeniden yapılanma hareketi resmîyette devlet tarafından yürütülmüşse de batılı-merkez ülkelerin etkileri yadsınamaz. Ancak bu dönüşümün yalnızca iç veya dış konjüktürde meydana gelen gelişmelerle gerçekleştiğini söylemekte mümkün değildir. Mersin'in liman ve kentsel olarak gelişimini etkileyen kendine özgü özellikleri vardır. Yaşanan süreci tam anlamıyla çevreselleşme ya da bağımlılık kuramlarına dayandırarak anlatmanın güçlüğüne yanı sıra bu teorileri yok sayarak Mersin kentinin gelişimi ve dönüşümünü incelemekte doğru değildir.

Özellikle 19. yüzyılda Sanayi Devrimi sonrasında sanayileşmiş Batı Avrupa ülkeleriyle, üçüncü dünya ülkeleri arasında mamul mallar ve tarımsal malların ticareti daha önce görülmemiş düzeyde büyük boyutlara ulaşmıştır. Deniz taşımacılığında yaşanan teknolojik gelişme ile ticaretin hacmi de artmıştır. Avrupalı sermayedarlar bu ticaretin daha da genişlemesi için çevre ülkelerde demiryolları, limanlar gibi alt yapı yatırımlarını desteklemişlerdir.<sup>26</sup> Merkez ülkeler tarafından gerçekleştirilen bu yatırımlar Osmanlı Devleti gibi çevre konumundaki ülkeleri dışarıya daha bağımlı hale getirmiştir.

19. yüzyılda yaşanan bu gelişmelerle Mersin'de, Avrupalı devletlerin yönlendirmeleri ve destekleri sonucunda gelişen bir liman kentidir. Wallerstein'in deyimiyile bir çevre liman kentidir. Çevre liman kentleri, kapitalist dünya ekonomisiyle bağlantılı olan ayrıcalıklı yerlerdir.<sup>27</sup> Bu kentlerde ticaret, kapitalist döngülere dâhil olmanın temel mekanizmalarından birisidir.<sup>28</sup> 19. yüzyılda yaşanan kapitalizmin yayılma

<sup>26</sup> Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, Seçme Eserleri II, T. İş Bankası Yay., İstanbul 2009, s. 4.

<sup>27</sup> Keyder, Özveren, Quataert, *a.g.m.*, s.121.

<sup>28</sup> *A.g.m.*, s.121.

dönemiyle birlikte önem kazanan liman kentleri, imparatorluğun iç bölgelerinde yer alan ticaret merkezlerinden yapısal olarak farklıdır.

19. yüzyıl liman kentlerinin temel özellikleri; eski uygulamalardan farklı yeni bir dış ticaret anlayışı, yabancı yatırımlar ve nüfusun artışı ile birlikte kentin yapısında meydana gelen gelişim ve dönüşümdür. Bu yapılarıyla liman kentleri, dünya kapitalizmiyle bütünleşme sürecinin tüm özelliklerini yansıtmıştır. Bu bütünleşmenin meydana getirdiği toplumsal dönüşüm sayesinde liman kentlerinde, yeni ekonomik etkinlik türleri, yeni insan grupları türemiştir. Bu yeni gruplar liman kentlerinde yoğunlaşarak, liman kentlerinde yaşayan ve varlıklarını eski düzene borçlu olan gruplarla doğal olarak bir takım çatışmalara girmişlerdir. Ama bu yeni gruplar, tarımsal alanla-sanayi merkezi arasında mal taşımacılığını gerçekleştirerek, ticarî ağın her iki tarafındaki üreticilerle, tüketicileri birbirine bağlayan önemli bir ekonomik bağlantı oluşturmuşlardır.<sup>29</sup> Liman kentleri, bu anlamda 19. yüzyılda merkez-çevre ilişkisinin ve batılı sanayileşmiş ülkelere olan bağımlılığın arttığı mekanlar olarak ortaya çıkmaktadır.<sup>30</sup>

Tüm bu gelişmelerle birlikte Mersin Limanı, merkeze bağlı bir çevre liman olarak gelişim göstermiştir. Kentin ve limanın gelişiminde kendilerine hammadde ve pazar arayan batılı sanayileşmiş Avrupalı devletlerin etkisinin fazla olduğu genel olarak Mersin tarihi üzerinde araştırma yapmış olan tarihçilerin de sıklıkla vurguladığı bir söylemdir.<sup>31</sup>

<sup>29</sup> Keyder, Özveren, Quataert, a.g.m., s.122.

<sup>30</sup> A.g.m., s.122.

<sup>31</sup> Bkz.: Şerife Yorulmaz, “Doğu Akdeniz’de Bir Osmanlı Liman kenti Olarak Gelişen Mersin’de Yabancı Tüccarın Rolü ve Mersin’de Levanten Kültürü”, *19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası*: 1. Ticaret, Göç ve Kültürel Çeşitlilik, Mersin Üniversitesi Yay., Mersin 2002; Yorulmaz, “Yabancı Tüccar ve Gayri Müslim Tebaanın Mersin Ekonomisindeki Rolü (1830-1918)”, *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin*, Ed.: Filiz Özdem, Yapı Kredi Yay., İstanbul 2004; Yorulmaz, “Çukurova’da Sanayileşmenin Öncülerinden Rasim Dokur İplik ve Dokuma Fabrikası”, *Mersin Sempozyumu*, Ed.: Yüksel Özdemir, Mersin üniversitesi Yay., Mersin 2008; İbrahim Bozkurt, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Mersin Tarihi (1847-1928)*, Mersin Büyükşehir Belediyesi Yay., Mersin 2012; Songül Ulutaş, *19. Yüzyılda Tarsus’ta Ekonomik ve Sosyal Yaşam (1856-1914)*, Tarsus Ticaret ve Sanayi Odası Yay., Tarsus 2015.

Merkezdeki ülkeler, yarı çevre bir ülke olarak Osmanlı Devleti'ni, devletin sınırları içinde bulunan liman kentleri üzerinden kendilerine bağımlı kılmaya çalışmışlardır. Bu nedenle Mersin'deki iskelenin gelişimi ve limana dönüşmesindeki en önemli belirleyici unsurun merkezde yer alan ülkelerin olduğu söylenebilir.

Hazırlanan bu çalışmanın öncelikli nedeni; Mersin kent tarihi üzerine yapılan çalışmalar da liman kent bağlantısının yeterince ve sözü edilen kuramlar çerçevesinde irdelenmemesidir. Bir diğer neden ise; İzmir, Beyrut, İskenderiye, Samsun, Trabzon, İstanbul gibi Mersin'in de, 1840'lardan itibaren Avrupa ekonomisiyle entegrasyona giren Osmanlı ülkesinde, reformların etkisi altında büyümeye aday liman kentlerinden biri olmasıdır. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Mersin'de dönemin en rasyonel ulaşım ağı olan demiryolunun inşa edilmesi, kamu hizmetleri (sokak aydınlatması, itfaiyecilik, yeşil alanlar vs.) ve sağlık hizmetleri altyapısının geliştirilmesi, "modern" tarzda okulların açılması, sanayinin adım adım gelişerek fabrikaların kurulması gibi hızlı bir gelişim yaşanmıştır. Tıpkı aynı dönemin sonunda yukarıda belirttiğimiz liman kentlerinin değişmesi gibi Mersin de farklılaşmıştır. Sadece şehir değil, yaşam tarzları, refah düzeyi, üretim biçimleri ve kentten beklenen fonksiyonlar da derinlikli bir dönüşüme uğramıştır.

Belirtilen bu nedenlerden dolayı Mersin, bir liman kenti olarak hızlı bir gelişme göstermiştir. Bu nedenle Mersin Limanı'nı incelerken, limanın tarihsel ve iktisadî gelişim boyutlarının ağırlıklı olması düşüncesi benimsenmiştir. Ayrıca limanın büyümesi beraberinde kentsel gelişimi de sağlamıştır. Bu bağlamda çalışma, hem kent tarihi açısından bir eksikliği giderebilme hem de iktisat tarihi açısından - belli bir dönem için de olsa- limanın ticaret hacmini ve ürünlerin niteliği gibi konularda alana katkı yapmayı hedeflemektedir.



Mersin tarihi, 19. yüzyılın ortalarından başlatılabilir. Dolayısıyla Mersin’i konu alan bir çalışmanın, kent tarihi açısından çok da geriye gidebilmesi mümkün değildir. Mersin kentinin bu anlamda yaşadığı, kısa kentleşme süreci ve bu sürecin gelişimindeki en önemli unsur olarak düşünülen limanın gelişimini incelemek özgün bir çalışma konusu olarak değerlendirilebilir.

Mersin, 19. yüzyıl başlarında, İmparatorluğun değişen şartları ve yeni dünya ekonomisinin yaratmış olduğu koşullar doğrultusunda kentlerin yeni işlevler kazandığı ve kademelenmesinde çeşitli değişikliklerin yaşandığı bir süreçte ortaya çıkmıştır. Söz konusu süreç, Akdeniz kıyısında yer alan diğer liman kentleri üzerinde de etkili olmuştur. Süreç; İskenderiye, Hayfa, Beyrut, Sayda, Hama, Selanik gibi kentlerin gelişimini hızlandırırken, Mersin ise neredeyse yoktan var olmuştur. Dolayısıyla Mersin, gerek coğrafi ve gerekse sahip oldukları kentsel işlevler açısından doğrudan doğruya söz konusu Doğu Akdeniz liman kentleri ağının bir parçası olarak gelişmiştir. Akdeniz kıyısında sıralanan bu liman kentlerinin, fiziksel ve sosyal yapıları açısından önemli benzerlikler taşıdıkları, özellikle demografik ve kentsel yapılarıyla klasik Osmanlı kentlerinden farklılaştıkları görülmektedir.

Bu gelişmelerin dışında Doğu Akdeniz liman kentlerinin, imparatorluğun içsel koşullarından çok uluslararası gelişmelerle olan etkileşimleri de bu kentlerin gelişimindeki önemli faktörlerden birisidir. Bu durum söz konusu kentlerin, kendi iç bölgelerinde ya da yakın çevrelerindeki kentlerden çok birbirlerine benzemelerini sağlamıştır. Ancak Mersin, söz edilen bu gelişmelerin parçası olarak diğer liman kentleri ile benzerlikler gösterse de bu dönemde ürettiği kentsel ve ekonomik gelişim ile kendine özgülüğünü ortaya koyarak hızla gelişmiştir.

Çalışmanın temel sorunu, 19. yüzyılın ortalarında giderek önem kazanan Mersin kentinin, Doğu Akdeniz'in önemli bir limanı ve ticaret kentine dönüşmesini sağlayan limanın gelişimini ve etkilerini, kendine özgü karakteriyle ortaya koymaktır. Bu süreçte, kentin gelişimini sağlayan ve kente kimliğini veren temel unsur, iskeleler ve buna bağlı olarak gelişen ticaret hayatıdır. İskelenin gelişimi, limana dönüşümü ve kentte yarattığı değişimler çalışmanın temel varsayımdır. Çalışmada elde edilen kaynaklardan yararlanılarak, Mersin'in kentsel gelişim sürecini etkileyen iskelenin, limana dönüşüm süreci incelenmiştir. Bu konuda inceleme yaparken tarihsel yöntemle beraber, nitel ve nicel verilere dayalı karşılaştırmalı bir yöntemle çalışılmıştır. Limanın gelişim sürecini bölgesel ve küresel ölçekteki gelişmelerden hareketle ele almaya çalışılmakla beraber, konu toplumsal ve ekonomik yapıda yaşanan değişimler bu alanlar arasındaki karşılıklı etkileşim ve ilişkiler çerçevesinde ortaya konulmuştur.

Çalışmanın ilk bölümünde, 19. yüzyılda tüm dünyada yaşanan bir süreç olarak ortaya çıkan çevreselleşme süreci (periferileşme) ve bu süreçten yarı çevre bir ülke olarak etkilenen Osmanlı İmparatorluğu'nun durumu incelenmiştir. Ayrıca, Osmanlı İmparatorluğu'nun kapitalist dünya sistemine nasıl uyum sağladığını ve bu uyum sonrasında imparatorluk üzerinde yaşanan değişiklikler değerlendirilmiştir.

İkinci bölümde; 19. yüzyıl Osmanlı kentlerinde yaşanan değişiklikler incelenmiştir. Özellikle Osmanlı modernleşmesi için bir dönüm noktası olarak kabul edilen Tanzimat Fermanı sonrası gerçekleştirilen değişiklikler ve bu değişikliklerin liman kentleri üzerinde yarattığı sosyo-ekonomik etkiler ele alınmıştır. Ayrıca yine bu yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda var olan liman kentleri ve bu kentlerin yükselişine neden olan genel faktörler de değerlendirilmiştir. Bu anlamda Mersin'in bir liman ve ticaret kenti olarak

ortaya çıkışını hazırlayan Osmanlı modernleşmesi ve aynı zamanda çevreselleşme süreci birlikte ele alınarak, bu sürecin liman kentlerine etkisi üzerinde durulmuştur. Böylece, kentin ortaya çıkış sürecindeki tarihî arka plan ortaya konmuştur. Bu kapsamda, dönemin koşullarının anlaşılabilmesi amacıyla, doğrudan doğruya Mersin'i etkilemese de, 19. yüzyıl Osmanlısına ilişkin genel değerlendirmelere yer verilmiştir. Bu bölümde ayrıca Mersin kentinin gelişimine yol açan iç ve dış faktörleri açıklamakla beraber, kentin büyümesinde önemli bir rol oynayan iskelenin gelişimini ve ortaya çıkan bu değişimin kent hayatı üzerinde yarattığı etkiler de incelenmiştir.

Üçüncü bölümde; Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerindeki dış ticaret politikası ve sonuçları değerlendirildikten sonra Mersin Limanı'nın bazı Osmanlı limanlarıyla karşılaştırılması yapılmıştır. Yine bu dönemde gerçekleştirilen ama başarısızlıkla sonuçlanan liman inşa etme çabalarından da söz edilmiştir.

Dördüncü ve beşinci bölümler; tezimizin Cumhuriyet Dönemi kısmını oluşturan bölümlerdir. Dördüncü bölümde; Cumhuriyet'in kurulmasıyla birlikte 1923-1955 arası ülkede hükümet tarafından izlenen ekonomi politikası, denizcilik ve liman politikası genel olarak değerlendirilmiştir. Ayrıca 1923 ile 1955 arası dönemde hükümetin liman inşa etme girişimleri anlatılmakla birlikte yine bu dönemde Mersin Limanı üzerinde yaşanan gelişmeler de değerlendirilmiştir. Bu dönemde limanın ticaret hacmi, limanda çalışan işçilerin sosyal ve ekonomik durumları, limanın gelişimiyle kentin nüfus yapısında ne gibi değişiklikler yaşandığını ve bu değişikliğin meydana getirdiği dönüşümler de ortaya konmaya çalışılmıştır. Yine bu bölümde Mersin Limanı'nın, aynı dönemde Türkiye'deki bazı limanlarla da ticarî ve gelişimsel anlamda bir karşılaştırması yapılmıştır.

Beşinci bölümde ise, 1950 seçimleriyle iktidara gelen Demokrat Parti'nin uyguladığı denizcilik, liman politikaları ile birlikte bu politikaların uygulanmasında etkili olan Marshall Planı'nın hükümetin liman politikaları üzerindeki etkileri değerlendirilmiştir. Bu bölümde son olarak Mersin'de modern bir limana duyulan ihtiyaç ve bu ihtiyaçla birlikte liman inşasında yaşanan sorunlar değerlendirilerek, Mersin'de modern bir limanın nasıl inşa edildiği açıklanmaya çalışılmıştır.

## I. BÖLÜM: ÇEVRESELLEŞME SÜRECİ VE OSMANLI DEVLETİ

Merkantilizmin kalıntıları ve fizyokratizmin öncüllüğüyle ön hazırlıklarını yapmış olan Sanayi Devrimi, 18. yüzyılın ikinci yarısında İngiltere’de başlamıştır. Bundan böyle *laissez faire* liberalizmi, hayatın her sahasında köklü değişiklikler yaratarak, acımasız yıkımları da beraberinde getirmiştir.<sup>32</sup> Bu değişim zamanla kıta Avrupa’sına yayılarak; Fransa, Almanya, İtalya gibi takipçilerin hemen ardından diğerleri de bu yeniden yapılanmayı sağlamaya koyulmuşlardır. Artık dönüşüm kaçınılmazdır çünkü kapitalist sistem, İngiltere’de çoktan vücuda gelmiştir.<sup>33</sup>

*“Sanayi Devrimi, insan yaşamının yazılı belgelere geçmiş tarihindeki en köklü dönüşümdür. Sanayi Devrimi kısa bir dönem için bir tek ülkenin, Büyük Britanya’nın tarihi ile çakıştı. Böylece tüm dünya ekonomisi, Britanya’nın temeli üzerinde, daha doğrusu çevresinde oluştu ve dolayısıyla bu ülke, geçici olarak, kendisinden önce ve sonra, kendisine yakın büyüklükteki hiçbir ülkenin sahip olmadığı ve görülebilir bir gelecekte de sahip olamayacağı kadar evrensel bir etkiye ve güce ulaştı. Dünya tarihinde öyle bir dönem vardı ki, Britanya bu dönemde, fazla bilgiçlik taslamak gibi olmazsa, dünyanın tek atölyesi, tek büyük ithalatçısı ve ihracatçısı, tek taşımacısı, tek emperyalisti, neredeyse tek uluslararası yatırımcısı; bundan dolayı da tek donanmasına ve gerçek bir dünya politikasına sahip devleti olarak kabul edilebilir.”<sup>34</sup>*

Sanayi Devrimi bir anda ortaya çıkmamıştır. Bu devrimi hazırlayan bir takım koşullar vardır. Burada özellikle Sanayi Devrimi’ni hazırlayan objektif koşulların ayrıntılı incelenmesinden çok, devrim sonrasında İngiltere ve diğer sanayileşmiş ülkelerin iktisadî gerekçeli, siyasî davranışlarının yarattığı çevreselleşme süreci ve bunun Osmanlı ekonomisi ve toplumsal yaşamındaki etkisi üzerinde durulacaktır.

<sup>32</sup> Selma Özdemir, *Din Ahlak Ekonomi İlişkisinin Sosyolojik Analizi: Kapitalist Zihniyetin Değerlendirilmesi (Adam Smith ve İbrahim Hakkı Örneği)*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Felsefe ve Din Bilimleri Anabilim Dalı, Bursa 2005, s. 116-117.

<sup>33</sup> Max Weber, *Protestan Ahlak ve Kapitalizmin Ruhu*, Çev: Zeynep Aruoba, Hil Yay., İstanbul 1984.

<sup>34</sup> Eric j. Hobsbawm, *Sanayi ve İmparatorluk*, Çev: Abdullah Ersoy, Dost Yay., Ankara 2005, s.13.

### I.1. Avrupa'nın Sosyo-Ekonomik Yapısı

16. yüzyılda başlayan gelişmelerle İngiltere kırsalında aile ekonomisi parçalanmış, tarımsal üretim pazara yönelen meta haline gelmeye başlamıştır. 1660 Restorasyonu sonrasında varıncaya dek toprak mülkiyeti, küçük mülk sahiplerinin ve köylülüğün aleyhine geliştiğinden toprak, az sayıda büyük toprak sahiplerinin mülkiyetine geçmiştir. Birkaç bin toprak sahibi, bunların topraklarını kiralayan on binlerce çiftçi, bu kiracı çiftçilerin, ücret karşılığı toprağını işleyen yüz binlerce tarım işçisi, uşak ve çok küçük mülk sahipleri.<sup>35</sup> Kısacası 1750'ye kadar İngiltere'de pek çok köylü, toprağından koparılarak ya ücretli tarım işçisi olmaya ya da kentlere göç etmeye zorlanmıştır.

Diğer taraftan geleneksel-basit teknolojiye dayanan mamul mal üretimi de kırsal alanlarda yayılmaktadır. Bu durum, önemli nüfuzla sahip toprak sahiplerinin ilgisini topraklarının altındaki madenlere ve köylerdeki imalata yönelmesi sonucunu doğurmuştur. Ayrıca yerel madenlerin ve imalat sanayi ürünlerinin daha iyi ve ucuz yollarla nakliyesini sağlamak amacıyla yerel soylular ve orta sınıfın, kanallar ve paralı yolların finansmanına yönelmesiyle İngiltere'de iç ticaret büyümeye başlar. Zaten İngiltere'nin hiçbir bölümü denizden yetmiş milden (112 km) daha uzak değildir. Ulaşım yapılabilir bir nehre olan uzaklıksa daha da az olduğundan ulaşım ve iletişim görece kolay ve ucuzdur.<sup>36</sup> Her ne kadar Sanayi Devrimi deyince akla ilk gelen tekstil sanayisi olsa da sonraları, kömür ve demir-çelik sanayisi gibi dallar da kısa zamanda önem kazanır. Pamuklu dokuma sahasında önce iplik eğirmede sonra da kumaş dokumada kullanılan buhar gücü, aslında teknolojik açıdan sonraki yüzyıllarla kıyaslanınca çok mütevazıdır. Ama önemli olan teknolojinin ölçek olarak büyüklüğü değil teknolojinin kendisidir. Teknolojinin fabrikalaşmayı

<sup>35</sup> Hobsbawm, *a.g.e.*, s.26-27, Ayrıca bkz. Jean Gimpel, *Ortaçağda Endüstri Devrimi*, Çev: Nazım Özüaydın, Tübitak Yay., Ankara 1997.

<sup>36</sup> Hobsbawm, *a.g.e.*, s.28-37, Ayrıca bkz., Gökçen Göksal, *İngiliz Sanayi Devrimi*, Kora Yay., İstanbul 2003.

sağlaması, emek verimliliğini arttırarak üretim maliyetlerinin düşmesini sağlaması, hem kârlılığı arttırmış hem de bu sayede ucuz ve kitlesel üretim mekanizmasını harekete geçirmiştir.

İngiltere’de pamuklu sanayi ustaları, fabrikalarının dış görünümü umursamadan tamamıyla işlevsel biçimde üretim mekanizmasını kurmayı öğrenirler. Hatta 1805’ten sonra da fabrikalarını havagazıyla aydınlatarak günlük çalışma sürelerini olabildiğince uzatırlar.<sup>37</sup> 19. yüzyılla birlikte İngiltere, ucuz ve kitlesel üretimiyle Hobsbawm’ın deyimiyle “dünyanın atölyesi” haline gelmiştir.<sup>38</sup> Bir süre sonra İngiliz ulusal pazarındaki iç ticaret hacmi yeterli gelmemeye başlar. Nasıl olsa buhar gücü devrimi sonucunda, hızlı ve ucuz ulaştırma imkânlarıyla dünya giderek küçülmüş, güçlü İngiltere, iç pazarının sınırlarına ulaşmakta olduğunu fark edince ünlü pamuklu tekstiliyle “serbest ticaret”i talep ederek başkalarının ulusal pazarlarına giriş hakkını bir şekilde elde etmiş ve böylelikle yeni bir dönem başlamıştır.<sup>39</sup>

İngiltere ve diğer Avrupa ülkeleri hem mamul malları için pazar bulmak hem de dünya ekonomisine katkısı tarımsal mallarda uzmanlaşma şeklinde belirlenen çevre ülkelerden bol ve ucuz hammadde, gıda temini şeklinde belirlenen “politika”yı hayata geçirmeye karar vermişlerdir. İngiltere için 1820’lerden itibaren az gelişmiş ülke pazarlarına girmek, rakip ülkelerin pazarlarına girmekten çok daha kolay olmuştur. Bunlara ek olarak gelişen deniz aşırı ticaret de çalışmamızın sistematığı içinde yer alan özel kavram olan liman kentini kent hiyerarşisinde en üste taşıyacak, başkentini merkezî gücüne rakip hale getirecektir.

---

<sup>37</sup> A.g.e., s. 56.

<sup>38</sup> A.g.e., s. 13.

<sup>39</sup> A.g.e., s. 56-57.

### I.1.1. Sanayi Devrimi'nin Getirdikleri

Kapitalist dünya ekonomisi, Sanayi Devrimi sonrası N. D. Kondratieff'in ortaya koyduğu gibi, birbirini izleyen gelişme ve daralma dönemlerini içererek döngüsel bir şekilde büyümüştür.<sup>40</sup> Uzun dönemli bu dalgalanmalarla birlikte kapitalist dünya ekonomisini ifade eden ilişkiler, yeni bölgelerin sisteme girmesiyle birlikte sürekli genişleyip, derinleşmiştir.<sup>41</sup> Bu ekonomik dalgalanmalarla birlikte 1780'lerden 1840'lara kadar olan dönem sanayileşmenin düşük maliyetlere dayanan ilk evresidir. Bu dönemde sanayileşmenin getirdiği gelir, millî gelir'in %10'nun bile altındadır. 1830 ve 1840'larla birlikte İngiltere'de toplumsal huzursuzluk fırtınası esmeye başlar ama bu kapitalist gelişim sürecine son veren nihai bir kriz değildir. Bu krizden sonra artık düşük maliyetli sanayileşme dönemi yerini demiryolları, kömür, demir- çelik gibi ağır sanayi mallarına ve çok daha yüksek gayri safi sermayeye yani millî gelir oranlarına bırakmıştır.<sup>42</sup>

Sanayi Devrimi'nin simgesi olan pamuklu dokumadan 50 yıl sonra bu ağır sanayi dalları kendi gerçek sanayi devrimlerini gerçekleştirmişlerdir. 1830 yılında 16 milyon ton olan kömür ve 600 bin ton olan demir üretimi, 1850 yılında sırasıyla 49 milyon ve 2 milyon tona ulaşmıştır. Yeni dönem, aynı zamanda demiryolları çağıdır. 1840'larda "demiryolu" kelimesi, İkinci Dünya Savaşı sonrasında "nükleer" kelimesi gibi, ultramodernliğin eşanlamlısı olarak algılanmıştır. Demir sanayisi, hem kömür sanayisini hem de buhar makinesini ve taşımacılığını canlandırmıştır. Artık sanayinin yerleşim yerleri de kömür madenlerinin olduğu bölgelere doğru kaymıştır.<sup>43</sup>

<sup>40</sup> Esin Candan, Ferhat Akbey ve Nuri Erkin Başer, "Bilgi Ekonomisi ve Birikim Sürecinin Mekandan Kopması", 3. Ulusal Bilgi, Ekonomi ve Yönetim Kongresi, Osman Gazi Üniversitesi, Eskişehir 2004, s. 343.

<sup>41</sup> Kasaba, *a.g.e.*, s. 11.

<sup>42</sup> *A.g.e.*, s. 20.

<sup>43</sup> *A.g.e.*, s. 64-102.



Sanayi Devrimi'nin sonrası bu hızlı gelişim sayesinde 1840'ların başından itibaren İngiltere'de bir sermaye fazlalığı oluşmuştur.<sup>44</sup> Belirtilen fazlalığı İngilizler demiryolları gibi alt yapı yatırımlarında kullanmayı tercih etmişlerdir. Bu dönemde demiryollarını inşa ederek kâr elde etmeyi amaçlayan İngilizler, rayların inşasının maliyetleri yüksek de olsa bundan vazgeçmezler. Çünkü demiryolları, her şeyden önce yeni bir taşımacılık sistemi meydana getirmektedir.<sup>45</sup> Bu yeni taşımacılık sistemi hem üretilen sanayi ürünleri için pazar bulma ve bunları üretmek için gerekli ucuz hammadde arayışının dış ticaret yoluyla işlemlerini sağlayan buharlı gemilere eklenmiş bir ulaşım imkânı yaratıyor hem de İngiltere'nin bu yatırım malları için gerekli talebini canlı tutuyordu. Yalnız demiryolları, İngiltere gibi merkez ülkelerin ulusal ekonomilerinin gelişimine katkıda bulunurken, çevre ülkelerin ulusal ekonomilerine de darbe vurmuştur. Çünkü çevre ülkelerde demiryolları, sanayileşmiş ülkelerde olduğu gibi ülkenin iç ticaret hacmini hızlandırarak sanayiye hammadde ve sanayi bölgesi yakınında ikamet edenlere tüketim mallarını ulaştıramamaktır. Bunun yerine çevre ülkelerin yer altı kaynakları ve tarımsal açıdan zengin bölgelerini yani ham maddelerin bol olduğu bölgeleri başta İngiltere olmak üzere Fransa ve Almanya'ya bağlıyordu.<sup>46</sup>

Sermaye bolluğu karşısında sanayileşmiş ülkeler için, demiryolu inşasına yönelmek yeterli değildir. Sermaye ihracı için en cazip alan yurt dışındaki yatırım sahalarıdır. Zaten savaşlar da İngiltere'nin "müttefikleri"ne borç vermesinin makul bir gerekçesini oluşturmaktadır. "Müttefik"lerine malî kolaylıklar sağlayan İngiltere, faiz getirisinin yanı sıra daha başka iktisadî ve ticarî kazanımlar da elde ediyor hatta siyaseten

---

<sup>44</sup> A.g.e., s.103.

<sup>45</sup> İsmail Yıldırım, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 12, Sayı:1, Elazığ 2002, s.312.

<sup>46</sup> Musa Gümüş, "1893'ten 1923 Chester Projesi'ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri Ve Büyük Güçler", *Tarih Okulu Dergisi*, Sayı: 10, İzmir 2011, s.156-157.

kendisine bağımlı devletler yaratıyordu. Bu özellikleriyle 1840-1895 dönemi, İngiliz sermayesinin ihracındaki olağanüstü artışlara denk geldiği bir dönemdir.

Sanayileşmenin hızlı gelişmesinin sonucu olarak yeni fabrikaların kurulması ve üretime geçmeleri, tarımsal bölgelerde ekimlerin yapılması, ayrıca demiryolları ulaşım ağının güçlenmesi gibi nedenlerden dolayı ham maddelerin ve mamul malların fiyatlarının düşmesi kaçınılmazdır. Fiyatların hızlı düşüşü kârda ciddi azalma yaratırken, fiyatlarla aynı hızda düşmeyen ücretler nedeniyle ekonomik sıkıntı kıta Avrupa’ında giderek artar. Bu gelişmelerle birlikte artık düşük fiyatlarla rekabet edemeyen ülkelerin halkları korumacılık talep etmektedir. Bu durum, mal ticaretinde uzun dönemdir var olan ekonomik liberalizmin de sonu olur. Kapitalizm, yaşadığı bu büyük çaplı krizi, kendini yeniden üreterek aşmayı bilmiştir. Krize karşı verilen yanıtlardan biri de emperyalizmdi ki bu kavram bizim araştırma sahamızı oluşturan Osmanlı Devleti söz konusu olunca derin anlamlar ifade etmektedir.

1890 ve 1895 arasında hem ABD hem de Almanya çelik üretiminde İngiltere’yi geçerler.<sup>47</sup> Sanayileşen İngiltere’nin hemen takipçisi Fransa’dır. 1890’lar Hobsbawm’ın deyişiyle “*I. Dünya Savaşı’na kadar dünya ekonomi orkestrası, bunalımın minör tonu yerine refahın majör tonunda çalmıştır*”.<sup>48</sup> İngiltere ekonomisinin üzerinde bu kadar durulmasının nedeni, hem iktisadî faktörlerin toplumsal yapıyı şekillendirmedeki öneminin altını çizmek hem de çevreselleşme sürecinin Osmanlı iktisadî ve toplumsal yapısı üzerindeki etkilerini anlayabilmektir. Ayrıca uzun bir dönem İngiltere’nin güdümünde yol alan dünya ekonomisiyle, Osmanlı ekonomisinin nasıl paralel hareket ettiğinin anlaşılabilmesidir.

<sup>47</sup>Hobsbawm, *a.g.e.,s.* 116-117.

<sup>48</sup> Eric J. Hobsbawm, *İmparatorluk Çağı 1875-1914*, Çev: Vedat Aslan, Dost Kitabevi, Ankara 2003, s. 56.

## I. 2. Çevreselleşme Sürecinin Temel Özellikleri

19. yüzyılda kapitalizmin hızlı yükselişi, Sanayi Devrimi'nin en karakteristik bilimi olan iktisadın da yardımıyla İngiltere gibi merkez ülkeler tarafından bir çevreselleştirme politikası halinde organize edilmiştir. Serbest dış ticaret ve sermaye ihracı tüm çevreselleşme örneklerinde karşımıza çıksa da her az gelişmiş ülkenin ayrı bir çevreselleşme hikâyesi vardır. Çünkü süreci sadece merkez ülkelerin çıkarlarını genişletme isteği ve sermaye birikiminin gereksinimleri ile açıklarsak, Batı merkezli bir düşünceyle hareket etmiş, tüm üçüncü dünyayı aynı kategoride kimliksizleştirmiş veya birbirine benzeştirmiş oluruz. Oysa dış etkenler kadar çevre ülkenin içinden gelen direnişler ve uyum sağlama kapasitesi de bu süreçte belirleyici olmuştur.<sup>49</sup>

Çevreselleşme süreci merkez ülkeler açısından İngiltere örneğiyle açıklandıktan sonra süreç, çevre ülkelerin perspektifinden iki önemli başlıkta değerlendirilmiştir: Yapılanma ve Sermayesizleşme. Yapılanma kavramıyla, kapitalizm öncesi yapıların kapitalizmle ilişkiye geçtikten sonra üretim tarzında, devletin niteliğinde, kentsel yapılanmada, sınıf yapılarında kısacası; iktisadî, siyasî ve sosyal anlamda ortaya çıkan, yeni düzene karşı yer yer direnme bazen de uyum gösterme şeklinde tarif edilebilen “dönüşüm” kastedilmektedir.<sup>50</sup> Sermayesizleşme ile de çevre-merkez arasındaki eşitsiz hiyerarşik ilişkiye dayanarak çevrenin artı-değerinin merkeze aktarılmasıyla çevredeki sermaye birikimine vurulan darbe ifade edilmeye çalışılmaktadır. Bu bazen malî sermayenin ele geçirdiği faiz gelirleriyle bazen de kâr aktarımlarıyla gerçekleşmiştir.<sup>51</sup>

<sup>49</sup> Pamuk, *a.g.e.*, s.57.

<sup>50</sup> Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul 1994, s.5.

<sup>51</sup> *A.g.e.*, s.5.

### I. 2. 1. Çevreselleşme Kategorileri

Çevreselleşme sürecini anlamak için elbette ki sürecin ortak özelliklerini bilmek tek başına yetmez. Çünkü süreç aynı zamanda çevre ülkenin iç dinamiklerince de şekillendirilmektedir. Buradan hareketle Şevket Pamuk, üç çevreselleşme kategorisinden bahseder: Resmî sömürgeler, emperyalist devletin “gayri resmî imparatorluğu” ve emperyalistler arası rekabet koşullarında çevreselleşme.<sup>52</sup> Resmî sömürgelerin en ayırt edici özelliği, merkez ülke tarafından olabildiğince doğrudan müdahalelerle -hatta zorbaca yöntemlerle- merkez ülkenin çıkarlarının azamileştirilmesidir. Yani çevre ülkenin hammaddelerini ihraç edip, kontrolü altında bulundurduğu ülkenin mamul mallarına ithalat kapılarını açması demektir. Ayrıca sömürge üzerine konan vergiler de hem merkez ülkeye olan borçların ödenmesinin teminatı hem de sömürge üzerindeki egemenlik hakkının temsilidir.<sup>53</sup>

Şevket Pamuk’un adlandırdığı haliyle bir emperyalist devletin “gayri resmî imparatorluğu”na dahil olan ülkeler ise biçimsel olarak siyasî bağımsızlığa sahiptir. Bir tek emperyalist devletin etki alanında olan bu ülkelerde (Orta ve Güney Amerika gibi) çevre ülkedeki egemen çıkarlar ile merkez ülkedeki egemen çıkarlar genel bir uyum içindedir. Ama buradaki ilişkiler son derece istikrarsızdır. 1880’lerden sonra egemenliğini diğer Batı Avrupa ülkeleriyle paylaşmak zorunda kalan İngiltere örneğinde olduğu gibi “gayri resmî imparatorluk”ta emperyalistler arası rekabet başlayabilir ve çevre ülkesinde mevcut düzenden yeterince nemalanamadığını düşünen gruplar da yeni bir emperyalistin müdahalesini memnuniyetle karşılayabilir.<sup>54</sup>

<sup>52</sup> A.g.e., s.7-10.

<sup>53</sup> Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyet’e Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, s.58.

<sup>54</sup> A.g.e.,s.58-59.

Üçüncü kategori olan emperyalistler arası rekabet koşullarında çevreselleşmeye, 19. yüzyıl Çin, İran ve Osmanlı Devleti örnek gösterilebilir. Bu kategoride hem emperyalistler arası rekabet koşullarının yoğunluğu hem de görece güçlü ve bu rekabetten yararlanarak kendi manevra alanını genişleten bir merkezî devlet vardır. Üstelik merkezî otorite ile dünya ekonomisiyle bütünleşmeyi arzulayan ticaret sermayesi ve ihracata yönelik üretim yapan toprak sahipleri arasında da bir çelişki vardır. İleride Osmanlı Devleti örneğinde göreceğimiz gibi 19. yüzyıl, merkezî otoritenin bu merkez dışındaki kuvvetler karşısında nispeten galip geldiği bir yüzyıl olmuştur.<sup>55</sup> İşte bu nedenle merkez ülkeler çevreselleşme sürecini, dünya ekonomisiyle bütünleşmekten yana olan fakat cılızlığı buna izin vermeyen yerel toplumsal sınıflarla ittifak kurarak değil, ancak merkezî devletle uzlaşarak yerine getirebilmişlerdir. Çünkü bu süreç, ticaret sermayesini güçlendirdiği gibi merkezî otoriteyi sarsabileceği için merkezî devlet, kısa vadeli siyasî, askerî ve malî desteklerin karşılığı olarak emperyalist devletlere veya yatırımcılarına ticarî ayrıcalıklar veya büyük bir yatırım projesini gerçekleştirme imtiyazı verebilmektedir.<sup>56</sup>

Bu son kategorideki bilgilere göre, Osmanlı Devleti'nin çevreselleşme sürecinin betimlenmesinde “Düvel-i Muazzama” olarak adlandırılan büyük devletler arasındaki rekabetten güç kazanan merkezî bürokrasinin, hem siyasî bağımsızlığını korumak hem de yerel güçleri sindirmek ya da kontrol altına almak için sistemli biçimde gerçekleştirdiği ıslahatları (reform) anlamlandırabilmeyi kolaylaştıracaktır. Osmanlı Devleti 19. yüzyılda *Batılılaşma*, *Avrupalılaşma*, *Modernleşme* diye farklı şekillerde

---

<sup>55</sup> A.g.e., s. 59.

<sup>56</sup> A.g.e., s. 60.

adlandırılan süreçten kaçamayacağını anlamış, sisteme direnmektense kontrolü elden bırakmadan gereklerini yerini getirip kendini yeni yapıya uyarlamayı uygun görmüştür.<sup>57</sup>

### **I. 3. Osmanlı Devleti'nin Dünya Kapitalist Sistemine Eklemlenmesinin**

#### **Tarihsel Arka Planı**

Osmanlı ekonomisinin yarı sömürge bir devlet oluşuna ilişkin en önemli referans noktası, konuyla ilgili literatürde de çok sık kullanıldığı üzere 1838 tarihli Balta Limanı Ticaret Antlaşması'dır. Aslında bu referans noktası doğru olmakla birlikte, süreci başlatan temel argüman, Osmanlı toplumunun ve ekonomisinin “*Gerileme Dönemi*” olarak kabul edebileceğimiz 17. ve 18. yüzyıllardaki gelişmeleridir. İlk olarak bu dönemde yaşanan gerileme süreci, merkezî devletin Anadolu'daki tüccarlar, toprak ağaları ve devlet memurları üzerindeki gücünün zayıflamasına ve bununla beraber devletin içine düştüğü malî bunalıma dayanmaktadır.<sup>58</sup> Bu bunalımla beraber 17. yüzyıl boyunca devam eden Celali Ayaklanmaları, Osmanlıdaki bürokratik yapının çöküşüne paralel olarak, tabanın yani tarımsal alandaki köylü sınıfının yıkılışına da zemin hazırlamıştır.

Bu köylü sınıf kimi zaman güvenlik, kimi zamansa yüksek vergilerden kurtulmak amacıyla daha verimsiz alanlara, bataklıklara ya da şehirlere göç etmiştir. Tımar sisteminin ortadan kalkmasıyla sonuçlanan bu süreç, üretim ilişkilerinde de köklü değişimler meydana getirmiştir. Devlete düzenli bir gelir sağlayan bu eski sistem ortadan kalkınca ya da büyük ölçüde sekteye uğrayınca merkezî yönetim, mevcut yeni güçlerin isteklerini dikkate alarak yeni duruma uyum sağlamaya çalışmıştır.<sup>59</sup>

<sup>57</sup> A.g.e., s. 60-61.

<sup>58</sup> Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*, s.11.

<sup>59</sup> Stefanos Yerasimos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye, Bizans'tan Tanzimat'a*, Çev: Babür Kuzucu, Cilt 1, Gözlem Yay., İstanbul 1977, s. 467.

Siyasî açıdan bakıldığında 17. yüzyılın en önemli özelliği, merkezî devletin gücünün hem başkentte hem de taşrada önemli ölçüde azalması, ancak ortaya çıkan iktidar boşluğunun herhangi bir toplumsal ya da siyasî güç tarafından doldurulamamış olmasıdır. Bu süreçte savaş teknolojilerinin gelişmesi ve sipahilerin etkinliğinin azalması, yeniçerilerin sayısını arttırmıştır. Ayrıca Batı'da Venedik ve Avusturya, Doğu'da ise İran ile girişilen savaşlar için merkezî devlet, kırsal kesimdeki reayayı silahlandırmıştır. Bir süre sonra bu paralı askerler başkentte giderek ağırlığı artan bir siyasî güç oluşturmaya başlamıştır.<sup>60</sup> Bununla beraber uzun süren savaşlar ve yeniçerilerin maaşlarının ödenememesi nedeniyle yeniçerilerin ayaklanmaları siyasî ve toplumsal bunalımı daha da derinleştirmiştir. Ek gelir yaratmak için başvurulan tağşiş işlemleri ise fiyat artışlarına neden olmuştur. Bu süreçte merkezde oluşan siyasî boşluk, devletin taşra üzerindeki denetiminin zorlaşmasına neden olmuş, bununla beraber, tımar sisteminden iltizam yöntemine geçiş, güçlü bir ayan hiyerarşisini ortaya çıkarmıştır. Kapıkulları, sipahiler, yeniçeri serdarları, mültezimler, eminler, eski beylerbeyleri, sancak beyleri, kadı ve müderrislerden oluşan ayan sınıfı vergi toplama yetkisi ile vergi gelirlerinin önemli bir kısmına el koymuştur.<sup>61</sup> Çoğu zaman bizzat merkez tarafından atanan valiler bile ayaklanmış, vilayetler bağımsızlıklarını ilan etmişler ve reaya üzerinde baskı oluşturarak yüksek vergiler toplamışlar ya da merkezî devletin vergi toplamasını imkânsızlaştırmışlardır.

Yaşanan gelişmeler doğrultusunda 17. ve 18. yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik ve siyasî düzeni çöküş süreci içerisine girmişken, Batıda ise kapitalist üretim tarzının doğuşunun yaşandığı dönemlerdir. Ancak bu dönemde, Avrupa kapitalizminin Batı Avrupa'ya doğru kaymasıyla beraber Akdeniz coğrafyasında doğan

<sup>60</sup> Şevket Pamuk, *100 Soruda Osmanlı Türkiye İktisat Tarihi 1550-1914*, Gerçek Yay., İstanbul 1993, s. 121.

<sup>61</sup> Emine Kıray, *Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar*, İletişim Yay., İstanbul 1995, s. 60.

boşluk, kendi özel sorunlarıyla Venedik ya da İran gibi aynı durumdaki düşmanlarıyla karşı karşıya bulunan Osmanlı'ya sömürgeleşme sürecinde bir yüzyıl kadar soluk alma fırsatı vermiştir. Fakat bu durum 18. yüzyıldan itibaren değişmiştir. Bu dönemin en önemli niteliği Osmanlı aleyhine gelişen ve ekonomik alandan çok coğrafi alanda gerçekleşen yayılma siyasetidir. Bu dönemde Batıyla, Osmanlı arasındaki ekonomik ilişkiler aynı temeller üzerinde kalmıştır. Ancak Osmanlı'nın ilk defa modern çağın sömürgeci savaşlarıyla karşı karşıya kaldığı Napolyon döneminden sonra bu ilişkiler değişikliğe uğramaya başlamıştır. Çünkü kapitalist sistemin dışında kalan ve daha önceleri özellikle ucuz hammadde üreticisi olmaları açısından ele alınan ülkeler, bu dönemden sonra aynı zamanda tüketici gözüyle, yani Avrupa malları için pazar gözüyle de bakılmaya başlanmıştır. 19. yüzyılda sömürgecilik çağını başlatan da bu bakış açısı olmuştur.<sup>62</sup>

Osmanlı Devleti'nin bu sisteme entegrasyonu 19. yüzyılda gerçekleşmiştir. Bu yüzyılın başlangıcında, Osmanlı İmparatorluğu son siyasal ve ekonomik dönüşümünün öncesindeydi. Bu dönüşüm yenileşme çabalarıyla başlamıştı. Osmanlı Devleti'nde yenileşme çabaları III. Selim ile başlamış, II. Mahmut Dönemi'nde de devam etmiştir. Ama reformların devamlılık kazanması, rasyonel bir karaktere kavuşması Tanzimat Dönemi'yle gerçekleşmiştir.<sup>63</sup>

Osmanlı Devleti'nde Sultan Abdülmecit'in isteğiyle Mustafa Reşit Paşa tarafından kaleme alınan 3 Kasım 1839 tarihli Gülhane-i Hattı Hümayûnu'nun yine Mustafa Reşit Paşa tarafından Gülhane Parkı'nda ilanıyla başlayan ve 1856 yılında okunan Islahat Fermanı ile devam edip 1876'da I. Meşrutiyet'in ilanına kadar olan dönem, Tanzimat Dönemi olarak bilinir. Eğitim, hukuk, sivil idare, ordu, kurumlar, ekonomik

<sup>62</sup> Yerasimos, *a.g.e.*, s. 449.

<sup>63</sup> Sina Akşin, "1839'da Osmanlı Ülkesinde İdeolojik Ortam ve Osmanlı Devleti'nin Uluslar arası Durumu", *Tanzimat*, Ed.: H.İncılık, M. Seyitdanlıoğlu, Phoenix Yay., Ankara 2009, s. 83-90.



yaşam, sanat ve edebiyat; başta olmak üzere bütün alanlar bu dönemin ortaya çıkardığı değişikliklerden etkilenecektir. Tanzimat, yüzyıllardır tüm gücünü dünyaya en tepeden ilan eden yaşlı bir devletin, Batı ile çarpışıp siyasî, askerî, idarî ve malî yönden güçsüzlüğünü “kavradığı” bir yüzyılda, Batı’nın iktisadî ve sanayi uygarlığına karşı Batı’nın araçlarını kullanarak adeta bir yaşam mücadelesi verdiği dönemdir. İlber Ortaylı’nın kitabına ismini verdiği gibi 19. yüzyıl, imparatorluğun en uzun yüzyılıdır.<sup>64</sup>

Gülhane Parkı’nda okunduğu için bu şekilde adlandırılan Gülhane-i Hatt-ı Hümayûn’uyla padişah, liberal bir hava içinde halkına can, mal, namus ve mülkiyet hakkının devlet güvencesi altına alınacağını, mirasçılarının hakkının zedelenmesine sebebiyet verdiğinden müsadere sisteminin kesinlikle yasaklandığını açıklamaktadır. Ayrıca vergilerin herkesin malî gücüne göre -emlak ve ekonomik gücü nispetinde- tarh edileceği, adil biçimde tahsil edileceği, devlet harcamalarının kanuniliği ilkesinin benimseneceği, askerlik işlerinin de süreye bağlanarak vatan borcu şekline dönüştürüleceği, suç işleyenlerin muhakemelerinin kanunlara uygun olarak ve alenen yapılacağı konusunda hukuki bir teminat veriyordu. Bunun için gerekli yasal düzenlemelerin, kanunların üstünlüğü ve bağlayıcılığı ilkesine dayanarak en kısa sürede yapılacağı dile getiriliyor, tebaaya eşit hak, mal, onur ve yaşam güvencesi taahhüt ediliyordu.<sup>65</sup>

28 Şubat 1856’da Babıâli’de okunan Islahat Fermanı ise, Kırım Savaşı sırasında Avrupalı devletlerin Osmanlı Devleti’ni, Rusya’nın müdahalelerine karşı korumanın bedeli ve Osmanlı Devleti’nin Avrupa devletleri ailesine katılmasının şartı

<sup>64</sup> İlber Ortaylı, *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, Timaş Yay., İstanbul 2011., ayrıca bkz. Meltem Toksöz, “Reform ve Yönetim: Devletten Topluma, Merkezden Bölgeye Osmanlı Modernleşmesi”, *Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu*, İş Bankası Yay., İstanbul 2011, s.216.

<sup>65</sup>Bülent Tanör, *Osmanlı-Türk Anayasal Gelişmeleri (1789-1980)*, Afa Yay., İstanbul 1996, s. 64-65.

olarak belirlenmiş hükümleri içeriyordu. Bu şartlar Ali Paşa ve İstanbul'daki İngiliz ve Fransız elçileri arasında kararlaştırılmıştı. Islahat Fermanı, Tanzimat Fermanı'na göre daha kapsamlıydı. Din, vergi, askerlik, yargılama, eğitim, devlet memurluğu ve temsil alanında o zamana kadar olan farklar kaldırılıyordu. Din bakımından ayrımcılık kaldırılıyor, dini dolayısıyla kimsenin aşağılanmaması öngörülüyor, din değiştirme hakkı kabul ediliyor, İslâm'dan çıkmanın ölüm cezasıyla cezalandırılması usulüne artık son veriliyordu. Vergi konusunda süregelen eşitsizlikler de kaldırılıyordu. Keza askerlik bakımından da eşitlik sağlanıyordu. Bilindiği üzere Tanzimat'a kadar Hıristiyan tebaa askere alınmazdı.<sup>66</sup>

Islahat Fermanı gayrimüslimlerin de askerlik hizmeti yapmaları prensibini açıkça kabul etmiştir. Ancak askerlik hizmetini yapmak istemeyenler için ise “bedel-i nakdi” formülü bulunmuştur. Bu bir derece haraç vergisinin devamı demektir; ama böylece artık Müslümanlara da bedel-i nakdi vererek askere gitmeme hakları tanınmış oluyordu.<sup>67</sup> Mahkemelerde gayrimüslimler aleyhine olan eşitsizlikler kaldırılmıştı. Gayrimüslimlerin, Rumlar hariç, devlet memurluklarına geçme hakları yoktu. Islahat Fermanı bu eşitsizliği de gidermiştir. Gerek askerlik, gerek memurluk, bunları hazırlayan okullarla ilgili olduğundan gayrimüslimlerin de askerî ve mülkî okullara girebilmesi esası kabul ediliyordu. Gayrimüslimlere eyalet meclislerinde ve Meclis-i Vâlâ'da temsil hakkı verilerek onların siyasal hakları da tanınmıştı. Islahat Fermanı'nın ana hedefi, Müslümanlar ile gayrimüslimler arasında her yönden tam bir eşitlik sağlamaktır.<sup>68</sup>

Tanzimat Dönemi'nde reform yanlıları, Tanzimat'ın paşalarına çok şey borçluymuştu. A. Cevdet Paşa, Mustafa Reşit Paşa, Ali Paşa ve Fuat Paşa'dan oluşan Tanzimat dördlüsü meslekleri, hayata bakış açıları, toplumsal kökenleri ve

<sup>66</sup> A.g.e., s. 73.

<sup>67</sup> Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, TTK Yay., Cilt:V, Ankara 1994, s. 252

<sup>68</sup> Tanör, a.g.e., s. 72-73.

karakterlerifarklı olsa da, kendi aralarında grup çekişmeleri yaşasalar da Tanzimat reformları söz konusu olduğunda beklenmedik bir uyum içinde nizamnamelerin kaleme alınmasını ve uygulanmasını sağlamışlardır.<sup>69</sup>

19. yüzyılda batılı anlamda hukuk düzeninin ve belediye gibi kurumların Osmanlı Devleti'ne transferiyle başlayan değişim, kısa süre içinde yayılmadığı alan bırakmamıştır. Fakat bu yeni yüzyılda kapitalizm öncesi yapılar da tamamen söküp atılamamıştır. Emperyalist devletlerin taşradaki ticarî sermaye ve siyasî iktidar sahipleriyle ittifak kuramayıp merkezî devletle uzlaşmak zorunda kalmaları, pek çok sahada bir çelişki yaratmış, dualist bir yapının topluma, ekonomiye, yönetim tarzına, mimariye, tıba, eğitime yerleşmesine neden olmuştur. Tam da dönüşen ekonomilerde gözleendiği gibi eski ve yeni kurumlar yüzyıl boyunca bir arada yaşamaya devam etmiştir. Hatta Cumhuriyet Dönemine kadar uzanan kurumlarda yaşamaya devam etmiştir.<sup>70</sup>

### **I.3.1. Osmanlı Devleti'nin İktisadi ve Siyasi Gerileyişinin Nedenleri**

Osmanlı Devleti'nin çözülüş dinamiklerini eğer iki başlık altında toparlarsak ilki, yönetimin babadan oğla geçtiği patrimonyal niteliğe sahip bir monarşinin<sup>71</sup>, 18. yüzyıl boyunca yerel güçler karşısında güç kaybetmesidir. İkincisiyse daha iktisadî bir çözümleme anlayışıyla hareket ettiğimizde karşılaştığımız bir dinamiktir. Yayılımacı Avrupa kapitalizminin Osmanlı Devleti'ne sızarak özellikle liman kentlerinde yarattığı ticaret burjuvazisinin milliyetçi-ayrılıkçı taleplerde bulunmasına neden olmasıdır. 17. ve 18. yüzyıllar Osmanlı ekonomisi ve toplumu için bir gerileme dönemi olarak kabul

<sup>69</sup> Butrus Ebu Manneh, “Âli ve Fuad Paşaların Bab-ı Âli'deki Nüfuzlarının Kökleri (1855-1871)”, *Tanzimat*, Ed.: H.İncik, M. Seyitdanlıoğlu, Phoenix Yay., Ankara 2009, s. 327-329.

<sup>70</sup> Tanör, *a.g.e.*, s. 89-91.

<sup>71</sup> **Patrimonyalizm**: siyasal yapının belirli bir merkezi olduğunu ifade eden ve bu merkezin gücünü, geniş bir yönetici kadrosu aracılığıyla kullanıldığı yönetim biçimidir. Bkz. Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, s.10-11.

edilmektedir. Merkezî otoritenin, taşradaki tüccar, büyük toprak sahipleri ve merkezden atanan memurlar karşısında zayıflaması ve hazinenin yaşadığı bunalım bu dönemi şekillendirmektedir. Tanzimat reformları, işte bu otorite kaybının merkezî devlet lehine yeniden tesis edilmesini sağlamıştır.<sup>72</sup>

Osmanlı Devleti, klasik bir imparatorluk olarak, vergi temelli bir tarımsal üretim yapısına sahipti. Güçlü bir merkezî devletin yönettiği Osmanlı ülkesinde, tımar sistemine dayanan tarımsal artığın devlete vergi olarak aktarılan kısmı devlet görevlileri tarafından toplanıyordu. Taşradaki görevliler vergi olarak toplanan değerlerin bir kısmına da kendileri el koyuyorlardı. Bu sistemin idarî-siyasî bir kriz yaratabilme eğilimi ancak taşradaki devlet görevlisinin yerel eşrafla ittifakı neticesinde olabilirdi.<sup>73</sup>

Devlete karşı özerkleşme talebinde bulunan bu güçler bazen merkez tarafından atanmış bir vali -Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa örneğinde olduğu gibi- bazen de malî yönetimin yetersizliğinin göstergesi olan iltizam usulünden yararlanarak daha sonraları taşradaki yönetim kademelerinde de yer alabilecek olan mültezimlerdi. Bunların çoğu da tüccar oluyordu. İltizam sistemi sayesinde ortaya çıkan ayanların gücü 19. yüzyıl başlarında o kadar artmıştı ki, 1808 Temmuz’unda Rusçuk ayanı Alemdar Mustafa Paşa on beş bin askeriyle İstanbul’a kadar gelmiş ve IV. Mustafa’nın tahttan çekilip ıslahatçı III. Selim’in tahta çıkmasını istemişti. Saraya girdiğinde Sultan III. Selim’in cesediyle karşılaşınca II. Mahmut’a biat etmişti. Artık bir Osmanlı padişahı (II. Mahmut) hayatını ve saltanatını güçlü bir ayana borçluydu.<sup>74</sup>

<sup>72</sup> Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyet’e Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, s. 5-7.

<sup>73</sup> *A.g.e.*, s. 8-11.

<sup>74</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s.33-34; Ayrıca Bkz. Tanör, *a.g.e.*, s. 30.

Bu koşullar altında hem merkezî otorite karşısında taşranın gücü artıyor hem de fiskalizm<sup>75</sup> ilkesi geçerliliğini kaybediyordu. Ancak merkezî devletin malî bunalımda olması, ekonominin de daralma eğilimi içinde olduğu sonucuna varmayı gerektirmez. Maliyenin bunalımı ekonominin bunalımından değil, merkezî devletin taşradaki gücünün gerilemesinden ve taşrada toplanan vergilerin yerel olarak güçlü unsurların elinde kalması sebebiyle hazineye giren vergilerin azalmasına neden olan iltizam usulünden kaynaklanıyordu. Mültezimler, modern anlamda verginin iktisadiliği ilkesinin de büyük oranda ortadan kalkmasına neden oluyorlardı.

Öte yandan imparatorlukların genel özelliği olarak dil, din, ırk vs. açısından farklı toplulukları bir araya getiren Osmanlı İmparatorluğu da, millet esasına dayanan sistemiyle farklı cemaatlerin farklı hukuk düzenlerini devam ettirmelerine izin vermişti. Cemaatler evlilik, miras ve cemaat iç işlerinde kendi özerk hukuk sistemlerini uyguluyordu. Hahambaşı, Patrikhane, Kürt aşiretlerinin iç hukukî düzenlemeleri onlara bırakılmıştı. Elbette devlet/kamu çıkarlarını koruyabilmek için tüm tebaayı bağlayan kurallar ve kanunlar vardı ama çok hukuklu bu yapı, 19. yüzyılda yerini türdeşleşmiş bir hukuka bırakmak zorunda kalacaktı.<sup>76</sup>

Tanzimat Dönemi'nin getirdiği yeni hukuk sistemi, imparatorluğun bütün halkları için, eşitlik ilkesine dayalı yapıyı getirmeyi amaç edinmişti. Aynı zamanda bu hukuk anlayışı beraberinde, kapitalist düşüncenin ülkeye girişinin de önünü açıyordu. Bu kapsamda özel mülkiyet, sermaye birikimi teşvik ediliyordu. Ayrıca İngiltere'nin 1838

<sup>75</sup>Mehmet Genç, fiskalizmi; “*hazineye ait gelirleri mümkün olduğu kadar yüksek düzeye çıkarmaya çalışmak ve ulaştığı düzeyin altına inmesini engellemektir*” şeklinde tanımlamıştır. Osmanlı iktisadi dünya görüşünün ilkeleri fiskalizm, iaşecilik ve gelenekselliktir. Bu konuda bkz. Mehmet Genç, “Osmanlı İktisadi Dünya Görüşünün İlkeleri”, *Sosyoloji Dergisi*, İÜEF Yay., Cilt III, Sayı:1, İstanbul 1989, s.175-185.

<sup>76</sup>Cevdet Küçük, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Millet Sistemi ve Tanzimat”, *Tanzimat*, Ed.: H.İnalcık, M. Seyitdanlıoğlu, Phoenix Yay., Ankara 2009, s. 375-377.

yılında imzalanmasını sağladığı Balta Limanı Antlaşması'yla da ticaretin, iktisadî büyümenin itici gücü olduğu anlayışı da somutlaşıyordu.<sup>77</sup>

Artık bu gelişmelerle birlikte Anadolu topraklarında bir ticaret burjuvazisi vardı. Bu yeni sınıf; dil, din ve kültür yakınlığı avantajını kullanarak küçük köylüden ucuza aldığı, işlenmemiş malları Avrupa pazarlarına satarak zenginleşen, zenginleştikçe de idarî ve siyasî istekleri artan bir gayrimüslim burjuvaziydi.<sup>78</sup> Gayrimüslimlerin gelir ve tüketim kalıplarında yarattığı ciddi farklılaşmalar ile hem merkez hem de taşra bürokrasisinde edindikleri yerler, tepkisel bir Türk milliyetçiliği projesinin uygulama zamanını giderek yakınlaştırıyordu. Osmanlı Devleti, kendisini modern dünyanın kapitalist mantığına uydurmak zorunda kaldığını fark ettiğinde ilk olarak hukukî ve idarî modernizasyona gitti.

Yalnız bunlar yapılırken toplumu türdeşleştirecek bir projeden, milliyetçilikten bağımsız hareket edildi. Osmanlıcılık ideolojisiyle yukarıdan aşağıya getirilen modernleştirme çabası, kendi siyasî ve iktisadî çıkarları için tek hukuklu bir devletle muhatap olmayı arzulayan dış dinamiklerin ve ülke içi idarî hedeflerin baskısı dolayısıyla gerçekleşiyordu. Toplumun talepleri sonucunda ortaya çıkmış bir proje olmadığından, birleştirici olmaktan çok ayrıştırıcı oldu. Yeni düzende özellikle liman kentlerinde toplumun sosyo-ekonomik ve siyasal açıdan özdeşleşme temelinde katmanlara ayrılması, dini-etnik aidiyete dayalı olarak kenti cemaatler arası katmanlara ayıran yapının kırılmasını ve kente aidiyet “bilinci”yle merkezî otoritenin bir süre daha devamını sağlamıştı. Fakat milliyetçilik özlemlerinin artmasını engelleyemedi. Önce Balkanlar'da sonra da devletle

<sup>77</sup> Donald Quataert, “Tanzimat Döneminde Ekonominin Temel Problemleri”, *Tanzimat*, Ed.: H.İnalçık, M. Seyitdanlıoğlu, Phoenix Yay., Ankara 2009, s. 447-449; Ayrıca Bkz. M. Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadî Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara 2005.

<sup>78</sup> A.g.e., s. 32.

aynı dine mensup olanların yaşadığı Anadolu'da milliyetçilik dozu son derece yüksek ulus-devlet projeleri gündeme geldi.<sup>79</sup>

Osmanlı Devleti'nin çözülmesine neden olan bu iki temel faktörün dışında çoğu yazar tarafından kabul edilen, 19. yüzyılda toplumsal yapıda yaşanan dönüşümün ve zanaatların çöküşüyle birlikte sanayi ve malî yapının iflasının neredeyse tek nedeni olarak anlatılan 1838 tarihli Balta Limanı Antlaşması'dır.

### **I.3.2. 1838 Tarihli Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması**

İngiltere, Sanayi Devrimi ile yeni bir çağa girerken, bu devrimle beraber dış ticarete büyük bir büyüme gerçekleştirmiştir. 1760-1790 yılları arasında büyüme hızı % 1,8 iken, 1801-1831 de % 2,7 ve 1831-1861 arasında da % 4,5'a çıktı.<sup>80</sup> Özellikle Osmanlı İmparatorluğu ile yapılan ticarete baktığımızda 1812'de 311.000 sterlin iken 1836'da 3.700.000 sterline ulaşmıştır. Bu hızlı artış sonucu olarak ticaretle ilgili eski Osmanlı kurum ve düzenlemeleri artık İngilizler için engel teşkil etmeye başlayacaktır. İngiliz dış ticaretini engelleyici bütün uygulamaların kaldırılması fikri, 1838 tarihli ticaret antlaşmasına giden yolu açmıştır.<sup>81</sup>

16 Ağustos 1838'de Sadrazam Reşit Paşa'nın Boğaziçi'nde Balta Limanı'ndaki konağında Reşit Paşa ile İngiliz elçisi Ponsoby, iki devlet arasında yeni bir ticaret antlaşması imzalıyor. Bu antlaşmayı aynı yıl Fransa ile daha sonra da diğer Avrupa devletleriyle imzalanan ve benzeri koşulları içeren diğer antlaşmalar izleyecekti.<sup>82</sup>

<sup>79</sup>Osmanlı Devleti'nden bir ulus devlet olan Türkiye Cumhuriyeti'ne geçerken söz konusu olan bunalım ve değişim döneminde yaşamış bir fikir adamı olarak Ziya Gökalp'in bu günkü siyasi partilerin -hem sol hem sağ partiler siyasi parametrelerinin şekillenmesinde de etkisi büyük olan Türk, İslam ve Batı değerlerinin bileşimi olarak formüle ettiği düşünceleri için Bkz. Parla, *Ziya Gökalp, Kemalizm ve Türkiye'de Korporatizm*, İletişim Yay., İstanbul 1989.

<sup>80</sup> Baskıcı, *a.g.e.*, s. 43-44.

<sup>81</sup> *A.g.e.*, s. 44.

<sup>82</sup> Pamuk, *100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, s. 248.

İngilizler 19. yüzyıl başlarından itibaren (1801’de yapılan ‘Ticaret-i Dahiliye’ ve 1809’da yapılan ‘Kale-i Sultaniyye’ antlaşmaları ile) iç ticarete el atmışlardı.<sup>83</sup> Avrupa açısından mal ticaretini kolaylaştıran bu tarz hukuki teminatlar yeni değildi. İthalatı azaltıp ihracatı arttırarak dış ticaret fazlası vermeyi öneren merkantilizmin temsilcileri olan tüccarlar, arkalarına devletin siyasî, askerî ve iktisadî desteğini de alarak kapitülasyonları elde edebiliyorlardı. Kapitülasyonlar, Osmanlı Devleti’nin iaşecilik ilkesiyle de uyumlu çalışan bir mekanizmaydı. Ancak 19. yüzyılda kapitülasyonların niteliği değişti. Artık iktisadî gerekçelerle değil İmparatorluğun kısa dönemli siyasî çıkarlarının sağlanması amacıyla verilen ticarî kolaylıklara dönüşmüştü.

Aynı yıllarda Almanya ise, Friedrich List’in öncülüğünde dış ticarete liberalizmin yerli sanayiye ele geçirmesini önlemenin anahtarı olarak ilan edilen “korumacı” önlemleri uygulamaya koyarken, yine ABD’li H. C. Carey gibi düşünürler İngiltere’ye karşı bağımsızlığın kazanılmasının yolu olarak serbest dış ticarete karşı çıkıyordu. 1838 Antlaşması imzalanmadan önce Osmanlı dış ticarete “Yed-i Vahid” denen bir tekel uygulamaktaydı.<sup>84</sup> Herhangi bir bölgenin dış ticaretini özellikle de ihracatını - iaşecilik ilkesini destekler biçimde- bir özel kişinin tekeline bırakabiliyordu. Hatta belirli hammaddelerin ve gıda ürünlerinin ihracatını gerekli gördüğü durumlarda yasaklayabiliyordu.<sup>85</sup>

<sup>83</sup> Ahmet Tabakoğlu, *Türk İktisat Tarihi*, Dergâh Yayınları, İstanbul 2000, s. 255.

<sup>84</sup> Tanzimat öncesinde ticareti kısıtlayıcı başka bir yöntem, “yed-i vahid usulü”, diğer bir deyişle ürünün alım-satımını üzerine devlet tekeli konmasıydı. Önce Afyon’a uygulanan yed-i vahid, sonra ipek, tahıl, zeytinyağı, pamuk, tiftik, yapağı gibi malları da kapsadı. 1838-1846 arası yürürlüğe giren ticaret sözleşmeleriyle “yed-i vahid” kaldırıldı; dış ticaret kapsamına giren mallar iç gümrüklerden ayrı tutuldu. Bkz.: Zafer Toprak, “Tanzimat’tan Sonra Dış İktisadi Politika”, *Tanzimat’an Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt:3, İstanbul 1985, s. 668-669; M. Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarihi Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, Cilt:3, İstanbul 1993, s. 615.

<sup>85</sup> İbrahim Durhan, “1838 Tarihli Osmanlı-İngiliz Ticaret Sözleşmesi ve Sonuçları”, *Atatürk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 6, Sayı:1-2, Erzincan 2002, s. 84-86.



Bu hukuki teminat öncesinde Osmanlı Devleti hem ithalat hem de ihracat üzerinden %3 oranında gümrük vergisi alıyordu. Yerli ve yabancı tüccarlar mallarını imparatorluk içinde bir bölgeden diğerine taşırken de %8 oranında bir iç gümrük vergisi ödemekteydiler. Balta Limanı Antlaşması'yla birlikte ihracatta ve ithalatta gümrük vergisi %3 olarak kalıyordu. Ancak ihracat vergisi konusunda bir düzenleme yapılmıştı. Osmanlı İmparatorluğu'nun iç bölgelerinden alınan mallar için iskeleye kadar herhangi bir vergi ödenmeyecekti, yalnızca iskelede %9 olarak ihracat vergisi alınacaktı.<sup>86</sup> Gümrük vergisinin oransal olarak artmasının, ilk anda toplam vergi gelirini arttıracak şekilde bir yoruma gidilse de durum öyle değildi. Çünkü yerli tüccarlar %8'lik iç gümrük vergisini ödemeye devam ederken yabancı tüccarlar bundan muaf olacaktı.

Avrupalı devletlerle bu tür ticari antlaşmalar imzalandıktan bir müddet sonra 1860-61 malî yılında ihracattan alınan gümrük vergisi %1 düzeyine düşürüldü. İthalattan alınan vergi ise Osmanlı yönetiminin çabalarıyla 1861'de %8'e, 1905'te %11 ve 1908'de %15'e çıkarılmıştı.<sup>87</sup> Bu düzenlemeler Osmanlı tarımsal ürünlerinin ihracatını arttırdığı gibi aynı zamanda İngiliz mallarının Osmanlı pazarlarını istila etmesini kolaylaştırıyordu. Uzun vadede ise merkezi devletin, Avrupalı devletlerden bağımsız biçimde dış ticaret rejimini belirleme hakkını elinden alıyordu.<sup>88</sup> Peki, Osmanlı Devleti, hükümleri ağır olan bu antlaşmayı neden imzalamıştı? Öncelikle İngiltere'de, 1830'lu yılların sonunda sanayi kapitalizmi bir bunalıma girmiş ve konjonktürel açıdan yeni bir canlanma dönemine şiddetle ihtiyacı vardı. Öte yandan Sanayi Devrimi'ni yaşamakta olan diğer Avrupa

<sup>86</sup> A.g.m., s. 87.

<sup>87</sup> Pamuk, *100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, s. 250.

<sup>88</sup> Bağımsız bir dış ticaret rejimi uygulayamama durumu 1929 yılına kadar devam etmiştir. Lozan Antlaşmasına bağlı Ticaret Sözleşmesi ile Türkiye, 5 yıl süreyle yani 24 Ağustos 1928 tarihine kadar Britanya, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya ve Yugoslavya'ya 1 Eylül 1916'daki Osmanlı gümrüklerini uygulamayı taahhüt etmiştir. 1929 krizini bu koşullar altında karşılayan Türkiye, bu sefer de Osmanlı borçlarından payına düşen 84.597.495 altın liralık kısmın ilk taksitinin olumsuz mali etkileriyle başa çıkmak zorunda kalmıştır. Bkz. Korkut Boratav, *Türkiye'de Devletçilik*, Savaş Yay., Ankara 1982, s. 10-11.

devletleri de tarife ve tarife benzeri önlemlerle yerli ekonomiyi korumayı tercih etmişlerdi. Bu durumda İngiliz ticareti ve sermayesi için Avrupa dışındaki ekonomilere sızdırmaktan başka çare kalmamıştı. İngiltere sadece Osmanlı Devleti'yle değil, diğer az gelişmiş ülkelerle de gerektiğinde yerel güçlerle veya merkezi devletle anlaşarak, gerektiğinde zor kullanarak o ülkedeki siyasî açmazları ticarî ve iktisadî kazançlara dönüştürerek Balta Limanı Antlaşması'na benzer hükümler içeren antlaşmalar yapmıştı.

Osmanlı, 1838 Antlaşması için tam da böyle bir siyasî krizin eşiğinde masaya oturdu. Siyasî tehlikenin adı Kavalalı Mehmet Ali Paşa idi. Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa, Avrupa dışındaki ekonomilerin aksine dış ticareti devlet tekeline almış, elde ettiği dolaylı vergileri de sanayileşmek ve askerî gücünü arttırmak için harcamıştı. İşte Mısır'daki bu korumacılık araçları İngiltere'nin serbest ticaretine sekte vururken, Mehmet Ali Paşa'nın askerî gücü de Osmanlı yetkililerini ürkütüyordu. M. Ali Paşa, Anadolu içlerine kadar ilerleyebilirdi. Bu gelişmelere bir de Rusya'nın artan nüfuzunu eklersek Osmanlı reformistleri için İngiltere'ye sığınmaktan başka çare kalmamıştı.<sup>89</sup>M. Ali Paşa, o dönem Osmanlı padişahı için önemli bir tehlikeydi. Fransa hariç Düvel-i Muazzama'nın hepsi Londra'da bir araya gelerek 15 Temmuz 1840'ta, M. Ali Paşa'yı, Osmanlı padişahının kine rakip bir Arap İmparatorluğu fikrinden vazgeçirmeye çalışıyorlardı.<sup>90</sup>

Belirtmek gerekir ki, pek çok yazara göre bu antlaşma olmasaydı Osmanlı ekonomisinin el tezgahlarına dayalı imalatı tamamen yok olup gitmeyecek hatta ekonomi bu dış dinamikten yalıtılmış olabilseydi kendi yolunda gidecek ve kapitalist sanayileşmeyi

<sup>89</sup> Durhan, *a.g.m.*, s.81-82.

<sup>90</sup> Halil İnalçık, "Türkiye ve Avrupa: Dün Bugün", *Doğu Batı Dergisi*, Sayı: 2, Ankara 1998, s. 13-36.

gerçekleştirebilecekti. 19. yüzyılda Osmanlı dış ticareti 15 kat, 1820'den 1914 yılına kadar Avrupa'dan ithal edilen pamuklu tekstil ürünleri 100 kattan fazla artış göstermiştir.<sup>91</sup>

Balta Limanı Antlaşması'nın önemli sonuçlarından biri de, 19. yüzyıl ortalarına gelindiğinde ithal malların rekabeti karşısında el tezgâhlarının gerilemesidir. Küçük imalathane sahipleri ve lonca çalışanları bu rekabetle baş etmekte ciddi güçlükler yaşamaya başlamışlardır.<sup>92</sup> Geleneksel mesleklere dayalı yerli üretim ve imalat faaliyetleri bu dönemde direnmeye devam etse de silinmeye yüz tutmuştur. Tüm bu gelişmeler, iktisadî yapıda, üretim biçim ve ilişkilerinde imparatorluk için yepyeni bir dönem anlamına gelmektedir.

Yaygın bir görüşe göre 1838 tarihli antlaşma, Osmanlı Devleti'ne Avrupa mallarının akışını engelleyen bariyerleri ortadan kaldıran ve ekonomiyi liberalleştiren bir antlaşma olması nedeniyle önemlidir.<sup>93</sup> Bu ortamda devlet bir taraftan merkeziyetçilik ve batılılaşma anlayışları çerçevesinde yoğun bir siyasî reform çabası içerisine girerken bir taraftan da ekonomik anlamda biraz da kendi kontrolünün dışında gelişen şartlar dolayısıyla kendi kendine yeten anlayıştan, serbest pazar ekonomisine doğru bir evrimleşme sürecine girmekte idi.<sup>94</sup>

Kısacası 19. yüzyıl boyunca yaşanan gelişmelerle birlikte Osmanlı ekonomisi, 20. yüzyıl başlarında Cumhuriyet Türkiye'sinden çok daha yüksek oranlarda dünya ekonomisine entegre olmuş biçimdeydi. Osmanlı ekonomisinde yaşanan bu baş döndürücü gelişmelerin meydana gelmesinde, ekonomik liberalizm politikasına uygun olarak

---

<sup>91</sup> Pamuk, *100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, s. 253.

<sup>92</sup> Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme*, s. 20.

<sup>93</sup> Keyder, Özveren, Quataert, *a.g.m.*, s. 129.

<sup>94</sup> *A.g.m.*, s. 128.

emperyalizme hizmet edecek şekilde düzenlenmiş olan 1838 tarihli Balta Limanı Ticaret Antlaşması'nın büyük bir rolü olduğunu da unutmamak gerekir.

### **I.3.3. Deniz Ulaşımında Devrim: Buharlı Gemiler ve Osmanlı Devleti'ne Girişi**

Sanayi Devrimi sonrasında 18. yüzyıl boyunca buhar makinesinde yapılan bir dizi çalışmalar sonucunda buhar gücünün gemicilik alanında da kullanımı sağlandı.<sup>95</sup> Gelişen teknolojiyle birlikte denizyolu ulaşımında yeni araçlar kullanılmaya başlandı. Bu anlamda modernleşmenin bir icadı olan buharlı gemiler, tonajlarıyla, sert hava koşullarına uygun donanımlarıyla, deniz ticaretindeki hız ve kabiliyetleriyle geleneksel deniz ulaştırma araçları olan yelkenli gemi devrini sona erdirdi. İlk buharlı gemi olan Clearmont'un, 1807'de Hudson Nehri'nde kullanımından pek de uzun sayılamayacak bir süre sonra, teknoloji ithalatçısı olan Osmanlı Devleti de bu modern ulaştırma araçlarıyla tanıştı.<sup>96</sup> Osmanlı Devleti, ilk buharlı gemiyi 1827'de satın alarak işletmeye başladı. II. Mahmut Dönemi'nde tersane tarafından satın alınan, İngiliz Kaptan Kelly'nin yönetimindeki Swift adlı bu gemi, vapur sözcüğünün karşılığı olarak halk arasında "Buğ" gemisi adıyla anıldı.<sup>97</sup> Buharlı gemilerin işletilmeye başlaması demiryollarıyla birleşince, Osmanlı toplumsal ve ekonomik yapısında yaşanan dönüşümler hız kazanmıştır. Osmanlı toplumu yüzyılın sonuna doğru giderek bir tüketim toplumuna dönüşmüştür.<sup>98</sup>

<sup>95</sup> Baskıcı, *a.g.e.*, s. 54-55.

<sup>96</sup> Tanju Demir, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları", OTAM, Sayı: 17, Ankara 2005, s. 2; Ayrıca bkz. Mücteba İlgürel, "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devleti'nde Kurma Teşebbüsleri", *Çağın Yakalayan Osmanlı (Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri)*, İrcica Yay., İstanbul 1995, s. 145-146.

<sup>97</sup> Davut Hut, "Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehir Yolu Ulaşımı", *Osmanlı'da Ulaşım*, Ed.: Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan, Çamlıca Yay., İstanbul 2012, s. 108.

<sup>98</sup> Osmanlı İmparatorluğu'nda buharlı gemicilikle ilgili olarak Bkz. Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*; Ayrıca bkz. Vahdet Engin, Ahmet Uçar-Osman Doğan, *Osmanlı'da Ulaşım*, Çamlıca Yay., İstanbul 2012., Mücteba İlgürel, "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devleti'nde Kurma Teşebbüsleri", *Çağın Yakalayan Osmanlı (Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri)*, İrcica Yay., İstanbul 1995.

Buharlı gemilerle deniz ticaretindeki önemli bir problem olan taşıma maliyetleri azalmış, hız sorunu çözülmüştü. 1788’de Marsilya-İzmir arası seyahat, yelkenli gemi ile 18 gün sürerken, 1837’de Trieste-İstanbul buharlı gemi ile 14 gün, 1849’da aynı hat 9 gün, 1903’te ise New York-İstanbul 18 gün sürüyordu. Osmanlı İmparatorluğu’nda buharlı gemilerle, yelkenli gemiler ilk etapta birlikte kullanılıyordu. Zamanla buharlıların tonajı arttı ve buharlılar uluslararası ticarete, yelkenliler genellikle kıyı ticaretinde kullanılır oldu. Mesela kıyı ticareti de dahil edilince 1910’da İzmir’de %40 oranında buharlı gemi kullanılmaktaydı, tonaj bakımından da %97’ye tekabül ediyordu.<sup>99</sup> İstanbul, Trabzon, Samsun, İskenderun, Mersin... Doğu Akdeniz’in bütün limanlarında buharlı gemiler üstün gelmişti. Buharlı gemiler, 1850’lere kadar esas olarak yolcu, posta ve değerli eşyaların taşınmasında kullanılırken, 19. yüzyılın sonunda Osmanlı Devleti’nde deniz ticaretinin büyük kısmı buharlı gemilerle yapılır hale geldi. Ancak deniz ticaretindeki bu gelişmeler, yabancı gemiciliğin gelişmesine de yardım etti. Kıyı ticareti genellikle Avrupalı şirketlere ait buharlı gemilerle yapılıyordu.<sup>100</sup>

Öte yandan deniz ticaretindeki bu artış, 1838 Antlaşması’nın yabancılar için getirdiği hukukî teminatlarla birleşince kaçınılmaz olarak liman kentlerinde ticarî ve iktisadî canlılığı getirdi. Liman kentleri ticarî kabiliyetlerini kullanarak hinterlandının da zenginleşmesini sağladı. Artan gemicilik faaliyetleri bir yeniliği de beraberinde getirdi: Karantina İdareleri. 1831’de İstanbul’da Rumeli Feneri’nde yerli, İstinye’de yabancı gemiler için birer Karantina İdaresi oluşturuldu. 1838’de Çengelköy yakınında, 1840’da Anadolu Kavağı’nda ve Küçükçekmece’de, 1866’da Beykoz’da yeni idareler kuruldu. Ülke çapında ise 1838’de Karantina Meclisleri kuruldu ve ilk olarak İzmir, Antalya ve Sinop Limanları’nda Karantina İdareleri çalışmaya başladı. Mersin Limanı’nda ise 1844

<sup>99</sup> Baskıcı, *a.g.e.*, s. 64.

<sup>100</sup> Hut, *a.g.m.*, s. 109.

yılında Karantina İdaresi kurulmuştu.<sup>101</sup> Ayrıca artan deniz trafiği, kıyılarda çok sayıda fener inşasını da beraberinde getirdi. 1838’de Boğaziçi ve Karadeniz kıyılarında ilk fenerler inşa edildi.<sup>102</sup> Mersin’de ise deniz feneri inşası 1865’te gerçekleştirilmişti.<sup>103</sup>

Limanların hareketlenmesi gümrük gelirlerini ve idaresini önemli hale getirdi. Artan ticaretle birlikte buharlı gemilerin boyutları büyüdükçe Osmanlı Anadolu’sunda limanların altyapısının yetersizliği ortaya çıktı. Tüm bunlar gemicilik tekniği açısından çeşitli sorunları beraberinde getirdi. Gemiler açıkta demirliyor, mallar kayık ve teknelerle taşınıyordu. Ayrıca gece seyir izni verilmediği için gün battıktan sonra yükleme-boşaltma yapılmıyordu. Bu durum hem zaman kaybı yaratıyor hem de maliyetleri arttırıyordu.

Limanlar için daha büyük ve donanımlı iskele, gümrük binası, depo gerekiyordu. Gümrük gelirleri ve idaresi hiç olmadığı kadar önemli hale gelmişti. Gemiler korunaksız bir biçimde günlerce açıkta bekliyordu. Çoğu zaman mallar tuzlu suya iyice doymuş oluyordu. Limanlarda güvenli barınaklar, dalgakıranlar yoktu. Bu da kış aylarında gemilerin limanlara nadiren uğramasına neden oluyordu. Özel şahıslar hükümete rıhtım ve gümrük antrepoları için öneride bulunmasına rağmen, Osmanlı yönetimi tüm bu çağrılara ilgisiz kalıyordu. Nedeni ise; Osmanlı Devleti’nde kayıkçı, mavnacı ve hamalların güçlü bir emekçi grubu olmasıydı. Ayrıca iskele mevcudiyetinin kaçakçılığı kolaylaştıracağı ve Osmanlı mavnacılar loncasının çöküşüne neden olacağı düşünülüyordu. Tartma işleminde uzun kollu ilkel el kantarı kullanılıyordu. Mallar insan gücüyle sürüklenerek taşınıyordu.<sup>104</sup>

<sup>101</sup> TŞS (Tarsus Şeriye Sicilleri), 289/142 ( Eylül 1844)

<sup>102</sup> Fransız hükümeti ile Babiâli arasındaki görüşmeler neticesinde 1860 tarihli bir fermanla kurulan Societe des Phares de l’Empire Ottoman adlı şirket 140 tane fener inşa etti. Bunlardan Ereğli, Amasra, İnce Burun, Sinop-Boztepe fenerleri 1863 yılında inşa edildi. Bkz. Baskıcı, *a.g.e.*, s.61-62.

<sup>103</sup> BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi), *HR. SFR*, 105/4 (19 - ? -1865)

<sup>104</sup> Baskıcı, *a.g.e.*, s.60, Ayrıca bkz, Necdet Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar*, Kültür Bakanlığı Yay., Ankara 2001.

Bu duruma karşılık Gümrük İdaresi yetkilileri insan gücünden tasarruf sağlamak ya da tartı ve ölçü işlerini kontrol etmek için gelişmiş aletler kullanmaya izin vermemekteydi. Böylesi herhangi bir yenilik tartıcılar, ölçücüler ve hamallar loncalarının kazanılmış haklarının ihlali anlamına geliyordu. Meslek mensupları da devlete gerekli ödemede buldukça tekelci varlıklarını sürdürmeye devam etmişlerdi.<sup>105</sup>

Sonuç olarak geleneksellik ile modernleşmenin arasına sıkışmış olan Osmanlı Limanları'nın bu durumdan kurtarılarak, modern limanlar haline getirilmesi ancak 20. yüzyılın başlarında mümkün olmaya başlayacaktır. I. Dünya Savaşı'ndan hemen önce sermaye ihracına yönelmiş İngiliz, Alman, ve Fransız kökenli Avrupalı girişimcilerin Osmanlı Devleti'nden aldığı imtiyazlar ile Osmanlı limanları modernleştirilmeye başlanmıştır.

---

<sup>105</sup> Baskıcı, *a.g.e.*, s. 59-64.

## II. BÖLÜM: 19. YÜZYILIN GETİRDİKLERİ: LİMAN KENTLERİNİN YÜKSELİŞİ VE MERSİN LİMAN KENTİ

### II.1. Osmanlı Modernleşme Sürecinin Kent Yapıları Üzerindeki Etkileri

Modernleşme, 18. yüzyıldan itibaren Avrupa’da ortaya çıkan bir yaşam biçimidir. Avrupa dışındaki ülkelerde - Osmanlı Devleti de dahil olmak üzere - modernleşme iki farklı kanaldan uygulamaya girmiştir. Bunlardan birincisi, modernleşmenin ekonomik boyutu olan kapitalizmin önlenemez yükselişiyle, ulus-devletlerin dışına çıkarak küresel boyutta yayılcı mantığı sayesinde bu ülkelere girişi gerçekleşmiştir. İkincisi ise Batı’nın üstünlüğünü bazen buruk bazen de hayranca bir üslupla kabul eden ve batılı düşüncelerin etkisinde kalan yönetici elitler ile kapitalist sistemin doğurduğu ticaret burjuvazisinin işbirliğiyle gerçekleşen reformlar sayesinde meydana gelmiştir. Birincisi kendiliğinden gerçekleşen bir görüntü arz ederken, ikincisi, çoğu kez “tepeden inmece” diye isimlendirilen müdahaleler sonucu gerçekleştirilmeye çalışılmıştır.<sup>106</sup>

19. yüzyıla gelindiğinde askerî, ekonomik ve toplumsal alanda yaşanan sorunlara karşı devlet, bir tepki olarak hem merkezi otoritesini güçlendirmek, hem de yaşanan olumsuz gelişmeleri atlatabilmek amacıyla modernleşme çabaları içerisine girişmiştir. Bu amaçla Tanzimat ve Islahat Fermanları ilan edilmiştir. Bu kapsamda

<sup>106</sup> Stefan Yerasimos, “Tanzimat’ın Kent Reformları Üzerine”, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Ed.: Paul Dumont, François Georgeon, Tarih Vakfı Yurt Yay. İstanbul 1999, s.1-2; Ayrıca bkz. Sevgi Aktüre, “Osmanlı Devleti’nde Taşra Kentlerindeki Değişimler”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yay., İstanbul 1985; Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Şehircilik ve Ulaşım*, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yay., İzmir 1984.



gerçekleştirilen reformlar sayesinde ordudan maliyeye, bürokrasiden eğitim ve hukuk alanına doğru sürekli genişleyen bir modernleşme süreci yaşanmıştır.<sup>107</sup>

1839 yılında ilan edilen Tanzimat Fermanı, pek çok alanda getirdiği yeniliklerle birlikte, asıl hedefi imparatorluk topraklarındaki düzensizlik ve karmaşayı önleyerek, merkezî yönetimin gücünü artırmaktı.<sup>108</sup> Yukarıdan aşağıya doğru gelişen bu yenileşme çabaları ve öngördüğü yeni düzenlemeler beraberinde pek çok tartışmayı ve tepkiyi getirmiştir. Bu tartışmalar ve tepkiler reformların tam olarak, her yerde aynı biçimde uygulanmasını engellemiştir. Bu reformlar ülkede tam olarak uygulanamadığı gibi yönetenlerle yönetilenler arasında bir uçurum meydana getirmiş ve devlet, 18. yüzyıldan itibaren yavaş yavaş halktan kopmaya başlayarak ve halkın gözünde meşruiyetini sağlayan unsurları kaybetmiştir. Bu gelişmeler aynı zamanda şu gerçeği ortaya çıkarmaktadır. Reformlarla birlikte devlet, görüntüde gücünü artırmış gibi gözükse de gerçekte sürmekte olan siyasî, ekonomik ve toplumsal zayıflamayı önleyememiştir.<sup>109</sup> Bu durum, Tanzimat ve devamındaki sürecin getirdiği “ *geleneksellik ve modernizm* ” in birlikte var olduğu dualist ( ikili ) yapının da temelini oluşturmuştur.

Tanzimat’la birlikte, farklı alanlarda girişilen reform denemelerinin özünde, Batılı fikir ve kurumların benimsenmesi ya da bunların uyarlanmasıyla imparatorluğun yeniden canlandırılması hedefleniyordu.<sup>110</sup> Bu doğrultuda öncelikle, çevreselleşme sürecinden dolayı, merkezin denetiminin zayıfladığı taşranın kontrol altına alınması gerekiyordu. Bu da yönetim sisteminin hukuksal bir zemine oturtulması ve idarî

<sup>107</sup> Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, s.13-15; Ayrıca Bkz. Ed.: Paul Dumont, François Georgeon, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Tarih Vakfı Yurt Yay. İstanbul 1999, Ed.: Halil İnalçık, Mehmet Seyitdanlıoğlu, *Tanzimat*, Phoenix Yay., Ankara 2006.

<sup>108</sup> Yasemin Avcı, “ Osmanlı Devleti’nde Tanzimat Döneminde ‘Otoriter Modernleşme’ ve Kadının Özgürleşmesi Meselesi”, *OTAM*, 21, Ankara 2007, s. 2.

<sup>109</sup> Reşat Kasaba, *Dünya İmparatorluk ve Toplum*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2005, s. 148-153.

<sup>110</sup> Roderic Davison, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Reform, 1856-1876*, Çev.: Osman Akınhay, İstanbul 2005, Agora Kitaplığı, s. 6.

örgütlenmenin yeniden ele alınmasına yönelik çeşitli düzenlemeleri beraberinde getirmiştir.

Bu düşüncelerle yola çıkan Osmanlı bürokrasisi, ilk olarak hukuksal alanda bir takım düzenlemeler gerçekleştirmeyi hedeflemiştir. Amaç; devletin hukuksal bir zeminde hareket etmesini sağlayarak, hükümdarın mutlak haklarını kısıtlamaktır. Bu alandaki düzenlemelerle, imparatorlukta klasik despotizmin son bulması ve bundan sonra modern otokratik bir yönetimin esas alınması hedeflenmiştir.<sup>111</sup> Bu amaçla devlet askeri, adli ve idarî alanlarda çeşitli meclisler oluşturulmuştur. Bu meclisler, karşılaşılan sorunlar ve güçlükler karşısında kanun ve tüzükler hazırlayarak yasama görevini yürütmüşlerdir. Ceza Kanunu, Arazi Kanunu, Eyalet Meclisleri Yönetmeliği, Askere Alma Yönetmeliği gibi toplumsal yaşama yönelik yeni düzenlemeler getiren çok sayıda yasa ve tüzük, oluşturulan meclislerce hazırlanmıştır.<sup>112</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nda yapılan hukuksal düzenlemelerin dışında, onun bir uzantısı olarak idare sistemine ilişkin de bazı yeniliklere gidilmiştir. Bu düşünceyle yönetsel alanda yapılan düzenlemelerden biri idarî örgütlenme sistemine ilişkindir. Çalışmalar sonucunda ülke; eyalet, sancak ve kaza olarak üç ana birime ayrılmıştır. Sancak, Tanzimat öncesinde olduğu gibi asıl yönetim merkezi olmakla birlikte, idarî açıdan eyaletin bir alt birimi olmuş ve en küçük idarî merkez olma niteliğini de kaybetmiştir. 1849 yılında ise, vali, defterdar, kaymakam ve kaza müdürlerinin görevlerinin yeniden belirlenmesini öngören bir yönetmelik hazırlanmıştır. 1864'te yayınlanan "Vilayet Nizamnamesi"ne kadar yürürlükte kalan bu yönetmelik uyarınca

<sup>111</sup> İlber Ortaylı, "Tanzimat", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yay., Cilt 6, İstanbul 1985, s. 1545.

<sup>112</sup> Musa Çadırcı, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Ülke Yönetimi", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yay., Cilt 1, İstanbul 1985, ss. 209-230.

“eyalet meclisleri” oluşturulmuş ve Tanzimat’ın eşitlik ilkesinin bir yansıması olarak, halk tarafından seçilecek bu meclislerde Müslüman ve Müslüman olmayan cemaatlerden kişilerin bir arada görev yapması öngörülmüştü. Bu meclisler için bir yer ayrılması ve halka bu meclislere başvurma hakkı tanınması Tanzimat’ın getirdiği önemli değişikliklerdi.<sup>113</sup> Yapılan bu düzenlemelerin Osmanlı kentine etkisini, özellikle liman kentlerinde nasıl bir dönüşümü meydana getirdiğinin de incelenmesi gerekir.

Tanzimat Fermanı sonrasında kentlerde meydana gelen değişim, imparatorluk genelinde yaşananların bir uzantısı ve somut yansıması olarak düşünüldüğünde, bu değişimin nedenleri ve koşullarını, imparatorluğun temel bileşenleri, kurumları ve bunlar arasındaki ilişkide yaşanan değişimde arama gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Söz konusu değişim genel hatlarıyla yukarıda ortaya konmaya çalışılmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu’nda 1839’dan itibaren devleti ve toplumu Batılılaştırma doğrultusunda girişilen reformlar kent alanını da ilgilendirmektedir. Tanzimat öncesi kent yapısına bakıldığında bir düzensizlik söz konusudur. Bu düzensizlik ilgisizlikten değil, geleneksel Osmanlı kent yapısının yetersiz kalmasından kaynaklanmaktadır. Tanzimat Fermanı’yla bu alandaki eksiklik giderilmeye çalışıldığı gibi yukarıda açıklanmaya çalışılan merkezileşme çalışmaları doğrultusunda, kentlerin örgütlenme biçimine ve idaresine yönelik bazı düzenlemeler yapıldığı ve nizamnameler çıkarıldığı görülmektedir.<sup>114</sup> Kentsel dönüşüm anlamında karşımıza çıkan ilk resmî belge olan Mecelle-i Umur-ı Belediye, 17 Mayıs 1839’da hazırlanmıştır. Bu belgede ilk defa geniş cadde ve rıhtımların açılması, dar sokak ve çıkmazların kaldırılması ifade edilmiş ve

<sup>113</sup>Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, s.236.

<sup>114</sup> Stefan Yerasimos, “Tanzimat’ın Kent Reformları Üzerine Etkileri”, *Tanzimat*, Ed.: Halil İnalçık, Mehmet Seyitdanlıoğlu, Phoenix Yay., Ankara 2006, s. 1-2.

özellikle başkent kentsel alanında köklü değişiklikler öngörülmüştür.<sup>115</sup> 1848 yılında çıkarılan Ebniye Nizamnamesi, kent planlama ve inşaat faaliyetlerini düzenleyen ilk nizamnamedir. Bu nizamnamede yeni binalar arkaya çekilerek sokakların geniş tutulmasına çalışılmıştır. Yine 1858 tarihli Arazi Nizamnamesi, arazi mülkiyeti için gereken esnekliği sağladığından yolları, sokakları genişletmeye yönelik şehircilik nizamnamelerinin çıkarılabilmesinde hukukî altyapıyı oluşturmuştur.<sup>116</sup> 1848 tarihli Ebniye Nizamnamesi yalnızca İstanbul için çıkarılmışken, 1863'teki Turuk ve Ebniye Nizamnamesi -neredeyse hiç uygulanamamış olsa da- tüm imparatorluğu kapsıyordu. 1863 Nizamnamesi, daha çok kentin büyümesi nedeniyle su, kanalizasyon, gaz boruları gibi alt yapıdan söz eden, yapılaşmaya hangi alanların açılacağını ve yangınları önlemek amacıyla yolların genişletilmesine yönelik hükümler içeriyordu.<sup>117</sup>

Bu gelişmelerin dışında Tanzimat Döneminde, kentlerde kamu hizmetlerini yerine getirmek üzere belediye örgütlenmesine gidilmiştir. 1877'de toplanan Osmanlı Meclis-i Mebusan'ın ilk görevi de, *Dersaâdet Belediye Kanunu* ve *Vilâyât Belediye Kanunu*'nu görüşüp kabul etmek olmuştur. Böylece, Kanun-u Esasî'nin 112. maddesinde belirtilen, İstanbul'da ve taşrada belediye örgütlerinin kurulması, bunların belediye meclisleri ile yönetileceği ve bu örgütlerin oluşturulması, görevleri gibi konuların özel bir kanunla düzenleneceği hükmü de hayata geçirilmiştir.<sup>118</sup> Bu düzenlemeyle birlikte İstanbul, İzmir, Selanik gibi büyük kentlerin yanı sıra Mersin gibi küçük ölçekli kentlerde

<sup>115</sup> Yerasimos, "Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine", *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, s.1-2; Şehirlerdeki değişen yapı ve ortaya çıkan yeni gereksinimler, İstanbul'un ve liman şehirlerinin düzensizliği, salgın hastalıklar, çıkan yangınlar, düzensiz yapılaşma gibi sorunlar Tanzimat yöneticilerini, tüccarları ve yabancı devlet adamlarını rahatsız etmeye başlamıştır. Bkz.: İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)*, Sevinç Matbaası, Ankara 1974. s. 130.

<sup>116</sup> Yerasimos, *a.g.m.*, s.1-2.

<sup>117</sup> İlhan Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü", *Tanzimat*, Ed.: Halil İnalcık, Mehmet Seyitdanlıoğlu, Phoenix Yay., Ankara 2006, s. 367.

<sup>118</sup> Yakup Altan, "Meclis-i Meb'usân Zabıt Cerideleri (1293/1877) Üzerinden Türk Belediyeciliğini Anlamak", *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt 14, Sayı: 2, Isparta 2009, s.300-301.

de belediyeler kurulmuş ve 1877 yılına gelindiğinde belediye örgütü ve belediyecilik tüm Osmanlı ülkesine yayılmıştır.<sup>119</sup> Osmanlı kent örgütlenmesi sisteminde yapılan tüm bu değişimler, 19. yüzyılın kapitalist ekonomisine eklenmeye başlayan imparatorluğun ekonomik koşulları ile birlikte, kentin sosyal ve mekânsal yapısında çeşitli değişimler meydana getirmiştir. Özellikle de liman kentlerinde bu anlamda hızlı ve büyük değişim söz konusu olacaktır.

### II.1. 1. Osmanlı Devleti'nde Liman Kentlerinin Yükselişi

Liman kentleri, imparatorluktaki geleneksel kent yapısından farklıdır. Sahip olduğu küreselliği, kozmopolit nüfusu, payitahttan uzaklığı, özerklik taleplerinin yoğunluğu, aynı zamanda sömürgecilik faaliyetlerinin ve ilişkisinin de etkili bir biçimde yaşandığı kentler olarak dikkat çekmektedirler. Çünkü liman kentleri, iş bölümü ve uzmanlaşma temelinde arkasındaki tarımsal alanla, sanayi merkezi arasındaki aracılık işlevini gören bir kanaldır. Bu kanal aynı zamanda Avrupa'dan gelen yeni kültürü de aktarmaktadır.<sup>120</sup> Liman kentleri bu özellikleriyle hem modernliğin hem de gelenekselliğin izlenmesi için en belirgin laboratuvarıdır. Bu kentler öncelikle uluslararası ticarete çift yönlü önemi olan şehirlerdir. Uluslararası ticaret teorisi mantığınca ihracat yapar, bu yolla kazandığını da ithalat yapmak amacıyla kullanır. Bu çift yönlü hareketi başlatan, iç bölgelerden demiryolları kanalıyla gelen ihracata yönelik ürünlerdir. Ama sonraları hinterlandının arz ettiği ihraç ürününden bağımsızlaşan bir ekonomi haline gelir. Yaşanan bu değişimlerle beraber liman kentinin işlevi gelişmeye başlar ve bir imalat merkezi haline

<sup>119</sup> Meropi Anastasiadou, *Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri: Selanik*, Çev: Işık Ergüden, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul 2001, s. 84-88; Ayrıca bkz., İlhan Tekeli-İlber Ortaylı, *Türkiye'de Belediyeciliğin Evrimi*, Türk İdareciler Derneği Yay., Ankara 1978; İlber Ortaylı, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Yerel Yönetim Geleneği*, Hil Yay., İstanbul 1985; Osman Nuri Ergin, *Türk Belediyecilik ve Şehircilik Tarihi Üzerine Seçmeler*, Haz: Selahattin Yıldırım, Çankaya Belediyesi Yay., Ankara 2013.

<sup>120</sup> Keyder, Özveren, Quatert, *a.g.m.*, s.121-122; Ayrıca bkz., Robert İlbet, "İskenderiye Kozmopolit Bir Kent Miydi?", *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Ed.: Paul Dumont, François Georgeon, Tarih Vakfı Yurt Yay. İstanbul 1999.

gelir. Artık iç bölgesiyle ilişkileri zayıflarken Avrupa'yla olan bağlantıları artar ve bir ithal malları alıcısı haline dönüşür. Aynı zamanda iç piyasaya yönelik potansiyel bir imalat etkinliği de söz konusudur. Kısacası 19. yüzyılda liman kentleri yalnızca ticari yönelimli olmayıp, ithal ikamecilik ve imalatla da kendini göstermeye başlamıştır.<sup>121</sup>

1860'lardan sonra liman kentlerinin çoğu, yasal statüdeki yerel yönetimlere tanınan bütün haklara sahip olmaya başlamıştır. Belediye örgütleri ve diğer idari düzenlemeler bu kentlerde kısa süre içinde oluşturulmuştur. Gerçekleştirilen düzenlemelerle liman kentleri hızla modernleşirken, aynı zamanda Avrupalılarla kurulan yoğun ilişkiden dolayı Batı'nın teknik, eğitim, tıbbi, mimari anlayışının yanı sıra yaşam tarzı, gösterişi de kent sakinlerini çekmeye başlamıştır.<sup>122</sup>

Liman kentleri, ekonomik bir faaliyet olan ticaretin yanı sıra farklı düşüncelerin, politikalarının da uygulandığı yerlerdir. Örneğin; liman kentlerinin özerk olmasını tercih edebilecek tüccarların olmasının yanı sıra, merkezî devletin güçlenmesini hedefleyen kesimler de vardır. Ayrıca, doğal olarak liman şehirlerini temel alan, Avrupa'dan gelen reform fikirlerinin etkisi altında kalan reform yanlıları da en çok bu şehirlerde görülmektedir.<sup>123</sup> Kent sakinlerinin bu özellikleri, liman kentlerinin politik çeşitliliğe sahip olduğunu göstermesi açısından önemlidir.

Osmanlı Devleti'nde liman kentlerinin siyasi çeşitliliği için en uygun ortam, İkinci Meşrutiyet Dönemidir. Kanun-i Esasi'nin yeniden yürürlüğe konmasıyla liberal

<sup>121</sup> Keyder, Özveren, Quatert, *a.g.m.*, s.121-123; Ayrıca bkz. Şennur Şenel, *Osmanlılarda Ticaret ve Hayriye Tüccarı*, ATO Yay., Ankara 1995.

<sup>122</sup> Keyder, Özveren, Quatert, *a.g.m.*, s.151-152.

<sup>123</sup> Keyder, *Memalik-i Osmaniyeden Avrupa Birliği'ne*, s. 57-58; Ayrıca bkz. Şennur Şenel, *Osmanlılarda Ticaret ve Hayriye Tüccarı*, ATO Yay., Ankara 1995.

politika Osmanlı Devleti'nde ön plana çıkmıştır.<sup>124</sup> Liman şehirlerindeki ekonomik ve politik liberalizm, imparatorluk çatısı altında, imparatorlukla uyumlu biçimde gerçekleşmiştir. İkinci Meşrutiyet'le birlikte, İslâmî grupların yanı sıra, Rum ve Ermeni politikacıların da aralarında bulunduğu, sayısı giderek artan parlamenterler ve entelektüeller, liberal muhalefete katılmıştır.<sup>125</sup>

Bu grupların en büyük korkuları, İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin, başta eğitim olmak üzere birçok alanda tek bir biçimi dayatmaya yönelik planlarını uygulamaya koymasıdır. Neticede Hürriyet ve İtilaf Fırkası'nın liberal programı liman şehirlerinin ihtiyaçlarına cevap verir nitelikteydi.<sup>126</sup> Ancak yolsuzluk ve şaibe suçlamalarıyla birlikte Hürriyet ve İtilaf Fırkası 1912 seçimlerini kaybetmiştir.<sup>127</sup> İttihatçılar, devlet görevlilerini kullanarak hileli bir seçim yapmakla suçlandılar. Burada önemli olan nokta, Osmanlı Devleti içinde, liberalizmin gölgesi altında Batılı güçlerle olan ilişkilerini daha da kuvvetlendirerek sürdürmeyi hedefleyen ve yerel otonomi taleplerini karşılamayı prensip haline getiren bir politik akımın varlığıdır. Liman kenti burjuvazisinin taleplerince biçimlenen bu akımın, neredeyse seçimleri kazanabilecek duruma gelmiş olması önemlidir.<sup>128</sup>

Öte yandan bu dönemi ele alan çalışmalar ve yapılan yorumlar incelendiğinde Osmanlı bürokrasisine yönelik sert eleştiriler bulunmaktadır. Osmanlı bürokratlarına göre

<sup>124</sup> Geniş bilgi için bkz.; Kaan Durukan, "Prens Sabahaddin ve İlm-i İçtima Türk Liberalizminin Kökenleri", *Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce*, İletişim Yay. Cilt 1, İstanbul 2009, s.153-154; Ayrıca bkz. Cenk Reyhan, *Türkiye'de Liberalizmin Kökenleri ( Prens Sabahaddin 1877-1948 )*, İmge Kitabevi, Ankara 2008; Aykut Kansu, "20. Yüzyıl Başı Türk Düşünce Hayatında Liberalizm", *Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce (Cumhuriyet'e Devreden Düşünce Mirası Tanzimat ve Meşrutiyet'in Birikimi*, Cilt I, İletişim Yay., İstanbul 2009.

<sup>125</sup> Keyder, *Memalik-i Osmaniyeden Avrupa Birliği'ne*, s.40; Ayrıca bkz., Arus Yumul- Rıfat N. Bali, "Ermeni ve Yahudi Cemaatlerinde Siyasal Düşünceler", *Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce (Cumhuriyet'e Devreden Düşünce Mirası Tanzimat ve Meşrutiyet'in Birikimi*, Cilt I, İletişim Yay., İstanbul 2009.

<sup>126</sup> Fevzi Demir, *Osmanlı Devleti'nde II. Meşrutiyet Dönemi Meclis-i Mebusan Seçimleri*, İmge Kitabevi, Ankara 2007, s. 242; Ayrıca bkz. Gülşah Al, *II. Meşrutiyet Dönemindeki En Büyük Muhalefet Hürriyet ve İtilaf Fırkası*, Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi, Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir 2006, s. 72.

<sup>127</sup> Demir, *a.g.e.*, s.265-266.

<sup>128</sup> Keyder, *a.g.e.*, s. 40, 62, 63.

liman kentinde yaşayan azınlık ve yabancılar, emperyalistlerin müttefikleriydi. Topluma yabancılaşmış bu burjuvazinin, sökülüp atılması gerekiyordu. Ortada bunu yapacak bir ulusal burjuvazi olmadığından bunu eski hâkim grup olarak bürokrasi veya aydınlar yukarıdan aşağıya yaptığı devrimlerle gerçekleştirmişlerdi. Bir taraftan zayıf milli burjuvaziyi güçlendirme çabaları sürerken diğer taraftan da nüfus mübadelesi gibi önlemlerle topluma yabancı burjuvazi, madden ve manen ülke sınırları dışına gönderilerek etnik homojenleştirme projesi uygulamaya kondu.<sup>129</sup> Böylelikle liman kentlerindeki burjuvazinin tasfiyesi de sancılı ama emin bir biçimde gerçekleştirilmiş oluyordu.<sup>130</sup>

Osmanlı liman kent yapısında yaşanan bu dönüşümlerle beraber, aynı yüzyılda liman kentleri hızla büyümüş ve ekonomik anlamda yükselişe geçmiştir. 1838 Ticaret Antlaşması'yla uluslararası ticareti serbestleştirici girişimlerin uygulanmaya konulması ve buharlı gemilerle nakliyenin gelişmesi beraberinde liman kentlerinin oluşumundaki nesnel koşulları meydana getirmiştir. Buharlı gemiler sayesinde deniz ulaşımı ve ticareti kolaylaşmış, dış ticaret hacmi artmıştır. Anadolu kıyılarında büyük limanlar ortaya çıkmıştır.<sup>131</sup> Bu anlamda Osmanlı'nın Batı dünyasına eklememesinin önündeki engeller hızla erimiş ve Batılı yaşam tarzı liman kentleri aracılığıyla imparatorluğa nüfuz etmeye başlamıştır. Her ne kadar -kent gelişimin önemli bir etkeni olarak- liman altyapısı

<sup>129</sup> Anadolu Rumları'nın Yunanistan'da nasıl ikinci sınıf vatandaş olarak yaşamak zorunda kaldıkları üzerine bir çalışma için bkz. Renee Hirschon, *Mübadele Çocukları*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul 2005; Cumhuriyet sonrasında (1923-1945) Yahudileri sınır dışı edebilmek adına uygulamaya devam Türkleştirme politikaları için Bkz. Rıfat N. Bali, *Bir Türkleştirme Serüveni (1923-1945)*, İletişim Yay., İstanbul 1999; Türkleştirme politikaları konusunda ayrıca bkz. Ayhan Aktar, *Varlık Vergisi ve 'Türkleştirme' Politikaları*, İletişim Yay., İstanbul 2000.

<sup>130</sup> Keyder, *Memalik-i Osmaniyeden Avrupa Birliği'ne*, s.65-66.

<sup>131</sup> Davut Hut, "Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehir Yolu Ulaşımı", *Osmanlı'da Ulaşım*, Ed.: Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan, Çamlıca Yay., İstanbul 2012, s. 107-109; Ayrıca bkz. Mücteba İlgürel, "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devleti'nde Kurma Teşebbüsleri", *Çağını Yakalayan Osmanlı (Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri)*, İrcica Yay., İstanbul 1995; Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", *Çağını Yakalayan Osmanlı (Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri)*, İrcica Yay., İstanbul 1995.



konusunda yöneticiler yavaş hareket etseler de 1840'lardan sonra nüfus, özellikle de yabancı nüfus hızla artmıştır.<sup>132</sup>

Kente yerleşen yabancılar tarafından getirilen kurum ve davranışlar ile söz konusu yabancılarla sosyo-kültürel yakınlığı olan gayrimüslimler tarafından paylaşılan ortak yaşam tarzı liman kentine, “yabancı bir kimlik” kazandırmıştır. Çünkü liman kentinin sunduğu ekonomik fırsatlar Avrupa, Akdeniz ve iç kesimlerden göç edenleri kendine çekmiştir. İmparatorlukta yaşayan gayrimüslim ve yabancılar çoğunlukla liman kentlerinde ikamet etmişlerdir.<sup>133</sup>

Liman kentleri aracılığıyla Osmanlı tebaasına kendi mamul mallarını satıp, yeniden imalat için gerekli olan hammaddeleri satın alabilmenin peşinde koşan Avrupalı tüccarlar, dil avantajı nedeniyle bu kentlere yerleşen Ermeni ve Rum tüccarlarla iş ilişkisine girmiş; ardından bu aracı gayrimüslimler de Müslüman tüccarlarla ilişki kurmuşlardır. Gayrimüslim tüccarlar, Müslüman tüccarlar aracılığıyla hem köylülerden toplanan ürünün alımını gerçekleştirmiş hem de talep yapısı açısından halka daha yakın olan Müslüman meslektaşlarından edindikleri bilgiden yola çıkarak liman kenti ve hinterlandındaki Avrupa malları müşterisinin beğenilerini Avrupalılara iletmişlerdir.<sup>134</sup>

Böylece liman kentiyle iç bölgesinin ticaretine Müslüman tüccarlar, liman kenti ile dış dünya arasındaki ticarete de yabancılar, Ermeni ve Rumlar egemendir. Hıristiyan ve gayrimüslim tüccarlar arasında kurulan ticarî sistem sayesinde de Avrupalı tüccarın işi son derece kolaylaşmıştır. Bu yeni düzen geliştikçe liman kentinde ve hinterlandıyla arasındaki bağı kuran demiryolu güzergâhında nüfus hızla artmış; kent göç

<sup>132</sup> Baskıcı, *a.g.e.*, s. 62-110; Ayrıca bkz. Keyder, Özveren, Quatert, *a.g.m.*, s. 137-140.

<sup>133</sup> Reşat Kasaba, “İzmir”, *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri (1800-1914)*, Ed.:Keyder, Özveren, Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul 1994, s.11-12.

<sup>134</sup> Kasaba, *a.g.m.*, s.11.

aldıkça ev kiraları artan talep nedeniyle yükselmeye başlamıştır. Bu gelişim döneminde inşaat patlaması yaşanmıştır. Bedesten, gümrük binası, han, su kemerleri, kaldırımların yapılma ihtiyacı inşaat sektörü canlandırmıştır. Modern anlamda belediye örgütlenmesine gidilmiştir. Belediyecilik faaliyetleri; itfaiyecilik, kent temizliği ve kentin aydınlatılması, yeşil alan yaratılması, yolların genişletilip şose yapılması, kaldırım yapılması anlamında ilk uygulamalara gidilmiştir. Bu kentlerde ticaret evlerinin sayısı artmış, ilk yerel bankalar kurulmaya başlamıştır. Çünkü artık modern kredi kurumlarına duyulan ihtiyaç gözler önündedir.<sup>135</sup>

Tüm bu gelişmelerle liman kentleri, iç bölgedeki kentlerden farklılaşarak; iktisadî, idarî ve mimarî açıdan etkileyici bir görünüme kavuşmuştur. Bu gelişmeler liman kenti modeli için ortak olsa da, bazı liman kentlerinin diğerlerinden daha hızlı gelişmesinde önemli olan faktörler sadece buharlı gemilerin düzenledikleri sefer sayısı, liman altyapısı, nüfus artış hızı, gayrimüslimler lehine seyreden bir demografik yapıdan ibaret değildir.<sup>136</sup> Liman kentinin hinterlandının önemli bir ihraç ürünü üretip üretmemesi de önemlidir. Eğer tek bir mal ihraç ediyorsa, o liman kentinin ekonomisi mono kültürelidir. Bu da konjonktür değişimlerinde esneklik gösterebilmeyi kısıtlar. Mesela Samsun tütün, Patras kuş üzümü, Giresun da fındık ürünü için bir ihracat kapısıydı.<sup>137</sup>

Kentin büyümesinde yeri tartışılmaz olan dış ticaretten de bahsetmek gerekir. Osmanlı ihracat gelirleri hammadde ve işlenmemiş gıda mallarına yani tarıma dayandığı için ihracat gelirleri istikrarsızdır. Diğer taraftan liman kentinin dış ticaretini etkileyen bazı faktörlerde vardır. Bu kentlerin payitahtla olan ilişkisinde ne derece özgür oldukları yani

<sup>135</sup> Keyder, Özveren, Quataert, a.g.m., s. 139-143.

<sup>136</sup> A.g.m., s. 137-140.

<sup>137</sup> A.g.m., s. 135.

siyasal odaklardan ne derece bağımsız oldukları önemlidir.<sup>138</sup> Ayrıca kuraklık ve üretilen sebze meyvenin kurtlanması sonucunda bozulması, binaların ahşap olması nedeniyle çıkan yangınlar, gemiler, gemiciler ve bataklıklardan kaynaklanan salgın hastalıklar, deprem gibi doğal afetler, ihracat geliri tarımsal faaliyete dayanan Osmanlı liman kentlerinin iktisadî gelişimini engelleyen faktörlerdir.

Liman kentinin işlevini yerine getirebilmesi için denizyolunun bittiği yerden hemen devam eden demiryolları, arka planda kalan tarım ve sanayideki çözülmeyi teşvik ettiği ölçüde, Anadolu topraklarında yaşanan yapısal dönüşümün veya çözülmünün can damarlarıdır. Öte yandan demiryolu veya ucuz karayolu ulaşımının olmadığı yerlerde - Trabzon gibi- hem halkın gelir kaynakları eriyor hem de düşük alım gücü dolayısıyla ithalat kent merkezinde kalıyor, dış ticaretin refah arttırıcı etkisi iç bölgelere yayılamıyordu.<sup>139</sup> 19. yüzyıl Osmanlı ekonomisinde ve sosyal yapısında yaşanan bu dönüşümler, liman kentlerinin yükselişine ve refah düzeyinin artmasına yol açmıştır. Bir bütün olarak Osmanlı ekonomisinin dünya ekonomisiyle eklemleşme sürecine işaret eden bu değişiklikler, bir taraftan da bir önceki çağı belirleyen kendi kendine yeterliliğin yok oluşunu da sergilemektedir.<sup>140</sup>

19. yüzyılda Doğu Akdeniz’de uluslararası ticaretin yapısı ve akışı önemli değişikliklere uğramıştır. Osmanlı ekonomisinde dış ticaretin payı etkileyici bir biçimde büyümüş ve bu ticaret içinde Batı ve Orta Avrupa ülkeleri daha ön planda yer almışlardır. Ticaret hacmi ise; ithalat, ihracattan biraz fazla olacak şekilde, 1840 ve 1914 arasında yaklaşık 9 kat artmıştır.

<sup>138</sup> Kasaba, *a.g.m.*, s. 4.

<sup>139</sup> Baskıcı, “XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerilemiş”, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, Cilt 67, Sayı:3, Ankara 2012, s. 52.

<sup>140</sup> Keyder, Özveren, Quataert, *a.g.m.*, s. 129.

**Tablo 1-Osmanlı İhracatı ve İthalatının Ülkelere Göre Dağılımı(1830-1913)**

YIL	Toplam İhracat (Milyon £ )	Ülkelerin Payları (%)				
		İngiltere	Fransa	Almanya	Avusturya	Rusya
1830-1832	4	13	14	2	31	13
1840-1842	5	20	17	2	29	10
1850-1852	9	20	16	1	28	8
1860-1862	12	24	30	1	17	10
1870-1872	19	27	25	0	14	15
1880-1882	15	24	28	1	6	14
1890-1892	18	26	25	4	6	4
1900-1902	20	26	19	7	8	4
1909-1911	26	18	14	11	8	4
YIL	Toplam İthalat (Milyon £ )	Ülkelerin Payları (%)				
		İngiltere	Fransa	Almanya	Avusturya	Rusya
1830-1832	4	19	10	3	17	31
1840-1842	6	29	9	5	22	17
1850-1852	10	26	9	10	26	14
1860-1862	13	27	12	10	17	12
1870-1872	22	32	12	14	13	9
1880-1882	15	45	12	2	12	10
1890-1892	19	36	12	10	10	10
1900-1902	20	30	10	10	15	10
1909-1911	38	24	8	14	14	9

**Kaynak:** Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)* Yurt Yay., Ankara 1984, s.30

Tablo 1 incelendiğinde Osmanlı ve Doğu Akdeniz'in dış ticaretinin büyük bölümü İngiltere, Fransa, Almanya, Avusturya ve Rusya ile gerçekleşmektedir. İncelenen dönemde ithalat ve ihracat açısından en yoğun ticari ilişki İngiltere ile yaşanmıştır. Daha sonra sırasıyla ihracatta Fransa, Avusturya, Rusya ve Almanya olarak diğer ülkeler gelmektedir. İthalatta ise Avusturya, Rusya, Fransa ve Almanya olarak sıralanmaktadır. Adı geçen bu devletlerin diplomatik temsilcileri Osmanlı'nın iç işlerinde ekonomik olduğu kadar siyasal anlamda da güçlü roller oynamışlardır.<sup>141</sup>

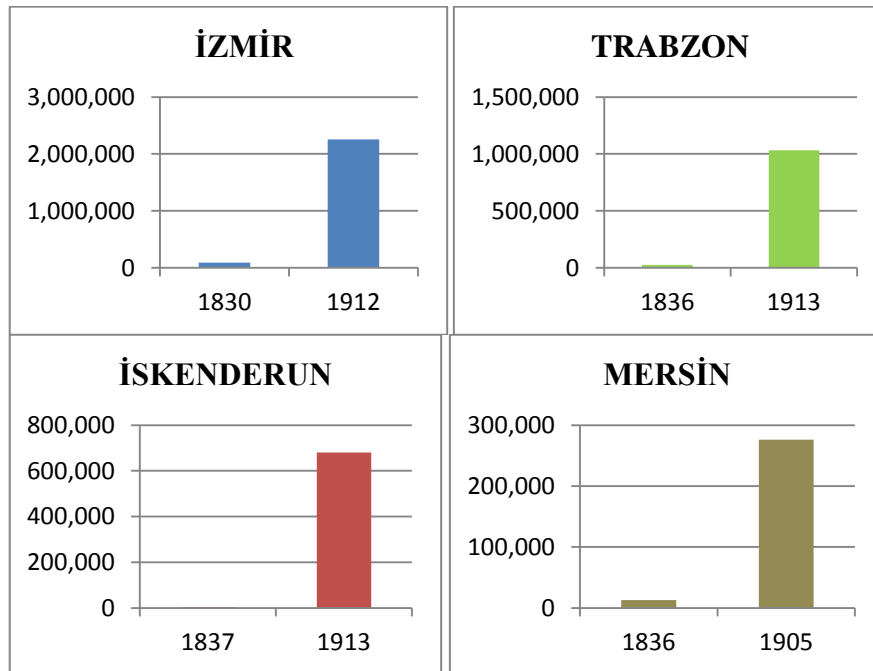
Yüzyılın sonunda, resmî kaynaklarda kaydedilmiş toplam Osmanlı ticaretinin %46'sı İzmir, Beyrut, Selanik ve Trabzon gibi liman kentlerinde gerçekleşiyordu.<sup>142</sup> Yukarıda da belirtildiği gibi liman kentleri bu dönemde ekonomik anlamda hızla

<sup>141</sup> A.g.m., s.130.

<sup>142</sup> A.g.m., s.131.

yükselmiştir. Örneğin; İzmir, Trabzon, İskenderun ve Mersin limanlarının 1830 ile 1913 yılları arasında yapılan toplam yükleme hacmi aşağıdaki grafik 1’de gösterilmiştir.

**Grafik 1- İskenderun, İzmir, Trabzon ve Mersin Limanlarının 1830 ile 1913 Yıllarına Ait Toplam Yükleme Hacmini Gösterir Grafikler.**



**Kaynak:** M. Murat Baskıcı, *1800-1914 yıllarında Anadolu’da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005.

Grafik 1’de görüleceği üzere İskenderun Limanı’nda toplam yükleme hacmi 1837 yılında 3.327 ton iken 1913’te 680.082 tona yükselirken yaklaşık 200 katlık bir artış söz konusudur. İzmir Limanı’nda ise 1830 yılında toplam yükleme hacmi 93.814 ton iken 1912 yılında 2.254.047 ton’a kadar varan 25 katlık bir artış yaşanmıştır. Trabzon Limanı’nda ise 1836 yılında toplam yükleme hacmi 26.444 ton’dan 1913’e gelindiğinde 1.031.818 tona yükselmiş ve yaklaşık 40 katlık bir değer artışı söz konusu olmuştur. Mersin Limanı’na baktığımızda ise; 1836 yılında toplam yükleme hacmi 12.947 ton iken, 1905 yılına gelindiğinde 275.993 tona yükselmiş ve yaklaşık 21 katlık bir değer artışı yaşanmıştır.

Ticaret hacimlerinde yaşanan ekonomik anlamdaki bu olumlu gelişmeler, var olan Osmanlı limanlarının daha iyi donatılmasına yol açmıştır. İyileştirilen bu limanların finansörlerinin de çoğu yabancılardı.<sup>143</sup> 19. Yüzyıldaki Osmanlı limanları daha yakından incelendiğinde; İzmir Limanı kendi iç bölgesiyle arasında demiryolu ağı kurulmasından dolayı Mısır'dan sonra tüm Doğu Akdeniz'in en gelişmiş demiryolu sistemine ve liman hinterlandına sahipti. Bu demiryolu hatları sayesinde iç bölgenin zengin ürünlerine ulaşıyordu. Bu da limanın hızla gelişmesine ve Anadolu'nun en önemli limanı haline gelmesine yol açmıştır. 1870'lere gelindiğinde demiryolu hatları Selanik'e kadar ulaşmıştır. Selanik Limanı, demiryolu ulaşımında kavşak noktasında olduğu için büyük bir patlama yapmıştır.<sup>144</sup> Keza diğer Osmanlı limanları olan Samsun, Beyrut gibi limanlarda 1895-1910 yılları arasında toplam gemi tonajlarını 2 katına çıkararak hızla büyüdükleri anlaşılmaktadır.<sup>145</sup>

Osmanlı limanlarının 19. yüzyılda yukarıda belirtildiği gibi hızla gelişmesiyle birlikte Osmanlı İmparatorluğu'nun ticaret yapısı da hızla değişmeye başlamıştır. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren daha çok mamul mallarla, sömürge malları satın alınmaktadır. Oran olarak ikincisine eğilim daha fazladır. Bu mallara karşılık ihraç edilen başlıca hammaddeler; tarımsal maddeler, madenler ile bazı mamul mallar gönderiliyordu.<sup>146</sup> Madencilik işletmelerinden birçoğu yabancı sermayeye aitti ve uluslararası ihracata yönelik işletiliyordu. Tarımsal maddelerde bu dönemin tamamında hem iç hem de dış pazarlarda giderek artan ve satışa yönelik bir ticarileşme söz konusudur. Liman kentlerinde ithalat ve ihracatın yoğun olması doğal olarak beraberinde, bu kentlerde yabancı

<sup>143</sup> A.g.m., s.132.

<sup>144</sup> A.g.m., s.132; ayrıca bkz. Zafer Toprak, "Küreselleşme, Küresizleşme ve Doğu Akdeniz Liman Kentleri: Selanik, İzmir, İskenderiye", *1. Uluslar arası Akdeniz Ticareti ve Liman Kentleri Sempozyumu (25-26 Eylül 2008)*, İzmir Ticaret Odası Yay., İzmir 2008, s. 138-140; Neslihan Ünal, *İki Osmanlı Liman Kenti*, İmge Kitabevi, İstanbul 2015.

<sup>145</sup> A.g.m., s.132.

<sup>146</sup> A.g.m., s.133.

şirketlerin, acentelerin şubeler açmasına ve bu kentlerde güçlü bir ekonomik piyasanın oluşmasına da yol açmıştır.<sup>147</sup>

Liman kentlerinin tüccarları ürünleri pazarlıyor ve iç bölgelerde yaşayan, tarımla uğraşan iş gücüne parasını ödüyordu. Sanayi ise genelde çok çeşitliydi. Doğu Akdeniz standartları çerçevesinde oldukça makineleşmiş sayılırdı. Başlangıçta, liman kentlerinin çoğunda sanayi ya kentin ihtiyaçlarını karşılamak ya da tarımsal ürünleri ihracat için işlemek üzerine yoğunlaşmıştı. İzmir, Selanik, Mersin gibi liman kentlerinde bu anlamda hafif endüstri sayısının yüzyılın sonlarına doğru giderek artmaya başladığı görülmektedir.<sup>148</sup>

Ekonomik anlamda liman kentlerinin güçlenmesi beraberinde çoğu kez büyük bir nüfus artışını da getirmiştir. İzmir'in nüfusu 1800'lerde 100.000 iken 1914'e gelindiğinde 300.000'e çıkmıştır. Aynı tarihler arasında Selanik'in 50.000'lerden 150.000'lere, Beyrut 10.000'nin altında iken 1914'e gelindiğinde 150.000'e çıkmıştır. Mersin ise; 1800'lü yılların başında Tarsus'a bağlı bir köydür. Osmanlı İmparatorluğu'nun 1831 tarihli nüfus sayımında Tarsus Sancağı'nın toplam nüfusu 16.609'dur.<sup>149</sup> 1900 yılına ait Adana vilayet salnamesine göre sadece Mersin Sancağı'nın nüfusu 76.742' iken,<sup>150</sup> 1901 salnamesinde yer alan veriye göre Mersin merkez kazasının nüfusu ise 23.443'tür.<sup>151</sup> Diğer liman kentlerine nazaran Mersin çok kalabalık bir kent nüfusuna sahip olmamakla beraber, artış hızı olarak diğer liman kentlerinden geriye düşmemektedir.

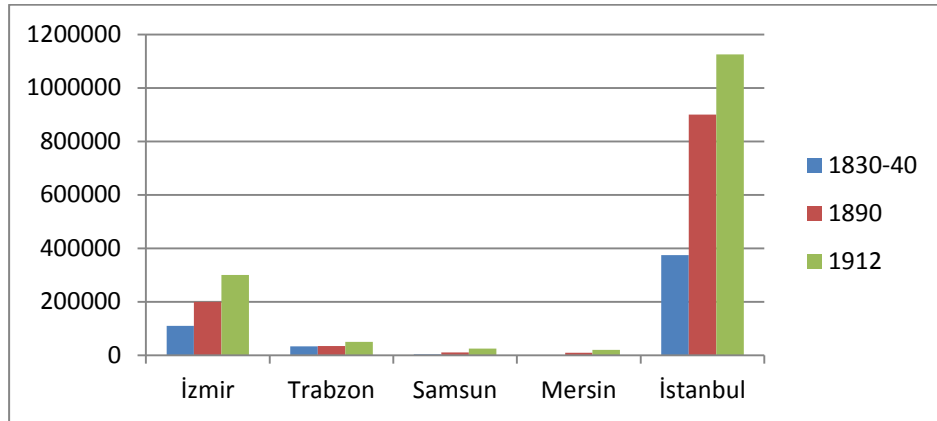
<sup>147</sup> A.g.m.,s.134.

<sup>148</sup> A.g.m., s.136; Baskıcı, a.g.e., s. 243-247.

<sup>149</sup> Kemal H.Karpat, *Osmanlı Nüfusu (1830-1914)*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul 2003, s.153.

<sup>150</sup> Bozkurt, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Mersin Tarihi (1847-1928)*, s. 74.

<sup>151</sup> Bozkurt, a.g.e., s. 74; Ayrıca Bkz. Eren Uğur, *Mersin'de Nüfus Hareketleri*, Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi, KSÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, K. Maraş 1996, s. 18.

**Grafik 2- Bazı Osmanlı Liman Kentlerinin Nüfusları**

**Kaynak:** C. İssawi, De-Industrialization and Re-Industrialization in the Middle East since 1800, *International Journal of Middle East Studies*, 1980, s. 469-479'den aktaran Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara 2005, s.34

Liman kentlerindeki nüfus artışı ekonomik anlamda bu kentlerin sundukları fırsatlar ve ticarî hayatın gelişmesinin yanı sıra kentin ulaşım ve sağlık önlemlerinin de gelişmesi nüfus artışını beraberinde getirmiştir. Ayrıca bu kentlerin nüfus açısından bir diğer özelliği yabancı nüfusun, diğer iç bölge kentlerine göre daha fazla oluşudur. Hıristiyan nüfus ve yabancı gruplar toplamı nüfus içerisinde önemli bir orana sahiptir. Genelde liman kentlerinde ticari hayatı kontrol altında tutan bu yabancı nüfustur. Nüfustaki bu dağılım, Osmanlı Devleti'nin uluslararası dış ticaretindeki Hıristiyan ve yabancı egemenliğini yansıtır.<sup>152</sup> Osmanlı uluslararası ticaretinin oluşumunda ve büyümesinde hayati rol oynayan yabancı tüccarlar yüzyılın başlarında ticaretin büyük bölümünü denetim altına almışlardır. Uluslararası ticaretin gelişmesiyle birlikte Osmanlı İmparatorluğu'nda yavaş yavaş bu yabancı tüccarların yerine Osmanlı tebaası olan gayrimüslim vatandaşlar egemen olurken, Müslümanların rolü oldukça önemsiz kalmıştır.<sup>153</sup> Ancak iç bölgeyle ticaret söz konusu olduğunda durum değişmektedir. İç ticareti gerçekleştirenler, genellikle iç kesimlerdeki çoğunluk grubuyla aynı dinden olma eğilimi gösteriyorlardı. Örneğin;

<sup>152</sup> Keyder, Özveren, Quataert, *a.g.m.*, s.139.

<sup>153</sup> *A.g.m.*, s.140.



İzmir'in Batı Anadolu'yla ticaretinde Müslüman tüccarlar egemenken, Beyrutlu Müslümanlar da Şam ve Bağdat'la yapılan ticareti kontrol ediyorlardı.<sup>154</sup>

Osmanlı ekonomisinin dünya pazarıyla giderek daha fazla bütünleşmesinden dolayı liman kentlerinde tüccar ve tefecilerden oluşan aracı grupların da sayıları artmıştır. Bu araçlar, üretici ve tüketiciyle alış verişi gerçekleştirmek için coğrafi olarak iç kesimlere uzanan bir ticarî ağ kurmuşlardır. Bunların çoğunluğu gayrimüslim ve genelde liman kentlerinde yaşamaktadırlar. Ancak bu durum I. Dünya Savaşı ile birlikte değişmiştir. Savaşın sonunda Osmanlı İmparatorluğu'nun parçalanmasıyla gayrimüslim tüccarların üstünlükleri temelden sarsılmış ve bunların çoğunluğu yaşadıkları yerlerden göç etmişlerdir.<sup>155</sup>

## II. 2. Mersin Liman Kenti

Çukurova Bölgesi; ilkçağlardan itibaren ticaretle uğraşan insan topluluklarının gelip yerleştiği, kentler kurduğu, pek çok kültürün bir araya geldiği ve yenilerinin buna eklendiği bir coğrafyadır.<sup>156</sup> İlerleyen tarihsel süreçte bölgenin bu özellikleri süreklilik arz etmiştir. Bu sürekliliğin nedeni de Doğu Akdeniz Bölgesi'nin, Avrupa ile Doğu arasındaki ticaretin daha güvenli ve hızlı yapılmasını sağlayan bir coğrafya olmasından kaynaklanmaktadır.<sup>157</sup> Mersin'i de içine alan ve antik çağdan 14. yüzyıla kadar "*Kilikya*" olarak da bilinen Çukurova Bölgesi, 11. yüzyılda Ermeni Krallığı'nın egemenliğinde olan limanlara sahiptir.<sup>158</sup> Tarsus, Anamerium (Anamur ), Kelenderis ( Aydınçık), Nagidos (Bozyazı) gibi limanlar, Ermeni Krallığı öncesinden itibaren İtalyan tüccarların uğradığı,

<sup>154</sup> Keyder, Özveren, Quataert, a.g.m., s.140.

<sup>155</sup> A.g.m., s.146, ayrıca bkz., Feroz Ahmad, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, Sarmal Yay., İstanbul 1995, s.63-70.

<sup>156</sup> Yorulmaz, "Doğu Akdeniz'de Bir Osmanlı Liman kenti Olarak Gelişen Mersin'de Yabancı Tüccarın Rolü ve Mersin'de Levanten Kültürü", s. 2.

<sup>157</sup> Yorulmaz, a.g.m., s. 2.

<sup>158</sup> İlyas Gökhan, "Türkiye Selçukluları İle Kilikya Ermenileri Arasındaki Siyasi İlişkiler", Nevşehir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı:1, Nevşehir 2012, s.71

13. yüzyıldan itibaren de İtalyanların, Ermeni Krallığı ile yapılan anlaşmalarla imtiyazlar elde ederek koloniler kurduğu limanlardır.<sup>159</sup>

Bölgede ticarî serbestliği kazanarak ilk ticarî imtiyazları elde eden Cenova Cumhuriyeti olmuştur.<sup>160</sup> Daha sonra Venedikliler de ticarî ayrıcalıklar elde etmişlerdir. Bu dönemde Sis, Misis, Adana, Tarsus ve özellikle Ayaş'ta Cenova ve Venedik kolonileri oluşturulmuştur. Bölgedeki ticarî faaliyetler 14. yüzyılda daha da artmış, 16. yüzyıla gelindiğinde Fransız, İngiliz ve Hollandalı tüccarlar bölgede ticaret yapmaya başlamışlardır.<sup>161</sup> Avrupa'nın Akdeniz'e ilgisi 17. yüzyılda azalsa da 19. yüzyıla doğru ilgi yeniden artmıştır. Özellikle bu yüzyılda Hindistan'ın, Pencap eyaleti dışında İngiliz sömürgesi haline gelmesiyle, Hindistan yolu üzerindeki Doğu Akdeniz Bölgesi'nin stratejik önemi keşfedilmiş ve bölge Avrupalılar için vazgeçilmez bir duruma gelmiştir. Bu ilgi Akdeniz dünyasında bir değişim ve modernleşme sürecini de beraberinde getirmiştir.<sup>162</sup> Özellikle Doğu Akdeniz'deki liman kentlerinin artan ticarî hareketliliği Avrupalı devletlerin, bu kentlerin daha da gelişebilmesi için bazı alt yapı yatırımlarına (liman, demiryolu vb. ) destek vermelerine neden olmuştur. Ayrıca bölgenin Avrupa sanayisi için tarımsal üretiminin öneminin anlaşılmasıyla birlikte Doğu Akdeniz liman kentleri başta olmak üzere hızlı bir değişim ve modernleşme süreci yaşanmıştır.

<sup>159</sup> Serdar Çavuşdere, "Selçuklular Döneminde Akdeniz Ticareti, Türkler ve İtalyanlar", *Tarih Okulu Dergisi*, Sayı: 4, İzmir 2009, s. 55-59.

<sup>160</sup> Çavuşdere, *a.g.m.*, s. 68.

<sup>161</sup> Nevin Özkan, *Modena Devlet Arşivi'ndeki Osmanlı Devleti'ne İlişkin Belgeler (1485-1791)*, Kültür Bak. Yay., Ankara 2004, s.14-15.

<sup>162</sup> Eyüp Özveren, "Zaman İçinde Avrupa, Akdeniz Dünyası ve Antakya Üzerine Düşünceler", *Akdeniz Dünyası Düşünce, Tarih, Görünüm*, Ed.: Eyüp Özveren, Oktay Özel, Süha Ünsal, Kudret Emiroğlu, İletişim Yay., İstanbul 2006, s. 22.

19. yüzyılın başlarında, İngiliz pamuklu dokumalarının Osmanlı pazarına girmesi güç dengelerini değiştirmiş ve yeni bir dönemin habercisi olmuştur.<sup>163</sup> Bu yeni dönemde, İskenderiye, İzmir, Selanik ve Trabzon gibi yeniden canlanan ya da Beyrut, Patras, Samsun, Mersin gibi neredeyse hiç yoktan gelişen liman kentleri<sup>164</sup>, Akdeniz’de etkinleşen Avrupalıların ve onların arkasındaki imparatorlukların çıkarları doğrultusunda şekillenen odaklar olarak ortaya çıkmıştır. Bu yeni dönemde İngiltere’nin ticarî etkinliği ve sınırları Mersin için de önemlidir. Çünkü bu ülkenin ticarî etkinliği pek çok liman kenti gibi doğrudan doğruya Akdeniz’i içine alan bir bölgeyi kapsamaktadır. Bu dönemde İngiltere, denizaşırı ticaretten zenginleşmiş ve Kıta Avrupa’sı ülkeleri üzerinde ekonomik bir baskı unsuru olmuştur. Bazı Avrupa ülkelerinin kendi ulusal ekonomilerini korumak üzere gümrük duvarlarını yükseltmelerine rağmen Osmanlı’nın 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması ile İngiliz mallarının dolaşımında büyük kolaylıklar sağlaması, Osmanlı liman kentlerini, İngiltere için oldukça verimli bir pazar durumuna getirmiştir. Ayrıca İngiltere’nin Uzakdoğu ve Hindistan’daki sömürgelerini ve sömürgelerine giden yolları korumak istemesi, Rusya ve Fransa ile olan rekabeti de eklenince Osmanlı’nın İngiltere için önemi daha da artmıştır.<sup>165</sup>

İngiltere’yi Akdeniz ticaretine egemen olma ve dolayısıyla Osmanlı limanlarındaki etkinliğini geliştirmeye yönlendiren bir diğer etmen de, Amerika Birleşik Devletleri ile arasındaki ilişkilerin değişimidir. İngiltere, önceleri Amerika’dan aldığı bazı hammaddeler için yeni kaynaklar aramaya başlamış ve bu durum İngiltere’nin Çukurova Bölgesi’ne yönelmesini sağlamıştır. Devletlerarası yaşanan bu ilişkiyel değişim, 19. yüzyıldan itibaren özellikle pamuk tarımında Osmanlı İmparatorluğu’nda büyük bir

<sup>163</sup> Yorulmaz, *a.g.m.*, s.3; ayrıca bkz. Zafer Toprak, “Çukurova’da Emek ve Sermaye”, *Toplumsal Tarih Dergisi*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul Kasım 2009.

<sup>164</sup> Özveren, *a.g.m.*, s.23.

<sup>165</sup> Durhan, *a.g.m.*, s. 84-86; Kasaba, *a.g.m.*, s. 8.

gelişim yaşanmasına neden olmuştur.<sup>166</sup> Ortaya çıkan yeni dönem, Mersin ve Çukurova Bölgesi için ekonomik anlamda bir dönüm noktası sayılabilir.

## II.2. 1. 19. Yüzyılda Çukurova'nın Sosyo-Ekonomik Yapısı

19. yüzyılda yaşanan bazı dış gelişmeler ile Osmanlı İmparatorluğu'nun iç siyasetinde meydana gelen değişimler bir anlamda Çukurova'nın kaderini de etkilemiştir. Özellikle artan pamuk talebi karşısında 1862'de yayınlanan bir fermanla, Osmanlı hükümetinin pamuk üretimini teşvik etmek üzere Çukurova'ya getirdiği vergi kolaylığı ve pamuk tohumu sağlanmasının yanı sıra bölgedeki bataklıkların kurutulması ve ıslah edilmesi çalışmaları, toprakların tarıma kazandırılması, göçer aşiretlerin yerleşik düzene geçirilmesi gibi birçok uygulama bu dönemde yaşanmıştır.<sup>167</sup>

Tanzimat'tan önce Çukurova Bölgesi'nin en önemli siyasî ve ekonomik olayı, Kavalalı M. Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa'nın bölgeyi 1840'a kadar bağımsız bir devlet gibi yönetmesidir. İbrahim Paşa bölgede birtakım yenilikler yaparak, modern tarım ve çalışma koşullarını düzenleyerek, bu bölgede yaşayan insanların hayat tarzını yeniden şekillendirmiştir.<sup>168</sup> Mısır ve Kıbrıs'tan getirdiği pamuk tohumlarını ektiren İbrahim Paşa ayrıca getirdiği “fellağ”ları<sup>169</sup> da işgücü olarak bölgeye yerleştirmiştir. Ancak 1840'ta İbrahim Paşa'nın buradan ayrılması bölgenin güvenlik koşullarını olumsuz yönde

<sup>166</sup> Kasaba, *a.g.m.*, s. 8.

<sup>167</sup> Meltem Toksöz, “Bir Coğrafya, Bir Ürün, Bir Bölge: 19. Yüzyılda Çukurova”, *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, Sanat Kitabevi, Ankara 2006, Sayı: 21, s. 98-99; ayrıca bkz. Toprak, *a.g.m.*, s.70-71.

<sup>168</sup> Ulutaş, *19. Yüzyılda Tarsus'ta Ekonomik ve Sosyal Yaşam (1856-1914)*, s.167-168.

<sup>169</sup> **Fellah**: Türkiye'de genellikle Adana ve Mersin illerinde yaşayan Araplara verilen isimdir. Fellah olarak adlandırılmalarının sebebi Çukurova'da sadece çiftçilik yapmalarıdır. Arapça'da *fellah*, çiftçi demektir. Fellahların kökeni üzerine iki ayrı görüş vardır: Kavalalı Mehmet Ali Paşa döneminde 19. yüzyılın başında Mısır'ın Anadolu'ya saldırısından sonra Mısır ordusundaki askerlerin bir bölümünün dönmeyip Anadolu'da kaldığı ilk önermedir. Bir diğeri ise bölgenin 7. - 8. yüzyılda İslam-Arap ordusunun hakimiyetine geçmesiyle beraber yerleşen Arapların torunları olduğu şeklindedir. Bkz.: Niyazi Akşit, *A'dan Z'ye Tarih Ansiklopedisi*, Serhat Yay., İstanbul 1984, s. 373, Ayrıca Bkz. Mübeccel Kıray, İçel, *Yurt Ansiklopedisi*, Anadolu Yay., İstanbul 1982, Cilt 5, s. 3639.

etkilediği gibi sulama sistemlerinin korunamaması da tarımda hızlı bir düşüş yaşanmasına yol açmıştır.<sup>170</sup>

Yaşanan bu olumsuz gelişme 1861 yılında başlayan Amerikan İç Savaşı'na kadar sürmüştür. Amerika'da ortaya çıkan bu gelişme İngiltere'nin sanayisi için gerekli olan pamuk ihtiyacını karşılamak üzere yeni üretim alanı olarak verimli topraklara sahip Çukurova'ya yönelmesini ve bölgenin yukarıda açıklanmaya çalışılan gelişme evresine girmesini sağlamıştır. Bu dönemde, Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli pamuk üreticisi ve ihracatçısı olarak ön plana çıkan Çukurova Bölgesi, altyapı yatırımları ile hem merkezî devletin hem de yabancı sermayenin ilgisini kendine çeken ve bu durumu kendi lehine kullanan bir bölge olarak hızla gelişmeye başlamıştır. Bölgede yaşanan bu hızlı değişimin tek bir nedeni yoktur. Bölgenin 19. yüzyıldaki dinamikleri, Osmanlı modernizasyonu ve dünya ekonomisindeki gelişmelerin ve değişikliklerin birlikte ürettiği bir dönüşümle bölge hızlı bir biçimde yükselmiştir.<sup>171</sup> Zafer Toprak da bölgenin kalkınmasında pamuğun önemli rol oynadığını vurgulamaktadır.

*“ Adana ve Çukurova yöresi 19. yüzyıl küreselleşmesinin yoğun biçimde etkilediği Osmanlı topraklarıydı. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bu topraklarda pamuğun ağırlığı giderek artmış, bir ihraç ürünü olarak yöreyi neredeyse tek ürüne, mono kültüre mahkûm etmişti. Bir başka açıdan bakıldığında Çukurova sermaye birikimi bağlamında da Osmanlı'da 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren belirgin bir nitelik taşıyordu.”<sup>172</sup>*

Söz konusu gelişmeler, bölgedeki kentleri ve aralarındaki bölgesel ilişkiyi ve iş bölümünü de değişime uğratmıştır. Özellikle 1861'de başlayan Amerikan İç Savaşı nedeniyle, bölgede pamuk üretiminin artışı ve buna paralel olarak tarımdaki makineleşme sonucu modern tarıma açılmaya başlayan, Batı Avrupa ve İngiltere gibi kapitalist

<sup>170</sup> Yorulmaz, *a.g.m.*, s. 4.

<sup>171</sup> Toksöz, “Bir Coğrafya, Bir Ürün, Bir Bölge: 19. Yüzyılda Çukurova”, s. 98.

<sup>172</sup> Zafer Toprak, “Çukurova'da Emek ve Sermaye”, s. 70.

merkezlerle dolaysız üretim ilişkilerine giren Çukurova'yı bir iktisadî kontrol merkezi haline dönüştürmüştür. Bu durum bölgede Adana'nın giderek güçlenen bir merkez olarak ayrı bir vilayet olması sonucunu getirmiş, Mersin'i ise bu bölgenin dış dünyaya açılan limanı haline getirmiştir.

Görüldüğü üzere 19. yüzyılda yaşanan dış ve iç faktörlerden dolayı Mersin'in gelişimi ve kentsel dokusu etkilenmiştir. Burada öncelikli olarak, imparatorluk dışındaki gelişmeler ve ardından da imparatorluğun içsel koşullarının kentin büyümesine sağladığı etkiler üzerinde durulacaktır.

## II.2. 2. Kentin ve Limanın Yükselişinde Etkili Olan Faktörler

Kapitalist dünya ekonomisine eklemlenmenin temel aracı olan ticaretin gelişiminde, ticarî malların, tüccarlar tarafından liman kentlerine kanalize edilmesi önemli bir rol oynamıştır. Böylece, 19. yüzyılda merkez ülkelerin kapitalist ekonomileri için pazar ve hammadde sağladıkları çevre ülkelerdeki liman kentleri ayrıcalıklı bir konuma ulaşmıştır.<sup>173</sup> Söz konusu kentler, bu dönemde ya önemli birer ticaret merkezi haline gelmiş ya da var olan ticarî kapasitelerini geliştirmişlerdir. Mersin kenti de, yukarıda anlatılmaya çalışılan tarihî perspektif, coğrafi ve üretim-ticaret ilişkileri açısından konumuyla, sözü edilen liman kentleri arasında yerini almış görünmektedir. Mersin'in, 19. yüzyılda, bir liman kenti olarak ortaya çıkışını hazırlayan bu sürecin pek çok bileşeni bulunduğu açıktır. Bu doğrultuda, söz konusu bileşenler, öncelikle imparatorluk dışındaki faktörler ve ardından da bölgesel nitelikli iç gelişmeler ile kentin gelişimi ele alınmaya çalışılacaktır.

<sup>173</sup>Keyder, Özveren, Quataert, *a.g.m.*, s. 121; ayrıca bkz.: Immanuel Wallerstein-Hale Declerli- Reşat Kasaba, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Ekonomisi İle Bütünleşme Süreci", Çev: Ali Selman, *Toplum ve Bilim*, 23, Güz 1983, s. 48-50.

19. yüzyılda Avrupa için vazgeçilmez hale gelen Akdeniz, büyük bir değişim ve modernleşme süreci yaşamıştı. Bu dönemde Akdeniz’de Avrupa’nın varlığı pekişmiş, iktisadî ve toplumsal bir dönüşüm gerçekleşmişti. Bu yeni dönemde, Mersin gibi birçok liman kenti, Akdeniz’de etkinliği artan Avrupalıların ve onların arkasındaki imparatorlukların çıkarları doğrultusunda önemli ticarî merkezler haline gelmişti.<sup>174</sup> Bu yeni ticarî merkezleri, ucuz hammadde ve yeni pazar arayan merkez ülkelerin çıkarları şekillendirmişti. Örneğin, önceleri Amerika’dan aldığı bazı hammaddeler için yeni kaynaklar aramaya başlayan İngiltere, Amerikan İç Savaşı ile birlikte yeni hammadde ve pazar arayışına girmiş, bu gelişmeler Osmanlı İmparatorluğu’nda, özellikle Ege ve Çukurova Bölgeleri’nde, pamuk tarımında üretimsel açıdan olumlu gelişmelerin yaşanmasına yol açmıştı.<sup>175</sup> 1860’larda Çukurova’nın verimli topraklarında pamuk üretiminin gelişimi karşısında iş gücü yetersizliği önemli bir sorun olarak duruyordu. Oysa bölge ihracata yönelik tarımsal meta üretiminin yaygınlaştığı önemli bir ovaydı. Bu nedenle, hem büyük toprak sahipleri hem de tarımsal üretimden sağladığı vergi gelirini artırmak isteyen merkezî devlet, bölgedeki göçebe aşiretlerin ovaya yerleşmelerini ve bölgeye mevsimlik işçi akımını desteklemişti. Böylece, I. Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı İmparatorluğu’nda Çukurova Bölgesi, tarımın yüksek oranda ticarileştiği, kapitalist üretim ilişkilerinin en fazla yayıldığı bölge olmuştur.<sup>176</sup>

### **II.2.2.1. Mısırlı İbrahim Paşa’nın Bölgeyi İşgali ve Çalışmaları**

Çukurova Bölgesi’nin ve Mersin Limanı’nın gelişiminde Mısırlı M. Ali Paşa’nın oğlu İbrahim Paşa’nın bölgede gerçekleştirmiş olduğu tarımsal alt yapı

<sup>174</sup>Özveren, *a.g.m.*, s. 22-23.

<sup>175</sup>Kasaba, *a.g.m.*, s. 8, Toprak, *a.g.m.*, s. 71.

<sup>176</sup>Pamuk, *100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, s. 222, 223.

çalışmalarının büyük bir önemi vardır. Bu çalışmalar sonucunda hızla artan tarımsal ticarî ürün üretimi, bölgenin ve limanın gelişimine büyük katkılar sağlamıştır.

Mehmet Ali Paşa, Mısır'ın Doğu Akdeniz'de güçlü bir devlet olması ve burada bağımsız bir hanedanlık kurabilmek amacıyla bir takım çalışmalar gerçekleştirmiştir. Mehmet Ali Paşa, Mısır'ın doğal sınırlarının Süveyş'te değil Toroslar'da olduğu fikrinden hareketle, korunması daha kolay olan Suriye'yi Mısır'a sınır yapmak gerektiği düşüncesindedir.<sup>177</sup> Bu durum Mehmet Ali Paşa'nın, oğlu İbrahim Paşa'nın Çukurova'yı işgal etmesinin en önemli nedenlerinden birisidir. Bir diğer neden ise; İbrahim Paşa'nın, babası Mehmet Ali Paşa'ya gönderdiği mektupta açıklamıştır. İbrahim Paşa, bu mektubunda, donanmalarının geleceği için gerekli olan kereste ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla Adana ve Antalya'yı almak gerektiğini belirtmektedir. Çünkü İngiltere, Mısır'a kereste ihracını kesmiş ve Avusturya da onların kereste taleplerini reddetmiştir.<sup>178</sup> Suriye gibi, Adana ve çevresi de kereste ve maden açısından verimli bir bölge olduğu için İbrahim Paşa'nın dikkatini çekmiştir. Kereste ve maden, Mısır'da bulunmayan ve Mısırlılar için gerekli ve son derece değerli kaynaklardır. Bu nedenle İbrahim Paşa, bölgenin kereste ve maden üretimini ele geçirerek, Payas tarafında kesilen kerestelerin Gülek tarafına nakli için çalışmalara başlamıştır. Kereste ve madenlerin nakli için hayvan gücünden faydalanılmıştır.

19. yüzyılda devletin ve bölgenin içinde bulunduğu karışık siyasî ortam, İbrahim Paşa'nın bölgeyi tümüyle hâkimiyeti altına almasında kolaylık sağlamıştır. Aşiretlerin kendi aralarındaki çekişmeleri ve devletin bu duruma kayıtsız kalması, halkın

<sup>177</sup> Şinasi Altundağ, *Kavalalı Mehmet Ali Paşa İsyanı, Mısır Meselesi 1831-1841*, TTK Yay., Ankara 1988, s.35, ayrıca bkz.:Durhan, *a.g.m.*, s. 80-84.

<sup>178</sup> Altundağ, *a.g.e.*, s.104-105; ayrıca bkz.: Meltem Toksöz, "Bir Coğrafya, Bir Ürün, Bir Bölge: 19. Yüzyılda Çukurova", *Kebikeç Dergisi*, Sayı:21, Ankara 2006, ss. 97-98.



İbrahim Paşa ve ordusuna bir kurtarıcı gözüyle bakmasına neden olmuştur. Ancak yaşanan siyasî gelişmeler sonucunda İngilizlerin Osmanlı İmparatorluğu'na destek vermesi ve bölgeye gelecekleri söylentisi İbrahim Paşa'nın bölgeyi terk etmesine neden olmuştur. Mısırlıların Çukurova'dan ayrılmasında, İngilizlerin geldiği söylentisinin rolü olduğu gibi İngiltere, Avusturya, Rusya ve Prusya devletleri arasında imzalanan 15 Temmuz 1840 tarihli Londra Antlaşması'nın gereklerinin yerine getirilmiş olması da etkili olmuştur.<sup>179</sup>

1832-1841 yılları arasında yaşanan dokuz yıllık işgal süreci içerisinde Mısırlı İbrahim Paşa'nın bölgede yapmış olduğu çalışmalar göz ardı edilemez. Özellikle tarımsal alanda pek çok yenilik getirmiş ve bu durum bölge için bir dönüm noktası olmuştur. Bölge topraklarının veriminin farkına varan İbrahim Paşa ilk olarak, Suriye ve Mısır'dan tarımdan anlayan çiftçileri (Fellahlar) getirtmiştir. Pamuk ve şeker kamışı ekimi ağırlıkta olmak üzere bölgede daha önce de yetiştirilen “*Kalın Arpa*” yerine Mısır'dan getirttiği “Duvrak” adlı arpanın ekimine başlanmıştır. Yapılan bu çalışmalarla bir taraftan tohum ıslahına ağırlık verilirken, bir taraftan da su kanallarının inşasına da başlanılmıştır. Özellikle su kanalları bölgedeki tarımsal verimi artıracığı gibi bölge için büyük bir tehlike oluşturan sel felaketlerini de önleyebilecekti.<sup>180</sup>

İbrahim Paşa, pamuk ve arpanın dışında pirinç üretimini de geliştirmeyi hedeflemiştir. Bu amaçla, 1833'te Tarsus Nehri çevresinde çeltiklik yapılması konusunda bazı girişimlerde bulunmuştur.<sup>181</sup> Tarım alanında yapılan bu çalışmalardan anlaşıldığı üzere öncelik alt yapı yatırımları yönünde olmuştur. Yapılan yatırımlarla bölgede tarımsal verim artmıştır. Ancak bir takım sıkıntılar da söz konusudur. Bölgenin tarımsal yapısı

<sup>179</sup> Coşkun Üçok, *Siyasal Tarih (1789–1960)*, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yay., Ankara 1980, s. 86.

<sup>180</sup> Duygu Saban, “Adana'nın Kentsel Gelişimi”, *Adana Kentsel Kültür Envanteri*, Adana 2006, s.17; *Tarihten Güncele Mersin*, Mersin Belediyesi, Hazırlayan: ODAK (Ortadoğu Toplumsal Araştırmaları Ltd.), 1992, s. 3.

<sup>181</sup> BOA., HAT., 362/20107, ( 26 Kasım 1833)

incelendiğinde emek sıkıntısının yoğun olduğu, toprakların uzun süre boş bırakılması, yerel ailelerin toprak üzerindeki güçleri ve devletin iskân politikaları gibi temel problemleri bulunmakta ve bu sorunların birbiriyle de bağlantılı olduğu görülmektedir. Bu sıkıntıların tamamı bu dönemde ortadan kaldırılamamıştır. Mısır'dan tarım işçileri getirtilerek bölgenin emek konusundaki ve toprakların boş bırakılması gibi problemleri çözülebilmiştir. Tarımsal alanda yaşanan bu gelişmeler ve bölgenin kapitalist devletlerin dikkatini çekmesiyle hızla tarımsal ticarî üretim artmış, bu artış bölgenin ve limanın gelişimine büyük katkılar sağlamıştır.

#### **II.2.2.2. Amerikan İç Savaşı ve Bölge Üzerindeki Etkileri**

1861'de Amerikan İç Savaşı'nın başlamasıyla, ABD'de ham pamuk ihtiyacını karşılayan bölgelerde pamuk üretimi tümüyle durmuştu. Bu durum, pamuk talebinin büyük çoğunluğunu Amerika'dan karşılayan İngiltere başta olmak üzere bütün sanayileşmiş ülkelerde ham pamuk darlığına sebep olduğu gibi, özellikle 1860-1865 yılları arasındaki iç savaş döneminde, pamuk fiyatlarının görülmemiş bir derecede artmasına da yol açmıştır.<sup>182</sup> Sanayileşmiş Batılı ülkelerin, başta İngiltere olmak üzere, dokuma fabrikalarının üretimlerini sürdürebilmeleri için ucuz ve bol pamuğa ihtiyaçları vardır. Bu nedenle İngiltere yeni pamuk üretim alanlarında, pamuk ekimini artırmak amacıyla büyük bir çaba göstermiştir.<sup>183</sup>

Bu düşünceler çerçevesinde 1856 yılında İngiltere'de kurulan Küçük Asya Pamuk Şirketi (Asia Minor Cotton Company), Anadolu'da yeni pamuk üretim alanları açarak, pamuk üretimini artırmak istemiştir. 1857 yılında kurulan bir diğer İngiliz şirketi

<sup>182</sup> Ali Bilgenoğlu, "Amerikan İç Savaşı ve Mısır: Pamuk Örneğinde Mısır Modernleşmesi ve Amerikan İç Savaşı'nın Sürece Olan Katkısı", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, The Journal of International Social Research, Volume 3 / 11 Spring 2010, s.150.

<sup>183</sup> Bilgenoğlu, *a.g.m.*, s. 150.

Manchester Pamuk Alım Birliği de (Manchester Cotton Supply Association) “*dünyada üretime uygun neresi varsa oralara ulaşılip pamuk üretimi yapılmasının sağlanması*” kararını almıştır.<sup>184</sup> Bu amaç doğrultusunda çalışmalar gerçekleştirmiştir. Yapılan çalışmalar sonucunda, deve kervanlarıyla yapılan taşımacılığın çok masraflı olduğu, demiryollarının inşa edilmesi pamuk üretiminin artırılmasında büyük katkı sağlayacağı sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca yerli tohum yerine Amerikan tohumunun kullanılması gibi farklı uygulamaların geliştirilmesiyle üretimin artacağına inanılmıştır. Bu düşünce doğrultusunda köylülere ücretsiz olarak tohum dağıtılır. Ancak tüm çabalara rağmen vergiler ve ulaşım olanaklarının yetersizliği nedeniyle pamuk üretimi beklenen düzeye getirilemez. Bunun üzerine 1862’de yayınlanan bir fermanla pamuk üreticilerine çeşitli kolaylıklar ve ayrıcalıklar sağlanmıştır. Bu ayrıcalıklar ve kolaylıkların uygulanmasında İngiliz sermayesi ile kurulmuş şirketler büyük çaba göstermiştir. Bu şirketlerden bazıları, çiftlikler satın alarak kendileri de pamuk üretmeye başlamışlardır.<sup>185</sup>

Bölgede faaliyet gösterenler yalnızca İngilizler değildir. Değişen siyasî konjonktürle beraber 20. yüzyılın başı itibariyle Almanların ön plana çıktığı anlaşılmaktadır. Örneğin I. Dünya Savaşı öncesinde yörede hâkim konumda olan ünlü Alman-Levanten pamuk şirketi (Deutsch-Levantinische Baumwollgesellschaft)’dir. Bu şirketle beraber Alman Doğu Bankası (Deutsch Orientbank) da bölgedeki yerel tüccarlara sermaye sağlamışlardır. Bu şirketler ve gerçekleştirilen faaliyetler bölgede Amerikan İç

<sup>184</sup>A.g.m., s.150; ayrıca bkz. Edward Mead Earle, “Egyptian Cotton and the American Civil War”, *Political Science Quarterly*, Vol.41, No.:4, 1926, ss.520-545

<sup>185</sup>Sevgi Aktüre, *19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, Ankara 1978, s. 85-86.

Savaşı'yla başlayan süreçle birlikte yabancı sermayenin etkin olduğunu gösteren izlerdir.<sup>186</sup>

Bu gelişmeler karşısında Çukurova Bölgesi, tarımsal pamuk üretiminde artan talebi; verimli topraklarıyla, iklimiyle ve sahip olduğu işgücüyle karşılamıştır. Ayrıca devletin, 1864'te Mısır'dan getirip üreticilere dağıtılan binlerce kiloluk tohum yörede pamuk ekimine başlayanlara önemli destek olmuştur. Osmanlı Ticaret ve Ziraat Nezaretleri aracılığıyla bölgede Amerikan pamuk tohumları da dağıtılmıştır.<sup>187</sup> Bu açıklamalardan anlaşıldığı üzere Çukurova Bölgesi'nde Amerikan İç Savaşı çıkmadan önce de tarımsal üretimi artıracak çeşitli girişimlerde bulunulmuştu.

Osmanlı Devleti bu dönemde ayrıca 34 bin ile 60 bin dönüm arasında olduğu tahmin edilen bataklık araziye kurutmuş ve sulama kanalları yaptırarak tarımsal araziye dönüştürmüştür.<sup>188</sup> Bölgeye göç eden Arap kökenli göçmenler yerleşik düzene geçirilerek, artan pamuk talebini karşılayacak bir bölge haline gelmesi sağlanmıştır. Mersin İskelesi aracılığıyla yapılan pamuk ticareti sayesinde, 1890'lara gelindiğinde, Adana-Tarsus-Mersin ve yakın çevresi, büyük ölçekli pamuk işletmelerinin yer aldığı bir bölge haline gelmiştir. 1909'da, imparatorluktaki toplam pamuğun yüzde 40'ı Adana'da üretilmektedir. 1913'te, bölgede ekili arazilerin % 74'ünde pamuk yetişmekteydi.<sup>189</sup> Tüm bu gelişmeler, Mersin Kenti'nin liman sayesinde bölge ekonomisinin önemli bir aktörü haline gelmesini sağlamıştır. Özellikle bölgenin yüksek kapasiteli ticarî tarıma geçişi desteklenmiştir. Bu gelişmeler Mersin Kenti'nin Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli pamuk üreticisi, ihracatçısı olarak kimlik kazanmasını kolaylaştırmıştır. Pamuğun temizlenmesi ve

<sup>186</sup> Toprak, "Çukurova'da Emek ve Sermaye", s. 73; Yabancı şirketlerin Türkiye'deki çalışmaları hakkında bkz., Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Yordam Kitap Yay., İstanbul 2012.

<sup>187</sup> Kıray, *a.g.m.*, s. 3644.

<sup>188</sup> İbrahim Oğuz, *Mersin Kentinin Kuruluş Öyküsü*, MTSO Yay., Mersin 2006, s. 61.

<sup>189</sup> Toksöz, "Bir Coğrafya, Bir Ürün, Bir Bölge: 19. Yüzyılda Çukurova", s. 107.

balyalanmasında kullanılan ilkel teknoloji ise ihracatın önünde bir engel olarak durmaktaydı. Pamuk işleme ve preslemedeki bu metoda son vermek amacıyla 1863'te Gont adlı İngiliz tüccar Adana, Mersin ve Tarsus'ta birer çırçır fabrikası açmıştır.<sup>190</sup> İngiliz Tüccar Gont'ın dışında yörede yaşayan gayrimüslim Osmanlı vatandaşları da fabrikalar açmıştır. Örneğin; Adana ve Tarsus'ta Trypanis kardeşlerin pamuk fabrikaları (Halen Adana Mensucat olarak faaliyetlerini sürdürmekte), A.Simonoğlu ve Şürekaları ile Rasim Bey ve Şürekalarına ait pamuk fabrikaları, Tarsus'ta Mavromatis'in iplik fabrikası bu dönemin önde gelen fabrikalarındandır.<sup>191</sup>

Bu gelişmeler, bir anlamda tarımın ticarileşmesinin ve küçük ölçekli de olsa çeşitli sanayi yatırımlarının gerçekleşmesinin koşullarını oluşturdu. Bölgede belirtilen özellikli sanayi işletmelerinin yer almaya başlaması, yalnızca artan üretimden kaynaklanmıyordu. Mersin kentinin sahip olduğu konumda önemli faktördü. Deniz ulaşımının dışında karayolu ve demiryolu ulaşım bağlantılarının da eklenmesi, bölgede tarımın ticarileşmesi ve sanayileşmesi yönündeki yatırımların önünü açıyordu. Ulaşım bağlantıları sadece bölgedeki tarımsal ürünün ihracatı için kullanılmıyordu. Aynı zamanda iç bölgelerin taleplerine yönelik ürünlerin ithalatını da olanaklı kılıyordu. Bu durum, kentteki ticarî ve sanayî kuruluşlarının hızla sayılarının artmasını sağlarken, bir yandan da, kentin ulaşım alt yapısının ve ihtiyaç duyulan depo, mağaza, han gibi binaların da inşa edilmesini, kentin gelişmesine katkıda bulunuyordu.<sup>192</sup>

<sup>190</sup> Kıray, *a.g.m.*, s. 3644.

<sup>191</sup> Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, TTK. Yay., Ankara 1994, s. 75; İbrahim Aytar, *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Tarsus'ta Yaşayan Gayrimüslimlerin Sosyo-Ekonomik Yapıya Etkileri*, Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi, Mersin üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin 2006, s. 42; Ayrıca bkz.; Şerife Yorulmaz, "Çukurova'da Sanayileşmenin Öncülerinden Rasim Dokur İplik ve Dokuma Fabrikası", *Mersin Sempozyumu 19-22 Kasım 2008*, Mersin 2008.

<sup>192</sup> Tülin Selvi Ünlü, *19. Yüzyılda Mersin'in Kentsel Gelişimi*, Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin 2007, s. 80-81.

19. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren başlayan tarımda modernleşme çabaları Amerikan İç Savaşı ile birlikte büyük bir ivme kazanarak tarımsal ticaretin bölgede ön plana çıkmasına neden olmuş ve kısa sürede Çukurova Bölgesi önemli bir pamuk üretim merkezi haline gelmiştir. Bu gelişmelerle birlikte bölgenin limanı olarak gelişen Mersin’de, ticaret ve tarımın sanayileşmesine yönelik işletmeler, fabrikalar açılmıştır. Bu yatırımlarla birlikte artan kentsel gereksinimler, karayolu ve demiryolu gibi kentsel altyapı yatırımlarını beraberinde getirmiştir. Kısacası kentteki ekonomik gelişme ile fizikî gelişim karşılıklı ilişki içinde kenti şekillendirmiştir.

### **II.2.2.3. Kırım Savaşı ve Çukurova’da Artan Tahıl Üretimi**

Çukurova Bölgesi ve Mersin’i etkileyen önemli dış faktörlerden biri de 1853-1856 yılları arasında yaşanan Kırım Savaşı’dır. 19. yüzyılda Osmanlı Devleti, siyasi güçsüzlüğünün yanı sıra, giderek artan ekonomik sorunlarla da karşı karşıyadır. Devlet içinde bulunduğu bu durumu 1840’lı yıllarda kısa vadeli olarak Fransız bankalarına borçlanarak gidermeye çalışıyordu. Kırım Savaşı’na kadar uzun vadeli dış borçlanmaya direnen Osmanlı, savaşın gerektirdiği yeni harcamalar karşısında ilk kez uzun vadeli borçlanma yoluna gitmiştir.<sup>193</sup> Bu durum, devletin kendine yeni kaynaklar aramasını ve tarımsal üretime ağırlık vermesine yol açmıştır. Kırım Savaşı sırasında yaşanan kıtlık, devletin savaşla birlikte iyice belirginleşen ve büyüyen mali sorunları, tarımsal üretimin önemini bir kez daha ortaya çıkarmıştır. Çukurova Bölgesi ve bölgenin limanı Mersin ise bu süreçte, tahıl ve diğer tarımsal ürünlerin üretiminde, gerek büyük ve verimli toprakları,

---

<sup>193</sup>Pamuk,*Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, s. 63-64.

gerek sulama olanakları, gerekse yerleşik işgücü ve ulaşım altyapısı açısından sahip olduğu avantajlarla öne çıkmaya başlamıştır.<sup>194</sup>

Bölgenin sahip olduğu bu özellikler ile Kırım Savaşı'nın beraberinde getirmiş olduğu kıtlık, Çukurova Bölgesi'nin tarımsal ürün üretimi açısından önemli bir ova olarak ön plana çıkmasını sağlarken, diğer yandan da bu ürünün ihracatını gerçekleştirecek limana, kara ve demiryolları bağlantılarına sahip olması Mersin Kenti'nin hızla gelişmesine neden olmuştur. 1850'li yıllardan itibaren Mersin Kenti açısından ivme kazanan bu süreç, yukarıda yer verildiği üzere 1860'lı yıllarda, Amerikan İç Savaşı ve artan pamuk üretimiyle birlikte, Mersin'in liman fonksiyonunu güçlendirmiş, bu da bölgenin tarımsal üretim potansiyelini harekete geçirmiştir. Bu iki yönlü gelişme, bir yandan bölgenin bir çekim odağı olarak nüfusunun artması sonucunu doğururken öte yandan yeni yapıları, yeni ulaşım bağlantılarını ve kullanımlarını beraberinde getirmiştir.

#### **II.2.2.4. Süveyş Kanalı'nın Açılması**

Süveyş Kanalı, Akdeniz ile Kızıldeniz'i birbirine bağlayan, Sina Yarımadası'nın batısında yer alan insan eliyle yapılmış yapay bir su yoludur. 163 kilometre uzunluğundaki bu kanalın yapımı, dünya deniz trafiği ve ticareti açısından ülkelerin siyasetlerini etkileyecek değişimler yaratmıştır. Yapımına 1859 yılında başlanan ve 1869'da tamamlanan Süveyş Kanalı sayesinde Afrika çevresinde dolaşmaya gerek kalmadan Asya ile Avrupa arasında deniz taşımacılığı yapılabilmesi olanaklı hale gelmiştir.<sup>195</sup> Süveyş Kanalı, aynı zamanda İngiltere ile Fransa arasında Mısır üzerindeki

<sup>194</sup> Songül Ulutaş, "19. Yüzyıl Başlarında Tarsus İskelesi ve Doğu Akdeniz Ticareti", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu – III (Mersin ve Doğu Akdeniz)*, Ed.: Fevzi Demir, Mersin 2011, s.177.

<sup>195</sup> Durmuş Akalın, *Süveyş Kanalı, Açılışı ve Osmanlı Devleti'ne Etkisi 1854-1882*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizli 2011, s. 192-193; ayrıca bkz.; Danyal Bediz, "Süveyş Kanalı'nın Önemi", *AÜDTC Dergisi*, Ankara.; Esra Sarıkoyuncu Değerli, "İngiltere'nin Doğu Politikası (1882-1914)", *Akademik Bakış Dergisi*, Sayı: 14, Kırgızistan 2008.

mücadelenin sertleşmesinde önemli bir etken olmuştur. 1854 yılında Fransa, kanalın yapımı konusunda Mısır'ı elinde bulunduran Osmanlı'dan imtiyaz istemiştir. Bu sırada Kırım Savaşı'nda Osmanlı ile müttefik olan İngiltere'nin karşı çıkışlarına rağmen Fransa, 1859 yılında kanalın yapımına başlamıştır. Kanalın açılmasıyla Akdeniz'deki limanların önem kazanacağını düşünen İtalya ve Avusturya'nın da desteğiyle Fransa'nın sürdürdüğü çalışmalar sonuç vermiş ve kanal 1869 yılında dünya deniz trafiğine açılmıştır.<sup>196</sup> Açılışından itibaren ilk iki yıl içinde ticarî bir başarı kazanamamakla birlikte kanal, dünya ticaretinin yönünü değiştirmiş, Avrupa'nın Hindistan, Uzakdoğu ve hatta Avustralya ile ilişkilerinde yeni bir dönem başlatmıştır. Özellikle İngiltere için Yakındoğu'nun stratejik ve ticarî önemi tamamen değişmiştir. Doğu'dan gelip giden mal ve yolcular için uygun bir kestirme yol olmanın ötesinde, Süveyş Kanalı dünya ticaretinin en büyük ticaret yolu haline gelmiştir.<sup>197</sup>

Bu kestirme yol, Avrupa ülkelerinin Yakındoğu'ya karşı politikalarını etkilemiştir. Bunun en somut örneği, kanalın açılmasından sonra, Osmanlı İmparatorluğu'nun toprak bütünlüğünün İngiltere için eski önemini yitirmesi olmuştur. Çünkü kanalın açılmasının ardından, İngiltere için sömürgesi olan Hindistan'a giden stratejik yol üzerinde bulunan Mısır'ın denetlenmesi daha çok önem taşır hale gelmiştir. Bir başka deyişle İngiltere, imparatorluğun toprak bütünlüğünü korumak yönünde uzun zamandır sürdürdüğü politikadan vazgeçmeye başlamıştır. Bu da, 1890'lara gelindiğinde İngiltere'nin Almanya ile Osmanlı üzerinde açık çatışmaya girmekten kaçınmasına neden olmuştur.<sup>198</sup>

<sup>196</sup>Fahir Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, TTK Basımevi, Ankara 2003, s. 404-407.

<sup>197</sup> M. Smith Anderson, *Doğu Sorunu, 1774-1923 Uluslararası İlişkiler Üzerine Bir İnceleme*, Çev.: İdil Eser, Yapı Kredi Yay., İstanbul 2001, s. 191.

<sup>198</sup>Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, s. 63-64.



Kanalın açılmasının imparatorluk genelinde yarattığı etkinin, Çukurova ve dolayısıyla Mersin'e yansımaları ise birkaç farklı boyutta hissedilmiştir. Kanalın açılışı, Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki İngiliz politikasının değişmesine neden olurken, bir yandan da İngiltere'nin, aynı dönemde sona eren Amerikan İç Savaşı nedeniyle pamuk ihtiyacını karşıladığı Çukurova'ya olan ilgisinin de azalmasına yol açmıştır. İngiltere'nin, bölgeye ilgisinin azalması ve hemen hemen aynı dönemde Adana-Mersin demiryolunun yapımı Çukurova'ya İngiliz sermayesinden sonra Alman sermayesinin de girmesinde etkili olmuştur.<sup>199</sup>

Süveyş Kanalı'nın bölgeye ve Mersin'e uzanan etkilerinden bir diğeri ise kanalın yapımından itibaren kendini göstermiştir. Bu etkinin, Toros Dağları'nın sahip olduğu orman varlığından kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Kanalın yapımı için ihtiyaç duyulan kerestenin karşılanması, kerestenin limana taşınmasında Sunturas Nehri'nin sağladığı avantajdan yararlanan Lübnanlı tüccarların, Toroslar'daki ormanlara yönelmesi, bölgenin ticaretini canlandırdığı gibi deniz ulaşımında Mersin Limanı'nın önemini de artırmıştır. Kanalın inşaatı için kesilen kereste Mersin Limanı'ndan Mısır ve Şam'a ihraç edilmiştir.<sup>200</sup> Bu dönemde, merkezî hükümet tarafından, ağaç kesimi, kesimin nereden ve kimler tarafından yapılabileceği, iskelelere ne şekilde ulaştırılacağı gibi konulara ilişkin kurallar koyan bir emirname çıkarılmış ve artan ağaç kesimi kontrol altına alınmaya çalışılmıştır.

Kereste ticareti için Lübnan'dan gelerek bölgeye yerleşen tüccarlar, zaman içinde bölgenin Ortadoğu ile ticaretini geliştirmişler ve Mersin'de yeni iş olanakları yaratmışlardır. Dolayısıyla, kanalın yapımının Mersin'e dek uzanan bir diğer etkisi de

<sup>199</sup> A.g.e., s. 89.

<sup>200</sup> Şemseddin Sami, *Kâmûsu'l - A'lâm*, Ankara 1996, Cilt 2, s. 4260-4261.

kentin ticaretinin canlanması ve bunun sonucunda oluşan iş olanaklarının yarattığı göçtür. Yaşanan tüm bu gelişmeler, Mersin'in içinde yer aldığı coğrafyayı ticarî ilişkiler ağı içinde farklı bir düzleme taşıırken, Mersin'de ise başta kereste ticareti olmak üzere kentteki ticarî yapının güçlenmesini ve bir sermaye birikiminin gerçekleşmesini sağlamıştır. Bu durum, somut olarak limanın gelişmesine ve göçle birlikte kentin büyümesine yol açmıştır.

### II.2.2.5. Adana-Mersin Demiryolunun Yapımı

19. yüzyılda Mersin'in ve iskelenin gelişimini sağlayan faktörlerden biri de 1886 yılında işletmeye açılan Adana-Mersin demiryolu hattıdır. Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşasına dair ilk teklifler 1830'lardan sonra İngiliz şirketleri tarafından yapılmış, 1850'lerden sonra da ilk inşaatlara başlanmıştır.<sup>201</sup> Bu tekliflerin gelme nedeni, 18. yüzyıl sonu ile 19. yüzyılın başı itibariyle dünyada meydana gelen ekonomik ve siyasî gelişmelerdir.<sup>202</sup> 1820'lerde Sanayi Devrimi'ni tamamlayıp, Napolyon Savaşları sonunda Avrupa'da rakipsiz güç haline gelen İngiltere, diğer Avrupa ülkelerinin İngiliz mallarının ülkelerine girişini yasaklamaları üzerine, dış pazarlara yönelmiştir. İngilizler, böylelikle hem ellerinde hızla artan tüketim fazlası mallarını satmayı, hem de Doğu ülkelerinin zengin hammadde kaynaklarından yararlanmayı planlamaktadır. Ancak bu planın gerçekleşmesi için her şeyden önce, ucuz, süratli ve güvenli bir ulaşım ağına sahip olmak gerekiyordu. Böylesine önemli bir işlevi görecektir olan araçta, çağın yeni icadı olarak kabul görülen demiryollarıdır.<sup>203</sup> Bu yeni ulaşım ağı, Osmanlı İmparatorluğu'nda kısa sürede iç ve dış konjonktürün etkisiyle hızla yayılmıştır.

<sup>201</sup> Baskıcı, *a.g.e.*, s. 8.

<sup>202</sup> Ufuk Gülsoy, "Osmanlı Devrinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları", *Osmanlı'da Ulaşım*, Ed.: Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan, Çamlıca Yay., İstanbul 2012, s. 287.

<sup>203</sup> Gülsoy, *a.g.m.*, s. 287, ayrıca bkz.: Ali Satın, "Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi", *Osmanlı'da Ulaşım*, Ed.: Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan, Çamlıca Yay., İstanbul 2012.

18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, Sanayi Devrimi sonrası dünya genelinde yaşanan iktisadî değişim, başta İngiltere olmak üzere sanayileşmiş devletlerin pazar için üretim ve verimlilik artışına girmelerine neden olmuştur. Bu gelişme, geleneksel üretim araçlarını dönüştürmeye başlamış ve sermaye birikiminin önemli boyutlara ulaşmasının da yolunu açmıştır. Özellikle pamuklu tekstil alanında, buhar gücünü kullanan makineler sayesinde sağlanan verimlilik artışı ve üretim maliyetlerindeki düşüşle birlikte Sanayi Devrimi'nin ve yarattığı değişimlerin etkisi İngiltere sınırlarını aşmış, üçüncü dünya ülkelerini hızla büyüyen bir pazar haline getirmiştir.<sup>204</sup> Zamanla, yeni dünya ekonomisi sistemine birer çevre birimi olarak eklemlenen üçüncü dünya ülkeleri, henüz kapitalist üretim teknolojileri ve pazarlama yöntemlerine sahip değildirler. Bu teknolojilere ve yöntemlere sahip olmayan çevre ülkeler, merkezde yer alan Avrupa ekonomilerinin hem pazarı hem de ucuz hammadde kaynakları olarak bu sistemin bir parçası olmak durumunda kalmıştır. Gelişen süreçte, bu ülkelere merkezden verilen borçlarla sermaye ihracı gerçekleşmiş, merkez-çevre ticaretini geliştirmek amacıyla çevre ülkelere özellikle ulaşım alanında çeşitli altyapı yatırımları yapılmıştır.<sup>205</sup>

Yeni hammadde ve pazar alanları ihtiyaçlarını karşılamayı hedefleyen merkez ülkeler; yol, liman gibi altyapı yatırımlarına daha fazla önem vermeye başlamışlardır. Bu gelişmeler Avrupalı merkez ülkelerinin en çok demiryoluna, yatırım yapmasına yol açmıştır.<sup>206</sup> Çünkü bu dönemde demiryolları, merkez ülkeler için hem hammadde kaynağı hem de pazar olarak işlev görebilecek çevre ülkelerdeki yerleşimlere etkin ve ucuz erişim sağlayan bir araç olmuştur. Bir başka deyişle, demiryolu çevrenin merkeze entegrasyonunu

<sup>204</sup>Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, s. 4; Özlem Şenyiğit, Erkin Erten, "Adana-Mersin Demiryolu Hattı Üzerindeki İstasyon Binalarının Tarihi ve Mimari Analizi", *Ç.Ü.Müh. Mim. Fak. Dergisi*, Cilt: 26, Sayı: 1, Adana 2011, s. 38-40.

<sup>205</sup> Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, s. 4.

<sup>206</sup> Leyla Şen, "Merkez-Çevre İlişkilerinin Önemli Bir Dinamiği Olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaştırma Sistemleri", *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 11, Ankara 2011, s.95-96.

sağlayan bir “lokomotif” görevi görmüştür.<sup>207</sup> Çevre ülkelerde yapılan bu demiryolu ağları, yatırımın yapıldığı ülkenin değişik bölgelerini birbirine bağlamaktan çok, yeraltı kaynakları ve tarımsal açıdan zengin bölgeleri, merkez ülkelerin sanayi bölgelerine bağlamaya yönelik yatırımlar olmuştur.<sup>208</sup>

Osmanlı Devleti’nde de yukarıda belirtilen gelişmeler çerçevesinde 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, yabancılar tarafından devletten alınan çeşitli imtiyazlarla demiryolları yapımına başlanmıştır. Demiryolları, Osmanlı Devleti’nin merkez ülkelere ve dünya ekonomisine eklenmesi sürecinde belirleyici olmuştur.<sup>209</sup> Bu yüzyılda bir çevre ülke olarak Osmanlı Devleti’nin bağımsız ve önceliklerini kendisinin belirleyebildiği bir bayındırlık politikası yoktur. Ayrıca ülkede yaşanan malî krizler, gelişen sanayileri için yeni ve ucuz hammadde, pazar arayan merkez ülkeleri bu konuda harekete geçirmiştir. Ancak diğer yandan demiryolları yatırımı Osmanlı için de caziptir. Özellikle iç güvenliğin sağlanması, merkezî devletin gücünün imparatorluğun uzak köşelerine ulaştırılması, savaş dönemlerinde cepheye asker ve malzeme sevk edilebilmesi, tarımsal vergilerin daha etkin biçimde toplanabilmesi gibi çeşitli nedenlerle Osmanlı yöneticilerinin de desteklediği demiryolları ile ulaştırma maliyetlerinin düşeceği ve yeni alanların tarımsal üretime açılacağı düşünülmüştür.<sup>210</sup>

Tarımsal üretimin artmasıyla daha fazla vergi gelirin sahibi olacağını öngören merkezî devlet, yabancı sermayeli şirketlere demiryolu yapımı için imtiyaz vermiş ve gerektiğinde, inşa edilen her kilometre için yapımçı şirketlere, oluşacak zararları

<sup>207</sup> Şen, *a.g.m.*, s. 95-96.

<sup>208</sup> Demiryolları, hammadde kaynaklarını üretim merkezlerine bağlaması, özellikle kapitalist dünya ekonomisinin merkezindeki ülkelerde sanayilerin gelişmesine katkıda bulunarak kapitalist ilişkilerin güçlenmesine ve derinlemesine hizmet etmesine neden olmuştur. Ayrıntılı bilgi için bkz. *a.g.m.*, s. 96.

<sup>209</sup> Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, s. 4.

<sup>210</sup> Gülsoy, *a.g.m.*, s. 289; Şen, *a.g.m.*, s. 97-98.

karşılama üzere *kilometre garantisi* adı altında belirli miktarlarda ek ödeme yapmayı taahhüt etmiştir. İngiliz, Fransız, Avusturyalı, Belçikalı ve Alman sermayedarlara tanınan söz konusu imtiyazlar ve kilometre garantileri ile başlı başına kârlı bir yatırım aracı olarak görülen demiryollarının yapımı, yatırımı yapan ülkenin o bölgede başka yatırımlar yapmasının da yolunu açmıştır.<sup>211</sup> Bu doğrultuda, Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolları, öncelikle liman kentlerini, bu kentlerin art bölgesindeki verimli ovalara bağlayacak şekilde yapılmıştır.<sup>212</sup> Bu amaçla yapılan demiryolu yatırımlarından birisi de Mersin-Tarsus-Adana demiryolu hattıdır.

Mersin Limanı'na uzanan demiryolu hattı, geniş bir alanın artı değerine egemen olduğu gibi bölgenin Batı kapitalizmine eklenme sürecini de kolaylaştırmıştır. Mersin İskelesi'ne getirilen malların iç bölgelere, iç bölgelerden gelen malların da iskeleye hızlı ve ekonomik biçimde taşınması, maliyetleri düşürecek önemli bir ihtiyaç olarak belirmiştir. Bu doğrultuda, Adana Vilayeti ile merkezî devlet arasında çeşitli yazışmalar yapılmış ve bu yazışmalar sonucunda Mersin'i Çukurova'ya, özellikle bölgenin finansal merkezi olarak da Adana'ya bağlayacak bir demiryolu bağlantısının yapılması gerektiği ifade edilmiştir. Yazışmaların birinde, söz konusu demiryolu hattının yapımına bir İngiliz pamuk şirketinin talip olduğu, merkezî hükümetin ise, demiryolu yapım işinin ihalesinin başlatılmasına ve işin gerekli şartları taşıyan bir şirkete verilmesine karar verdiği ifade edilmektedir. Ayrıca, ovada demiryolu hattının geçeceği yerlerde bulunan bataklıkların kurutulması için gerekli maliyetin hesaplanması ve bölgenin haritasının çıkarılması talep edilmiştir.<sup>213</sup>

<sup>211</sup>Pamuk, *100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, s. 214.

<sup>212</sup>Şen, *a.g.m.*, s. 96.

<sup>213</sup>BOA, İ-MMS 27/1188, (10 Kasım 1863)

1860'lı yıllarda başlayan bu girişimlerin ancak 1883 yılında sonuç verdiği anlaşılmaktadır. Demiryolunun yapımına başından beri İngiliz sermayeli şirketlerin talip olmasına rağmen, demiryolu yapımı ve işletmesi imtiyazının, Osmanlı vatandaşlarından Mehmet Nahit Bey ve Costaki Teodori'ye verildiği görülmektedir. Ancak daha sonra Mehmet Nahit Bey ve Costaki Teodori, şirketin imtiyaz hakkını Baron Le Evain de Vandeuve adlı kişiye satmıştır. Baron Evain de Vandeuve ise tanınan imtiyaz doğrultusunda, 1885 yılında "Taurus and Adana Railway Company" adında bir şirket kurmuş, bu şirketin hisselerinin satışından elde ettiği gelire demiryolunun yapımına başlamıştır. Satışa çıkarılan şirket hisselerinin çoğu İngilizler tarafından satın alınmıştır.<sup>214</sup> 1886 yılında toplam 67 kilometre uzunluğundaki demiryolu hattı hizmete açılmıştır. Adana-Tarsus-Mersin olmak üzere 3 istasyonu, 7 durağı bulunan hattın merkezi ve görevli sayısının en fazla olduğu istasyon Mersin İstasyonu'dur. İstasyon bünyesinde ithal ve ihraç edilen malların bir süre saklanması için mağazalar yani depolar da yer almaktadır.<sup>215</sup>



**Fotoğraf 1-** 19. yüzyıl sonunda Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu ve Mersin Garı,  
**Kaynak:** Ali Murat Merzeci Koleksiyonu

<sup>214</sup> Emine Dengeç, *19. Yüzyıl'ın İkinci Yarısında ve 20. Yüzyıl'ın Başında Mersin'in Ekonomik Yapısı*, Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir 1998, s. 76.

<sup>215</sup> Dengeç, *a.g.t.*, s. 76-77; Mehmet Mazak, Aylin Doğan, *Osmanlı Arşiv Vesikaları ve Fotoğraflarla Mersin Limanı Tarihi*, Yeditepe Yay., İstanbul 2014, s.43; Çadircı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, ss. 300-301.

1887 yılında Çukurova’da yaşanan kuraklıktan dolayı taşınacak mal bulamayan demiryolu şirketi zarar etmiştir. Bu durum üç-dört yıl sürmüştür. Ertesi yıl yaşanan büyük sel felaketinden dolayı bölge ekonomisine, özellikle tarımsal üretime, büyük darbe inmiştir. Ancak yine de Adana-Mersin demiryolu kilometre başına düşen gelir açısından Osmanlı Devleti’nin demiryolları arasında ilk sırayı almıştır. İlk yıllarında yaklaşık yılda 30.000 kişi taşıyan hat, yirmi yıl içinde yolcu sayısını 335.349 kişiye çıkarmış, kazancını ise 6 kat artırmıştır.<sup>216</sup>

### **II.2.2. 6. Liman - Demiryolu Bağlantısı**

İskele-demiryolu bağlantısı liman kentleri için hayati derecede önem arz eden bir ulaşım sistemidir. Çünkü 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı Devleti’nde gelişmeye başlayan demiryolları, liman kentlerini üretim bölgelerine bağlayan en temel ulaşım aracıdır. Bu anlamda her iskelenin birer hinterland alanı bulunmaktadır. Hinterland alanı içerisine giren bütün şehir ve kasabalar iskeleler ile çalışır. Bu nedenle iskeleler yalnızca bulunduğu şehrin değil, hinterland alanı içerisine giren bütün şehir ve kasabaların ortak malıdır.<sup>217</sup> Mersin İskelesi içinde Adana-Mersin demiryolu hattı oldukça önemlidir. Bu demiryolu hattı, karayolu altyapısında olduğu gibi Adana’dan gelip Mersin’e ulaşan bir hatır. Bu hat İç Anadolu ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri’ni içeren geniş bir hinterland alanına sahiptir. Limanın varlığı ve işlevinden dolayı Mersin’deki istasyon bu hattın merkezi konumundadır.

19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başındaki kent haritalarından da anlaşılacağı üzere kentteki demiryolu istasyonu kentin en doğusundaki iskelenin uzantısında yer

<sup>216</sup> Dengeç, *a.g.t.*, s. 79.

<sup>217</sup> Umum-i İdare Müfettişi Mukbil, “Demiryolu ve İskeleler”, *Demiryolları Mecmuası*, Sayı: 116, 1. Teşrin, İstanbul 1934, s. 464.

almaktadır. “Demiryolu İskelesi” olarak bilinen iskele ile istasyon binası arasında Adana-Mersin karayolu bağlantısı da yer almaktadır. İskelenin, istasyon ve Adana-Mersin yolu ile kurduğu ilişki, denizyolu, karayolu ve demiryolu ulaşım altyapısının kentte birbirini destekler nitelikte geliştiğini göstermesi açısından oldukça önemlidir.



**Fotoğraf 2-** İstasyon ve uzantısındaki “Demiryolu İskelesi, **Kaynak:** Ali Murat Merzeci Koleksiyonu.

Mersin kentinin ulaşım altyapısındaki bu gelişmeler, liman kenti olarak Mersin’in, iskeleler aracılığıyla sahip olduğu deniz ulaşımı ve karayolu bağlantılarına ek olarak, demiryolu ile birlikte 1900’lü yıllarda bölgesel anlamda güçlü bir ulaşım ağına sahip olduğunu göstermektedir.

### **II.3. Değişen Görünümüyle Mersin**

19. yüzyılda yaşanan gelişmelerle birlikte Mersin İskelesi’nin önemi hükümet tarafından da fark edilerek, gereksinim duyulan iskele ve yakın çevre arasındaki ilişkiyi kuracak karayolu ulaşım altyapısının iyileştirilmesine yönelik yatırımlar da öngörülmüştür. Buna göre Mersin’de bir taş iskelenin yapılması ve Tarsus-Mersin arasındaki yolun araba



işleyecek şekilde düzenlenmesi için hükümet tarafından bir karar alınmış, bu iş için ilk etapta 150.000 kuruş para ayrılmıştır. İskelenin ve yolun inşası için gerekli olan paranın yetmemesi halinde bir şirket kurularak 1000'er liralık hisseler halinde 150 hissenin satılması, elde edilen parayla yolun ve iskelenin inşasına devam edilmesi istenmiştir. Hisseleri alan kişiler 10-15 sene, iskele ve yoldan düşük bir ücretle yararlanıp bazı tamir masraflarından muaf tutulacakları gibi yabancılara satışına da izin verilmemesi istenmiştir.<sup>218</sup> İzin verilmeyişinin arkasında devletin liman kentlerindeki, görece serbest olan yabancı tüccarlara yönelik geliştirdiği kontrol refleksinden kaynaklanmaktadır. Bu gelişmelerle birlikte kentteki iskele sayısı ikiye çıkmış, daha önce var olan ahşap iskelenin yanı sıra bir de taş iskele yapılmıştır.

Ayrıca 1852 yılında Adana valisi tarafından Meclis-i Valaya gönderilen bir yazıda, “ *Mersin İskelesi'nin Kıbrıs'ın tam karşısında olması, buraya Şam ve Avrupa'dan çok sayıda yolcu ve eşya gelmesi durumu da göz önünde bulundurularak iki adet iskele ve gelip gidenlerin evraklarını onaylayacak görevliler için bir karakolun inşa edilmesi, düzensiz yapılmış ve yapılmakta olan binaların ve Tarsus Sancağı'ndaki suyollarının*

<sup>218</sup> BOA, HR.SYS 80/34 (18 Aralık 1851); BOA, İ.MVL. 242/8720 (11 Ağustos 1852); “Zikr olunan iskele ve tarikin mesarifi 150 bin kuruştan ziyade olacağı yani hazineyi celileden i'ta ile mühendis-i mümaileyh vasıtasıyla gönderilmiş olan akçenin kifayet eylemiyeceği anlaşıldığı halde gerek iskele ve gerek tarikin keşfi mucibince tebeyyün edecek bugün mesarif her kaç kuruş baliğ olur ise biner kuruş itibariyle iktiza edecek kadar hisselerle taksim ile bir şirket teşkil olunup işbu şirketin 150 hissesi bervech-i muharrer taraf-ı hisse aliyyeden ihsan ve i'ta buyurulmuş olan akçeye mukabil hazineyi celileye aid olup kusuru edna ve ol havale vucuda ve erbab-ı iktidarından ve hisse-i aliyyesinden olan kimseler satılacaktır ve işbu şirkete 10-15 sene kadar bir müddet imtiyaz tayin olunup ve iskele ve tarik için mürur eden eşyadan cümle ittifakıyla bir münasib ve makul ücret tahsis kılınıp hasılat-ı vakı'a müddet-i imtiyaz içinde hisselerle taksim ve i'ta ile müddet-i mezkurenin inkızasında hasılat-ı zikr olunan tarik ve iskelenin tamir daimisiyle mesarifine karşılık tutulacaktır....

Konsolos-u mümaileyh ve tüccar-ı ecnebiyenin büyük ve iskelenin tanzimi hakkında ber-vech-i muharrer göstermiş olmağla hevahiş arzuya nazaran teşkil olunacak şirket hisse almak istemeleri dahi melhut olarak halbuki buna ibtida anlar yapmak istemiş oldukları halde ruhsat verilmişolması işi içinde ecnebi eli bulunmağı mütalaasına mebni olmasıyla anlara hisse satılmak dahi münasib olamayacağından ecneb-i tarafından şirket hissesi istenir ise verilmeyip kırılmayacaklar suretinde zemin-i münasib ile savaştırılmak icab edeceği ihtar olunur.” Ayrıntılı bilgi için bkz. BOA, İ.DH. 257/15843 (29 Ağustos 1852)

*düzenlenmesi için bir mühendisin görevlendirilmesi talep edilmiş”* ve bu yönde Meclis-i Valada karar alınmıştır.<sup>219</sup>

Bu dönemde yapılan yatırımlar yalnızca devlet veya yerli girişimciler tarafından değil aynı zamanda yabancılar tarafından da bu türde girişimlerin var olduğu bilinmektedir. Örneğin; 1874’te Fransız Mesajeri Maritim Kumpanyası tarafından Mersin de iskele ve kendi antrepo, mağaza, ambar inşaatı için izin talep etmişlerdir.<sup>220</sup> Bu girişimler ve talepler; Mersin’de iskelenin gelişimini, yeni iskelelerin inşa edilmesini, şehrin karayolu bağlantılarının gelişmesini, antrepo, ambar ve mağaza gibi işyerlerinin açılmasını sağlamıştır.<sup>221</sup> Ama bunların dışında limanın gelişimi beraberinde limanla ve kent ile ilgili yeni resmî dairelerin de oluşmasını sağlamıştır.

### **II.3.1. Hükümet Konağı**

Mersin’de, Hükümet Konağı’nın ne zaman yapıldığına veya inşa edildiğine dair bir bilgi yoktur. Ancak hükümet konağından bahseden en eski belge 1867 tarihlidir.<sup>222</sup> Belgede, “*Mersin Hükümet Konağı’nın fazlaca harab olmasından dolayı tamirine lüzum görülerek...*” denilmek suretiyle, kentte hükümet konağının bu tarihten daha evvel var olduğu açıkça anlaşılmaktadır. Fikri Mutlu da bunu doğrulamaktadır. Mutlu, Halkevi Dergisindeki makalesinde, kentin 1852’de nahiye olmasının ardından, “*şehrin ilk camisi olan ve o zaman Çavuşlu: Hristiyan Köyü -Osmaniye Mahallesi- (...) deresinin denize*

<sup>219</sup> “Adana eyaleti dahilinde kain Mersin iskelesi Kıbrıs’ın karşısında olarak oraya Beriyyetü’ş-Şam ve Avrupa taraflarından haylice yolcu ve eşya tevarüd etdiğinden ve kemal-i mezkurun kullanılacak iskelesi olmadığından 2 aded iskele ile oranın zabt-ü rabtı zımında ikame olunan zabtiyeler için karakol teşkilinde bir mevki’n inşası ve nizamsız ve yolsuz yapılmış ve yapılmakta olan binaların ve Tarsus sancağında olan tarlaların su yollarıyla arkların tanzimi ve tesviyesi için bir mühendis gönderilmesi hakkında Adana valisi devletlu paşa hazretlerinin gelen tahrirat üzerine...” ayrıntılı bilgi için bkz. *BOA, İ.MVL.* , 237/8363 (19 Mayıs 1852)

<sup>220</sup> *BOA, İ.MMS*, 00049 (28 Mart 1874)

<sup>221</sup> 1877 Adana Vilayet Salnamesine göre Mersinde; 12 han, 1 depo, 50 mağazadan bahsederken, Cuinet ise çalışmasında 1890’da Mersinde 90 ambarın da bulunduğunu ifade etmektedir. Bkz: Vital Cuinet, *La Turquie D’Asie*, Cilt 6, İsis Yayınları, İstanbul, s. 58; Kıray, a.g.m., s. 3643.

<sup>222</sup> *BOA, İ.MVL.*, 570/ 25620 (6 Nisan 1867)

*döküldüğü yerde ve Silifke Caddesi'nin üzerinden geçtiği iki gözlü köprünün garbinde ve şimdi yerinde mağazalar bulunan bir ev*"in hükümet konağı olarak kullanıldığını ifade etmektedir.<sup>223</sup>

1864 yılında Mersin'in kaza olmasının ardından, günümüzde halen T.C. Adalet Bakanlığı Mersin İdare Mahkemeleri olarak kullanılan binanın bulunduğu yerde, üstü toprakla örtülü bir yapının hükümet dairesi olarak kullanıldığı belirtilmektedir.<sup>224</sup> Bu binadan sonra hükümet konağı bir iki defa yer değiştirdikten sonra 1901 yılında tekrar ilk yerine taşınmış ve dört yıl içinde de, bugün hala var olan binanın yapıldığı ifade edilmiştir. Binanın içerisinde; mutasarrıflık, adliye, maliye, zaptiye dairesinin, Ziraat Bankası ve diğer devlet dairelerinin de yer aldığını dile getirilmektedir.<sup>225</sup> 20. yüzyılın başlarına gelindiğinde hükümet konağı, içinde barındırdığı resmî kurumlarla birlikte bir anlamda kentin yönetim merkezi haline gelmiştir. Hükümet Konağı, kentin ticarî merkezleri olarak nitelendirilebilecek Gümrük Meydanı, Yoğurt Pazarı ve Uray Caddesi'nin doğusunda yer almaktadır. Bu anlamda kent merkezinin limana yakın bir biçimde gerek yönetsel ve gerekse ticarî anlamda şekillenmeye başladığı anlaşılmaktadır.

### **II.3.2. Gümrük İdaresi**

Limana gelen ve giden malların kontrol edilebilmesi amacıyla liman bünyesinde bir gümrük müdürlüğü teşkilatı, bütün liman kentlerinde oluşturulduğu gibi Mersin Limanı'nda da (Gümrük Eminliği) kurulmuştur. Kuruluş tarihine ilişkin kesin bir bilgi olmamakla beraber Tarsus Şer'iyye Sicilleri'nden anlaşıldığına göre kentte 1846

<sup>223</sup> Fikri Mutlu, "Mersin Şehri Nasıl ve Ne Zaman Kuruldu?", *İçel Halkevi Dergisi*, Sayı:42-43, Mersin 1941, s. 6-7.

<sup>224</sup> A.g.m., s. 6; Şinasi Develi, *Dünden Bugüne Mersin 1836-1990*, MTSO Yay., Mersin, 2001, s.70.

<sup>225</sup> Mutlu, a.g.m., s. 6.

tarihinde bir Gümrük Eminliği'nin bulunduğu<sup>226</sup>, bu Gümrük Eminliği'nin 1873 yılında Gümrük (Rüsumat) İdaresi'ne dönüştüğü ve idarenin 1873 yılında ithalat ve ihracat olmak üzere iki bölüme ayrıldığı, idare bünyesinde bir müdür, başkatip ve sandık eminden oluşan görevli kadrosuyla çalışmalarını sürdürdüğü bilinmektedir.<sup>227</sup>

1864 yılına ait bir arz tezkeresinde Gümrük binasının, Bezm-i Alem Valide Sultan Vakfı'na ait arazide inşa edilmesine dair bilgiler bulunmaktadır.<sup>228</sup> Ancak binanın inşası bir türlü gerçekleşmemiştir. 1875'te kenti ziyaret eden E. J. Davis, kentte harabe halinde bulunan bir gümrük binasından söz etmektedir.<sup>229</sup> Yaşanan bu gelişmelerle birlikte 20. yüzyılın başlarında Gümrük binasının yetersizliği üzerine binaya eklemeler yapılarak genişletilmesi yönünde karar alınmıştır.<sup>230</sup> Gümrük binasının inşası yaklaşık bir yıl kadar sürmüş ve bu süre içinde Taşhan ismiyle bilinen bina gümrük binası olarak kullanılmıştır.<sup>231</sup> Gümrük binasının yeri hakkında yapılan incelemeler sonucunda binanın, bugünkü Mersin Oteli'nin doğusunda yer aldığı anlaşılmaktadır.<sup>232</sup>



**Fotoğraf 3-** Gümrük Binası ve Gümrük Meydanı - **Kaynak:** Ali Merzeci Koleksiyonundan

<sup>226</sup> Ünlü, *a.g.t.*, s.165.

<sup>227</sup> Bozkurt, *a.g.e.*, s. 48.

<sup>228</sup> “Merhume bezm-i alem valide sultan hazretlerinin evkaf-ı şerifesinden Mersin iskelesinde olup üzerine Gümrük dairesi yapmak için rusumat-ı emanet behiyyesinden terakki talep olunan 2175 zirai arsanın beher zirai onar kuruştan 21750 kuruş muaccelle ve senevi 60 kuruş icare-i müeccele ile emlak-ı miriye adedine ithal ve miri için mübayaa olunan hal mahallerin...” *BOA- İ.MVL 531/23821*(18 Mayıs 1865), *VGMA, 44/188*, Sıra no: 309.

<sup>229</sup> Ünlü, *a.g.t.*, s.166.

<sup>230</sup> *BOA, İ.RSM., 30/1325* (2 Şubat 1908)

<sup>231</sup> Dengeç, *a.g.t.*, s.89.

<sup>232</sup> Ünlü, *a.g.t.*, s. 166.

### II.3.3. Karantina İdaresi

İskelelerin gelişimiyle birlikte artan ticarî hareketlilik, bölgenin coğrafi yapısından kaynaklanan zorluklar ( bataklıklar vb. alanların yoğun olması ) ve artan göç gibi nedenlerden dolayı sağlık sorunları önemli bir problem haline gelmeye başlamıştır. Dönemin koşulları gereği hızla ilerleyen bu sorunun çözümü için 19. yüzyıl ortalarından itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nda giderek yaygınlaşmaya başlayan karantina idaresi uygulamasının Mersin'de de kurulmasına karar verilmiştir.<sup>233</sup> 1827 yılında şiddetli bir kolera salgının tüm Çukurova'yı etkisi altına aldığı bilinmekle beraber 1850'li yıllarda Mersin'e gelmiş olan George Rolleston, sıtmanın kentte büyük bir rahatsızlık yarattığını ifade etmektedir. Gezgin, hastalığın nedenini bölgenin sıcaklığına ve bitki örtüsü olmayan bölgedeki bataklıklardan kaynaklandığını belirtmiştir.<sup>234</sup>

Pek çok liman kentinde olduğu gibi Mersin'de de söz konusu sağlıksız koşulların kontrol edilebilmesi ve denizyoluyla kente gelen tüccar, gezgin, yolcu vb. kimselerin, herhangi bir bulaşıcı ve salgın hastalık taşıma olasılığı göz önünde bulundurularak tecrit edilmesini sağlamak amacıyla bir Karantina İdaresinin oluşturulmasına karar verilmiştir. Örneğin; 1889 yılında yaşanan kolera salgınından dolayı limana gemilerin girişi 5 ay süreyle yasaklanmıştır.<sup>235</sup> Kentte ne zaman “*Karantina İdaresi*”nin kurulduğuna dair kesin bir bilgi olmamakla birlikte *Tarsus Şeriye Sicillerinden* anlaşıldığına göre 1844 tarihinde kentte bir karantina müdürlüğünün hizmet vermekte olduğu bilinmektedir.<sup>236</sup> 1857 yılında ise, Bezm-i Alem Valide Sultan Vakfı'na ait alanda bulunan karantina binasının yanında, birkaç odalı yeni bir karantinahanenin yapımı, depo işlevi görecek bir dükkan ile memurların kalacağı iki-üç odalı bir yapının inşasına karar

<sup>233</sup> Bozkurt, *a.g.e.*, s.49.

<sup>234</sup> Ünlü, *a.g.t.*, s. 171.

<sup>235</sup> Bozkurt, *a.g.e.*, s. 49.

<sup>236</sup> Ünlü, *a.g.t.*, s.171.

verilmiştir.<sup>237</sup> Karantina İdaresinin iyileştirilmesine yönelik bu karar bir yönüyle de şunu ifade etmektedir: Limana gelip giden yolcu ve mal sayısının ve buna bağlı olarak kentteki ticarî faaliyetin de arttığını gösterir. 1891 Adana Vilayet Salnamesi'ne göre Karantina İdaresi bünyesinde birer doktor, kâtipve gardiyandan oluşan memur kadrosu vardı.<sup>238</sup>

### II. 3. 4. Belediye

Tanzimat öncesinde Osmanlı İmparatorluğu'nda belediye hizmetleri vakıflar veya özel kişiler tarafından, denetim ve cezaî işlemler de kadılar tarafından yürütülürdü. Ancak 1839 tarihli Tanzimat Fermanı ile birlikte bu görev kadılardan alınarak belediye hizmetlerini yerine getiren İhtisap Nazırlarına verilmiştir.<sup>239</sup> 1864 tarihli Vilayet Nizamnamesi ile belediyeler bütün ülkede oluşturulmaya başlanmıştır. 1867'de fiilen kurulmuş olup, 1877 tarihli Vilayet Belediye Kanunu ile her şehir ve kasabada bir Belediye idaresi kurulması mecburi kılınmıştır.<sup>240</sup>

Özellikle liman kentlerinde bu süreç biraz daha hızlı yaşanmıştır. Tüccarlar yaşadıkları kentlerin modern anlamda daha düzenli olabilmesi için hemen girişimlerde bulunacaklardır.<sup>241</sup> Osmanlı idarî teşkilatlanmasında yaşanan bu gelişmelere bağlı olarak Mersin Belediyesi'nin kuruluş süreci incelendiğinde, belediyenin kuruluşuna dair yeterli veri bulunmamakla birlikte Mersin'de tespit edilebilen ilk Belediye Başkanı 1869 tarihli

<sup>237</sup> BOA. İ-MVL 379/16605 (26 Eylül 1857)

<sup>238</sup> Bozkurt, a.g.e., s.46.

<sup>239</sup> Cengiz Sunay, "Belediyeciliğin Doğuşu Sürecinde Osmanlı Mirası", *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 3, Kocaeli 2002, s. 116.

<sup>240</sup> "Ülkemizde şehir ve kasabalarda belediye teşkilatının yaygın bir şekilde kurulması, 5 Ekim 1877 (27 Ramazan 1294) tarihinde yürürlüğe giren, Vilayetler Belediye Kanunu ile gerçekleşti. Kanun-i Esasi'nin 112. maddesi İstanbul'da ve taşradaki belediyelerin, seçimle iş başına gelen meclislerce idare olunacağı; belediyelerin teşkili, görevi ve üyelerinin belirlenme biçiminin bir kanunla düzenleneceğini öngörülmüştü..." Ayrıntılı bilgi için bkz.: Sunay, a.g.m., s. 130.

<sup>241</sup> "Liman kentlerinde ulaşım ve ticaretle uğraşan tüccarlar, modern kent hayatının yaşadıkları yerlerde de düzenlenmesi amacıyla belediye idarelerini bir an önce kurulması için faaliyete geçmişlerdi..." Bozkurt, a.g.e., s.53; Ortaylı, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Yerel Yönetim Geleneği*, s.162-163.

Adana Vilayet Salnamesi'ne göre Abdürrahman Ağa'dır.<sup>242</sup> Belediye Meclis üyeleri; Esat Ağa, Mustafa Ağa, Mahmut Efendi, İlyas Ağa, Nikola Ağa, Kirkor Ağa'dır. Kâtip ise; Neşet Efendi'dir.<sup>243</sup> 1874 yılında Belediye Başkanı Barbur Bey, azalar ise; Abdurrahman Şaman Efendi, Mustafa Merzuk Efendi, Dimitri Nadir Efendi ve Cebrail Efendi'lerdir. Eldeki verilere göre Barbur Bey, 1876-1889 yılları arasında belediye başkanlığı görevini sürdürmeye devam etmiştir. 1889-1893 yıllarında ise Mersin Belediye Başkanı Abdullah Merzuk Efendi'dir. Meclis üyeleri de; Mehmet Kirpoç, Abdulhaluk Efendi, Bodosoğlu Dimitraki Efendi, Panos Ağa'dır. Memur ve hizmetli kadrosu ise; Halil Kemali Efendi, Tabib Dimitraki Efendi, Sandık Emni Antiranik Efendi, Gazhane Memuru Halil Ağa, Belediye Kalfası Yordan Ağa, Çarşı Çavuşu 2 kişi, Tulumbacı 10 kişi, Süpürgeci 6 kişi, Çarşı Bekçisi 6 kişi olmak üzere 29 kişilik kadrosu bulunmaktadır.<sup>244</sup>

1894 yılında belediye başkanlığını Behram Efendi vekaleten yürütmektedir. Bu tarihte belediye teşkilatı da değişmiştir. Meclis üyeleri; Abdülkerim, Abdülhalik, Corci, Beşar ve Molla Mahmut Efendi'lerden oluşmaktadır. Belediyenin memur kadrosu da giderek artmaya başlamıştır. Başkatip İhya Efendi, İkinci Katip M. Arif Bey, Belediye Tabibi Mehmet Cumali, Sandık Emni Ahmet İrfan, Çarşı Müfettişi Rafet Efendi, ayrıca gazhane memurluğu, belediye kalfası, belediye çavuşları ve hizmetliler de kadroda yer alarak belediyenin teşkilat kadrosu oluşturulmuştur.<sup>245</sup> 1896 yılında belediye başkanlığı boş olmakla beraber, Meclis üyeleri; Yakup, Corci Şaşati, Hallaç Zade İbrahim Efendi'lerdir. Katipler Muhlis Kemal ve Dimitraki Efendi'dir. Yine Gazhane ve diğer memurluklar da vardır. 1896-1903 yıllarına ait bilgiler bulunmamaktadır. 1903'ten 1923'e kadar belediye başkanlığı görevini yürütenler ise aşağıda listelenmiştir.

<sup>242</sup> Bozkurt, *a.g.e.*, s.52.

<sup>243</sup> *A.g.e.*, s.53

<sup>244</sup> *A.g.e.*, s.53-54;

<sup>245</sup> Develi, *Dünden Bugüne Mersin 1836-1990*, s. 129-130.

### 1903-1923 arası Mersin Belediye Başkanları:

1903 Selyanoğlu Abraham Efendi.

1903 Behram Efendi

1905 Abdülkadir Seydavi

1907 Hamit Hayfavi

1908 Hacı Ömer Lütfi Kutay (Hacı Bey)

1919 İbrahim Etem Bey

1919 Ahmet Hallaç Bey,

1921 Hacı Ömer Lütfi Kutay

1922-1923 arasında Tahsin Bey ve Ahmet Ergelen başkanlık yapmışlardır.<sup>246</sup>

1900 yılına kadar belediyenin bir binası olmamıştır. Değişik yerlerde binalar kiralanarak belediye hizmeti sürdürülüyordu. Mersin Belediyesi kendi binasına ancak 1900'lü yılların başlarında kavuşmuştur. Belediye Binası olarak inşa edilen bina, bugün mevcut değildir. 1922 tarihinde Uray Caddesinde ki binaya taşınmıştır. Bu bina sonraları dar gelmiş ve genişletilmiştir. Binanın yanında Belediye Dispanseri ve İtfaiye Garajı bulunmakta idi. Mersin Belediyesi Atatürk Caddesindeki (şimdiki Büyükşehir Belediye Ana Binası) binasına geçinceye kadar bu binada hizmet vermiştir. Bu bina yakın döneme kadar İl Özel İdare Binası olarak kullanılmıştır.

#### II.3.5. Posta İdaresi

Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. yüzyıla kadar düzenli bir posta teşkilatı söz konusu değildir. İlk defa II. Mahmut döneminde düzenli bir posta teşkilatı kurma girişimleri başlamıştır. Tanzimat Fermanı sonrası Osmanlı İmparatorluğu'ndaki

---

<sup>246</sup> A.g.e., s.129-130.



modernleşme hareketleri çerçevesinde 1840 yılında ilk Posta Nizamnamesi yürürlüğe konmuştur. Posta hatları, ülke içinde İzmir, Aydın, Isparta ve Kütahya'ya ülke dışında da yapılan ikili anlaşmalarla Avusturya, Fransa, Rusya, Almanya, İtalya, İngiltere, Yunanistan, Romanya ve Mısır'a kadar uzatılmış, İzmir, Selanik, İzmit, Gemlik ve Trabzon'a düzenli deniz postaları sağlanmıştır.<sup>247</sup>

19. yüzyılda bir liman kenti olarak gelişen Mersin'in, haberleşme alanındaki bu gelişmelerden uzak kalması olanaksız görünmektedir. Liman kentlerinde postaların gönderilmesi ve getirilmesinde kullanılan yol genelde posta vapurlardır. Arşiv belgelerinde limana sık sık posta vapurlarının gelip-gittiğine dair bilgiler yer almaktadır.<sup>248</sup> Bu dönemdeki önemli haberleşme araçlarından biri telgraftır. 1832'de keşfedilen ve 1843'te Avrupa ve Amerika'da kullanılmaya başlanan telgrafla Osmanlı yöneticilerinin tanışması 1854'te gerçekleşen Kırım Savaşı'yla birlikte olmuştur.<sup>249</sup> 1876 yılına gelindiğinde Osmanlı İmparatorluğu'nda neredeyse bütün vilayetlerle haberleşmeyi sağlayacak olan posta teşkilatı kurulmuştu.<sup>250</sup> Mersin'de 1873 yılında bir müdür ve muhabere memurundan oluşan Telgraf ve Posta İdaresi'nin kurulduğu bilinmektedir.<sup>251</sup> 1895 tarihli Vilayet Salnamesi'ne göre idarede iki Türkçe muhabere memuru, iki Fransızca muhabere memuru, iki seyyar memur ile bir de posta kâtibi çalışmaktadır.<sup>252</sup>

Yabancı devletlere kapitülasyonlarla tanınan haklar arasında kendi elçilik memurları ve özel kuryeler aracılığıyla haberleşme hakkı verilmiştir. Bu haklar

<sup>247</sup>Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, s. 368; bkz. Tanju Demir, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları", *OTAM*, Sayı: 17, Ankara 2005.

<sup>248</sup>*BOA, Y.PRK..MYD. 20/45* (26 Ekim 1897), *BOA, DH.MKT. 967/66* (6 Kasım 1905)

<sup>249</sup>Bozkurt, *a.g.e.*, s.45; Roderic Davison, "Osmanlı İmparatorluğu'na Elektrikli Telgrafın Girişi", Çev: D. Mehmet Burak, *OTAM*, Sayı: 14, Ankara 2003, s. 349; ayrıca bkz; Tanju Demir, "Türkiye'de Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840- 1920)", PTT Genel Müdürlüğü Yay., Ankara 2005.

<sup>250</sup>Bozkurt, *a.g.e.*, s.45.

<sup>251</sup>*A.g.e.*, s.46.

<sup>252</sup>*A.g.e.*, s.46.

doğrultusunda, Osmanlı topraklarında kendi posta bürolarını kuran devletler, mektupları ve diğer posta malzemelerini kendi postaları ile gönderebilmiştir. Bu çerçevede ulusal ve uluslararası ticaretin giderek yoğunlaştığı bir liman kenti olan Mersin’de devletin resmî Telgraf ve Posta İdaresi’nin yanı sıra, pek çok yabancı devletin de kendilerine ait postahanelerivardır. Bunlar arasında Fransa, Avusturya, İngiltere ve Rusya bulunmaktadır.<sup>253</sup>

### II.3.6. Karakolhane

Osmanlı İmparatorluğunda halkın ve şehrin güvenliğini, düzenini sağlamak amacıyla 10 Nisan 1845’te yayınlanan tezkere ile polis adıyla anılan kolluk kuvveti teşkilatı oluşturulmuştur.<sup>254</sup> İskelelerde yaşanan ticarî hareketlilik ve buna bağlı olarak gelişen nüfus artışı, beraberinde kentte bir güvenlik sorunu yaratmıştır. 1852 yılında, Mersin Limanı’nın hareketli bir iskele olması ve çok sayıda mal, yolcu giriş çıkışını gerçekleştirmesi ayrıca limandaki işlerin düzene sokulması için bir karakolhane yapılmasına karar verildiği anlaşılmaktadır.<sup>255</sup> 1852’de inşa edilen bu karakolun kısa sürede yetersiz kaldığı ve bu nedenle 1857 tarihli arşiv belgesinden edinilen bilgiye göre, iskelelerin gelişimiyle birlikte kentin nüfusunun günden güne arttığını ve yeni bir karakolun yapılmasının gündeme geldiği ifade edilmektedir. Aynı belgeye göre söz konusu karakol için de yer olarak Valide Sultan Vakfı’na ait kumluk alan uygun görülmüştür.<sup>256</sup>

<sup>253</sup> Ünlü, *a.g.t.*, s. 174.

<sup>254</sup> Zafer Toprak, “Tanzimat’tan Sonra Osmanlı Kolluk Kuvvetleri”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yay., Cilt 5, İstanbul 1985, s. 1270.

<sup>255</sup> “Adana eyaleti dahilinde kain Mersin iskelesi Kıbrıs’ın karşısında olarak oraya Berriyetü’ş-Şam ve Avrupa taraflarından haylice yolcu ve eşya tevarüd etmekte olduğundan ve kullanılacak iskelesi olmadığından 2 adet iskele ile oranın zabt ve rabtı zımında ikame olunan zabtiyeler için karakol şeklinde bir mevki’n inşası...” Ayrıntılı bilgi için bkz. *BOA, A.MKT.MVL 53/58* (12 Haziran 1852), ayrıca bkz. *TŞS, 291/ 84-85, 309* (18 Şubat 1853)

<sup>256</sup> *BOA, İ.MVL. 379/16605* (13 Ekim 1857)

### II.3.7. Konsolosluklar

Limanın gelişimi, ticaretin niteliğindeki değişim ve kapasitesindeki artışa paralel olarak, kentte yer almaya başlayan kurumlardan biri de konsolosluklardır. Konsolos, bilindiği üzere yabancı bir devletin ticarî önemi olan kentlerinde veya limanlarında, kendi devletinin ticarî menfaatlerini, vatandaşlarının ve tacirlerinin haklarını koruyan, ticaret gemilerini gözetken-koruyan, bulunduğu ülkenin idarî makamlarınca da tanınmış idarî ve ticarî görevleri olan kişiye verilen isimdir.<sup>257</sup> Osmanlı İmparatorluğu'nda 18. ve 19. yüzyıl içerisinde sayıları giderek artan konsolosluklar ve yabancı devlet temsilcileri büyük önem kazanmıştır. Özellikle 1838'den sonra imzalanan ticaret antlaşmaları çerçevesinde, ticaret yapılan devletlerin konsolos atamaları yoğunluk kazanmıştır.

19. yüzyılın ilk yarısında yabancı devletler, Tarsus'un ticarî öneminden dolayı bölgedeki ilk konsolosluklarını burada açmışlardır. Tarsus'a konsolosluk açan devletlerden biri de İngiltere'dir. İngiltere, Tarsus İskeleyi'ne ticaret yapmak amacıyla gelen vatandaşlarının işlerini kolaylaştırmak amacıyla *Mister Con Claberton* adlı İngiliz tüccarını konsolos vekili olarak tayin etmiştir.<sup>258</sup> Süreç içerisinde diğer devletlerin de konsolos ve vekil atamalarını gerçekleştirdikleri görülmektedir. Örneğin; 1844 yılında Rusya, benzer amaçlarla Barkor isimli yabancı bir tüccarı vekil tayin etmiştir.<sup>259</sup> Sonraki süreçte Osmanlı İmparatorluğu'yla ticaret antlaşması yapan Sicilya, Yunanistan ve diğer Avrupa devletleri de bölgeye konsolos atamalarını gerçekleştirmiştir. Kıray, bölgenin ticari olarak gelişmesini ve yabancı devletlerin kentte konsolosluk açmasını şöyle değerlendirmektedir;

<sup>257</sup> Tayyip Gökbilgin, "Konsolos", *İslam Ansiklopedisi*, Cilt 5, MEB Yay., İstanbul 1985, s. 836.

<sup>258</sup> *TŞS*, 290/97 (13 Mayıs 1847)

<sup>259</sup> *TŞS*, 289/148 (25 Temmuz 1843)

*1886'da Adana-Mersin demiryolunun işletilmeye açılması, bölgede ticaretin giderek canlanmasını ve yabancı sermayenin bu ticari hareketlilikteki rolünün artmasını sağlamıştır. Yörenin buğday, arpa ve pamuk ürünü, başta İngiltere olmak üzere dış ülkelerde alıcı bulurken, yöre ürünlerinin olabildiğince ucuz maliyetle alım yerlerine ulaştırılması için yeni ulaşım olanakları yaratılmaya çalışılmıştır. Bölgede canlanan ticari yaşam, yabancı devletleri, konsolosluklar açmaya yöneltmiştir.<sup>260</sup>*

Tarsus'ta yoğun olarak faaliyet gösteren konsolosluklar, zaman içerisinde artan liman faaliyeti ve iskelelerin gelişimi nedeniyle Mersin'e taşınmıştır. 1850'li yıllarda Mersin'de 5'i geçmeyen konsolosluk sayısının 19. yüzyılın sonuna gelindiğinde 13-14'e ulaştığı bilinmektedir. 1852 tarihli belgede bu durumu doğrulamaktadır. Belgeye göre Mersin'de toplam beş ülkenin konsolosluğunun bulunduğu bunların; İngiltere, Rusya, Fransa, Sicilya ve Sardunya konsoloslukları olduğu öğrenilmektedir.<sup>261</sup> 1855 yılında Tarsus'a konsolos atayan devletlere İran'ın da katıldığını, 1866'da bu devletin Mersin'e de konsolos atadığı öğrenilmektedir.<sup>262</sup> 1876 tarihli Adana Vilayet Salnamesi; konsolosluk sayısının 8'e çıktığını ve belirtilen devletler arasında İran'ın yer almadığı ifade edilmektedir.<sup>263</sup> 1883 tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığıda bu sayıyı doğrulamaktadır.<sup>264</sup>

1890'a gelindiğinde ise konsolosluk sayısı daha da artmıştır. Özellikle kentin ticarî faaliyetlerindeki hareketliliğin artması ile birlikte konsolosluk sayısı 11'e,<sup>265</sup> 1892

<sup>260</sup> Kıray, *a.g.m.*, s. 3639.

<sup>261</sup>“...her nasıl ise vaktiyle ashab-ı emlak ve araziden birer suretle tarlalar mübayaasıyla hane ve dekakin inşa ederek İngiltere ve Rusya ve Fransa ve Sicilyateyn Ve Sardunya konsolosları nıfs-ı Tarsusda küşad ettikleri bandıralardan başka iskele-yi mezburda inşa ettikleri haneleri önüne dahi birer bandıra küşad etmekte bulunmuş ve tebayı merkumenin memalik Mahrusa-yı şahanede ebniye ihdas ve istimlakı ahden ve usulen memnu' olduğundan fimabad ebniye inşasına talib olanlar meclisce bi-l-tahkik tebaa-yı devlet-i aliyyeden oldukları tebeyyün etmedikçe ve yedlerinde hücec-i Şer'iyeye ve tapu senadatı bulunmadıkça ruhsat verilmemesi...”, Ayrıntılı bilgi için bkz. *BOA, İ.MVL 237/8363* (25 -?-1852)

<sup>262</sup> *BOA İrade-i Hariciye, 120/5969* (26 Mayıs 1855); Oğuz, *a.g.e.*, s.117.

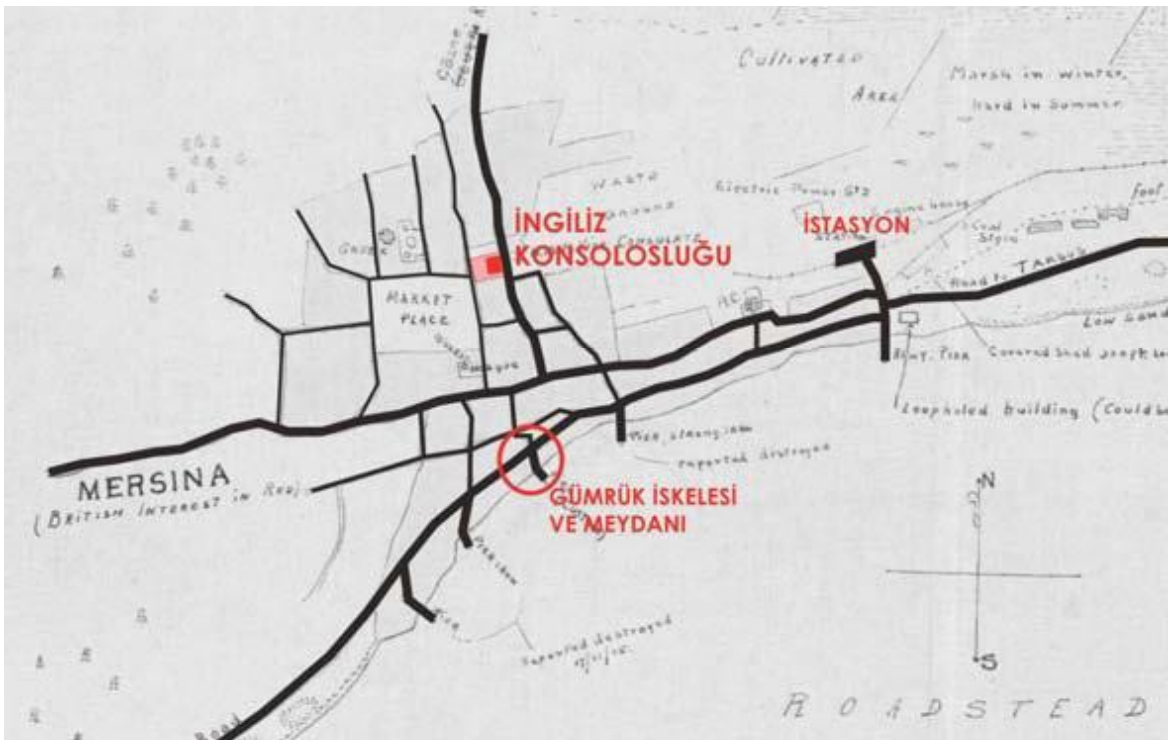
<sup>263</sup> 1876 yılında Mersin'de 8 ülkeye ait konsolosluk bulunmaktadır. Bunlar, Fransa, Avusturya, İspanya, Amerika, İngiltere, Rusya, Felemenk ve Yunan konsolosluklarıdır. Bkz. Bozkurt, *a.g.e.*, s.131.

<sup>264</sup> *1883 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı*, s. 605.

<sup>265</sup> Yıllıkta belirtilen ülkeler; İngiltere, Avusturya, Danimarka, İspanya, Amerika, Fransa, Yunanistan, İtalya, Hollanda, İran ve Rusya konsolosluklarıdır. Bkz. *1889-1890 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı*, s. 713.

yılında ise 13'e ulaştığı belirtilmektedir.<sup>266</sup> Mersin kentinin kuruluşunu inceleyen çalışmada ise 1889 yılında kentte 14 konsolosluk bulunduğunu, bazı konsolosların iki farklı ülkenin konsolosluğunu birden yürütmesi nedeniyle aslında bu rakamın 14'ün çok üzerinde olduğu ifade edilmektedir.<sup>267</sup>

Kentte artan konsolosluk sayısıyla birlikte konsoloslukların çoğunun iskelelere yakın bölgelerde ikamet ettikleri anlaşılıyor. Örneğin, 1914 tarihli İngiliz konsolosluk raporunun ekinde sunulan kent haritasında, İngiliz konsolosluğunun yeri, kentin en önemli iskelesi olarak kabul edilen "Gümrük İskelesi" ile bağlantısı olan bugünkü Hastane Caddesi üzerinde yer aldığı gösterilmektedir.



**Harita 1-** İngiliz Konsolosluğu'nun kent içindeki konumu (1914), **Kaynak:** Ünlü, a.g.t., s.179

<sup>266</sup> Nükhet Adıyeye; Nuri Adıyeye, "Modernleşmenin Doğurduğu Kent: Mersin", *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin, Yapı Kredi Yayınları*, Haz.: Filiz Özdem, İstanbul, 2004, s.69-89; Dingiş, a.g.t., s.82.

<sup>267</sup> Oğuz, a.g.e., s.118.

### II.3.8. Mahalleler

Osmanlı İmparatorluğu'nda modern anlamda ilk nüfus sayımı uygulaması 1831 yılında yapılmıştır. 1831'den önceki nüfus sayımlarında toprak ve nüfus sayımı birlikte gerçekleştirilirken, burada amaç nüfusun tespiti ile birlikte nüfusun toprakla ilişkisini ortaya koymaktır. 1831 nüfus sayımında ise ilk defa; nüfusun rakamsal olarak tespit edilebilmesi amacı bulunmaktadır. Bu tarihten sonraki sayımlar askerî ve malî alanlardaki kaygılardan dolayı yapılmıştır.<sup>268</sup> Nüfus sayımlarında devlet, 1893 sayımına kadar yalnızca erkek nüfusun sayımını yapmıştır. 1893'te ilk defa kadınlar Osmanlı nüfus sayımlarında sayılmışlardır. Yapılan sayımlarda dikkate alınan nitelikler; mensup olduğu din ve etnik kimliğidir. 1893 yılında gerçekleştirilen sayımla birlikte bu ölçütlere cinsiyet niteliği de eklenmiştir.<sup>269</sup>

Kentin gelişimini belirleyen önemli süreçlerden biri de nüfusun büyüklüğüyle beraber nüfusu oluşturan unsurların yapısıdır. Mersin kentinin nüfus büyüklüğü ve yapısıyla ilgili verilerde tam olarak bir kesinlik yoktur. Kent tarihi ile ilgili kaynaklarda kentin gelişmeye başladığı 19. yüzyılda, sancak sınırlarındaki sürekli değişimler nedeniyle Mersin'e ilişkin nüfus verilerinde farklılıklar görülmektedir. Bizim için esas olan, kentin çekirdeğini oluşturan ve yaklaşık olarak bugünkü kent merkezi sınırları içinde kalan alanda yaşayan nüfustur. Ancak gerek resmî kayıtlarda gerekse gezginlerin anlatılarında nüfus bilgileriyle ilgili kesin bir veriye ulaşılamamaktadır. Bu nedenle, söz konusu alanı, yakın çevresi ile birlikte ele alan nüfus verilerinden yola çıkılarak nüfusun yapısı ve genel içindeki oranları üzerinde durulacaktır.

<sup>268</sup> Bozkurt, *a.g.e.*, s.69; bkz. Numan Elibol, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfus Meselesi ve Demografi Araştırmaları", *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt:12, Sayı: 2, Isparta 2007, ss. 152-153.

<sup>269</sup> Adnan Çimen, "Sayım, Kayıt Düzeni ve Teşkilatlanma Açısından Osmanlıda Nüfus Hizmetleri", *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Ankara 2012, s.199-201.

Kentteki demografik yapının şekillenmesinde ülke içinde ve dışında meydana gelen gelişmelerin önemli bir etkisi vardır. 19. yüzyılın ilk yarısında, Suriye’de yaşanan gelişmeler nedeniyle Marunilerin göçü, Amerikan İç Savaşı’yla artan pamuk üretiminin bölgede geliştirdiği iş olanakları, Kırım Savaşı sonrasında Çukurova Bölgesi’ne yönelen göç gibi faktörler Mersin’in nüfus yapısını etkilemiştir. Bu yapının doğal bir sonucu olarak, kentin nüfusu çeşitlilik göstererek geleneksel Osmanlı kentinden farklı, kozmopolit bir liman kenti olarak gelişmesinde etkili olduğu anlaşılmaktadır.<sup>270</sup>

Tablo 2’de görüldüğü üzere 19. yüzyılın ilk yarısı itibariyle Osmanlı İmparatorluğu’nda 1831 tarihinde yapılan ilk nüfus sayımına göre Tarsus Sancağı’nın nüfus verileri bulunmaktadır. Bu dönemde Tarsus’a bağlı küçük bir köy olan Mersin’e ilişkin rakamsal herhangi bir bilgi bulunmamaktadır. 1831 nüfus sayımında yalnızca erkekler mensup oldukları dine göre sayılmışlardır. Bu nedenle tam sayısal veriyi sunmaktan uzaktır. 1831 tarihi itibariyle Mersin’in de dahil olduğu Tarsus Sancağı’nın toplam nüfusu 16.609 kişidir. Nüfusun % 83,5’i Müslüman, % 16,5’i gayrimüslim olarak gözükmektedir.

**Tablo 2- 1831 Tarihli Tarsus Sancağı Nüfus Rakamları**

YERLEŞİM BİRİMİ	İslam	Reaya	Kıpti	Ermeni	Toplam
Tarsus Şehri	2.601	493	1.075	-	4.169
Kusun	1.904	-	128	-	2.032
<b>Yörükler</b>	-	-	569	-	569
Elvanlı	963	-	32	-	995
Ulaş	1.140	-	-	-	1.140
Kuştimur	1.307	113	-	-	1.420
Namrun	2.007	-	-	197	2.204
Karabalı Aşireti	1.710	-	-	-	1.710
Gölese	2.256	-	15	99	2.370
<b>Tarsus Sancağı GENEL TOPLAM</b>	<b>13.888</b>	<b>606</b>	<b>1.819</b>	<b>296</b>	<b>16.609</b>

**Kaynak:** Kemal H.Karpat “Osmanlı Nüfusu (1830-1914)”, Tarih Vakfı Yurt Yay., s.153

<sup>270</sup>Nuri Adıyeke, Nükhet Adıyeke, *a.g.m.*, s.77.

Mersin kentinin bulunduğu bölge yerleşim yeri açısından oldukça eski dönemlere kadar gitmektedir. Yapılan çalışmalar sonucu bölge, yerleşim açısından Neolitik Döneme kadar uzanmaktadır.<sup>271</sup> Ancak bölge eski bir yerleşim yeri olmasına karşılık, kentin nüfus yapısıyla ilgili ilk bilgiler 19. yüzyılda ortaya çıkmaktadır. 1832 yılında Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa'nın bölgeyi ele geçirmesi ve 8 yıl boyunca bağımsız bir eyalet gibi yönetmesi, bölgenin demografik yapısını da etkilemiştir. İbrahim Paşa, bu dönemde yapmış olduğu çalışmalar ile bölgenin ekonomik yapısının değişmesinde önemli rol oynamıştır.

İbrahim Paşa, hem ordunun ihtiyaçlarını karşılamak hem de bölgenin ekonomik anlamda kalkınmasını sağlamak için tarımsal alanda bir takım düzenlemeler gerçekleştirmiştir. Bölgede tarımın gelişebilmesi için su kanalları yapılmış, yeni tarımsal ürünler getirtilerek yetiştiriciliğine başlanmıştır.<sup>272</sup> Bir taraftan bu çalışmalar yapılırken diğer taraftan da bu yeni tarımsal faaliyetleri iyi bilen Mısırlı ve Suriyeli (Fellah) Arapları getirterek bölgeye yerleşmelerini sağlamıştır. Bu Arap nüfusun özellikle kentin nüfus açısından gelişmesinde olumlu bir katkıda bulunduğu söylenebilir.<sup>273</sup>

19. yüzyılda bölgede nüfusun artmasını sağlayan önemli gelişmelerden biri de Fırka-ı İslâhiye çalışmalarıdır.<sup>274</sup> Çukurova Bölgesi'nde yerleşik olmayan Türkmen, Yörük, konar-göçer aşiretler bulunmaktaydı. Yerleşik olmayan bu aşiretlerin temel geçim kaynağı hayvancılıktır. Sürekli hareket halinde olan bu gruplar üzerinde devlet tam anlamıyla bir hâkimiyet kuramamaktadır. Bu grupların hareketliliği bölgede yerleşik hayat

<sup>271</sup> Uğur, *a.g.t.*, s.13.

<sup>272</sup> Ulutaş, *a.g.e.*, s.167-169.

<sup>273</sup> Saban, *a.g.e.*, s.17, ayrıca bkz.; Şinasi Altundağ, *Kavalalı Mehmet Ali Paşa İsyanı, Mısır Meselesi 1831-1841*, TTK Yay., Ankara 1988.

<sup>274</sup> Nuri Yavuz, "Fırka-i İslahiye Ordusu'nun Özellikleri ve Faaliyetleri", *Akademik Bakış*, Cilt 5, Sayı:10, İstanbul 2012, ss.114-115.



sürdüren ve tarımsal faaliyetlerde bulunan halka zarar vermiştir. Bu durumu önlemek isteyen Osmanlı yönetimi tarafından, bölgeye 1865 yılında Derviş ve Cevdet Paşa yönetiminde *Fırka-ı İslâhiye* adı verilen birlikler gönderilmiştir.<sup>275</sup> Derviş ve Cevdet Paşalar bölgedeki iskâna müsait olan yerleri tespit edip konar-göçer aşiretleri bu tespit edilen yerlere yerleştirmeye yönelik çalışmalar yapmış ve gerektiğinde silahlı mücadeleler de yapılmıştır. Devletin bu çalışmaları sonucunda yaylacılık ve göçerlik kültürüne sahip olan aşiretler, yerleşik hayata geçmeye başlamışlardır.<sup>276</sup>

1873-1874 yılları arasında bölgede yaşanan sel - kuraklık gibi doğal afetlerin yanı sıra, çeşitli salgın hastalıkların yaygınlaşması, Çerkezlerle Ermeniler arasındaki çatışmalar gibi faktörler bölgede yerleşim sürecini olumsuz etkilemiştir. Ama yine de bu dönemde pamuk tarımının gittikçe öneminin artması, aşiretlere egemen olan ailelerin dikkatini çekmiş ve yerleşik hayata geçmelerinde etkili olmuştur.<sup>277</sup> Bu aileler zamanla geniş arazileri sahiplenip, yoksul aileleri buralarda çalıştırıp kısa sürede servet edinmişlerdir. Bu anlamda bu konar-göçer aşiretlerin yerleşik hayata geçirilmelerinin, Mersin kentinin nüfus yapısının şekillenmesinde ve kentin gelişiminde önemli bir etkiye bulunduğu söylenebilir.<sup>278</sup>

Bu yüzyıl içerisinde Mersin'e dış ülkelerden de göçler olmuştur. Bu dönemde Lübnan'da yaşanan "Dürzi-Maruni" çatışmalarından dolayı bazı aileler Mersin'e yerleşmiştir. Adalardan ve Kapadokya Bölgesi'nden göç edip gelen Rum Ortodokslar ile

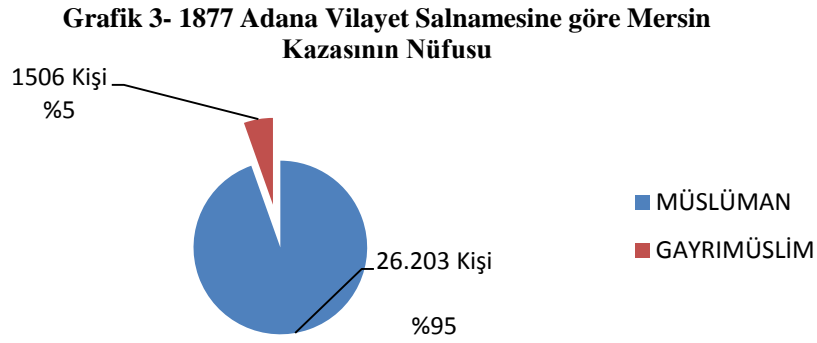
<sup>275</sup> Uğur, *a.g.t.*, s.14, Bernard Lewis, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, Çev: Metin Kıratlı, TTK Yay, Ankara 1999, s. 445.

<sup>276</sup> Yavuz, *a.g.m.*, s. 120, ayrıca bkz; M. Fatih Sansar, *Fırka-i İslahiye ve Osmaniye (Cebel-i Bereket)*, Osmaniye Valiliği Yay., Osmaniye 2006.

<sup>277</sup> Fırka-i İslahiye ve Heyet-i İslahiye'nin faaliyetleri merkezi denetimin sağlanmasıyla asker ve vergi toplama düzeninin kurulmasından başka, kalıcı ekonomik sonuçlar ortaya çıkarmıştır. Mısır valisi İbrahim Paşa'nın tarım düzenleme çalışmalarının bir devamı olarak, göçebe halkın yerleşik düzene geçirilip toprağa bağlanması Çukurovada tarımsal verimliliği artırmıştır. Özellikle pamuk üretiminde bu düzenlemeden sonra büyük bir artış görülmüştür. Bkz. Yavuz, *a.g.m.*, s. 126.

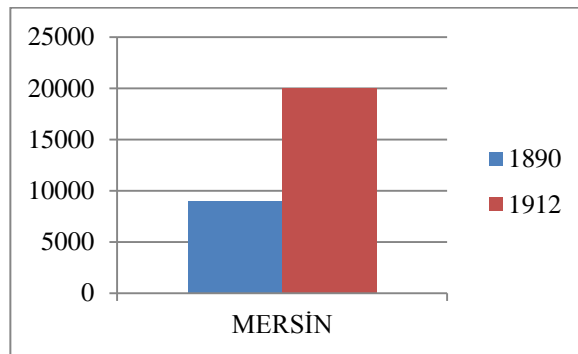
<sup>278</sup> Uğur, *a.g.t.*, s.14.

Lazkiye'den göç edip gelen Arap nüfus da söz konusudur. Bu yüzyılda dışarıdan gelen Hıristiyan nüfusa rağmen, 1877 yılı Adana vilayet salnamesinde Mersin kentinin nüfusu 27.709 olarak tespit edilmiştir.<sup>279</sup> Aşağıda grafik 3'te gösterildiği üzere bu nüfusun büyük çoğunluğu Müslümanlardan oluşmaktadır.



1890 yılında bölgeyi gezen Cuinet, Mersin kazasının nüfusu ile ilgili olarak kentin nüfusunun 29.185 kişi olduğunu ifade etmektedir.<sup>280</sup> Kent merkezinin nüfus dağılımını ise; 5.240 Müslüman, 2.700 Rum Ortodoks, 800 Ermeni ve 260 Katolik olarak göstermektedir. Bu verilerden şehrin nüfusunun yaklaşık olarak 9000 civarında olduğu ortaya çıkmaktadır.

**Grafik 4- 1890-1912 Arası Mersin Nüfusu**



**Kaynak:** İssawi, “De-Industrialization and Re-Industrialization in the Middle East since 1800”, *International Journal of Middle East Studies*, 1980, s. 469-479'den aktaran Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara 2005, s.19

<sup>279</sup> A.g.t., s.15.

<sup>280</sup> Cuinet, a.g.e., s. 165-166.

C. İssawi de çalışmasında Mersin kentinin nüfusu ilgiliyle Cuinet'i doğrulamakta ve 1890 yılı itibariyle kent nüfusunun 9.000 olduğunu belirtmektedir. Şehrin nüfusunun 20. yüzyılın başlarına gelindiğinde 20.000'lere ulaştığını,<sup>281</sup> 1900 tarihli Adana Vilayet Salnamesinin de bu rakamı yaklaşık olarak doğruladığı görülmektedir.<sup>282</sup> Bu anlamda 19. yüzyıl itibariyle Mersin kentinin nüfusu, iskelenin de gelişimiyle beraber sürekli olarak artmaktadır. İstatistikî verilerden de anlaşılacağı üzere kent 19. yüzyıl boyunca nüfus açısından sürekli büyüdüğünü ve büyüyen nüfusla beraber kentin de hızla geliştiğini söylemek mümkündür.

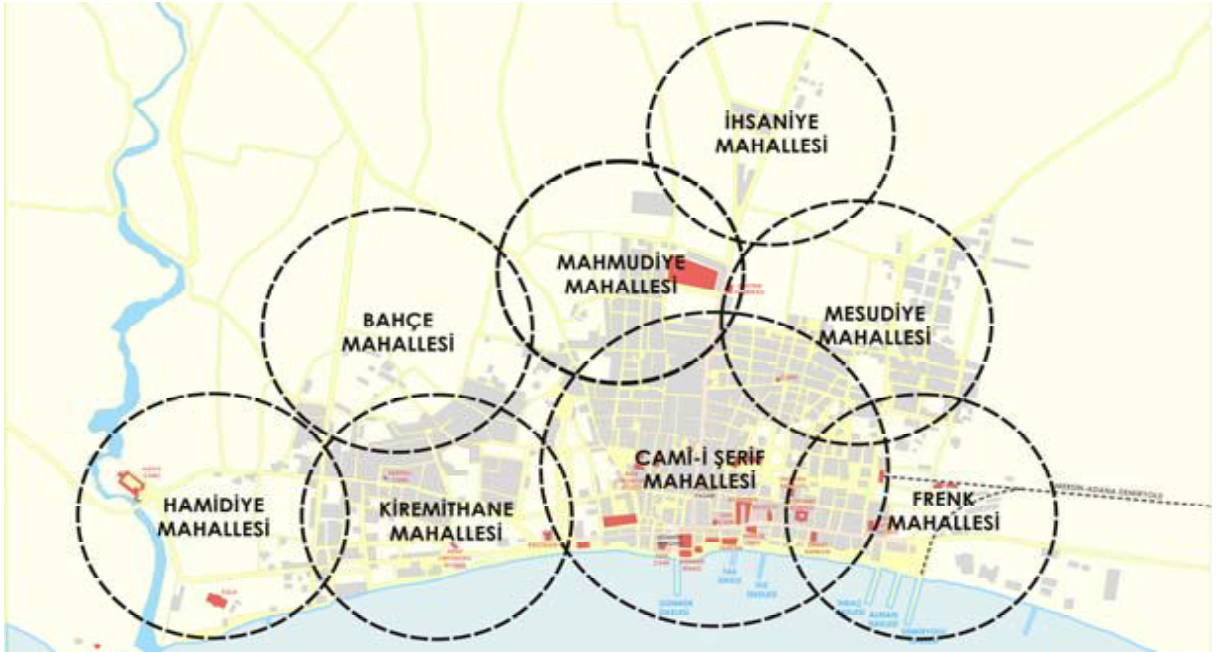
Mersin'in kısa sürede büyüyerek Çukurova'nın en önemli iskelesi haline gelmesi, kentin idarî yapısında değişikliklere yol açtığı gibi, aynı zamanda, kentin fizikî yapısında da doğal olarak bir gelişime neden olmuştur. Mersin'in bir balıkçı barınağı görünümünden bir kasabaya, sonra kazaya ve en sonunda bir sancak merkezine dönüşmesi, kentin büyümesine ve yeni mahallelerin meydana gelmesine yol açmıştır. Özellikle farklı coğrafyalardan ve farklı kültürlerden gelerek kentte göç eden bu nüfusun, kendi inançlarına ait ibadethanelerini açarak, bu gibi yerlerin etrafında toplanmaları, doğal olarak yeni mahalle oluşumlarını da meydana getirmiştir. Geleneksel Osmanlı kentlerinden farklı olarak Mersin'in kentsel gelişiminde liman faktörü oldukça önemlidir. Diğer pek çok Doğu Akdeniz liman kent yapısına bakıldığında tek bir iskele ve onun uzantısında gelişen bir kent yapısı söz konusudur. Mersin ise Tanzimat süreciyle birlikte gelişim gösteren bir liman kenti olarak, doğal körfez yapısına sahip olmayan, doğrusal kıyı çizgisi ile birlikte kıyı boyunca sıralanmış çok sayıda iskeleye bulunduran kent yapısına sahiptir. Bu durum kentin Doğu-Batı yönünde gelişmesine neden olacaktır. Bu yapıya uygun olarak Mersin'e

<sup>281</sup> Baskıcı, *a.g.e.*, s. 19.

<sup>282</sup> 1900 tarihli Adana Vilayet Salnamesi'ne göre sancak nüfusunun 74.130 kişiye, kent nüfusunun ise 23.443 kişiye ulaştığı tespit edilmiştir. Bkz. Uğur, *a.g.t.*, s.18.

ait mahalle oluşumlarına dair ilk bilgiler, Halep Vilayet Salnamesi'ne aittir. 1286 (M.1870) tarihli bu salnameye göre, 1869 yılında kenti oluşturan iki mahalleden söz edilmektedir. Bu iki mahalle, Şarkıye (Doğu) ve Garbiye (Batı) mahalleleri olarak adlandırılmaktadır.<sup>283</sup>

Belgelerden mahalle adlarını tespit edebilmek oldukça güçtür. Örneğin Mersin kent tarihinin önemli arşiv kaynaklarından biri olan Tarsus Şer'iyye Sicilleri'nde 1880'lere kadar mahalle adlarından söz edilmemektedir.<sup>284</sup> 1880'lerden sonra Tarsus Şer'iyye Sicilleri'nde bazı mahalle adlarından söz edilmektedir. Söz konusu mahallelerden biri "Cami-i Şerif Mahallesi"dir.<sup>285</sup> Sicillerde adı geçen ve kent merkezinde bugün de varlığını sürdüren Cami-i Şerif Mahallesi'nin kentin en eski mahallesi olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.<sup>286</sup> Aşağıdaki harita 2'de gösterildiği üzere Cami-i Şerif Mahallesi; kentin önemli iskelelerini ve konsoloslukları barındıran, ticarî faaliyetlerin yoğun olduğu iş merkezi alanını içine alan bir mahalle konumundadır.



**Harita 2- 19.yüzyılın Sonu İtibariyle Mersin'in Mahalleleri, Kaynak: Ünlü, a.g.t., s.229**

<sup>283</sup> Oğuz, *a.g.e.*, s. 40.

<sup>284</sup> *A.g.e.*, s. 39.

<sup>285</sup> *A.g.e.*, s. 41.

<sup>286</sup> *TŞS.*, 313/59 ( 24 Haziran 1883); *TŞS.*, 317/162, (8 Temmuz 1886); *TŞS.*, 316/78, ( 20 Eylül 1888); *TŞS.*, 324/ 27 (Eylül 1889)

Arşiv belgelerinde kentin geliştiği ilk dönemlere ilişkin mahalle bilgileri sınırlı olsa da, limanın artan ticaret hacmi ve buna bağlı olarak gelişen liman faaliyetleri, nüfusla birlikte kentsel mekanın da genişlemesine ve kaçınılmaz olarak kentte yeni mahallelerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. 1903 tarihli Adana Vilayet Salnamesi'nde, kentte bu dönemde altı mahallenin bulunduğu ifade edilmektedir. Bu mahallelerin, başta Cami-i Şerif olmak üzere Kiremithane, Hamidiye (Medrese), Mesudiye, Mahmudiye ve İhsaniye Mahalleleri olduğu belirtilmektedir.<sup>287</sup> Bu mahallelere; Bahçe, Frenk ve Osmaniye Mahalleleri'nin de (Hıristiyan Köy) sonradan eklendiği ve böylece kentsel gelişimin hem Doğu-Batı hem de Kuzey yönlü olarak geliştiği söylenebilir.

Kentteki mahallelerin yapıları incelendiğinde ise; Kiremithane, Hamidiye, Bahçe ve Lazkiye (Kültür Mahallesi) mahalleleri İbrahim Paşa döneminden itibaren bölgeye yerleşmeye başlayan Arap nüfusun yerleştiği alanlardır. Kiremithane, Hamidiye ve Bahçe mahallelerinde ikamet edenlerin temel geçim kaynakları bahçecilik ve tarıma dayalıyken, Lazkiye'den gelip yerleşen ve Lazkiye mahallesi olarak adlandırılan bölgede oturan Arap aileler ise denizcilikle uğraşarak geçimlerini sağlamaktadır.<sup>288</sup>

Kentteki gayrimüslim nüfusun yoğun olarak yerleştiği mahalleler; Frenk ve Osmaniye mahalleleri<sup>289</sup> iken; İhsaniye mahallesi Girit'ten, Mahmudiye mahallesi Kıbrıs'tan göç eden ailelerin yoğun olarak oturdukları yerleşim birimleri olarak dikkat çekmektedir.<sup>290</sup> Cami-i Şerif ve Mesudiye mahalleleri ise; müslüman nüfusun yoğun

---

<sup>287</sup> Develi, *a.g.e.*, s. 75.

<sup>288</sup> *A.g.e.*, s. 64.

<sup>289</sup> Yorulmaz, "Yabancı Tüccar ve Gayri Müslim Tebaanın Mersin Ekonomisindeki Rolü (1830-1918)", s. 319.

<sup>290</sup> Develi, *Eski Mersin'de Yaşam*, Avcı Matbaacılık, Mersin 2007, ss.114-116.

olduğu, kentin ekonomik ve idari kurumlarının bulunduğu merkez mahalleler olarak ön plana çıkmaktadırlar.<sup>291</sup>

Belirtilen mahallelerin gelişiminde göçle gelen nüfusun yapısı ve çalışma alanları oldukça etkili olmuştur. Özellikle 1860'lardan sonra başta Suriye ve Lübnan'dan olmak üzere, pek çok farklı coğrafyadan kente göç eden nüfus ve bu nüfusun çeşitlilik gösteren bileşenleri, kentsel gelişimde de çeşitlilik yaratmıştır. Mersin'deki mahallelerin çoğu, dinî yapılar etrafında şekillenen geleneksel Osmanlı kentinden farklı olarak ticaret ve ticaretle birlikte artan göçün etkisiyle gerçekleşmiş görünmektedir. Söz konusu mahallelerde göçle gelen nüfusun, iş becerileri ve ilgi alanları uyarınca kentte uygun bir alana yerleşerek inançları doğrultusunda dini yapılarını inşa ettikleri ve yaşam biçimlerine uygun bir kentsel doku ürettikleri anlaşılmaktadır.

#### **II.4. Mersin Limanı'ndaki İskeleler**

Mersin İskelesi'nin ortaya çıkıp, gelişmesinde Tarsus'un önemini kaybetmesinin rolü büyüktür. Tarsus kenti eski çağlardan beri Çukurova Bölgesi'nin önemli tarım, sanayi ve ticaret merkezi olma özelliğini koruyan bir kent konumundaydı.<sup>292</sup> Tarsus'un ekonomik anlamda önemli bir hale gelmesinde coğrafi ve iklimsel şartların dışında iskelenin de büyük bir rolü vardı. Tarsus İskelesi'nin eski çağlarda Doğu Akdeniz'in en önemli iskelesi haline gelmesini engelleyen tek neden, M.Ö. 63'te Pompeiopolis'in Romalılar tarafından kurulması ve burada yeni bir liman kenti inşa etmeye başlamalarıydı. Bu liman kentinden dolayı Tarsus İskelesi geri planda kalmışsa da, bölgedeki bu alternatif limanın ve kentin, bir süre sonra işlevini kaybedip yok olması, Tarsus'u Doğu Akdeniz'de yeniden parlayan bir liman haline getirmişti. Ancak 19.

<sup>291</sup> Develi, *a.g.e.*, s.112.

<sup>292</sup> Besim Darkot, "Tarsus", *İslam Ansiklopedisi*, Cilt XII, MEB Yayınları, İstanbul 1985, s.18.

yüzyılda Mersin İskelesi'nin ortaya çıkması ve kısa sürede gelişmesi, Tarsus kenti için ilkçağdakine benzer bir sürecin yeniden yaşanmasına yol açacaktı. Ama bir farkla, Tarsus kenti bir daha eski günlerine dönemeyecekti.<sup>293</sup>

19. yüzyılda Tarsus İskelesi'ne alternatif olarak bölgede ortaya çıkan yalnızca Mersin değildir. Kazanlı İskelesi de bu dönemde bölge ticareti için önemli gümrük örgütlenmesine sahip bir yerdir.<sup>294</sup> İbrahim Paşa'nın bölgeyi 1831'deki işgali sırasında ordusunun ikmalinde, Kazanlı ve Taşucu İskeleleri'ni kullanması, bu dönemde Mersin İskelesi'nin henüz bulunmadığı ya da bu tür bir işlev için henüz yeterince uygun olmadığı yönünde bir düşünce uyandırmaktadır.<sup>295</sup> Diğer taraftan 1817 yılında, Halep'in Fransız Konsolosu'nun Tarsus'taki görevlisi Mr. Peretie'nin verdiği bilgiler doğrultusunda Kazanlı'nın gemiler için tehlikeli bir liman olduğu, bu nedenle gemilerin daha güvenli bir yer olan Mersin'e transfer edilmesi gerektiği belirtilmektedir. Bu tarihten itibaren Fransız konsoloslarının sürekli olarak Mersin'den söz ettiği ve bölgenin yetkili kişilerinden, yöneticilerinden, gemilerin Mersin'e transferinin sağlanması için taleplerde buldukları ancak bu taleplerin yerine getirilmesinin uzun sürdüğü anlaşılmaktadır.<sup>296</sup>

Mersin tarihi üzerinde yapılan araştırmalara göre, İbrahim Paşa döneminde, Mısır'a ve Suriye'ye; kasaplık hayvan, odun, kömür, kereste ve kışlık meyve gönderildiğini, ihraç kapısı olarak da Kazanlı İskelesi'nin kullanıldığı ifade edilmektedir.<sup>297</sup> Sonuç olarak 1817 yılından itibaren Kazanlı İskelesi'ne bir alternatif olarak kullanılmaya başladığı anlaşılan Mersin İskelesi'nin, Mısırlı İbrahim Paşa'nın işgali

<sup>293</sup> Oğuz, *a.g.e.*, s.79-80.

<sup>294</sup> *A.g.e.*, s.84.

<sup>295</sup> Develi, *Dünden Bugüne Mersin 1836-1990*, s.51.

<sup>296</sup> Yüksel Akkaya, "19.Yüzyıldan 20.Yüzyıla Mersin Ekonomisi", *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin*, Haz: Filiz Özdem, Yapı Kredi Yay., İstanbul 2004, s. 335.

<sup>297</sup> M. Necati Çıplak, *İçel Tarihi*, Güzel Sanatlar Matbaası, Ankara 1968, s.209.

döneminden çok daha önce, 1824 yılında, artık gemilerin gidip geldiği, pamuk, bakır ve kereste ticaretinin yapılmakta olduğu bir limana dönüştüğü anlaşılmaktadır.<sup>298</sup>

Mersin İskelesi ile ilgili Tarsus Şer'iyye Sicilleri'ndeki ilk kayıt 1831 tarihlidir.<sup>299</sup> 1841 tarihli Adana Vilayet Salnamesi'nde ise "bazı kayık ve gemilerin uğramaya başladığı" küçük bir iskele olarak ifade edilmiştir.<sup>300</sup> Kazanlı İskelesi ile ilgili ilk kayıt 1829 tarihlidir ve iskelenin işlek olduğunu çok açık bir şekilde anlatır. Bu bilgilerin dışında 1830 ve 1840'lı yıllara ait Mersin İskelesi ile ilgili herhangi bir kayda rastlanılmamaktadır. Fakat Kazanlı'ya ait kayıtlara 1846 yılına kadar rastlanırken, bu tarihten itibaren birdenbire kesilmektedir.<sup>301</sup>

Tarsus Şer'iyye Sicilleri'nden hareketle Mersin kentinin tarihi üzerine yapılan çalışmada, 1843 yılı sonlarına doğru Mersin İskelesi'nin, yakın bölgenin tarifinde kullanılan bir belirleyici olarak, "*Mersin İskelesi civarındaki...*" şeklinde geçmeye başlamasının, iskelenin artık herkes tarafından bilinen bir yer haline geldiğinin göstergesi olduğunu ifade edilmektedir.<sup>302</sup> 1845 yılına gelindiğinde ise artan kayıtlardan, Mersin İskelesi'nin artık hem yolcuların kullandığı hem de ticarî faaliyetlerin gerçekleştiği bir liman niteliği kazandığı anlaşılmaktadır.<sup>303</sup>

Bu dönemde üretimi artan pamuk, buğday, arpa, susam, keten tohumu vb. tarımsal ürünlerin yabancı ülkelere satışının yapıldığı bu iskelelerin, aynı zamanda iç bölgelerin dışa açılan kapısı olarak çalıştığı anlaşılmaktadır. Limandan yüklenen malların

<sup>298</sup> Akkaya, *a.g.m.*, s. 335.

<sup>299</sup> Belgeye göre ilk kez 1831 tarihinde Mersin'de bir iskelenin bulunduğu ve bu iskelenin Kazanlı İskelesi kadar önemli olduğu, devlet tarafından bu bölgelerin Mısır ordularından korunabilmesi için çok sayıda asker ve mühendisler gönderildiği ifade edilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bakınız *TŞS*, 285/40-41, (Haziran 1832)

<sup>300</sup> Adem Tutar, "XIX. Yüzyılın Sonlarında Mersin Sancağında Müslümanlar ve Gayrimüslimler", *Fırat Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 9:2 (2004), s.25.

<sup>301</sup> Oğuz, *a.g.e.*, s. 84.

<sup>302</sup> *A.g.e.*, s. 87.

<sup>303</sup> *A.g.e.*, s. 88-89.



çoğu Avrupa'ya gitmektedir. Artık Mersin'de ticaret, niceliksel anlamda yoğunlaşmaya başlamıştır.

Kentte yerleşen tüccarlardan bazıları iskele çevresinde yaşamaya başlamışlardır. Yabancı devlet temsilcileri bu dönemde hala Tarsus'ta ikamet etmekte ve ticaret için Mersin İskelesi'ni kullandıkları bilinmektedir.<sup>304</sup> Mersin İskelesi'ni kendi ekonomik çıkarları için uygun gören Fransızlar, bölgede birtakım yatırımların gelişmesine de katkıda bulunmuşlardır. 1851 yılı sonlarında Mersin'deki Fransız tüccarlar tarafından, ticaretin gelişmesi ve kolaylaştırılabilmesi için Mersin'de yeni bir taş iskele inşa edilmesi ve ayrıca Mersin-Tarsus yolunun arabaların işlemesine olanak verecek şekilde yapımına ruhsat verilmesi için başvuruda bulunmuşlardır.<sup>305</sup>

19. yüzyılın ortalarından itibaren gelişen ulaşım olanaklarına bağlı olarak tesisleşmeye duyulan ihtiyaçlardan dolayı, Doğu Akdeniz'deki tüm liman kentlerinde yeni ve modern bir liman yapma düşüncesi gelişmeye başlamıştır.<sup>306</sup> Osmanlı İmparatorluğu'nda gelişen bu düşünceye paralel olarak bu dönemde Mersin'de var olan iskele sayılarının artırılmasıyla birlikte Mersin, hızla bölgenin önemli bir limanı haline gelmektedir. Bu dönemde Kilikya Bölgesi'ni gezen Victor Langlois'te bunu doğrulamaktadır. 1861 tarihli "*Eski Kilikya*" adlı kitabında, Mersin şehrinin alize rüzgârlarına maruz kalmakla birlikte bölgenin en önemli iskelesi olduğunu söylemektedir.<sup>307</sup> 1870'li yıllarda artan liman faaliyetleriyle birlikte iskelelerin önemi belirgin hale gelmiştir. İlk başta kıyıda bir ahşap iskele bulunduğunu, devlet tarafından

<sup>304</sup> Ünlü, *a.g.t.*, s. 130.

<sup>305</sup> Yorulmaz, "Yabancı Tüccar ve Gayri Müslim Tebaanın Mersin Ekonomisindeki Rolü (1830-1918)", s. 324.

<sup>306</sup> Tolga Ünlü-Tülin Selvi Ünlü, *Gelişen Ticaret Değişen Kent Mersin*, MTSO Yay., Mersin, Nisan 2012, s.69.

<sup>307</sup> Victor Langlois, *Eski Kilikya*, Çeviren: M. Rahmi Balaban, Yeni Mersin Basımevi, Mersin, 1947, s.31.

buraya ilaveten 1852’de bir taş iskele yapıldığını, 1857’de ise ahşap iskelenin onarılması ve 5 yeni iskele daha yapılmasına karar verildiğinden yukarıda bahsetmiştik. Bu durumda, 1857’den itibaren kentteki iskele sayısının 7 olması gerekmektedir. Ancak 1872 tarihli Adana Vilayet Salnamesi’nde, kentte 4 adet iskele bulunduğu ifade edilmektedir.

*“İşbu Mersin Kasabası leb-i deryada olup vilayetin havi olduğu sancak ve kasaba ve nevahi ile Anadolu tarafına gelip ve giden eşyanın kaffesi oradan idhal ve ihraç olunur... zikr olunan Mersin Kasabasının 2 adet taş ve pişgahında kezalik 2 adet 60 ve 40 arşun tulûnde ahşap iskelesi olup Mersin’e amed ü şûd eden vapurlara idhal ve ihraç olunan eşyanın kaffesi iskeleteyn-i mezkureteynden indirilir ve çıkarılır ve beher denk için 10 para iskele rüsûmu alınır. Hıdivi Mısır vapurlarıyla Fransa ve Mesajeri Kumpanyası vapurları ve Rusya vapurunun müteaddid acente memurları vardır.”<sup>308</sup>*

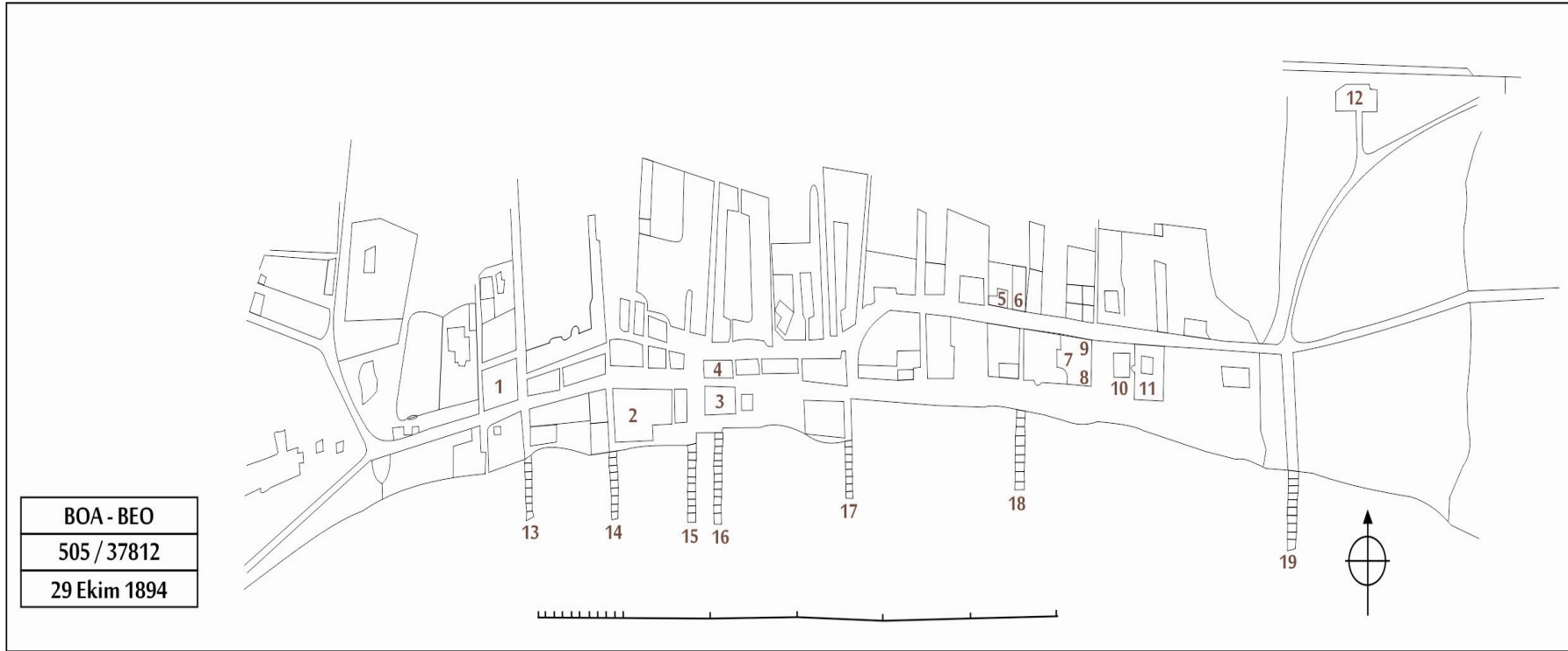
1874 yılında Fransız Mesajeri Maritim Şirketi tarafından limanda bir iskele daha yapıldığı anlaşılmaktadır.<sup>309</sup> 1892 tarihli Adana Vilayet Salnamesi’ne göre kentte, 4’ü ahşap, biri taş, diğeri taş temelli ahşap ve bir diğeri de demiryoluna ait demirden yapılmış olmak üzere toplam 7 iskele bulunmaktadır.<sup>310</sup> 1894 yılına ait Mersin Limanı’nın krokisini gösteren belge de Adana Vilayet Salnamesi’ni doğrular niteliktedir.

<sup>308</sup>Bozkurt, a.g.e., s.128.

<sup>309</sup>BOA.,HR. TO., 204/31 (22- ?-1874)

<sup>310</sup>Bozkurt, a.g.e., s.133.

Harita 3- Mersin Kent Krokisi



1- Fransa Acentehanesi

2- Mavromatinin Ticarethanesi

3- Rusumat İdaresi

4- Belediye İdaresi

5- Hükümet Konağı

6- Posta Telgrafhane

7- Reji İdaresi

8- Duyun-u Umumiye İdaresi

9- Reji Müfettişhanesi

10- Mektep

11- Adliye Dairesi

12- Demiryolu İstasyonu

13- Belediye ve Mesajeri Kumpanyası tarafından yaptırılan iskele, yarım demir

14- Ahşap İskele

(Mavromati tarafından yaptırılan)

15- Belediye İskelesi

16- Gümrük İskelesi

17- Demir İskele

18- Hükümet Konağı ve Postane Önündeki İskele

19- Demiryolu İskelesi

Krokide Mersin'deki iskeleler ve etrafındaki idari, ticari kurumlar gösterilmektedir. 1894 yılında yapılan bu çalışmada kamu binaları ile bazı kişi ve devletlere ait yerler numaralandırılarak, bu binaların lokasyonu yapılmıştır. Ayrıca yapılan çizimde Mersin Limanı'nda 7 iskele belirtilmiştir. İskeleler hakkında ise Batı'dan Doğu'ya doğru gidersek; 13 numaralı iskele Mesajeri Kumpanyası Acentehanesi önünde belediye ile kumpanya tarafından ortaklaşa yaptırılan yarım demir iskeledir. 14 numaralı iskele Mersin tüccarlarından olup aynı zamanda İspanya Konsolosu olan Mavromati ile damadı Avusturya Konsolosu Kristman'ın ticarethaneleri önünde olan ve tamiratı belediye tarafından yapılan eski ahşap iskeledir. 15 numara Belediye İskelesi'dir. 16 numara Gümrük İdaresi önünde bulunan ve Gümrük İskelesi olarak bilinen ahşap iskeledir. Ancak iskelenin yoğun faaliyetinden dolayı belediyenin Avrupa'dan getirttiği 2 demir iskeleden büyüğü buraya yerleştirilecektir. 17 numara, belediye tarafından yaptırılan Demir İskele'dir. 18 numara, hükümet konağı ile postahanenin önünde bulunan ve postalarla yolculara ait olan Demir İskele'dir. 19 numaralı ve son iskele ise Mersin-Adana demiryolu kumpanyasına ait olan yarım Demir İskele'dir.<sup>311</sup>

1914 tarihli İngiliz Konsolosluk raporunun ekinde yer alan harita incelendiğinde ise kentte, birisi doğrudan istasyona bağlanan toplam 5 iskele bulunduğu görülmektedir.<sup>312</sup>

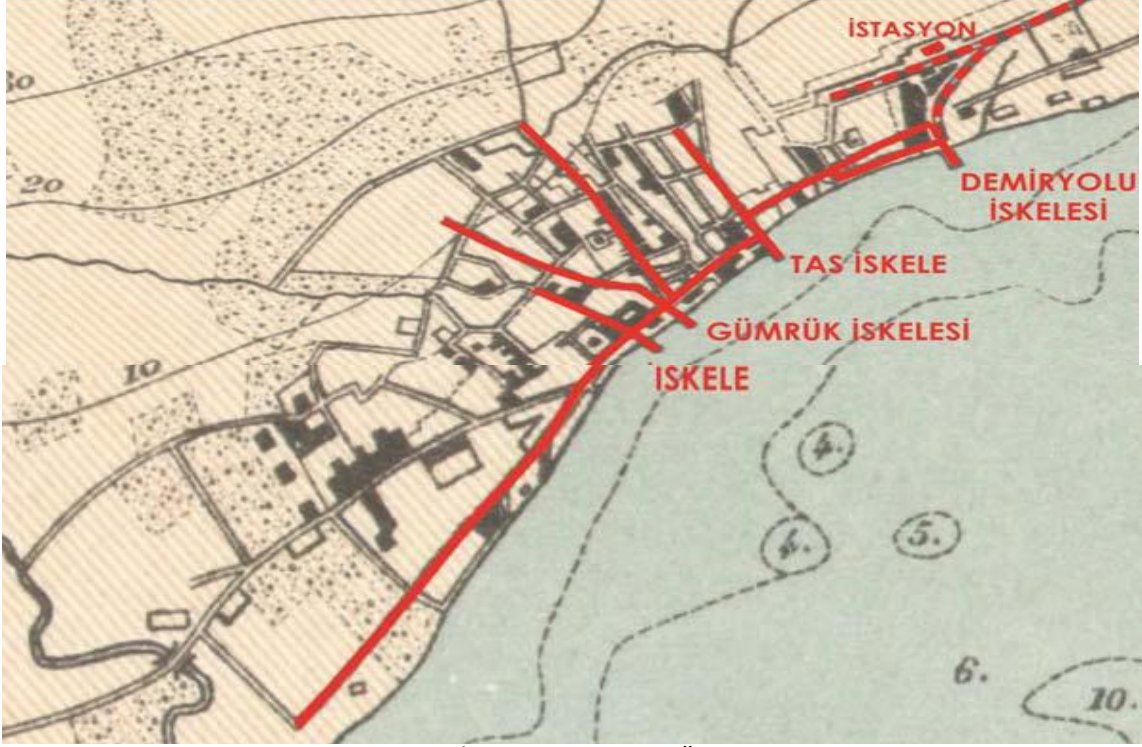
---

<sup>311</sup> BOA - BEO 505/37812 (29 Ekim 1894)

<sup>312</sup> Ünlü, *a.g.t.*, s 137.



“Gümrük İskelesi” ve haritada ismi “İskele” olarak geçen toplam 4 iskelenin bulunduğu anlaşılmaktadır.<sup>313</sup>



**Harita 5-** Mersin İskeleleri, **Kaynak:** Ünlü, *a.g.t.*, s. 138

Mersin kentinin kuruluşuna dair görüşlerini ifade ettiği yazısında Fikri Mutlu, Mersin’de 5 iskelenin bulunduğunu ve birincisinin 1830’larda kurulduğunu ifade etmektedir.<sup>314</sup> Bu ilk iskelenin, gümrük binası önünde bulunduğunu, hem yolcu hem de ithalat iskelesi olarak kullanıldığını belirtmektedir. İkincisi; Taş Han’ın önünde yer alan ve 1866 yılında yapılmış olan taş iskele, üçüncüsü; Çukurova Barı’nın (günümüzdeki Mersin Ticaret ve Sanayi Odası) önünde yer alan ve yapımına Messageries Maritimes şirketinin neden olduğu 1880’lerde yapıldığı düşünülen ahşap iskeledir. Dördüncüsü; 1941’deki Tüccar Kulübü’nün önünde yer alan ve 1883’te yapılmış, Mavromatilere ait olan ahşap iskeledir. Beşincinin ise Almanlar tarafından 1909 tarihinde demiryolu bağlantılı olarak

<sup>313</sup> Ünlü, *a.g.t.*, s.138.

<sup>314</sup> Mutlu, *a.g.m.*, s.6.



yaptırılan iskele olduğunu ifade etmektedir.<sup>315</sup> Dolayısıyla, farklı zaman ve kaynaklarda iskele sayısı ve yerlerine ilişkin bilgilerin çeşitlilik gösterdiği görülmektedir. İskeleler hakkında belirtilen bu farklı bilgilere karşın “Gümrük İskelesi”, “Demiryolu İskelesi” ve “Taş İskele”nin konumlarını uzun süre aynı yerde koruduğu, Mersin kent tarihi üzerinde yapılan araştırmalarda ortaya çıkan sonuçtur.

Gümrük İskelesi, kentin ana meydanı olarak bilinen Gümrük Meydanı’nda yer alan ve limanın en önemli iskelesi olarak bilinmektedir. Kentteki ticarî faaliyetler de bu iskelenin çevresinde yoğunlaşmaktadır. Burayı önemli kılan bir diğer özellik de diğer iskelelerle ve yerleşim birimleriyle olan yol bağlantısının diğerlerine nazaran daha düzenli olmasından kaynaklanmaktadır. “Taş İskele” Taşhan olarak bilinen hanın önünde yer alan iskeledir. “Demiryolu İskelesi” de istasyon ile bağlantılı şekilde demiryolu hattının denize ulaştığı yerde bulunmaktadır.<sup>316</sup> Yukarıda da ifade ettiğimiz üzere bu iskelelerin konumları sabit olmakla beraber bunların dışında konumları sürekli değişen başka iskeleler de Mersin Limanı’nda inşa edilmiştir.



**Fotoğraf 4- Kaynak: [www.wowturkey.com](http://www.wowturkey.com), Mersin Gümrük İskelesi.**

<sup>315</sup> A.g.m., s.6-7.

<sup>316</sup> Ünlü, a.g.t., s.139-140.

Ayrıca belirtmek gerekir ki 1914, 1916 ve 1920 tarihli Mersin kent haritalarında iskelelerin uzantısında Kuzey-Güney doğrultusunda gelişen caddeler bulunmaktadır.<sup>317</sup> Bu caddeler aracılığıyla iskelelere ya da iskelelerden kentin iç kesimlerine taşınacak hammaddelerin, ürünlerin ve yolcuların hızlı, kolay ve düşük maliyetle doğrudan ulaşımını sağlamaya yönelik olarak geliştiği anlaşılmaktadır. Sonuç olarak iskeleler ve kent karşılıklı bir ilişki içerisinde fiziksel ve sayısal olarak büyüyerek, kentin kısa sürede gelişmesine katkı sağlamışlardır.



**Fotoğraf 5- Kaynak:** [www.mersinport.com.tr](http://www.mersinport.com.tr), Mersin Limanında Gümrük İskelesinin yanına inşa edilen yeni iskele inşaatı.

Mersin Limanı'ndaki iskelelerin sayıları ve yerleri hakkındaki bu farklı bilgileri bir kenara koyarsak, limanda var olan iskelelerde ilk dönemlerde ithalat ve ihracatın birlikte gerçekleştirildiğini; ancak zamanla kendi aralarında ithalat ve ihracat iskeleleri olarak farklılaşmışlardır. 19. yüzyılın sonuna geldiğimizde Mersin Limanı, başta Adana vilayeti olmak üzere İç Anadolu ve Güneydoğu Anadolu'ya gidip gelen eşyanın ihraç ve ithal noktası haline geldiğini, ithal ve ihraç edilen malların bu limandaki

<sup>317</sup> Develi, *a.g.e.*, s.248.



iskelelerden yüklenip boşaltıldığı anlaşılmaktadır.<sup>318</sup> Mersin Limanı geniş olmakla beraber rüzgarlara açık ve su seviyesi açısından derin değildir. Limanın bu yapısından dolayı 19. yüzyılda ticaret gemileri, kıyıdan 1 mil açığa demirmek zorunda kalmışlardır. Örneğin 1900 tarihli Adana Vilayet Salnamesi'nde, bu durumu doğrular nitelikte Mersin Limanı'nı şöyle anlatmaktadır:

*Mersin Limanı açık bir limandır. Birkaç rüzgarın taht-ı tesirinde olduğundan gemilerin barınmasına müsaide değilse de posta vapurlarının zaruri uğrak mahali olup vilayetin umûmen ve Konya Vilayeti'nin kısmen mühim bir meharecidir. Bunlardan başka Mersin ile Silifke miyanesinde Gorikos Limanı ve Boğsak Limanı ve Gilindire Limanları vardır.*<sup>319</sup>

Ancak limanın coğrafi konumu ve geniş hinterlandından dolayı gemi acenteleri haftanın belirli günlerinde Mersin Limanı'na uğramaktaydılar. İstanbul, İzmir, Suriye, Beyrut ve İskenderiye'ye giden İdare-i Mahsusa, Hidivi gibi Osmanlı şirketlerinin posta ve yolcu gemilerinden başka, Fransız Messageries Maritimes ve Compagnie Fabre, İzmir'deki Yunan ve İngiliz Şirket-i Mahsusa ve Rus Bandıralı gemiler uğramaktadır.<sup>320</sup> Mersin Limanı'nda, Mısır, Fransa Messageries Şirketi ve Rusya Vapurları'nın sürekli acente memurları bulundurmasından dolayı, bu vapurların düzenli olarak Mersin'e sefer yaptıkları anlaşılmaktadır.<sup>321</sup>

Ancak Mersin Limanı, faal bir liman olmasına rağmen aynı dönemde Akdeniz Limanları'nın çoğunda olduğu gibi rıhtım eksikliğinden dolayı, gemiler açıkta demirmek zorunda ve kayıklarla (mavna ya da pereme olarak adlandırılan büyük kayıklarla) iskele ile gemiler arasında tahliye yapılmaya çalışılmaktadır. 1891 yılında, Mersin Limanı'nda

<sup>318</sup> Bozkurt, *a.g.e.*, s.130; “Fransa tüccarının Kayseri ile Konya tarikinden Mersin iskelesine imrar eyledikleri emtia ve eşyanın Gülek boğazıyla maden bacı derbendlerinden hin-i imrarlarında...” Ayrıntılı bilgi için bkz. BOA HR-MKT 383/16 (4 Temmuz 1861)

<sup>319</sup> Dengeç, *a.g.t.*, s. 110.

<sup>320</sup> Bozkurt, *a.g.e.*, s. 131.

<sup>321</sup> Tanju Demir, “Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları”, s. 4, ayrıca bkz.: Bozkurt, *a.g.e.*, s. 131.

malların ticarî nakline mahsus 10 mavna, 30'a yakın filika ve bir kıta istimbot bulunmaktadır.<sup>322</sup>

Gemilerin karaya yanaşmasının zor olduğu durumlarda; mavna, filika ve istimbotlarla Mersin Limanı'na gelen vapurlar, limana uğramadan kasabanın dışındaki deniz feneri hizasında yer alan bölgeden eşyaları nakletmektedir.<sup>323</sup> Cuinet, Mersin kasabasının 300 metre güney ucunda yer alan ve yalnızca 14 mil açığa kadar ışık veren ikinci sınıf bir deniz fenerinden bahsetmektedir.<sup>324</sup> Bu deniz fenerinde Mısır vapurlarının, Fransa Messageries Şirketinin ve Rusya vapurlarının acente memurlarının çalıştığı, ayrıca bir memur, bir liman reisi, iki sahil memuru ve bir de vergi memurunun görev yaptığı belirtilmektedir.<sup>325</sup>

19. yüzyılın sonunda artan ticaret hacmi nedeniyle yükleme ve boşaltma işlemlerini kolaylaştırmak amacıyla yeni bir liman ve rıhtım yapımına karar verilmiş ve yapılacak limanın çevre limanlar ile yarışabilecek nitelikte olması için gerekli araştırmanın yapılmasına yönelik çalışmalar başlatılmıştır.<sup>326</sup> 1904 yılında yapımı tamamlanan rıhtım sayesinde gemilerin artık rıhtıma yanaşabildikleri ve böylece Mersin Limanı'nın gerek ulusal ve gerekse uluslararası deniz yollarının önemli bir durağı haline geldiği

<sup>322</sup>Bozkurt, *a.g.e.*, s. 130.

<sup>323</sup>Dingeç,*a.g.t.*, s.54.

<sup>324</sup>Cuinet, *a.g.e.*,s. 58.

<sup>325</sup>Dingeç, *a.g.t.*, s. 54.

<sup>326</sup>*A.g.t.*, s. 50; "Mersin şehri pişegahında usul-u vuku'a hazıra-i fenniye tatbiken bir liman ve rıhtım inşası temin beş sene müddet ve kararlaştırılacak şerait ile uhdelere tefviz ve ihâlesi istid'asını ve buna müteallik bazı mevad-ı esasiye mutazammın tahrirat-ı hariciye hülefâsından Mehmed Cevad ve rüfekası mühr ve imzalarıyla verilen arz-ı hâl leffen savb-ı devletlerine irsal kılınmayla bi't-tedkîk icabının icrasına ve inba himmet..." Ayrıntılı bilgi için bkz. *BOA BEO- 1139- 85424* (11 Haziran 1898); ayrıca bkz. *BOA DH-MKT 1093-10* (23 Temmuz 1906)

anlaşılmaktadır.<sup>327</sup> Mersin Limanı, sahip olduğu bu özellik sayesinde 20. Yüzyılın başı itibariyle yakın ve uzak bölge hinterlandının giriş kapısı olma niteliğini kazanmıştır.<sup>328</sup>

Yapılan bu çalışmalar iskelelerin sayılarını artırmakla beraber, bölgenin limanı olarak, hem limanın hem de kentin büyümesini de beraberinde getirmiştir. Bu anlamda gelişen yalnızca iskeleler olmamıştır. İskelelerle birlikte, gelip giden malların kontrolü ve vergilendirilebilmesi için zabıta karakolu, gümrük idaresi (rüşumat)<sup>329</sup>, karantina yapıları, doğan iletişim gereksinimiyle posta idaresi gibi kurumlara, malların saklanması için depolara, sigorta şirketlerine, konsolosluklara ve limanı üretim art bölgesine bağlayacak karayolu, demiryolu gibi altyapı yatırımlarına duyulan ihtiyaç zaman içinde iyice belirginleşmiştir.<sup>330</sup> Bu ihtiyaçlar, kimi zaman yerel yönetimler, kimi zaman da yerli ve yabancı tüccarlar tarafından dile getirilmiş ve uygulanmıştır. Limanın gelişimi kentin de mekansal anlamda şekillenmesinde önemli rol oynamıştır. İskelelere yakın olma isteğinden dolayı deniz ticareti ile uğraşan Müslüman ve gayrimüslim tüccarlar kıyı kenarındaki dükkan ve mağazaları kiralamışlardır. Bu durum kentin ticarî merkezinin de deniz kıyısına paralel bir hat boyunca gelişmesine neden olacaktır.<sup>331</sup>

## II.5. Mersin Limanı ve Kentin Ekonomik Yapısının Gelişimi

19. yüzyılda Mersin’de ticaretin gelişiminde, kentin kozmopolit nüfus yapısı önemli rol oynamaktadır. Farklı coğrafya ve kültürlerden gelen bu topluluklar, kentin ticarî

<sup>327</sup> Dengeç, *a.g.t.*, s. 53.

<sup>328</sup> Bozkurt, *a.g.e.*, s.130.

<sup>329</sup> Gümrük binası olarak inşa edilmek istenen arazinin Bezm-i Alem Valide Sultan Vakfına ait olması nedeniyle Rüşumat Emaneti tarafından satın alınarak inşa edilmek istendiğine görülmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. *BOA İ-MVL 531-23821* (18 Mayıs 1865); *BOA İ-ŞD 30-1421* (30 Aralık 1875)

<sup>330</sup> “ Adana eyaleti dahilinde kain Mersin iskelesi Kıbrıs’ın karşısında olarak oraya Beriyyetü’ş-Şam ve Avrupa taraflarından haylice yolcu ve eşya tevarüd etmekte olduğundan ve kullanılacak iskelesi olmadığından 2 adet iskele ile oranın zabt ve rabtı zımında ikame olunan zabtiyeler için karakol şeklinde bir mevki’n inşası ve nizamsız ve yolsuz yapılmış ve yapmakta olan binaların ve Tarsus sancağında olan tarlaların su yollarıyla harkların tanzim ve tesviyesi için bir mühendis gönderilmesi...” Ayrıntılı bilgi için bkz. *BOA- A.MKT.MVL 53-58* (12 Haziran 1852).

<sup>331</sup> Ünlü, *a.g.t.*, s.147-148.

yaşamını zenginleştirmiştir. Bu durumun, kentteki ticaretin uluslararası nitelik kazanmasında da etkili olduğu söylenebilir. Pek çok Osmanlı kentinde olduğu gibi Mersin'deki gayrimüslim topluluklar, kentteki ekonomik güce sahip olan kesimlerdir. Bu durumdan dolayı kentin ticarî yaşamında önemli bir konuma sahip oldukları ifade edilebilir.<sup>332</sup> Nüfus olarak Rumlardan sonra en kalabalık gayrimüslim topluluk Ermenilerdir. Genelde zanaatkârlık ve ticaretle uğraşmışlardır. Kente yerleşen Avrupalılar ise genellikle büyük firmaların temsilciliğini ya da şubelerini açmışlardır.<sup>333</sup> Özellikle 1860'lı yıllardan itibaren kente gelip yerleşen Maruni kökenli aileler, Avrupalı tüccarların temsilcileri olarak, denizcilikle uğraşan büyük firmaların şubelerini açmıştır.<sup>334</sup>

Kentte ticarî yapıyı oluşturan temel alanların başında limandaki ticarî faaliyetler ve tarımsal üretimin geldiği görülmektedir. Birbirini besleyen bu iki ticarî faaliyetle birlikte kent, yavaş yavaş gelişmeye başlamıştır. Ayrıca Tanzimat'ın getirdiği düzenlemeler sayesinde kent hızla gelişmeye başlamış ve şehirde hızla yeni depolar, fabrikalar, bankalar, hanlar, oteller, mağazalar ve dükkanlar yer almaya başlamıştır.<sup>335</sup> Bu anlamda, kentteki ticarî hayatın gelişiminde, limanın ürettiği ticarî faaliyetlerin önemli rol oynadığını söylemek yanlış olmayacaktır.

### II.5.1. Ticaret ve Ticari Aktörler

Mersin kentinin ticaret yapısı ile ilgili önemli veri kaynaklarından birisi de Osmanlı Şark Ticaret Yıllıkları'dır. Farklı yıllara ait Şark Ticaret Yıllıkları'na göre, kentte, 1880'li yıllardan itibaren ticarî yaşamın oldukça hareketlendiği ve iş kollarında çeşitlilik

<sup>332</sup> Nuri Adıyeke; Nükhet Adıyeke, *a.g.m.*, s.80.

<sup>333</sup> Yorulmaz, "Yabancı Tüccar ve Gayri Müslim Tebaanın Mersin Ekonomisindeki Rolü (1830-1918)", s.321.

<sup>334</sup> Oğuz, *a.g.e.*, s.76.

<sup>335</sup> Adana Vilayet Salnameleri kentteki taşınmaz mallar konusunda önemli veriler sunmaktadır. Bkz. Bozkurt, *a.g.e.* s.107-108.

yaşandığı anlaşılmaktadır. Bu dönemde kentte özellikle denizcilik, gemi, vapur acenteliği, komisyonculuk, sigortacılık gibi iş kollarıyla ve özel olarak kereste alım satım işiyle uğraşan aileler olduğu görülmektedir.<sup>336</sup> Kentte gelişen ticarî etkinliğin önemli göstergelerinden biri de, sigorta şirketleridir. Bu dönemde kentte, ithalat ve ihracatla gelip giden malların güvenli biçimde taşınması ihtiyacının sigorta şirketlerini zorunlu kıldığı anlaşılmaktadır. 1889-1890 ticaret yılına göre, kentte Tchertchian'a ait “ La Foncière” adlı bir sigorta şirketinin hizmet verdiği ifade edilmektedir.<sup>337</sup> Bunun dışında, kentte ithalat-ihracat faaliyetini yürütmek üzere büroların açıldığı belirtiliyor. Örneğin, 1893 yılında kentte, İtalyan Maks Bratsafolli ve Nikola Bratsafolli'ye ait ithalat ve ihracat bürosu bulunduğu öğrenilmektedir.<sup>338</sup>

1894 yılından itibaren kentte finans sektörüne yönelik önemli yatırımlar yapılmıştır. Osmanlı Bankası'nın bir şubesinin kentte hizmet verdiği, bankerliğin de hızla yaygınlaşmaya başladığı anlaşılmaktadır. Ayrıca 1894 yılına ait ticaret yıllıklarında, gemi acentelerinin sayısının artarak altıya, 1896 yılına gelindiğinde ise bu sayının ona ulaştığı görülür.<sup>339</sup> 20. yüzyıla gelindiğinde ise kentte kolektif şirketlere rastlanmaktadır. Örneğin, 1901 yılında açılan Şaşati Biraderler Kolektif Şirketi ithalat-ihracat yapmaktadır. 1904 yılında, Fransız Murg Dalg ve Ermeni Manukoğlu Misak Keşişyan, hububat ve pamuk işiyle uğraşmaktadır.<sup>340</sup> Yıllıklarda kentteki sigorta şirketi sayısında da büyük bir artış yaşandığı görülmektedir. 1890'da bir, 1896'da üç olan sigorta şirketi sayısı 1909 yılında on bire, 1913'te yirmiye ulaşmıştır.<sup>341</sup> Liman faaliyetindeki artışın bir göstergesi olarak da

<sup>336</sup> 1883, 1885, 1886 , 1889, 1890 , 1894, 1896, 1909, 1913 *Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllıkları*.

<sup>337</sup> *1889-1890 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı*, s. 713.

<sup>338</sup> *1893 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı*, s.929.

<sup>339</sup> *1894 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı*, s. 929; *1896 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı*, s. 1066-1067.

<sup>340</sup> Filiz Yenişehirlioğlu (Ed.), *Mersin Evleri*, Kültür Bakanlığı Yay., Ankara 1995, s.26.

<sup>341</sup> *1913 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı*, s. 1621-1622.

gemi acenteleri gösterilebilir. 1909 yılına gelindiğinde gemi acentesi sayısının on beşe ulaşmış olması bu durumu açıkça ortaya koymaktadır.<sup>342</sup>

### II.5.2. Limanın Gelişimi ve Ticarete Etkisi

Çukurova Bölgesi'nin verimliliği ve tarımsal ürün çeşitliği doğrudan Mersin Limanı'ndaki ticareti de etkilemektedir. Mersin Limanı'ndan ihraç edilen tarımsal ürünler arasında pamuk, yün, buğday, arpa, balmumu, susam tohumu ve keten tohumu gelmektedir. Bölgeyi ziyaret eden Avrupalı gezginlerin de ifadelerine bakıldığında Mersin Limanı'nda, Çukurova Bölgesi'nin dışarıya açılan kapısı olması nedeniyle, ithalat ve ihracatın giderek yoğunlaştığı ifade edilmektedir. Örneğin; 1830 ve 40'lı yıllarda Çukurova'nın sosyal ve ekonomik envanterini hazırlayan İngiliz Barker<sup>343</sup> 1844 yılında limanı incelerken, limandaki ithalat-ihracat rakamlarına ilişkin sunmuş olduğu bilgilere göre, Limanı'ndaki ihracatın ithalata nazaran üç kat fazla olduğunu ifade etmektedir.<sup>344</sup> Barker, limanda artan ticarî etkinliğe ilişkin olarak limanın, iç bölgelerin dışa açılan kapısı olarak çalıştığını vurgulamıştır. Bölgeyi ziyaret eden diğer gezginler de, Barker'ın yazdıklarına paralel olarak, Adana ve Tarsuslu tüccarların, keten tohumu, yün, susam ve pamuğu Mersin'de gemilere yüklediğini, küçük bir yerleşim olmasına rağmen Mersin'in, Tarsus ve Adana'ya olan yakınlığı nedeniyle Anadolu'nun ticaretinde önemli bir konumu bulunduğunu ifade etmişlerdir.<sup>345</sup>

<sup>342</sup> 1909 Tarihli Osmanlı Ticaret Yıllığı, s.2021-2022.

<sup>343</sup> Cezmi Yurtsever, "Çukurova'ya Yönelik Fransız Emperyalizminin Tarihi ve Kültürel Görünümü", III. Uluslar arası Çukurova Halk Kültürü Bilgi Şöleni Sempozyumu, Adana Valiliği Yay., Adana 1999, s. 665.

<sup>344</sup> Ünlü, a.g.t., s.190.

<sup>345</sup> A.g.t., s.191.

### II.5.3. Ticari Mekanlar

#### II. 5. 3. 1. Depolar, Antrepolar

Tanzimatla birlikte Osmanlı kent yapısı içinde yer almaya başlayan yapılardan biri de depo ve antrepolardır. Mersin’de limanın ve ticaretin gelişimiyle birlikte kentte söz konusu yapıların yer almaya başladığı görülmektedir. Merkezî hükümetin girişimleri ile 1899 tarihinde, Akdeniz’in önemli iskelelerinden biri olan Mersin’in limana olan ihtiyacı doğrultusunda, Tahinci Atnaş Efendi’ye, kentte bir liman ve rıhtımla birlikte, dok ve antrepo inşası imtiyazının verildiği görülmektedir.<sup>346</sup> Söz konusu imtiyaz ile gümrük işlemlerini kolaylaştırmak ve ithal malları saklamak için bir antrepo yapılması gerektiğinin düşünüldüğü, ancak gelecekte ihtiyaçlar doğrultusunda yapılacak antrepo için şimdilik limanda boş bir alan bırakılmasına karar verildiği anlaşılmaktadır.<sup>347</sup>

Belgede ayrıca rıhtıma yakın bölgelerde yapılacak olan gümrük binası ve yakınında çeşitli antrepoların inşası ile ticarî işlemlerin kolaylaşacağı, ithal malların vergi ödemesi gerçekleşinceye kadar saklanması amacıyla yapılacak antrepo inşa masrafının imtiyaz sahibi şirkete ait olacağı ve ihtiyaca göre yapılacağı kararlaştırılmıştır.<sup>348</sup> Verilen imtiyaz doğrultusunda söz konusu anonim Osmanlı şirketi ile devlet arasında yapılan anlaşmada işin bitirilmesi için verilen 9,5 yıllık sürenin daha sonra 6,5 yıla indirilmesi, kentte hızla artan liman ihtiyacını göstermesi açısından önem taşımaktadır. Kentte yapılan depo ve antrepo gibi binaların yalnızca devlet tarafından öngörülüp yapılmadığı anlaşılmaktadır. Kente dışarıdan gelen, ticaretle uğraşan kimseler tarafından da bu tür yapıların yapıldığı anlaşılmaktadır.

<sup>346</sup> “Mersinde liman ve rıhtım ile dok ve antrepolar inşası için uhdesine imtiyaz verilmesi hakkında Tahinci Atnaş efendi tarafından verilen istid’name ile mukavele ve şartname lahiyaları ve harita üzerine fen müşavirliğiyle Nafia idaresince tedkik-i madde ve ol babda Bahriye nezareti celilesiyle muhabere olunduktan...” ayrıntılı bilgi için bkz. *BOA, BEO-1139/85424* (19 Kasım 1898)

<sup>347</sup> Dengeç, *a.g.t.*, s. 50-52.

<sup>348</sup> *BOA, BEO-1139/85424* (19 Kasım 1898)

*Bir süre Mersin’de yaşamış ve ticaretle uğraşmış olan gezgin Barker bu tür bir girişimde bulunmuştur. Gezgin, ticari faaliyetlerin hızlı ve seri bir şekilde yürütülmesi için yeniliklere gereksinim olduğunu söylemiş ve kentte bir depo kurduğunu, bu depoya pamuğu ve yünü sıkıştırmak ve paketlemek üzere bir de makine getirdiğini anlatmıştır.*<sup>349</sup>

Cuinet, 1891 yılında kentte 90 adet deponun bulunduğunu ifade etmektedir.<sup>350</sup>

Kentte gelişen ticaret ile birlikte, söz konusu depo, antrepo gibi yapıların yanı sıra özellikle gümrük iskelesi ve uzantısındaki gümrük meydanı bir ticarî alan olarak gelişmiştir. Depo, antrepo gibi binaların bu dönemde kentteki yerlerine ilişkin kesin verilere sahip olunmasa da, bu yapıların hammadde ve ürünün saklanması için duyulan ihtiyaçtan dolayı iskeleleri ve istasyonu kapsayan Cami-i Şerif ve Frenk mahallesi sınırları içinde olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca Cami-i Şerif mahallesinin sınırları içinde yer alan Uray Caddesi ve kıyı şeridindeki pek çok yapının alt katlarının depo olarak kullanıldığı bilinmektedir.<sup>351</sup>

### **II.5.3.2. Bankalar**

Osmanlı Devleti’nde modern anlamda ilk bankacılık faaliyetleri Tanzimat sürecinde ortaya çıktı. Kentlerde artan ticarî faaliyetler sonucu, 1830’lardan itibaren “*Bankalar*” gibi kapitalist ekonomiye özgü para ve kredi kurumları gelişti. Bunlar kent merkezlerinin yeni bileşenleri olarak boy gösteriyorlardı. Başta liman kentleri olmak üzere büyük kentlerde ithalat-ihracat, bankerlik, sigortacılık, deniz ve kara taşımacılığı gibi alanlarda uzmanlaşan bir ticaret burjuvazisi doğmaya başlamıştır.<sup>352</sup> Yukarıdaki satırlarda da ifade edildiği üzere Osmanlı İmparatorluğu’nda batılı anlamda banka kurma girişimleri 1830’larda başlamıştır. 1856 yılında kurulan Osmanlı Bankası, 4 Şubat 1863 tarihli

<sup>349</sup> Ünlü, *a.g.t.*, s.210.

<sup>350</sup> Cuinet, *a.g.e.*, s. 58.

<sup>351</sup> Develi, “Yok Olan Bir Tarih Azak Han”, *İçel Sanat Kulübü Aylık Bülteni*, Mersin, 2000, sayı:88, s. 6.

<sup>352</sup> Kaygalak, *a.g.e.*, s. 78.



fermanla İngiliz ve Fransız sermayesi tarafından eşit paylarla ortaklık meydana getirilerek yeniden düzenlenmiş ve bir merkez bankası gibi işlev görmüştür.<sup>353</sup>

Osmanlı Devleti için de ekonomik açıdan önem taşıyan bölgelerde bankalar hızla şubeler açarak örgütlenmeye başlamıştır. 1894 yılında Mersin’de kurulan Bank-ı Osmani Şubesi kısa sürede hızla gelişmiştir. *Osmanlı Bankası Tarihi* adlı çalışmasında Edhem Eldem, Mersin’deki şubeyi kârlılık oranı açısından yapmış olduğu 5’li kategorilendirmede, 2500-3500 lira arasında değişen kâr oranından dolayı ikinci kategoride göstermiştir.<sup>354</sup> 1894 tarihli Adana Vilayet Salnamesine göre; banka çalışanlarının tamamı yabancı veya gayrimüslimlerden oluşmuştur.<sup>355</sup>

Bankanın dışında kentte, finansal hizmetler konusunda faaliyette bulunan en eski kuruluş, “*Christmann ve Mavromati Oğulları*” adlı yazıhanedir. Mersin’de henüz bir banka şubesinin bulunmadığı 1872 yılında, kentte sarraflık yapan Constantin Mavromati’nin, bu yazıhaneyi açarak, o dönemde pek çok sarrafın yaptığı gibi borç verip almak gibi çeşitli finansal işler yaptığı anlaşılmaktadır.<sup>356</sup> Mavromati’nin dışındakente faizcilikle uğraşan pek çok gayrimüslim Osmanlı vatandaşı vardır. Bastiyorlar, Seydril Bakudi, Hristo Fevridi ve Andon Likardi Pavlos gibi isimlerden söz edilmektedir.<sup>357</sup> Bu dönemde, kentlerde hizmet vermeye başlayan bir diğer finans kurumu ise menafi

<sup>353</sup> Osmanlı Bankası’nın kuruluşu ve Osmanlı ekonomisindeki etkinliği için bkz. Edhem Eldem, *Osmanlı Bankası Tarihi*, (Çev: Ayşe Berktaş) Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 2000, s. 12; Kaya Bayraktar, “Osmanlı Bankasının Kuruluşu”, *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, Cilt: 3, Sayı: 2, Sivas 2002, s. 80.

<sup>354</sup> Eldem, *a.g.e.*, s.285.

<sup>355</sup> Salnameye göre banka çalışanları; Direktör Dikran Karabetyan, İkinci Direktör Ernest Efendi, Muhasebeci Livtov Efendi, Emti’a Memuru Livtov Efendi, Sandık Emmini Livtov Beracijoni, Tahsil Memuru Livtov Bendelidos’dur. Ayrıntılı bilgi için bkz. *1894 tarihli Adana Vilayet Salnamesi*, s. 171-172.

<sup>356</sup> *1894 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı*, s. 929; Dingaç, *a.g.t.*, s. 86.

<sup>357</sup> *BOA.,Y..PRK.DH, 3/ 39 (27 Temmuz 1889).*

sandıklarıdır.<sup>358</sup> 1873 tarihli AVS'ye göre Mersin Kazasında bulunan Menafi Sandığı Komisyonu; Reis Hüseyin Efendi, Aza Mehmet Ali Efendi, Aza Vasil Ağa, Aza Kırkor Ağa, Aza Corci Efendi ve bir katip ve sandık eminden oluşmaktaydı.<sup>359</sup>

19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde birçok yabancı banka kurulmuş, ancak bu bankaların genelde bir tefeci gibi çalışması ve köylüye gerekli tarımsal krediyi vermemesinden kaynaklanan sorunlardan dolayı memleket sandıkları ve menafi sandıklarına ilgi gösterilmiştir. Bu çerçevede sandıkların birleştirilmesinden elde edilen sermaye ile 1888 yılında Ziraat Bankası kurulmuştur.<sup>360</sup> 1874 yılında Mersin'de hizmet veren menafi sandığı kapatılarak Ziraat Bankası'nın bir şubesine dönüştürülmüştür. 1891 yılında kentte başkanlığını Abdullah Merzuk Efendi'nin yaptığı, bir muhasebeci, iki Müslüman ve iki de gayrimüslim üyeden oluşan Ziraat Bankası Şubesi bulunmaktadır.<sup>361</sup>

Osmanlı Bankası ve Ziraat Bankası'nın dışında, 1904 ve 1906 yılında kentte iki yeni banka şubesi daha açılmıştır. 1904 yılında açılan Deutsche Orientbank'tır. Diğeri ise iki yıl sonra açılan ve iyi yönetilememesi nedeniyle bir süre sonra kapanan Atina Bankası'dır.<sup>362</sup> 1913'e gelindiğinde banka sayısının dörde ulaşmış olduğu, kentte Osmanlı Bankası, Ziraat Bankası, Atina Bankası, Deutsche Orientbank'ın birer şubesinin bulunduğu

<sup>358</sup> **Menafi Sandıkları:** Mithat Paşa Tuna Valisi olunca Tuna vilayetinde o dönemde hakim olan düzensizliklerin önünü almak için çeşitli girişimlerde bulunmuştu. Bu düzensizliklerin önemlisi köylü ve çiftçinin sarraf ve tefeciler tarafından sömürülmesi idi. Mithat Paşa bu işi kökünden halletmek için her kaza dahilindeki bütün çiftçilere kredi sağlayacak sandıklar kurmaya karar vermiş ve gerekli, yetkiyi de almıştı. 1864 yılında kurulan bu sandıklara Menafi Sandıkları adı verilmişti. Sandıkların amacı, köylüyü tefecilerin elinden kurtarmaktı. Sandıklar, özellikle hasat sezonunun iyi geçmediği yıllarda köylülere düşük faizle kredi temininde önemli bir görev üstlendiler. Bkz.: Roderic Davison, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Reform*, s. 159; ayrıca bkz.: Selda Kılıç, "1864 Vilayet Nizamnamesinin Tuna Vilayetinde Uygulanması ve Mithat Paşa", *AÜDTCF Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt:24, Sayı:37, Ankara 2005, s. 107-108; İlyas Söğütü, "Türk Modernleşmesi Sürecinde Mithat Paşa", *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, Cilt: 11, Sayı: 1, Sivas 2010, s. 104.

<sup>359</sup> *1873 Tarihli Adana Vilayet Salnamesi*, s. 71.

<sup>360</sup> Bozkurt, *a.g.e.*, s. 63, Arslan Yüzgün, "Ziraat Bankası", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yay., İstanbul 1985, ss.771-772.

<sup>361</sup> *1891 Tarihli Adana Vilayet Salnamesi*, s. 92.

<sup>362</sup> *BOA, HR.İM, 157/59 (7 Eylül 1925)*

görülmektedir.<sup>363</sup> Sonraki dönemlerde Fransız “La Banque Française de Syrie” ve “Banque Française Des Pays D’orient” bankaları da kentte birer şube açtılar.<sup>364</sup> Söz konusu finans kurumlarının, dönemin önemli bankaları olarak açtıkları şubeler ile kentte ticaret ve sanayi yatırımlarının gelişmesine önemli bir katkı sağladığı anlaşılmaktadır. Örneğin, 1899 yılında kentte bir liman ve rıhtımla birlikte, dok ve antrepo inşası imtiyazının verildiği Tahinci Atnaş Efendi ve ortağı David De Toledo’nun şirketlerine, Osmanlı Bankası tarafından finansal güvence verilmiştir.<sup>365</sup>

1890’lı yıllardan itibaren kentte yer almaya başlayan finans kurumlarının, şube açmak üzere Mersin’i seçmelerindeki önemli tercih nedenlerinin başında liman ve limanın ticaret potansiyeli gelmektedir. Genelde bu dönemde kentte açılan bankalar iskelelere ve iskelelerin etrafında bulunan ticarî mekanlara yakın yerlerde şubelerini açmışlardır.<sup>366</sup>



**Fotoğraf 6-** Ziraat Bankası. **Kaynak:** Hayrettin Ergun Koleksiyonundan 18 Nisan 1905

<sup>363</sup> 1913 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı, s.1622; Dineç, a.g.t., s. 90.

<sup>364</sup> Gülizar Açık Güneş, *Mersin Levanten Yapıları Üzerine Bir İnceleme*, Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Ana Bilim Dalı, Adana 2010, s. 25.

<sup>365</sup> “Mümaileyh Atnaş efendinin Galatada Mehmed Ali paşa hanında mukim bulunan şeriki ‘‘ S ‘‘ David De Toledo ve kumpanyası hakkında ahiren sebk eden istilama cevaben Osmanlı Bankasından alınan tezkirede mümaileyha min-el-kadim beyan da bulunup itibarı derece-i matlubede olduğu gibi taahhüdâtını ifa edecek kadar itibarı dahi söylendiği bildirilmesiyle bankanın bu şehadâtı mertebe-i kâfiye ve vâfiyede görüldü.” ayrıntılı bilgi için bkz. BOA, BEO-1139/85424, (19 Kasım 1898), ayrıca bkz.: Dineç, a.g.t., s.51.

<sup>366</sup> Ünlü, a.g.t., s.214.

### II. 5. 3. 3. Hanlar, Uray Caddesi ve Yoğurt Pazarı

Limanın gelişmesi ve ticaretin yoğunlaşması üzerine kente gelen tüccarların, kervanların ve gezginlerin konaklayabileceği yapılara ihtiyaç duyulmaya başlandığı anlaşılmaktadır. Cuinet 1891 tarihi itibarıyla, Mersin’de 4 adet han bulunduğunu ifade etmektedir.<sup>367</sup> Hanlar kente dışarıdan gelenler için konaklama işlevi taşıyan yapılardır. Ancak zamanla gelişen ticarete uygun olarak söz konusu yapıların ticarethane ve depoları barındıran ticarî yapılara dönüşerek işlev değiştirdiği görülmektedir. Adana Vilayet Salnameleri’ne göre, kentin en eski hanı Katran Hanı’dır. Salnamede, Latin Katolik Kilisesi’nin cadde üzerindeki bölümünün 1810 yılında han olarak yapıldığı, 1846 yılında kiliseye dahil edildiği ifade edilmektedir.<sup>368</sup> 1854 yılında, hanın tadilatı yapılarak Katolik Erkek Kolejine dönüştürüldüğü belirtilmektedir.<sup>369</sup>

Bir diğer han Taşhan’dır. Taşhan’ın yapımına 1869 yılında başlanmış ve 1871 yılında tamamlanmıştır. Mersin’in tanınmış tüccarlarından Mavromati ve Şuray-ı Devlet azalarından Vayvani tarafından yaptırılmıştır.<sup>370</sup> Han’ın, yapıldığı dönemde deniz kıyısındaki konumu ve iskeleye yakınlığı, barındırdığı işlevlerin, limandaki ticarî etkinliklerle ilişkili olduğu yönünde ipucu vermektedir. Günümüzde Taşhan, ticari eğlence merkezi olarak varlığını sürdürmektedir.

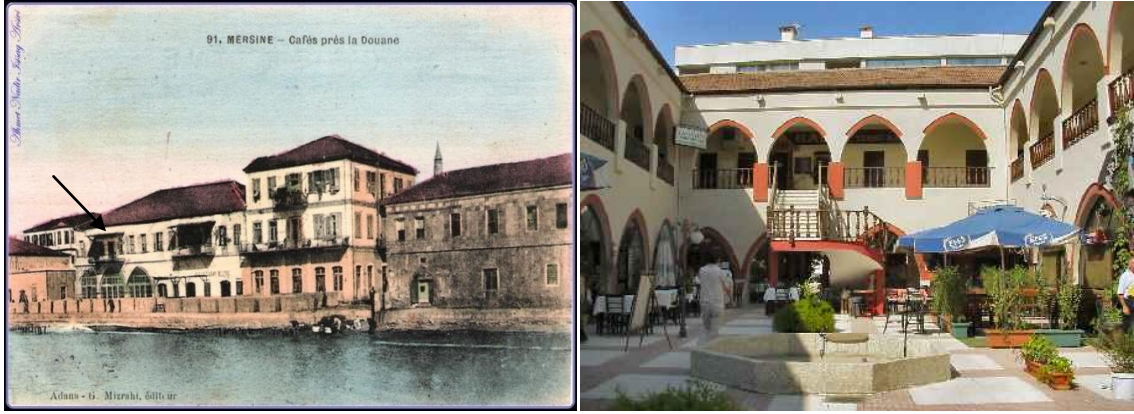
---

<sup>367</sup> Cuinet, *a.g.e.*, s. 57-58.

<sup>368</sup> Dingaç, *a.g.t.*, s.92.

<sup>369</sup> Gündüz Artan, *Mersin Tarihi Kronolojisi*, İçel Sanat Kulübü Yayını, Mersin, 2003, s. 6.

<sup>370</sup> Dingaç, *a.g.t.*, 92.



**Fotoğraf 7- Kaynak:** [www.dundenbugunemersin.com](http://www.dundenbugunemersin.com). Taşhan-Mersin

Bu dönemde, kentteki önemli hanlardan biri de Azak Han'dır. Sursok Han'ıyla Uray Caddesi üzerinde karşı karşıyadır. Bu han, aynı zamanda tüccar hanı olarak da bilinir. Yapım tarihi kesin olarak bilinmemekle birlikte, 1899 yılından önce yapılmış olduğu anlaşılmaktadır. Yapı 1899 yılında kentin ileri gelen tüccarlarından ve Ticaret Meclisi'nin de ilk üyelerinden olan Haralambos Şatır'dan Hamdi Paşa'ya devrolunmuş, birkaç kez sahiplerinin değişmesiyle birlikte 1928 yılında Azakzadeler'in satın almasından itibaren Azak Han ya da Azakzadeler Hanı olarak anılmaya başlanmıştır. Ancak yapının ilk sahiplerinden olan Haralambos Şatır'dan dolayı Şatır Han olarak da bilinmektedir. Kente gelen tüccarların ve kervanların konaklaması amacıyla kullanılan bir yolcu hanıdır.<sup>371</sup> Konaklama amacıyla kullanılan han zamanla, ticarethaneler ve yazıhanelerin bulunduğu bir tüccar hanına dönüşmüştür.<sup>372</sup> Günümüzde ise yıkılmış, otopark olarak kullanılmaktadır.

<sup>371</sup> Dingaç, a.g.t., s.92; Develi, *Yok Olan Bir Tarih Azak Han*, s. 6-7.

<sup>372</sup> Develi, a.g.m., s.6.



**Fotoğraf 8- Kaynak:** [www.wowturkey.com](http://www.wowturkey.com). Azak Han ve Sursok Han: Sol taraftaki Azak Han, sağdaki Sursok Han

Sursok Han ise; 1860'lı yıllardan itibaren ticaret yapmak amacıyla Beyrut'tan Mersin'e gelen ve zamanla kentin ileri gelen tüccarlarından olan Sursok Ailesi'ne aittir.<sup>373</sup> Günümüzde Uray Caddesi üzerinde, alt katında bir marketler zincirini barındırarak varlığını sürdürmektedir. Kentte belirtilen bu hanların dışında; Alanya Hanı, Aslanlı Han, Tahtalı Han da bulunmaktadır. Hanlar genel olarak Uray Caddesi'ne yakın konumu ile kentin, liman işlevi doğrultusunda gelişen ticaret merkezinde yer aldıkları anlaşılmaktadır.<sup>374</sup>



**Fotoğraf 9-Kaynak:** [www.wowturkey.com](http://www.wowturkey.com). Sursok Han-Mersin

<sup>373</sup> "19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası, Açık Oturum: Bellek ve Miras", *19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası*, Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Yay., No:1, Mersin, 2002, s.141.

<sup>374</sup> Şinasi Develi, "Eski Mersin'den Esintiler; 1930'lu Yılların Uray Caddesi", *Mozaik Dergisi*, Mersin, 1993, sayı:11, s. 48.



Görüldüğü üzere, kentin ticarî yapısının güçlenmesi, karayolu, demiryolu gibi ulaşım olanakları ile iskeleler gibi fizikî altyapıya yapılan yatırımlar, ticarî kullanımların ve yapıların sayısını artırdığı gibi niteliklerini de dönüştürmüştür. Yapıldıkları ilk dönemde, daha çok konaklamaya yönelik işlev gören hanlar, zamanla kentte yerleşik tüccar, komisyoncu, gemi acentesi vb. ticarethanelerin yer aldığı iş hanları olarak fonksiyon kazanmışlardır. Söz konusu yapıların kent içindeki konumlarına bakıldığında, kentin ticaret hayatının yoğunlaştığı Uray Caddesi ve çevresinde yer aldıkları görülmektedir. Uray Caddesi aynı zamanda gemi ve vapur acentelerinin, komisyoncuların, ithalat ve ihracat yapan tüccarların yoğun olarak yer aldığı bir caddedir. Gümrük İskelesi ile istasyon boyunca uzanan deniz ve iskele ilişkisinden dolayı şehrin ticarî hayatının merkezi olan bir caddedir.



**Fotoğraf 10- Kaynak:** www.wowturkey.com, Mersin – Uray Caddesi

1890'lı yıllara gelindiğinde ticaretteki dönüşümle birlikte Uray Caddesi'nin fiziksel olarak çehresinin değişmeye başladığı görülmektedir. Zira cadde artık, kervanların belli sürelerle konaklayarak geçip gittikleri bir güzergah olmaktan çıkmış, daha çok liman faaliyetine dayalı yerleşik ticaret kültürünün somut öğeleri olarak tüccar hanlarını barındıran bir merkezi iş alanının ana omurgası haline gelmiştir.

Yoğurt Pazarı, Mersin'in kuruluşundan günümüze kadar ismini koruyan ender yerlerdendir. Uray, Hastane, Silifke ve Pazar Caddeleri'nin kesiştiği bir noktadadır.<sup>375</sup> Köylüyle kentliyi şehir merkezinde buluşturan ekonomik açıdan hareketli bir pazar yeri olarak ön plana çıkan Yoğurt Pazarı'nda kentte yaşayanların ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik dükkan ve ticari mekanları bulunmaktadır. Belediye tarafından ismi dönem dönem değiştirilmek istenmişse de bunda başarılı olunamamıştır. Yoğurt Pazarı aynı zamanda kentin ticarî yaşamının hareketli olduğu Gümrük İskelesi ve Uray Caddesi'ne oldukça yakındır.



**Fotoğraf 11- Kaynak:** [www.wowturkey.com](http://www.wowturkey.com), Mersin- Yoğurt Pazarı

Gezginlerin anlatıları, belgeler ve Mersin tarihi üzerinde yapılan araştırmalardan anlaşıldığı üzere denize ve iskelelere olan yakın konumu ile Uray Caddesi,

<sup>375</sup> Develi, *Eski Mersin 'de Yaşam*, s.119.



Gümrük Meydanı ve Yoğurt Pazarı kentin ticarî hayatını temsil eden mekanlar olarak ön plana çıkmaktadır.

#### II. 5. 4. Ticaretin Gelişmesi ve Limanın Uluslararası Nitelik Kazanması

Mersin Limanı, 19. yüzyılın ortalarından itibaren uluslararası taşımacılık yapan büyük firmalar ve gemiler tarafından kullanılmaya başlanmıştır. 19. yüzyılda bölgeyi gezen William Beamont, William Burckhardt Barker, Habeeb Risk ve Benjamin Dorr gibi İngiliz seyyahlar Mersin'in İskenderun gibi yeni gelişmekte olan bir deniz limanı olduğunu ifade etmektedirler. Bu dönemde Mersin iskeleleri yalnızca mal sevkiyatı yapmamakta, aynı zamanda bir yolcu limanı olarak da hizmet vermektedir.<sup>376</sup>

Deniz ticaretinin yarattığı canlılık, gezginlerin anlatılarının yanı sıra 15 Temmuz 1857 tarihli belgede, Mersin İskelesinin deniz kenarındaki kumluklar üzerine mağaza, dükkan ve evler yaptırmak için bazı kişilerin, bu kumlukların kendilerine kiraya verilmesini Adana valisinden talep etmesi üzerine Adana Valisi, yapılacak uygulamayı merkeze sormaktadır. Söz konusu belgede, *“bu kumlukta bazı kimseler tarafından mağaza ve dükkan inşa edilmiş olduğunun rivayet edildiği”* ifade edilerek, bunlara sonradan evkaftan veya başka yerlerden verilmiş olan senetlerin geçerli olmayacağı, bu alanların ve yapıların sınırlarının ve inşa edenlerin bildirilmesi istenmiştir.<sup>377</sup> 1859 tarihli bir başka belgede 1850'li yılların sonlarına doğru iskele ve kuzeyindeki alanda, ticarî faaliyetin sürdürüldüğünü, bu alanda ticarethanelerin yer aldığı anlaşılmaktadır.<sup>378</sup>

Belgelerden de anlaşılacağı üzere, kentte gelişen ticaretle birlikte özellikle iskele ve denize yakın kumluk alanlarda yeni ticarî yapılar inşa edilmeye başlanmıştır. Bu

<sup>376</sup> Dingaç, a.g.t., s. 132-133.

<sup>377</sup>VGMA., 44/126, s. 133 (15 Temmuz 1857)

<sup>378</sup>VGMA, 44, s. 155 (30 Eylül 1859)

alanlarda yeni dükkan ve mağazaların yapımı için taleplerin arttığı ve bu talepler karşısında Adana Valisi'nin merkezî hükümete başvurmak zorunda kaldığı anlaşılmaktadır. Yaşanan bu gelişmelerle birlikte yapılan inşaatlar sonucunda kentin yerleşim alanı da genişlemeye başlamıştır. Özellikle deniz ticaretiyle ilgili ticarethaneler iskele ve denize yakın yerlerde bulunurken, 1860'lı yıllardan itibaren kentin büyümesiyle birlikte iskele ve denize uzak yerlerde inşa edilmeye başlandığı anlaşılmaktadır. Yaşanan bu gelişmeler limanda artan ticarî faaliyetlerin bir sonucudur. Artan ticarî faaliyetlerle birlikte limanda mevcut olan iskelenin artık yeterli olmadığı anlaşılmaktadır.

1856 yılına ait belgede mevcut bulunan ahşap iskelenin eskidiği ve onarıma ihtiyaç duyulduğu ve söz konusu iskelenin onarımının yanı sıra beş yeni iskelenin yapılmasına da karar verildiği anlaşılmaktadır.

*“Maliye nezaret-i celilesinin fi 15 Rebi’ül-evvel sene 74 tarihinde cemiyete verilen fi 11Rebi’ül-evvel sene 74 tarihli takrir ile meclis-i muhasebenin beraber olan fi 23Rebi’ül-ahir sene 74 tarihli mazbatasında istizan olduğu üzere Tarsus sancağına tabi Mersin iskelesinden ithal ve ihraç olunan zehair ve eşyayı mütenevviadan alınmak üzere mukaddema canib-i miriden inşa olunan iki aded taş ve ahşap iskelenin bazı tüccar mağazalarına uzaklığı cihetiyle tüccar-ı merkume resm vermediklerinden zikr olunan iskelelerin mültezimi mutazarrır olmasıyla rusumat muayenesi alınmak üzere 5 aded iskelenin daha taş veyahud ahşap olarak inşası halinde senevi rusumatına alınmış 1000 kuruş ve ileride daha ziyade bedel ile talip bulunacağı mahalinden inha olunmuş olmadığından mezkur iskelelerin ol vechle karkir olarak canib-i miriden inşası zımında...”<sup>379</sup>*

Belgeye göre; hükümetin kente yeni iskeleler yapılmasını istemekteki temel nedenin limanın alt yapısını iyileştirmek olmadığı, bazı mağazaların mevcut iskelelere olan uzaklığı nedeniyle vergi vermemesi olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca belgenin bir diğer önemli yanı ise “kimi mağazaların iskeleyle uzaklığı” ifadesinden hareketle, Mersin

<sup>379</sup>Ayrıntılı bilgi için Bkz. BOA.,İ..MVL. 386/16864 (26 Ocak 1858); BOA, A.MKT.NZD 194/49 (15Eylül 1856)

kentinin gelişimi yapılan iskelelerin uzantısında devam ettiğini ancak bu durumun, gelişmekte olan kentte yeni iskelelerin yapımını zorunlu kıldığını, dolayısıyla kentin fizikî gelişiminin iskeleler ile karşılıklı bir ilişki doğrultusunda gerçekleştiğini söylemek mümkündür. Bu dönemde yabancı girişimciler de limanın altyapısının gelişimine katkıda bulunmaya çalışmışlardır. 1858 tarihli bir başka belgede Fransız Posta Vapurları Şirketi'nin, mevcut taş iskelenin yanında 30 arşın uzunluğunda bir ahşap iskele yapmak istedikleri ve bunun için gerekli izinleri talep ettikleri ifade edilmektedir.<sup>380</sup>

Sonuç olarak yaşanan bu gelişmelerle birlikte Mersin Limanı, artan ticari hareketlilik, gerçekleştirilen alt yapı hizmetleriyle kısa sürede kentle beraber büyüyerek, gelişmiş ve 19. yüzyılın sonuna gelindiğinde uluslar arası bir nitelik kazanmış liman kentine dönüşmüştür.

---

<sup>380</sup> BOA, İ.MVL. 401/17423 (24 Ağustos 1858)

### III. BÖLÜM: 20. YÜZYIL BAŞLARINDA MERSİN LİMANI

#### III.1. Osmanlı Dış Ticareti

Doğu-Batı ticaret yolu üzerinde kurulan Osmanlı Devleti, kendinden önce bu topraklarda hâkim olan devletler gibi ticaretin gelişmesi için daha kuruluş yıllarından itibaren birtakım çalışmalar yapmıştır. Osmanlı ekonomisi geleneksel olarak ticaret serbestîsi ve dış ticaretin geliştirilmesini bir ilke olarak benimsemiştir. Bunun yanında ticarî faaliyetlerde tekелci eğilimlerin güçlenmesine, üretici ve tüketiciyi zarara uğratabilecek durumların ortaya çıkmasına engel olmak için bir denetim mekanizması kurmuş, bu sayede iç ve dış ticaret devletin kontrolü altına alınmıştır.<sup>381</sup> Osmanlı toprakları, dönemin iki önemli ticaret yolu olan ipek ve baharat yollarının üzerinde bulunması nedeniyle de bu yollardan elde edilen gümrük gelirleri, devletin ekonomisi için önemli bir kaynak oluşturmaktadır. Bunun için ticaretin denetimi ve yolların güvenliğinin sağlanması devletin sorumluluğu altındadır. Güvenli bir piyasa ortamının oluşmasını devlet bir görev olarak algılamıştır. Bunun denetimini de, dışarıya değerli maden çıkışının yasaklanması, yabancı tüccarın yine mal ile ülkesine dönmesinin sağlanması, bazı stratejik malların ihracının yasaklanması şeklinde yapmıştır.<sup>382</sup>

Tanzimat öncesi Osmanlı İmparatorluğu'nun dış ticaret politikasının dikkat çekici bir diğer tarafı da, Osmanlı'nın kendi mahsulünden halkın ihtiyacını karşıladıktan sonra artan miktarın ihraç edilmesine izin vermesidir. Bununla birlikte kapitülasyonlarla lüks mallar ve hammadde ithali özendirilmektedir. Devlet aynı zamanda yabancı tüccara tekел hakkı şeklinde imtiyaz tanıyor, dış ticarete ihracata, ithalat üzerindeki fazla

<sup>381</sup> Davut Aydın, "Osmanlı Devleti'nde Narh Uygulaması", *Yeni Türkiye Dergisi*, Osmanlı Özel Sayısı II, Cilt: 32, Sayı: 6, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2000, ss.74–81.

<sup>382</sup> Ahmet Tabakoğlu, "Osmanlı Ekonomisinde Fiyat Denetimi", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, Cilt 43, Prof. Dr. S. F. Ülgener'e Armağan, İstanbul 1987, s. 120.

vergiler koymak suretiyle iç ticaret aleyhinde muafiyetler tanıyordu.<sup>383</sup> Bu tip ithalat tümüyle tüketime yöneliktir. 18. yüzyılın sonlarına doğru hızlanan yenileşme çabalarıyla birlikte Osmanlı Devleti, ekonomik açıdan mamul madde ithalatçısı, ham ve yarı mamul ihracatçısı olarak Batı emperyalizminin etkisi altına girmeye başlamıştır. İmparatorluktaki tüketim alışkanlıklarının bu yönlü dönüşümü geleneksel el zanaatlarının çökmesine neden olmuştur. Diğer taraftan bu durumun Osmanlı ödemeler dengesi üzerinde uzun dönemli olumsuz etkileri olacağı gibi bu etkiler, Osmanlı Devleti'ni hızlı bir biçimde dünyaya borçlu bir konuma getirmiştir.<sup>384</sup> Böylece Osmanlı ekonomisi dünya ekonomisiyle bütünleşme sürecine süratle katılmış olacaktı.

18. yüzyılın ikinci yarısına kadar Osmanlı Devleti'nden ihraç edilecek emtia, yerli tüccar tarafından iskelelere getirildiğinden iç gümrükler bu tüccarlar tarafından ödeniyor, yabancı tüccar da % 3 ihraç gümrüğü ödeyerek malları alıp ülkesine götürmekteydi. Fakat 18. yüzyıl sonlarından itibaren Sanayi Devrimiyle Avrupa'da daha fazla ham maddeye ihtiyaç duyulması yabancı tüccarları Anadolu ile ticaret konusunda daha da heveslendirmiştir. Malı daha ucuza alıp daha fazla kâr edebilmek için ürünün üretildiği yerden satın alınması yoluna gidilmiştir. Ancak ahitnameler gereğince, müstemmin tüccar, Osmanlı şehir ve limanlarından alıp götürdüğü emtia için sadece % 3 resm ödediğinden, iç ticarete alınan amediyye, reftiye gibi rüsumatı da ödemeyi reddediyordu.<sup>385</sup> Böylece devlet, iki büyük kayıpla karşı karşıya kalmış oluyordu. Birincisi, ham madde büyük çapta dışarı akıyor; ikincisi ise, hazine varidat yani gelir kaybına

<sup>383</sup> Zeki Memioğlu, "Tanzimat Devri Sanayi Krizi", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 20, Erzurum 2002, s. 210-211; Niyazi Berkes, *100 Soruda Türkiye İktisat Tarihi*, Gerçek Yay., 2.Cilt, İstanbul, 1975, s.132.

<sup>384</sup> Wallerstein- Declerli- Kasaba, *a.g.m.*,s.46.

<sup>385</sup> **Amediyye**; Osmanlı hudutları içerisinde herhangi iki yer arasında -kara veya deniz yoluyla- naklolunan eşyadan vardiği yerde alınan vergi. M. Zeki Pakalın, *a.g.e.*,Cilt: I, s.57; **Reftiyye**; Osmanlı memleketleri dahilinde bir yerden bir yere veya bir ecnebi memleketine nakledilen emtiadan mahrecinde(çıkış yerinde) alınan vergi. Tanzimat'tan sonra bunun yerine *ihracat*, amediyye yerine de *ithalat* tabirleri kullanılmıştır. Pakalın, *a.g.e.*, Cilt III, s. 22.

uğruyordu. Devlet bunu önlemek için 19. yüzyıl başlarında, 1802’de, yabancı devletlerin elçilerine birer nota göndererek, bundan böyle Anadolu’da ticaret yapacak yabancıların Osmanlı reayasası olan tüccarların ödemekle mükellef bulunduğu vergileri ödemeye mecbur tutulacaklarını bildirdi.

Tanzimat öncesinde ticareti kısıtlayıcı bir başka yöntem, *yed-i vahid* usulü, diğer bir deyişle ürünün alım satımı üzerine devlet tekeli konmasıydı. İlk olarak afyona uygulanan yed-i vahid, daha sonra ipek, tahıl, zeytinyağı, pamuk, tiftik ve yapağı gibi malları da kapsadı. 1838 tarihli Balta Limanı Ticaret Antlaşması’na kadar Osmanlı Devleti’nden ihracı yasak olan, ancak özel izin ile önemsenmeyecek miktarlarda ve nadiren ihraç edilen maddeler vardır ki bunların başında hububat ürünleri gelmekteydi. Bu ürünler içinde de ilk sırayı buğday, ikinci sırayı ise arpa almaktadır.<sup>386</sup> Bundan başka zeytinyağı, pabuç, çizme, sahtiyân, at, silah, pamuk ipliği, barut yapağı, kendir urganı, kükürt, yelken bezi, balmumu ve çadır, yapağı ihracı da yasaktı. Belgeler ihraç yasağı gerekçesi olarak en çok Avrupa’nın “Dar’ül Harp” olmasını ileri sürmektedir. Yani bu yasaklamanın amacı, orduyu, esnafı ve tüketiciyi korumaktı.<sup>387</sup>

1839 yılında Tanzimat Fermanı’nın ilanı ile birlikte bu durum değişmeye başlamıştır. Fermanın ilanı dünya ekonomisi içerisinde Osmanlı Devleti’nin artık çevre olan konumunun meşrulaşmasını ifade ediyordu. Bu anlamda Hatt-ı Hümayun, devletin artık bağımlı olduğu bir sistemde artıdan kendine düşen payı güvence altına almaya girişebileceği yasal bir çerçeve sağlıyordu.<sup>388</sup> Tanzimat döneminde Osmanlı Devleti’nin dış ticaret politikasının ne olduğunu anlayabilmek için Osmanlı’nın çeşitli devletlerle

<sup>386</sup> Mübahat Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri, 1838-1850*, İ.Ü. Ede. Fak. Yay., İstanbul, 1976, s.28.

<sup>387</sup> Sabahaddin Zaim, “YükselmeDevrinde Osmanlı Devleti’nin İktisadi Durumu”, *Osmanlı*, Cilt: III, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 1999, s.41.

<sup>388</sup> Wallerstein-Decleli-Kasaba, *a.g.m.*, s.48.

imzaladığı ticaret antlaşmalarına bakmak faydalı olacaktır. Bu antlaşmaların imzalanmasında iki dönem dikkati çekmektedir. Bu dönemlerden birincisi 1838-1846 ve ikincisi 1860-1862 yılları arasındır. Birinci dönem, II. Mahmut'un son yıllarında, 16 Ağustos 1838 tarihinde İngiltere ile imzalanan *Balta Limanı Ticaret Antlaşması* ile başlar ve Abdülmecit zamanında Fransa, Sardinya, İsveç ve Norveç, İspanya, Felemenk, Danimarka, Toskana, Prusya ve Belçika devletleriyle imzalanan antlaşmalarla devam eder.<sup>389</sup> Bu antlaşmalar içerisinde en önemlisi hiç şüphe yok ki diğerlerine de örnek teşkil eden Balta Limanı Ticaret Antlaşması'dır.

Yapılan ticaret antlaşmalarında Osmanlı Devleti'nin ithalat ve ihracatta uygulayacağı gümrük vergileri oldukça düşük düzeylerde belirlenmiştir. Osmanlı Devleti, bu antlaşmaları imzalayarak bağımsız bir dış ticaret politikası izleyememiştir. Böylece 1838 ve sonrasında imzalanan ticaret antlaşmaları, Osmanlı pazarlarının ve hammaddelerinin Avrupa ticaret ve sanayisinin çıkarları doğrultusunda dış ticarete açılması için gerekli yasal koşulları sağlamıştır. Bu bakımdan 1838 tarihi, Osmanlı ekonomisinin dünya ekonomisine açılış sürecinde bir dönüm noktası olarak görülebilir. Ancak şunu da ifade etmek gerekir, 1838 ve sonrasında imzalanan ticaret antlaşmaları, Sanayi Devrimi'nden ve Napolyon Savaşları'ndan sonra Avrupa'da ve dünyada ortaya çıkan yepyeni siyasî, iktisadî ve askerî dengelerin bir ürünüdür.<sup>390</sup>

19. yüzyılın ikinci yarısında ise, Avrupa malî sermayesi Osmanlı Devleti'ne sızmıştır. Demiryolu ve diğer benzer altyapısal yatırımlar, bazı durumlarda İmparatorluktaki ilk doğrudan yabancı sermaye yatırımlarını oluştururken, Avrupa ile olan

<sup>389</sup> Yusuf Kemal Tengirşek, "Tanzimat Devrinde Osmanlı Devleti'nin Harici Ticaret Siyaseti," *Tanzimat-I, Maarif Matbaası, İstanbul, 1940, s.289.*

<sup>390</sup> Şevket Pamuk, "19.yüzyıl'da Osmanlı Dış Ticareti", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, Cilt III, İletişim Yay., İstanbul 1985, s.653.*

ticari ilişkilerin de artmasına hizmet etmiştir. Bu dönemde Osmanlı Devleti bir ihracat sektörü geliştiremediğinden, Osmanlı ekonomisi genelde Avrupa ekonomisi için yiyecek ve hammadde sağlayan bir ülke olmaktan çok, mamul mallar için bir pazar olmak durumundaydı.<sup>391</sup> Osmanlı Devleti'nin engelsiz bir dış ticarete açıldığı bu süreçte sadece yabancı çıkarlar etkili olmamış, yerli varlıklı çevrelerin de bakış açıları gelişmeleri etkilemiştir. Büyük toprak sahipleri ve aracı sınıflar, 1838'de başlayan yeni dönemi adeta sevinçle karşılamışlardır. 1820'lerde, bir toprak beyinin, *“Dış ticareti, olanaklı olan her yolla desteklemek ve kolaylaştırmak, akıllı bir hükümetin görevidir. Çünkü arazilerimize değer veren ve hasatlarımızı servete dönüştüren tek şey dış ticarettir.”* demesi, Osmanlı hükümetinin 1838'de İngilizlere geniş ayrıcalıklar vermesinin ardında sadece dış politika endişelerinin bulunmadığını, yerli varlıklı çevrelerin serbest ticarete açılmakla kendi çıkarlarını da gözettiklerini belirten önemli bir örnektir.<sup>392</sup>

Yüzyılın sonlarına doğru, Avrupa'nın İmparatorluktaki ticaret ve yatırım faaliyetleri artarken Osmanlı ekonomisi tarımsal niteliğini korudu. Anadolu'dan yapılan toplam ihracatın (değer olarak) en az % 80-85'ini tahıl, üzüm, tütün, pamuk ve haşhaş gibi tarım ürünleri oluşturuyordu. 1881'de Anadolu'nun başlıca ihraç ürünü tahıl iken, 1908'e gelindiğinde tütün, toplam ihracatta % 12'lik payla ilk sırayı almıştı.<sup>393</sup> 20. yüzyılın başlarında Osmanlı ekonomisi artık iyice zayıf düşmüş ve devlet bu dönemde, dünya pazarı bir yana yerel pazar için bile imalat yapamaz duruma gelmiştir.

Bütün bu yaşanan gelişmelerin yanında alınan bazı tedbirlerle 1911'de Osmanlı ekonomisinde az da olsa bir canlanma görülmeye başlanmıştır. Ancak İttihat ve

<sup>391</sup> Çağlar Keyder, “Osmanlı Devleti ve Dünya Ekonomik Sistemi”, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt III, İletişim Yay., İstanbul 1985, s.643.

<sup>392</sup> Yahya S. Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 1994, s.6.

<sup>393</sup> Donald Ouataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, Çev: Sabri Tekay, Yurt Yay., Ankara, 1987, s.19.



Terakki'nin sınırlı kaynaklarla başlattığı ve ilerlemede sağladığı malî reformlar, Avrupalı büyük devletlerin emperyalist politikaları, Trablusgarb ve Balkan Savaşları nedeniyle yarım kalmış, amacına ulaşamamıştır.<sup>394</sup> İttihat ve Terakki Cemiyeti, halk ile bütünleşerek Osmanlı Devleti'nin varlığını devam ettirebilmek amacıyla her alanda millî bir politika izlemeye başlamıştır. Bu amaçla devlet sanayi kollarını, dış rekabete karşı korumak amacıyla ithal edilecek her mal grubu için çok özel bir gümrük tarifesini 14 Eylül 1916'da yürürlüğe koymuştur. Ancak alınan tedbirlere rağmen, var olan iktisadî bağımlılık Avrupalı devletlerin elinde her zaman bir koz olmuştur.<sup>395</sup>

19. ve 20. yüzyıl boyunca Osmanlı coğrafyası giderek küçülmesine rağmen, Osmanlı ticaret hacmi ise sürekli genişlemiştir. 1830-1911 döneminde Osmanlı ihracatı 6,8 kat, ithalatı 9,4 kat artar. 1880 fiyatlarıyla yapılan bir hesaplama göre ise 1840-1913 arasında Osmanlı ihracatı 10 kat, ithalatı 12 kat artmıştır.<sup>396</sup> Yukarıdaki paragraflarda belirtilen gelişmelerin sonucunda Osmanlı Devleti, gümrükler üzerindeki egemenlik hakkından vazgeçmiş ve yabancılara engelsiz bir dış ticaret rejimi sağlayarak hızla büyüyen Avrupa sanayisi için bir açık pazar haline gelmiştir.

Kurtuluş Savaşı yıllarında, Büyük Millet Meclisi tarafından çıkarılan bir kanunla ülke egemenliği altındaki limanlarda (Trabzon, Samsun, İnebolu, Antalya ve Mersin) Mart 1916 tarihli özellikli gümrük tarifesi beş kat artırılarak yeniden yürürlüğe konulmuştur.<sup>397</sup> Mayıs 1921'de kabul edilen bir kanunla da savaş döneminde gerekli görülmeyen bazı tüketim mallarının ithalatı yasaklanmış, bazı malların ise gümrük

<sup>394</sup> Tarık Zafer Tunaya, *Türkiye'de Siyasal Partiler*, Cilt 3, İletişim Yay., İstanbul 2000, s. 293-294.

<sup>395</sup> Quataert, *a.g.e.*, s.22.

<sup>396</sup> Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi 1820-1913*, Yurt Yay., Ankara 1984, s.24.

<sup>397</sup> Burcu Kılınç Savrul, Hasan Alp Özel, Cüneyt Kılıç, "Osmanlı'nın Son Döneminden Günümüze Türkiye'de Dış Ticaretin Gelişimi", *Çanakkale On Sekiz Mart Üniversitesi Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, Cilt 8, Sayı:1, 2013 s. 60.

tarifelerinde on beş kata ulaşan artışlar yapılarak gümrük vergileri yükseltilmiştir. 19. yüzyılın başlarından 20. yüzyılın başlarına kadarki Osmanlı ithalat ve ihracatının sterlin olarak tutarı ile dış ticaretimizdeki başlıca ülkelerin payları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

**Tablo 3- 1830-1911 Osmanlı İmparatorluğu'nun İhracat ve İthalatı'nın Başlıca Ülkelere Dağılımı**

İHRACAT							
	Milyon Sterlin	İngiltere %	Fransa %	Almanya %	Avusturya %	Rusya %	Diğer %
1830-32	4	13	14	2	31	13	26
1840-42	5	20	17	2	29	10	22
1850-52	9	20	16	1	28	8	27
1860-62	12	24	30	1	17	10	18
1870-72	19	27	25	0	14	15	19
1880-82	15	24	28	1	6	14	27
1890-92	18	26	25	4	6	4	35
1900-02	20	26	19	7	8	4	26
1908-11	26	18	14	11	8	4	45
İTHALAT							
1830-32	4	19	10	3	17	31	20
1840-42	6	29	9	5	22	17	18
1850-52	10	26	9	10	26	14	15
1860-62	13	27	12	10	17	12	22
1870-72	22	32	12	14	13	9	20
1880-82	15	45	12	2	12	10	19
1890-92	19	36	12	10	10	10	22
1900-02	20	30	10	10	15	10	25
1908-11	38	24	8	14	14	9	31

**Kaynak:** Tarık Celal Güven, Cumhuriyetin 75. Yıldönümünde Dış Ticaretimizin Geçmişi ve Bugünü, *Dış Ticaret Dergisi*, Ankara 1998.

Tablo 3'teki verilere göre Osmanlı ihracatının ve ithalatının dünya kapitalist sistemiyle bütünleşmesiyle beraber sürekli arttığı gözlenmektedir. Sanayileşmiş ülkelerin Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki ekonomik üstünlüklerini tablodaki verilerle görebiliyoruz. Bu noktada Osmanlı ile diğer sanayileşmiş ülkelerle kurulan ticarî ilişkinin hacmine bakıldığında hem ihracatın hem de ithalatın sürekli bir yükseliş içinde olduğu görülmektedir. Ülkeler bazında incelendiğinde; İngiltere ve Fransa ile hem ihracat hem de ithalat açısından yoğun bir ilişki söz konusudur. Bu ilişki 19. yüzyılın sonlarına kadar sürekli yükseliş yönünde iken 20. yüzyılın başlarından itibaren değişen politik konjüktürle

birlikte azalma yönünde bir eğilim gözlenmektedir. Almanya ile ticarî ilişkiler ihracat açısından düşük yoğunluklu, ithalat açısından diğer iki ülke kadar olmasa da daha yoğunluklu bir ilişki olduğu söylenebilir. Özellikle 19. yüzyılın sonuna doğru Osmanlı'nın Almanya'ya yaklaşması ticarî ilişkilerin artmasını sağlamıştır. Avusturya ile de 19. yüzyılın ilk yarısı itibariyle ihracat ve ithalat açısından yoğun bir ticarî ilişki söz konusudur. 19. yüzyılın sonlarına doğru ihracatın azalma eğilimi içerisinde olduğu, ithalatın ise pozisyonunu koruduğunu gözlenmektedir. Rusya ile olan ticarî ilişkiler incelendiğinde ithalatın ihracata göre biraz daha yüksek olduğu görülebilmektedir.

Tablo 3'teki ticaret verileri de gösteriyor ki Osmanlı İmparatorluğu'nun 19. yüzyılın ilk yarısı itibariyle dünya kapitalist sistemine dahil olmasıyla birlikte sanayileşmiş devletlerin çıkarları sonucunda gelişen bir dış ticaret politikasına sahip olduğu anlaşılmaktadır. Osmanlı bu dönemden itibaren Avrupalı sanayileşmiş ülkelere ağırlıklı olarak ham madde ihraç eden ve işlenmiş mamul mal ithal eden dış ticaret politikası ile ekonomik açıdan sanayileşmiş ülkeler tarafından sömürülen dışa bağımlı bir ülke haline gelmiştir.

### **III.2. Mersin Limanı ve Diğer Önemli Osmanlı Limanları**

Mersin Limanı ve diğer Osmanlı Limanlarını karşılaştırırken öncelikle şunun belirtilmesi gerekmektedir. Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli ve büyük limanları İstanbul ve İzmir Limanları'dır. Ancak bu iki liman sahip oldukları ticaret hacimleri, gelen-giden gemi trafiği ve tarihsel önemleri açısından Mersin Limanı'yla karşılaştırılması doğru olmaz. Burada karşılaştırılması daha doğru olan limanlar; İskenderun ve Samsun Limanları'dır. İskenderun Limanı'nı, Doğu Akdeniz'de Mersin Limanı'nın en önemli rakibi olması dolayısıyla, Samsun'u ise Karadeniz'de Mersin Limanı'yla beraber aynı

dönemde gelişen, büyüyen bir liman olması nedeniyle tercih edilmiştir. Ancak bu bölümde ülkenin önemli limanlarından olması nedeniyle İstanbul ve İzmir limanlarından da kısaca bahsedilecektir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun büyük ve önemli limanlarının başında İstanbul ve İzmir Limanları gelir. Gerek ticaret hacmi ve gerekse gelen-giden gemi trafiği açısından her iki liman diğer Osmanlı limanlarına kıyasla büyük limanlardır. İstanbul Limanı Osmanlı İmparatorluğu'nun ithalat limanı olarak ön plana çıkarken, İzmir Limanı ise geniş hinterland alanı ve tarımsal üretimin yoğunluğundan dolayı bir ihracat limanı olarak ön plana çıkmıştır. Tablo 4'de İstanbul Limanı'nın gemi trafiği, tablo 5'te ise ticaret hacmi ile ilgili bilgiler sunulmaktadır.

**Tablo 4- İstanbul Limanı Gemi Trafikinin Tonaj ve Yüzelik Oranları**

YIL	Giren Gemi	Buharlı	Yelkenli	Buharlı Tonaj	Yelkenli Tonaj	Toplam Tonaj
1870	23.478					4.996.895
1875	20.478	3.520	17.174	2.498.397	2.115.996	4.614.393
1880	15.154	5.297	9.857	4.191.713	1.007.380	5.199.093
1885	10.227	4.661	5.566	4.677.969	968.131	5.646.100
1890	18.373	13.637	4.736	9.541.515	727.131	10.263.646
1893	17.876	13.431	4.445	10.917.810	720.925	11.638.735
1900	14.367	11.198	3.169	10.070.933	410.289	10.481.222
1905	9.796	9.796		14.785.680		14.785.680
YIL	Giren Gemi	Buharlı Oranı	Yelkenli Oranı	B. Tonaj Oranı	Y. Tonaj Oranı	
1870	23.478					
1875	20.478	%17.01	%82.99	%54.14	%45.86	
1880	15.154	%34.95	%65.05	%80.62	%19.38	
1885	10.227	%45.58	%54.42	%82.85	%17.15	
1890	18.373	%74.22	%25.78	%92.96	%7.08	
1893	17.876	%75.13	%24.87	%93.81	%6.19	
1900	14.367	%77.94	%22.06	%96.06	%3.91	
1905	9.796					

**Kaynak:** 1902,1903,1905, 1907, 1912 Tarihli Konsolosluk Raporlarından aktaran M. Baskıcı, *a.g.e.*,s.104.

1870 sonrası döneme ait veriler incelendiğinde İstanbul Limanı'nın yoğun bir ticaret hacmine sahip olduğu gözlenebilmektedir. İlk başlarda limanda yoğun olarak yelkenli gemilerin çoğunluğu oluşturmasına rağmen 19. yüzyılın sonlarına doğru tüm

limanlarda yaşandığı üzere İstanbul Limanı'nda da buharlı gemi sayısı hızla artmıştır. 1875'te limana ortalama tonajı 709 ton olan 3.520 gemi girmiş, 1905'e ulaşıldığında ortalama tonaj 1509'a, gemi sayısı ise 9.796'ya yükselmiştir. 29 yıllık süre içinde ortalama tonaj hacmi yaklaşık 2,5 kat, gemi sayısı ise 3 kat artmıştır. Verilere göre İstanbul Limanı'ndaki yelkenli gemi sayısı azalmakla birlikte 20. Yüzyılın başlarına kadar varlıklarını sürdürdüklerini ve daha çok kıyı ticaretinde kullanıldıkları söylenebilir.

**Tablo 5- 1897-1910 Yılları Arası İstanbul Limanı'nın Ticaret Hacmi (Bin sterlin)**

İthalat Yıl	İstanbul ve Galata	Türkiye	İstanbul (Pay %)	İhracat Yıl	İstanbul ve Galata	Türkiye	İstanbul (Pay %)
1897	6.629.863	19.352.042	34	1897	2.576.000	12.179.000	21
1898	8.124.270	21.983.063	37	1898	2.585.000	10.906.000	24
1899	7.379.000	19.333.000	38	1899	2.842.000	12.968.000	22
1900	7.142.000	20.114.000	36	1900	2.669.000	12.375.000	22
1905	8.778.000	28.515.000	31	1905	1.432.000	17.885.000	8
1910	12.181.000	38.672.000	31	1910	1.993.000	20.062.000	10

**Kaynak:** 1902,1903,1905, 1907, 1912 Tarihli İngiliz Konsolosluk raporlarından aktaran Baskıcı,*a.g.e.*,s.107.

İstanbul Limanı'nın ticaret hacmi incelendiğinde ise; göze çarpan en önemli özellik, ihracatın ithalatın çok altında olmasıdır. İngiliz Konsolosluk raporları da bunu doğrulamaktadır. Raporlardan anlaşıldığı üzere ülkeye getirilen ithal malların ortalama % 35'i, ihraç malların ise % 18'i İstanbul Limanı üzerinden gelmekte ve gönderilmektedir. İstanbul'un başkent olması nedeniyle kalabalık bir nüfusa sahip olmasının dışında; hükümet, ordu, donanma gibi kurumların ihtiyaçlarının karşılanması için ithal mal gerekmektedir. Rakamların da ortaya koyduğu gibi İstanbul beslenmesi gereken bir merkez olarak ortaya çıkmakta ve limandaki ticarete ağırlıklı olarak ithalata dayalı bir yapı arz ettiği görülmektedir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun ikinci büyük limanı İzmir Limanı'dır. Limana uğrayan gemi sayısı ve toplam ticaret hacmi de bu bilgiyi doğrulamaktadır. 1870-1885 arası limanın gemi trafiğinde yelkenli gemilerin egemen olduğu dikkati çekmektedir.

1885'e gelindiğinde uluslararası ticarete egemen buharlı gemilerin İzmir Limanı'nda da açık ara önde olmaya başlamıştır.

**Tablo 6- İzmir Limanı Gemi Trafikinin Tonaj ve Yüzdelik Oranları**

YIL	Giren Gemi	Buharlı	Yelkenli	B Tonaj	Y Tonaj	Toplam Tonaj
1870	1380					629.930
1875	1217					775.445
1880	1533					996.885
1885	1723	1270	453	1.158.688	76.582	1.235.270
1890	1608	1278	330	1.352.801	51.956	1.404.757
1895	2495	1769	729	1.732.983	81.503	1.814.486
1900	5252	1508	3744	1.456.271	109.898	1.566.169
1905	5746	2357	3389	2.250.237	89.788	2.340.025
YIL	Giren Gemi	Buharlı Oranı	Yelkenli Oranı	B.Tonaj Oranı	Yelkenli Oranı	Tonaj
1870	1380					
1875	1217					
1880	1533					
1885	1723	%73,71	%26,29	%93,80	%6,20	
1890	1608	%79,48	%20,52	%96,30	%3,70	
1895	2495	%70,90	%29,10	%95,51	%4,49	
1900	5252	%28,71	%71,29	%92,98	%7,02	
1905	5746	%41,02	%58,98	%96,16	%3,84	

**Kaynak:** İlgili yıllara ait A&P İzmir raporlarından aktaran Baskıcı, *a.g.e.*, s.65.

1885 yılında limana giren buharlı gemi sayısı 1270 iken yelkenli gemi sayısı 453'tür. Toplam tonaj içerisinde buharlı gemilerin ortalama tonajı 912 ton, yelkenli gemilerin ortalama tonajı ise 169 tondur. Yüzde olarak ifade etmek gerekirse toplam tonajın % 94'ü buharlı gemilerin, % 6'sı yelkenli gemilerin olmuştur. Tablo 6'da görüleceği üzere sonraki süreçte buharlı gemilerin sayısında sürekli bir artış olmuştur. 1905'e gelindiğinde buharlı gemi sayısının 2357'ye, yelkenli gemi sayısının 3389'a ulaştığı gözlenmektedir. Aynı yıl toplam tonajın % 96'sını buharlı gemiler, % 4'ünü yelkenli gemiler taşımıştır. Yelkenli gemi sayısının buharlı gemi sayısından fazla olmasına rağmen buharlı gemilerin taşıdıkları tonaj yükü daha fazladır.

**Tablo 7- 1834-1912 Yılları Arası İzmir Limanı'nın Ticaret Hacmi(Bin sterlin)**

YIL	İhracat Değeri	İthalat Değeri	Toplam Ticaret Hacmi	YIL	İhracat Değeri	İthalat Değeri	Toplam Ticaret Hacmi
1834	1.473	602	2.075	1877	4.687	3.082	7.769
1835	1.032	670	1.702	1878	3.543	4.140	7.683
1836	1.102	523	1.625	1879	4.407	4.756	9.136
1837	967	322	1.289	1880	3.852	3.980	7.832
1838	1.136	572	1.708	1881	3.804	4.656	8.460
1851	1.467	1.139	2.606	1888	3.867	2.710	6.577
1852	1.458	1.140	2.598	1889	3.236	4.536	7.772
1854	1.120	1.200	2.320	1890	3.708	3.031	6.739
1855	2.520	2.280	4.800	1891	3.927	2.986	6.913
1856	2.889	2.874	5.763	1892	3.648	3.010	6.658
1864	3.842	2.538	6.380	1903	4.834	2.802	7.636
1867	3.568	3.404	6.972	1904	4.755	3.061	7.816
1868	4.632	3.354	7.986	1905	5.504	3.215	8.719
1869	4.540	3.587	8.127	1906	4.973	3.547	8.520
1870	3.620	3.007	6.627	1907	4.690	3.183	7.873
1871	4.043	3.760	7.803	1908	4.453	2.938	7.391
1872	4.867	3.461	8.328	1909	4.814	3.414	8.228
1873	4.499	4.518	9.017	1910	4.500	4.061	8.561
1874	3.940	4.490	8.430	1911	4.400	4.138	8.538
1875	3.896	3.483	7.379	1912	4.000	3.788	7.788

**Kaynak:** A&P İlgili yıllara ait İzmir raporlarından aktaran Baskıcı,*a.g.e.*, s.67-68.

Tablo 7'deki İzmir Limanı'nın ticaret rakamları incelendiğinde 1834 ile 1912 yılları arasında İzmir'in ihracatı 3 kat, ithalatı ise 6,2 kat artmıştır. 1830'larda toplam ticaret hacmi içerisinde ihracatın payı %70 iken, 1910'lara gelindiğinde bu oran % 50'lere düşmüştür. İhracat limanı olarak bilinen İzmir Limanı'nda bu anlamda bir gerileme söz konusudur. 19. yüzyılın sonlarına doğru ithalatın ön plana çıktığı gözlenmektedir. Bu süreç içerisinde limanın toplam ticaret hacmi de yaklaşık 4 kat artmıştır. 1834 ile 1912 yılları arasında İzmir Limanı'ndaki toplam ticaret hacmi 436.468.000 sterlindir. Limanın toplam ticaretinde ihracatın payı 245.065.000 sterlin(% 56), İthalatın payı ise 191.403.000 sterlindir (% 44).<sup>398</sup> Osmanlı İmparatorluğu'nda ticaretin serbestleşmesiyle birlikte hızla yükseliş gösteren ithalata rağmen İzmir Limanı'nda ihracat yoğunluklu bir ticaretin ağırlıklı olduğu gözlenmekte ve bu anlamda İzmir temelde bir ihracat limanı olma özelliğini korumaktadır.

<sup>398</sup> Baskıcı, *a.g.e.*, s.67-68.

### III.2.1. Mersin Limanı

Mersin Limanı, 19. yüzyılın başında küçük bir iskele konumunda iken kısa sürede Çukurova bölgesinin dışa açılan kapısı olarak hızla gelişen bir limandır. Mersin'deki gelişimde, yabancı devletlerin bu bölgeye olan ilgisi etkili olmuştur. İngiltere, Fransa, Almanya, Rusya gibi devletler, kentte yaşanan ticarî gelişmeyle ve artan yabancı nüfusla birlikte burada konsolosluklar, bankalar açmaya başlamışlardır. Bu durum yabancı devletlerin buradaki ticarete verdikleri önemi göstermektedir.

Bu gelişmelerle birlikte Mersin Limanı'nın Osmanlı deniz ticareti içinde işlevselliğinin ve öneminin her geçen gün artmasıyla beraber, burada ticarî faaliyetlerde bulunan ülke sayısında ve ürün çeşitliliğinde de artış olmuştur. 1891 yılında bölgede incelemelerde bulunan Cuinet, 1891 yılı itibariyle ihracat faaliyetlerinin gerçekleştiği ülkeler arasında İngiltere, Fransa, Avusturya, Rusya, İtalya, Yunanistan, Cezayir, Tunus, Mısır'ı sayarken, ithalat faaliyetlerinin gerçekleştiği ülkeler arasında da; İngiltere, Fransa, Almanya, ABD, Avusturya, İtalya, Rusya, Yunanistan'ı saymaktadır. Bu devletlerden Fransa ihracatta, İngiltere ise ithalatta en yüksek paya sahip devlettir.<sup>399</sup> 1891 senesi itibariyle Mersin'deki toplam ticaret hacminin 23.758.000 frank olduğu, bunun 8.528.000 franklık kısmının ithalat, 15.230.000 franklık kısmının da ihracat olduğu belirtilmektedir. Bu verilere göre toplam ticaret hacmi içerisinde ithalatın payı % 36, ihracatın payı ise % 64'dür.<sup>400</sup> İthalata konu olan ürünler; çelik, bakır, kalay, kurşun, demir gibi madenlerle birlikte çeşitli içecekler, gıda maddeleri, nalbur ürünleri, çeşitli makine ve araçlar, kumaşlar, konfeksiyon malzemeleri, kırtasiye malzemeleri, züccaciye, sabun, yağ, pirinç, şeker, tütün, keçi kılı'dır. İhraç edilen ürünler ise; buğday, arpa, susam, darı, yulaf, fasulye, pamuk tohumu, keten tohumu, haşhaş tohumu, kayısı çekirdeği, mercimek, afyon, mısır,

<sup>399</sup> Cuinet, *a.g.e.*, s. 54-56.

<sup>400</sup> *A.g.e.*, s. 54-56.



tuzlanmış et, kurutulmuş meyve, kuru üzüm, don yağı, koza, kereste, balmumu, yün, halı, ham deri, çiftlik ürünleridir.<sup>401</sup>

Mersin Limanı kısa süre içerisinde sergilediği hızlı büyüme ile önemli bir liman haline gelmiştir. Bu gelişme beraberinde Mersin’de gemi şirketi acentelerinin sayısının artmasını sağlamakla birlikte gemi seferlerinin de artmasına yol açmıştır. Mersin’de 1909 yılı itibariyle 16 buharlı gemi şirketi sefer yapmaktadır. Bu şirketler, İngiliz *Khedival, Prince, Asia Minor, Orient* ve *Ellerman*, Fransız *Messa.g.e.ries Maritimes*; İtalyan *Florio Rubattino*; Rus *Navigation et Commerce* ve *Nord*; Alman *Deutsche Levant ve Atlas*; Hollandalı *Royal Nederlandais*; Belçikalı *Adolf Deb*; Avusturyalı *Austrian Lloyd* ve Yunan *Pantaleon* ve *Cozzika*’dır.<sup>402</sup>

**Tablo 8- 1891 Yılına Ait Mersin Limanına Geliş-Gidiş Yapan Gemilerin Günlerini ve Acentelerini Gösteren Cetvel**

Bağlı Olduğu Şirket	Geliş Güzergahı	Gidiş Güzergahı	Mersin Limanına Uğrama Sıklıkları	Acentası
İdare-i Mahsusa (Osmanlı)	Deraliye ve İzmir’den İskenderiye’ye ve Suriye’den	Suriye ve Dersaadet’e İzmir Tarihiyle Deraliye’ye	15 Günde 1 kere	Hacı Edhem Bey 4 Mecidi
Hidivi(Osmanlı)	Şam	Şam	Pazar	Mösyö İliya Avaniya
Mesajeri Maritimes (Fransız)	Dersaadet ve İzmir ve Suriye	Suriye Hattıyla Marsilya,İzmir ve Dersaadet ve Marsilya	15 Günde 1 Salı 15 Günde 1 Pazar	Mösyö Marejuri
İngiliz Bell	İzmir, Suriye	-	Çarşamba, Perşembe	Mösyö Nikola Dara

**Kaynak:** 1891 Tarihli Adana Vilayet Salnamesi, s. 86.

Mersin Limanı’nda gemi şirketi sayısının artmasıyla birlikte 1836-1905 yılları arasındaki gemi trafiği rakamları da bize limanın gelişimi hakkında önemli bilgiler sunmaktadır.

<sup>401</sup> A.g.e., s. 54-56.

<sup>402</sup> Baskıcı, a.g.e., s.98.

**Tablo 9- Mersin Limanı Gemi Trafığı**

YIL	Giren Gemi	B	Y	B Tonaj	Y Tonaj	Toplam Tonaj	B Oranı	Y Oranı	B Tonaj Oranı	Y Tonaj Oranı
1836	166					12.947				
1870	381	83	298				%21,78	%78,22		
1875	549	58	491	52.726	16.762	69.488	%10,56	%89,44	%75,88	%24,12
1880	370	69	301	76.540	9.572	86.112	%18,65	%81,35	%88,88	%11,12
1886	209	162	47	164.649	3.330	167.979	%77,51	%22,49	%98,02	%1,98
1890	318	122	196	114.018	14.509	128.527	%38,36	%61,64	%88,71	%11,29
1895	307	161	146	203.055	14.605	217.660	%52,44	%47,56	%93,29	%6,79
1900	624	169	455	192.106	11.806	203.912	%27,08	%72,92	%94,21	%5,79
1905	502	215	287	268.979	7.014	275.993	%42,83	%51,17	%97,46	%2,54

**Kaynak:** İlgili yıllara ait İngiliz Konsoloslğunun Halep ve Adana raporlarından aktaran Baskıcı, a.g.e., s.99.

Tablo 9’u değerlendirmeden önce Mersin Limanı gemi trafiğine ilişkin 1890 tarihi için çeşitli kaynaklarda farklı rakamların ifade edildiğini belirtmemiz gerekmektedir. İngiliz Konsolosluk raporlarına göre 1890 yılında Mersin Limanı’na gelen gemi sayısı 122’si buharlı, 198’si yelkenli olmak üzere toplam 318 gemi ve getirilen malların toplam tonajı da 128.527 ton olarak belirtilmiştir. Cuinet ise; 1889-1890 yılları arasında Mersin Limanı’na 900 geminin geldiğini, bu gemilerin 310’nun buharlı 590’ını da yelkenli olarak belirtmiştir. Limana getirilen malların toplam tonajı ise 294.912 ton olarak ifade edilmiştir.<sup>403</sup>

**Tablo 10- 1889-1890 yılları arasında Mersin Limanı’na Gelen-Giden Gemilerin Niteliği ve Tonajları**

Bandıra	Gemi Sayısı ve Niteliği			Tonaj		
	Buharlı	Yelkenli	Toplam	Buharlı	Yelkenli	Toplam
İngiltere	96	-	96	39.198	-	39.198
Avust.-Mac.	5	-	6	4.834	-	4.834
İspanya	5	-	5	4.078	-	4.078
Fransa	68	-	68	111.856	-	111.856
Yunanistan	25	13	38	8.764	3.138	11.902
Kudüs	-	14	14	-	423	423
İtalya	-	2	2	-	609	609
Osmanlı	35	560	595	29.453	11.834	41.287
Mısır	53	-	53	49.675	-	49.675
Sisam Adası	-	1	1	-	169	169
Rusya	23	-	23	30.881	-	30.881
<b>Toplam</b>	<b>310</b>	<b>590</b>	<b>900</b>	<b>278.739</b>	<b>16.713</b>	<b>294.912</b>

**Kaynak:** V. Cuinet, *La Turquie D’Asie II*, s.57

<sup>403</sup> Cuinet, a.g.e., s. 57.

Ali Cevad, “Memâlik-i Osmaniye’nin Tarih ve Coğrafya Lûgatı” adlı eserinde Cuinet’i doğrularak 1890 yılı itibariyle 96’sı İngiliz, 68’si Fransız, 53’ü Mısırlı, 25’i Yunan, 23’ü Rus, 5’i İspanyol, 5’i Avusturyalı ve 35’i Osmanlı’ya ait olmakla beraber toplam 310 buharlı geminin geldiğini ifade etmiştir. Aynı eserde limana gelen yelkenli gemi içinse 560’ı Osmanlı, 13’ü Yunanlı, 17’sinin bandırası bilinmemekle beraber toplam 590 yelkenli geminin geldiği belirtilmektedir.<sup>404</sup>1892 tarihli Adana Vilayet Salnamesinde ise limana gelen giden gemi sayısının daha da arttığı yönünde bilgiler karşımıza çıkmaktadır.<sup>405</sup>

**Tablo 11- 1892 Yılı İtibariyle Mersin Limanına Gelen Gemiler**

Bağlı Olduğu Ülke	Bağlı Olduğu Şirket	Yelkenli	Buharlı vapur
Osmanlı	Muhtelif	940	38
Osmanlı	Hidivi	-	37
Osmanlı	Küdüs-ü Şerif	15	-
Fransız	Mesajeri Maritim	-	58
İngiltere	Bell	-	85
Rusya	Bell	-	1
Avusturya	Bell	-	1
Danimarka	Bell	-	1
Yunan	Bende Laiyon	48	41
İtalya	Bende Laiyon	1	-
İsveç	Bende Laiyon	-	2
<b>Toplam</b>		<b>1004</b>	<b>364</b>

**Kaynak:** 1892 Tarihli Adana Vilayet Salnamesi, s.102.

Rakamlardaki bu farklılıklara rağmen Cuinet ve Ali Cevad bize yalnızca 1 yıla ait verileri sunmaktadır. İngiliz Konsolosluk raporları daha geniş bir süreci kapsadığı için Mersin Limanı, diğer Osmanlı limanlarıyla karşılaştırılırken İngiliz Konsolosluk raporlarının verileri dikkate alınacaktır.

İngiliz Konsolosluğunun Halep ve Adana raporlarına göre 1836 yılında limana gelen gemi sayısı 166 iken 1905 yılında 502’ye ulaşmıştır. Limana gelen gemilerin toplam tonajı 1836 yılında 12.947 ton iken 1905 yılında 275.993 tona ulaşmıştır. Buharlı gemi

<sup>404</sup> Bozkurt, *a.g.e.*, s.132.

<sup>405</sup> 1892 Tarihli Adana Vilayet Salnamesi, s.102.

sayısı 1875 yılında 58, ortalama tonaj 909 ton'dur. 1905'te ise buharlı gemilerin sayısı 215'e, ortalama tonaj 1254 ton'a ulaşmıştır. Buharlı gemi sayısı 30 yılda 3,7 kat artmıştır. Yelkenli gemi sayısı 1875 yılında 491, ortalama tonaj 34 ton iken 1905'te 287 gemiye, ortalama tonaj ise 24 ton'a düşmüştür. Buharlı gemilere karşılık yelkenli gemi sayısı 30 yıl içerisinde 1,7 kat azalmıştır. Toplam gemiler içerisinde buharlı gemilerin payı 1875'te % 10,5 yelkenli gemilerin payı % 89,5'tur. Toplam tonaj içindeki paylara bakıldığında buharlı gemilerin payı % 76, yelkenli gemilerin payı % 24'tür. 1905'e gelindiğinde ise; buharlı gemilerin payı % 43, yelkenli gemilerin payı % 57 iken toplam tonajın % 97,5'i buharlı gemilerin, % 2,5'i yelkenli gemilerindir. 20. yüzyılın başlarında Mersin Limanı'na gelen gemilerin % 43'ü toplam yükün % 97,5'ini taşımaktadır. Diğer limanlarda buharlı gemilerin sayısı hızla artarken, Mersin Limanı'nda yelkenli gemiler varlıklarını uzun süre korumuşlardır. Bunun nedeni yakın bölgelerle ticarete yelkenlilerin tercih edilmesidir.<sup>406</sup> Tablo 12'deki Mersin Limanı'nın 1836-1912 yılları arasındaki ticaret hacmine bakıldığında ise;

---

<sup>406</sup> Baskıcı, a.g.e., s.99.

Tablo 12- 1836-1912 Yılları Arası Mersin Limanının Ticaret Hacmi (Bin Sterlin)

YIL	İhracat Değeri	İhracat Miktarı	İthalat Değeri	İthalat Miktarı	Toplam Ticaret Hacmi	Toplam Tonaj
1836	90		64		154	
1844	116		31		147	
1845	56		42		98	
1846	29		30		59	
1847	49		60		109	
1848	80		26		106	
1849	59		84		143	
1851	41		97		138	
1852	82		88		170	
1869	787		48		835	
1872	700		550		1.250	
1873	1035		277		1.312	
1874	307		992		1.299	
1875	446		455		901	
1876	977	53.469	646	7.512	1.623	60.981
1877	453		421		874	
1878	405		446		851	
1879	735	44.850	444	5.343	1.179	51.193
1880	562	30.256	426	9.052	988	39.308
1881	692	50.581	464	9.043	1.156	59.624
1882	852	40.475	716	14.010	1.568	54.485
1886	645	23.655	663	24.700	1.308	48355
1887	405	21.980	393	18.266	798	40.246
1888	329	34.051	366	9.650	695	43.701
1889	374	70.462	355	10.467	729	80.929
1890	655	123.370	404	19.495	1.059	142.865
1891	1.082	76.408	535	18.052	1.617	94.460
1892	856	124.828	591	22.270	1.447	147.098
1893	512		608	16.820	1.120	16.820
1894	610		559		1.169	
1895	1.015		363		1.378	
1896	780		372		1.152	
1897	474		296		770	
1898	467		389		856	
1899	657		337		994	
1900	821		269		1.090	
1901	999		433		1.432	
1902*	735		529		1.264	
1903*	1.802		630		2.432	
1904*	1.378		592		1.970	
1905*	927		695		1.622	
1906	773		613		1.386	
1907	787		671		1.458	
1908	1.000		850		1.850	
1910	829		612		1.441	
1911	819		635		1.454	
1912	795		596		1.391	

**Kaynak:** İlgili yıllara ait A&P Halep ve Adana raporlarından aktaran Baskıcı, *a.g.m.*, s.101; ayrıca bkz.: İssawi, *a.g.e.*, s.131.

\*Adana vilayeti toplam ihracatı ( Ayas, Dörtöyl, Anamur, Silifke, gibi küçük limanlar dahil)

1836 ile 1912 yılları arasında Mersin’de ihracat 9,2 kat, ithalat 9,3 kat ve toplam ticaret hacmi ise 9,3 kat artmıştır. 1836-1912 yılları arasında limanda gerçekleşen toplam ticaret hacmi 48.842.000 sterlidir. Belirtilen miktarda ihracatın payı 29.079.000 sterlin (%60), ithalatın payı 19.763.000 sterlidir (% 40). 1.Dünya Savaşı’nın hemen öncesinde de durum pek değişmemiştir. İhracatın payı ithalata göre daha fazladır.<sup>407</sup>

**Tablo 13- I. Dünya Savaşı Öncesi Mersin Limanı**

SENE	İHRACAT		İTHALAT		YEKÜN	
	Miktar Ton	Kıymeti Lira	Miktar Ton	Kıymeti Lira	Miktar Ton	Kıymeti Lira
1912	60.047	1.063.421	38.882	607.823	98.929	1.671.244
1913	43.332	1.126.976	52.409	755.026	95.471	1.882.002

**Kaynak:** Ege Gazetesi, *Mersin Limanı*, 4 Birinci Kanun 1932 Pazar / Yıl: 1 Sayı:81.

Tablo 12 ve 13’de görüldüğü üzere 1890’lardan itibaren ihracat belirli bir istikrara kavuşmuştur. Bu anlamda Mersin Limanı daha çok ihracat ağırlıklı bir liman olarak ön plana çıkmaktadır. İhracatın genişlemesinde Çukurova Bölgesi’nde ihracata dönük pamuk yetiştiriciliğinin yaygınlaşmasının büyük bir payı vardır.

### III.2. 2. İskenderun Limanı

1836-1837 yılına ait Halep ve Suriye konsolosluk raporlarına göre İskenderun Körfezi, Suriye kıyılarında yılın tüm zamanlarında güvenli demirleme imkânı sunan tek yerdir. Avrupalı devletlerin bu bölgeyle ilgili ithalat ve ihracatın büyük kısmı İskenderun Limanı üzerinden gerçekleşmektedir. Bu avantajlarına rağmen İskenderun Limanı’nın elverişsiz sağlık koşulları nedeniyle yeterince ön plana çıkamadığı da ifade edilmektedir.<sup>408</sup> İskenderun’un büyümesi 1850’lerden sonra gerçekleşmiştir. 1858 yılında İskenderun 160 haneye ve yaklaşık 1000 kişilik nüfusa sahiptir. Bu dönemde İskenderun Limanının 2 küçük iskelesi bulunmaktadır. Ticaretin yeterince gelişmemesinden dolayı limana hükümet

<sup>407</sup> A.g.e., s.100-101.

<sup>408</sup> A.g.e., s. 91.

yeterince ilgi göstermemiş, bu ilgisizlikten dolayı limanın koşulları da oldukça elverişsiz kalmıştır. 19. yüzyılın sonlarına doğru ticaret hacminin genişlemesine bağlı olarak İskenderun kenti büyümüş ve burada önemli bir nüfus artışı gerçekleşmiştir. 1906 yılına gelindiğinde nüfus 12.000 ulaşmış, 1858'den 1906'ya kadarki 48 yıllık süreçte nüfus 12 kat artmıştır.<sup>409</sup>

**Tablo 14- İskenderun Limanı Gemi Trafiki**

YIL	Giren Gemi	B	Y	B Tonaj	Y Tonaj	Toplam Tonaj	B Oranı	Y Oranı	B Tonaj Oranı	Y Tonaj Oranı
1837	24					3.327				
1870	333	197	136				%59,16	%40,84		
1875	371	190	181	143.517	13.501	157.018	%51,21	%48,79	%91,40	%8,60
1880	342	183	159	168.707	8.647	177.354	%53,51	%46,49	%95,12	%4,88
1885	549	298	251	265.855	25.708	291.563	%54,28	%45,72	%91,18	%8,82
1890	368	212	156	171.697	9.814	181.511	%57,61	%42,39	%94,59	%5,41
1895	655	383	272	344.614	13.490	358.104	%58,47	%41,53	%96,23	%3,77
1900	706	349	357	347.461	19.491	366.952	%49,43	%50,57	%94,69	%5,31
1905	830	431	329	524.814	8.910	533.724	%51,93	%39,64	%98,33	%1,67

**Kaynak:** A&P İlgili yıllara ait Halep raporlarından aktaran Murat Baskıcı, a.g.e., s.93

Akdeniz Bölgesi'nin bir diğer önemli limanı olan İskenderun Limanı'na ait veriler incelendiğinde; limana gelen gemi sayısı 1875 yılında 371 ve ortalama tonaj 423 iken, 1905 yılında 830 gemi ve ortalama tonaj 643 ton olmuştur. 30 yılda gemi sayısı yaklaşık 2,5 kat, ortalama tonaj ise 1,5 kat artmıştır. Buharlı gemilerin sayısı 1875 tarihi itibariyle 190 iken 1905'te 431'e ulaşarak yaklaşık 2,5 kat artmıştır. Yelkenli gemi sayısı 1875'te 181 iken 1905'te 329'a ulaşmış ve yaklaşık 1,8 kat artmıştır. Ortalama tonaja bakıldığında; 1875'te buharlı gemilerin 755 iken yelkenlilerin 74,5 tondur. 1905 yılında buharlı gemilerin ortalama tonajı 1217 iken yelkenli gemilerin 27 tondur. Rakamlar da gösteriyor ki İskenderun Limanı'nda yelkenli gemiler uluslararası ticaretteki önemlerini kaybederken, buharlı gemiler ön plana çıkmaktadır. 1870 yılı itibariyle toplam gemiler içerisinde buharlı gemilerin payı % 59, yelkenli gemilerin ise % 41'dir. 1905 yılına

<sup>409</sup> A.g.e., s. 96-97.

gelindiğinde yelkenli gemilerin İskenderun Limanı'nın da hala ağırlığını koruduğu söylenebilir. 1875 yılında buharlı gemiler toplam tonajın % 91,5'ini, yelkenliler ise % 8,5'ini taşımaktadır. 1905 yılında buharlı gemilerin toplam tonaj payı % 98, yelkenli gemilerin ise % 2 olmuştur.

**Tablo 15- 1855-1913 Yılları Arası İskenderun Limanı'nın Ticaret Hacmi(Bin sterlin)**

YIL	İhracat Değeri	İhracat Miktarı (Ton)	İthalat Değeri	İthalat Miktarı (Ton)	Toplam Ticaret Hacmi	Toplam Tonaj
1855	1.030				1.030	
1856	458				458	
1857	446				446	
1864			1.617		1.617	
1865			1.250		1.250	
1866			992		992	
1867	445		1.229		1674	
1869	832	11.920	1.411	4.589	2.243	16.509
1873	970		1.161		2.131	
1874	880	15.291	1.346	9.277	2.226	24.568
1875	766	14.255	978	8.437	1.744	22.692
1878	1.099	31.528	2.250	11.567	3.349	43.095
1879	1.004	24.715	1.766	10.492	2.780	35.207
1880	836	10.065	1.278	9.744	2.114	19.809
1881	894	31.435	1.703	11.587	2.597	43.022
1882	1.043	43.355	1.664	11.803	2.707	55.158
1883	1.056	47.175	1.607	10.844	2.663	58.019
1884	872	41.540	1.356	11.354	2.228	52.894
1885	998	48.873	1.558	12.635	2.556	61.508
1886	1.022	41.911	1.671	12.955	2.693	54.866
1887	885	23.086	1.619	13.480	2.504	36.566
1888	1.052	30.582	1.693	13.068	2.745	43.650
1889	981	26.923	1.765	16.210	2.746	43.133
1890	696	27.342	1.716	12.871	2.412	40.213
1891	736	34.216	1.800	14.906	2.536	49.122
1892	866	25.577	1.801	19.312	2.667	44.889
1893	933	18.415	1.883	17.601	2.816	36.016
1894	952	20.597	1.829	20.539	2.781	41.136
1895	1.077	28.044	1.423	15.701	2.490	43.745
1896	1.131		1.659	18.635	2.790	18.635
1897	1.136		2.051	29.290	3.187	29.290
1898	959	33.899	2.332	24.310	3.291	58.209
1899	931	24.022	2.164	23.529	3.095	47.551
1900	1.185	37.388	2.082	26.963	3.267	64.351
1901	1.220	33.764	2.429	30.803	3.649	64.567
1902	961		2.337		3.298	
1903	1.322		2.404		3.726	
1904	1.561		2.170		3.731	
1905	1.393		2.487		3.880	
1906	1.466	43.518	2.394	33.967	3.860	77.485
1907	1.448	27.255	2.326	28.729	3.774	55.984
1908	1.467	40.734	1.891	24.401	3.358	65.135



<b>1909</b>	1.309	22.241	2.226	31.251	3.535	53.492
<b>1910</b>	1.301	24.877	1.399	20.330	2.700	45.207
<b>1911</b>	1.044	19.269	1.145	20.434	2.189	39.703
<b>1912</b>	1.020	33.428	1.210	26.018	2.230	59.446
<b>1913</b>	932	19.325	930	31.101	1.862	50.426

**Kaynak:** A&P İlgili yıllara ait Halep ve Adana raporlarından aktaran Baskıcı, *a.g.e.*, s.95-96.

İskenderun Limanı'na ait ticaret hacmiyle ilgili tablo 15 incelendiğinde; 1855 öncesine ait veriler mevcut değildir. 1867'den sonrasına ait düzenli veriler olması nedeniyle 1867-1910 arası ihracat 2,9 kat, ithalat 1,1 kat artmıştır. Ticaret hacmi ise belirtilen süreler dahilinde 1,6 kat artmıştır. 1900'lerin başlarında İskenderun Limanı'nda ihracat ve ithalat değer olarak en yüksek seviyelere çıkmıştır. 1867 ile 1913 arasındaki toplam ticaret hacmi 114.824.000 sterlin, bu miktarın 42.681.000 sterlini (%37'si) ihracattan elde edilen gelir, 72.143.000 sterlini (%63'ü) ithalata ayrılan gider olarak karşımıza çıkmaktadır.<sup>410</sup> Bu göstergelere göre İskenderun Limanında ihraç edilen ürün miktarı ithalata kıyasla fazla olmasına rağmen değer olarak ithalata ayrılan para miktarı daha çoktur. Bu özellikleriyle İskenderun Limanı ithalat ağırlıklı bir liman olarak ön plana çıkmaktadır.

### III.2.3. Samsun Limanı

19. yüzyılın başlarında Trabzon'un gölgesinde kalan bir Karadeniz limanı olan Samsun, tıpkı Mersin Limanı gibi 1840'lardan sonra hızlı bir gelişme göstermiştir. Bu limanın gelişiminde de, Mersin Limanı'nın gelişimini sağlayan faktörlerin etkili olduğu gözlenmektedir. Limanın gelişiminde Avrupa'nın tahıl talebi ve Kırım Savaşı gibi faktörler önemli rol oynamıştır.<sup>411</sup> Samsun ve çevresi başta tütün ve mısır olmak üzere tarımsal üretimin yoğun olduğu bir bölgeydi. Bu gelişme de Samsun Limanı'nı daha çok bir ihracat kapısı olarak ön plana çıkarmıştır. Samsun Limanı yalnızca Karadeniz Bölgesi ile değil;

<sup>410</sup> *A.g.e.*, s.95-96.

<sup>411</sup> *A.g.e.*, s.86.

Merzifon, Amasya, Kayseri, Tokat, Sivas, Harput, Kırşehir, Diyarbakır gibi iç bölgelerle de önemli bir ticarete sahiptir.<sup>412</sup> Samsun Limanı'nın gelişiminde, Trabzon Limanı'nın görece olarak gerilemesinin payı oldukça önemlidir. Limanın bu hızlı yükselişi gemi trafiğinde de kendini göstermektedir.

**Tablo 16- Samsun Limanı Gemi Trafiki**

YIL	Giren Gemi	B	Y	B Tonaj	Y Tonaj	Toplam Tonaj	B Oranı	Y Oranı	B Tonaj Oranı	Y Tonaj Oranı
1841	97					18.850				
1857	213					79.406				
1866	233	204	29	112.469	3.420	115.889	%87,55	%12,45	%97,05	%2,95
1880	434	415	19	375.009	4.072	379.081	%95,62	%4,38	%98,93	%1,07
1885	481	448	33	453.077	8.250	461.327	%93,14	%6,86	%98,21	%1,79
1890	580	551	29	567.308	6571	573.879	%95,00	%5,00	%98,85	%1,15
1895	2583	618	1965	736.598	10.560	747.158	%23,93	%76,07	%98,59	%1,41
1900	2991	616	2375	608.226	12.221	620.447	%20,60	%79,40	%98,03	%1,97
1904	1560	662	898	739.368	12.736	752.104	%42,44	%57,56	%98,31	%1,69

**Kaynak:** A&P İlgili yıllara ait Trabzon ve Samsun raporlarından aktaran Murat Baskıcı, a.g.e., s.87

Samsun Limanı'na ait ilk bilgiler 1841 yılına aittir. 1841'te gelen gemi sayısı 97 iken 1904 yılında bu sayı 1560'a ulaşmıştır. 65 yılda yaklaşık 16 kat artmıştır. Bu durum Samsun Limanı ticaretinin gelişimi için önemli bir veridir. Gelen buharlı gemi sayısına ilişkin ilk veriler 1866 yılında 204 iken ortalama tonaj 551 tondur. 1904 yılında ise buharlı gemi sayısı 662, ortalama tonaj 1.116 tondur. 38 yılda yaklaşık gemi sayısı 3,2 kat artmıştır. Ortalama tonaj ise 2 kat artmıştır. Yelkenli gemiler ise 1866'da 29, 1904'te 898'dir. Ortalama tonaj 118 ton iken 1904'te 14 tona düşmüştür. Yelkenli gemi sayısı artmıştır ama taşıma kapasiteleri 38 yıllık süre içerisinde azalmıştır. Bu durum yelkenli gemilerin daha çok kıyı ticaretinde kullanıldığını göstermektedir.

<sup>412</sup> A.g.e.,s.86.

Tablo 17- 1841-1912 Yılları Arası Samsun Limanı'nın Ticaret Hacmi (Bin sterlin)

YIL	İhracat Değeri	İhracat Miktarı	İthalat Değeri	İthalat Miktarı	Toplam Ticaret Hacmi	Toplam Tonaj
1841	121		133		254	
1842	147		122		269	
1844	210		213		423	
1845	143		182		325	
1846	173		179		352	
1847	211		158		369	
1849	280		128		408	
1853	428		409		837	
1856	627		802		1.429	
1857	324		474		798	
1858	483		572		1.055	
1860	510		452		962	
1861	516		451		967	
1866	171	14.120	183	4.444	354	18.564
1873	383		647		1.030	
1874	296		514		810	
1875	235		433		668	
1876	271		345		616	
1877	354		338		692	
1878	456	19.185	364	6.353	820	25.538
1879	465		380		845	
1880	401		485		886	
1881	576		500		1.076	
1882	579		491		1.070	
1883	611	24.728	601	12.011	1.212	36.739
1884	495	17.545	629	8.900	1.124	26.445
1885	595	36.408	622	11.629	1.217	48.037
1886	666	47.108	688	11.217	1.354	58.325
1887	504	24.913	359	10.606	863	35.519
1888	491	18.153	546	12.017	1.037	30.170
1889	895	73.795	851	12.108	1.746	85.903
1890	1.033	81.984	792	17.169	1.825	99.153
1891	856	66.729	838	17.452	1.694	84.181
1892	796	59.445	630	20.295	1.426	79.740
1893	612	36.112	531	14.781	1.143	50.893
1894	497	25.523	418	14.508	915	40.031
1895	519	21.903	393	15.580	912	37.483
1896	639	38.731	342	13.980	981	52.711
1897	800	67.257	439	15.785	1.239	83.042
1898	748	68.697	518	22.798	1.266	91.495
1899	542	54.471	472	22.728	1.014	77.199
1900	760	76.867	468	22.809	1.228	99.676
1901	686	66.879	649	27.792	1.335	94.671
1902	1.194	60.860	578	26.035	1.772	86.895
1903	1.236	39.991	595	24.542	1.831	64.533
1904	1.120	31.193	566	21.661	1.686	52.854
1907	1.496	43.934	640	31.781	2.136	75.715
1908	1.729	27.098	623	30.961	2.352	58.059
1909	1.808		950		2.758	
1910	1.980		1.124		3.104	
1912	1.700		1.090		2.790	

**Kaynak:** A&P İlgili yıllara ait Trabzon ve Samsun raporlarından aktaran Baskıcı, *a.g.e.*, s.89-90, İssawi, *a.g.e.*s.126.

1841 ile 1912 yılları arasında Samsun Limanı'nda ihracat yaklaşık 16 kat, ithalat ise 8,5 kat artmıştır. Aynı dönem içerisinde Samsun Limanı'nın toplam ticaret hacmi 59.275.000 sterlin'dir. İhracat'ın payı 33.368.000 sterlin yani toplam hacmin % 56,5'tir. İthalatın payı ise 25.907.000 sterlinle % 43,5'tir.<sup>413</sup> Bu rakamlardan anlaşılacağı üzere Samsun Limanı'nın da bir ihracat limanı olarak Karadeniz Bölgesi'nde ön plana çıktığı anlaşılmaktadır.

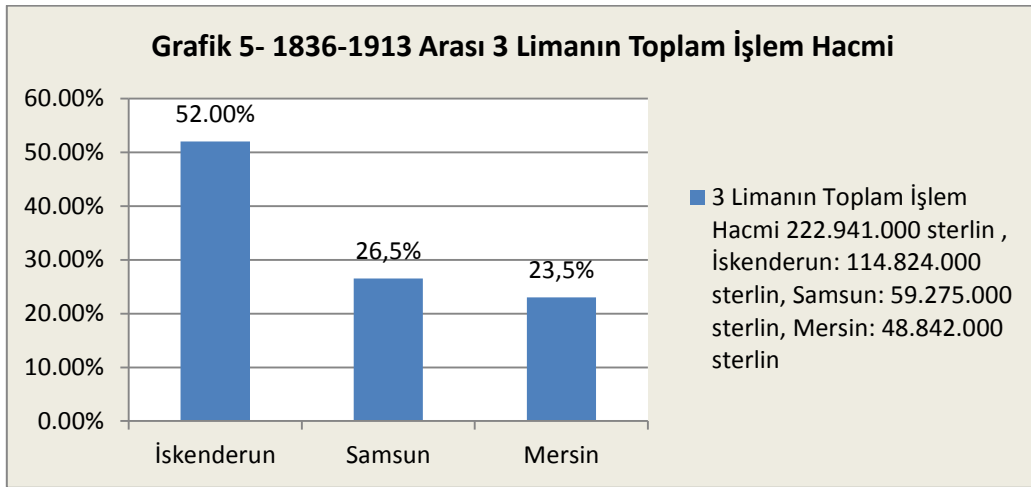
Bu rakamlar Mersin Limanı'nın toplam işlem hacmi açısından İzmir, İskenderun, Samsun Limanları'ndan sonra geldiğini göstermektedir. Ancak şu gerçek de göz ardı edilmemelidir. Mersin Limanı, İzmir ve İskenderun Limanı'ndan sonra, Samsun'la hemen hemen aynı dönemlerde gelişme gösteren bir limandır. Mersin Limanı sürekli olarak gelişen ve büyüyen bir liman özelliği nedeniyle kısa süre içerisinde Akdeniz Bölgesi'nin önemli bir ticaret kapısı haline gelecektir.

Mersin Limanı ve diğer önemli Osmanlı limanları arasında yaptığımız bu karşılaştırma sonucunda, ortaya çıkan sonuçlara göre Mersin ve Samsun limanlarında ihracatın payı ithalattan fazla olduğundan dolayı bu iki liman ağırlıklı olarak ihracat limanı olarak ön plana çıkarken, İskenderun Limanı'nda ithalat payı ihracattan daha fazladır. İskenderun, ithalat limanı olarak öne çıkmıştır. 1836-1913 yıllarını kapsayan dönemde üç limanın toplam işlem hacmi 222.941.000 sterlindir. Bu limanlardan gerçekleştirilen ihracatın payı 105.128.000 sterlin (%47,5), ithalatın ise 117.813.000 sterlin (%52,5)'dir. Bu rakamlarda gösteriyor ki Osmanlı İmparatorluğu'nun dış ticaretinde ithalat ve ihracat rakamları dengeli olmakla beraber ithalatın payı biraz daha fazladır.

---

<sup>413</sup> A.g.e., s.89-90.

Mersin, İskenderun ve Samsun Limanlarından buldukları bölgelerin ve geniş hinterlant alanlarındaki başta tarımsal ürünleri, yer altı madenlerini ve benzeri hammaddeleri, Avrupalı sanayileşmiş ülkelere gönderilmekte ve buna karşılık mamûl mallar, makine ve teçhizatları ithal edilmektedir. Bu limanlardan ihracat ve ithalatın yoğun olarak gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Bu üç limanın büyüklüklerini toplam ticaret hacmine göre sıralarsak; İskenderun, Samsun ve Mersin Limanı olarak sıralandığını söyleyebiliriz.



**Kaynak:** M. Baskıcı, *a.g.e.*, ss.89-101

### III.3. Liman İnşa Girişimleri

19. yüzyılda Mersin Limanı iç ve dış faktörlerin etkisiyle hızla gelişmiş ve Doğu Akdeniz'in önemli bir limanı haline gelmiştir. Kara ve demiryolları bağlantılarının da sağlanmasıyla Mersin Limanı sadece Çukurova Bölgesi'nin değil; İç Anadolu ve Güneydoğu Anadolu'ya kadar uzanan geniş bir hinterlant alanını da kapsayan bir limana dönüşmüştür. Kısa sürede gerçekleşen bu hızlı gelişme beraberinde birtakım sorunları da getirmiştir. Özellikle yüzyılın sonlarına doğru Mersin'de artan deniz ticareti karşısında var olan mevcut iskeleler artık yeterli gelmemeye başlamıştır.<sup>414</sup> Daha önceki bölümlerde de bahsedildiği gibi, 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başlarında Mersin'deki iskele sayısı

<sup>414</sup> BOA, A.MKT.NZD., 58/98 (14 Eylül 1852); BOA, BEO ,599/44888 (13 Nisan 1895); BOA, BEO, 624/46730 (22 Haziran 1895)

konusunda çeşitli rakamlar verilmektedir. 1891 tarihli Adana Vilayet Salnamesi'ne göre Mersin'de dördü ahşap, biri demirden olmak üzere 5 iskele vardı. Malların nakli için de 10 mavna, 30'a yakın filika, bir kıta istimbot bulunmaktadır.<sup>415</sup> 1892 tarihli Adana Vilayet Salnamesi'nde ise iskele sayısı artarak dördü ahşap, biri taş, biri demirden, diğeri de taş temelli ahşap olmak üzere toplam 7 iskelenin bulunduğunu belirtilmektedir.<sup>416</sup> 1895 tarihli bir belgede ise 6 iskeleden bahsedilmektedir. Yine bu belgeye göre Mersin'de 6 iskele olmasına rağmen ihracat için yeterli olmadığını, bu yetersizliğe rağmen ihracatın yalnızca Gümrük İskelesi'nden gerçekleştirilmesinin bölgedeki ticaret ve tüccarlar için olumsuzluk yarattığı, bu nedenle diğer iskelelerin de ihracata açılması talep edilmektedir.<sup>417</sup>

19. yüzyılın sonlarına doğru Mersin'de yeni iskelelerin inşası ve mevcut iskelelerin onarımı gibi önlemlerle ihtiyaçlar karşılanmaya çalışılmışsa da gelişmekte olan deniz ticareti, iskelelerin yetersizliği, hava şartlarının olumsuz etkileri karşısında bir liman inşası fikri gündeme gelmiştir. 9 Nisan 1894 tarihli belgede Adana valisi tarafından Mersin'de bir liman inşasının gerekliliği dile getirilmiştir.<sup>418</sup>

*Mabeyn-i Hümayün Cenab-ı mülükane Başvekalet-i Celilesine*

*Bazı hususat için Mersine gelinilmiş idi tüccar ve muteberan ve ecanib ve saire nezd-i çakeriye gelerek Mersinin limansızlığından ve bu sebeble pek ziyade düçar-ı müşkilat ve hasarat olduklarından bahsle bir liman inşa için istid'ayı inayet-i seniyye padişahiye aczlerini tekrar tavassıt eylediler memleketin hakikaten bir limana ihtiyaç azimi der-kar olmasına nazaran icrayı muktezasına ferman buyurulması bi-l-vücuda mütevakkıf rey âli bulunmuştur ferman*

*Adana Valisi Nasuhi*

<sup>415</sup> Bozkurt, *a.g.e.*, s.130.

<sup>416</sup> *A.g.e.*, s.133.

<sup>417</sup> “ Mersin'de ihracât için mevcûd altı iskele kifâyet itmediği hâlde i'tiraz-ı şahsîleri olanlar taraflarından vuku'bulan ihbarat üzerine vilayetin iş'arına atfen ihracatın yalnız rûsûmât iskelesine hasrı emri verilmiştir. Mahsulatın tedennî-i fiyatından Avrupaca rûsûmatın mesarifatin ağırlığından zaten umûr-ı ticaret sektadar olmuş iken bu kere de haftada bir tâcire sıra gelemeyecek ve fazla nakliyat virmeğe mecbûr olacak mu'amelenihbarı büsbütün mağduriyetimizi ta'til ticaretimizi müstelzim olacağından menfa'at-i umumiye nokta-i nazarından bakılarak tedabir-i lazimenin ticaretle diğeri iskelelerin de küşadına irade buyurulması müsterihimdir ferman.” Bkz. *BOA, BEO, 599/44888* (13 Nisan 1895)

<sup>418</sup> *BOA, Y.MTV., 90/11* (9 Nisan 1894)

Mersin’de bir liman inşasının gerekliliğine dair bilgilere sonraki yıllara ait belgelerde de rastlanılmaktadır. 29 Ocak 1901 tarihli belgede “ *Akdeniz sevâhilinde Anadolu’nun bir büyük ve mühim kısmının iskelesi olan ve Mersin ve Adana timuryolu vesair bu gibi ba’zı vesait-i ümranın inşası üzerine günden güne terakki etmekte bulunan Mersin’in böyle bir liman ve rıhtıma ihtiyacı ise min külli’l-vücuuh meydanda olmasına...*”denilerek Mersin’in Akdeniz’in önemli ve büyük bir iskelesi olduğunu, Adana-Mersin demiryolunun da her geçen gün gelişmekte olmasından dolayı buraya bir liman ve rıhtım ihtiyacının her açıdan açık olduğu ifade edilmektedir.<sup>419</sup>

1902 tarihli Dahiliye Nezaretinden Sadaret makamına gönderilen bir başka belgede ise; Adana vilayetinde yapılan teftişle ilgili olarak gönderilen bu layihada, Mersin İskeleyi’nin Adana vilayetinin dışa açılan kapısı olduğu belirtilmiştir. Demiryolu hattıyla Adana’ya bağlı olan bu iskelede deniz ulaşımının kolaylaşmasıyla ticaretin artacağı vurgulanarak, Mersin’de bir liman inşasının gerekliliği dile getirilmiştir. Bahriye Nezaretinden gelen cevabı da içeren tezkerede, bu konunun aynı zamanda Ticaret ve Nafia Nezaretlerini de ilgilendirdiği, Şurayı devlet tarafından belgelerin incelendiği ifade edilmektedir.<sup>420</sup>

Sözü edilen belgelerden de anlaşıldığı üzere Mersin’de iskele ve liman ihtiyacı her geçen gün artmaktadır. Yaşanan bu gelişmelerle birlikte 19. yüzyılın sonlarından itibaren Mersin’de bir liman ve rıhtım inşasını gerçekleştirmek için talepte bulunan 3

<sup>419</sup> BOA, Y.A.RES.,110/82 (29 Ocak 1901)

<sup>420</sup>“... Heyet-i teftişiyeye tarafından Adana vilayetinde icra olunan teftişatı havi gönderilen layihada Adana vilayetinin başlıca mahreci olup merkez vilayete şimendüfer hattıyla merbut bulunan Mersin iskelesi açık olduğundan münakalat-ı bahriyenin teshiliyle ticaretin tevsi’ne medar olunmak üzere orada bir liman inşası lüzumu dermiyan olunmasıyla keyfiyet bahriyeye nezaret-i celilesine bildirilmişti nezaret-i müşarünileyhadan cevaben alınıp leffen takdim kılınan tezkerede husus-u mezkurun ticaret ve nafia nezaret-i celilesine aid olduğu izbar olunmuş ise de bu iş hakkındaki evrakın esasen Şûra-yı devletçe derdest tedkik bulunduğu anlaşılmasına nazaran bununda evrak-ı mezkure ile birleştirilmesi zımnında şurayı mezkure tevdi’ menut rey-i cenab sadaret penahileridir ol babda emr-ü ferman hazret-i minleh-ül-emrindir.”Bkz. BOA.,BEO, 1832/137380 (15 Mart 1902)

girişimci ortaya çıkmıştır. Bu konudaki ilk talipli, Mersin ve Adana Şimendifer İdare Meclisi üyelerinden Baron De Vandeuve'dur. Diğer talipliler, Tahrirat-ı Hariciye hulefasından Mehmed Cevad ve Arkadaşları ile Tahinci Atnaş Efendi ve ortağı David De Toledo'dur.

Mersin'de bir liman inşa imtiyazı için ilk başvuruda bulunan kişi olan Mersin ve Adana Şimendifer İdare Meclisi üyelerinden Baron De Vandeuve'un konuyla ilgili talebi hakkındaki bilgilere 1 Ocak 1895 tarihinde Nafia ve Ticaret Nezaretine gönderilen yazıdan ulaşılmaktadır. Belgeye göre; Baron De Vandeuve tarafından Mersin İskelesi'nde bir liman inşası imtiyazı talep edilmişse de işin bir neticeye varamadığı ifade edilmektedir.<sup>421</sup> Mersin'de liman ve rıhtım inşası için girişimde bulunan Baron De Vandeuve'un talebinin kabul görmemesiyle birlikte bu konuyla ilgili bir başka imtiyaz talebi de 1898 yılında gelmiştir. Tahrirat-ı Hariciye hulefasından Mehmed Cevad ve arkadaşları, Mersin'de ihtiyaç duyulan liman inşaatının imtiyazı için 75 sene müddet ve kararlaştırılacak şartlarla kendilerine verilmesini talep etmişlerdir.<sup>422</sup> 1901 tarihli bir başka belgede Mehmed Cevad ve arkadaşlarının başvurularının neticesine dair bilgiler yer almaktadır. 29 Ocak 1901 tarihli belgede şu ifadeler yer verilmektedir:

*...Mümaileyh Cevad bey ile rüfekası tarafından vuku' bulan istid'aya gelince her dürlü imtiyazatın memleketçe enfa' olan şerait rabtına çalışılması en kadim ve zaifden olup şu kadar ki mümaileyhamın şerait mevzu'adan daha nafi' olabilecek derecelerde ne gibi şeyler deruhte edebilecekleri mu'ayyen olmamakla beraber bu gibi işlerde defe'atle görüldüğü vech ile taahhüdat-ı vakıalarının mahiyetini tedkik ve ta'mik etmeksizin imtiyaz talep edenlerden nasıl olursa rakibine galebe çalup istediği imtiyazı almak ve işin ilerisini baht ve tali'in müsa'edat-ı meçhûlesine bırakmak suretini esas teşebbüsat ittihaz edenlerin en çoğu mu'amelenin fi'liyat noktasına tekarrübünde sebat edemiyerek henüz nail-i imtiyaz olmadan terk-i teşebbüs etmekte ve bu misillü hevdaran-ı imtiyazın bir kısmıda imtiyaz aldıktan sonra ifayı taahhüdden izhar-ı acz etmekte olup bu haller ise hususları devlet ve memleketçe maddi*

<sup>421</sup> BOA, DH.MKT., 326/58(1 Ocak 1895). Ayrıca bkz.: BOA. ŞD, 1212/23 ( 11 Temmuz 1898)

<sup>422</sup> BOA, BEO, 1139/85424 (11 Haziran 1898)



*ve manevi canib-i fevaid ve menafi' olacak olan birtakım teşebbüsat-ı mühimmeyi semeresiz ve bu yolda devair-i devletçe tabi'iyül ihtiyar olan işigalat ve tekellüfatı külliyyen neticesiz bırakmakta olmasına...*

Belgede yer alan ifadelerle göre, liman inşası konusunda devletin titizlikle hareket ettiği belirtilmiş, her türlü imtiyaz konusunda memleket için en faydalı olanının tercih edilmesinin önemi dile getirilmiştir. Cevad Bey ve arkadaşlarının ne gibi yükümlülük üstlenebilecekleri belli olmadığı, bu tür imtiyazları talep edenlerin yüklenmek istedikleri işin gerçek sorumluluğunu derinlemesine incelemeksizin, sırf rakiplerine karşı üstün gelme isteğinden hareketle imtiyazı alıp gerisini şansa ve kadere bırakmayı düşündüklerini ifade etmektedir. Bu kişilerin çoğunluğunun imtiyaza sahip olmadan teşebbüsten vazgeçtikleri, bir kısmının ise imtiyazı aldıktan sonra üstlendikleri işte yetersiz kaldıkları belirtilmektedir. Bu nedenlerden dolayı devletin maddî ve manevî kazançlar sağlayacağı bu gibi önemli işlerin sonuçsuz kalmasının yanı sıra, devlet dairelerinin de boşuna meşgul edildiği ve devletin de bu durumdan rahatsızlık duyduğu ifade edilmektedir.<sup>423</sup>

Belgenin devamında Mehmed Cevad ve arkadaşlarının neden tercih edilmediğine dair bilgilere yer verilmiştir:

*...adeta münakasa şekli ve suretini almakta bulunan bu nevi muamelat ciddi taliblerce badi-yi inkisar rağbat olarak nice umur-u nafla o sebeblerle fi'ile çıkamamakta bulunmasına binaen taliplerince alel-ekser temin-i temettu' şartına tabi' tutulan demir yollarıyla mahiyet-i mahsusa veya meşkukesinden dolayı taliplerinin te'addi ve beynlerinde rekabet vuku' devlet ve memleketçe faydeli görülecek olan işler müstesna olmak üzere saded-i bahs olan Mersin liman ve rıhtımı gibi memalik-i şahanedeki emsali mevcut bulunan imtiyazın şeraiti asıl ciddi talipler ile kararlaştırılarak tedkikat-ı lazıme ikmal olunduktan sonra vaki' olacak birtakım müste'diyat bi-sürûbenin nazar-ı kabul ve itibara alınmaması tecarib-i fi'liyyeye müstenid olan mülahazat-ı mebsute hükmünce maslahaten münasib olacağından ve*

<sup>423</sup> BOA, Y.A.RES., 110/82 (29 Ocak 1901)

*talib-i mümaileyhima Atnaş efendi ile şerikinin kabul eyledikleri şerait ise ber minval-i ma'ruz vuku' bulan mukarrerat-ı ahire ile bir kat daha kesb-i ehveniyet eylediği cihetle essü'l-esas hareketleri tecrübe-i baht ve tali' ve mütekaribü'l-husul olan bir teşebbüs-i nafia iras mevani' eylemekten başka bir şey olmayan Cevad bey ve rüfekasıyla artık bu babda bahs ve müzakereye girişilmeğe lüzum olmadığı dermiyan kılınmıştır...*

Yukarıdaki metne göre; devlete maddî ve manevî açıdan fayda sağlayacak olan önemli girişimlerin imtiyazı konusunda ihale şekli ve biçimi konusunda ciddi taliplilerin bazen kırıldıkları ve bu nedenle baştaki istekli tavrılarının değiştiği belirtilmektedir. Bu durumun kısır tartışmaların oluşmasına neden olduğu gibi birçok bayındırlık işinin bir sonuca ulaşamamasına ve devlet nezdinde bu durumun rahatsızlık yarattığı ifade edilmiştir. Bu nedenle bu tür sorunların tekrarlanmaması için bahse konu olan Mersin Limanı ve rıhtım inşası imtiyazı şartlarının ciddi talipler ile kararlaştırılması, gerekli incelemeler bitirildikten sonra, önceki tecrübeler de dayanılarak gerekenlerin yerine getirilmesi, birtakım çekişmelere dayanan başvuruların ise dikkate alınmaması vurgulanmaktadır. Konuyla ilgili varılan sonuca göre, işin ciddiyeti açısından taliplilerden Tahinci Atnaş Efendi ile ortağının kabul ettikleri şartların, ortaya çıkan son kararlar ile bir kat daha uygun ve ucuz bir seçenek olduğu belirtilmiştir. Asıl amaçları mevcut nafia girişimine engel yaratmaktan başka bir şey olmayan Cevad Bey ve arkadaşlarıyla artık bu konuda görüşülmesine gerek olmadığı ifade edilmektedir.<sup>424</sup>

Devlet daha önceki tecrübelerine dayanarak imtiyaz talebinde bulunan Cevad Bey ve arkadaşları ile Atnaş Efendi ve ortağı arasında bu işe olan uygunlukları konusunda bir karşılaştırma yapmıştır. Sonuç olarak ise; Atnaş Efendi ve ortağının bu işe daha uygun olduğu, bu nedenle Cevad Bey ve arkadaşları ile görüşmeye bile gerek duyulmaksızın liman imtiyazı konusunun dışında bırakılmaları kararlaştırılmıştır.

<sup>424</sup> BOA. Y.A.RES., 110/82 (29 Ocak 1901)

Mersin’de bir liman ve rıhtım inşa edilmesi imtiyazına talip olan üçüncü talipliler Tahinci Atnaş Efendi ile ortağı David De Toledo’dur. Yukarıdaki belgeden de anlaşılacağı üzere liman inşaatı imtiyazı konusunda Atnaş Efendi ile ortağının devlet tarafından daha uygun buldukları anlaşılmaktadır. Tahinci Atnaş Efendi ve ortağı ile ilgili 29 Mart 1902 tarihli belgede şu ifadeler yer verilmektedir. :“ *Mersin liman ve rıhtım ve müteferriat-ı sairesinin imtiyazı hakkında 8 sene mukaddem vuku’ bulan istid’ayı çakeranemiz üzerine...*” bu belgeden anlaşılacağı üzere Tahinci Atnaş Efendi ve ortağı, Mersin’de bir liman inşa edilmesi imtiyazı için 1894’lerde başvuruda bulunmuşlardır.<sup>425</sup> Döneme ait belgelerden anlaşıldığı üzere Atnaş Efendi ve ortağının Mersin’de bir liman ve rıhtım inşa edilmesi imtiyazında bulunma talepleri ve buna sahip olmaları uzun bir süreci kapsamaktadır.

1902 tarihli bir belgede; “ *Mersinde liman ve rıhtım ile dok, antrepo inşası imtiyazının 75 sene müddet ve şerait-i mukarrere ile Tahinci Atnaş efendi ile şürekası uhdelerine ihalesine dair şurayı devlet Tanzimat dairesinden tanzim olunan fi 21 Muharrem sene 317 tarihli ve 666 numrolu mazbata ve fi 22 Mayıs sene 315 tarihinde meclis-i mahsusa havale buyurulmuştur.*” denilerek; Mersin’de liman, rıhtım, dok, antrepo inşasının imtiyazının 75 sene müddet ve kararlaştırılan şartlarla Tahinci Atnaş Efendi ve ortağına ihale edildiği, 1 Haziran 1899 tarihinde Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesince bir mazbata düzenlendiği, 3 Haziran 1899 tarihinde de Meclis-i Mahsusa’ya havale edildiği anlaşılmaktadır.<sup>426</sup>

Sadaret makamınca düzenlenen 29 Ocak 1901 tarihli tezkerede ise; Mersin’de bir liman ve rıhtım inşasıyla işletilmesi için kararlaştırılan şartlar ve 75 sene müddet ile

<sup>425</sup> BOA, BEO., 1832/137380 ( 29 Mart 1902)

<sup>426</sup> BOA, BEO., 1832/137380 ( 29 Mart 1902)

Tahinci Atnaş Efendi ile David De Toledo kumpanyasına verilen imtiyaza yönelik sözleşme ve şartname layihalarıyla, tarife cetvelinin feshi ve feshe ait müsveddelerin gönderildiğine dair Şura-yı Devlet Mülkiye Dairesi mazbatasının 11 Ocak 1900 tarihinde tezkere ile takdim edildiği konusunda bilgiler yer almaktadır. Belgenin devamında Tahinci Atnaş Efendi ve ortağı tarafından liman inşası için tekrardan dilekçe ile başvuruda bulunulduğu anlaşılmaktadır. Tezkerede aynı zamanda sunulan mazbata ile birlikte, sözleşme ve şartname layihalarının ve tarife cetvelinin nüshalarının da gönderildiğini, bu hususta her ne yönde karar verilir ise bu kararın yerine getirileceği ifade edilmektedir.<sup>427</sup>

11 Ocak 1902 tarihli Şura-yı Devlet mülkiye mazbatasından anlaşıldığı üzere Tahinci Atnaş Efendi ve ortağı David De Toledo kumpanyası tarafından talep olunan imtiyazın kendilerine verilmesi bazı şartlarla uygun bulunmuştur. Bu şartlar liman ve rıhtımdan geçirilecek ticarî eşyadan alınacak vergi ile alakalıdır. İmtiyaz sahipleri bazı şartlara tabi tutulmuşlardı.<sup>428</sup> Ancak yaşanan bu gelişmelere rağmen Mersin’de bir liman ve rıhtım inşası, işletilmesiyle ilgili sürecin yavaş işlediği anlaşılmaktadır. 29 Mart 1902 tarihli belgede Tüccar Atnaş Tahinci ile ortağı David De Toledo kumpanyasının girişimleri konusunda bazı gecikmelere maruz kaldıklarını ve bu gecikmelerin giderilerek, işlerin

---

<sup>427</sup>“ Utufetlu Efendim Hazretleri

Mersinde bir liman ve rıhtım inşasıyla işletilmesi için tüccardan Atnaş Tahinci efendi ile David De Toledo ve kumpanyasına şerait-i mukarrere ve 75 sene müddetle imtiyaz itasına ol babdaki mukavele ve şartname layihalarıyla tarife fesh-i mübeyyizesinin gönderildiğine dair şurayı devlet-i mülkiye dairesinin meclis-i mahsusa vükeladan müzeyyel mazbatası 9 Ramazan sene 317 tarihinde ba-tezkere-i senaveri arz-ı huzur-u ali kılınmış idi mümaileyha müracaatla tekrar istid’a etmekte bulunmuş ve mazbata-yı maruza ile mukavele ve şartname layihalarının ve tarifinin nüsha-yı saniyeleri leffen arz ve takdim olunmuş olmağla ol babda her ne vechle irade-i seniyye hazret-i hilafet-penahi şeref müteallik buyurulur ise mantuk-ı alisi infaz edileceği beyanıyla tezkere-i senaveri terkim olundu efendim Fi 8 Şubat sene 318 fi 16 Kanun-u Sani sene 316 ” Bkz. *BOA, Y.A.RES., 110/82 (29 Ocak 1901)*

<sup>428</sup> *BOA. BEO 1832/137380 ( 11 Ocak 1902)*

hızlandırılması için Sadaret makamından talepte buldukları anlaşılmaktadır.<sup>429</sup> İlgili metin aşağıda yer almaktadır;

*Huzur-u Sami-i Sadaret-i uzmaya*

*Maruz-u Çakerikemineleridir ki*

*Mersin liman ve rıhtım ve müteferriat-ı sairesinin imtiyazı hakkında 8 sene mukaddem vuku' bulan istid'ayı çakeranemiz üzerine Bahriye nezareti ve bab-ı seraskeri ve rüsûmât emanetiyle makamat-ı aliye-yi saire canibinden icabı ifa ve tedkikat-ı mahalliye dahi icra olundukta nafla nezaret-i celilesince kaleme alınan mazbata ile mukavelename ve şartname ve ta'rife Şurayı devlet evvelen tanzimat ve muahharan mülkiye dairelerinde mükerreren tedkik ve ihtiyacat-ı mahalliyeye göre icrasına lüzum görülen bazı tadilat dahi kulları tarafından bi-l-kabul meclis-i hass vükela-yı fihhamca tasdik olunduktan sonra atebe-i seniyye-i cenab-ı mülükaneye arz ve takdim kılınmış ve icabının bir an evvel icra buyurulması babında makam-ı sami-i sadaret-i uzmaya fi 18 Mart sene 316 tarihiyle takdim kılınan istid'ayı abidanemiz üzerine te'kiden arz-ı keyfiyet kılınmış ise de el-an bu babdaki ferman-ı alışanın istihsaline muvaffak olamadık işbu tehhürden devlet ile kullarına ariz olan ziyandan ma'ada Mersin ahalisine senevi kırk bin liradan ziyade bir ziyana hasıl olup liman ve rıhtımın tesri' inşasıyla ferman ıtası istirhamını havi mazbata ile mabeyn-i hümayun baş kitabet-i celilesine hitaben mahalliden arz-ı mazhar kılınmış ise de bugüne değin bir semeresi hasıl olamamıştır mahza devlet ve memlekete hizmet maksadıyla teşebbüs olunan şu emr hayrın hayr-ı arayı husul olması ve saye-i ümran-vaye-i hazret-i mülükane de oraların dahi kesb-i ümran ve abadanî eylemesi nezd-i âlide begayet mültezim olduğuna ve zat-ı me'ali-i hazret-i cenab-ı sadaret penahileri böyle bir umuru nafianın teshil-i icrasına bezl-i inayet ve sür'at eylemekte bulunduğu binaen icabının bir an evvel ifa ve itmamı hususunda arz-ı niyaza cesaret eyleriz ol babda emr-ü ferman hazret-i minleh-ül-emrindir.*

*Fi 16 Mart sene 318*

*Tüccardan Tahinci Atnaş ile David De Toledo ve Kumpanyası*

Tahinci Atnaş Efendi ve ortağı yaşanan bu gecikmelerden dolayı devlet ve memleket için oluşan zarar bir yana, Mersin ahalisi içinde önemli zararlar söz konusu olduğunu ifade etmektedir. Belgeye göre Mersin ahalisinin zararı yıllık 40.000 liradan fazladır. Bu nedenle Atnaş Efendi, liman ve rıhtım inşasının hızlandırılmasıyla ilgili olarak

<sup>429</sup> BOA. BEO 1832/137380 (29 Mart 1902)

bir ferman buyurulmasını talep etmektedirler. Konuya ilişkin kararnamenin mahallinden gönderilmiş olmasına rağmen, henüz bir sonucun ortaya çıkmadığı da dile getirilmiştir. Atnaş Efendi ve ortağı, yalnızca devlet ve memlekete hizmet amacıyla girişilen bu hayır işi sayesinde bu bölgelerin bayındır hale gelmesinin devlet açısından gerekli olduğunu vurgulamıştır. Aynı zamanda Sadaret makamının da böyle bir nafia işinin yerine getirilmesini kolaylaştırma ve hızlandırma gayesinde olduğuna dayanarak gereğinin bir an önce yerine getirilmesi ve sonuçlandırılmasını talep etmektedirler. Belgelerden de anlaşıldığı üzere Mersin’de bir liman ve rıhtım inşası oldukça uzun bir süreç içerisinde gerçekleşmiştir. Başvuruda bulunan talipliler arasında yapılan değerlendirmeler sonucunda bu girişimin imtiyazı, Tahinci Atnaş Efendi ve ortağı David De Toledo’ya verilmiştir. Devlet ve imtiyaz sahipleri arasında yapılan sözleşme ve şartnameye göre inşa süreci başlamıştır. Konuyla ilgili olarak iki taraf arasında yapılan sözleşme ve şartname maddeleri EK-1 ve EK-2’de yer almaktadır.

Mersin’de bir liman ve rıhtım inşası, işletilmesi ile ilgili imtiyazın Tahinci Atnaş Efendi ve ortağı David De Toledo kumpanyasına 75 sene müddet ile verilmesinin uygun bulunmasıyla birlikte mukavelename ve şartnameye ekli olarak ticari eşya ile ilgili bir de tarife hazırlanmıştır. Tarifenin hazırlanmasının nedeni limandan geçirilecek ticari eşyanın vergilendirilmesi ve belli bir düzenin getirilmek istenmesidir.<sup>430</sup> Tarifenin dışında Mersin Limanı’na uğrayan vapur ve yelkenlilerden de liman vergisi başlığı altında bir verginin alınmasına da karar verilmiştir.<sup>431</sup> 1 Haziran 1899 tarihinde Şurayı Devlet

<sup>430</sup> “ Mersinde bir liman ve rıhtım inşasıyla işletilmesi için tüccardan Atnaş Tahinci efendi ile David De Toledo ve kumpanyasına şerait-i mukarrere ve 75 sene müddetle imtiyaz itasına ol babdaki mukavele ve şartname layihalarıyla tarife fesh-i mübeyyizesinin gönderildiğine dair şurayı devlet-i mülkiye dairesinin meclis-i mahsusa vükeladan müzeyyel mazbatası...” Bkz. *BOA. Y.A.RES., 110/82 (29 Ocak 1901)*

<sup>431</sup> “ **Limanda tevakkuf resmi:** limana giren vapur ve güverteli yelken sefaininden vapurlar için tam gün ve yelken sefaini için dahi tam 15 gün müddet için tevakkuf resmi olarak zirde muharrer mebalîğ ahz olunacaktır.” Ayrıntılı bilgi için EK-3 bakınız. *BOA. Y.A.RES., 110/82 (29 Ocak 1901)*

Mülkiye dairesinde düzenlenen bu sözleşme ve şartname ile ekli tarifeyle liman-rıhtım inşası Tahinci Atnaş Efendi ve ortağı David De Toledo kumpanyasına verilmiştir. Ancak liman ve rıhtım inşaatının inşası gerçekleşmemiştir. İhalenin hangi gerekçelerle gerçekleşmediği veya neden iptal edildiğini dair elimizde herhangi bir bilgi bulunmamaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde deniz ticaretinde hızla yükselen Mersin'de modern bir limanın inşa edilememesinden dolayı birtakım sorunlar yaşanmaya devam etmiştir. 16 Nisan 1914 tarihli belgede bunu doğrulamaktadır. Mersin'de artan deniz ticareti karşısında, alt yapı yetersizliğine vurgu yapılmaktadır. Belgeye göre; Mersin Limanı'nın önemli bir ticaret yeri olduğunu ve buradaki ithalat ve ihracatın seneden seneye artmakta olduğu halde, ihtiyaca uygun bir iskelenin bulunmayışının ticari malların yükleme ve boşaltmasında zorluklara sebep olduğu ifade edilmektedir.<sup>432</sup> Belgelerden de anlaşılacağı üzere 20. yüzyılın başında Mersin Limanı ve rıhtım inşa işleri yapılmış olsaydı, Mersin daha erken bir dönemde uluslararası bir limana kavuşmuş modern ve gelişmiş bir şehir olabilirdi.

---

<sup>432</sup> “Mersin limanı mühim bir bender-i ticaret olduğu ve oranın ithalat ve ihracatı seneden seneye teksir etmekte bulunduğu halde ihtiyaç ile münasib bir iskele bulunmaması eşyayı ticariyenin tahmil ve tahliyesinde müşkilata bais olmakla beraber...” Bkz. *BOA. DH.İD.*, 193/11 (16 Nisan 1914)

## IV. BÖLÜM: CUMHURİYET DÖNEMİNDE MERSİN LİMANI

### IV.1. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1950)

1920'lerin başında kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin Osmanlı'dan devraldığı ekonomik yapı; geri kalmış ve yarı sömürgeleştirilmiş bir özelliğe sahiptir. Osmanlı toplumunun ekonomik anlamda geri kalmışlığa yönelme süreci 16. yüzyılın ortalarına kadar gider. Geri kalmışlık bu dönemde belirmiş, 1800'lü yıllara kadar oluşmuş, bu tarihten sonra yabancı devletlerin doğrudan müdahaleleriyle güçlenerek sürmüştür.<sup>433</sup>

16. yüzyılın sonlarında Osmanlı, yeni toprak kazanımının sonuna gelmiş ve bu yoldan sağlanan gelirler kesilmiştir. Eş zamanlı olarak dünya ticareti de Akdeniz Limanları'nın dışına kaymıştır. 18. yüzyıl sonlarında İngiltere'de ortaya çıkan yeni üretim biçimi ve teknolojik gelişme karşısında Osmanlı'nın pazarını yabancı sanayi ürünlere açması, yetersiz olan sanayiye yıkıma uğratmıştır. Süreklilik kazanan savaşlar, merkezî yönetimin elinde toplanan tarımsal artığın yeniden üretime dönüşmesine olanak vermemiştir. Ayrıca Osmanlı'da bu dönüşümü sağlayacak yeni örgütlenme süreci ortaya çıkmamış; değişik etnik gruplardan oluşan toplumsal yapı bir anlamda ekonomik iş bölümüne dayandırılmıştır. Tarımsal üretimde müslümanlar, sanayi ve hizmetlerde azınlık ve yabancılar egemenlik sağlamışlardır.<sup>434</sup>

Osmanlı Devleti'nin 20. yüzyılın başındaki ekonomik yapısı incelendiğinde; ülkede üretim büyük ölçüde tarıma dayalıdır. Sanayi gelişmemiş buna karşılık özellikle ticaret, ulaştırma ve bankacılık gibi hizmet kesimleri imparatorluğun son 50-60 yılında

<sup>433</sup> İsmail Cem, *Türkiye'de Geri Kalmışlığın Tarihi*, Cem Yay., 8.b., İstanbul 1982, s.124.

<sup>434</sup> Pamuk, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*, ss. 4-7; ayrıca bkz. İsmail Yıldırım, "On dokuzuncu Yüzyıl Osmanlı Ekonomisi Üzerine Bir Değerlendirme (1838-1918)", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt: 11, Sayı: 2, Elazığ 2001, s. 325.



önemli sermaye birikimine konu olmuştur. Ancak bu alanlar çok büyük ölçüde azınlık ve yabancı sermayenin egemenliğindedir.

Osmanlı'nın son döneminde sermaye kaynaklarının da ilginç bir görünümü vardır. Hükümet kamu maliyesini, dış ticareti ve para arzını denetleme yetkilerinden yoksundur. Kamu gelirlerinin giderleri karşılamaması sonucu ağır koşullarla dış borçlanmaya gidilmiştir. Tarımsal üretim artığı sanayiye aktarılamazken, sanayi ve hizmet kesimlerinde çoğunluğu oluşturan azınlık ve yabancı sermaye grupları kârlarını yeniden üretimde kullanmamışlardır. Bunun dışında Osmanlı yönetimi ekonomiyi tümüyle düzenleyecek maliye politikası araçlarından yoksundur. Azınlık ve yabancılara tanınan ayrıcalıklar, kamu gelirlerinin çok büyük ölçüde tarımdan sağlanmasını zorunlu kılmıştır.<sup>435</sup>

Devletin en büyük gelir kalemi tarımsal üretim olmakla beraber gerek dış borçlanma yöntemi ile ve gerekse yabancı sermaye yatırımları aracılığıyla ülke kaynakları yabancı devletler tarafından sömürülerek dışarıya aktarılmaktadır. Her ne kadar İttihat ve Terakki Cemiyeti tarafından Osmanlı'nın son 10 yılında bir ulusal sermaye birikimi yaratma çabasına girildiği görülse de bunda başarılı olduğu pek söylenemez.<sup>436</sup> Bu düşünceyle İttihatçılar kapitalist bir devletin kurumsallaşması yönünde bir takım yasal düzenlemeler yapmış, sanayileşmenin teşviki yönünde gösterdiği çabalar, bağımsız bir ekonomi yaratma yönündeki atılan adımlara rağmen gerek I. Dünya Savaşı ve gerekse

---

<sup>435</sup> Yakup Kepenek, Nurhan Yentürk, *Türkiye Ekonomisi*, Remzi Kitabevi, İstanbul 1995, s.8.

<sup>436</sup> Zafer Toprak, "İktisat Tarihi", *Türkiye Tarihi Ansiklopedisi*, Cilt III, Cem Yay., İstanbul 1995, s. 231.

Kurtuluş Savaşı döneminde uygulanan savaş ekonomilerinden dolayı başarılı olamamışlardır.<sup>437</sup>

Yaşanan bu gelişmelerle birlikte Cumhuriyet öncesi Osmanlı İmparatorluğu'ndan ekonomik açıdan çok da başarılı ve iç açıcı bir miras kalmamıştır. Devr olunan mirası bütün sektörleriyle burada incelemek, konunun sınırlarını aşacağından dolayı yalnızca çalışma kapsamında Cumhuriyet öncesi Osmanlı İmparatorluğu'nun ulaşım ve dış ticaret sektörleri üzerinde durulacaktır.

#### IV.1.1. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Ulaşım ve Dış Ticaret

Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde ulaştırma alanındaki en önemli yatırım yabancı sermaye desteği ile gerçekleştirilen demiryollarıdır. Osmanlı ekonomisi açısından demiryolu ağının genişletilmesinin yararı, tarımsal üretimin pazara açılması ve ekonominin bu yolla geliştirilmesidir.<sup>438</sup> Demiryolu yatırımında bulunan yabancı ortaklara devlet tarafından kâr garantisi ve uzun yıllar işletme hakkı verilerek oluşturulan demiryolu hatlarının uzunluğu 1923 yılı itibariyle 4138 km'dir. Demiryolu yatırımlarında %57'lik payla Alman sermayesi, %23,5'lik payla Fransız sermayesi, %20'lik payla İngiliz sermayesi egemendir.<sup>439</sup>

Osmanlı İmparatorluğu döneminde ulaşım politikası ağırlıklı olarak demiryollarına yönelik olduğu için karayollarına yeterince yatırım yapılmamıştır. Bu nedenle Osmanlı İmparatorluğu'nda karayoluna dayalı ulaşım ağı gelişmemiştir. Gelişmemesinin birden fazla sebebi olmakla beraber, bu nedenlerden en önemlisi devletin

<sup>437</sup> Turgay Akkuş, "Bir İktisadi Siyasa Projesi: Milli İktisat ve Bursa", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Cilt 7, Sayı: 16-17, İzmir 2010, ss.120-124.

<sup>438</sup> A. Muhteşem Kaynak, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklenmesi Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", *Yapıt Toplumsal Araştırmalar Dergisi*, Sayı: 5, Ankara 1984, s. 68.

<sup>439</sup> Kepenek, Yentürk, *a.g.e.*, s.18; ayrıca bkz.: H. Sami Güven, *Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri*, TODAİE Yay., Ankara 1982; Murat Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul 1988, s. 148-152.

karayolu yapımına yeterince kaynak ayırmamasıdır. Karayolları yapımı için yabancı sermaye beklenmiş, ancak bu dönemde karayollarına yabancı yatırımcıların ilgisi olmamıştır. Yabancı yatırımcılar daha çok kendi ekonomik çıkarlarına uygun olan demiryolları ile ilgilenmişlerdir. Karayollarının gelişmemesinin ikinci bir nedeni de motorlu taşıtların ülkede yok denecek kadar az olmasıdır. Yollarda hayvanla çekilen taşıtlardan başka vasıtaya rastlanmazdı. Müdafa-i Milliye Vekaleti'nin 1923 yılında yaptığı araştırma sonucuna göre, Anadolu'da 300 bin kadar araba ile 350 bin kadar kağrı mevcuttu. Taşıma ve nakliye işlerinin büyük kısmı hayvanlarla yapıldığı için karayollarının bakımına da fazla önem verilmemiştir.<sup>440</sup>

Milli Mücadele Dönemi'nde yatırım öncelikli olarak askerî ihtiyaçlara verilmiştir. Yeni yol yapımı yerine sadece orduların kullanacağı yolların bakımıyla yetinilmiştir. Cumhuriyetin ilanından önce kurulan hükümetlerin de bozuk ekonomik düzen sebebiyle yolların yapımı için çok az bir kaynak ayırabildiğini düşünürsek durumun hiç de iç açıcı olmadığı görülmektedir. Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne devr olunan yolların uzunluğu 18.335 km olarak hesap edilmektedir. Bu yolların 13.885 km'si bozuk ve baştan başa tamire muhtaç, 4.450 km'si de toprak yoldur.<sup>441</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerindeki deniz ulaşımı incelendiğinde ise; 19. yüzyılın sonlarına kadar limanların sayısı çok azdır. Var olan limanların da yükleme ve boşaltma kapasiteleri yok denecek kadar düşüktür. Devlet tarafından deniz ulaşımı konusunda limanlara fazla kaynak ayrılmamıştır. Limanlar konusunda ilk çalışma Hasan Fehmi Paşa'nın Nafia Vekaleti döneminde yapılmıştır. Bu konuda 24 Nisan 1880'de

<sup>440</sup> Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, Ankara, TTK Yay., 1994, s.12.

<sup>441</sup> Hakan Rodoplu, *Atatürk Dönemi Türkiye Ekonomisi: Ekonomi Politikası ve Uygulamalar*, Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli 1998, s.25.

kendisi tarafından bir layiha hazırlanmıştır. Layihada ilk olarak büyük limanların inşaatına ve daha sonra da iskele ile barınma limanlarının inşaatına yer verilmiştir. Bunlar arasında Mersin Limanı da vardır. Layihaya göre Mersin Limanı, senelik 110.000 ton ihracata ve ithalata sahip bir yerdir. Güneydoğudan esen rüzgarlardan mevcut iskeleyi korumak için 65.217 lira gereklidir.<sup>442</sup>

İmparatorluk döneminde yabancılar limanlara fazla ilgi göstermemişlerdir. Dolayısıyla sermaye yatırımları istenilen düzeyde değildir. Yatırımların yetersiz olmasına rağmen yine de Osmanlı liman kentleri ticarî faaliyet ve sosyal anlamda gelişimlerini sürdürmüşlerdir. 19. yüzyılın sonundan itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nda liman inşaatlarına en fazla yatırım Fransızlar tarafından yapılmıştır. Fransız yatırımcılar, İzmir, Selanik ve İstanbul'da liman ve rıhtım inşaatını yapma ve işletme imtiyazını almışlardır.<sup>443</sup>

#### **IV.1.2. Erken Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları**

1920'li yıllara gelindiğinde Osmanlı İmparatorluğu, 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başında katılmış olduğu savaşlardan dolayı ekonomik anlamda güçsüz bir konuma gelmiştir. Girmiş olduğu savaşların finansmanında iç kaynaklar yetersiz kalmış ve yüksek oranda borçlanmaya gidilmiştir. Yıllarca süren bu savaşlar sonrası; ülkede birçok iş sahası kapanmış, üretken erkek nüfusu azalmış, göçler nedeniyle de işsizlik büyük boyutlara ulaşmıştır. Var olan kaynakların büyük ölçüde ordunun hizmetine sunulması, bu kaynakların tükenmesine neden olmuştur.<sup>444</sup> Böyle bir ortamda başlayan ve 4 yıl süren Kurtuluş Savaşı'nda ülkenin kaynakları sonuna kadar kullanılmış, Cumhuriyetin ilanından

<sup>442</sup> Celal Dinçer, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha", *Belgeler*, Cilt 5-8, Sayı: 9-12 (1968-1971), Ankara 1971, s. 187.

<sup>443</sup> Şevket Pamuk, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Sermaye: Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden Ülkelere Göre Dağılımı (1854-1914)", *ODTÜ Geliştirme Dergisi*, Özel Sayı Ankara 1978, s. 148.

<sup>444</sup> Ali Coşkun, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye Ekonomisi", *Atatürkçü Düşünce Dergisi*, Sayı: 4, Ankara, Kasım 2003, ss.72-77.

sonra her işin devletten beklendiği uzun ve zorlu bir dönem başlamıştır. Devlet bir taraftan okul, hastane, yol yaparak ülkeyi yeniden inşa etmeyi; diğer taraftan da şekeri, çimentoyu üretecek fabrikalar kurmayı planlamaktadır. 1920’li yıllarda ülkenin bulunduğu bu olumsuz durumda dahi egemen olan iktisadî düşünce, piyasa mekanizması esas alınarak, sermaye birikiminin özel sektör aracılığıyla gerçekleştirilmesi yönündedir. 1923 yılında İzmir İktisat Kongresi’nde özel sektör ağırlıklı ve piyasa ekonomisine yönelik bir iktisadî kalkınma modelinde karar kılınmıştır.<sup>445</sup>

İzmir’de toplanan İktisat Kongresi’nin toplanma amacı, savaştan yorgun çıkmış olan iktisadî faktörlerin ve birimlerin birbirlerini tanımalarını sağlamak, onların ihtiyaçlarını tespit etmek, iktisadî konular üzerine dikkatleri çekmek ve politikalarını da bu sonuçlara göre belirleme isteğidir.<sup>446</sup> Ülkedeki ekonomik yapılanmanın, uygulanacak iktisat politikasının yönünü çizen bir “*Misak-ı İktisadî*” belirlenmiştir. Misak-ı İktisadî; yurt içinde sanayiye kurmayı ve geliştirmeyi amaçlayan, özel girişime öncelik veren ve mülkiyet haklarına saygılı bir ekonomik sistemi oluşturmayı amaç edinmiştir.<sup>447</sup>

Devlet, doğrudan ekonomik yatırımlara girmemekle beraber çeşitli yasal ve kurumsal düzenlemelerle özel sektörü yatırım yapmaya yöneltmeye çalışmıştır. 1923’te Cumhuriyeti ilan eden siyasî kadro ekonomik yatırımlar için özel sektörün imkanlarının kısıtlı olduğunun bilincindeydi. Bu sebeple genel menfaatleri ilgilendiren noktalarda devlet

<sup>445</sup> Emin Çarıkçı, “Cumhuriyet’ten Bugüne Türkiye’nin İktisat Politikaları ve Neticeleri”, *Yeni Türkiye Dergisi*, Sayı:23-24, Cumhuriyet Özel Sayısı V, Ankara 1998, ss.3244-3254.

<sup>446</sup> Ahmet Gökçen, “Cumhuriyet Döneminde İktisadi Gelişme”, *Yeni Türkiye Dergisi*, Sayı: 23-24, Cumhuriyet Özel Sayısı V, Ankara 1998, ss. 3255-3269.

<sup>447</sup> Cumhuriyet dönemi iktisat tarihi çalışmalarında ve ilgili literatürde İzmir İktisat Kongresi genellikle dönemin başlangıcı olarak kabul edilir. Milli iktisat düşüncesi, kongrenin temelinde güçlü bir şekilde yer alır. Feroz Ahmad kongrenin bu yönünü şu açıklamaktadır: “*Kongrede ortaya atılan önlemlerin hemen hepsi tek bir temel hedefe yöneliyordu: Bir milli ekonominin kuruluşunu ilerletmek ve doğmakta olan cumhuriyet devletinin sosyoekonomik temelini kısa sürede oluşturacak ekonomik güçleri geliştirmek.*” olarak belirtir. Bkz. Feroz Ahmad, *İttihatçılıktan Kemalizme*, Çev. Fatmagül Berktaş, Kaynak Yay., İstanbul 1999, s. 186-187; Hasan Sabır, “Atatürk’ün İktisat Zihniyeti”, *Dış Ticaret Dergisi*, Yıl: 8, Sayı: 28, Nisan 2003, ss. 77-92.

ekonomiye katılmak zorunda kalmıştır. 1923-1929 döneminde ekonomik yapı ve kurumlar, İzmir İktisat Kongresi'nde alınan kararlar doğrultusunda oluşturulmaya çalışılmıştır. İzmir İktisat Kongresi'nde benimsenmiş olan esaslara koşut olarak kongreyi izleyen yıllarda Türk ticaret ve sanayi hayatını finanse edecek bazı bankaların kurulduğu gözlenmiştir. Bu bankalar Türkiye İş Bankası, Türkiye Sınai ve Maadin Bankası, Türkiye Sanayi Kredi Bankası, Emlak ve Eytam Bankası, yeniden düzenlenmiş Ziraat Bankası ve T.C. Merkez Bankası'dır.<sup>448</sup>

Ayrıca Cumhuriyetin ilk yıllarında ülkenin ulusal gelirinde dış ticaretin oldukça büyük pay alması, dışa açık bir ekonomi politikasının güdülmesi yabancı bankaların ülkede faaliyete geçmesine sebep olmuştur.<sup>449</sup> Bu dönemde, vergiler konusunda da bir düzenleme yapılmıştır. Bazı vergiler yürürlükten kaldırılmış, bunlar arasında en önemlisi köylüyü büyük oranda rahatlatan Aşar Vergisi'nin kaldırılması olmuştur.<sup>450</sup>

Devletin bu dönemdeki ekonomi politikalarının bir boyutu da ulaşım politikasıdır. Ulaşım ağının kurulması ekonomik ve askerî açıdan çok önemlidir. Hükümetin ulaşım politikasının temeli, demiryollarının kamulaştırılması ve yenilerinin yapılması yönünde olmuştur. Osmanlı döneminde yabancı şirketlerin denetiminde bulunan demiryolları, bu dönemde çıkarılan çeşitli yasalarla kamulaştırılmaya çalışılmıştır. 1924 yılında Anadolu demiryollarının devletleştirilmesi hakkındaki kanun kabul edilerek demiryolları devletleştirilmiş diğer taraftan da yeni demiryollarının yapımına önem

<sup>448</sup> Selim Erdoğan, "Türkiye'de Bankacılığın Tarihi Gelişimi", *Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Sayı: 6, Diyarbakır 1993, s. 488-490.

<sup>449</sup> Cihan Paçacı, "Cumhuriyet Döneminde Türk Bankacılık Sektörü", *Yeni Türkiye Dergisi*, Sayı: 23-24, Cumhuriyet Özel Sayısı V, Ankara 1998, s. 3400.

<sup>450</sup> Arzu Varlı, Murat Koraltürk, "II. Meşrutiyet'ten Erken Cumhuriyet'e Milli İktisadın Sürekliliği ve İzmir İktisat Kongresi", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Cilt 9, Sayı: 20-21, İzmir 2012, s.135.

verilmiştir. <sup>451</sup> 1920'lerde demiryolu yapımına ağırlık verilmesinin arkasında, bütünleştirilmiş bir iç pazar yaratmak, ülkenin ihraç kapasitesini artırmak gibi temel iktisadî ve toplumsal nedenler vardır. <sup>452</sup> Osmanlı İmparatorluğu'ndan devr alınan demiryolu hattının uzunluğu 4138 km'dir. Yapılan yatırımlarla ve millileştirme çabalarıyla demiryolu hatlarının uzunluğu 1938 yılında % 66 artarak 6800 km'yi aşmıştır. <sup>453</sup> Demiryollarının yapımı ve işletilmesi için kurulan Nafia Vekaletine bağlı müdürlükler 1927'de birleştirilerek Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi kurulmuştur. Cumhuriyetin ilk dönemlerinde demiryollarına ağırlık verilmesine rağmen karayolu, havayolu ve denizcilik alanında sınırlı da olsa bazı yatırımlar gerçekleştirilmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde özellikle son yıllarda karayolu ile ilgili yatırım söz konusu değildir. Birçok yol bakımsızlıktan işe yaramaz duruma gelmiştir. İmparatorluktan Cumhuriyet hükümetine 13.885 km bozuk satırlı, dar şoseli ve 4.450 km toprak yol almak üzere toplam 18.335 km uzunluğunda yol ağı ve bu yollar üzerinde sadece 94 adet köprü miras kalmıştır. <sup>454</sup> Karayolu yatırımına Demokrat Parti dönemiyle birlikte ağırlık verilecektir. Ulaştırma alanında yapılan diğer bir atılım da denizcilik sektöründedir. Dönemin sınırlı imkânlarına rağmen, Türk ticaret filosu hızla gelişmiştir. Bu dönemle ilgili belirtilmesi gereken en önemli nokta ise kabotaj taşımalarının tamamının, ithalat ve ihracat ürünlerinin önemli bir bölümünün de taşınmasının Türk bayraklı gemilerle yapılmasıdır. <sup>455</sup> Osmanlı Devleti döneminde birçok limanın işletilmesi

<sup>451</sup> Özer Çelik, Güner Tuncer, "Atatürk Dönemi Ekonomi Politikaları", *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 9, Sayı 1, Afyon 2007, s. 258.

<sup>452</sup> Tezel, *a.g.e.*, s. 216.

<sup>453</sup> Kepenek, Yentürk, *a.g.e.*, s. 210.

<sup>454</sup> C. Orhan Tütengil, *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları*, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1961, s.19.

<sup>455</sup> Fatih Yıldırım, *Atatürk'ün Ekonomi Politikaları*, Yayınlanmamış Y.Lisans Tezi, Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkiler Anabilim Dalı, Sivas 2009, s. 123.

yabancıların elindeydi. 1926 yılında Kabotaj Kanunu'nun çıkartılmasıyla Türk deniz ticaretinin ve taşımacılığının gelişimi sağlanmıştır.

Ayrıca havacılık alanında da gelişmeler yaşanmıştır. Hava yolları ve havacılık sanayinin kurulması, havacılık eğitiminin başlamasıyla sağlanacaktır. 1926 yılında Kayseri'de uçak fabrikası açılmıştır.<sup>456</sup> 1933 yılında Türkiye'de havayollarını tesis etmek ve bu yollar üzerinde nakliyat yapmak amacıyla 20 Mayıs 1933 tarih ve 2186 sayılı kanunla Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi (HDİİ) kurulmuştur.<sup>457</sup> Bu şirket Türkiye'de sivil hava yolları kurmak ve bu yolda taşıma yapmak üzere görevlendirilmiştir. İdare, kurulduğunda filosunda toplam koltuk kapasitesi 28 olan ve sadece Ankara- Eskişehir arasında çalışan 5 küçük uçağa sahiptir. HDİİ daha sonra 1956'da kabul edilen kanunla *Türk Hava Yolları (THY) Anonim Ortaklığı* adını almıştır.<sup>458</sup>

#### IV.1. 3. Türkiye'de Devletçilik Politikası

1923-1929 döneminde liberal anlayışa dayalı bir sanayileşme politikası benimsenmiş, özel girişimin çabaları sayesinde sanayileşmenin ve buna bağlı olarak kalkınmanın gerçekleşeceği beklenmiştir. Ancak uygulama sonunda yönetici kadronun beklentilerinin gerisinde sonuçlar ortaya çıkmıştır. Bu nedenle hükümet söz konusu dönemde özel sektör tarafından gerçekleştirilen sanayileşmenin hızından ve yapısından memnun kalmamıştır.<sup>459</sup> 1929 yılındaki büyük dünya bunalımının da etkisi ile devletçi sanayileşme modeli arayışına giren Türkiye, bu dönemde dünyadaki ilk planlama deneyimlerinden biri olarak kabul edilen sanayi planları doğrultusunda planlı bir

<sup>456</sup> Coşkun, a.g.m., s.74.

<sup>457</sup> Düstur, 3. Tertip, Cilt: 14, s. 617-618.

<sup>458</sup> Kanuna göre, *Türk Havayolları Anonim Ortaklığı adı ile her nevi hava nakliyatı ve buna müteferri işleri yapmak ve bu kanun ile hususi hukuk hükümlerine göre idare edilmek üzere bir Anonim Ortaklığı kurmak için hükümete salahiyyet verilmiştir.* Düstur, 3. Tertip, Cilt: 36, s. 1734.

<sup>459</sup> Aytakin Altıparmak, "Türkiye'de Devletçilik Döneminde Özel Sektör Sanayinin Gelişimi", *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı:13, Kayseri 2002, s.37.



sanayileşme sürecini gerçekleştirmiştir. Buna göre 1930’lu yıllarda Türkiye’de izlenen devletçi ekonomi politikalarının şekillenmesinde aşağıdaki faktörlerin etkili olduğunu söylemek mümkündür.<sup>460</sup>

- 1929 Büyük Dünya Bunalımının dünya ölçeğinde tüm ekonomileri olumsuz etkilemesi,
- 1923-1929 yılları arasında izlenen liberal ekonomi politikalarından arzulanan sonucun elde edilememesi,
- SSCB’de uygulanmakta olan planlı ekonomi politikalarının ilk sonuçlarının başarılı olması,
- Klasik ekonomi politikalarının 1929 bunalımına çözüm üretmemesi üzerine devletin ekonomiye müdahalesini savunan görüşlerin popülerlik kazanması.

Türkiye’deki devletçilik sistemi, kalkınmanın öncülüğünü devlete vermiş, bunun yanında çıkarılan kanunlarla da özel sektörü desteklemiştir. 1931 yılında iktidar partisi olan CHP programına devletçiliği almış, hazırlık ve çalışma evresinin ardından 1934 yılından itibaren uygulamaya koymuştur. Devletçi sanayi planlarının uygulanmaya başlandığı yıllar; ithal ikamesine dayalı, tüketim malları üretimine ağırlık veren, korumacı politikaların izlendiği bir dönem olmuştur. II. Dünya Savaşı’na kadar bu politika bu şekliyle uygulanmıştır. Ancak Atatürk’ün ölümünden ve İsmet İnönü’nün Cumhurbaşkanı seçilmesinden hemen sonra, II. Dünya Savaşı’nın getirdiği olumsuzlukların da etkisi ile uygulanan ekonomik politikalarda önemli değişiklikler meydana gelmiştir. Bu dönemde, devletçilik uygulamasının kapsamı ve yoğunluğu genişletilmiştir. 1940 yılında çıkarılan “*Milli Koruma Kanunu*” ile devletin ekonomik hayata müdahale edebilme yetkileri artırılmıştır. Bu kanun ile tarımsal arazilere ve sanayi kuruluşlarına devletin el koyması

<sup>460</sup> İlker Parasız, *Türkiye Ekonomisi, 1923’den Günümüze İktisat ve İstikrar Politikaları*, Ezgi Kitabevi Yayınları, 1998 Bursa, s. 29.

olanağı yaratılmış, sanayiye özendirici önlemlere son verilerek yeni tesislerin kurulması izne tabi olmuştur.<sup>461</sup>

1945'e kadar Türkiye'de katı bir devletçilik politikası uygulanmıştır. 1945 yılına kadar süren bu ara dönemin ardından 1947 yılında CHP'nin parti programıyla beraber revize edilen devletçilik ilkesinde kısmî değişiklikler kendini göstermiş, ancak 1950 yılı ve sonrasında ülkenin siyasal yapısında kendini gösteren liberal etkiler ekonomik alana da yansiyarak sürmüştür. Serbest ticaret düşüncesi ve uygulamalarının dönem içinde ön planda yer aldığı gözlemlenmiştir. Türkiye'de tek partili rejimden çok partili parlamenter rejime geçiş yılı olan 1946, iktisadî yapıdaki dönüşümlerinde başlangıcı sayılabilir. Savaş sonrasında İsmet İnönü'nün Türkiye'nin savaşa girmesini önlemesi, Fransa ve İngiltere ile ilişkileri sürdürmesi, bundan sonra da ilişkilerin Batı ile devam ettirileceğini göstermiştir. Bunun ekonomik anlamdaki yansıması ise devletçilikten ayrılıp liberal ekonomiye yönelmek şeklinde olmuştur.<sup>462</sup>

1950 yılında yapılan seçimlerle siyasal iktidarın değişmesiyle birlikte, siyasî ve iktisadî davranışlarda liberalizme doğru bir kayma sonucunda devletçiliğin önemi azalmıştır. 1949 yılında yayınlanmış olan Demokrat Parti programının 43. ve 45. maddesine göre; *“iktisadî hayata özel kuruluş ve sermayeye serbestlik ve güvenle çalışmak şartları ve yeni yeni iş alanları sağlanmalıdır”*; *“faaliyet alanları iyice sınırlanmak koşulu ile, özel kuruluşlarla devlet kuruluşlarına değin diğerine engel olmadan ve karşılıklı yardım çalışmalarının hem mümkün ve hem de faydalı olduğuna”* inanıldığı belirtilmiş, bu çerçevede devletin doğrudan doğruya girişeceği iktisadî kuruluşların sınırları da tespit

<sup>461</sup> Korkut Boratav, *Türkiye İktisat Tarihi 1908-2002*, İmge Kitabevi, Ankara 2003, s.65.

<sup>462</sup> Erdiñ Tokgöz, *Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi (1914-1999)*, İmaj Yayıncılık, Ankara 1999, s.74.

edilmiştir.<sup>463</sup> Türkiye artık 1950 sonrası DP ile gerek siyasal ve gerekse ekonomik alanda liberal bir anlayışıyla yönetildiği ve politikaların belirlendiği bir döneme girmiştir.

## IV.2. Cumhuriyet Dönemi Hükümetlerinin Denizcilik ve Liman Politikası

### (1923-1950)

Türkiye'nin yeniden inşası, genç Cumhuriyet yönetiminin en önemli hedeflerinden birini oluşturmaktadır. Bu inşa sürecinde ulaşım sektörü önemli bir faaliyet alanıdır. Gerek geçmiş idareden kalan zayıf miras ve gerekse uzun savaşlardan sonra birçok bölgede işlevsiz hale gelen ulaşım sistemleri, bu durumu zorunluluk haline getirmektedir.

Ulaşım; bir ülkenin sosyal, ekonomik, politik ve kültürel gelişimi açısından önem arz eden bir sektördür. Atatürk, daha Kurtuluş Savaşı yıllarında iken ulaşımın ülke içindeki önemini görmüş ve Mart 1922'de TBMM'nin üçüncü toplantı yılının açılış konuşmasında; “ *İktisat hayatının faaliyet ve zindegesi (canlılığı), ancak vesaiti münakalenin yolların, şimendöferlerin, limanların hali ve derecesiyle mütenasiptir.*” diyerek başta limanlar olmak üzere ulaşım sektörünün geliştirilmesine büyük önem verdiğini ifade etmektedir.<sup>464</sup> Savaşın sona ermesinin hemen sonrasında toplanan ve Türk tarihinin ilk ekonomik kongresi olan İzmir İktisat Kongresi'nde, yeni yönetimin ulaşımına verdiği önem şu ifadelerle bir kez daha vurgulanmaktadır.: “*Yalnız millet ve memleket hakkında tatbiki daha faydalı olacak olan tarzın bir an önce belirlenmesi, derhal tatbikine girişilmesi ve mümkün olan en kısa sürede memleketin her tarafını örümcek ağı gibi zamana uygun nakliye vasıtalarıyla donatmak*”.<sup>465</sup> Cumhuriyet'in ilanından önce, 1923

<sup>463</sup> Emre Kongar, *Devletçilik ve Günümüzdeki Sonuçları*, İtimat Yayınları, Ankara 1981, s.122.

<sup>464</sup> Selim S. Günalp, *Atatürk ve Deniz Ticaretimiz*, D.B. Deniz Nakliyat T.A.Ş., İstanbul 1981, s.30.

<sup>465</sup> Afet İnan, *İzmir İktisat Kongresi*, TTK Yay., Ankara 1989, s. 25.

yılında yayınlanan “*Umur-u Nafia Programı*”, yeni yönetimin ulaşımaya yönelik politikasının ilk önemli belgesini oluşturmaktadır. Bu program genelde karayolu, demiryolu, limanların yapımı, bataklıkların kurutulması ve ovalarda sulama yapılması gibi işleri kapsamaktadır.<sup>466</sup> 1923 tarihli program bütüncül bir şekilde, ülkenin tümünü kapsayacak bir altyapı kalkınması şeklinde hazırlanmıştır.

1923 tarihli Nafia programının temelinde ulaşımın geliştirilmesi önceliği yer almış ve özellikle demiryolu ulaşımı ön plana alınmıştır. Ayrıca programda var olan hatların millileştirilmesi düşünülmeyip, sadece var olan fiyat tarifelerinde gerekli düzenlemelerin yapılmasının esas alındığı gözlenmektedir. Demiryolu yapımının da çeşitli imtiyazlarla gerçekleştirilmesi düşünülmektedir.<sup>467</sup> Programda ayrıca karayolu ağının gelişimi de planlanmış ve kısa mesafeli ulaşımında karayolu ulaşımı öngörülmüştür. Karayoluyla özellikle şehirlerle köylerin irtibatının sağlanması hedef edinilmiştir. Yol yapımında masrafların, eskiden beri gelen yol vergisinden sağlanması ve “*her fert istifade derecesi oranında yol masrafına iştirak etmesi*” ilkesini hayata geçirmek temel amaç olmuştur.<sup>468</sup> 1923 yılı içerisinde uygulanan program, Ankara'nın başkent oluşu ve millileştirme politikaları sonrası uygulanamayacak, programın öngördüğü ulaşım ağı, kısa süre sonra işlerliğini yitirecektir.

Türkiye, 8.333 kilometrelik kıyı uzunluğu ile Avrupa'daki en uzun kıyıya sahip ülkeler arasında yer almaktadır. Erken Cumhuriyet döneminde demiryolları yatırımına önem verildiği gibi deniz ulaşımına da büyük önem verilmiştir. Denizcilik alanında bu dönemde önemli ilerlemeler sağlanmıştır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında demiryollarında olduğu gibi denizcilik sektörü de yabancıların ellerindedir. Hükümet, Türk deniz sularında

<sup>466</sup> İlhan Tekeli, Selim İlkin, *Cumhuriyet'in Harcı III*, İstanbul Bilgi Üni., Yay., İstanbul 2004, s. 218.

<sup>467</sup> Tekeli, İlkin, *a.g.e.*, s.223-225.

<sup>468</sup> *A.g.e.*, s.228.

Türk denizcilerinin hâkim olması anlayışından yola çıkarak, 1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren Kabotaj Kanunuyla birlikte, hızlı bir millileştirme politikası uygulamaya başlamıştır. Böylece kendi kıyılarında deniz ticareti, yük ve yolcu taşımacılığı yapma ayrıcalığı tamamen Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarına bırakılmıştır.

**Tablo 18- Cumhuriyetin Kurulduğu Dönemde Toplam Gemi Sayısı ve Tonajları<sup>469</sup>**

Kuruluş	Araç Sayısı	Toplam Gros Tonajı
<b>Türkiye Seyrisefain İdaresi</b>	32	23.370
<b>Şirket-i Hayriye</b>	27	4.215
<b>Haliç Şirketi (Yabancı Sermayeli)</b>	16	1.397
<b>Diğer Kişiler ve Şirketler</b>	24	15.201
<b>Limandaki Küçük Tekneler</b>	17	2.150
<b>İstibot ve Römorkörler</b>	60	600
<b>Motorlu Deniz Araçları</b>	95	1.152
<b>TOPLAM</b>	<b>271</b>	<b>48.085</b>

İlk yıllarda daha çok özel sektörü destekleyen devlet, 1933 yılında Devlet Denizyollarının kurulmasıyla bizzat sektörün gelişmesine doğrudan katkıda bulunmaya başlamıştır. Sanayi planlarında bu sektörün gelişimine önem verilmiş, eldeki deniz filosu, alınan gemilerle modernleştirilmeye çalışılmıştır. 1938 yılında denizyolu ulaşımında köklü bir reforma gidilerek, deniz ulaştırma ve taşıma sektörleri ile liman işletmecilik hizmetleri birleştirilmiş ve İktisat Vekilliği'ne bağlı Denizbank kurulmuştur. Bankanın kuruluş amacı ise şöyle açıklanmaktadır. *“Bugünkü vaziyet bu şekilde olduğuna göre, deniz teşkilatımızın plânlı ve şuurlu çalışabilmesi için bütün işlerin bir elde toplanmasına ihtiyaç olduğu kanaatine varılmış ve böyle bir teşekküle ise ancak uhdesine verilecek hizmetlerin aynı zamanda mühim olan finansman ve kredi işlerini tanzim ve idare edebilecek kabiliyette olması düşünülerek kendisine hakiki bir banka mahiyeti verilmesi zarurî görülmüş ve bu*

<sup>469</sup> Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikası*, Yayımlanmamış doktora tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir, 2006, s.176.

*maksatla da Denizbank Kanunu projesi hazırlanmıştır*”.<sup>470</sup> Fakat kısa bir süre sonra banka kapatılarak yerine Devlet Limanları İşletmeleri Umum Müdürlüğü ve Devlet Denizyolları İşletmeler Umum Müdürlüğü adlarında iki ayrı idare kurulmuş, daha sonra kurumların tek çatı altında birleştirilmesinin faydası ön plana alınarak, 1944 yılında bu kurumlar Devlet Denizyolları İşletmeler Umum Müdürlüğü çatısı altında birleştirilmiştir.

Cumhuriyet yönetimi, Osmanlı İmparatorluğundan 34.902 ton kapasiteye sahip 88 gemiden oluşan deniz ticaret filosu devralmıştır.<sup>471</sup> Cumhuriyetin kuruluş yıllarında, deniz ticaret filosunun büyütülmesi için atılan iki önemli adım vardır. Bunların ilki, *Kabotaj Kanunu*'dur. İkincisi ise 1923 yılında 597 sayılı kanunla yetniden teşkilatlandırılan *Türkiye Seyrüsefa İdaresidir*.<sup>472</sup> Katma bütçeli bir genel müdürlük şeklinde yönetilen idare, ehliyetli yöneticilere de kavuşturularak gelişimi kolaylaştırılmıştır. İdare, kısa süre içerisinde ticaret filosunun kapasitesini artırmayı, belli başlı Türk liman ve iskeleleri arasında ihtiyacın büyük kısmını karşılayacak bir işletme kurmayı başarmıştır.<sup>473</sup>

Devralınan filonun kapasitesi 1929'da 102.310 tona, 1939 yılında 260.170 tona, 1945 yılında ise 318.907 tona çıkarılmıştır. Bu dönemde yolcu taşımacılığı da artarak önemli bir gelişme göstermiştir. Filonun genişletilmesiyle beraber yük taşımacılığı da artmıştır. 1936'ya kadar yükseliş içerisinde olan yük taşımacılığı (1936'da 401 bin ton), bu tarihten sonra II. Dünya Savaşı'nın başlama olasılığının da etkisiyle hızla düşüşe geçmiştir. Bu rakam, 1939'da 220 bin ton olarak gerçekleşmiştir.<sup>474</sup> Devletçilik uygulamalarının gerçekleştiği 1933-39 arasında limanlarımızda önemli bir gelişme görülmemektedir.

<sup>470</sup> A.g.t., s.198.

<sup>471</sup> Günalp, a.g.e., s.16.

<sup>472</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem 2, Cilt 17, s.28,30,37., Resmi Gazete, sayı:92, 14. 04.1925.

<sup>473</sup> Memduh Yaşa, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978)*, Akbank Yay., İstanbul, s. 276.

<sup>474</sup> As, a.g.t., s.90.

Barınak ve donanım açısından liman kapasiteleri yetersiz durumdadır. Türk ekonomisi, denizcilik alanındaki bu durgunluğun ve yetersizliğin bedelini II. Dünya Savaşı sırasında ağır ödemiştir. Ülkemizde yeni limanların inşası, eski limanların bakım ve onarımı ile liman hizmetlerinin geliştirilmesine II. Dünya Savaşı'ndan sonra başlanmıştır.<sup>475</sup>

II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte devlet, her an savaşa dahil olabilme tehlikesi nedeniyle seferberlik ilân etmiştir. Bu durum Türkiye'nin ekonomisini olumsuz olarak etkilemiştir. Hükümetin bu dönemde uyguladığı denizcilik politikası ve yatırımları da uygulanan seferberlik politikası nedeniyle yarım kalmıştır. Savaşın başlamasıyla birlikte çıkarılan ve hükümete çok geniş yetkiler veren Millî Korunma Kanunu ile ülkenin büyük kısmında uygulanan sıkıyönetim, devlet müdahaleciliğini kolaylaştırmıştır. Devletçi politika etkisini artırdığı gibi alanını genişletmeye de devam etmiştir. Millî Korunma Kanunu'nun özellikle 36. maddesinde yapılan değişiklikle, ulaştırma alanında zaten çok sınırlı olan özel teşebbüs faaliyeti daha da sınırlanmıştır.<sup>476</sup> Özel şahıslara ait olan birçok kara ve deniz taşıt vasıtası devletleştirilmiştir.

Savaş dönemlerinde kaynakların ve olanakların milli savunma ihtiyaçlarına kaydırılması zorunluluğu nedeniyle, ulaştırma sektöründe ve özellikle bu sektörün altyapı hizmetlerinde gerekli yatırımların yavaşladığı söylenebilir. Yaşanan olumsuzluklara rağmen yine de bu dönemde liman ve iskeleleri düzenleme çalışmaları yapılmaya çalışılmıştır. Cumhuriyet öncesinde tamamen şahıslar ve yabancılar eliyle yapılagelen liman hizmetinin, Cumhuriyet ile birlikte Türk sermayesi ile oluşturulan Türk şirketlerine verildiği görülmektedir. 1925'te oluşturulan bu şirketlerin tarifeleri hükümetçe tespit

<sup>475</sup>*DİE Kalkınan Türkiye (Rakamlarla 1923-1968)*, T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Milli Eğitim Basımevi Yay. , Ankara 1969, s 64.

<sup>476</sup>“*Hakiki veya hükmî şahıslara ait olup, hususi numara taşıyan bilumum binek otomobillerle motorsikletler ve tenezzühe mahsus motorlu deniz nakil vasıtaları seyrüseferden men edilmiştir.*”Düstur, 3.Tertip, Cilt: 22, s. 21.

edilmiştir. Örneğin Mersin Liman İşleri İhisarı TAŞ 27 Mayıs 1927’de kurulmuştur. Liman, şirket tarafından 1942 yılının sonlarına kadar işletilmiştir. Şirket, II. Dünya Savaşı sırasındaki genel ekonomik politikaya uygun olarak Devlet Demiryolları (DDY) tarafından satın alınmış ve bu tarihten itibaren devlet eliyle Mersin Limanı işletilmeye çalışılmıştır.<sup>477</sup> Mersin Limanı örneğinde de görüldüğü üzere II. Dünya Savaşı yıllarında devlet, limanlar ve iskeleler konusunda daha çok kamulaştırmaya yönelik düzenlemeler yapmıştır. Ayrıca bu dönemde devlet tarafından liman inşaatları konusunda da önemli adımlar atılmaya başlandığı söylenebilir.

Cumhuriyet’in kuruluşundan II. Dünya Savaşı’na kadar olan dönemde liman ve iskeleler için toplam 700.000 liralık ödenek ayrılırken, yalnızca 1940 yılında ayrılan ödenek 1.200.000 lira olmuştur.<sup>478</sup> Tablo-19’da, II. Dünya Savaşı döneminde liman ve iskelelere ayrılan ödenek miktarı verilmektedir:

**Tablo 19- 1940-1945 Dönemi Liman ve İskelelere Ait Ödenekler**

Yıl	Ödenek
1940	1.200.000
1941	2.425.000
1942	2.942.000
1943	2.172.000
1944	4.161.000
1945	1.877.000
<b>TOPLAM</b>	<b>14.777.000</b>

**Kaynak:** BCA, 030..01.0.0/74.471..12 (15.08.1958)

Ayrılan bu ödeneklerle bazı liman ve iskelelerin yapımına karar verilmiştir. Bu dönemde hizmete açılan en önemli liman İskenderun Limanı’dır. II. Dünya Savaşı yıllarında, *Braith Waite* adlı İngiliz şirketi tarafından inşaatına başlanan İskenderun Limanı, Bayındırlık Bakanı Sırrı Day tarafından Ocak 1945’te açılmıştır. Bir diğer önemli

<sup>477</sup> İbrahim Bozkurt, “II. Dünya Savaşı Yıllarında Mersin Limanı”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu-III Mersin ve Doğu Akdeniz Bildiriler Kitabı*, Mersin DTO Yay, Mersin 2011, s.314-315.

<sup>478</sup> As, a.g.t., s. 287.



liman girişimi Karadeniz’de gerçekleştirilmiştir. Fakat yer konusunda hükümet ve yetkililer arasında ikilem yaşanmaktadır. Bu konuda iki aday vardır: Ereğli ve Çatalağzı. Aslında bu iki merkeze liman yapımı konusu, önceki dönemlere dayanmaktadır. Konu İktisat ve Nafia Vekaleti arasında da görüş ayrılığına neden olmuştur. İktisat Vekaleti limanın Çatalağzı’na yapılmasını isterken, Nafia’nın tercihi ise Ereğli’dir. Sonunda Ereğli’de yapılmasına karar verilmiştir. Liman inşaatını yapan müteahhit şirket, Temmuz 1948’e gelindiğinde, ödenek alamadığından dolayı inşaatı askıya aldığı bildirmiştir.<sup>479</sup>

II. Dünya Savaşı nedeniyle yaşanan bir başka önemli sorunda başta İstanbul ve İzmir olmak üzere limanlarda yaşanan hareketsizliktir. Bu durumdan en çok etkilenen limanlardan birisi de Mersin Limanı’dır. 1938 yılında bu limandan yapılan ihracatın hacmi 197.623 ton, değeri ise 14.174.673 liradır.<sup>480</sup> 1939’da ise ticaret hacmi hızlı bir biçimde 3.481 ton’a elde edilen gelir ise 302.135 liraya gerilemiştir. Mersin Limanı üzerinden en çok ticaret yapılan ülkelerin başında Almanya gelmektedir. Almanya önemli bir krom ihracatçısı olan bir ülke idi. Ancak müttefik devletlerin baskısı üzerine Almanya ile yapılan ticaret hızlı bir şekilde düşmeye başlamıştır. Örneğin 1944 yılına gelindiğinde Almanya ile yapılan ticaretin toplam değeri 1.000.000 TL’den 700.000 TL’ye düşmüştür.<sup>481</sup> II. Dünya Savaşı döneminde Mersin Limanı’nda toplam ticaret hacmi açısından ortaya çıkan düşüşün bir başka sebebi de savaş süresince gemi seferlerinde yaşanan zorluklardandır. Savaştan hemen önceki dönemle karşılaştığımızda, durumun ciddiyetini ortaya çıkaracaktır.

II. Dünya Savaşı sonrasında ABD eksenli bir dış politikanın Türkiye’de egemen olmasıyla birlikte Türkiye gerek ekonomik alanda ve gerekse siyasal alanda hızlı bir biçimde liberalleşme süreci içerişine girmiştir. Savaş döneminde hükümetin getirdiği

<sup>479</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 5 Temmuz 1948

<sup>480</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 2 Temmuz 1938

<sup>481</sup> Bozkurt, *a.g.m.*, s.317-322.

tüm sınırlayıcı müdahalelere rağmen özel sektör yeni yük gemileri satın alarak taşıma kapasitelerini büyümüşlerdir. Aynı dönemde Devlet Denizyolları da gemi alımları gerçekleştirerek ticaret filosunu büyötmektedir.<sup>482</sup>

Devlet ve özel sektör savaş sonrasında gemi sayısını artırırken, aynı dönemde hükümet, yetersizlikleri önceden belirlenmiş olan limanların ilk kez ciddi bir şekilde ele alınmasına karar vermiştir. 1947’de Nafia Vekaleti tarafından karayolları ve demiryolları için olduğu gibi devam edilmesini, yeni limanların inşası ve eskilerinin ıslahı için de uzun vadeli bir program hazırlanmıştır. Ulaştırma Bakanı tarafından Aralık 1945’te CHP Meclis Grubunda okunan ve 76 milyon lira ile başarılması tasarlanan bu programın 5 yıllık acil kısmına göre, yaptırılacak gemilerden başka birer yüzer havuz ve tas havuzu yapılması, ayrıca bir gemi inşa fabrikası kurulması öngörölmüştür. İlk olarak Ereğli, Zonguldak ve Trabzon Limanları ele alınmış, beşinci yılın sonunda bunlardan yalnız Ereğli’nin inşası bitirilmeye safhasına getirilmiş, diğerlerinde ise önemli bir ilerleme sağlanamamıştır.<sup>483</sup>

1947’ye gelindiğinde, bir taraftan döviz fiyatlarının yükselmesi, diğer taraftan da deniz ticaret filosunu kısa zamanda geliştirmek fikriyle, tahsisatın 76 milyon’dan 150 milyon liraya çıkarılması kararlaştırılmıştır. Devlet Denizyolları Genel Müdürü Y. Ziya Öniş göre, bu tahsisatın 111.5 milyonu yeni gemilere, 17.5 milyonu liman araçlarının tedarikine, 17.5 milyonluk bölümüde tamir, fabrika ve atölyelerine tahsis edileceğini, bu parayla 38 yeni gemi alınacağını ya da yaptırılacağını açıklamıştır.<sup>484</sup> Yine 5 yıllık programın sonlarına doğru İstanbul, İzmir, İskenderun, Mersin ve Samsun Limanları inşaatının gerektirdiği döviz ihtiyacının karşılanması için Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası’ndan kredi sağlanmaya çalışılmış ve bu konuda 1949’da ön anlaşmaya varılmıştır.

---

<sup>482</sup> As, a.g.t., s. 344.

<sup>483</sup> A.g.t., s. 345-346.

<sup>484</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 16 Haziran 1947

9 milyon dolarlık bu kredi 1950 yılının sonlarında verilecek ve bu nedenle alınan kredi yukarıda belirtilen limanların ihtiyaçlarını karşılamak yerine, sonraki yıllarda yapılacak olan İstanbul Haydarpaşa ve Salıpazarı Limanları'nın inşasında ve donatılmasında kullanılacaktır.<sup>485</sup> Aşağıda, bu dönemde liman ve iskeleler için hükümetçe verilen ödenekler gösterilmektedir:

**Tablo 20- II. Dünya Savaşı Sonrası Liman ve İskeleler için Verilen Ödenekler**

Yıl	Ödenek (\$)
1946	3.105.000
1947	5.766.000
1948	7.156.000
1949	10.683.000
<b>TOPLAM</b>	<b>26.710.000</b>

**Kaynak:** BCA,030..01.0.0/ 74.471..12 (15.08.1958)

1946 ile 1949 yılları arasında hükümet tarafından liman ve iskeleler için ayrılan ödeneğin toplamı 26.710.000 dolardır. 1949-1952 yılları için hazırlanan kalkınma raporuna göre dört yıllık süre için 51.600.000 dolarlık bir program hazırlanmıştır. Uygulanması düşünülen programa göre limanlar için 6.539.000 dolarlık bütçe ayrılmıştır.<sup>486</sup>

II. Dünya Savaşı sonrası dönemde hükümet, dünyada esen demokrasi rüzgarıyla birlikte siyasal ve ekonomik alanda bir dönüşüm süreci içerisine girmiştir. Katı devletçi politikalar yerini yavaş yavaş liberal politikalara terk etmiştir. Bu kapsamda hükümet savaş sonrasında ülkede var olan limanları iyileştirme, modernleştirme çabası içerisine girmiştir. Bu düşünce çerçevesinde atılan ilk adım yukarıdaki paragrafta bahsedildiği üzere Ereğli Limanı'dır.<sup>487</sup> Ereğli Limanı'nın 1945 yılında ihale edilmesiyle

<sup>485</sup> Memduh Yaşa, *Devlet Borçları*, Sermet Matbaası, İstanbul 1971, s. 74.

<sup>486</sup> As, a.g.t., s.347.

<sup>487</sup> 590 metre genişliğinde ve günlük yükleme-boşaltma kapasitesi 4.500 ton olması hedeflenen Ereğli Limanı'nın yapımı, Trabzon, İstanbul ve Samsun Limanlarıyla birlikte 1947 Yılı Kalkınma Planı içinde yer almıştır. Bkz. İlhan Tekeli, Selim İlkin, *Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı*, Bilge Kültür Sanat Yay., İstanbul 2009, s.59.

limanların yapımı konusunda hükümet önemli bir adım atmıştır. Bu adımı hükümetin gerekli kredi temin çabaları ile mevzuatı değiştirme çalışmaları izlemiştir. 1946 yılında bu çalışmaların sonunda ortaya çıkan yapım planı ile toplam 100 milyon liralık bir ödenekle liman, iskele, rıhtım ve barınakların yapımı bir öncelik sırasına konularak, 10 yıl içinde yapımı öngörülmüştür. Planda limanlar ve kıyı tesisleri dört grupta ele alınmıştır. 1. gruba İstanbul, İzmir, Mersin ve Samsun gibi ana limanlar; 2. gruba Giresun, Trabzon, Hopa, Antalya, İskenderun, Bandırma gibi limanlar; 3. gruba barınaklarla küçük taşıtlar ve balıkçı tekneleri için gereken küçük sığınma yerleri, 4. gruba da iskeleler dahil edilmiştir. Bu çerçevede kıyı tesislerinin yapımı ikiye ayrılmış, birinci ve ikinci gruptaki limanların öncelik sırasına göre dış kredi temini ile inşası öngörülmüş; üçüncü ve dördüncü gruptaki iskele, rıhtım ve barınakların ise milli bütçeden yapılması kararlaştırılmıştır.<sup>488</sup>

Liman inşaat planlarının yapılabilmesi için gerekli olan mevzuat değişikliği 1949 yılında gerçekleştirilmiştir. 1949'da çıkarılan bir genel yetki kanunu ile *“yurdun ve kıyılardaki şehir ve kasabalarımızın ihtiyaçlarını karşılamak üzere, iskele, rıhtım ve küçük barınaklar inşası ile tesis ve teçhizatlarının sağlanması, bunlardan gerekli olanlarında tarama işlerinin yapılması”* kararlaştırılmıştır. 1946'daki plana göre tahsis edilen ödenek, yılda 1.5 milyondan az olmamak üzere toplam 25 milyon liradır.<sup>489</sup> Bu ödeneğin üçte birinden az masrafla yapılabilecek küçük işlere ayrılması da kanunda öngörülmüştür. Bu kanunla, üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye'nin denizcilik anlamında ekonomik canlılığını sağlayacak tesislerinin yapımı konusunda önemli bir adım atılmıştır. Türkiye, II. Dünya Savaşı'ndan sonra bir taraftan Marshall Planı'ndan yararlanan ülkeler arasına girebilmek için diplomatik girişimlerini sürdürürken, diğer taraftan da üyesi bulunduğu Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası ile temasa geçmiştir.

<sup>488</sup> As, a.g.t., s.358.

<sup>489</sup> A.g.t., s.359.

1948'in ilk aylarında başlayan bu temaslar sonucunda ABD, Türkiye'nin de plandan yararlanması konusuna olumlu yaklaşmıştır. Bunun üzerine eldeki bayındırlık, enerji ve maden sektörüne yönelik projelerin bir kısmı Marshall Planı çerçevesinde alınacak yardımlarla gerçekleştirilmek üzere ayrılırken, geri kalan projeler için de Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankasına başvurulmuştur. Görüşmeler sonucunda, 54.980.000 dolarlık bir proje üzerinde anlaşılmıştır. Ülkedeki çeşitli madenlerin işletilmesini, Seyhan Barajı'nın, Ereğli-Armutçuk iltisak hattının yapılmasını da kapsayan bu projede en önemli pay denizcilik faaliyetlerine ayrılmıştır. Söz konusu finansmanın 12.380.000 doları denizyolları için ayrılırken, limanların inşaatı için de 8.840.000 dolarlık bir ödenek belirlenmiştir.<sup>490</sup>

Ödenek kapsamındaki liman projelerine bakıldığında, Salıpazarı, Haydarpaşa, Alsancak, Samsun, İskenderun Limanları'nın geliştirilmesi ve yeniden donanımıyla birlikte, hem adı geçen limanların, hem de Tophane, Sirkeci ve Mersin Limanları'nda bulunan tesislerin yenilenmesinin amaçlandığı görülmektedir. Salıpazarı, Haydarpaşa, Alsancak ve İskenderun Limanları'nın inşasına 1951'de başlanıp, 1953 sonunda bitirilmesi; Samsun Liman inşaatının 1952'de başlayıp 1956'da bitirilmesi, tesis yenilemelerine ise Eylül 1950'de başlanması öngörülmüştür.<sup>491</sup>

Bu dönemde, uzun tartışmalardan sonra İstanbul Limanı konusunda ilerleme kaydedilmiştir. Liman yerinin tespitine 1946'da karar verilmesine rağmen, limanın inşası için teklifler ancak 1948'de gelmeye başlamıştır.<sup>492</sup> Liman konusundaki önemli gelişmelerden birisi de Trabzon Limanı'nın inşasıdır. Limanın inşasına daha II. Meşrutiyet'ten önce başlanmış ve 200 m. uzunluğunda bir mendirek yapılmıştır. Kapsamlı

<sup>490</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem 9, Cilt 12, S. Sayısı: 54, s. 2.

<sup>491</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem 9, Cilt 12, S. Sayısı: 54, s. 4.

<sup>492</sup> Cumhuriyet Gazetesi, 19 Nisan 1948

olarak liman inşaatının etütleri 1912 yılında yapılmış, imtiyaz verilme esasına göre yapılan bu etüt ve projeler, I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla gerçekleştirilememiştir. I. Dünya Savaşı'nda Trabzon'un işgal altında kaldığı yıllar zarfında birkaç eski gemi batırılarak liman yararlanılabilir bir hale getirilmiş ise de bir kısmı zamanla dağılmış ve limanın içi dolmaya yüz tutmuştur. Cumhuriyet hükümeti, burada harap durumda bir küçük taşıt limanı ile 1-2 iskele ve rıhtım devralmıştır.<sup>493</sup> II. Dünya Savaşı'ndan sonra buraya modern bir liman yapılması için girişimlere başlanmıştır. Limanın ihalesi, 15 Kasım 1946'da E.A.Ray Türk Ltd. Şirketi'ne verilmiştir. İnşaatı yapacak olan şirket, inşaat programını hazırlamak üzere İngiltere'den ünlü liman inşaat uzmanı E.James Buckton ile Roy Mitchell'i Türkiye'ye getirmiştir.<sup>494</sup> 8 milyon liraya ihale edilen limanda 15-20 geminin aynı anda barınması ve 1949 yılında bitirilmesi öngörülmüştür. Ancak bu tarihte limanın inşasının bitimi bir yana, inşa için gerekli makinelerin ancak getirilebildiklerini görebilmekteyiz. İnşaatın başlaması Temmuz 1949'u bulmuştur.

II. Dünya Savaşı sonrasında Türk Hükümeti, liman inşaatları konusunda yoğun bir mesai içerisine girmiştir. Ege'de, Karadeniz'de, Akdeniz'de, Marmara'da liman inşaatları çalışmasının hızlandığını ama kredi yetersizlikleri ve hükümet ile yüklenici firmalar arasında yaşanan anlaşmazlıklardan dolayı bu sürecin yavaş ilerlediğini, 1960'lara kadar uzadığı söylenebilir. Bu limanlardan biri de Mersin Limanı'dır. Modern anlamda Mersin Limanı'nın inşasına 1954'te başlanmış, 1962'te işletmeye açılmıştır. Mersin Limanı'nın inşa sürecine geçmeden önce limanın 1923'ten 1954'e kadarki dönemde geçirmiş olduğu gelişim sürecini inceleyelim.

---

<sup>493</sup> *Ulus Gazetesi*, 8 Temmuz 1946

<sup>494</sup> *Ulus Gazetesi ve Cumhuriyet Gazetesi*, 23 Ocak 1946

### IV.3. Mersin’de Liman Politikaları ve Değişimler

Osmanlı İmparatorluğu’nun son yüzyılında yıldızı parlayan, hızla gelişen Mersin, bu özelliğini Cumhuriyet Döneminde de sürdürmüştür. Mersin’in Cumhuriyet Döneminde de deniz ticaretinde ön plana çıkmasını sağlayan etkenlerin başında liman gelmektedir. Ayrıca bölgedeki ürün çeşitliliği, bölgenin stratejik konumu, Avrupa limanlarına olan ulaşım kolaylığı gibi etmenler de sıralanabilir. Kurtuluş Savaşı sonrası Türkiye’nin geneli düşünüldüğünde, deniz ticareti ve ulaşımı gibi konularda önemli sorunlar söz konusudur. Kıyı kenarlarındaki batıklar, iskele ve limanların yetersizliği, bakımsızlığı, karayolu ve demiryolu bağlantılarının eksikliği gibi olumsuzluklar bulunmaktadır. Mersin ise sahip olduğu demiryolu bağlantısı sayesinde diğer limanların ve iskelelerin yaşadığı bazı güçlükleri yaşamıyordu.<sup>495</sup> Ama yine de uzun bir savaş sürecinden çıkmış olan ülkenin ekonomik durumu çok da parlak değildi.

Cumhuriyetin devraldığı limanlar, belirli bir sistem üzerinden organize edilerek geliştirilmiş bir yapıda değildir. Organizasyon eksikliğinin dışında donanım eksikliği, yabancı sermayenin egemen olması, hükümetin liman konusunda belirli bir politikasının olmaması gibi önemli sorunları bulunmaktadır. Bu dönemde limanlara ilişkin çalışmalarda birtakım yasal eksikliklerle birlikte çoğu şey alışıldık reflekslerle yürütülmeye çalışılmıştır. Ayrıca sermaye yetersizliği ve limanlara hakim olan sermayenin karmaşık yapısı, limanların gelişiminin önünde hep bir engel teşkil etmiştir.<sup>496</sup> Kısacası liman sektörü Cumhuriyetin ilk yılları için en sorunlu sektörlerin başında gelmektedir.

<sup>495</sup> Kemal Arı, “Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Mersin’in Deniz Ticareti Yönünden Öne Çıkmasını Sağlayan Çevresel Etkenler ve Ali Cenani Bey’in Notları”, Türk *Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu-III Mersin ve Doğu Akdeniz Bildiriler Kitabı*, Mersin DTO Yay, Mersin 2011, s.289-290.

<sup>496</sup> A.g.m., s. 293.

Devralınan bu mirasla beraber Hükümetin liman konusunda izlemesi gereken iki temel politikası vardır. Birincisi aralarında Mersin Limanı'nın da bulunduğu işlevini kaybetmiş bazı limanların yenilenmesi, yeni limanların yapılmasıdır. İkincisi İzmir ve İstanbul gibi büyük limanların var olan sorunlarını düzeltme yoluna gidilerek işlevsel hale getirilmesidir.<sup>497</sup> Ancak bu sorunların çözülebilmesi kolay görünmemektedir. Sorunların giderilebilmesi için maddî olanaklar ve belirli bir planlama gerekmektedir. Hükümetin bu dönemde maddî imkansızlıklar içinde bulunması ama asıl önemlisi mevzuat eksikliği, uzun vadeli bir liman politikasının olmayışı, düzensiz ve uygun olmayan liman hizmetleri yaşanan problemleri yaygın bir sorun haline getirmekteydi.

Bu olumsuzluklara rağmen Mersin Limanı; doğal ve coğrafi konumuyla, sahip olduğu geniş hinterlant alanıyla ve en önemlisi Hatay'ın Fransız mandası altına girmesiyle Türk topraklarından çıkan İskenderun Limanı'nın da etkisiyle kıyı Akdeniz'in en önemli limanı haline gelmiştir. 1925 tarihli bir istatistiki veriye göre; 1 yılda limandan 60.000-80.000 balya pamuk, 20.000 ton hububat, 11 ton yapağı, 5.000 ton susam, 1.000 ton kitre<sup>498</sup>, 60.000 ton çığıt, darı, keten tohumu, pirinç, keçi kılı, tiftik, acı çekirdek gibi ürünler limandan ihraç edilmiştir. Bir o kadar mal da dışarıdan Mersin üzerinden Türkiye gelmiştir. Bu rakamlar da gösteriyor ki Mersin Limanı Cumhuriyet Döneminde de ülkenin önemli ithalat ve ihracat limanlarından biri olma özelliğini korumaktadır.<sup>499</sup>

Yoğun bir faaliyete sahip olan Mersin Limanı'nın, birçok sorunu bulunmaktaydı. Demiryolu iskelesi savaş döneminde yıkılmış, yükleme-boşaltma araçları da büyük zararlar görmüştü. Antrepolar yetersizdi. Örneğin; bu dönemde iskelede bulunan

<sup>497</sup> A.g.m., s. 293-294.

<sup>498</sup> Kitre, Anadolu'da yetişen geven adı verilen bitkinin gövdelerinden sızıp havada katılaşıp, beyaz veya krem renkli plaka veya şeritler halinde bulunan yapışma özelliği az olan bir zamk cinsidir. Ağaç zamkı olarak da bilinir. Bkz. Hasbi Ateş, *Türk İhraç Malları*, İstanbul Ticaret Odası Yay., İstanbul 1963, s.119-120.

<sup>499</sup> Arı, a.g.m., s. 298.



antrepoyu işleten Şark Ziraat ve Sanayi Şirketi, bir başka şirketten burayı kiraladığı için kâr edebilmek amacıyla antrepoya getirilip yığılan mallardan alınan ücreti artırma yoluna gitmişti. Ayrıca iskelelere yakın yerlerde depolar, ambarlar olmadığı için malları iskeleden antrepoya veya antrepodan iskeleye taşıyacak olan hamalların talep ettikleri ücretler de o dönem koşulları içinde yüksek görülüyordu. Örneğin; bir malın İzmir'den Mersin'e vapurla geliş değeri kadar para, aynı malın vapurdan Mersin'deki ambarlara gidişine denkti. Dizbarko<sup>500</sup> olarak alınan ücret, ton başına 500 kuruşa kadar çıkmaktaydı. Limanda yaşanan bu tür düzensizlikler tüccarların şikâyetine konu olmuştur.<sup>501</sup>



**Fotoğraf 12- Kaynak:** [www.wowturkey.com](http://www.wowturkey.com), Mersin Limanı 1920

Yaşanan bütün bu olumsuzluklar aslında pek çok liman ve iskele için geçerlidir. Alt yapı ve mevzuat eksikliği, denetim yetersizliği gibi etkenler bu ve benzeri problemlere neden olmaktadır. Dönemin Ticaret Bakanı Ali Cenani Bey, bölgeye yapmış olduğu gezi sonrasında Mersin Limanı'nda gördüğü problemler üzerine hemen girişimlerde bulunmuştur. Mersin Limanı sahip olduğu konum itibariyle önemli bir transit

<sup>500</sup>Dizbarko: Türk Limanlarıyla dış limanlar arasında taşımacılık yapan yabancı gemi işletmelerinin almakta olduğu yükleme ücretiydi. Ayrıntılı bilgi için bkz. Kemal Arı, *İzmir'den Bakışla Türkiye'de Kabotaj*, İzmir Deniz Ticaret Odası Yay., İzmir 2009, s.235.

<sup>501</sup> Arı, *a.g.m.*, s. 298-301.

ticaret merkezi olduğu hükümetin de dikkatinden kaçmamıştır. Gelen-giden her gemi para ve zenginlik demektir. Bu nedenle limanı ya onarmak ya da baştan yeniden yapmak gerekiyordu.

Mersin Limanı, Güney ve Batı rüzgarlarıyla birlikte keşilemeden esen rüzgarın etkisi altında olan açık bir limandır. Bu durum limanın hemen hemen bütün hava olaylarından etkilenmesi sonucunu doğurmaktadır. Özellikle kış aylarında fırtınadan dolayı birçok deniz taşıtı ve mal denize batıyordu.<sup>502</sup> Bu tür hava olaylarının sık yaşanmasından dolayı eşyaların ve deniz taşıtlarının sigorta ettirilmesi son derece önemliydi. Ancak limanda bulunması gereken donanımların yetersizliği ve var olanların eskiliği yüzünden sigorta şirketleri buna pek yanaşmıyorlardı. Fırtınaya açık ve korunmasız olan liman oldukça ilkel bir vaziyetteydi. Kötü hava şartlarından dolayı bazen günlerce tam kapasite ile hizmet veremediği dönemler olabiliyordu. Bu durum modern bir limanın yapılmasını zorunlu kılıyordu. Mersin'e modern bir liman yaptırılması fikri, ilk kez Meşrutiyet Döneminde ortaya atılmıştır. Adana-Ceyhan arasındaki Bağdat hattının açılış töreni için 1912 senesinde Mersin'e gelen Maliye Nazırı Cavit Bey, Mersin'e liman yapılması isteğini yerinde ve haklı bulmuş, yapılacak liman temelini kendisi tarafından atılacağı vaadinde bulunmasına rağmen gelişen siyasi olaylardan dolayı bu vaat gerçekleştirilememiştir.<sup>503</sup> Cumhuriyet'in ilk yıllarında Mersin'i ziyarete gelen Mustafa Kemal'den halk yeni bir modern limanın yapılmasını talep etmiştir. Limanın yapılacağına dair söz veren Mustafa Kemal, hemen birtakım girişimlerde bulunmuştur. 19 Nisan 1924 tarihli ve 489 numaralı kanunla, 19 Haziran 1927 tarihli 1094 sayılı kanunlarla Mersin

---

<sup>502</sup> *Ege Gazetesi*, 7 İkinci Teşrin 1932; *Yeni Mersin Gazetesi*, 13 Şubat 1936; *Sabah Postası Gazetesi*, 3 Ocak 1953

<sup>503</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 15 Aralık 1949

Limanı'nın yaptırılması kabul edilmiş ve gereken tahsisat ayrılmıştır.<sup>504</sup> İsveçli “Anderson” isimli inşaat firması ile limanda tadilat yapılması konusunda sözleşme yapılmışsa da dünyayı saran genel ekonomik bunalımdan dolayı herhangi bir sonuç alınamamıştır.<sup>505</sup>

Erken Cumhuriyet döneminde limanda faaliyetler beş iskele üzerinden yürütülmektedir. Taş İskele, Gümrük İskelesi, Ahşap İskele, Belediye İskelesi ve Alman İskelesi olarak da bilinen Demiryolları İskelesidir. 1923 yılında yapılan Belediye İskelesi oldukça harap bir vaziyettedir. 1880’de yapılan Ahşap İskele de vinç bulunmamaktadır. Diğer iki iskele ise 5 tondan 8 tona kadar mal taşıma kapasitesine sahip 4 adet vince sahiptirler.<sup>506</sup> 1928’de beton olarak yeniden inşa edilen Demiryolları İskelesi’nde ise 3 adet vinç bulunmaktadır.<sup>507</sup> 1931 yılında bu iskele tüccarların kullanımına yeniden açılmıştır.

*Şimdiye kadar yalnız devlet demiryollarına ait eşyaların ihracına tahsis edilmiş olan asri ve müteaddit vinçlerle mücehhez olan DDY iskelesinden tüccar emtia ve eşyasında indirme ve bindirmesine müsaade edildiğini memnuniyetle haber aldık. Şimdiye kadar açık ardiyesi olmadığından layıkıyla istifade edilemiyordu. Hali hazırda ise açık ardiye tarifesi iskelede tatbik başlanmıştır. Evvelce iskelelerimiz; ihtiyaca gayri kafi idi. DDY'nın bu musip kararıyla bu ihtiyaç temin edilmiş oluyor.*<sup>508</sup>

Beş iskeleli Mersin Limanı ticari faaliyetler açısından oldukça hareketli bir limandır. Bunu istatistik rakamlar da doğrulamaktadır. Örneğin I. Dünya Savaşı öncesinde 465.000 ton olan ticaret hacmi<sup>509</sup>, Kurtuluş Savaşı Dönemi’nde Haziran- Eylül 1920

<sup>504</sup> Mersin mebusları Niyazi ve Besim beylerle 118 refkinin Mersin Limanının inşasına muktazi tahsisat hakkında teklifi kanunisi (2/341) ve Muvazene i Maliye Encümeni mazbatası. Ayrıntılı bilgi için bkz.: TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem: 2, Cilt: 8/1, s. 846; Yeni Mersin Gazetesi, 15 Aralık 1949

<sup>505</sup> BCA, 230.0.0.0 /19/ 75/ 2. (26 Şubat 1925)

<sup>506</sup> Arı, a.g.m., s. 299.

<sup>507</sup> Bozkurt, a.g.m., s.312.

<sup>508</sup> Yeni Mersin Gazetesi, 5 Temmuz 1931

<sup>509</sup> Bozkurt, a.g.m., s. 312.

tarihleri arasında 187.618 tona kadar düşmüştür.<sup>510</sup> 1925 yılına gelindiğinde ise toplam ticaret hacmi 12 kat artarak 5.861.267 ton'a ulaşmıştır.<sup>511</sup>

**Tablo 21- 1925 Yılında Gerçekleştirilen İthalat ve İhracat Rakamları**

Ton Olarak		
İthalat	İhracat	Vapur Acentası
2.968.915	2.851.962	Seyri Sefain
8.780	10.978	Lloyd Triestino
1.871	5.160	Servis Maritim
563	2.748	Mesajeri
2.282	4.266	Hidiviye
2.195	1.547	Ada

**Kaynak:** Arı, a.g.m., s.300

**Tablo 22- 1925 Yılında Mersin Limanına Giren Gemilerin Sayısı ve Tonajı**

Ülke Adı	Adet	Tonaj
<b>Türk</b>	62	66.727
<b>Yunan</b>	30	36.915
<b>Alman</b>	22	24.759
<b>Romanya</b>	1	1.781
<b>Flemenk</b>	2	864
<b>Amerika</b>	4	16.013
<b>Fransız</b>	25	41.221
<b>İngiliz</b>	64	146.067
<b>İtalyan</b>	90	314.784
<b>Belçika</b>	1	3.553
<b>Danimarka</b>	1	1.696

**Kaynak:** Arı, a.g.m., s.300

Ayrıca bu dönemde limana ait 24 tonluk 5 adet römorkör, 65 tonluk 2 adet motor, 1.615 tonluk 56 adet mavna ve şat, 222 ton kapasiteli 78 kayık ve sandal gibi deniz taşıma araçları bulunmaktadır.<sup>512</sup> Rakamlar da gösteriyor ki Mersin Limanı, her geçen gün ticari açıdan gelişen, hareketli ve yoğun bir limandır. Buna karşılık limanın sahip olduğu iskelelerin yeterli olmadığına dair şikâyetler giderek artmaktadır.<sup>513</sup>

<sup>510</sup> Selçuk Durak, *1929 Dünya Ekonomik Buhranı'nın Mersin Limanı Üzerine Etkileri*, Yayımlanmamış Y. Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Mersin 2006, s.84.

<sup>511</sup> Arı, a.g.m., s. 300.

<sup>512</sup> A.g.m., s. 300.

<sup>513</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 3 Teşrin-i Evvel 1929

Limanda ağır yüklerin kolayca taşınabilmesi için hafif raylı sistem de bulunmaktadır. Ancak zamanla bozulmuş olan bu sistemden yararlanılamıyor, bu yüzden en ağır yükler bile hamallar tarafından taşınmak zorunda kalmıştır. İster istemez bu durum, işleri yavaşlatmıştır. Gün boyunca sırtında toplam 400-500 kiloluk yükü taşıyan hamal, doğal olarak ambara vardığında yorulmuş oluyor, üzerindeki yükü atarcasına indiriyor, bu durum eşyaların zarar görmesinenden oluyordu.<sup>514</sup> Bu tür vakaların yaygınlaşması üzerine bir süre sonra el arabalarıyla yükler taşınmaya çalışılmışsa da, yeterli olmamıştır. Yaşanan bu gelişmeler Mersin'deki ticarî hayatı olumsuz olarak etkilemiştir.

### **IV.3. 1.Fransız Grueblant Şirketi'nin Mersin'de Modern Liman Yapma**

#### **Girişimleri**

Kentin Fransız işgali altında olduğu dönemde limanı işleten Fransız Grueblant Şirketi modern bir liman yapma konusunda hükümete bir teklif sunmuştur.<sup>515</sup> Uzun süren görüşmeler sonunda Nafia Nezareti tarafından kabul edilen teklif Maliye tarafından reddedilmiştir. Teklifin reddedilmesinin gerekçesi olarak teknik nedenler gösterilmekle beraber Mersin Limanı'nın konumu, dolayısıyla sağladığı ticaret potansiyeli göz önüne alındığında, limanın devlet tarafından yapılması gereği savunulmuştur.<sup>516</sup> TBMM'de yapılan görüşmeler sonucunda, limanın milli kaynaklarla yapılmasına Nisan 1924'te karar verilmiştir. 1924 yılı bütçesinde bayındırlık hizmetleri için 17.382.888 TL ayrılmıştır.<sup>517</sup> Bu doğrultuda keşifleri yapmak ve limanın yapımına başlanmak üzere, ilk yıl için 200.000

<sup>514</sup> Arı, *a.g.m.*, s. 301.

<sup>515</sup> BCA, 030-0-018-001-001/4/45/18 (22 Mart 1922); *TBMM Zabıt Ceridesi*, Dönem 2, Cilt 8/1, s. 652.

<sup>516</sup> Özcan Karacan, *Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar Ve Limanlar (1923-1938)*, Yayımlanmamış Y. Lisans Tezi, Ankara Üni., Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı, Ankara 2005, s. 38.

<sup>517</sup> *TBMM Zabıt Ceridesi*, Dönem 2, Cilt 7, s. 1071.

lira ödenek verilmesi ve 1927 yılına da kadar bitirilmesi planlanmıştır.<sup>518</sup> Tüm planlamalara rağmen liman bu dönem içerisinde yapılamamıştır. Haziran 1927’de yeni bir kanunla, bundan sonraki 4 yıllık süre içerisinde limanın yapılması ve ödenek ayrılması kararlaştırılmıştır. Ancak yine de istenen düzeyde bir liman inşası gerçekleştirilememiştir. 1927’deki kanun, 1929 yılının büyük yatırım programına ait kanunla ortadan kaldırılmış ve Mersin Limanı’nın inşası bir sonraki döneme bırakılmıştır.<sup>519</sup>

Fransız Grueblant şirketinin Hükümete önerdiği 75 yıllık imtiyazlı sözleşme teklifinde yalnızca limanın işletilmesi değil ayrıca limana ait bütün bina, arazi ve işletmelerine sahip olmayı isteyen şirket, iskele ve liman inşaatı için gerekli malzemelerin de vergiden muaf tutulmasını teklif etmiştir. Teklifte inşaatın 9 senede tamamlanacağını ve Hükümetin de istediği zaman imtiyazı geri alabileceği belirtilmiştir.(EK-5)<sup>520</sup>

Bu dönemde Fransız Grueblant şirketi tarafından sunulan teklif, Nafia Nezareti tarafından kabul edilmiş ama Hükümet onaylamamıştır. Çünkü Kurtuluş Savaşı sonrasında ülkede uygulanan ekonomik politika ve yapılan düzenlemelerle dışa bağımlılığı azaltmaya yönelik tedbirler uygulanmaya çalışılmıştır. Her alanda devlet egemenliğini sağlama düşüncesinden hareketle ekonomiyi millileştirmek niyetiyle bu teklif kabul görmemiştir.<sup>521</sup> Diğer taraftan Hükümet Mersin’e mutlaka bir liman yaptırmak düşüncesindedir. Limanın devletçe yapılması hakkında 6 maddelik “*Mersin Limanı Kanunu*” kabul edilmiştir. Numarası 489 ve tarihi de 19 Nisan 1924 olan bu kanunun

<sup>518</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem 2, Cilt 8/1, s. 654.

<sup>519</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem 2, Cilt 17, s. 598-601.

<sup>520</sup> Fransız Grueblant Şirketi ile Bayındırlık Bakanı Fevzi Bey arasında yapılan Mersin Limanı imtiyaz sözleşme metni için EK-5’e bkz. BOA, HR. İM. 59/47,( 31 Aralık 1922)

<sup>521</sup> “...Mersin limanının istisnaî vaziyeti göz önüne getirilirse bu limanın Devletçe inşa ve idaresinin lüzumu Muvazenei Maliye Encümeni mazbatasında da zikir ve izah edildiği veçhile tavazzuh eder.” Ayrıntılı bilgi için bkz. : TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem 2, Cilt 8/1, s. 846.

içinde şu hükümler vardır; limanın inşaatı 1927 senesinin sonuna kadar yapılacaktır bunun için 8 milyon lira tahsis edilmiş, ancak 1927'ye gelindiğinde limanın inşasına bile başlanamamıştır.<sup>522</sup> Gerekçe olarak, “ inşaat için en az 15 milyon liraya gereksinim duyulacağına anlaşılması ” gösterilmiştir. Bu gelişmeler üzerine liman inşası için 19 Haziran 1927 tarihli ve 1094 numaralı yeni bir kanun çıkarılmıştır. Yeni kanuna göre inşaat için 4 yılda harcanmak üzere 10 milyon lira tahsisat verilmiştir.<sup>523</sup> Ancak yeni tahsisata rağmen liman inşaatının yine de çeşitli gerekçelerden dolayı gerçekleşmediği görülecektir.

#### Mersin limanının inşası hakkında kanun

**No.**  
**489**

**BİRİNCİ MADDE** — 1343 senesi nihayetine kadar inşaatı ikmal edilmek ve her sene sarfı icap eden miktar bütçeye konulmak üzere Mersin’de tesisat ve tekemmülâtı lâzimeyi câmi bir liman inşası için sekiz milyon lira tahsis edilmiş ve bu meblâga mahsuben taahhüdât ıcrası için Hükûmete mezuniyet ita olunmuştur.

**İKİNCİ MADDE** — 1340 senesi Nafia bütçesinde «Mersin limanı keşfiyat ve inşaatı» namıyla açılacak (260 H) fashnabu husus için 200 000 lira tahsisat vaz edilmiştir.

**ÜÇÜNCÜ MADDE** — Bir sene zarfında sarfolunamıyan miktar ertesi seneye devrolunur.

**DÖRDÜNCÜ MADDE** — Bu işe ait tahsisat kablettediye Divanı muhasebatın vizesine tabi değildir. Bir seneye ait sarfiyatın ertesi senenin temmuzu nihayetine kadar mahsup muamelesi ikmal edilecektir.

**BESİNCİ MADDE** — İşbu kanunun suveri tatbikiyesini irae eder bir talimatname tanzimine Heyeti Vekile mezundur.

**ALTINCI MADDE** — Tarihi neşrinden itibaren mer’i olan bu kanunun icrasına Nafia ve Maliye vekilleri memurdur.

15 razaman 1342 ve 19 nisan 1340

<sup>522</sup>Yeni Mersin Gazetesi, Cihat Baban: Mersin Limanı'nın 37 Yıllık Tarihi, 6-7 Ocak 1945

<sup>523</sup> TBMM Zabıt Ceridesi Dönem: 2, Cilt: 8/1, s. 848-849; TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem: 2, Cilt: 33, s. 76,135.

**Mersin limanının inşası hakkındaki 19 nisan 1340 tarihli kanunun muaddil kanun**

(Resmî Ceride ile neşir ve ilânı : 30/VI/1927 - Sayı : 621)

No.  
1094

**BİRİNCİ MADDE** — Mersin limanının inşası için dört senede sarfedilmek ve her sene sarfi icab eden mebalîğ seneleri bütçelerine konulmak üzere on milyon lira tahsisat ita kılınmıştır.

**İKİNCİ MADDE** — Birinci maddede mezkûr tahsisat derecesi tecavüz edilmemek şartile İcra Vekilleri Heyeti kararile sinini müteaddideye şamil taahhüdât icrası için Nafia vekâletine mezaniyet verilmiştir.

**ÜÇÜNCÜ MADDE** — Mersin limanının inşası hakkındaki 19 nisan 1340 tarih ve 489 numaralı kanun ile verilen sekiz milyon liralık tahsisattan bu kanunun neşri tarihine kadar tahakkuk eden masarîf tenzil ve bakıyesi imha olunur.

**DÖRDÜNCÜ MADDE** — Bu kanun neşri tarihinden muteberdir.

**BEŞİNCİ MADDE** — Bu kanunun ahkâmını icraya Maliye ve Nafia vekilleri memurdur.

19 haziran 1927

**Fotoğraf 13 -Mersin Liman İnşaatına Dair 1924 ve 1927 Tarihli Kanunlar**

Bu dönemde limanlarla ilgili çıkarılan bir diğer önemli kanun 14 Nisan 1925 tarih ve 618 sayılı “*Limanlar Kanunu*”dur.<sup>524</sup> Bu kanunun 1. maddesi, “*Limanların bakımından, geliştirilmesinden hükümetin sorumlu olduğu*” ifade edilmektedir. 4. maddeye göre, “*Liman reisliğinden izin alınmadıkça, deniz kıyılarında iskele, rıhtım, kızak, kayıklama, tamirhane, fabrika, gazino, depo, mağaza ve umumî deniz hamamları yapılamaz.*”, 8. maddede, “*sermayesinden bir kısmını bütçesinden vererek, limanlarda yükleme boşaltma ve su-kömür dağıtma işlerinin düzenlenmesi için her limanda birer anonim Türk şirketinin meydana getirilmesi*” öngörülmektedir.<sup>525</sup>

Devlet kontrolüne geçen limanlar, bu düşünce doğrultusunda yerel yönetimlere devredilmiştir. Yabancı şirketlere yalnızca limanların modernleştirilmesi ve inşası gibi işler

<sup>524</sup> Resmî Gazete, Sayı:95, 20.04.1925

<sup>525</sup> Resmî Gazete, Sayı:95, 20.04.1925. ayrıntılı bilgi için bkz. EK-9



verilmiştir.<sup>526</sup> Örneğin 26.02.1925 tarihinde İsveçli “Anderson” isimli inşaat şirketiyle limanda tadilat yapılması konusunda bir sözleşme imzalanmıştır. Ancak herhangi bir sonuç alınamamıştır.<sup>527</sup> Aynı yıl limanların işletilmesi devlet inhisarına geçmiş ve devlet tarafından desteklenen anonim şirketlere limanların devri gerçekleşmiştir. Mersin Liman İnhisarı da 1927 yılında Mersin Liman İşleri İnhisarı TAŞ isimli şirkete verilmiştir.

### IV.3. 2. Kabotaj Kanunu ve Mersin Limanını Millileştirme Girişimleri

Kabotaj kavramı her şeyden önce siyasal ve hukuksal bir terimdir. Bu kavramı en dar biçimiyle tanımlarsak; bir devletin kendi kıyılarında yük ve yolcu taşıma hakkını kullanmasıdır. Bu ayrıcalıktan yalnızca yurttaşlarının yararlanması istenmektedir. Bu durum millî ekonomiye önemli bir katkı sağlayacağından, devletler yabancı bandıralı gemilere kabotaj yasağı koyma yoluna gitmişlerdir. Türkiye’de bu konudaki ilk adım 17 Şubat 1923 tarihinde İzmir’de düzenlenen İktisat Kongresi’nde atılmıştır.<sup>528</sup> İzmir İktisat Kongresi’nin toplanış amacı yeni Türk devletinin ekonomi politikasını belirlemektir. Bu amaç doğrultusunda toplumun farklı kesimlerinden gelen 1135 delegenin katıldığı geniş kapsamlı bir çalışmadır. Kongrede üzerinde durulan temel kavram egemenliktir. Bağımsız bir ekonomi yaratma düşüncesiyle birlikte ekonomiyi millileştirme düşüncesi kongrede hızla ön plana çıkmıştır.

Kongre sonunda alınan kararlar, Lozan Konferansı’nın kararlarını etkilediği gibi Cumhuriyet’in ilanı sonrasında da hemen uygulamaya konulmuştur. Kongrede deniz ticaretiyle ilgili alınan karar ana hatlarıyla şöyle özetlenebilir: Türkiye, kendi limanlarında

<sup>526</sup> Durak, *a.g.t.*, s.72-73.

<sup>527</sup> BCA, 230.0.0.0/19/75/ 2 ( 26.02.1925); BCA, 30.10.00 / 15111/ 146.46.11 (05 Ocak 1927)

<sup>528</sup> Türkiye kıyılarında, limanlarında veya limanları arasında kılavuzluk, çekme ve benzeri her türlü liman hizmetleri de ancak Türk bayrağı taşıyan gemilerle yapılabilecektir. Bu yasağa aykırı davranışlar için ceza hükümleri konulmuştur (mad. 5). Bkz., Rona Aybay, “Türk Hukukunda Gemilerin Uyraklığı”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Cilt 47, Sayı: 1, Ankara 2004, s. 85.

kendi bayrağından başka bayrak taşıyan gemilerin ticaret yapmamaları için çaba gösterecektir.<sup>529</sup> Bu karar ileride kabul edilecek olan Kabotaj Kanunu'nun temelini hazırlayacaktır.

Türkiye, deniz ticareti alanında yeterince gelişmiş bir ülke değildir. Parasal sorunlarının dışında; denizcilik konusundaki alt yapı eksikliği, örgütsüzlük, genel bilgisizlik önemli problemlerdir. İstanbul, İzmir gibi büyük limanlar da dahil olmak üzere ülkede pek çok liman, modern bir liman yapısına sahip olmadıkları için çeşitli alt yapı eksikliğinden kaynaklanan sorunlar yaşamaktadırlar. Hem bu sorunları atlatabilmek hem de Türkiye'de denizcilik üzerinden ulus-devlet sürecini pekiştirebilmek için 1 Temmuz 1926 tarihli Kabotaj Kanunu hükümet tarafından kabul edilmiştir. Lozan'da kapitülasyonların kaldırılması, bu kanunun kabul edilmesini kolaylaştırmıştır. Kabotaj Kanunu'yla hükümet, bir devletin kendi kıyılarında gemi bulundurma, limanlar, rıhtımlar arasında ulaşım, ulaştırma ve deniz ticareti etkinliğini yapabilme hakkına sahip olacaktır. Bu durum aynı zamanda ulusal ekonomilerin de güçlenmesine yol açacaktır.<sup>530</sup>

Ancak şunu da belirtmemiz gerekiyor ki; bu kanunun beraberinde getirdiği bazı problemlerde vardır. Özellikle ülkedeki limanlarda ve iskelelerde oldukça yetersiz, alt yapı eksiklikleri bulunmaktadır. Kabotaj Kanunu'yla yabancı gemi kumpanyaları Türk kıyılarından çekilince durum daha da kötüleşmiştir. Çünkü ulaşım ve taşımacılık yapan Türk şirketlerine ait gemi sayısı oldukça sınırlıdır. Gemi sayısının azlığından dolayı

---

<sup>529</sup> Arı, *a.g.e.*, s. 26.

<sup>530</sup> Tahir Çağa, "Türkiye'de Deniz Kabotajı Tekeli", *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, Cilt 41, Sayı 3-4, İstanbul 1975, s.197, ayrıca bkz.: Aybay, *a.g.m.*, s. 85-86.

iskelelerde ürünler bekletilmiş, geç taşınmış ve beraberinde taşıma fiyatları da artmıştır. Kısacası arz talebi karşılayamaz olmuştur.<sup>531</sup>

İzmir İktisat Kongresi'nde kabul edilen liberal anlayış doğrultusunda devlet, özel sektörün gelişmesini istemektedir. Bu çerçevede devlet, denizcilik alanında Türklere ait işletmelerin açılmasını, gemi sayılarının artmasını bir taraftan isterken, diğer taraftan bunun için teşvik edici çalışmalar da yapmıştır. Gerektiğinde kredilendirmeler bile söz konusu olmuştur. Ancak tüm çabalara rağmen ülkenin içinde bulunduğu ekonomik durum ve sermaye yetersizliğinden dolayı devletçi çözüm yolları ve uygulamaları zorunlu hale gelmiştir. Denizcilik alanında uygulanacak olan devletçi uygulamaların, devlete getireceği birtakım yükler olmakla beraber getirileri de olmuştur. Örneğin; vergiler ülkede kalmış, sermaye birikimi sağlanmış, meydana gelen bu birikim yeni kalkınma yatırımlarına yönlendirilebilmişti.<sup>532</sup>

Bu uygulamaların devlete getireceği en önemli yük ise ülkede var olan limanların yetersizliği ve alt yapı eksikliklerinden kaynaklanacak olan problemlerdir. Çünkü Cumhuriyet Hükümeti'nin devraldığı limancılık sistemi pek gelişmiş değildir. Yaklaşık 35.000 tonilatoluk bir deniz ticaret ve ulaşım filosu devralınmıştır.<sup>533</sup> Ayrıca ülkenin limanları olmasına karşın, bir liman siyaseti yoktur. Bu sorunlu yapı üzerinden bir liman siyaseti geliştirilmeye çalışılmıştır. Altyapı eksikliğinin yoğun olduğu limanlarda yabancı sermaye egemendir. Kabotaj Kanunu'yla yabancılar bu alandan uzaklaştırılmıştır. Ancak devletin bu sistemi düzeltebilmesi için iki temel görevi bulunmaktadır. Birincisi işlevini yitirmiş liman kentlerine yeni limanlar yapmak, ikincisi ise İstanbul ve İzmir gibi büyük limanların sorunları giderilerek, düzeltilmesini sağlamaktır. Mersin Limanı ilk

<sup>531</sup> Arı, *a.g.e.*, s. 106.

<sup>532</sup> *A.g.e.*, s. 108.

<sup>533</sup> *A.g.e.*, s. 147.

gruba giren limanlar arasında yer almaktadır.<sup>534</sup> Sorunun çözümü için gerekli olan, altyapı sorunlarını da kapsayacak doğru bir planlama ve sermayedir.

Bu konuda atılan ilk adım Seyr-i sefaine ait gemilerin limanlar arasında işletilerek, yük ve yolcu taşımının yanı sıra posta vapuru görevini yerine getirmesini sağlamak olmuştur. İkinci adım olarak Liman İnhisar Şirketleri kurulmuş, üçüncüsü de liman inşaatlarına ağırlık verilmiştir. Bu konuda Atatürk; 1923, 1925 ve 1926'da Mersin Limanı'nda üç kez incelemelerde bulunmuş ve bu geziler limanın yapımı konusunda olumlu bir sürecin gelişmesine katkıda bulunmuştur.<sup>535</sup>

Atılan bu adımların dışında 1925 yılında 618 sayılı Limanlar Yasası hükümet tarafından kabul edilmiştir. Bu yasa ile hükümet bundan sonra limanların her türlü sorununu çözme konusunda sorumlu hale gelmiş, oluşturulan liman başkanlıkları ile hükümet limanların bütün sorunlarını ve ihtiyaçlarını çözmeyi amaç edinmiştir.<sup>536</sup> Türkiye böylece yavaş yavaş inhisarlar dönemine hazırlanmaktadır. Kısa bir süre sonra Türk hükümeti 1 Temmuz 1926'da Kabotaj Kanununu kabul etmiş böylece denizlerdeki egemenlik tamamen Türklere geçmiştir.<sup>537</sup>

<sup>534</sup> A.g.e., s. 108.

<sup>535</sup> Mustafa Hergüner, *Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir İnceleme (1923-1930)*, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, İstanbul 2002, ss.121-133.

<sup>536</sup> **Birinci Madde:** Limanların idare ve temizlenme ve derinlenme, genişlenme, taranmasına, şamandıraların konma ve iyi halde tutulmasına ve bu hususlara müteferri bütün liman işlerinin yapılmasına Hükümet mecburdur. **İkinci Madde:** Türkiye limanlarına girip çıkan bütün gemiler işbu kanun ahkâmı ile beraber her limanın icabına ve tahakkuk edecek fenni lüzuma göre demir mevkilerini, rıhtımlara yanaşma, ticaret eşyasının boşanma ve yükleme usullerini ve mevaddı müşteilenin çıkarılacağı ve yükletileceği yerleri ve zamanları ve gemilerin limanlarda kalabilecekleri müddetleri velhasılı limanlarda umumî emniyet ve inzibatın teminine ait tedbirleri havi Hükümetçe tanzim ve neşredilecek nizamnameler ahkâmına tebiyyete mecburdur. Bkz. *Resmî Gazete*, Sayı:95, 20.04.1925.

<sup>537</sup> Kabotaj Kanunu, Türkiye'nin kıyılarında, nehir ve göllerinde her türlü deniz ticareti, nakliye ve liman hizmetlerini yapma hakkını Türk Bayrağı taşıyan gemilere ve Türk vatandaşlarına tanımış olması, ülkenin egemenliğinin sağlanması açısından oldukça önem arz ediyor. Bkz. *TBMM Tutanak Dergisi*, Dönem 21, Cilt 40, s. 15.

Bu düşünce bağlamında Türkiye'deki limanlarda yabancıların tasfiye edilebilmesi için birtakım çalışmalar başlatılmıştır. Oysa Türkiye'deki limanlar incelendiğinde liman işlerinin genelde yabancıların kontrolünde olduğu görülmektedir. Mersin Limanı'nda ise durum biraz farklıdır. Özellikle yükleme araç-gereçleri ile sandalcılık, mavnacılık, şatçılık gibi işlere ilişkin etkinliği yürütenler ağırlıklı olarak kentteki Arap nüfustur. Bu durum dönemin siyasal konjüktürüne ve 1 Temmuz 1926'da kabul edilen Kabotaj Kanunu'na uygun değildir. Bu yüzden limandaki Arap egemenliğini azaltabilmek için dönemin Mersin Valisi Hilmi Bey ve Türk girişimcilerin öncülüğünde bir şirket kurulmuştur. Yeni oluşturulan Liman İnhisarı Şirketi limandan Türk olmayanları uzaklaştırmaya çalışacaktır. Ticaret-i Bahriye Müdüriyeti'nin girişimleriyle Karadeniz'den kayıkçılar getirtilerek Mersin'e yerleştirilmişlerdir. Ulus-devlet kimliğini pekiştirmeye yönelik yapılan bu tür çalışmalar o dönem koşulları içerisinde yeterli olmayacak ama limanları ve liman kentlerini millileştirebilme açısından önemli çalışmalar olarak nitelendirilmektedir.<sup>538</sup>

#### **IV.3.2.1. Mersin Liman İnhisar Şirketi ve Çalışmaları**

Kurtuluş Savaşı sonrasında uygulanan ekonomik politika ve düzenlemeler çerçevesinde ülkenin dışa bağımlı hale gelmesini önleyecek bir takım tedbirler alınmaya çalışılmıştır. Bu nedenle Cumhuriyet yönetimi, ilk yıllardan itibaren, her alanda devlet egemenliğini sağlayabilmek için ekonomiye “millî” bir özellik kazandırmaya çalışmıştır. Ülke kaynaklarından en üst düzeyde yararlanmak temel politika olmuştur. Bu doğrultuda devlet inhisarına geçen limanlar, yerel idarelerin yönetimini üstlendiği anonim şirketlere

---

<sup>538</sup> Arı, *a.g.m.*, s.302.

devredilmiştir.<sup>539</sup> Yabancı şirketlere yalnızca limanların modernleştirilmesi ve inşası için başvurulmuştur. Cumhuriyet yönetimi yöneticilerinin Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküş yılları içinde yetişmiş olması nedeniyle yabancı şirket ve işletmelere şüphe ile bakmaktadırlar.

Bu dönemde devlet, içinde bulunduğu ekonomik koşulların olumsuzluğu nedeniyle liman işlerini yerel yönetimlerin etkin olduğu şirketler aracılığıyla yürütmeye çalışmıştır. Bu düşünce doğrultusunda limanlarda, liman hizmetlerini yerine getirmek üzere imtiyazlı şirketler kurulmuştur. Kabotaj Kanunu uygulamaya konulduğu zaman bu şirketlerin mevcut sermayesi kendilerinden beklenen hizmetleri gerektiği biçimde yerine getirecek yeterlilikte değildir. Mersin Liman İnhisarı Şirketi örneği de bu bağlamda değerlendirilebilir.<sup>540</sup>

Kentin Fransız işgali altında olduğu dönemde liman, Grueblant Şirketi tarafından işletilmiştir.<sup>541</sup> Ancak şirketin işgal dönemi sonrasında da limanla ilişkisini hemen kesmediği bilinmektedir. Liman İnhisar Şirketi'nin kuruluşuna kadar geçen süre içinde birçok şirket, liman inşaatı için Hükümet'e teklifte bulunmuştur. Bu şirketlerden biri de Grueblant Şirketi'dir. Şirketin, 5 Ocak 1924 tarihli Mersin Gazetesi'nde yer alan teklifinde, limanın işletme imtiyazı önerilmektedir. 75 yıllık imtiyazı öngören bu teklifte, Hükümetin istediği zaman imtiyazı geri alabileceği belirtilmektedir. Liman'ın bütün

<sup>539</sup> 1925'te devlet inhisarında bulunan İstanbul, İzmir, Trabzon ve Mersin limanlarının işletilmesi, devlet politikasının genel yapısına uygun olarak, yerel yönetimlerin kontrolündeki anonim şirketlere devredildi. Cumhuriyet döneminde inhisarların genel anlamda kuruluş amacını yansıtan 1930 yılında bir komisyon tarafından hazırlanan "*Liman İnhisarları ve Yaptıkları İşler, Liman İnhisarlarının Teşekkülü Sebebi*" isimli rapora göre; limanların inhisar altına alınmasının nedeni liman işlerinin gayri Müslimlerin elinde olması, mevcut düzenin başkalarının elinde tekel oluşturduğundan kendilerince fiyat belirlemeleri, Antrepo yetersizliği, limana gelen malların zarara uğratılması ve kimsenin sahip çıkmaması gibi sebepler oluşturdu. Bkz. Boratav, *Türkiye'de İktisat Tarihi*, s.48; BCA, 30..10.0.0/1619/156.98..9. 69 (Temmuz 1926).; BCA, 30..10.0.0/2312/ 27.153..2. (Mart 1932).

<sup>540</sup> 1932 yılında yayınlanan Al-i İktisat Meclisi liman raporuna göre Türkiye'de liman tanımına uyan İstanbul, İzmir, Mersin, Trabzon, Samsun ve Ereğli limanları olmak üzere altı adet liman bulunmaktaydı. Bkz. *Ali İktisat Meclisi Liman Raporu*, BCA, 30..10.0.0/2312/ 27.153..2. ( Mart 1932)

<sup>541</sup> *Mersin Limanı*, Nafia Vekâleti, Demiryolları ve Limanlar İnşaat Reisliği, Ankara 1954, s.4.

bina, arazi ve işletmelerine sahip olmayı isteyen şirket, iskele ve liman inşaat için sağlanacak malzemelerin vergiden muaf tutulmasını da teklif etmiştir.<sup>542</sup> Teklif bakanlar kurulunda görüşülmüş Nafia Vekaleti tarafından incelenmesine karar verilmiştir.<sup>543</sup> Ancak ekonomi alanında izlenen millî ve bağımsızlıkçı politikalar nedeniyle Grueblant Şirketi'ne işletme ve inşa hakkı verilmemiştir.<sup>544</sup> Basında da limanın işletmesine talip olan Grueblant Şirketine yönelik eleştiriler giderek artmıştır.<sup>545</sup>

1925 yılında devlet kontrolü altında bulunan İstanbul, İzmir, Trabzon ve Mersin Limanları'nın işletilmesi için devlet, genel politikasına uygun olarak, limanları yerel yönetimlerin kontrolü altındaki anonim şirketlere devretmiştir.<sup>546</sup> Mersin liman inhisarı da, 27 Mayıs 1927'de Ticaret Vekaleti tarafından, *Mersin Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi*'ne verilmiştir. 1 Ağustos 1927 tarihi itibarıyla şirket çalışmalarına başlamıştır. Şirket'in kurucuları Mersin, Tarsus, Adana Belediyeleri, Mersin Özel İdaresi, Mersin Ticaret Odası ve Münakalat Vekaletidir.<sup>547</sup> Mersin Liman İnhisarı Türk Anonim Şirketi'nin kuruluş sermayesi 200.000 TL'dir. Gerekli olan sermaye her biri 25 TL değerinde 8.000 hissenin oluşturulmasıyla elde edilmiştir.<sup>548</sup>

Şirket'in kuruluşundan kısa bir süre sonra Mersin Ticaret-i Bahriye Müdürlüğü'nün Adana Mintıkası Müdürü Mansur Bey, Belediye ve Ticaret Odası üyelerinden oluşturulan komisyonla birlikte, mavnalı nakliye ücretleri ve dizbarko tarifelerini belirlemiş ve uygulamaya sokmuştur. Ayrıca şirket, liman hizmetlerini 1927 yılında 2 römorkör, 1 motor, 2 şat, 38 mavnalı ve 4 kayıkla yürütürken 1939 yılına gelindiğinde 6

<sup>542</sup> BOA, HR. İM. 59/47 (31 Aralık 1922)

<sup>543</sup> BCA, 30-18-1-1/4-45-18 (22 Mart 1922)

<sup>544</sup> BCA, 30-18-1-1/1490/12-73-20 (03 Şubat 1925)

<sup>545</sup> *Doğru Öz Gazetesi*, 9 Mart 1925

<sup>546</sup> Korkut Boratav, *Türkiye'de Devletçilik*, s. 22-24.

<sup>547</sup> *Mersin Liman İşleri İnhisarı T.A.Ş. 1927-1939 Yıllarına Ait Broşür*, Ata Çelebi Basımevi, 1940, s. 3.

<sup>548</sup> A.g.e., s.4.

römorkör, 3 motor, 10 şat, 2 su dubası, 40 mavna ve 6 kayıkla yürütmüştür.<sup>549</sup> Taşıma ücretleri şirket bünyesinde oluşturulan komisyon tarafından belirlenmiştir. Komisyon, tarifeyi Limanlar Kanununa uygun olarak belirlemiş, eğer taşınacak malın ücreti tarifede yer almıyorsa, Bahriye Müdüriyeti'ne yapılan başvuru ile ücret tespit edilmiştir. Şirketin, liman hizmetlerini 30 yıllığına yerine getirmesi kararlaştırılmışsa da 1942 yılı sonunda tüm hakları, Devlet Demiryolları tarafından satın alınmıştır.<sup>550</sup> Mersin Liman İnhisarı TAŞ, 1927 ile 1942 yılları arasındaki yaklaşık 15 yıllık işletmesi süresince sadece liman hizmetlerini yerine getirmekle kalmamış, iskelelerin onarılması ve ticarete yaşanan sorunların giderilmesi için kurumlar arası bağlantıları da sağlamıştır. Şirket'in çalışmaları, limanda yapılan ticaretin daha düzenli hale gelmesini sağlamıştır.<sup>551</sup>

Liman'ın işleyişi ve gelişmesi açısından önemli bir girişim de, Adana-Mersin Demiryolu Hattı'nın Fransa'dan satın alınmasıdır. Türkiye, 1929 yılı başında çıkarılan kanunla Adana-Mersin demiryolunu satın almak istemiştir. Misak-ı Milli'yi ilk tanıyan devletlerden biri olan Fransa, ilk aşamada bu girişime karşı çıksa da sonradan anlaşma sağlanarak Haziran 1929'da demiryolunu, Türkiye'ye teslim etmiştir.<sup>552</sup> Ayrıca Liman Şirketi, çalışanlarını desteklemek üzere bir de kooperatif kurulmasını sağlamıştır. Mersin Liman Şirketi İşçileri Kooperatifi Şirketi, Eylül 1929'da 32 yıllığına kurulmuşsa da faaliyetine 1937 yılına kadar devam etmiştir. Kurucu başkanı ise Vali Faik Bey'dir.<sup>553</sup> Kooperatifin amacı; bakkaliye, mensucat ve mamulat gibi üretimi fazla olan malların ticaretidir. Bu iş ticaretten ziyade bahsi geçen malların ucuza maliyetini ve satışını

<sup>549</sup> A.g.e., s. 29.

<sup>550</sup> BCA, 30.18.1.2/18171/ 98.39..1. (09 Mayıs 1942)

<sup>551</sup> Sinan Demirbilek, "Tek Parti Döneminde İnhisarlar (1923-1946)", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Cilt 12, Sayı: 24, İzmir 2012, s. 216.

<sup>552</sup> Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1990*, Cilt I, İş Bankası Yay., Ankara 1993, s. 325; *Yeni Mersin Gazetesi*, 26 Haziran 1929; *Yeni Adana Gazetesi*, 30 Haziran 1929

<sup>553</sup> BCA, 30.18.01.1/ 82391/ 4.40.6 (27 Temmuz 1929)



sağlamaktır. 4 bin hisseli 20 bin lira sermayeli kooperatife, yalnız Liman Şirketi memur ve işçileri değil, tüm memurlar, Türk Ocağı ve Cumhuriyet Halk Fırkası üyeleri de üye olabilme hakkına sahiptir.<sup>554</sup>

Şirket kurulduğu ilk dönemlerde liman hizmetlerini yerine getirmede çeşitli sorunlar yaşamıştır. İskelelerin onarımı, liman nakliye araçlarının çoğaltılması, transit liman yapılabilmesi için depoların yapılması, personelin durumunun iyileştirilmesi, mavnaya yapımı, limana gelen gemilere tatlı su verilebilmesi gibi birçok konuda önemli çalışmalar yapılmıştır.<sup>555</sup> Şirket, aynı zamanda bölgedeki diğer limanlar ile rekabet etmek durumundaydı. Bu amaçla Şirket yöneticileri Suriye, Beyrut ve Mısır Limanları'nda incelemeler yapmışlardır. Yapılan incelemeler sonucunda şirket yöneticileri diğer limanlarla rekabet edebilmek için, Mersin Limanı'nın açık ve her türlü tehlikeye maruz bir liman olmasına rağmen yükleme-boşaltma ücretlerini düşük tutmuştur.<sup>556</sup> Liman İnhisar Şirketi, kurulduğu 1927 yılından Devlet Demiryolları'na devredildiği 1942 yılına kadar geçen sürede limanı teknik, araç ve iskeleler açısından oldukça iyi hale getirilmiştir. Yükleme-boşaltma faaliyetleri daha düzenli hale getirilerek limanın verimliliği artırılmıştır. Modern bir limanın yapımı için beklentiler bu dönemde de yoğunlaşmış; ama karşılık bulamamıştır.

Ayrıca şunu da belirtmek gerekir ki; şirketin kurulmasından kısa bir süre sonra patlak veren Dünya Ekonomik Bunalımından dolayı meydana gelen olumsuz şartlar şirketin daha disiplinli ve dikkatli çalışmasında önemli etkenlerden biridir. Devletin kontrolündeki yerel yapılar eliyle kurulan Liman Şirketi, liman faaliyetlerinin daha düzenli olarak yürütülmesini sağlamıştır. İskelelerin onarılması, nakliye araçlarının çoğaltılması ve

<sup>554</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 7 Teşrin-i Evvel 1929

<sup>555</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 21 Haziran 1929

<sup>556</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 15 Teşrin-i Evvel 1929

daha düzenli hale getirilmesi, Mersin’de ticarî yaşamın hareketlenmesine büyük katkılar sağlamıştır.

### IV.3. 3. Limanın Ekonomik Gelişimi (1923-1954)

#### IV.3.3.1. Mersin Limanı’nın Ticaret Faaliyetleri ve Yaşanan Sorunlar

I. Dünya Savaşı sonrasında yeni sınırların belirlenmesi ile birlikte daha önceki dönemlerde liman şehirlerinin merkezinde gelişen ticaret ilişkileri değişmeye ve dünya ekonomisi yeniden şekillenmeye başlamıştır. 19. yüzyıl boyunca yaşanan gelişmeler Mersin’i Batı ile güçlü bağları olan kozmopolit bir Doğu Akdeniz liman kenti haline getirmiştir. Bu özelliğini Cumhuriyet Döneminde de sürdürmeye devam etmiştir. Erken Cumhuriyet Dönemi Mersin Limanı ile ilgili dönemin Ticaret Bakanı Ali Cenani Bey’in önemli tespitleri vardır. Ali Cenani Bey’e göre 1925 tarihi itibarıyla Mersin’de Taş, Gümrük, Demiryolu, Ahşap ve Belediye İskeleleri olmak üzere beş iskele bulunmaktadır.<sup>557</sup> Aynı yıl Mersin Limanı’na gelip-giden gemilerin tonajları, ithalat – ihracat rakamları ile limana kayıtlı olan deniz taşıma araçlarının sayısı ve tonajları tablo 23, 24 ve 25’de belirtilmiştir.<sup>558</sup>

**Tablo 23- 1925 Yılında Mersin Limanına Giren Gemilerin Sayısı ve Tonajı**

Ülke Adı	Adet	Tonaj
<b>Türk</b>	62	66.727
<b>Yunan</b>	30	36.915
<b>Alman</b>	22	24.759
<b>Romanya</b>	1	1.781
<b>Flemenk</b>	2	864
<b>Amerika</b>	4	16.013
<b>Fransız</b>	25	41.221
<b>İngiliz</b>	64	146.067
<b>İtalyan</b>	90	314.784
<b>Belçika</b>	1	3.553
<b>Danimarka</b>	1	1.696
<b>Toplam</b>	<b>302</b>	<b>654.380</b>

<sup>557</sup> Arı, a.g.m., s.299.

<sup>558</sup> A.g.m., s.301.

**Tablo 24- 1925 Yılında Gerçekleştirilen İthalat ve İhracat Rakamları**

Ton Olarak		Vapur Acentası
İthalat	İhracat	
2.968.915	2.851.962	Seyri Sefain
8.780	10.978	Lloyd Triestino
1.871	5.160	Servis Maritim
563	2.748	Mesajeri
2.282	4.266	Hidiviye
2.195	1.547	Ada
<b>2.984.606</b>	<b>2.876.661</b>	

**Tablo 25- 1925 Yılı İtibariyle Limana Kayıtlı Olan Deniz Taşıma Araçları**

Cinsi	Tonilatosu	Adet
<b>Römorkör</b>	24	5
<b>Motor</b>	65	2
<b>Mavna, Şat</b>	1.615	56
<b>Kayık, Sandal</b>	222	78
<b>Toplam</b>	1.926	141

Kaynak: Arı, a.g.m., s.300-301

Tablo 23,24 ve 25'deki verilere bakıldığında Mersin bu tarihlerde oldukça canlı bir ticarî yaşama sahipti. Başta Suriye olmak üzere pek çok Doğu Akdeniz Limanı'yla yarışır bir durumda olan Mersin Limanı, bu dönemde Halep'in transit ticaret ağırlığını da hızla kendisine çekiyordu. 1925 yılında yapılan tespitlere göre; Mersin Limanı üzerinden İskenderiye, Hayfa ve Yunanistan'a 50.000 baş hayvan sevk edilmiştir.<sup>559</sup> Aynı yıl limandan gerçekleştirilen ihracat ise ağırlıklı olarak tarımsal ürünlerden oluşmaktadır. İhraç edilen ürünler; 18.627.980 Kilo buğday, 7.577.812 kilo arpa, 6.633 kilo darı ve 18.359.120 kilo pamuktur.<sup>560</sup> Ayrıca 1927 tarihli Şark Ticaret Yıllıkları'na göre Mersin Limanı'ndan ithal edilen başlıca mallar; kahve, şeker, gıda maddeleri, kömür, yaprak, yünlü ve pamuklu kumaşlar, ipek, demir iskelet parçaları, donanım malzemeleri, mobilya, züccaciye, çanak çömlek, ham deri'dir. İhraç edilen başlıca mallar ise; pamuk, yün,

<sup>559</sup> A.g.m., s. 301.

<sup>560</sup> 1925-1926 Tarihli Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, s. 825.

buğday, susam, yulaf, sakız, kitre, kereste, kara kalem, sarı tohumlar, krom, koza, arpa, keten tohumu, hint tohumu, pamuk tohumu, yün iplik, un, keçi derileri, sarı mum, eski bakır, makarna, acı portakal( turunç), üzüm, halı'dır.<sup>561</sup> 1926-1929 yılları arasında Mersin Limanına giren-çıkan gemi sayısı ve toplam tonajları hakkında elde edilen bilgiler şunlardır;

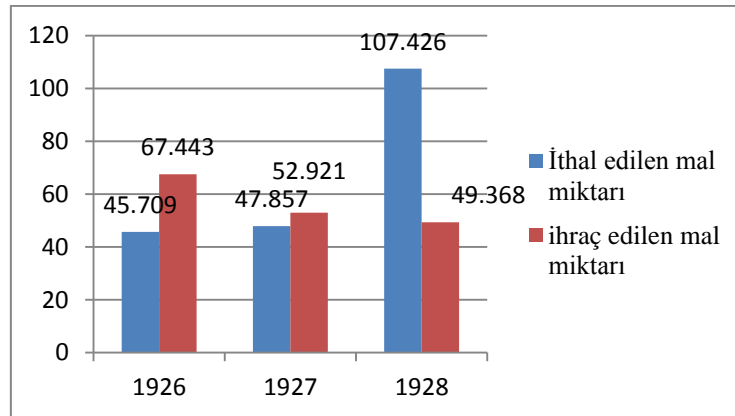
**Tablo 26- 1926-1929 Yılları Arasında Mersin Limanına Gelen Gemi Sayısı ve Toplam Tonajları**

SENE	TÜRK VAPURLARI		ECNEBİ VAPURLARI		TOPLAM	
	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj
1926	83	69.063	326	581.523	406	650.586
1927	112	74.910	204	435.300	316	510.210
1928	114	94.516	283	537.457	397	631.973
1929	107	106.383	291	590.626	398	697.009

**Kaynak:** Ege Gazetesi: 4 Birinci Kanun 1932 Pazar / Yıl: 1 Sayı:81

1926 Tarihli Adana Vilayet Salnamesine göre limana uğrayan başlıca vapur şirketleri; Seyr-i Sefain, Yeni Türkiye, Kalkavan Zedeler, Lloyd Triestino, Servis Maritim, Mesajeri Maritim, Hidiviye, Doyçe Levantik, Bernes Lain'dir.<sup>562</sup> 1926-1928 yılları arasında Mersin Limanından ithal ve ihraç edilen mal miktarı grafik 6'da gösterilmeye çalışılmıştır.

**Grafik 6 - 1926-1928 Arası Mersin Limanının Ticaret Hacmi**



**Kaynak:** Ege Gazetesi, 5 birinci kanun 1932 Pazartesi / Yıl: 1 Sayı:82

<sup>561</sup> 1927 Tarihli Şark Ticaret Yıllığı, s. 369.

<sup>562</sup> 1926-1927 Tarihli Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, s. 1109.

Yukarıdaki verilerden de anlaşılacağı üzere Mersin Limanı, Cumhuriyet'in ilk yıllarında da oldukça yoğun ticari faaliyetlere sahip bir limandır. 1926-1928 yılları arasındaki rakamlar incelendiğinde ithalatın sürekli bir artış içerisinde olduğu, ihracatın ise tam tersine bu dönemde bir azalma süreci içerisine girdiği gözlenmektedir. Ancak Mersin Limanı, 1929 yılında ortaya çıkacak olan küresel krizden etkilenmiş, ithalat ve ihracat rakamları da bu gelişmeye bağlı olarak azalmıştır.

#### **IV.3.3.2. 1929 Dünya Ekonomik Bunalımı ve Mersin Limanı Üzerindeki**

##### **Etkileri**

I. Dünya Savaşı sonrasında mağlup devletlerde olduğu gibi kazanan devletlerde de ekonomik ve politik bir takım sorunlar ortaya çıktı. ABD dışında bütün devletler savaşın maliyetini almış oldukları borçlarla karşılamaya çalışmışlardır. Savaşın galipleri, yenilen devletlerin barış antlaşmalarında ödemeyi kabul ettikleri tazminatlara güvenerek borçlarını ödemeyi düşünüyorlardı.<sup>563</sup> 1929 Dünya Ekonomik Bunalımı'nın ilk işaretleri I. Dünya Savaşı döneminde ortaya çıkmaya başlamıştı. Savaş döneminde dünya üretim kapasitesi giderek artmış ve bu artış tüketimdeki büyük azalmaya rağmen savaş sonrasında da sürmüştü. Savaşın yol açtığı zararlar, ekonomileri büyük oranda sarstı. Yeniden yapılanmanın devletlere getirdiği büyük maliyet ve savaş sırasında kaynakların büyük kısmının harcanmış olması, savaş sonrası dönemde bu ülkelerde enflasyonu daha da körükledi.<sup>564</sup>

<sup>563</sup> Melih Gürsoy, *Dünyadaki Büyük Ekonomik Krizler ve Türkiye'ye Etkileri*, Metis Yay., İstanbul 1989, s. 43.

<sup>564</sup> Savaşa giren ülkelerin kaynaklarının savaş sırasında yok olması bu ülkelere çok ağır maliyetler yüklemiştir. Savaşın ekonomik faaliyetleri etkilediği, üretimin yapısını ve hızını değiştirdiği bir ortamda, savaşa giren ülkelerde enflasyonist bir süreç yaşanmasına ve bu durum ülkelerde fakirliğin artmasına neden olmuştur. Bkz.: Jacques Nere, *1929 Krizi*, Çev: Namık Toprak, AİTİA Yay., Ankara 1980, s.3; Nazif Kuyucuklu, *İktisadi Olaylar Tarihi*, Sermet Matbaası, Kırklareli, 1982, s. 243; Mahfi Eğilmez, *Küresel Finans Krizi*, Remzi Kitabevi, İstanbul 2009, s. 58.

Bu gelişmelere bağlı olarak sanayileşmiş ülkelerde ihracat hızla düşmüş ve büyük bir işsizlik ortaya çıkmıştı. Devletler, savaş sonrası ilk ekonomik krizi 1925 yılına gelindiğinde kısmen atlattımlardı. Dünya ekonomisi kendini toparlamaya başlamıştı. Ancak bu dönemde devletlerin sıklıkla gerçekleştirdikleri para ayarlamaları, devalüasyonlar dövizin güvenirliliği konusunda soru işaretlerine yol açtığından, birçok ülke ellerindeki dövizleri altına dönüştürmeye başladı. Bütün bu gelişmelerin bir sonucu olarak 1927'den itibaren dünyanın birçok yerinde para krizleri yeniden ortaya çıktı.<sup>565</sup> İkinci kriz dalgası Avrupa başta olmak üzere tüm sanayileşmiş ülkelerde hissedilebilir düzeydeydi.

1921 ve 1927 yıllarında yaşanan ekonomik kökenli krizler, Büyük Dünya Bunalımı'nın adeta ayak sesleriydi. Birinci Dünya Savaşını izleyen 10 yıl içinde gerçekleşen ekonomik gelişmeler Amerika'da aşırı bir iyimserlik havasına neden olmuştu. Kişi başına düşen millî gelir, ABD'nin savaşın dışında kalması ve savaşan ülkelerle olan ticarî faaliyetleri nedeni ile giderek arttı. Stoklardaki büyük artış, teknolojiadaki önemli gelişmeler Amerikalıların geleceğe yönelik beklentilerini inanılmaz ölçüde değiştirdi. Kendilerini ekonomik anlamda çok güçlü hissediyorlardı.<sup>566</sup> Böyle bir ortamda ortaya çıkan ve hızla gelişen 1929 Dünya Ekonomik Bunalımı, 24 Ekim 1929 tarihinde New York Borsası'nda hisse senetlerinin hızlı bir şekilde değer kaybetmesi ile başladı. Bir gün içinde yaklaşık 16 milyon hisse senedi %50 ile % 90 arasında değişen oranlarda değer kaybetti. Borsadaki bu ani düşüşü önlemek amacıyla bankalar büyük miktarlarda hisse senedi

---

<sup>565</sup> 1927 yılında dünyada yaşanan ekonomik krizden Türkiye de etkilenmiş ve GSMH büyüme hızı %25 oranında azalmıştır. Bu durum ülke ekonomisinin tarımsal yapısı ve dışa bağımlılığı ile ilişkilidir. Dünya piyasalarında tarımsal ürünlerin fiyatlarında meydana gelen dalgalanmalar Türkiye'yi de etkilemiştir. Bkz.: İlhan Tekeli-Selim İlkin, *1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları*, Bilge Kültür Sanat Yay., 1.baskı, İstanbul 2009, s. 35-36.

<sup>566</sup> Tekeli, İlkin, *a.g.e.*, s. 8-9.

alımına gittiye de bu yeterli olmadı. Birçok banka iflas etti ve bunalım giderek derinleşti.<sup>567</sup>

Ekonomik bunalım sadece Amerika ile sınırlı kalmadı. Kısa sürede bütün dünyaya yayıldı. Bunalımdan etkilenmeyen ender devletlerden biride Sovyetler Birliği'ydi. Sosyalist bir ekonomi kurma çabasında olan bu ülke bunalım döneminde gelişmesini sürdürdü.<sup>568</sup> Bunalım başlangıçta bir borsa bunalımı ve buradan da finans alanına sıçramış gibi görünse bile bununla sınırlı kalmayarak büyük bir durgunluk şeklinde hızla reel kesime yayılmıştır. Fabrikalar kapanmış ve işsizlik çığ gibi büyümüştü. ABD ve İngiltere uluslararası ticarete dönemin en büyük ithalatçıları durumundayken, 1929- 1933 yılları arasında ithalatları %70 oranında azaldı. Dünyanın bütün ihracat sanayilerinde bu durum büyük iflas ve çökuşlere neden oldu. ABD, İngiltere, Almanya ve diğer sanayileşmiş ülkelerdeki talep azalınca hammadde fiyatları düştü.<sup>569</sup> Hammadde ihracıyla gelir elde eden az gelişmiş ülkelerin gelirleri önemli oranda düşünce onlar da mamul ürün ithalatlarını büyük ölçüde kısıtlamak durumunda kaldılar. Böylece bütün dünya küresel boyutta bir talep düşmesiyle karşı karşıya kaldı. Aynı yıllarda spekülative kazançların yaygın hale gelmesi, gelir dağılımını bozarak toplumdaki eşitsizlikleri giderek arttırmıştı. Bu anlamda spekülative gelirlerin yarattığı tüketimi birden alıp götüreren bunalım, azalan tüketimle birlikte giderek daha da derinleşmişti.<sup>570</sup>

Eric Hobsbawm'a göre Bunalım'ın Avrupa ve Batı dünyasının dışında kalan yerlerde yarattığı sonuçlar da önemlidir. Bu ülkelerdeki sonuçlar, herkesin görebileceği

<sup>567</sup> Gencay Şaylan, *Değişim, Küreselleşme ve Devletin Yeni İşlevi*, İmge Kitabevi Yay., Ankara, 1995, s. 55.

<sup>568</sup> A.g.e., s. 55; Tekeli-İlkin, *1929 Dünya Buharında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları*, s. 12.

<sup>569</sup> Dünyada mal ve hizmet fiyatlarının düşmesinin yanı sıra, talep azalması ve ticarete işlem gören mal miktarlarında azalmalar dünyayı derinden etkilemiştir. Bu durumdan en çok zarar gören ülke ise Almanya olmuştur. Bkz. Nere, *a.g.e.*, s. 97-99.

<sup>570</sup> Tekeli- İlkin, *1929 Dünya Buharında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları*, s. 13.

kadar dramatikdir. İki dünya savaşı arasında ekonomilerin çöktüğü görülmüştür. Kitlesele işsizlik, devletlerin kendi ulusal piyasalarını ve paralarını dünya ekonomisindeki hareketlenmelere karşı korumacı bir politikaya zorlamıştır.<sup>571</sup> Dünya ticareti hacim olarak üçte bir, değer olarak üçte iki oranında azalmıştır.<sup>572</sup> 1927-1929 döneminde tarımsal fiyatlar yarı yarıya hatta bazı ürünlerde 2/3 oranında düşüş göstermiştir. Ancak fiyatlardaki bu düşüşe rağmen, 1929'u izleyen ilk birkaç yıl içinde üretimde azalma görülmemiştir.<sup>573</sup> Tarımsal mallar ve hammadde fiyatları üretimdeki artışla birlikte düşmüş ve stoklar büyümeye başlamıştır. Wall Street'in spekülasyon ekonomisi, reel alandaki krizle birleştiğinde büyük çöküş önce Avrupa'yı ve giderek tüm dünyayı sarmış, kısacası bu krizden dünyanın hemen hemen her ülkesi ve ekonominin tüm kesimleri etkilenmiştir.

Bu özellikleriyle 1929 bunalımı, I. Dünya Savaşı'nın sonuçlarından biri ve kapitalist sistemin yarattığı uluslararası eşitsizlikler içinden çıkan, küresel bir kriz olarak değerlendirilebilir. Bunalım, tüm dünyada etkisini göstermeye başladığında, kapitalist sistemin krizi engelleyecek tecrübeye sahip olmaması sonraki yıllarda yaşanan krizi derinleştirmiştir. 1930'lu yıllarda Ülke ekonomilerinde, korumacı politikalar ve içe dönük uygulamalar egemen olmuştur. Özellikle plancılık ve kalkınmacılık politikaları öne çıkmıştır. Türkiye de ekonomik bunalımın sonuçlarından etkilenmiştir. Bu krizi atlatabilmek için de 1930'larda planlı ekonomiye geçmiştir. Dünyada ve Türkiye'de yaşanan ekonomik alandaki olumsuz gelişmelerle birlikte 1929 krizinden bir ihracat kapısı olan Mersin Limanı da son derece şiddetli etkilenmiştir.

19. yüzyıl sonunda hızla gelişerek Çukurova Bölgesi'nin denize açılan kapısı ve Doğu Akdeniz'in önemli ticaret merkezlerinden birisi olan Mersin Limanı, 1927'de

<sup>571</sup> Eric, Hobsbawm, *Kısa 20. Yüzyıl - 1914 -1991 (Aşırılikler Çağı)*, İstanbul, 1996, s. 106-113.

<sup>572</sup> A.g.e., s. 115-123.

<sup>573</sup> Néré, a.g.e., s.50.



kurulan İnhisar Şirketi ile daha düzenli hale gelmiştir. Limanın sahip olduğu ticarî hareketlilik üzerinden devletin uyguladığı ekonomik politikaları da izleyebilmek mümkündür. Çünkü limandaki ticarî hareketlilik her dönemde Hükümet'in tavırları ile paralellik arz etmektedir. Mersin'de bu dönemde ticareti yönlendiren kurumların başında 1886'da kurulan şehrin Ticaret Odası gelmektedir.

MTSO kayıtları incelendiğinde 1929 Bunalımı'nın kentin ticarî yaşamında olumsuz etkiler yarattığı açıkça görülür. 1929, 1931 ve 1933 yıllarında kaydı silinen firma sayısı yeni kurulan firma sayısından fazla olmuştur.<sup>574</sup> Oda kayıtlarından anlaşıldığı üzere limanın, ithalat-ihracat, gümrük, sigortacılık ve nakliye işleri gibi dış ticarete dayalı işleri acenteler aracılığıyla yürütülmektedir.

**Tablo 27- 1926-1933 Yılları Arasında MTSO'ya Kayıtlı Vapur Acenteleri**

Tescil Tarihi	Ünvanı	Tescil Tarihi	Ünvanı
1926	Lloyd Triestino	1928	Hikmet Faik ve Şürekaları Mersin Şb.
1926	Sosyete İtalyanı Di Servisi	1929	Mehmet Sabri, Burhanettin, Ali Rıza Koll.Şti.
1926	Emilyo Levante Bin Güsepe	1930	Mehmet Kaptan
1926	Mesajeri Maritim Kum. Mersin Şubesi	1930	Hekimoğlu Burhanettin(Sontorgflat Şarkı Karip Vapur Acenteliği)
1926	Jozef Katoni ve Şürekaları Mersin Şb.	1930	Lütfi Ali
1926	Hasan, Faik, Samih Puvantürler Şirketi	1930	Laurent Raboul ve Şeriki Mersin Şb.
1926	İbrahim Nakkaş ve Oğulları Koll. Şti.(Doyç Levante Line Vapur Acenteliği)	1931	Melhelm Şelfun Bin Corc Sosyete ve Navigition Acente ve Sigorta Şti.
1927	Müftü Zade Necmettin Seyri Sefain Acentası	1931	İbrahim Nakkaş Oğlu İlyas (Doyç Levante Linies Acenteliği)
1927	Mehmet Rifat, Ahmet Refik Koll.	1932	Abdullah Oğlu Mustafa
1927	Vilyam Hanri Rikardes (Corp. Of Lloyd's London Mersin Acentesi	1932	Hasan Oğlu Niyazi ( Seyri Sefain Mersin Acentesi)
1927	Mersin Liman İşleri İnhisarı TAŞ Mersin Hususi İdaresi	1933	Mersin İsmet İşevi Mehmet Kaptan Evlatları
1928	Osman Sadık Avni	1933	Leon Oğlu Karlo Staineri

**Kaynak:** İbrahim GÖKTEPE, *Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Mersin Ticaret ve Sanayi Odası*, MTSO Yay., Mersin 1986, s.51-53.

<sup>574</sup> İbrahim GÖKTEPE, *Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Mersin Ticaret ve Sanayi Odası*, MTSO Yay., Mersin 1986, s.5-7.

1926-1933 yılları arasında odaya kayıtlı toplam 24 vapur kumpanyası ve acentesi bulunmaktadır. Bu acentelerin yarısı Türk uyrukludur. Acente sayılarının artması Gemi trafiğinin de arttığının bir göstergesi olarak değerlendirilebilir. Ayrıca bu dönemde Yabancı şirketlere ait gemilerle ticaretin yoğun olarak gerçekleştiğini söyleyebiliriz. 1927-1934 yılları arasında limana gelen vapur sayısı ortalama 400, bu vapurların yaklaşık 100'ü Türk bandıralı, 300'ü yabancı bandıralıdır.<sup>575</sup>

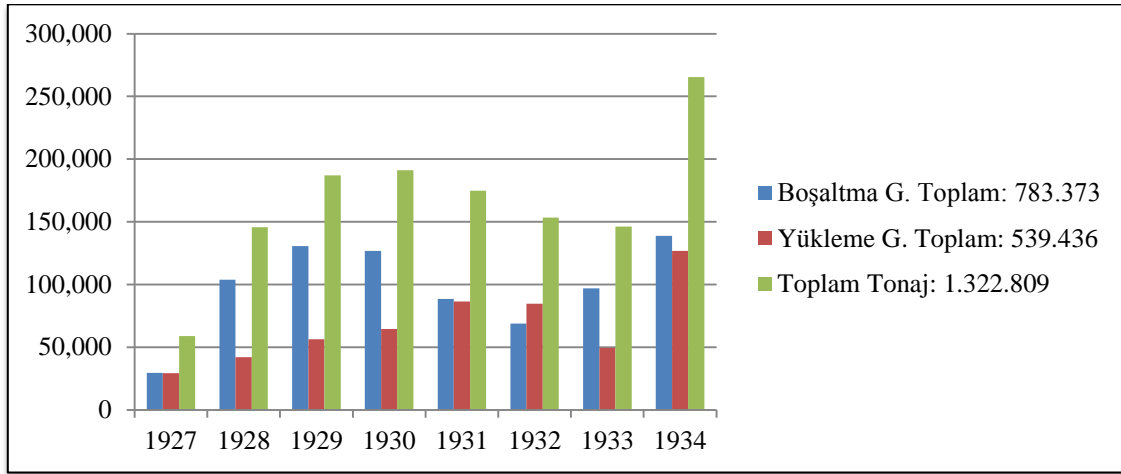
Türkiye'nin kuruluş yılları ile birlikte ekonomik kalkınmaya verdiği önem limanların etkin bir şekilde kullanılmasını gerektirmiştir. Kabotaj hakkının elde edilmesi ve deniz faaliyetlerinin demiryolu ağı ile bütünleşmesi sonucunda limanlar, ülkenin ekonomik yapısında daha önemli bir yer tutmaya başlamıştır. 1929 yılına gelindiğinde, limanın ticarî önemi artmakla beraber, etkinliğininise 1929 bunalımından dolayı azalarak durağanlaşmaya ve 1930-1933 arası için düşüş eğilimi içerisine girdiği söylenebilir. Bunalımın getirdiği problemler, özellikle 1932 yılı sonuna kadar önemli ölçüde hissedilmiştir. 1932 yılı sonuna gelindiğinde başta pamuk ve buğday olmak üzere birçok ihraç malı, düşük değerler üzerinden işlem görmüştür. Bu dönemde limandaki yükleme-boşaltmada, miktar olarak büyük azalmalar olmuştur. Dünya piyasalarında birçok ürünün fiyatlarındaki düşüşler nedeni ile ülke içinde tüketim artmıştır. Ayrıca yapılan ikili anlaşmalar sonucu uygulanan kotalar da bu düşüşlerde belirleyici bir etken olmuştur.

1927- 1934 yılları arasında Mersin Limanı'nda gerçekleştirilen boşaltma-yükleme faaliyetleri grafik-7'de gösterilmektedir.<sup>576</sup>

<sup>575</sup> Cihat Baban, "Mersin Limanı'nın 37 Yıllık Tarihi", *Yeni Mersin Gazetesi*, 6-17 Ocak 1945

<sup>576</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, a.g.m., 6-7 Ocak 1945

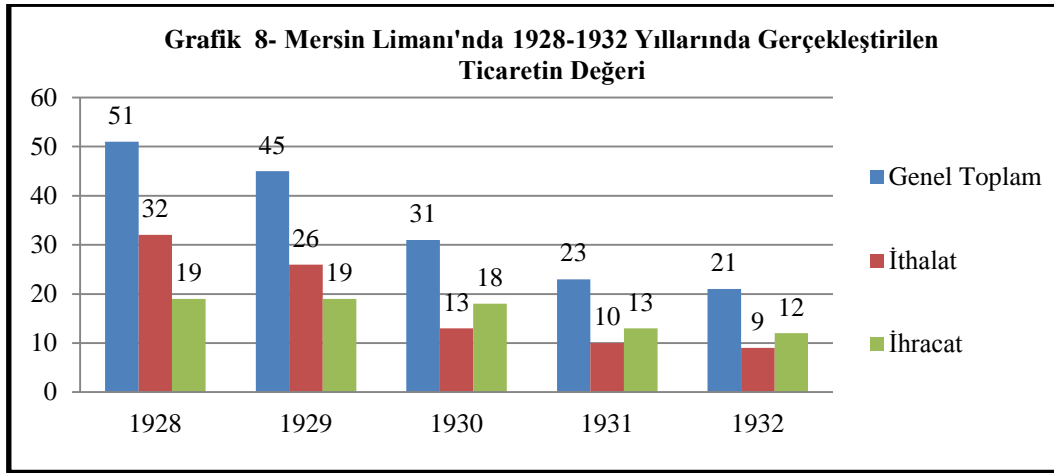
**Grafik 7 - 1927- 1934 Yılları Arasında Mersin Limanı'nda Gerçekleştirilen Boşaltma-Yükleme Faaliyetleri**



**Kaynak:** *Yeni Mersin Gazetesi*, Mersin Limanı'nın 37 Yıllık Tarihi, 6-7 Ocak 1945

Grafikteki verilere göre; 1927 ile 1934 yılları arasında, Mersin Limanı'ndan gerçekleştirilen ticarî faaliyetlerde limana gelen mal miktarının daha fazla olduğu görülmektedir. Bu dönemde limandan yapılan toplam ticaret hacmi 1.322.809 tondur. Bu miktarın 783.373 tonunu limana getirilen ürünler oluşturmaktadır. 539.436 tonu ise limandan gönderilen ürünlerdir. Liman faaliyetlerindeki düşüşler, 1930 yılı itibariyle açık bir şekilde görülmektedir. Bu düşüş, 1933 yılına kadar sürmüştür. 1933 yılı sonundaki yükleme-boşaltma işlemlerinin miktarı yaklaşık olarak 1928 yılı seviyesindedir. 1929'da 187 bin tonu bulan toplam miktar, ilerleyen dönemde sürekli düşüş göstermiş ve 1933 yılı sonunda 146 bin tona kadar gerilemiştir. Mersin Limanı için kırılma noktası 1933 yılı olduğu söylenebilir. Bu yılda yaklaşık boşaltma miktarı 97 bin ton, yükleme miktarı 50 bin tondur. Limanın faaliyeti 1934 yılında önceki seviyelerinin üzerine çıkarak 265 bin tonu biraz geçmiştir. Bu miktarın, 139 bin tonunu boşaltma, 127 bin tonunu yükleme faaliyetleri oluşturmaktadır. 1930-1933 yılları arasında boşaltma miktarında düşüş görülmektedir. Yükleme miktarında ise 1929-1930 yılları arasındaki artış söz konusudur. Bu artış 1933 yılında son bulmuştur.

Ekonomik buhranın etkilerinin en fazla görüldüğü 1929-1932 yıllarında limanda gerçekleştirilen ticarî faaliyetlerin parasal değerinde de önemli düşüşler olmuştur. (Bkz. Grafik 8) 1929-1932 yılları arasında limanda gerçekleşen ticaretin toplam değeri 120 milyon liradır. Yıllık ortalama değer yaklaşık 30 milyon liradır. 1928 yılında Mersin Limanı'ndan yapılan ticaretin toplam değeri, 51 milyon lira iken 1929'da 45 milyon lira, 1930'da 31 milyon lira ve 1931'de 23 milyon liradır. 1932 sonunda 21 milyon liraya düşmüştür.<sup>577</sup>



**Kaynak:** *Yeni Mersin Gazetesi*, 17 Ocak 1933

Grafik 8'den de izleneceği üzere limana getirilen mal miktarına paralel olarak, ithalatın değerinde önemli bir düşüş görülmektedir. Türkiye'nin yeni gümrük tarifesinde ithal mallara kotalar ve yüksek vergiler getireceğinin bilinmesi 1929 yılında spekülâtif alımları da beraberinde getirmiştir. Bunalım'ın en etkili olduğu 1929-1932 döneminde hem ithalat hem de ihracat değerlerinde önemli bir azalmalar söz konusudur.<sup>578</sup> 1929 Dünya Ekonomik Bunalımı ile özellikle tarım ürünlerinin fiyatları büyük oranda düşmüştür. İhracat rakamları da bunu doğrulamaktadır. Dünyada pamuk ve buğday stoklarının artması,

<sup>577</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 17 Ocak 1933

<sup>578</sup> Nihat Işık, Erhan Duman, "1929 Ekonomik Buhranı ve 2008 Küresel Krizi'nin Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkileri", *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt: 2, Sayı: 1, Çankırı 2012, s. 81.

fiyatların daha da düşmesine yol açmıştır. Mersin Ticaret ve Zahire Borsası'nın girişimleri ve hükümet politikalarıyla durum iyileştirilmeye çalışılmıştır. Örneğin 1929 yılında Mersin, Adana, Gaziantep, Cebel-i Bereket ve Maraş bölgelerinin buğday ve arpasının yurtdışına ihracı, süne haşeresi yüzünden yasaklanmıştır. Fakat burada ilginç olan, ülke içinde serbest bırakılmasıdır. Diğer ihraç kalemleri arasında kömür, katran, zift, peynir, palamut, keten tohumu, susam, kuru fasulye, kepek, mısır, nohut ve börülce yer almaktadır.<sup>579</sup>

Bu dönemde Mersin Limanı'na getirilen ithal malların çoğunluğunu sanayi malları, makine ve yedek parçaları, petrol ve yağları, deri, kağıt, kimyevi maddeler ile Türkiye'de üretimi yapılamayan ürünler oluşturmaktadır. Türkiye'nin sanayileşme hedefleri doğrultusunda dışarıdan getirilen malzemelerin birçoğu Mersin Limanı üzerinden getirilmiştir. Bu dönemde Mersin Limanı'ndan yapılan yükleme ve boşaltma işlemlerinde ilk sırayı alan ülkeler: Almanya, İtalya, ABD, İngiltere ve Fransa olmuştur. Çeşitli dönemlerde etkinlikleri artan devletler ise Rusya, Japonya, Suriye, Filistin, Romanya ve Belçika'dır.<sup>580</sup>

Sonuç olarak Dünya Ekonomik Bunalımı'nın etkisi ile ithalat ve ihracatta miktar ve değer olarak limanda düşüşler gözlenmiştir. Fakat bu dönemde yaşanan düşüslere rağmen ihracatın parasal değerinin ithalata oranla daha fazla olduğunu ve bu yönüyle limanın, bu dönemde bir ihracat limanı özelliğini koruduğu gözlenmektedir.

<sup>579</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 30 Mayıs 1929

<sup>580</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 22 Temmuz 1932

#### IV.3.3.3. 1930-1950 Arası Mersin Limanı'nda Ticari Hareketlilik

1929 Dünya Ekonomik Bunalımı, Türkiye'yi zor ekonomik koşullar altında yakalamıştır. Bunalımın etkileri özellikle ticarî yaşamın yoğun olarak işlediği liman kentlerinde daha belirgin bir şekilde görülmektedir. Krizin en etkili olduğu 1929-1933 yılları arasında limanda gerçekleştirilen ticarî faaliyetlerde önemli düşüşler yaşanmıştır. Bu dönemde özellikle boşaltma faaliyetlerinde azalma yaşanırken, yükleme faaliyetlerinde bir artış söz konusudur. Tablo-28 limanda gerçekleştirilen ticaretin miktar ve parasal değeri, bunalımın etkilerini göstermesi açısından önemlidir.

**Tablo 28- 1930-1938 Yılları Arası Mersin Limanı'nın İhracat Ve İthalatının Değer Ve Miktarını Gösterir Tablo**

Yıllar	İthalat		İhracat (TL)		Genel Toplam		+ İhracat Fazlalığı TL
	Ton	(TL)	Ton	TL	Ton	TL	
1930	53.769	8.892.883	59.234	13.373.665	113.003	22.266.548	+ 4.480.782
1931	36.097	6.935.293	66.901	8.220.093	102.998	15.155.386	+ 1.284.800
1932	24.148	4.701.160	77.752	5.987.936	101.900	10.689.096	+ 1.286.776
1933	16.532	3.025.470	46.571	3.425.005	63.103	6.450.475	+ 399.535
1934	25.353	3.583.535	104.332	8.960.514	129.685	12.544.049	+ 5.376.979
1935	45.960	5.357.199	85.280	9.254.623	131.240	14.611.822	+ 3.897.424
1936	32.349	5.421.771	65.465	10.003.440	97.814	15.425.211	+ 4.581.669
1937	51.579	5.561.352	156.298	9.757.021	207.877	15.318.373	+ 4.195.669
1938	81.573	10.180.153	215.475	15.946.693	297.648	26.126.846	+ 5.766.540

**Kaynak:** MTSO Aylık Bülten, Yıl:4 Sayı:33 1939, s.21.

Tablodan da anlaşılacağı üzere Mersin Limanı 1929 krizinin etkilerini yaşamakla beraber kısa süre içerisinde toparlanma sürecine girmiştir. 1929 sonrası yaşanan hızlı düşüş 1933'e kadar etkisini göstermiştir. Ancak 1934'ten itibaren yüklenen ve boşaltılan malların miktarı açısından bir artış söz konusudur. Tablo 28'deki verilere göre 1930'lu yıllar itibarıyla Mersin Limanı'nda ihracat'ın daha çok ön plana çıktığı söylenebilir. Bu dönemde birçok ülke ile ticarî ilişki söz konusudur. 1930'lu yıllarda Mersin Limanı üzerinden gerçekleştirilen ithalat ve ihracatın ülkeler bazında değerini gösteren bilgiler tablo-29'da gösterilmiştir.

**Tablo 29- 1933-1938 Senesi İçinde Mersin Limanı İle Ticari İlişkide Bulunan Başlıca Devletlerin İthalat Ve İhracat Rakamlarının “TL “ Üzerinden Değeri**

**NOT: Rakamlara 3 sıfır eklenerek okunmalı.**

Ülkeler		1933	1934	1935	1936	1937	1938
<b>Almanya</b>	İhracat	225	5.109	5.991	6.851	4.914	6.267
	İthalat	719	1.225	2.976	3.109	2.867	7.667
	Fark	-494	+3.884	+3.015	+3.742	+2.047	-1.400
<b>Amerika</b>	İhracat	30	16	26	---	519	137
	İthalat	99	218	216	396	1.047	667
	Fark	-69	-202	-190	-396	-528	-530
<b>Avusturya</b>	İhracat	---	---	---	---	347	389
	İthalat	13	23	54	39	24	26
	Fark	-13	-23	-54	-39	+327	+363
<b>Brezilya</b>	İhracat	---	---	---	---	---	---
	İthalat	65	68	84	118	158	131
	Fark	-65	-68	-84	-118	-158	-131
<b>Belçika</b>	İhracat	85	301	88	45	418	270
	İthalat	221	218	265	28	158	52
	Fark	-136	+83	-177	-17	+260	+212
<b>Çekoslovakya</b>	İhracat	---	---	50	97	251	900
	İthalat	135	97	72	156	53	62
	Fark	-135	-97	-22	-59	+198	+838
<b>Fransa</b>	İhracat	182	103	47	55	205	394
	İthalat	29	88	169	101	85	94
	Fark	+153	+15	-122	-46	+120	+300
<b>Filistin</b>	İhracat	1.241	1.148	1.036	205	420	102
	İthalat	6	---	---	2	28	43
	Fark	+1.235	+1.148	+1.036	+203	+392	+59
<b>Hollanda</b>	İhracat	9	68	19	102	369	8
	İthalat	4	14	8	8	6	5
	Fark	+5	+54	+11	+94	+363	+3
<b>Hindistan</b>	İhracat	---	---	4	348	64	4
	İthalat	144	147	81	289	243	199
	Fark	-144	-147	-77	+59	-179	+195
<b>İngiltere</b>	İhracat	163	360	360	180	549	458
	İthalat	426	442	502	385	351	190
	Fark	-263	-82	-142	-205	+198	+268
<b>İtalya</b>	İhracat	204	790	818	669	779	3.546
	İthalat	397	322	210	52	50	87
	Fark	-193	-468	+608	-617	+729	+3.459
<b>İsviçre</b>	İhracat	---	23	224	46	164	58
	İthalat	14	269	96	208	24	44
	Fark	-14	-246	+128	-162	+140	+14
<b>Japonya</b>	İhracat	532	692	197	749	103	463
	İthalat	411	214	160	77	48	37
	Fark	+121	+478	+37	+672	+55	+426
<b>Mısır</b>	İhracat	203	52	50	23	23	10
	İthalat	146	67	24	35	64	19
	Fark	+57	-15	+26	-12	-41	-9

<b>Polonya</b>	İhracat	----	----	----	105	136	24
	İthalat	----	----	----	8	5	20
	Fark	----	----	----	+97	+131	-9
<b>Romanya</b>	İhracat	4	5	5	17	89	1.385
	İthalat	15	21	34	10	9	11
	Fark	-9	-16	-29	+7	+80	+1.374
<b>SSCB</b>	İhracat	----	----	174	303	12	500
	İthalat	76	24	122	199	82	363
	Fark	-76	-24	+52	+104	-70	+137
<b>Suriye</b>	İhracat	262	270	72	75	289	161
	İthalat	37	40	19	26	32	16
	Fark	+225	+230	+55	+49	+257	+145
<b>Diğer Ülkeler</b>	İhracat	285	23	94	133	101	870
	İthalat	68	86	265	177	227	447
	Fark	+217	-63	-171	-44	-126	+423
<b>GENEL TOPLAM</b>	İhracat	<b>3.425</b>	<b>8.960</b>	<b>9.255</b>	<b>10.003</b>	<b>9.757</b>	<b>15.946</b>
	İthalat	<b>3.025</b>	<b>5.583</b>	<b>5.357</b>	<b>5.422</b>	<b>5.561</b>	<b>10.180</b>
	Fark	<b>+400</b>	<b>+5.377</b>	<b>3.898</b>	<b>+4.581</b>	<b>+4.196</b>	<b>+5.766</b>

**Kaynak:** MTSO Aylık Bülten, Yıl:2 Sayı:22 1937, s.15-16; Yıl:4 Sayı:33 1939, s.22-23.

Yukarıdaki bilgilere göre Mersin Limanı üzerinden gerçekleştirilen ithalat ve ihracatta en yoğun ticari ilişki Almanya ve İtalya ile yaşanmıştır. Bu ülkelere birçok ürün ihraç edilmiştir. Özellikle II. Dünya Savaşı'na doğru, krom madenine olan ilgiden dolayı limandan bu madenin yoğun bir şekilde ihraç edildiği gözlenmektedir. 1937-1938 yılları itibariyle Mersin Limanı'ndan ihracatın en çok gerçekleştiği ilk 6 sıradaki ülkeler tablo 30'da belirtilmiştir.

**Tablo 30- 1937-1938 Yıllarında Mersin Limanından İhracatın Yoğun Gerçekleştiği Ülkeler**

1937		1938	
1	Almanya	1	Almanya
2	İtalya	2	İtalya
3	İngiltere	3	Romanya
4	Amerika	4	Çekoslovakya
5	Filistin	5	SSCB
6	Belçika	6	Japonya

**Kaynak:** MTSO Aylık Bülten, Yıl:4 Sayı:33 1939, s.24



Bu dönemde limandan pek çok madde ihraç edilmektedir. Ama en fazla ihraç edilen ürün krom madenidir. Krom madeni, savaş sanayisi için önemli bir hammaddedir. Bu madeni ithal eden ülkelerin başında 1937 itibariyle Almanya ve Amerika gelmektedir. 1938 yılında Almanya ve İtalya'nın ön plan çıktığı gözlenmektedir. 1930'lu yılların ikinci yarısı itibariyle revizyonist bir politika izleyen Almanya'nın savaş sanayisi için ihtiyaç duyduğu krom madeninden dolayı, bu madenin en önemli alıcısı olduğu söylenebilir.

**Tablo 31- 1937-1938 Yıllarında Mersin Limanından Krom Madeni'nin İhraç Edildiği Ülkeler**

Ülkeler	1937		1938	
	Ton	TL	Ton	TL
Almanya	23.574	523.908	24.626	667.159
Avusturya	3.172	68.685	5.744	155.049
Amerika	22.950	519.125	2.050	49.182
Fransa	158,5	3.488	3.353	88.098
İngiltere	-----	-----	3.656	91.800
İtalya	-----	-----	20.900	570.692
İsveç	-----	-----	15.381	353.484
Norveç	-----	-----	2.032	44.530
<b>GENEL</b>				
<b>TOPLAM</b>	<b>49.854,5</b>	<b>1.115.206</b>	<b>77.742</b>	<b>2.019.994</b>

Kaynak: MTSO Aylık Bülten, Yıl:4 Sayı:33 1939, s.4

Limandan ihraç edilen ürünler yalnızca madenler değildir. Pek çok ürün ihraç edilmektedir. İhraç edilen ürünlerin yüzdeler dağılımı incelendiğinde; 1930'lu yılların ortalarında özellikle arpa, buğday, pamuk gibi tarımsal ürünlerin ağırlıklı ihraç ürünü olduğu görülür. 1937'den itibaren başta krom madeni olmak üzere madenlerin ihracatta önemli bir paya sahip olduğu ve %36'lara kadar ulaştığı anlaşılmaktadır. Tablo 32'de limandan ihraç edilen ürünlerin yüzdeler payları yıl itibariyle belirtilmiştir.

**Tablo 32- Mersin Limanının 1934-1938 Arası Dönemde İhracatta Yer Alan Maddelerin % 'lik Oranını Gösterir Tablo**

Maddeler	1934 %	1935 %	1936 %	1937 %	1938 %
<b>Madenler</b>	1.26	0.68	13.01	31.98	36.11
<b>Hububat</b>	5.52	4.49	11.62	23.88	12.45
<b>Arpa</b>	44.79	22.08	7.07	12.20	10.49
<b>Buğday</b>	9.21	16.91	11.20	10.71	13.12
<b>Küspe</b>	5.04	15.50	15.81	8.13	5.69
<b>Bakliyat</b>	3.98	3.59	2.89	3.41	4.34
<b>Pamuk</b>	9.80	14.19	20.98	3.13	6.91
<b>Kereste</b>	5.27	2.68	1.87	2.11	1.29
<b>Yulaf</b>	8.32	6.24	1.35	1.07	2.72
<b>Meyveler</b>	1.90	2.96	4.74	0.70	3.93
<b>Yün, yapak</b>	0.31	0.57	3.46	0.57	0.60
<b>Ham deriler</b>	0.06	0.17	1.50	0.12	0.14
<b>Tohumlar</b>	1.39	6.58	2.37	0.03	-----
<b>Çeşitli maddeler</b>	3.15	3.36	2.03	1.96	2.21
	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

**Kaynak:** MTSO Aylık Bülten Yıl:4 Sayı:33 1939, s.17

1934-1938 yılları arasında Mersin Limanı'ndan ihraç edilen mallar arasında ilk 6 sırada yer alan ürünler aşağıdaki tabloda gösterilmiştir. Bu tablo yukarıdaki aktarılan bilgiyi de doğrulamaktadır.

**Tablo 33- İhraç Edilen Maddeler Bakımından İlk 6 Sırada Yer Alan Ürünler**

1934	1935	1936	1937	1938
<b>Arpa</b>	Arpa	Pamuk	Madenler	Madenler
<b>Pamuk</b>	Buğday	Küspe	Hububat	Buğday
<b>Buğday</b>	Küspe	Madenler	Arpa	Hububat
<b>Yulaf</b>	Pamuk	Hububat	Buğday	Arpa
<b>Hububat</b>	Tohumlar	Buğday	Küspe	Pamuk
<b>Kereste</b>	Yulaf	Arpa	Bakliyat	Küspe

**Kaynak:** MTSO Aylık Bülten, Yıl:4 Sayı:33 1939, s.17

Mersin Limanı'nın önemli bir ihracat limanı olduğunu, yalnızca Çukurova Bölgesi'nin değil geniş bir hinterland alanının başta tarımsal ürünleri olmak üzere çeşitli ürünlerinin dış pazarlara aktarıldığı bir kapı olduğu söylemini doğrulamaktadır. 1938 tarihli Osmanlı-Şark Ticaret Yıllığı da limanın bu özelliğine dikkat çekmektedir. Yıllığa göre Mersin Limanı, Türkiye'nin üçüncü ticaret mübadele merkezi olup, 17 vilayeti

kapsayan geniş hinterlanda sahiptir. Ayrıca Ergani bakır madeninin Mersin Limanı aracılığıyla dışarıya gönderilmesi limanının önemini bu dönemde daha da artırdığını belirtmektedir.<sup>581</sup>

**Tablo 34- 1937-1938 Yıllarında Mersin Limanından İthalatın Yoğun Gerçekleştiği Ülkeler**

1937		1938	
1	Almanya	1	Almanya
2	Amerika	2	Amerika
3	İngiltere	3	SSCB
4	Hindistan	4	Macaristan
5	Brezilya	5	Hindistan
6	Belçika	6	İngiltere

**Kaynak:** MTSO Aylık Bülten, Yıl:4 Sayı:33 1939, s.34

Mersin Limanı yalnızca ihracatın değil, ithalatın da yoğun gerçekleştiği bir liman özelliğini taşımaktadır. Pek çok ülkeden çeşitli malların getirildiği, ülke içine gönderildiği bir limandır. Mersin Limanı üzerinde gerçekleştirilen ithalat verileri incelendiğinde ithalatın en çok gerçekleştiği ülkeler arasında Almanya'nın, ihracatta olduğu gibi yine ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Almanya'nın ardından ürün ithal edilen ülkeler arasında Amerika ve İngiltere diğer önemli ülkeler olarak karşımıza çıkmaktadır.

1937 ve 1938 yılları itibariyle Mersin Limanı'na ithal edilen ürünler incelendiğinde ürün çeşitliğinin fazla olduğu görülmekle birlikte, en çok ithal edilen ürünlerin başında demir emtia, çimento, maden kömürü ve makine aksamaları gelmektedir. Bu ürünlerin yoğun bir şekilde ithal edilmesi, bu alanlardaki sanayileşmenin tam olarak gerçekleşmemesinden kaynaklandığı düşünülebilir.

<sup>581</sup> 1938 Tarihli Şark Ticaret Yıllığı, s. 720.

**Tablo 35- 1937-1938 Senesi İçinde Mersin Limanına Yapılan İthalatın Madde Bakımından Miktar Ve Değeri**

MADDELER	1937		1938	
	Ton	TL	Ton	TL
Ateş toprağı, tuğlası vs.	288	30.257	2.025	107.529
Ağaç mekik	30	20.279	22	8.782
Benzin	515	19.711	932	35.341
Bakır mamulâtı	99	44.989	187	91.542
Boyalar	98	71.243	112	42.866
Camlar ve mamulâtı	599	48.274	846	62.163
Çimento	8.700	75.176	4.079	55.324
Çay	132	100.235	138	124.550
Çuval, kanaviçe	918	133.730	399	80.349
Demir emtia	27.070	2.426.618	46.527	4.622.291
Deri ve mamulâtı	78	62.505	55	71.430
Kalay	80	120.635	49	57.389
Kurşun	-----	-----	122	21.375
Kopra	426	49.315	1010	91.196
Kahve	451	185.112	361	131.012
Kağıt, mukavva	183	31.727	184	28.901
Kına	85	12.252	29	5.344
Kimyevi md.	945	152.146	1.018	139.213
Lastik ve mamulâtı	6	6.917	66	26.074
Maden kömürü	5.070	46.043	14.586	195.028
Makine yağları	102	14.433	342	36.054
Makine aksamı	1.745	979.190	5.336	3.134.733
Oto aksamı	428	267.966	324	225.592
Pamuk mensucat	231	245.886	252	323.533
Pamuk ipliği	183	95.940	38	17.284
Petrol	919	25.143	1.183	26.368
Tutya levha	51	8.405	28	4.082
Şeker	1.420	98.108	-----	-----
Velosipet, motor	1.189 (adet)	26.248	315 (adet)	8.829
Yün prese bezi	17	25.910	16	33.381
Sair maddeler	710	136.958	1.307	372.598
<b>GENEL TOPLAM</b>	<b>51.579</b>	<b>5.561.352</b>	<b>81.573</b>	<b>10.180.153</b>

**Kaynak:** MTSO Aylık Bülten, Yıl:4 Sayı:33 1939, s.35

Mersin Limanı'ndaki ticaret faaliyeti yalnızca yabancı ülkelerle sınırlı değildir. 1930'lu yıllara ait MTSO'nun yayınlamış olduğu aylık bültenler incelendiğinde Türkiye'deki diğer limanlarla da yoğun bir ticaret faaliyetinin söz konusu olduğu görülmektedir. 1934 ve 1938 arasındaki döneme ait Mersin Limanı'ndan ülkemizin diğer limanlarıyla yapılan ticaretin miktarını ve değerini gösteren tablo 36'da yer almaktadır. Bu

verilere göre en yoğun ilişki İstanbul Limanı ve İzmir Limanı ile gerçekleşmiştir. 1937-1938 yıllarında İstanbul Limanı ile Mersin Limanı arasında 18.413 ton mal alınıp gönderilirken, bu malın değeri 5.301.851 TL'dir. Aynı dönem içerisinde İzmir Limanı'yla 6.502 tonluk ve 1.248.096 TL'lik bir ticaret söz konusudur.<sup>582</sup> Bu limanların dışında Antalya, Anamur, Ayvalık, Alanya, Bartın, Çanakkale, Ereğli, Finike, Fethiye, Trabzon, Zonguldak, Samsun, Payas, Bodrum, Gemlik, Giresun, İnebolu, Gilindere, İzmit, Güllük, Marmaris, Mudanya, Kuşadası, Tekirdağ, Taşucu, Kartal, Sinop Limanları'yla nispeten daha düşük yoğunluklu olmak üzere ticaret faaliyetinin gerçekleştiğini söyleyebiliriz.<sup>583</sup>

**Tablo 36- Ülkemizin Diğer Limanlarıyla Yapılan İthalat-İhracat Değerleri**

Ülkemizin Diğer Limanlarından Gelen Mal Miktarı ve Değeri		
Yıl	Ton	TL
1934	11.132	786.917
1935	12.020	749.830
1936	54.201	2.623.271
1937	39.135	4.784.204
1938	117.422	7.377.751
Ülkemizin Diğer Limanlarına Giden Mal Miktarı ve Değeri		
Yıl	Ton	TL
1934	2.804	892.171
1935	7.124	1.147.521
1936	19.245	5.935.035
1937	14.564	4.649.809
1938	18.486	5.547.870

**Kaynak:** Tablo MTSO'nun aylık bültenlerinden Yıl: **1934:** Nisan, Haziran, **1935:** Nisan, Haziran, **1936:** Mart, Nisan, Mayıs, Haziran, **1937:** Nisan, Mayıs, Haziran, Ekim, Kasım, Aralık, **1938:** Nisan, Mayıs, Haziran, Ağustos, Eylül, Ekim, Kasım, Aralık sayılarından elde edilen verilerin toplanması sonucunda oluşturulmuştur.

Limandan, ülkemizin diğer limanlarına ihraç edilen başlıca ürünler arasında; arpa, buğday, bulgur, bez, çığit yağı, deri, fasulye, mercimek, iplik, kumdarı, pamuk, pirinç, susamyağı, sade yağ, tiftik, üzüm gibi ürünler yer almaktadır. İhraç edilen bu

<sup>582</sup> MTSO Aylık Bülten, 1937: Nisan, Mayıs, Haziran, Ekim, Kasım, Aralık, 1938: Nisan, Mayıs, Haziran, Ağustos, Eylül, Ekim, Kasım, Aralık sayılarından elde edilen verilerin toplanması sonucunda ortaya çıkmış rakamlardır.

<sup>583</sup> MTSO Aylık Bülten, Yıl:3 Sayı:24 Nisan 1938, s. 20.

ürünlerden anlaşıldığı üzere Mersin Limanı'nın hinterlant bölgesini oluşturan Güneydoğu ve iç Anadolu Bölgesinin tarımsal ürünleri Mersin Limanı üzerinden ülkemizin diğer bölgelerine deniz yoluyla ulaştırılmaktadır.<sup>584</sup> İhraç edilen bu ürünlere karşılık diğer limanlardan; çığit, çimento, çivi, nal, demir emtia, hırdavat, içki, kağıt, kereste, kömür, mensucat, sabun, nişasta, pirina yağı, sigara, tütün, şeker, tuz, ziraat aleti, zeytin yağı, züccaciye gibi günlük hayatta insanların ihtiyaçlarını karşılayabilecek hazır ürünlerin ithal edildiği anlaşılmaktadır.<sup>585</sup>

Mersin Limanı'nın hareketli bir liman olduğunu gösteren bir başka önemli veri de limandaki gemi trafiğidir. 1930 ve 1938 yılları arasında Mersin Limanı'nda girip çıkan gemi sayısı tablo-37'de belirtilmeye çalışılmıştır.

**Tablo 37- 1930-1938 Arası Mersin Limanı Gemi Trafiki**

	Vapur	Motorlu ve yelkenli	Genel toplam
SENE	Adet	Adet	Adet
1930	435	430	865
1931	407	677	1.074
1932	403	549	952
1933	381	456	737
1934	450	498	948
1935	460	375	835
1936	407	638	1.044
1937	445	871	1.316
1938	548	994	1.542

**Kaynak:** MTSO Aylık Bülten, Yıl:4 Sayı:33 1939, s.23.

Limandaki gemi trafiği, yoğunluğu göstermesi açısından önemlidir. Tablodan anlaşıldığı üzere 1930'lu yılların sonuna doğru limandaki gemi trafiği iyice artmış ve buna bağlı olarak toplam iş hacmi de beraberinde artmıştır. 1930-1938 yılları arasında limandayükleme ve boşaltma yapan gemilerin net tonaj miktarları 450 bin ile 750 bin ton arasında değişmektedir. Bu miktardaki tonaj ile Mersin Limanı, Türkiye limanları içinde

<sup>584</sup> MTSO Aylık Bülten, Yıl:3 Sayı:26-27 Haziran - Temmuz 1938, s. 29.

<sup>585</sup> MTSO Aylık Bülten, Yıl:3 Sayı:26-27 Haziran - Temmuz 1938, s. 30.

İstanbul, İzmir, Samsun, Trabzon, Giresun'dan sonra 6. sırada yer almaktadır. Ticaret değeri bakımından ise Mersin, İstanbul ve İzmir Limanları'ndan sonra 3. olarak gösterilmektedir.<sup>586</sup> Ancak Mersin Limanı'nın iyi bir gelecek vadeden bu parlak dönemi çok fazla sürmemiştir.

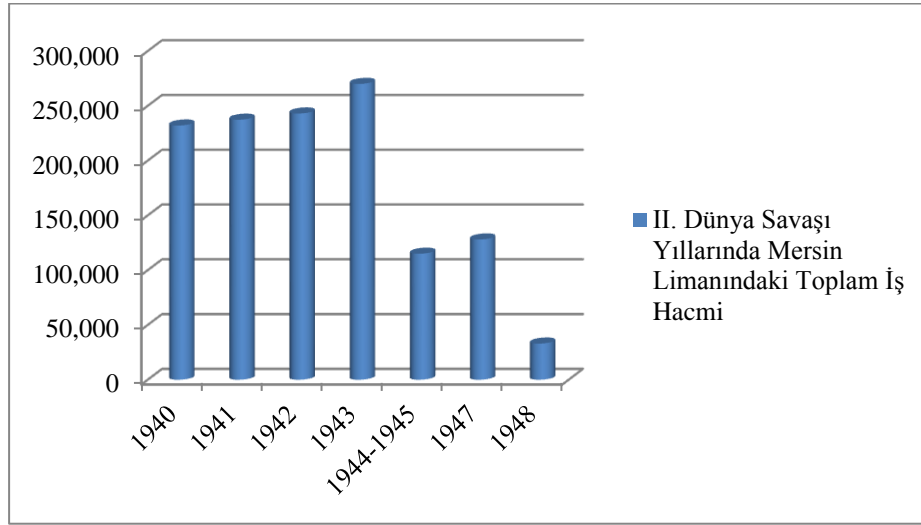
Limandaki bu hareketlilik 1940'lı yıllara gelindiğinde; II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte limanın ticaret hacminde ve gemi trafiğinde bir düşüş yaşandığı gözlemlenmiştir. Bu dönemde Mersin Limanı, 1942 yılının Mayıs ayında Mersin Liman İnhisar Şirketinden, DDY'ye devredilmiştir. II. Dünya Savaşı'nın başlaması ile birlikte uluslararası ticaret olumsuz etkilenmiştir. Dünya'daki bu genel kriz havası ister istemez Mersin Limanı'nı da etkilemiştir. Limana girip çıkan gemilerin sayılarında, getirdikleri ve götürdükleri ürünlerin miktarında büyük düşüşler yaşanmıştır. Bu dönemde dışarıya mal satılamamış, dışarıdan mal alınamamıştır. Yaşanan bu gelişmeler Türkiye ekonomisiyle birlikte Mersin Limanı'nı ve hinterlandındaki tüm üreticileri ve tüketicileri etkilemiştir.

Mersin Limanı'nın II. Dünya Savaşı yıllarına ilişkin en önemli verilerini bize dönemin CHP divan üyelerinden olan Mithat Toroğlu sunmaktadır. Toroğlu, Mersin Liman İşletmesiyle ilgili 16-06-1948 tarihinde bir rapor hazırlayarak Ulaştırma Bakanlığına sunmuştur.

---

<sup>586</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 30 Mart 1948

### Grafik 9- II. Dünya Savaşı Yıllarında Mersin Limanındaki Toplam İş Hacmi



**Kaynak:** BCA, 490.1.0.0/454/1868/4 (14 Temmuz 1948)

Bu rapora göre; Mersin Limanı'ndaki toplam ticaret faaliyeti, 1927 senesinde 59.000 ton iken, 1938 senesinde 457.000 tona kadar yükselmiştir.<sup>587</sup> Savaşın başlamasıyla birlikte 1940 yılı itibariyle limanın toplam iş hacmi 232.000 tona düşmüştür. 1941'de 237.328 tona, 1942'de 243.000 tona, 1943'te 270.000 tona ulaşarak inişli çıkışlı bir grafik çizmiştir. 1944'ten itibaren toplam iş hacmi süratle düşmeye başlamış ve savaştan sonra 1945 yılı dahil olmak üzere 115.000 tona kadar gerilemiştir. Savaştan sonra da bu etki devam etmiştir. 1947 yılında toplam iş hacmi 128.000 ton olarak tespit edilmiş, raporun hazırlandığı yıl olan 1948 yılının ilk 5 ayındaki toplam ticaret hacmi de 33.000 ton olarak belirtilmiştir.<sup>588</sup>

Bu istatistiki verilerden de anlaşılacağı üzere Mersin Limanı, savaşın başlamasıyla iş miktarı açısından bir düşüş yaşamış, savaş sonrasında bu kriz daha da derinleşmiştir. 1945 yılında iş miktarı 115.000 ton seviyelerine kadar düşmüş ve bu

<sup>587</sup> BCA, 490.1.0.0/454/1868/4 (14 Temmuz 1948). Rapordaki 1927 ve 1938 yıllarına ilişkin veriler, daha önce sunduğumuz verilerden farklıdır. 5 Aralık 1932 tarihli *Ege Gazetesi* göre 1927 tarihinde Mersin Limanındaki toplam iş hacmi 100.778 ton'dur. MTSO Aylık Bülten Yıl:4 Sayı:33 1939 tarihli dergiye göre 1938 yılında Mersin Limanındaki toplam iş hacmi 297.648 ton olarak belirtilmiştir.

<sup>588</sup> BCA, 490.1.0.0/454/1868/4 (14 Temmuz 1948)



olumsuz yöndeki azalma devam etmiştir. Grafikte yer alan verilerden de anlaşılacağı üzere savaş sonrası yaşanan krizinin etkileri 1947 ve 1948 yılları itibariyle de devam etmiştir. Ticaret hacminin bu şekilde düşmesinin iki önemli sebebi vardır. Birincisi; savaş sonundaki ticarî faaliyetin, savaş öncesindeki faaliyete göre durağanlaşması ve savaş döneminde Mersin Limanı'na gelen askerî malzemenin kesilmiş olmasıdır. İkincisi; Hatay'ın ülkemize katılmasıyla birlikte İskenderun Limanı'nın da bir Türk limanı olarak faaliyete geçmesi ve burada büyük bir iskelenin inşa edilmiş olmasıdır. Ayrıca İskenderun Limanı'nın, Mersin Limanı'na kıyasla yılın her günü çalışabilecek şekilde bir kapalı liman olması Mersin Limanı için önemli bir handikaptır.<sup>589</sup> Bu durum birçok ithalat ve ihracat ürününün Mersin Limanı'ndan, İskenderun Limanı'na kaymasına yol açmıştır. Örneğin; Mersin Limanı'ndan senede 40.000 ton ihraç edilen krom madeni ile 50.000 ton ithal edilen kömür madeni artık İskenderun Limanı üzerinden ithal ve ihraç edilmektedir. Yalnızca bu iki madenin yıllık işlem hacmi neredeyse 100.000 tonu bulmaktadır.<sup>590</sup> Yaşanan bu gelişmeler sonuç itibariyle Mersin Limanı'nı olumsuz olarak etkilemiştir.

Raporun hazırlandığı 1948 yılında limanda yapılan incelemeler doğrultusunda, limanın mevcut durumu hakkında bazı bilgiler elde edilmiştir. Limandaki iş hacminin düşmesi nedeniyle limandaki araç adedi ve personel sayısı da bu duruma bağlı olarak düzenleme yapılarak düşürülmüştür. 1941 yılında 58 vinç, 8 cer vasıtası ve 177 personel ile hizmet verilirken, 1948 yılına gelindiğinde ise; 32 vinç, 5 cer vasıtası ve 119 personel ile hizmet verilmeye çalışılmaktadır.<sup>591</sup> Raporda ayrıca yaşanan bu düşümlere rağmen gerek araç sayısının ve gerekse personel sayısının limandaki iş hacmine göre fazla olduğu da dile getirilmektedir. Ayrıca iş hacminin düşüklüğüne bağlı olarak; limandaki tesis

<sup>589</sup> BCA, 490.1.0.0/ 454/ 1868/4 (14 Temmuz 1948)

<sup>590</sup> BCA, 490.1.0.0/ 454/ 1868/4 (14 Temmuz 1948)

<sup>591</sup> BCA, 490.1.0.0/ 454/ 1868/4 (14 Temmuz 1948)

eksikliği, iskelelerin tamiratı gibi giderler de düşünüldüğünde limanı işleten DDY'nin yıllık 500.000 lira zarar ettiği dile getirilmektedir.<sup>592</sup>

Sonuç olarak Mersin Limanı 1940'lı yılların sonuna gelindiğinde hem limanın bazı teknik eksiklerinden, hem de dünyadaki ve Türkiye'deki siyasî, ekonomik gelişmelerden dolayı, daha önceki dönemlere kıyasla geride kaldığını veya performansının düştüğünü söyleyebiliriz. Limanın içinde bulunduğu bu durumun düzeltilmesi için yeni, modern bir limanın inşa edilmesinin zorunluluğu dönemin kent yöneticilerinin, aydınlarının, yazarlarının sıklıkla dile getirdiği bir düşünce ve istektir.<sup>593</sup>

#### IV.4. Liman İşçilerinin Örgütlenme Faaliyetleri

Limanda çalışan işçilerle ilgili sorunların kökeni oldukça eskiye dayanmaktadır. Özellikle II. Meşrutiyet'ten itibaren limanlarımızda sık sık hamallar tarafından gerçekleştirilen grevler yaşanmaktadır. Bu grevler çoğu zaman ekonomik nedenlere dayanmakta ve bazen de siyasî bir görünüme dönüşmekteydi. Kabotaj Kanunu öncesinde ve sonrasındaki liman işçilerine ilişkin sorunlar genelde ekonomik içeriklidir. Örgütsel bir takım sorunlar bulunmaktadır.<sup>594</sup> Ülkenin savaştan yeni çıkmasının verdiği ekonomik sıkıntılarının yanı sıra 1929 Dünya Ekonomik Krizi'nin önceden başlayan etkileri ile birlikte ülkede geçim koşulları giderek ağırlaşmaktadır. Fiyatlarda dengesizlikler söz konusudur. Liman ve tersanelerde çalışan deniz işçileri, bu dönemde gerek kurmuş oldukları örgütler aracılığıyla ve gerekse bireysel mücadelelerle ekonomik ve yönetsel anlamda hak arayışı mücadelesinin içerisine girmişlerdir. Devlet tekellerinin yaygınlaşması, fiyatların merkezî bir kontrole dayanması nedeniyle, ekonomik hak arayışı

<sup>592</sup> BCA, 490.1.0.0/454/1868/4 (14 Temmuz 1948)

<sup>593</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*: 6 Ocak 1945, 7 Ocak 1945, 30 Mart 1948, 18 Ekim 1949, 15 Kasım 1949.

<sup>594</sup> Arı, *a.g.e.*, s. 240.

güçleşmektedir. 1925 yılında adı konulmamakla birlikte, Türkiye’de tarımsal ve ticaret ağırlıklı ekonomik zorluklar söz konusudur.<sup>595</sup>

Kabotaj Kanunu ve sonrasında oluşturulan İnhisar Şirketleri aracılığıyla limanlarda tekelleşme ve buna bağlı olarak deniz taşıt araçlarının devletleştirilmesi öngörülmektedir. Ancak ülkenin içinde bulunduğu ekonomik sorunlardan kaynaklı olarak liman şirketleri satın alınan mavnaların, teknelerin ödemelerini yapmakta güçlükler yaşamaktadır. Bu durum limanlardaki mavnacıların, ellerindeki teknelerden olmalarına yol açmış, aynı zamanda işsiz kalmalarına da neden olmuştur. 1929 Krizi’nden dolayı limanlarda problemler yaşayan sadece mavnacılar değildir. Hamallar ve ameleler de mal giriş ve çıkışında yaşanan darlıktan dolayı ekonomik anlamda bir takım güçlükler içerisindeydi. Bu gelişmeler hamal ve amelelerin örgütlenme arayışlarını daha da hızlandırmıştır.<sup>596</sup> Limanda çalışan hamal ve amelelerin örgütlenmesiyle birlikte çalışanlar bazı kazanımlar elde etmeye başlayacaklardır. Örneğin; Liman İnhisar Şirketi 1929 senesi için emrinde istihdam ettiği amelelerinin bir derece terfisi için yazlık birer takım elbise alınmasına karar vermiştir. Bu elbiselerin bedeli şirketin kasasından ödenmiştir.<sup>597</sup>

Yaşanan bu hak arayışı ve örgütlenme bilinci Mersin liman işçilerinin bir süre sonra örgütlenerek bir kooperatif meydana getirmelerine yol açmıştır. 23 Haziran 1929’da kurulan kooperatifin binası Mersin Liman İnhisar Şirketi’nin binasının bünyesinde yer almıştır.<sup>598</sup> Kurucuları Vali Faik Bey, Liman İnhisar Şirketinden R. Muhtar, Liman Müdürü Mansur Bey, Muhasebe Müdürü Feyyaz Bey, aza Şevket Bey, mürakip Fuat

<sup>595</sup> A.g.e., s. 241.

<sup>596</sup> A.g.e., s. 242.

<sup>597</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 21 Haziran 1929 Cuma

<sup>598</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 7 Teşrin-İ Evvel 1929 Pazartesi; ayrıca bkz.; *Mersin Liman Şirketi İşçileri Ortaklığı Nizamnamei Esasisi*, Doğru Öz Matbaası, Mersin 1929, s. 3.

Bey'dir.<sup>599</sup> Bu ortaklığın süresi 32 yıl olarak belirlenmiştir. Ama bu süre örgütün idare heyetinin vereceği kararla uzatılabilir.<sup>600</sup> Kooperatif ancak 1937 yılına kadar faaliyetlerini sürdürebilmiştir. Liman işçilerinin öncülüğünde meydana getirilen bu ortaklığın amacı şunlardır:

- a) Yiyecek, giyecek ve benzeri ortaklara lazım olacak her türlü eşyayı uygun fiyatlarla toptan satın almak.
- b) Satın alınan eşyayı hisse sahiplerine ve dışarıdan müracaat edecek olanlara peşin para ile satmak.
- c) Ortaklığın vaziyeti müsait olduğu takdirde muvafık şartlarla ortaklara ikrazatta bulunmak.
- d) İmkan dahilinde ortaklara mesken tedariki için teşebbüste bulunmak ve yardımlar yapmak.
- e) Yerli malının kullanımını teşvik etmek.

Limandaki işçiler ve memurlar zorunlu olarak üye oldukları gibi Mersin'deki diğer devlet memurları, Halk Fırkası ve Türk Ocağı üyeleri de kooperatif meclisinin kararına göre üye olabileceklerdir. Kooperatif 20 bin lira sermayeli ve 4 bin hisseli bir kooperatiftir. Her hisse bedeli 5 liradır.<sup>601</sup> Bir üye 500 liradan fazla hisse sahibi olamaz. Hisselerin bedelleri peşinen verilebileceği gibi maaşlar ve ücretlerden taksitlerle kesilmesi sureti ile de ödenebilir. Belirli zaman aralıklarında ödeme yapmayan üyelerin üyelik hakları kaybolur. Limandan ayrılan veya istifa eden bir işçinin hakkının devamı ve devamsızlığı kooperatif meclisinin kararıyla belirlenecektir. Kişinin hisse miktarı ne olursa olsun, bir kişinin yalnızca 1 oy hakkı vardır.<sup>602</sup>

<sup>599</sup> *Mersin Liman Şirketi İşçileri Ortaklığı Nizamnamei Esasisi*, s. 23.

<sup>600</sup> *A.g.e.*, s. 4.

<sup>601</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 7 Teşrin-İ Evvel 1929

<sup>602</sup> *Mersin Liman Şirketi İşçileri Ortaklığı Nizamnamei Esasisi*, s. 6.

Liman işçilerinin meydana getirdiği bu ortaklığın 5 kişiden oluşan bir idare meclisi vardır. Bu 5 kişiden 2'si Mersin Liman İşleri İnhisarı TAŞ'nin meclis idare üyeleri arasından ve diğer ikisi de Mersin Liman Şirketi memur ve işçileri arasından gizli bir seçimle belirlenir. İdare meclisi üyelerinin ortaklardan olması ve her üyenin de 10 hisseye sahip bulunması şarttır. Üç sene boyunca bu görevi sürdürürler.<sup>603</sup> Ayda en az 4 defa toplanmak zorundadırlar.

Yukarıdaki özelliklere sahip olarak 23 Haziran 1929'da kurulan Mersin Liman İşçileri Kooperatifi, yalnızca liman işçilerinin veya memurlarının üye olabildiği bir kuruluş değildir. Kurucuları incelendiğinde Liman İnhisar Şirketi'nin yöneticileri, Liman Müdürü gibi üst düzey yöneticilerin de yer aldığı bir örgütlenme olarak karşımıza çıkmaktadır. Sonuç olarak Mersin liman işçilerinin meydana getirmiş olduğu örgütlenme, yapı itibarıyla incelendiğinde dönemin korporatist ve solidarist yaklaşımlarının da izlerini görebileceğimiz bir örgütlenme olduğu söylenebilir.

#### **IV.5. Limanın Gelişimiyle Kent'in Sosyo-Kültürel Yapısının Değişimi**

Cumhuriyet Döneminde Mersin kentinin nüfus yapısı savaş sonrasında yaşanan göçler ve mübadeleler nedeniyle değişime uğramıştır. Kentin nüfus yapısını etkileyen ilk önemli olay I. Dünya Savaşı sonunda bölgenin İngiliz ve Fransız işgali altına girmesi sonucunda, bu devletlerin desteğiyle Mersin'e yaklaşık 8.000 Ermeni'nin yerleştirilmesidir.<sup>604</sup> Bölgedeki işgal 21 Aralık 1921 tarihinde Fransa ile imzalanan Ankara Antlaşması ile son bulmuştur. Bu antlaşma sonucunda Fransızlar bölgeyi terk ederken beraberlerinde 30.000'den fazla Ermeni'yi götürmüşlerdir.<sup>605</sup> Geriye kalanlar da kısa

<sup>603</sup> A.g.e., s. 10.

<sup>604</sup> Justin McCarthy, *Müslümanlar ve Azınlıklar*, Çev: Bilge Umar, İnkilap Kitabevi, İstanbul 1998, s. 232.

<sup>605</sup> Bu ayrıntılı bilgi için bkz.: Yahya Akyüz, *Türk Kurtuluş Savaşı ve Fransız Kamuoymu 1919-1922*, TTK Yay., Ankara 1988.

sürede bölgeyi terk etmişlerdir.<sup>606</sup> Mersin nüfus yapısını etkileyen önemli bir gelişme de Balkanlardan gelen Müslüman nüfus göçüdür. Türkiye ile Yunanistan arasında gerçekleştirilen nüfus mübadelesi, İsviçre'nin Lozan şehrinde toplanan Barış Konferansı'nda alınan kararlardan biridir. Bu karar, 30 Ocak 1923'te imzalanan “*Yunan ve Türk Halklarının Mübadelesine İlişkin Sözleşme ve Protokol*” ile kesinlik kazanmıştır.<sup>607</sup> 1923 yılında imzalanan Türk-Yunan nüfus mübadelesi, Yunanistan başta olmak üzere, adalardan Türkiye'yeyoğun bir Türk nüfusunun göç hareketini başlatmıştır. Türkiye'ye göçmen getiren vapurlar için indirme iskeleleri belirlenmiştir. Bunların belli başlıları İzmir, İstanbul-Tuzla, Ayvalık, Mudanya, Samsun, Trabzon, Antalya ve Mersin iskeleleriydi. En yoğun olan indirme iskelesi İzmir, İstanbul, Mersin ve Samsun'dur.<sup>608</sup> 1921-1927 yılları arasında yaşanan mübadele sonucunda 3.330 göçmen Mersin'e gelmiştir.<sup>609</sup>

Ayrıca Kıbrıs'tan Mersin'e 1923'ten sonra 2.000 kişi getirilip yerleşmiştir.<sup>610</sup>

Kıbrıs Türklerinin iskân edildiği şehirlerden biri olan Mersin'de, valilik göçmenlerin sorunlarıyla yakından ilgilenmiştir. Mersin Valiliği, 1 Kasım 1926 tarihinde İçişleri Bakanlığı'na vilayet sınırları içinde Kıbrıslı göçmenlerin iskânlarını sağlayacak uygun binalara sahip olmamalarından kaynaklanan sorunları bir yazı ile bildirmiştir. Bu yazıda, göçmenlerin geçici olarak bazı fabrikalarda iskânlarına izin verildiği ancak bu mekânların iskâna uygun olmadığı belirtilmiştir. Ayrıca, göçmenlerin kendi evlerini inşa etmek için

<sup>606</sup> McCarthy, *a.g.e.*, s. 238-239.

<sup>607</sup> Gökçe Bayındır Goularas, “1923 Türk-Yunan Nüfus Mübadelesi ve Günümüzde Mübadil Kimlik ve Kültürlerinin Yaşatılması”, *Alternatif Politika*, Cilt: 4, Sayı:2, 2012, s. 131.

<sup>608</sup> *Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi*, 4 Ocak 1924;

<sup>609</sup> Cem Behar, *Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye'nin Nüfusu (1500-1927)*, Devlet İstatistik Enstitüsü Yay., Ankara 1996, s. 63; Ayrıca Mersin'de mübadele sonucunda yerleşen ailelerin kentin ekonomik ve sosyal hayatına yapmış oldukları katkılar için bkz. Fahriye Emgili, “Türk-Yunan Nüfus Mübadelesinin Mersin'in Sosyo-Ekonomik Yapısına Etkileri”, *Tarih İçinde Mersin Kolokyumu II*, Mersin Üniversitesi Yay., Mersin 2005, ss. 136-141.

<sup>610</sup> Hikmet Öksüz, “Lozan'dan Sonra Kıbrıs Türklerinin Anavatana Göçleri”, *Tarih ve Toplum*, Sayı:187, İstanbul 1999, s. 36.

250–300 arşın arsa verilmesi yönündeki talepleri de yer almıştır. İçişleri Bakanlığı, Mersin Valiliği'nin bu yazısına cevap olarak talep edilen arsalarla üç ay zarfında evlerini inşa etmek şartıyla göçmenlere verilmesini uygun gördüğünü belirtmiştir.<sup>611</sup> Bu dönemde Kıbrıs'tan göç eden ailelerin Mersin'de yoğun olarak yerleştikleri mahalle Mahmudiye mahallesidir.

Yaşanan gelişmeler Cumhuriyet'in ilk yıllarında Mersin'in kentinin nüfus yapısının değişmesine yol açan etkenler olarak karşımıza çıkmaktadır. 1927 yılında yapılan Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk nüfus sayımına göre toplam nüfus 13.648.270'tir.<sup>612</sup> Bu sayımda Mersin kentinin genel nüfusunun 59.697'si erkek, 59.410'u kadın olmak üzere 119.107 kişi olarak tespit edilmiştir.<sup>613</sup> Kent merkezinin nüfusu ise 21.147 kişidir.<sup>614</sup> 1927 sayımında Mersin ve İçel illeri ayrı vilayetler olarak değerlendirilmişlerdir. Ayrıca belirtmemiz gerekir ki bu döneme ait Mersin'in kent nüfusu hakkında birbirinden farklı rakamlar da söz konusudur. 1926-1927 tarihli Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi'ne göre Mersin kentinin genel nüfusu 109.423'tür. Mersin vilayetinin merkez nüfusu 46.831 kişi olarak tespit edilmiştir.<sup>615</sup> 02 Mart 1927 tarihli Dahiliye Vekaletinden Baş Vekaletle gönderilen bir yazıda Mersin merkezinin nüfusu 20.706 kişi olarak gösterilmiştir. Nüfusa kayıtlı olan ise 12.784 idi.<sup>616</sup> Rakamlardaki bu farklılığa rağmen kent, limanın da etkisiyle hızla büyürken, nüfus da beraberinde artmıştır. Tablo-38'de 1927 ile 1950 yılları arasındadevlet tarafından yapılan nüfus sayımlarında Mersin kent merkezinin nüfus verilerine ilişkin bilgiler sunulmuştur.

<sup>611</sup> BCA, 272.0.0.12/ 50.106.1. ( 25 Ocak 1927)

<sup>612</sup> Bkz. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), *İstatistik Göstergeler, 'Statistical Indicators'*, 1923-2007, Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, Ankara 2008, s. 8.

<sup>613</sup> Mustafa Köse, *1927 Nüfus Sayımı ve Sonuçlarının Değerlendirilmesi*, Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Afyon 2010, s. 135.

<sup>614</sup> Başvekalet İstatistik Umum Müdürlüğü, *1927 Umumi Nüfus Tahriri*, Hüsnü Tabiat Matbaası, İstanbul 1929, s. 132.

<sup>615</sup> *1926-1927 Tarihli Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi*, s. 1096.

<sup>616</sup> BCA, 030-0-010-000-000/124/884/10 ( 2 Mart 1927).

**Tablo-38 1927-1950 Arası Mersin Kent Merkezinin Nüfusunu ve Artış Hızını Gösterir Tablo**

Yıllar	Nüfus Miktarı	Nüfus Artış hızı (%)
1927	21.147	-
1935	27.620	30,6
1940	30.007	9
1945	33.148	10,5
1950	36.463	10

**Kaynak:** Türkiye İstatistik Kurumu [TÜİK], *İstatistik Göstergeler, 'Statistical Indicators'*, 1923-2007, Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, Ankara 2008.

Kentin nüfus artış hızı düzenli olmasa da genel olarak sürekli bir şekilde yükseldiğini görüyoruz. Dikkati çeken durum 1927-1935 arası dönemde nüfusun 8 yılda 21.147'den 27.620 kişiye yükselerek % 30,6'lık bir nüfus artış hızı gerçekleştirmesidir. Diğer sayımlarda nispeten dengeli bir yükseliş söz konusudur. İlk sayımla bir sonraki sayım arasındaki bu yüksek artışın sebebi olarak 1927 koşulları itibariyle ulaşım olanaklarının yetersizliği ve buna bağlı olarak kırsal kesimlerde tam tespit yapılamaması etken olabilir. 1927-1950 yılları arasında kentin ortalama nüfus artışı %42 oranında olmuştur. Yaşanan nüfus artışı ister istemez Mersin'in demografik yapısında önemli değişikliklere de yol açmıştır. Farklı kültürlerden gelen insanlar Mersin kentinin demografik yapısı içerisinde kendilerine yer bulmuşlardır. 1927 nüfus sayımında yapılan tespitler incelendiğinde kentte yaşayanların anadilleri ve oranlarına ilişkin bilgilerde yer almaktadır. Tablo 39'da yer alan bilgiler kentin nüfus yapısı hakkında bize önemli ipuçları sunmaktadır.



**Tablo 39-1927 Nüfus Sayımına Göre Mersin’de Konuşulan Anadiller ve Yüzdeleri**

Diller	% Oranları
Türkçe	87.02
Arapça	10.63
Rumca	1.35
Kürtçe	0.48
Çerkezce	0.16
İtalyanca	0.07
Yahudice	0.06
Bulgarca	0.04
Fransızca	0.04
Arnavutça	0.04
Acemce	0.03
İngilizce	0.02
Ermenice	0.01
Diğer	0.05

**Kaynak:** Başvekalet İstatistik Umum Müdürlüğü, *1927 Umumi Nüfus Tahriri*, 28 Teşrinievvel 1929

Mersin’de Türkçe’den sonra en çok konuşulan diller sırasıyla; Arapça, Rumca ve Kürtçe’dir. Kentte Türklerden sonra nüfus açısından en kalabalık grup Arap nüfustur. Mersin’de anadilinin Arapça olduğunu söyleyen kişi sayısı 12.661 kişidir.<sup>617</sup> Mersin’deki gayrimüslim nüfus’un oranı ise %1.10 (1.313 Kişi) olarak tespit edilmiştir.<sup>618</sup> Bu dönüşümle beraber kentin ekonomik ve ticarî hayatında Müslüman-Türk nüfusu ön plana çıkmaya başlamıştır. Buna karşılık gayrimüslim nüfus oldukça azalmıştır. Gayrimüslimlerin Cumhuriyetin ilk yıllarında kentin ekonomik ve ticarî hayatında yine de etkin oldukları söylenebilir.

Cumhuriyet döneminde Mersin’in mekansal ve sosyo-ekonomik yönlerden gelişiminde, daha önceki dönemde olduğu gibi, demiryolu ve limanın büyük etkisi olmuştur. Cumhuriyet dönemi öncesinde Mersin’in yerleşme alanı Batı’da kıyıyı takip ederek Müftü Deresi’ne, kuzeyde bugünkü Mersin Devlet Hastanesi’ne, Doğu’da ise

<sup>617</sup> Köse, *a.g.t.*, s.163.

<sup>618</sup> *A.g.t.*, s.165.

Beşyol ve İstasyon mevkiine dayanmıştır. 1938 yılına gelindiğinde Alman Hermann Jansen tarafından Mersin'in ilk imar planı yapılmıştır.<sup>619</sup> Bu plan, şehrin belirli bir yöne doğru gelişimini yönlendirmeden çok mevcut var olan yayılma alanını bir düzene sokmayı amaçlamıştır. 1940'lı yıllarda ise Mersin'de yerleşim gittikçe yoğunlaşmış ve şehir mekansal olarak genişlemeye başlamıştır. Şehrin eski yerleşim çekirdeğini oluşturan mahallelere; bugünkü Turgut Reis, Barış, İhsaniye, Yenimahalle ve Nusratiye mahallelerinin bulunduğu alan dahil olmuştur. Bu dönemde İstasyonun kuzey kısmında konut sayısı oldukça azdır. Belediye Binası ile Katolik Kilisesi arasındaki Yoğurt Pazarı civarında ticarethane, depo ve dükkanlar; bugünkü Hastane Caddesi'nde ise daha çok yöresel ihtiyaçlara dönük dükkan ve ticarethaneler ağırlıklı olarak bulunmaktadır.

Sonuç olarak, Mersin kenti başta mübadiller olmak üzere zorunlu göçlerle gelenlerle, şehrin toplumsal yapısında daha önce var olan diğer gruplar, 1923'ten sonra Mersin'de yeni bir çevre ve toplumsal yapının oluşumunda, biçimleniş sürecinde etkili oldular. 1923-1950 arası dönemde şehrin önemli unsurlarından olan gayrimüslimlerin azalmasıyla nüfusun Müslüman Türklerden oluştuğu bir kent yapısıyla karşı karşıya gelmekteyiz.

#### **IV.6. Mersin Limanı ve Diğer Önemli Limanların Karşılaştırılması**

##### **IV.6.1.İskenderun Limanı**

İskenderun M.Ö. 333 tarihinde Büyük İskender tarafından kurulmuştur.<sup>620</sup> 16. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı yönetimine geçmiştir.<sup>621</sup> 18. yüzyıldan itibaren Fransa,

<sup>619</sup> İçel Valiliği İl Çevre Müdürlüğü, *İçel İli Çevre Durum Raporu*, Mersin 1998, s. 154.

<sup>620</sup> Yakup Kalgay, "İskenderun Limanı ve İskelesi", *Demiryolları Mecmuası*, Ocak-Mart 1945, Sayı: 239, s. 4.

<sup>621</sup> Besim Darkot, "İskenderun", *İslam Ansiklopedisi*, MEB Yay., Eskişehir 1997, s. 1090.

bölge ile yakından ilgilenmeye başlamış,<sup>622</sup> I. Dünya Savaşı sonrasında İskenderun ve çevresi Fransızlar tarafından işgal edilmiştir. Kentin tarihsel geçmişine rağmen nüfusu düşüktür. 1931 yılında İskenderun kentinin nüfusu 13.299 kişi<sup>623</sup> iken 1940 yılında yapılan sayıma göre ise şehrin nüfusu 11.859 kişi olarak tespit edilmiştir.<sup>624</sup> Nüfusta bir azalma söz konusudur. Bu durumun başlıca sebebi olarak şehri çevreleyen bataklıklar gösterilmektedir. Bu durum çeşitli hastalıkların yaygınlaşmasına neden olduğu gibi şehrin gelişimine ve nüfusunun artışına da engel olmuştur. Ancak bu olumsuzluklara rağmen körfezin sahip olduğu askerî ve ekonomik önemden dolayı İskenderun hemen hemen her dönemde büyük bir ilgi görmüştür. Limanın etkisiyle İskenderun, imar açısından Hatay'ın diğer ilçelerine kıyasla daha hızlı gelişmiştir. Kanalizasyon, su, elektrik gibi yer altı tesisleri tamamlanmış, ana caddeler düzenlenip asfaltlanmış, resmî ve özel binalar, bahçeli evler, mağazalar, oteller, lokantalar gibi kentsel mekâna ilişkin önemli yapılar, hızla gelişip ortaya çıkmıştır.<sup>625</sup>

Cumhuriyet Dönemi'nde İskenderun, 20 Ekim 1921 tarihli Ankara Antlaşması gereğince Fransızların kontrolündeki Suriye'ye bağlı bir vilayet olarak idarî açıdan 1938'e kadar yönetilmiştir.<sup>626</sup> 1938'de dış politikada ortaya çıkan bir takım siyasi gelişmelerin de etkisiyle Hatay'ın bağımsız bir devlet olarak kurulmasına izin verilmiştir. Bu dönemde İskenderun Limanı, başka bir devletin sınırları içerisinde olduğu için Mersin Limanı'nın bir rakibi olarak değerlendirilmemiştir.

<sup>622</sup> Bkz. Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, Cilt 4, Ankara 1983, s. 39.

<sup>623</sup> Şerife Yorulmaz, Çiğdem Duman, "Fransız Manda Yönetiminde İskenderun", *Mersin, Akdeniz Dünyası ve 20. Yüzyıl Keşif Yolları (3. Mersin Kolokyumu)*, Mersin Üniversitesi Kent Araştırmaları Merkezi Yay., Mersin 2009, s. 124.

<sup>624</sup> Kalgay, *a.g.m.*, s. 4.

<sup>625</sup> *A.g.m.*, s. 4.

<sup>626</sup> Darkot, İskenderun, s. 1091.

**Tablo 40- 1927-1929 Yılları Arası İskenderun ve Mersin Limanlarının İthalat-İhracat Rakamları**

<b>İskenderun Limanı</b>			
<b>Yıl</b>	<b>İthalat</b>	<b>İhracat</b>	<b>Toplam</b>
<b>1927</b>	76.000	20.000	96.000
<b>1928</b>	67.000	18.000	85.000
<b>1929</b>	83.000	28.000	111.000
<b>Toplam:</b>	<b>226.000</b>	<b>66.000</b>	<b>292.000</b>
<b>Mersin Limanı</b>			
<b>Yıl</b>	<b>İthalat</b>	<b>İhracat</b>	<b>Toplam</b>
<b>1927</b>	29.629	41.954	71.283
<b>1928</b>	103.708	56.405	160.113
<b>1929</b>	130.623	64.434	195.057
<b>Toplam:</b>	<b>263.960</b>	<b>162.793</b>	<b>426.454</b>

**Kaynak:** İskenderun Limanı'nın verileri için; Ş.Yorulmaz, Ç.Duman, Fransız Manda Yönetiminde İskenderun, *Mersin, Akdeniz Dünyası ve 20. Yüzyıl Keşifçi Yollar ( 3. Mersin Kolokyumu)*, s.140; Mersin Limanı verileri için; *Yeni Mersin Gazetesi, Mersin Limanı'nın 37 Yıllık Tarihi*, 6-7 Ocak 1945

Tablo 40-'da Cumhuriyet'in ilk yıllarına ilişkin iki liman arasındaki ithalat-ihracat rakamları değerlendirildiğinde Mersin Limanı, bu dönemde İskenderun Limanı'ndan 1,5 kat (%68,5) daha aktif olduğu anlaşılmaktadır. Manda yönetimi altında limanda ticari faaliyetlerin en yoğun olduğu yıl 1930'dur. Toplam ticaret hacmi 132.000 tona kadar çıkmıştır. II. Dünya Savaşına doğru dünya genelinde dış ticarete bir düşüş söz konusudur. Bu durum limanın işlem hacmine yansımış, 1938'te 100.000 tona, 1939'da 13.000 tona kadar gerilemiştir.<sup>627</sup> 1939 yılına kadar MTSO'ya ait kayıtlarda Hatay, yabancı devletler kısmında değerlendirilmiş, iki liman arasındaki ithalat-ihracat rakamlarına da yer verilmiştir.<sup>628</sup> Hatay'ın Türkiye Cumhuriyeti'nin sınırlarına dahil olmasıyla birlikte İskenderun Limanı'nın hızlı bir biçimde gelişmesini sağlayan bir takım etkenler ortaya çıkmıştır. Örneğin; Mersin Limanı'yla beraber aynı hinterlant bölgesine sahip olması, Mersin Limanı'na kıyasla kötü hava şartlarına daha kapalı bir liman olması, büyük bir

<sup>627</sup> Yorulmaz, Duman, *a.g.m.*, s.142.

<sup>628</sup> *MTSO Aylık Bülten*, Yıl:4 Sayı:33 1939, s. 5, 10, 24.

iskelenin inşa edilmesi sayılabilir.<sup>629</sup> Bu durum bölgedeki ithalat ve ihracatın Mersin Limanı'ndan İskenderun Limanı'na geçmesine de yol açmıştır. İskenderun Limanı bu özellikleriyle kısa sürede Doğu Akdeniz'de Mersin Limanı'nın en önemli rakibi haline gelmiştir.

Devlet, İskenderun Limanı'na gereken önemi göstererek ilk etapta yeni bir iskele inşasına karar vermiştir. İskelenin inşasına II. Dünya Savaşı yıllarında karar verilmiştir. 1941 yılında etüt işlerine başlanılmış ve 5 Şubat 1942 tarihinde 1.300.000 lira bedelle, İngiliz “*Braith Waite*” adlı şirkete ihalesi verilerek inşaatına başlanmıştır.<sup>630</sup> İskele, 8 Ocak 1945 tarihinde Bayındırlık Bakanı Sırrı Day tarafından açılmıştır. Dönemin hizmete açılan en önemli iskelesidir. İskelenin uzunluğu 309 metreyi bulmaktadır. Aynı anda 6 geminin boşaltma yapabileceği büyüklükteki iskelenin açılışında İngiliz büyükelçisinin de bulunması, limanın taşıdığı anlamı gösteren önemli bir detaydır.<sup>631</sup> Yeni iskelenin açılması gerek Türkiye ve gerekse Ortadoğu ile ilgilenen devletler açısından büyük önem taşımaktadır. Çünkü İskenderun Limanı, hem ekonomik hem de askerî değere sahip bir liman görünümündedir. Özellikle yeni yapılan Mersin-İskenderun karayolu ile limanın Çukurova'ya bağlanması, bölgenin tarımsal potansiyelinin kullanılabilmesi açısından önemlidir. Ayrıca Halep'e karayolları ile bağlanması, İran, Irak ve Suriye'nin transit limanı rolünü oynayabilmesi bağlamında limana kilit bir rol yüklenmiştir.<sup>632</sup> Ülkemizin iki önemli limanı olan İstanbul ve İzmir Limanları'na gelen malların tüm ülkeye dağıtılması konusunda zaman zaman yaşanan sorunlar, bu iskelenin açılmasıyla da kısmen aşılabılmıştır. Ancak bir müddet sonra yeni iskele de ihtiyaçları karşılayamaz hale gelmiştir. Bu nedenle devletin 1950'li yıllarda limanların modernleştirilmesi amacıyla

<sup>629</sup> BCA, 490.1.0.0/454/1868/4 (14 Temmuz 1948)

<sup>630</sup> Kalgay, *a.g.m.*, s. 5.

<sup>631</sup> “İskenderun Limanı İşletmeye Açıldı”, *Demiryolları Mecmuası*, Ocak-Mart 1945, Sayı: 241, s. 3-5.

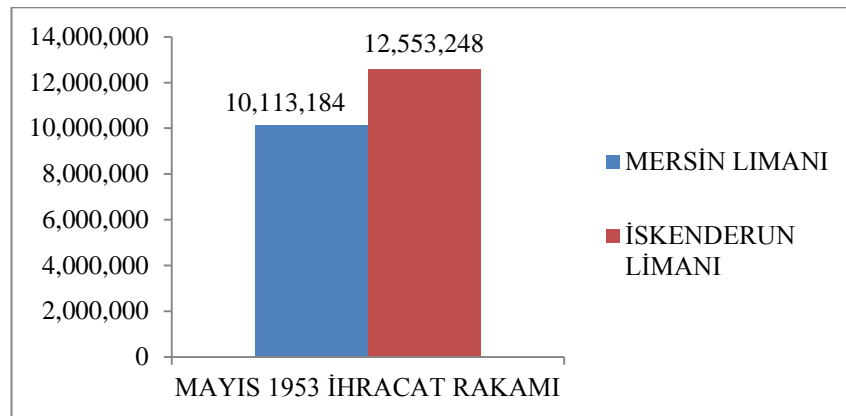
<sup>632</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 14 Nisan 1951

başlattığı politika çerçevesinde modernleştirilen limanlardan birisi de İskenderun Limanı olmuştur. 1954 yılında Mersin Limanı ile birlikte İskenderun Limanı'nın da modern bir liman haline getirilmesi çalışmalarına başlanmıştır.<sup>633</sup>

Mersin Limanı ile İskenderun Limanı arasındaki mesafe yaklaşık 81 mil'dir.<sup>634</sup>

Yukarıda da bahsedildiği üzere Mersin Limanı'nın açık bir liman olması ve sık sık yaşanan olumsuz hava koşulları limanı pek çalışamaz duruma getirmektedir. Bu durum ister istemez İskenderun Limanı'nın iş hacmi açısından Mersin Limanı'na kıyasla daha aktif olmasına yol açmıştır.

**Grafik 10 - 1953 Mayıs Ayına Ait Mersin ve İskenderun Limanlarının İhracat Rakamları**



**Kaynak:** *Hakimiyet Gazetesi*, 10 Haziran 1953, *Yeni Mersin Gazetesi*, 10 Haziran 1953

Mayıs 1953 tarihine ait iki limanın ihracat rakamları da bu durumu doğrulamaktadır. Bu tarihte İskenderun Limanı'ndan 12.553.248 TL mal ihraç edilmiştir. İhraç edilen malların dağılımı ve değeri şu şekildedir; 840 bin liralık arpa, 7 milyon liralık buğday ve 2 milyon 700 bin liralık krom ve 2 milyon 13 bin 248 liralık kısmı diğer ürünler

<sup>633</sup> *Hakimiyet Gazetesi*, 29 Haziran 1954

<sup>634</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 15 Aralık 1949

olmak üzere mal sevkedilmiştir.<sup>635</sup> Aynı ay içerisinde Mersin Limanı'ndan ihraç edilen malların değeri ise; 10.113.184 TL'dir. İhraç edilen başlıca maddeler ise; pamuk, hububat, küspe, çığıt ve kemiktir.<sup>636</sup> Grafikten anlaşıldığı üzere İskenderun Limanı işlem hacmi açısından Mersin Limanı'na kıyasla %19,5 daha fazla bir kapasiteye sahiptir. Genel olarak İskenderun Limanı işlem hacmi açısından Mersin Limanı'na kıyasla daha hareketli bir limandır. Osmanlı dönemine ilişkin yapmış olduğumuz kıyaslamada da bunu görebilmek mümkündür.<sup>637</sup> Bu bilgilere göre Mersin Limanı, II. Dünya Savaşı sonrasında yalnızca Mersin ve yakın çevresindeki hinterland alanının ticarî ürünlerinin ihraç ve ithal edildiği bir limana dönüşmüştür. Mersin Limanı'nın gelişebilmesi ve başta İskenderun Limanı olmak üzere diğer limanlarla rekabet edebilmesi için bir an evvel modern bir limanın inşa edilmesi gerekmektedir.

#### IV.6.2. Samsun Limanı

M.Ö. 1500'lü yıllara kadar uzanan uzun bir geçmişe sahip olan Samsun, 19. yüzyılın ortalarına kadar önemsiz bir liman kenti durumundaydı.<sup>638</sup> Bu döneme kadar bölgenin en önemli limanları ve ticaret bölgeleri Trabzon ve Sinop Vilayetleridir. Yeşilirmak ve Kızılırmak deltalarının ortasında yer alan Samsun'un hem nüfusunun artması hem de ticaretinin gelişmesiyle birlikte bir liman kenti olarak gelişimi hızlanmıştır. Samsun Limanı'nın gelişiminin başlıca nedenleri; Karadeniz'de serbest dolaşım hakkının yabancı devletlere verilmesi, Avrupa bandıralı gemilerin Karadeniz trafiğine girmeleri, buharla çalışan ve dolayısıyla hem yük hem de yolcu kapasitesi artan gemilerin

<sup>635</sup> *Hakimiyet Gazetesi*, 10 Haziran 1953

<sup>636</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 10 Haziran 1953

<sup>637</sup> Bkz. s. ( 4.Bölüm sayfa 20-23 arası)

<sup>638</sup> Mehmet Emin Yolalıcı, *XIX. Yüzyılda Canik (Samsun) Sancağı'nın Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, TTK Yay.,Ankara 1998, s. 492.

yaygınlaşması, tütün ekiminin halkça rağbet görmesi gibi etkenler sayılabilir.<sup>639</sup> Samsun'un bu gelişimi yabancı ülkelerin de dikkatini çekmiş, birçok yabancı acente Samsun'da temsilcilik açmıştır. Yabancı sayısının artması kentte konsoloslukların da açılmasına neden olmuştur. 20. yüzyılın başlarına gelindiğinde Samsun'da 8 devlet konsolosluk açmıştır. (Rusya, Fransa, Avusturya-Macaristan, A.B.D, İran, İtalya, Belçika, Yunanistan)<sup>640</sup>

Samsun'da ticaretin gelişmesiyle birlikte bir müddet sonra mevcut limanın ve iskelelerin yetersizliği ortaya çıkmıştır. Liman yapımına ilişkin ilk ciddi çalışmalar 1910 yılında ortaya çıkmıştır. Ancak yapılan etüt çalışmalarına ve uzun yazışmalara rağmen bu istek gerçekleştirilememiştir.<sup>641</sup> Mersin kentinde olduğu gibi Samsun'da da Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren liman yapımına ilişkin istek ve girişimler her zaman Samsun ekonomisinin öncelikli hedefleri arasında yer almıştır. Samsun Limanı'nın da, Mersin gibi açık bir liman olmasından dolayı her iki limanda benzer sorunlar ortaya çıkmıştır. Hava şartlarından kaynaklanan bir takım zorluklar nedeniyle limandaki gemi trafiği ve ticareti aksamakla birlikte şehrin gelişimi ve hinterlant alanının genişlemesi de engellenmektedir. Cumhuriyet'in ilk yıllarında ülkenin savaştan yeni çıkması ve dünyada yaşanan genel ekonomik bunalımdan kaynaklı olarak bir takım problemler söz konusudur. Bu nedenle Samsun'a yeni bir liman inşa etmekten ziyade daha çok iskelelerin yenilenmesi çalışmalarına ağırlık verilmiştir.<sup>642</sup>

Gemiler, modern bir liman tesisi olmadığı için genelde kıyıda açık yerlerde demirlemektedirler. Bu nedenle vapur seferleri düzensizdir. Sürekli fırtına ve rüzgarın var

<sup>639</sup> A.g.e.,s. 22.

<sup>640</sup> A.g.e., s. 493.

<sup>641</sup> Coşkun Topal, *Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Samsun Ekonomisi*, Yayımlanmamış Y.Lisans Tezi, On dokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, Samsun 2001, s. 1.

<sup>642</sup> A.g.t., s. 7-8.



olmasından dolayı limanın sağlıklı bir biçimde çalışabildiği gün sayısı sınırlıdır. Fırtınanın olmadığı gün sayısı yılda ortalama 100 gündür.<sup>643</sup> Fırtınadan dolayı çok sayıda can ve mal kayıpları da yaşanmaktadır. Yaşanan bu olumsuzluklar Samsun ticaretinde büyük zararlar yaşanmasına neden olmuştur. Bu durum hinterland alanıyla olan ilişkisinin zayıflamasına neden olduğu gibi birçok tüccar ve esnafın yılsonu itibariyle bilançolarını zararlar kapatmalarına yol açmıştır. Ayrıca ürünlerin yükleme ve boşaltmalarında alınan ücretler de eleştirilmektedir.<sup>644</sup> Bu durum bir takım tepkileri de beraberinde getirmiştir. Dolayısıyla Mersin ve Samsun Limanların fiziki yapılarının benzerliği nedeniyle yaşanan sorunlar da ortaktır. Samsun Limanı'nın ekonomik anlamda ticaret faaliyetleri incelendiğinde ise; 1928-1931 yılları arasında Samsun Limanı'ndan yabancı ülkelere gerçekleştirilen ithalat ve ihracatın miktarı ve değeri ile Mersin Limanıyla karşılaştırılması aşağıdaki tablo 41'de gösterilmiştir.<sup>645</sup>

**Tablo 41- Mersin ve Samsun Limanlarının 1928-1931 Arası İthalat-İhracatının Miktar ve Değerlerinin Karşılaştırması**

SAMSUN				
Yıl	İthalat		İhracat	
	Ton	TL	Ton	TL
1928	35.561,5	5.179.947	8.173	9.363.614
1929	28.680.	55.243.099	6.852	7.496.469
1930	19.031,5	2.505.129	7.738,5	7.461.604
1931	22.948,5	3.071.814	20.813	4.827.681
<b>Toplam</b>	<b>106.221,5</b>	<b>65.999.989</b>	<b>43.576,5</b>	<b>29.149.368</b>

MERSİN				
Yıl	İthalat		İhracat	
	Ton	TL	Ton	TL
1928	103.708	32 Milyon	41.954	19 Milyon
1929	130.623	26 Milyon	56.405	19 Milyon
1930	126.791	13 Milyon	64.434	18 Milyon
1931	88.367	10 Milyon	86.350	13 Milyon
<b>Toplam</b>	<b>449.489</b>	<b>81 Milyon</b>	<b>249.143</b>	<b>69 Milyon</b>

**Kaynak:**Samsun Limanı için; Topal, *a.g.t.*, s.30; Mersin Limanı için,; *Yeni Mersin Gazetesi* ( 17 Ocak 1933 tarihli nüshası ile 6-17 Ocak 1945 tarihli nüshaları)

<sup>643</sup> *A.g.t.*, s. 9.

<sup>644</sup> *A.g.t.*, s. 12-13.

<sup>645</sup> *A.g.t.*, s. 30.

Tablo 41'den anlaşılacağı üzere Samsun Limanı 1928-1931 yılları arasındaki dört yıllık dönemde toplam 106.221,5 ton mal ithal ederken, aynı dönem içerisinde 43.576,5 ton mal ihraç etmiştir. İthal edilen malların toplam değeri yaklaşık 66 milyon lira iken ihraç edilen malların yaklaşık değeri 29 milyon liradır. Limanın belirtilen dönemdeki toplam işlem hacmi 95 milyon liradır. Aynı dönemde Mersin Limanı üzerinden gerçekleştirilen ithalatın miktarı 449.489 ton, ihracatın miktarı 249.143 ton'dur. İthal edilen malların değeri yaklaşık 81 milyon lira iken ihraç edilen malların değeri 69 milyon liradır. Toplam işlem hacmi ise 150 milyon liradır. Yukarıdaki rakamlardan anlaşılacağı üzere Mersin Limanı, toplam işlem hacmi açısından Samsun Limanı'ndan 1,6 kat daha büyük bir limandır. Ayrıca her iki limanda ithalatın daha yoğun gerçekleştiği söylenebilir. Ayrıca verilerden anlaşıldığı üzere Mersin Limanı toplam işlem hacmi açısından Samsun Limanı'ndan daha faal, daha hareketli bir limandır.

Samsun Limanı'ndan gerçekleştirilen ihracatta, tarıma dayalı ham maddelerin ağırlıkta olduğu gözlenmektedir. İhraç olunan başlıca maddeler; buğday, afyon, fasulye, mısır, arpa, yumurta, haşhaş, yaprak tütün, mercimek, ceviz içi, çekirdek, bal, mahlep, çeşitli bitkiler, bamya, un, yaş meyve, deri, bağırsak, tiftik, yapağı, kereste ve çeşitli madenler gibi ürünlerden oluşmaktadır.<sup>646</sup> Samsun Limanı'nda, 1930'lardan II. Dünya Savaşı yıllarına kadar ihracatın en yoğun gerçekleştiği ülke, Mersin Limanı'nda olduğu gibi Almanya'dır.

**Tablo 42 - 1930-1940 Arası Samsun Limanından İhracatın Gerçekleştiği Ülkeler ve Payları**

	Almanya	İtalya	İngiltere ve Fransa	ABD
<b>1930</b>	% 14	%21	%21	% 12
<b>1936</b>	%52	%4	%9	% 12
<b>1939</b>	%37	%10	%10	% 14
<b>1940</b>	%6	%27	%26	% 11

**Kaynak:** Samsun Gazetesi, *Memleketler İtibarıyla İhracatımız*, 3 Mayıs 1940

<sup>646</sup> A.g.t., s. 31.

Almanya dışındaki diğer ülkelere olan ihracatta ise, Amerika hariç düşüşler yaşanmıştır. 1936 yılına gelindiğinde toplam ihracatın yarısından fazlasının Almanya'ya yapıldığı görülmektedir. II. Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla birlikte Almanya'ya olan ihracat azalmış ve 1939 yılında %37'ye, 1940 yılında ise % 6'ya düşmüştür. Bu düşüşte Almanya'nın savaşa girmesinden bir gün önce (31 Ağustos 1939) sona eren Türk- Alman ticaret antlaşmasının da etkisi vardır.<sup>647</sup> İhracattaki bu düşüş karşısında Almanya'nın yerini İtalya, İngiltere, Fransa almıştır. Bu dönemden sonra yapılan ihracatın yoğun bir biçimde bu ülkelere yöneldiği görülmüştür. İhracattaki artışa paralel olarak Almanya'nın 1930-1938 yılları arasındaki dönemde Türkiye'nin ithalatındaki payında da artış olmuştur. Almanya'nın 1932 yılında ithalattaki payı %25 iken, 1935-1938 ortalaması %46'ya çıkmıştır.<sup>648</sup> Samsun Limanı'nda ortaya çıkan bu tabloyu Mersin Limanı'nda da görebilmek mümkündür. Aynı ülkelerin Mersin Limanı'nın ithalat ve ihracatında ön planda olduklarını rakamsal oranlarla daha önce belirtmiştik.<sup>649</sup>

Yaşanan değişimlere rağmen liman yine de gelişmeyecektir. Bunun birçok sebebi vardır. Samsun Limanı'nın hinterlandına dahil olan Anadolu'nun birçok vilayeti, limandaki iskele masraflarının çokluğundan dolayı Samsun Limanı ile olan ticari ilişkilerini azaltmaya çalışmışlardır. Ulaşım zorluğu ve maliyetler yüzünden başta Sivahlı tüccarlar olmak üzere Samsun Limanı üzerinden ticaret yapan pek çok tüccar daha az masraflı ve ulaşım kolaylığından dolayı mallarını Mersin Limanı üzerinden veya demiryolu aracılığıyla İstanbul Limanı'ndan getirmeye başlamışlardır.<sup>650</sup> Samsun'da demiryolları faaliyete geçtikten sonra limanın ticarî açıdan faaliyetlerinin artacağı ve

<sup>647</sup> Muharrem Selçuk Özkan, *Türk Basınında II. Dünya Savaşı Konulu Haberlerin Sosyal ve Teknolojik Analizi*, Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi, On dokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, Samsun 2008, s. 21.

<sup>648</sup> Hüseyin Şahin, *Türkiye Ekonomisi*, Ezgi Kitabevi Yay., Bursa 2000, s. 66.

<sup>649</sup> Bkz. s. 241-242.

<sup>650</sup> Topal, *a.g.t.*, s. 44-45.

özellikle limanın Doğu illerinin çıkış kapısı olacağı beklentisi vardı; ancak Samsun'un modern bir limana sahip olamaması ve yükleme-boşaltma faaliyetlerinin bu döneme kadar iskeleler vasıtasıyla sağlıklı ve zor şartlarda yapılıyor olması, şehrin ekonomik gelişimi üzerinde önemli bir engeldir.

Modern bir limanın inşa edilmesi Samsun'da ve Mersin'de büyük bir beklenti ile karşılanmaktadır. Hükümet'in Samsun'a mı, Mersin'e mi yoksa Bayındırlık Bakanlığı'nın belirttiği gibi her iki kente liman inşa edilmesi tartışması gündemi oldukça meşgul etmiştir.<sup>651</sup> Mersin'e yeni bir limanın inşa edilmesi gerekliliğini savunan Şükrü Şihman, Yeni Mersin Gazetesi'nde yayımlanan makalesinde, iki limanın ithalat ve ihracatının TL cinsinden değer karşılaştırmasına yer vermiştir.

**Tablo 43- 1939-1948 Arası Mersin ve Samsun Limanlarının İthalat ve İhracat Değerleri(TL Olarak)**

Sene	İthalat		İhracat	
	Mersin	Samsun	Mersin	Samsun
1939	7.787.113	1.222.956	9.527.299	5.659.880
1940	1.687.292	133.784	6.904.675	2.865.593
1941	9.632.525	995.146	3.042.478	2.037.275
1942	17.072.504	69.543	4.877.980	3.025.369
1943	16.634.680	11.794	7.635.117	4.053.557
1944	10.130.371	82.491	10.669.835	4.395.265
1945	9.631.399	96.663	10.226.212	7.292.488
1946	2.948.279	221.008	31.810.704	3.765.197
1947	3.716.957	1.093.135	30.277.634	7.309.854
1948	4.664.684	775.386	36.710.494	8.125.822
<b>Toplam</b>	<b>83.905.804</b>	<b>4.701.906</b>	<b>151.682.428</b>	<b>48.530.300</b>

**Kaynak:** Şükrü Şihman “ Mersin mi, Samsun mu?”, *Yeni Mersin Gazetesi*, 15 Aralık 1949

Tablo 43'deki bilgiler doğrultusunda Şihman; Mersin Limanı'ndaki toplam ticaret hacminin değer olarak 235.586.232 TL, Samsun Limanı'nın ise 53.232.206 TL olduğunu belirtmektedir. Bu anlamda Mersin Limanı'nın Samsun Limanı'na kıyasla toplam ticaret hacmi açısından daha büyük olduğunu, bu nedenle Mersin'e modern bir

<sup>651</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 15 Aralık 1949

liman inşa edilmesinin daha doğru olacağını vurgulamaktadır. Ayrıca söz konusu makalede Mersin'in dünya piyasalarına yakın bir yerde olması, ucuz maliyetle yapılacak bol ihracat ve ithalattan Türkiye'nin kazanacağı siyasî, ticarî, iktisadî kazancın önemine değinilmiştir.<sup>652</sup>

DP Hükümet'i; İstanbul, İzmir ve İskenderun Limanları'nın iyileştirilmesi ve Samsun ve Mersin Limanları'nın modern bir biçimde yeniden inşa edilebilmesi için Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası'ndan beş Türk limanının inşa projesini gerçekleştirmek amacıyla aldığı 12,5 milyon dolarlık kredinin temininden sonra Samsun Limanı'nın inşası işi fiili safhaya gelmiştir.<sup>653</sup> Limanın inşası, 27/7/1953 tarihinde bir Türk-Alman işbirliği teşekkülü olan Rar-Philippe Holzman-Hochtief müteahhitliğine ihale edilerek, 3/9/1953 tarihinde mukaveleye bağlanmıştır. Limanın inşasına 1954 yılında başlanmış ve 14/12/1960 tarihinde bitirilmiştir.<sup>654</sup> Dönemin Bayındırlık Bakanı Zeytinoğlu tarafından temeli atılan Samsun Limanı, işletmeye açıldığı zaman, 10 bin tonluk 4 büyük Victory tipi geminin yanaşmasına olanak sağlayacak büyüklükte olacağını belirtmiştir. Ayrıca, meydana getirilecek tesisler yardımıyla yıllık 300–350 bin ton ticaret eşyası ve Toprak Mahsulleri Ofisi'ne aktarılacak alanda yapılacak silo ve tesisler aracılığıyla da 400 bin ton hububat ve 100 bin ton kömürün taşınacağı önemli bir liman olacağı ifade edilmiştir.<sup>655</sup>

İskenderun, Samsun ve Mersin Limanları hemen hemen birbirine yakın kapasitelerde faaliyetlerde bulunan limanlardır. Toplam ticaret hacmi açısından bir sıralama yapmak gerekirse; İskenderun, Mersin ve Samsun Limanı olarak sıralanabilir.

<sup>652</sup> Şükrü Şıhman, Mersin mi, Samsun mu?, *Yeni Mersin Gazetesi*, 15 Aralık 1949

<sup>653</sup> *Zafer Gazetesi*, 5 Nisan 1954

<sup>654</sup> TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, *Samsun Limanı*, TCDD Matbaası, İzmir 1965, s. 7-8.

<sup>655</sup> *Zafer Gazetesi*, 1 Ağustos 1953

İskenderun Limanı ile Mersin Limanı aynı hinterlant bölgelerine sahip limanlar olduğu için İskenderun, Mersin Limanı'nın en önemli rakibi durumundadır. Özellikle Hatay'ın anavatana katılmasıyla birlikte bölgedeki tüccarlar ve acenteler, Mersin Limanı'nda sık yaşanan hava muhalefeti ve alt yapı, tesis eksikliği gibi nedenlerden dolayı İskenderun'u tercih etmeye başlamışlardır. Bu durum bölge ticaretinde Mersin Limanı'nı ikinci plana atmıştır.

Samsun Limanı ise; gerek gelişimsel ve gerekse fiziki coğrafya açısından Mersin Limanı ile aynı kadere sahiptir. Her iki liman açık liman özelliğine sahip ve bu yüzden benzer zorluklar yaşamaktadırlar. Ayrıca modern liman donanımlarının yetersizliği ve iskele masraflarının yüksekliği gibi etkenler Samsun Limanı'nın gelişimini olumsuz etkileyen faktörler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bölge farklılığından dolayı birbirlerinin rakibi değiller ama Samsun Limanı'ndaki ulaşım zorluğu ve yüksek masraflardan dolayı Samsun'un hinterlandındaki bazı bölge tüccarları zaman zaman mallarını Mersin Limanı üzerinden getirttiğini daha önce ifade etmiştik. Sonuç olarak; 1950'lilere gelindiğinde her üç liman, DP'nin liman inşa etme politikası çerçevesinde modernleştirilerek, 1960'tan itibaren Türk deniz ticaretine hizmet etmeye devam etmişlerdir.

## V. BÖLÜM: MODERN LİMANIN İNŞASI

Modern Mersin Limanı'nın inşa edilmesinde ülkedeki siyasî ve ekonomik gelişmelerin yanı sıra dış konjüktürde ortaya çıkan önemli siyasî olaylarında etkisi vardır. Özellikle II. Dünya Savaşı sonrasında dünya siyasetinin iki kutuplu bir yapıya ayrılması ve Türkiye'nin tercihini ABD'den yana kullanması ülkedeki siyasî ve ekonomik yapıyı derinden etkilemiştir. 1947 yılında ilan edilen Marshall Planı ile Türkiye'ye ekonomik alanda yardımlar yapılmıştır. Yapılan bu yardımlar başta tarım ve ulaşım sektörünün modernize edilmesine harcanmıştır. Marshall yardımı ile dış pazarlara yönelik tarımsal üretime ağırlık verildiği gibi bu malların ihraç edildiği limanların da modernize edilmesi yoluna gidilmiştir. Bu nedenle modern Mersin Limanı'nın inşa edilmesinde Marshall Planının önemli bir etkisi vardır.

### V.1. Marshall Planı ve Türkiye'de Tarıma Dayalı Dış Ticaretin Gelişmesi

II. Dünya Savaşı sonrası ABD, Avrupa ülkelerine ekonomik yardım yapılmasını öngören bir plan hazırlığına girişmiştir. Bu plan ABD'nin, dünya ekonomisinin gereksinim duyduğu çerçevede ekonomiyi yeniden yapılandırmak amacıyla hayata geçirdiği bir uygulamadır. Plan sayesinde bir taraftan komünizme karşı ideolojik bir mücadele sergilenmekle birlikte, bir taraftan da ABD sermayesinin dolaşımının maddi temelini yaratılması için de önemli bir adım atılmış olacaktır.<sup>656</sup> Bu temel inşa edilebilmesi için, Avrupa ülkelerindeki komünizm tehlikesinin ve işçi hareketindeki yükselişin yok edilmesi gerekmektedir. Bu ülkelerin ABD'de üretilen sanayi

<sup>656</sup> Alım gücü sıfırlanan Avrupa, ABD üretimini ve ekonomisini de olumsuz etkiliyordu. Amerikan mallarının alıcı bulabilmesi için, öncelikle Avrupa'nın ekonomik olarak kalkındırılması gerekmektedir. Bkz.: Barış Ertem, "Türkiye- ABD İlişkilerinde Truman Doktrini ve Marshall Planı", *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt 21, Sayı: 21, Balıkesir 2009, s. 390; Çağrı Erhan, "Ortaya Çıkışıyla Uygulanışıyla Marshall Planı", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Cilt 51, Sayı: 1, Ankara 1996, s. 276.

ürünlerini satın alabilecek seviyeye gelmesi gerekmektedir. ABD hükümeti, bu amaçla Avrupa ülkelerini anti-komünist bir temelde yeniden yapılandırılarak, hazırlanacak olan planın tüm Avrupa ülkelerini kapsayacağını belirtmiştir.<sup>657</sup>

Marshall Planı, ABD Dışişleri Bakanı George Marshall'ın, 5 Haziran 1947 tarihinde Harvard Üniversitesi'nin açılışında yaptığı konuşma ile dünya kamuoyuna duyurulmuştur.<sup>658</sup> Marshall, konuşmasında Avrupa ülkelerinin büyük ve yeni bir kalkınma programına ihtiyaç duyduğunu; bunu kendilerinin hayata geçirmelerinin gerektiğini ifade ettikten sonra, ABD'nin "*diğer memleketlerin kalkınmasına engel olmak üzere 'manevra eden' herhangi bir hükümete karşı koyacağı*" da altını çizmiştir.<sup>659</sup> Marshall'ın bu konuşmasının, SSCB'ye bir gönderme olarak değerlendirilebilecek olan bu vurgusunun yanında, ABD'nin yapacağı yardımların önleyici olmaktan çok deva sağlaması gerektiği söylemi de dikkat çekmiştir.<sup>660</sup> "*Deva sağlamak*" ifadesi ile kastedilen ise, Avrupa'da sosyalizmin güç kazanmasının ve işçi hareketindeki yükselişin engellenmesi ile Avrupa ülkelerinin kapitalist sistem içindeki konumlarının, ABD'nin ve kapitalist sistemin ihtiyaçları doğrultusunda yeniden tanımlanmasıdır. Planın bu şekilde ilan edilmesi, Avrupa'da, ABD'de ve Sovyetler Birliğinde bir dizi tartışmanın da beraberinde başlamasına yol açmıştır.<sup>661</sup> Tepkilerin niteliğinde belirleyici olan ise, ideolojik ve sınıfsal konumlardır. Örneğin; Sovyetler Birliği, Marshall Planı'nın Truman Doktrini'nin devamı olarak, komünizmin güçlenmesini önlemek ve kapitalist sistemin karşı karşıya kalması muhtemel bir aşırı üretim sorununu ortadan kaldırmak amacıyla tasarlandığı tezini öne

<sup>657</sup>Vatan gazetesi, 1 Mayıs 1947, s. 1.

<sup>658</sup>Erhan, a.g.m., s. 279.

<sup>659</sup>Vatan Gazetesi, 6 Haziran 1947, s. 1.

<sup>660</sup>Vatan Gazetesi, 6 Haziran 1947, s. 1

<sup>661</sup> Molotov, Marshall Planı'nın Avrupa'yı Amerikan denetimine sokacağı endişesini taşımakta ve kabul edilemez bulmaktaydı. Zaten, 6 Haziran'dan itibaren Sovyetler Birliği'nin resmi yayın organı Pravda, Plan aleyhinde yayınlar yapmaya başlamıştı. Ayrıntılı bilgi için bkz.: Erhan, a.g.m., s. 280.



sürmüştür.<sup>662</sup> SSCB'nin planın sonuçlarına ilişkin yaptığı öngörülerin devamında, ABD'nin yardım söylemi altında Avrupa ülkelerinin iç işlerine müdahale ederek, sanayileşmelerini engelleyeceğini ve böylelikle bu ülkelerin ABD'nin tarımsal ürün ve hammadde deposu olarak kalacağını belirterek planı sert bir biçimde eleştirmiştir.<sup>663</sup>

Marshall Planı'na en önemli desteği ise, Amerikan sermayesi vermiştir. Bu desteğin en önemli nedeni ise savaşın Batı Avrupa'da yarattığı tahribatın, bu bölgeyi Amerikan sermayesi için potansiyel pazar olmaktan çıkarması ve böylelikle ABD sermayesinin kriz riskiyle karşı karşıya kalmasıdır. Amerikan sermayesi bu plan ile tüm Avrupa'yı tek bir piyasa haline getirmeyi amaçlamıştır. Böylece Avrupa ekonomilerini canlandıran Amerika, aslında kendi üreticilerine güçlü ve istikrarlı bir pazar yaratmıştır. Amerikan Kongresi 3 Nisan 1948'de Ekonomik İşbirliği Kanunu'nu kabul etmiştir.<sup>664</sup> Yardımdan yararlanacak olan 16 ülke, Batı Avrupa İktisadî İşbirliği Teşkilatı'nı kurmuşlardır. Kongre ilk yıl 5 milyar 300 milyon dolarlık bir bütçeyi onaylamıştır.<sup>665</sup> 1 Nisan 1948'den 30 Haziran 1952'ye kadar Avrupa'ya yapılacak yardımın 22 milyar dolardan, uygulamada yaklaşık % 22 oranında azaltılarak 17 milyar dolara indirilmesi de kabul edilmiştir.<sup>666</sup>

Planın Türkiye üzerindeki etkilerine baktığımızda ise; Türkiye her zaman için Avrupa ekonomisinin tamamlayıcı bir parçası olmuştur. Avrupa ile kurulan ticarî ilişkide bir yandan sanayileşmiş ülkelere hammadde ve gıda maddeleri temin ederken diğer yandan da bu ülkelerin sanayi ürünlerine kaynak sağlamıştır. Bu dönemde ağırlık kazanan fikir, Türkiye'nin geniş doğal zenginliklerinin işletilmesi için gerekli olan araç ve imkânlarla

<sup>662</sup> *Akşam Gazetesi*, 15 Şubat 1948

<sup>663</sup> Türkkaya Ataöv, *Amerika, Nato ve Türkiye*, Aydınlık Yay., 1. Baskı, Ankara 1969, s. 126.

<sup>664</sup> Faruk Sönmezoglu, *II. Dünya Savaşı'ndan günümüze Türk dış politikası*, Der Yay., İstanbul 2006, s. 392.

<sup>665</sup> Melih Esenbel, *Türkiye'nin Batı İle İttifaka Yönelişi*, İsis Yay., İstanbul 1992, s. 62.

<sup>666</sup> Erhan, *a.g.m.*, s. 284-287.

donatıldığı takdirde çok kısa bir zamanda Batı Avrupa'ya büyük miktarda tarımsal madde ve maden cevheri ihraç edebileceğidir. Bu dönemde Batı Avrupa bu maddeler bakımından dolarla satış yapan piyasalara tabidir. Ayrıca bu dönemde Uzak Doğu ile Doğu Avrupa'dan tarımsal madde ihracı da kesintiye uğramıştır. Türkiye'ye Marshall Planı çerçevesinde düşünülen görev, Avrupa'nın bu ihtiyaçlarını karşılamasıdır. Bu yüzden Türkiye planının önemli bir parçası olarak düşünülmüştür. Türkiye bu dönemdeki kalkınma planlarını, Marshall Planı ile uyumlu hale getirmiştir.<sup>667</sup>

Bu gelişmeler ışığında Marshall Yardımları, diğer ülkelerden daha çok Türkiye'nin geleceğini etkilemiştir. Çünkü Türkiye gelişmekte olan bir ülkedir. Oysa Marshall Yardımları ile Türkiye'ye düşen görevden dolayı, ülkenin gelişmesinin önü kesilmiştir. Kalkınma planlarının ağırlıklı olarak tarıma dayandırılması, ağır sanayinin önerilmemesi gelişmiş ülke olma yolunda olan Türkiye'ye sorunlar yaratmıştır. Türkiye sahip olduğu iklim ve toprak özelliği ile Marshall Planı'na dahil olan ülkelerin ihtiyaç duyduğu ürünlerin hemen hemen hepsini yetiştirebilmektedir.<sup>668</sup> Türkiye, yine ihtiyaç duyulan hammaddeler bakımından da oldukça zengin bir ülkedir. Ancak Türkiye için bu dönemdeki en önemli sorun, doğal zenginliklerin ulusal kaynaklarla değerlendirilmesinin mümkün olmamasıdır. Türkiye bunun için dışarıdan yapılacak yardımlara mecburdu ve bu olumsuzluğu gideren ise Marshall Yardımı ve dış krediler olmuştur.

<sup>667</sup> Metin Aydoğan, *Türkiye Üzerine Notlar (1923-2005)*, Umay Yay., İzmir 2005, s. 124.

<sup>668</sup> Marshall Planı Türkiye Özel Misyonu Başkanı Russel Dorr, 1951 yılında yaptığı bir açıklamada, ABD'nin Türkiye'ye yaptığı yardımların amacını şu şekilde açıklamaktadır: “ *Türkiye'nin iktisadi program neticesinde çoğalan buğday mahsulü hür dünyanın ordularını ve savunma fabrikalarını işçilerini beslemeye yardım edecektir. ... hür dünyanın kuvvetlenmesi, Türkiye'de istihsalin artmasıyla dostlarına hayati ihtiyaçları olan gıda maddeleri, kömür ve malzeme ihracatıyla elde edilebilir.*” Türkiye'nin uluslar arası iş bölümü içerisindeki yeri ABD tarafından belirlenmiş oluyordu. Buna göre Türkiye sanayileşmekten vazgeçip, Batı'nın temel ihtiyaçlarını karşılama, dolayısıyla tarım ürünleri ihracatçısı olmayı hedef almalıydı. Bkz: Sami Güven, *1950'li Yıllarda Türk Ekonomisi Üzerinde Amerikan Kalkınma Reçeteleri*, Ezgi Kitabevi, Bursa 1998, s. 1; ayrıca bkz.: Suat Oktar, Arzu Varlı, “Türkiye'de 1950-1954 Döneminde Demokrat Parti'nin Tarım Politikası”, *Marmara Üniversitesi İİBF Dergisi*, Cilt 28, Sayı: 1, İstanbul 2010, s. 10.

**Tablo 44 - Başlangıçtan 31 Aralık 1951 Tarihine Kadar Türkiye'ye Yapılan Marshall Planı yardımları**

<b>Dönemler</b>	<b>Direkt yardımlar (dolar)</b>	<b>Endirekt yardımlar (dolar)</b>	<b>Toplam</b>
<b>1948-1949</b>	49.000.000	-	49.000.000
<b>1949-1950</b>	58.500.000	71.500.000	130.000.000
<b>1950-1951</b>	45.000.000	25.000.000	70.000.000
<b>1951-1952</b>	2.000.000	22.000.000	24.000.000
<b>Kota kredisi</b>	-	30.000.000	30.000.000
<b>Teknik yardım</b>	2.500.000	-	2.500.000
<b>Toplam</b>	<b>157.000.000</b>	<b>148.500.000</b>	<b>305.500.000</b>

Kaynak:BCA. 030.1.0/ 80.507.5

Yardım kapsamında Türkiye'ye 1948-1952 tarihleri arasında doğrudan ve dolaylı olarak toplam 305.500.000 dolar yardım yapılmıştır. Yapılan yardım belirtilen dönem koşulları itibariyle ülkeyi ekonomik açıdan olumlu etkilemiştir. Türkiye'nin Marshall Yardımları'ndan önceki genel durumu oldukça kötüdür: Ziraat genelde az gelişmiş, sanayileşme yavaş, ulaşım ise yetersiz seviyededir. Bütçe, millî savunma masraflarının yükü altında bunalmaktadır. Millî gelir çok düşüktür ve yabancı sermayeye ihtiyaç duyulmaktadır. Bu durum Türkiye için ekonomik durumdaki kötü gidişle birlikte düşünüldüğünde, Marshall Planı'na dahil olmayı daha bir kaçınılmaz hale getirmektedir.<sup>669</sup>

Yardımanın Türkiye'ye etkileri ve sonuçları incelendiğinde ise; Marshall Yardımı ile Türkiye ekonomisi için önerilen kalkınma modeli, tarıma daha fazla yatırımı, sanayide ise dolaylı ve daha yavaş bir büyümeyi amaçlamıştır. Türkiye ihtiyacı olan malları dışarıdan alacak, dışarıya tarım ürünleri ve hammadde sağlayacaktır.<sup>670</sup> Türkiye'nin programa dahil diğer Avrupa ülkelerinin özellikle kömür ve hububat ihtiyaçlarını

<sup>669</sup>Oral Sander, Mehmet Gönübol, *Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1995)*, Siyasal Kitabevi, Ankara 1996, s. 440-441.

<sup>670</sup> ABD 1948 yılından itibaren Marshall Yarımları programı çerçevesinde Türkiye'ye yaptığı yardımlar büyük ölçüde tarımsal malzeme ve mekanizasyon olmuştur. Marshall Planı ile Türkiye'ye yapılan temel hedefi, tarımsal üretim kapasitesinin artırılması ve karşılanmasıdır. Bkz.: Tefik Çavdar, *Türkiye Ekonomisinin Tarihi 1900-1960*, İmge Kitabevi, Ankara 2003, s. 337.

karşılayabileceği düşünülmüştür. Ancak tarımsal mallara yönelik dünya talebindeki dalgalanmaların yol açacağı iktisadî istikrarsızlıklar ve bunların getirdiği döviz sıkıntıları, bu kalkınma modelinde ilk karşılaşılan tehlike olmuştur. Türkiye ekonomisi üzerindeki bu tehlikeler 1950'lerin ortalarına kadar göze batmamıştır. Asıl olumsuzluklar ise bu tarihten sonra başlamış, yaptığı tercih Türkiye'ye pahalıya mal olmuştur.<sup>671</sup>

Marshall Yardımı ile tarım alanında önemli gelişmeler yaşanmıştır. Yardımların başladığı dönemde Türkiye nüfusunun % 81'i tarım ile geçimini sağlamaktadır. Buradan elde edilen gelir millî gelirin % 50'sini ve ülkenin ihracatının % 90'ını oluşturmaktadır. Türkiye aslında bir tarım ülkesi olmasına rağmen, bu alandaki üretimi düşüktür.<sup>672</sup> Siyasilerce kabul gören temel görüş, Marshall Yardımları kapsamında modernleşecek olan Türkiye tarımı, gelişip üretimini artıracak ve Avrupa devletlerine fayda sağlayabilecektir. Yardımlar, Amerikalı uzmanların önerileriyle Türkiye'de tarımın modernleşmesini ve ülkenin sahip olduğu tarımsal zenginliğin Avrupa'nın ihtiyaçlarını karşılamasını hedeflemiştir.

Bu gelişmeler sonucunda DP (Demokrat Parti), Marshall Planı'nın kredilerini kullanarak, tarıma büyük yatırımlar yapmıştır.<sup>673</sup> Yeni alanlar tarıma açılmış, traktör sayısı hızla artırılmış, Ziraat Bankası kredileri genişletilerek faizler düşürülmüş, ürün fiyatları yükseltilmiş, köyle bağlantı kurmak amacıyla iş makineleri getirilerek karayolları ve liman-rıhtım gibi gerek ihracatın, gerekse o dönemde Türkiye'de üsler kurmaya başlayan Amerikan ordusunun kullanacağı tesislerin yapımına başlanmıştır. Kısacası Amerikan

<sup>671</sup> Oktar, Varlı, *a.g.m.*, s. 17.

<sup>672</sup> Kenan Manioğlu, *Türkiye'de Marshall Planı*, Devlet Bakanlığı, Ankara 1950, s. 19.

<sup>673</sup> Kepenek, Yentürk, *a.g.e.*, s. 105.

raporları doğrultusunda, Türkiye’de sanayileşme terk edilerek dış ticarete dayalı tarıma öncelik verilmiştir.<sup>674</sup>

Tarımsal alanda yaşanmaya başlayan gelişme diğer hizmet sektörlerinin de canlanmasına yol açmıştır. Özellikle ulaşım sektörünün bu dönemde ön plana çıktığı söylenebilir. DP döneminde Marshall Planı kapsamında hazırlanan ulaşım projeleri ülkenin başlıca tarımsal ürün-hammadde üretim alanlarının yurt içi ve yurt dışı ticaret merkezleriyle bağlantısının kurulmasını sağlayacak şekilde oluşturulmuştur. Böylelikle tarım ve madencilik ürünlerinin iç ve dış pazarlara ulaştırılmasının yanında ülkenin bütünlüklü bir pazar haline getirilmesi hedeflenmiştir. Ayrıca bu projelerle, Türkiye’nin kapitalist gelişme sürecinin, uluslararası iş bölümüne uygun olarak yapılandırılması, plan kapsamındaki Avrupa ülkelerinin ve ABD’nin ihtiyaç duyduğu ürünlere ulaşmasının sağlanması da hedeflenmiştir. DP iktidarı ile birlikte Marshall Planı kapsamında başta karayolu olmak üzere havayolu ve denizcilik alanlarında önemli adımlar atılmıştır. Özellikle karayollarına ağırlık verilmesinin nedeni, iç bölgelerin tarımsal ürün ve hammaddelerinin; İstanbul, İzmir, İskenderun, Mersin, Samsun, Zonguldak, Antalya gibi liman şehirleri ile bağlantısını sağlamaktır.

Marshall Planı kapsamında deniz ulaşımı alanında, tarım ürünlerinin ve hammaddelerin dış pazarlara ulaştırılmasında yaşanan güçlüklerin giderilmesi amaçlanmış ve bu amaca ulaşmak için hükümet, gemiler satın almış, limanları modernize etmiştir.<sup>675</sup> Türkiye’yi dış pazarlara entegre edebilmenin aracı olarak görülen limanlar, hükümet tarafından bu dönemde ya iyileştirme ya da yeniden modern anlamda inşa edilme yoluna

<sup>674</sup> Baskın Oran, *Türk Dış Politikası (1919-1980)*, C. I, İletişim Yay., İstanbul 2002, s.488.

<sup>675</sup> Tolga Tören, *Yeniden Yapılanan Dünya Ekonomisinde Marshall Planı: Türkiye Örneği*, Yayımlanmamış Y. Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı Kalkınma İktisadi ve İktisadi Büyüme Bilim Dalı, İstanbul 2006, s. 161.

gidilmiştir. Bu dönemde üzerinde en çok durulan liman ise, Türkiye'nin en önemli ihraç mallarından birisi olarak görülen kömürün ve Karabük Çelik Fabrikaları'nda üretilen çeliğin dış pazarlara ulaştırılmasında önemli rol oynaması planlanan Zonguldak Limanı olmuştur.<sup>676</sup> Zonguldak Limanı için hazırlanan proje 24 Haziran 1949 tarihinde imzalanan sözleşme ile Mersin Limanı'nı da yapacak olan Hollandalı firmaya verilmiştir. Projenin gerçekleşmesi için gereken 25 milyon liranın %53'ünün Marshall Planı ile sağlanan krediden, kalan kısmın ise ulusal kaynaklarla finanse edilmesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca limanın iç tesisleri için de hükümet bütçesinden 7,5 milyon lira harcanması kararlaştırılmıştır.<sup>677</sup> Plan kapsamında ayrıca DP Hükümeti; Mersin, Samsun, İskenderun Limanı gibi ülkenin diğer limanlarının da modernize edilmesi yoluna gitmiştir. Limanlar aracılığıyla Türkiye'nin ürettiği ürünün fazlası denizyolu ile Avrupa ülkelerine ulaştırılması istenmektedir. Bu nedenle hükümet tarafından var olan limanların iyileştirilmesine veya yeniden inşasına ağırlık verilmiştir.

Yaşanan bu gelişmeler ister istemez Türkiye'yi dış ticaret alanında ABD ve Avrupalı sanayileşmiş devletlere daha bağımlı hale getirmekten başka bir işe yaramamıştır. Aşağıdaki tablo 45'de bunu doğrulamaktadır. II. Dünya Savaşı ve öncesinde ABD'nin, Türkiye'nin dış ticaretteki yeri genel olarak 3. veya 4. sırada iken, 1945 sonrası yaşanan siyasî gelişmeler ve özellikle Marshall Yardımı ile birlikte ABD, Türkiye'nin dış ticaretindeki en önemli aktörü haline gelmiştir.

<sup>676</sup> *Yeni Mersin Gazetesi, Zonguldak'ta Modern Bir Liman Yapılıyor*, 25 Şubat 1949

<sup>677</sup> ...Liman inşaatına ilkbaharda başlanacaktır. Marshall yardım planından istifade edilerek inşa edilecek olan müstakbel Zonguldak limanı 25 milyon liraya çıkacaktır. Ayrıca limanın dahili tesisleri için de Hükümet bütçesinden 7,5 milyon lira sarf edilecektir. Bkz.: *Yeni Mersin Gazetesi: Zonguldak'ta Modern Bir Liman Yapılıyor*, 25 Şubat 1949.

**Tablo 45 -1945/1951 Döneminde Bazı Ülkelerle Türkiye'nin Dış Ticaret Payları (% Yüzde olarak)**

Yıllar	ABD		Almanya		İngiltere		Fransa	
	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat
1945	43.8	17.6	-	0.6	14.9	23.3	1.4	0
1946	21.5	31.2	0	0	15.8	18.9	4.5	0.7
1947	23.6	33.2	0.2	0.2	16.4	12.6	4.5	2.3
1948	21.7	23.2	3.8	0.7	24.3	6.4	5.7	4.2
1949	14.3	20.2	16.1	3.9	17.2	1.6	5.2	5.5
1950	16.9	24.5	21.1	17.6	10.4	5.5	4.3	5.0
1951	21.3	12.0	26.6	23.6	16.9	4.2	6.6	5.6

**Kaynak:** DİE, *İstatistik Göstergeler (1923-1998)*, Aktaran: Kepenek- Yentürk, *a.g.e.*, s. 124.

Tablo 45'deki verilere göre 1945-1951 yılları arasında Türkiye'nin dış ticaretinde ABD'nin payı yükselirken, Avrupalı ülkelerin payı düşüyor. İncelenen 7 yıllık periyotta ABD'ye gerçekleştirilen ihracatın ortalama değer payı % 23,3 iken İngiltere'nin % 16,5, Almanya'nın %9,7, Fransa'nın % 4,6'dır. Bu ülkelerden gerçekleştirilen İthalatın ortalama değer payları incelendiğinde ise; ABD % 23,2, İngiltere % 10,3, Almanya % 6,7, Fransa % 3,3 olarak sıralanabilir. 1945 sonrası iki ülke arasında gelişen siyasi ilişkilere paralel olarak ABD'nin Türkiye'nin dış ticaretindeki payı diğer ülkelere nazaran oldukça yüksektir. Ancak şunu belirtmemiz gerekir; İki ülke arasındaki ihracat (% 23,3) ve ithalat (% 23,2) payları dengelidir. İngiltere ile daha çok ihracat ağırlıklı bir dış ticaret yaşanmaktadır. ABD'den sonra en yoğun ticari ilişkinin gerçekleştirildiği ülkedir. Almanya ile savaş sonrasındaki ilk dönemlerde ticarî ilişki yoksa da 1948 ve sonrasındaki dönemde artmaya başlamıştır. Fransa'nın diğer ülkelere nazaran dış ticaretteki payı düşük olmakla birlikte ithalat ve ihracatın dengeli bir seyir izlediği ama ihracatın ithalata oranla biraz daha fazla olduğu söylenebilir.

Marshall Planı, Türkiye'nin kapitalist gelişme sürecinde önemli bir rol oynamıştır. Türkiye'ye biçilen "tarım ülkesi" rolü ile Türkiye'ye çok sayıda tarım aleti gelmiş, sulama olanakları artmış, başta gübre kullanımı olmak üzere modern tarım

yöntemleri yaygınlaşmıştır. Tarımda makineleşme ile özellikle verimliliğin artmasında önemli gelişmeler sağlanmıştır. Ayrıca kırsal üretim bölgelerini önemli ticaret merkezlerine bağlayan yollara ağırlık veren bayındırlık faaliyetleri de, bir yandan tarım ürünlerinin ve madenlerinin pazara ulaşmasını diğer yandan da Türkiye coğrafyasının bütünleşmiş bir pazar haline gelmesini sağlamıştır. Bu gelişmeler ise, tarımsal üretimin artması, ekilen arazilerin genişlemesi, endüstriyel tarım ürünlerinde uzmanlaşma, tarım ürünlerinin ihracatının artması gibi sonuçları doğurmuştur.

## V.2. Demokrat Parti'nin Denizcilik ve Liman Politikası

Demokrat Parti'nin denizcilik alanındaki ilk önemli çalışması, 1937'de çok kısa süreli ticari hayattan sonra kapanan Denizbank'ın<sup>678</sup>, *Denizcilik Bankası TAO* adıyla tekrar kurulmasıdır. 1951'de, devletin denizcilik alanındaki teşekküllerinin yerine geçmek üzere 5842'nolu kanunla kurulan bu işletme, devlet ile özel sektör sermayesinin birlikte oluşturacakları karma bir kuruluş statüsüne kavuşmuştur.<sup>679</sup> Sermayenin % 51'inin devlete, % 49'unun da özel sektöre ait olması öngörülmüştür. İlk kuruluşta sermaye 500 milyon lira olarak tespit edilmiştir. Kanunun öngörmesine rağmen özel sektör, sonraki yıllarda da sermayeye katılmamış, 1964 tarih ve 440 sayılı kanunla gerek Denizcilik Bankası, gerekse de 1956'da kurulan *Deniz Nakliyat Şirketi*, bir kamu iktisadî teşebbüsü haline getirilmiştir.<sup>680</sup>

<sup>678</sup> 1 Ocak 1938 tarih ve 3295 sayılı kanunla deniz ulaştırma ve taşıma sektörleri ile liman işletmecilik hizmetleri birleştirilmiş ve İktisat Vekaleti'ne bağlı kalmak kaydıyla Denizbank adlı kuruluş meydana getirilmiştir. Bkz.: Yaşa, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978)*, s. 281.

<sup>679</sup> *TBBM Kanunlar Dergisi*, Dönem 9, Cilt: 33, s.972; *Resmî Gazete ile ilâm* : 16 .VIII .1951-Sayı: 7886.

<sup>680</sup> As, *a.g.t.*, s. 457.



**Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu**

(Resmî Gazete ile ilân : 16.VIII.1951-Sayı : 7886)

No.  
5842

Kabul tarihi  
10.VIII.1951

**I - Kuruluş**

*Kuruluş*

BİRİNCİ MADDE — Denizcilik Bankası adıyla, Türk sularında ve yabancı denizlerde ulaştırma işlerini ve bu işlerle ilgili her türlü teşebbüslerle bu kanunda gösterilen diğer hizmetleri yapmak ve bu kanunla hususi hukuk hükümlerine göre idare edilmek üzere Anonim Ortaklık şeklinde bir banka kurmak için Hükümete yetki verilmiştir.

**Fotoğraf 14-** Denizcilik Bankası'nın Kuruluşuna Dair Kanun Metni

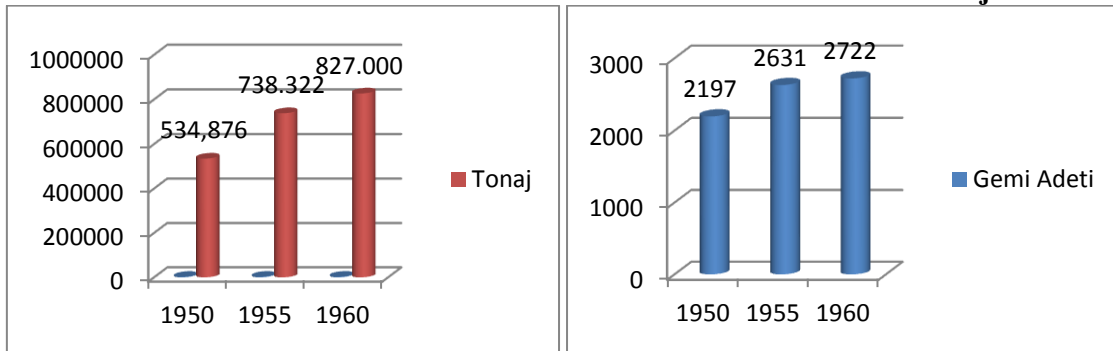
Denizcilik Bankası'na ait kanunun gerekçesinde belirtildiği üzere bankaya, bankacılık işlemleri de yapan bir holding fonksiyonu verilmek istenmiş, her türlü denizcilik işlerinin ise banka tarafından çeşitli uzmanlık alanlarında kurulacak anonim ortaklıklar tarafından yapılması öngörülmüştür. Uygulamada da bu şekilde hareket edilmiş ve faaliyet alanları birbirinden ayrılmış birkaç işletme kurulduktan sonra 1956'da, iç ve dış yük taşımacılığı bankanın idarî sorumluluğundan büsbütün ayrılmış, bu faaliyet, sermaye çoğunluğu Denizcilik Bankası'na ait olmak üzere kurulan *Deniz Nakliyatı Anonim Şirketi*'ne bırakılmıştır.<sup>681</sup> Aynı kanunla, önceden devlet tekelinde olan birçok iş serbest bırakılmış, ayrıca özel sektöre Denizcilik Bankası'nın çalıştığı hatlarda, liman ve iskelelerde eşit şartlarda çalışma olanağı da sağlanmıştır. Bu dönemde kısa süreli de olsa, ABD'li uzmanlardan da yararlanıldığı görülmektedir. Marshall Planı kapsamında teknik yardım amacıyla Nisan 1950'de Denizyolları İdaresi'ne gelerek çalışmalara başlayan ve sözleşme süreleri Nisan 1951'de sona erdiği halde, süreli olarak uzatılan 10 Amerikalı

<sup>681</sup> A.g.t., s. 457.

uzman, bir süre sonra kaynak yetersizliği nedeniyle ülkelerine dönmek zorunda kalmışlardır.<sup>682</sup>

Bu dönem içinde büyük kısmı Denizcilik Bankası tarafından yönetilmek üzere, kamu kaynaklarından özel sektör gemiciliğinin gelişmesini sağlayacak ve ülkede gemi inşa sanayinin gelişimine imkân verecek fonlar tahsis edilmiştir. Bunlar uygun şartlarda özel sektöre kredi olarak verilmiştir. Ayrıca vergi ve ithalat kolaylıkları sağlanmıştır. Türk dış ticaretinin artması, dönemin özellikle ilk yarısında devletle birlikte özel sektörün dışarıdan büyük tonajlı gemiler ve tankerler satın almasını teşvik etmiş, bu sayede Türk ticaret filosunun tonajı yükseldiği gibi, bu tonaj içerisinde büyük gemilerin payı da artmıştır. Ayrıca, o döneme kadar filonun büyük kısmını oluşturan (% 60 ) buharlı gemiler yerine motorlu gemiler alınmış, filo modernleştirilmiş ve uzak mesafelere seyir olanakları artırılmıştır. Aşağıdaki grafik 11’te Türk ticaret filosunun gerek gemi, gerekse tonaj olarak büyüdüğünü gösterir bilgiler bulunmaktadır.

**Grafik 11 – 1950/1960 Arası Türk Ticaret Filosuna Ait Gemi ve Tonaj Miktarları**



**Kaynak:** DPT, Kalkınan Türkiye (Rakamlarla 1923-1968), MEB Basımevi, Ankara 1969 s.64

Gemi başına ortalama tonaj 1950’de 244, 1955’te 281, 1960’ta 304’a tona kadar yükselmiştir. Ayrıca bu dönemde özel sektörün yük gemisi ve tanker türlerindeki payı devletin payını hızla geçmiştir. Demokrat Parti Döneminde gerek iç gerekse dış

<sup>682</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 14 Temmuz 1951

konjonktürün etkisiyle denizciliğe gerekli önem verilerek bir takım adımlar atılmıştır. Denizcilik alanıyla ilgili KİT'ler kurulmuş, ticaret filosu genişletilmiştir. Demokrat Parti Döneminde atılan bu adımların dışında liman yapımına da ağırlık verilmiştir.<sup>683</sup> Bu amaçla hükümet liman inşaatlarıyla ilgili olarak kanunlar çıkararak gerekli yasal düzenlemeleri hazırlamıştır.<sup>684</sup>

### Limanlar İnşaatı hakkında Kanun

(Resmî Gazete ile ilâm : 4 . II . 1954 - Sayı : 8625

No.  
6237

Kabul tarihi  
27 . I . 1954

**MADDE 1.** — Yurt kıyılarındaki şehir ve kasabalarımızın ihtiyaçlarını karşılamak üzere, iskele, rıhtım, mendirek, barınak ve limanlar inşaatı ile tesisat, teçhizat ve onarımlarının, buralarda ve kıyılarımızın icabeden mahallerinde tarama ameliyatının ve bunlara ait etüd ve projelerin yaptırılması ve bu işlere lüzumlu makine ve vasıta satın alınması, bakım ve onarımları ve buna müteferri depo ve atelyelerin kurulması ve işletilmesi ve diğer her türlü giderler için yıllık ödeme miktarı (30) milyon lirayı geçmemek üzere (300) milyon liraya kadar gelecek yıllara geçici taahhütlere girişimiye Bayındırlık Vekili ve faizleri ile birlikte bu meblâğın % 50 sini geçmemek üzere bono çıkarmaya Maliye Vekili salâhiyetlidir. Bu suretle girişilecek taahhütler karşılığı her yıl bütçe kanunlarına bağlı cetvellerin Bayındırlık Vekâleti kısımlarında bu maksatla açılacak bölümlere konur.

**MADDE 2.** — Birinci maddede sayılan işler ve bunların inşa sıraları İera Vekilleri Heyetince kararlaştırılır.

**MADDE 3.** — Bu kanun mevzuunu teşkil eden iş ve hizmetleri, avans teminatına ait hükümler mahfuz kalmak suretiyle 1050 sayılı Muhasebeî Umumiye Kanununun 83 nci maddesinin (h fıkrası ile 2490 sayılı Kanunla ek ve tadillerine tâbi olmamak ve 1050 sayılı Muhasebeî Umumiye Kanununun 135 nci maddesindeki nispet % 50 ye çıkarılmak şartıyla toplu ve kısımlar halinde tanınmış, yerli veya yabancı uzman firmalar arasında muvafık görülerek seçilecek birine veya bir kaçına pazarlıkla yaptırmaya Bayındırlık Vekili salâhiyetlidir.

**MADDE 4.** — Yaptırılan tesisler inşaları tamamlandıktan ilgisine göre ve İera Vekilleri Heyetince kararlaştırılacak esaslar dairesinde işletme teşekküllerine, özel idare veya belediyelere devrolunur.

**MADDE 5.** — Mevcut ve hususi kanunları ile inşa edilmekte olanlarla bu kanun gereğince ele alınacak tesislerin bakım ve iyi halde bulundurulmaları bunları işleten teşekküllere aittir.

Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı ile İktisadi Devlet Teşekküllerine ait olanların esaslı tamirleri kendilerine aittir. Belediye ve mahallî idarelere ait olanların esaslı tamirleri Bayındırlık Vekâletince yapılır. Tamirleri Bayındırlık Vekâletince yaptırılacak tesisleri işleten teşekküller devredilmiş ve devredilecek tesislerin devrinden sonra yapılacak esaslı tamir karşılığı olarak her yılın gayrisâfi iradından % 10 nispetinde bir meblâğı Hazineye yatırmaya mecburdurlar.

**MADDE 6.** — Yapılacak tesisleri devralacak belediye, özel idare, köy hükmi şahsiyeti ve İktisadi Devlet Teşekkülleri ile Denizcilik Bankası ve işletmelerine ait arazi ve arsalarla taş, kum ve çakıl ocaklarını tesislerin inşası sırasında muvakkaten Bayındırlık Vekâleti bedelsiz olarak işgal eder.

İşletmesi kendilerine devredilecek daire ve müesseselere ait arazi ve diğer gayrimenkullerin istimlâki halinde istimlâk bedeli ödenmez. Devirden önce ödenmiş ise

### Fotoğraf 15- 1954 Tarihli Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun

Türkiye'nin doğal ve yapay limanlarının toplam yükleme ve boşaltma kapasitesi yıllar içerisinde artmıştır. Örneğin 1950'de 1 milyon ton iken, bu kapasite

<sup>683</sup> M. Serhan Yücel, *Demokrat Parti*, Ülke Kitapları, Ankara 2001, s. 102.

<sup>684</sup> *Resmî Gazete*, 04.02.1954

1953'te 3 milyon tona, 1960'ta 10 milyon ton'a kadar çıkmıştır.<sup>685</sup> Limanlarda bu dönemde artan ticaret hacimleri ve iş yükü, bir süre sonra limanların yenilenmesi veya iyileştirilmesi ihtiyacını doğurmuştur. 1940'lı yılların sonlarında başlayan ve 1950'li yıllarda devam eden süreçte pek çok liman yapılmıştır. Bunlar arasında yapılan başlıca limanlar; İstanbul (Salıpazarı), Haydarpaşa, İzmir (Alsancak), Mersin, İskenderun, Samsun, Trabzon ve Zonguldak Limanları'dır. Ayrıca sahildeki şehir ve kasabaların pek çoğunda yeni iskeleler ve barınaklar inşa edilmiş veya tamir edilmiştir. Ancak bu dönemde limanların tek bir merkezden yönetilmesi için gerekli teşkilatlanma yapılmamış, demiryollarıyla bağlantılı olan limanlar (Haydarpaşa, İskenderun, Samsun, Mersin ve Derince), yine DDY'ye, diğer limanlar ise, Bayındırlık Bakanlığına bağlı olarak çalışmışlardır.

DP iktidarının limanlar konusundaki çalışmaları üç gruba ayrılabilir. Buna göre özel kanunlarla inşa edilen Ereğli, Trabzon, İnebolu ve Amasra Limanları 1. grubu, iskele ve barınaklar inşaatı 2. grubu, büyük limanların inşaatı da 3. grubu oluşturmaktadır.<sup>686</sup> Bu son grubu oluşturan İstanbul, İzmir, Samsun ve İskenderun Limanları yapımına harcanmak üzere Türk hükümetince Milletlerarası Kalkınma ve İmar Bankası'ndan kredi istenmiş ve istenen kredi Kasım 1950'de verilmiştir. Bayındırlık Bakanlığı emrine verilen bu 12,5 milyon dolarlık kredi ile limanların yapımı için yurt dışından malzeme alınması ön görülmüştür.<sup>687</sup> Ayrıca inşaat için gerekli miktarın bir kısmını iç finansmanla karşılamak üzere 73 milyonluk bir ödenek ayrılmıştır.<sup>688</sup> Bu kapsamda 1950–57 arasında liman ve iskeleler inşaatı için bütçeden ayrılan ödenek grafik 12'de belirtilmiştir.

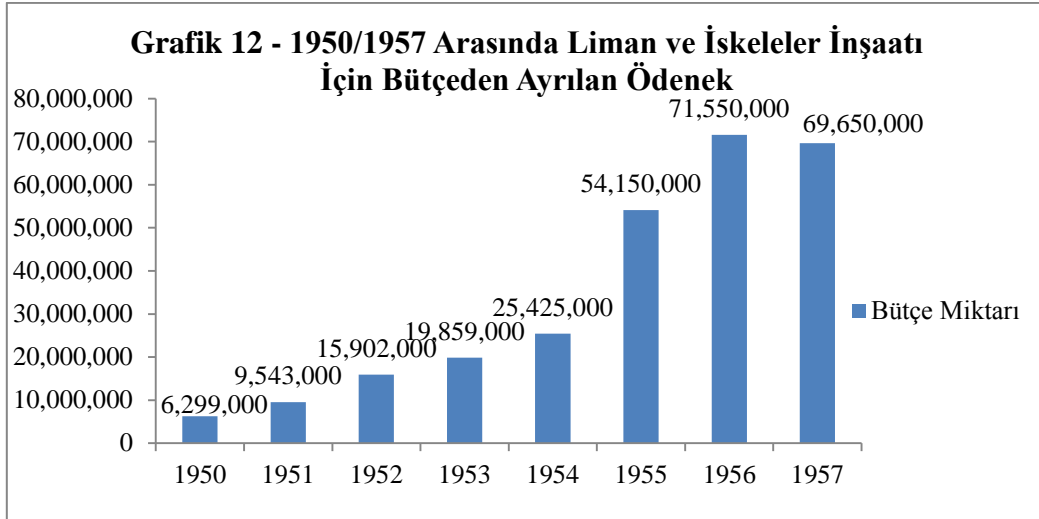
---

<sup>685</sup> As, a.g.t., s. 458.

<sup>686</sup> A.g.t., s. 459.

<sup>687</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 4 Kasım 1950

<sup>688</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 24 Mayıs 1951



**Kaynak:** BCA, 030..01.0.0/74.471..12 (15.08.1958)

Hükümet tarafından 1950 ile 1957 yılları arasında liman ve iskeleler için ayrılan toplam bütçe 272.378.000 TL'dir. Limanlar için ayrılan bu ödenek ile başta Alsancak, Zonguldak, İskenderun, Samsun ve Mersin Limanı olmak üzere liman inşaatları ve modernleştirme çalışmaları yoğun bir şekilde gerçekleştirilmiştir. Bu arada ülkede gerçekleştirilen liman inşaatları iktidar ile muhalefet arasında tartışmalara da sahne olmuştur. Temmuz 1955'te CHP'li Kasım Gülek ile DP'li Muammer Çavuşoğlu arasındaki bayındırlığa yönelik tartışmalar basına yansımıştır. Bu dönemde DP iktidarına yakın Zafer Gazetesi, sık sık bayındırlık alanında DP iktidarının yaptığı hamleleri gündeme getirmektedir. 15 Temmuz 1955 tarihli Zafer Gazetesi'nde yayınlanan haberde Ulaştırma ve Bayındırlık Bakanı Muammer Çavuşoğlu, muhalefeti sert bir dille eleştirmektedir.

Çavuşoğlu, gazeteye yapmış olduğu açıklamada; ülkemizin deniz kıyısı uzunluğunun 7000 km.'den fazla olduğunu, İstanbul ve İzmir Limanları dışında bu sahillerde ihtiyacımızı karşılayacak limanların olmadığını dile getirmekle beraber, 1950'ye kadar yapılan işlerin ise konunun önemi karşısında hiç denecek derecede olduğunu belirtmiştir. CHP'nin 27 yıllık iktidarında bu işlere sadece 40 milyon lira harcadığını, hâlbuki kendilerinin yalnız 1955 bütçesiyle liman inşaatına ayırdıkları paranın 54 milyon

lira olduğunu da vurgulamıştır. Limanların yetersizliği yüzünden kara, demir, deniz ve havayolları arasında ahenk sağlanamadığını, kendilerinin ise Hopa'dan İskenderun'a bir liman inşası programı hazırladıklarını söyleyen Çavuşoğlu, bir kanunlar serisinin verdiği imkânla 700 milyon liralık iç, 16.3 milyon dolarlık (50 milyon lira) da dış finansmanı içeren planı uygulamaya koyduklarını, böylece yılda 100 milyon liralık gelir kaybını önledikleri gibi ülkenin zengin doğal kaynaklarını ve üretim güçlerini de harekete geçirdiklerini belirtmiştir. Çavuşoğlu, muhalefetin bütün bu çalışmaları “kudretini aşan yatırımlar” olarak nitelediğini, bu düşüncelerin, ülkeyi yeteri kadar tanımayan bazı yabancıların hazırladıkları ve verdikleri gün olaylarla tekzibe uğrayan raporlarındaki görüşle tam bir uyum içerisinde olduğunu üzüntüyle tespit ettiklerini belirtmiştir.<sup>689</sup>

Basın aracılığıyla yaşanan bu tartışmaların dışında DP Hükümeti Döneminde gerek Karadeniz ve gerekse Akdeniz'de bazı limanların yapımına başlanmıştır. Bunlardan birisi, İskenderun ile birlikte Doğu Akdeniz'in en stratejik limanı olacak olan Mersin Limanı inşasıdır. Bilindiği gibi bu limanla ilgili kanun, daha Cumhuriyetin kuruluşundan 1 yıl sonra Samsun Liman Kanunu ile birlikte çıkmış, fakat geçen zaman içerisinde bir türlü liman inşaatına girişilememiştir. Ancak 1954 yılında Hollanda Kraliyet Liman İnşaat Şirketine 68.867.797 liraya ihale edilerek inşasına başlanabilmiştir.<sup>690</sup> Yine bu dönemde Mersin Limanı ile birlikte uzun yıllardır yapılamayan Samsun Limanı konusunda da önemli gelişmeler yaşanmıştır. Alman Philip Holzman ve bir başka Alman firmasıyla birlikte bir Türk firmasının oluşturduğu konsorsiyum, ortaklaşa Samsun Limanı'nın genişletilmesi ve yeniden inşası konusunda Türk hükümeti ile 14.3 milyon dolarlık bir sözleşme imzalamıştır.<sup>691</sup>

<sup>689</sup>Zafer Gazetesi, 15 Temmuz 1955

<sup>690</sup>BCA, 30..1.0.0/ E8/74.470..9.

<sup>691</sup>Cumhuriyet Gazetesi, 16 Eylül 1953

Mersin ve Samsun Limanları dışında bu dönemde Karadeniz’de Ordu ve Giresun Limanları da açılmıştır. Giresun Limanı’nın temeli 8 Ekim 1954’te Cumhurbaşkanı Bayar tarafından atılmıştır.<sup>692</sup> Giresun Limanı için 11 milyon lira harcanması öngörülmüştür.<sup>693</sup> 23 Haziran 1957’de hizmete açılan Ordu Limanı ise; 2.2 milyon liraya mal olacaktır.<sup>694</sup> Akdeniz’de ise Bodrum Limanı’nın temeli 30 Mayıs 1956’da atılmıştır.<sup>695</sup> Bodrum Limanı’nın tahmini bedeli ise 1 milyon liradır.

Marshall Planı’nın hızlandırıcı etkisiyle; II. Dünya Savaşı sonrasındaki CHP ve özellikle de DP Dönemlerinde denizcilik ve liman inşaatları konusunda atılan adımlar Türkiye’de denizciliğin ve limanların gelişimine önemli katkılar sağlamıştır. Özellikle Marshall Planı ile başlayan atılım çerçevesinde deniz ticaret filosunun genişletildiğini, CHP’nin son dönemlerinde temelleri atılan, DP Döneminde ise açılışları gerçekleştirilen İskenderun, Zonguldak ve Alsancak Limanları ile Türkiye’de hızlı bir biçimde liman inşaatlarına başlanmıştır. Liman inşaatı konusunda başlayan bu süreç Mersin ve Samsun Limanları ile devam ederek kısa sürede sahil şeridindeki pek çok liman ve iskeleyi kapsayacak şekilde hızla yayılmıştır. DP hükümeti iktidarda bulunduğu süre zarfında iç ve dış finansman kaynakları kullanarak denizciliğin ve deniz ticaretinin Türkiye’de gelişebilmesi için geniş kapsamlı girişimlerde bulunmuştur.

### **V.3. Modern Liman İnşasının Basına Yansıyan Tartışmaları**

Mersin’de modern anlamda bir liman inşası fikri oldukça uzun bir geçmişe sahiptir. II. Meşrutiyet Döneminden itibaren kentte gelen pek çok devlet adamı liman inşaatı için bir takım sözler vermişlerdir. En önemli girişim Cumhuriyetin ilanının hemen

<sup>692</sup>*Cumhuriyet Gazetesi*, 9 Ekim 1954

<sup>693</sup>*Zafer Gazetesi*, 25 Temmuz 1955

<sup>694</sup>*Zafer Gazetesi*, 23 Haziran 1957

<sup>695</sup>*Zafer Gazetesi*, 31 Mayıs 1956

ertesini yılında Mustafa Kemal'in Mersin ziyareti sırasında halkın talepleri üzerine bir liman inşasına karar verilmiş, hatta sözleşme bile yapılmasına rağmen çeşitli nedenlerden dolayı yapılamamıştır. Mersin'de modern anlamda liman inşaatına ancak 1954 yılında başlanabilecektir. Bu nedenle 1954'e kadar liman tartışması kentin gündemini meşgul eden en önemli konuların başında gelmektedir.

1940'lardan sonra Mersin'de liman inşası fikrinin yeniden canlanmasında, İskenderun Limanı'na yapılması düşünülen yeni iskele inşaatı ve Marshall Planı kapsamında hükümetin limanları modernleştirme çalışmaları önemli bir rol oynamıştır. II. Dünya Savaşı öncesi İskenderun Limanı'nın Türk topraklarına katılması Mersin Limanı üzerindeki etkisini savaştan sonra göstermiştir. Mersin'in olumsuz hava şartlarına açık bir liman olması, tesis ve alt yapı eksikliği gibi faktörler de eklenince, bölgedeki pek çok tüccar İskenderun Limanı'nı tercih etmeye başlamıştır.<sup>696</sup> II. Dünya Savaşı sonrasında İskenderun'a bir iskele yapılması, Mersin'de tepki ile karşılanmıştır. Bu tepkiler basına da yansımıştır. Örneğin; Cihad Baban, 6-7 Ocak 1945 tarihinde Yeni Mersin Gazetesi'nde yayınlamış olduğu makalede Mersin Limanı'nın 37 yıllık geçmişine kısaca değindikten sonra, İskenderun Limanı'na yapılan iskele gibi Mersin Limanı'na da bir iskele yapılmasının gerekliliğinden bahsetmiştir.<sup>697</sup>

*“ İskenderun'un hiçbir şeyden şikâyet hakkı yok, içinde bulunduğu körfez, ona tabii bir liman hususiyeti veriyor. Kaldı ki, devlet bununla da iktifa etmeyerek indirme-bindirme işlerini kolaylaştırmak için oraya muazzam bir de iskele yaptırdı.*

*...Etibank bugüne kadar, Mersinden sevki ettiği krom ve bakırı da İskenderun'a yollayacaktır. Banka haklı, çünkü orada iskele var. Bunun içinde gerekli tesisatı şimdiden hazırlamaktadır. Yapılan antrepolarla, toprak ofisinin ambarlarıyla, ağır vinçlerle ve senede 20 günden fazla sert olmayan denizi ile burası hakikaten mükemmel bir ihracat ve ithalat ve*

<sup>696</sup>Bir önceki bölümde rakamlarla bu durumu göstermeye çalışmıştık, s. 258-262.

<sup>697</sup>Yeni Mersin Gazetesi, Cihad Baban, “Mersin Limanı'nın 37 Yıllık Hikayesi”, 6-7 Ocak 1945



*bilhassa transit iskelesi olmaktadır. Nitekim İskenderun da tüccar adedinin gittikçe artması da bu inkişafı rakamlarla, ispat ediyor.*

*....Tüccar sayısı münhani İskenderun'da yükselirken Mersinde aksi bir seyir takip ediyor. Şahsen, kötümser görüşlü bazı Mersin tüccarlarının “ Mersin artık sönmeğe mahkumdur.” Sözlerine inanmıyorsam da, bilhassa son seneler zarfında bu gerileyişin mevcudiyetini de tasdik etmek mecburiyetinde kalıyorum. Liman mevzuunda Mersin hakikaten talihsizliğe uğramıştır.*

*....Beliren hakikat şudur: Mersin iskelesinin inşaatı artık şu veya bu sebeble, şu veya bu kırtasi tertible ve gene şu veya bu mülahazalarla geciktirilmemelidir.*

Mersin'e bir iskele gerekliliğinden bahseden Cihad Baban'ın yazısının dışında, yine aynı gazetede benzer fikirleri savunan başka kişilerin de konuya ilişkin görüşlerini bulabilmek mümkündür. Yeni Mersin Gazetesi'nin 7 Ocak 1945 tarihli nüshasında Necip Mecit Ergun imzasıyla yayımlanan bir yazıda, Mersin kentinin bir limana ihtiyaç duyduğunu ve hali hazırda İskenderun Limanı'nda iskele inşaatını gerçekleştiren şirket buradayken, aynı şirketin Mersin'de de bir iskele inşası yapmaları beklenmektedir. Bu konuda kent halkı hükümetten büyük bir beklenti içerisinde. <sup>698</sup>

*....Etrafında geniş bir hinterlandı bulunan ve bir ticaret şehri vasfını hakkı ile haiz olan Mersin'in önemli ihtiyaçlarından biri de liman tesisleridir.*

*.... her türlü tesisleri bulunan bir liman vücuda getirilmesi senelerden beri hakikat sahasına giremeyen bir hayal halinde kalmasına göre ( T ) şeklinde bir iskele kurmakla bu ihtiyaç karşılanmış olur.*

*....İskenderun iskelesini yapmış olan şirket henüz memleketimizde iken Mersin limanına da hiç olmazsa böyle bir iskele kurulması elzem ve zaruridir.*

*....Mersin'in denize ait derdi yalnız liman yapılmasından yahut onun yerine bir iskele kurulmasından ibaret değildir. Bu şehirde deniz işleri ile ilgili olarak tayfa, deniz ameleli, puvantör, gümrük komisyoncusu, arabacı, hamal ve saire olmak üzere geçimleri deniz faaliyetine bağlı binlerce vatandaş vardır ve bunlar müttefik devletler limanlarından hareket eden vapurların şöyle, böyle hepsinin Mersin limanına gelmeyip İskenderun'a gitmesi yüzünden perişan bir durumdadırlar.*

*....Muazzam bir liman tesisleri yerine mütevazi bir iskele, dışarıdan gelen vapurların boşaltma ve yükleme yerleri olan İskenderun ve Mersin limanlarına karşı müsavi*

<sup>698</sup> Yeni Mersin Gazetesi, 7 Ocak 1945

*bir muamele, istiyoruz. Millet fertleri arasında fark gözetmeyen Cumhuriyet devrinde imtiyazlı şehir ve liman yoktur.*

Kentte yapılması talep edilen liman inşaatı zaman geçmesine rağmen bir türlü yapılamamaktadır. 1940'lı yılların sonuna gelindiğinde liman inşası fikri daha da alevlenmiştir. Çünkü bu dönemde hükümet, Karadeniz'in önemli bir limanı olan Samsun'a mı, yoksa Akdeniz'in önemli bir limanı olan Mersin'e mi liman yapılmalı noktasında bir kararsızlık yaşamaktadır. Hükümetin bu kararsızlığı yalnızca yerel basında değil, ulusal basında da tartışma konusu olmuştur. 7.12.1949 Tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde "*Mersin mi Samsun mu?*" başlığı altında Fehmi Tevetoğlu imzasıyla çıkan yazıda, Mersin'e liman yapılmasının gerekliliğinden bahsedilmektedir.<sup>699</sup> Bu tartışmaya "*Mersin Liman İşini Takip Heyeti*" adı verilen kentteki sivil toplum örgütlerinin oluşturduğu bir heyet de dahil olmuştur. 15 Aralık 1949 tarihinde Sicilli Ticaret Piyasa Gazetesi'nde yayınlanan "*Mersin Liman Meselesi*" başlıklı yazıda, kendilerinin kesinlikle Samsun'da bir liman inşasının yapılmasına karşı olmadıklarını ama bir tercih yapılacaksa bu tercihin Mersin olması gerektiğinin altı çizilmektedir.<sup>700</sup> Bir takım istatistiki verilerle de bu düşüncelerini desteklemeye çalışmışlardır. Bu anlamda Mersin ve Samsun Limanları'nın 1939-1948 yıllarına ait ithalat ve ihracat rakamlarının karşılaştırması yapılarak, Mersin Limanı'nın, Samsun Limanı'na kıyasla daha hareketli ve daha faal bir liman olduğunu bu nedenle Mersin'e liman yapılmasının daha doğru olacağı ifade edilmektedir.<sup>701</sup>

<sup>699</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 7 Aralık 1949

<sup>700</sup> *Sicilli Ticaret Piyasa Gazetesi*, 15 Aralık 1949

<sup>701</sup> *Sicilli Ticaret Piyasa Gazetesi*, 15 Aralık 1949

**Tablo 46- Mersin ve Samsun Limanları'nın 1939/1948 Yılları Arasındaki İthalat ve İhracat Rakamları (Türk Lirası Olarak)**

İthalat			İhracat		
Sene	Mersin	Samsun	Sene	Mersin	Samsun
1939	7.787.113	1.222.956	1939	9.527.299	5.659.880
1940	1.687.292	133.784	1940	6.904.675	2.865.593
1941	9.632.525	995.146	1941	3.042.478	2.037.275
1942	17.072.504	69.543	1942	4.877.980	3.025.369
1943	16.634.680	11.543	1943	7.635.117	4.053.557
1944	10.130.371	82.491	1944	10.669.835	4.395.265
1945	9.631.399	96.663	1945	10.226.210	7.292.488
1946	2.948.279	221.008	1946	31.810.704	3.765.197
1947	3.716.957	1.093.135	1947	30.278.634	7.309.854
1948	4.664.684	775.386	1948	36.710.499	8.125.822
<b>Toplam</b>	<b>83.905.804</b>	<b>4.701.655</b>	<b>Toplam</b>	<b>151.683.431</b>	<b>48.530.300</b>

**Kaynak:** Sicilli Ticaret Piyasa Gazetesi, *Mersin Liman Meselesi*, 15 Aralık 1949

Tablo 46'da yer alan bilgilere göre Mersin Limanı'nın belirtilen yıllar itibariyle ithalat ve ihracat toplamı 235.589.235 TL iken, Samsun Limanı ise toplam 53.231.955 TL'lik işlem hacmine sahiptir. İfade edilen rakamlara göre Mersin Limanı işlem hacmi olarak Samsun Limanı'ndan 4,5 kat daha büyüktür. Benzer görüşleri destekleyen bir başka yazar Mehmet Halit'tir. 12 Şubat 1953 tarihli *Sabah Postası* gazetesinde yazmış olduğu makalesinde Samsun mu? Mersin mi? tartışmalarına katılmış ve Mersin'in, Samsun kadar önemli bir liman olduğunu vurgulamıştır. Ülke çıkarları gözetilerek en faydalı olabilecek yere limanın yapılması gerektiğinin altını çizmiştir.<sup>702</sup>

“ ....Son senelerde Mersin adının yanı başında birde Samsun zikredilmeye başlandı. İki liman arasında güya bir tercih yapıp sözde ikincisi uygun görülmüş. Eğer böyle bir mukayese ve tercih yapılmışsa neden ikincisi seçilmiştir? Samsun muvafık denilmişse yine bunda da siyasi ve askeri mülahazalar aramak lazımdır. Yoksa, iktisadi ve ticari avantajlar bakımından Mersin limanının ikinci plana atılması akla uygun değildir. Bu yönlerden bir Akdeniz limanını, Karadeniz'in bir limanı ile mukayeseye girişmek doğru olamaz. Karadeniz'in ve hatta bütün sahillerimizin limanları yapılsın, gönül istemez mi? Fakat, önce en mühimlerinin, en faideli olacakların yapılması iktiza etmez mi?....”

<sup>702</sup> *Sabah Postası Gazetesi*, 12 Şubat 1953

Yaşanan “Samsun mu? Mersin mi?” tartışması yalnızca basınla sınırlı kalmamıştır. Dönemin MTSO Meclis Başkanı Şükrü Şihman, 12 Kasım 1949 tarihinde Başbakan Şemsettin Günaltay’a göndermiş olduğu telgrafta Samsun Limanı’nın yapılmasına karar verip, Mersin Limanı’nın ikinci plana itilmesinin kentte yarattığı hayal kırıklığını ifade edip, kentte bir liman inşasının zorunlu olduğunu dile getirmiştir.<sup>703</sup>

*“ İmar ve Kalkınma Bankasından temin edilecek kredi ile tercihen Samsun Limanı’nın yapılmasına ve Mersin Limanının ikinci plana bırakılmasına karar verilmiş olduğu haberinin sahi olması bütün Mersin halkını elem ve ızdırap içinde bırakmıştır. ....*

*....bugüne kadar inşasına bir türlü başlanamayan Mersin Limanı’nın mutlaka yapılacağı ümidiyle gerek resmi gerek hususi müesseseler tarafından şimdiye kadar milyonlar harcanarak mağaza, depo, hangarlar ve saire gibi bir çok tesisler vücuda getirilmiştir.*

*....Bütün bu hakikatlere ve şimdiye kadar muhtelif tarihlerde salahiyyetli şahıslar tarafından yapılan vaatlere rağmen Mersinde liman inşasının ikinci plana bırakılmış haberi pek haklı olarak Mersinlileri teessür içinde bırakmıştır. Cumhuriyet hükümetimizden bu meseleyi yeniden tetkik ederek yukarıdaki arz olunan sebeplerle umum-u efkarın yanlış olduğuna kanaat getirdiği ikinci plana bırakma kararının düzeltilmesini ve limanımızın Samsun Limanı ile birlikte ve ilk planda yapılacağı müjdesinin verilmesini sabırsızlıkla beklemekte olduğumuzu derin saygılarımızla arz ederiz.*

*Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Meclis Bşk. Şükrü ŞIHMAN*

Mersin’de liman inşası konusunda halkta, yöneticilerde ve basında büyük bir beklenti söz konusudur. Özellikle DP Hükümetinin, Marshall Yardımları’yla ülkede liman inşaatlarına ağırlık vermesiyle birlikte Mersin’de liman işi daha dikkatli takip edilir hale gelmiştir. Liman işindeki en ufak bir aksama muhalif gazeteler tarafından hemen eleştirilmektedir. Örneğin; Vasfi Orgun, Toros Gazetesi’nde yazdığı “ *Mersin Limanı Hakkındaki Palavralar*” başlıklı makalesinde, DP’li Refik Koraltan tarafından 1951 yılı sonunda liman inşaatına başlanacağı sözü verilmiş olduğu halde 1952 yılının sonlarına gelindiğinde en ufak bir adımın atılmadığı konusunda

<sup>703</sup> BCA, 030.01.00/A7/17.97.19 (12-11-1949 )

eleştirilerini dile getirmektedir.<sup>704</sup> Aynı gazetenin farklı tarihli sayılarında liman işinin gecikmesinden dolayı eleştirel yazıların yoğun bir şekilde yazıldığı görülmektedir.<sup>705</sup>

Yerel basına yansıyan liman haberlerinden anlaşıldığı üzere, basın tarafından liman inşaatı işinin sıkı bir şekilde takip edildiği, bu konuda kentin ileri gelenlerinin fikirlerini gazetelerde yazmış oldukları makaleler aracılığıyla dile getirdikleri görülmektedir. Yerel ve ulusal basında liman konusunda çıkan haberler, aynı zamanda o gazetenin iktidar veya muhalefet partisine olan yakınlık ve uzaklığını da gözlemleyebilmemizi sağlamaktadır. Kentteki modern bir liman talebini sona erdirecek girişim 1 Nisan 1954 tarihinde ihalesinin yapılmasıyla başlamış, 25 Nisan 1954'te de temeli atılarak inşaatla başlanmasıyla fiili olarak uygulamaya geçmiştir.

#### **V.4. Modern Liman'ın İnşasını Geciktiren Gelişmeler**

Mersin'de modern bir limanın inşa edilmesi fikrinin hayata geçişi oldukça sancılı olmuştur. CHP iktidarının son dönemlerinde başlayan “Mersin mi?, Samsun mu?”<sup>706</sup> tartışmaları 1950'li yılların başında da devam etmiştir. Bu tartışma kentin gündemini oldukça meşgul etmiştir. Yaşanan bu gelişmelerle birlikte, ortaya çıkan tepkiler ve hükümet nezdinde yapılan girişimler sonucunda hem Mersin'e hem de Samsun'a liman yapılmasına karar verildiğini daha önce dile getirmiştik. Ancak Mersin Limanı'nın inşasını geciktiren başka faktörler de ortaya çıkmıştır. Birincisi 1953 yılında yoğun bir şekilde tartışılan Adana'ya bir iç liman yapılması fikridir. Bu konu, kentin gündemini meşgul eden ve limanın inşasını geciktiren bir engel olarak karşımıza çıkmaktadır. İkincisi ise liman arazisinin istimlakı sürecinde yaşanan zorluklardır.

<sup>704</sup> *Toros Gazetesi*, 23 Ağustos 1952

<sup>705</sup> *Toros Gazetesi*, 28 Şubat, 6, 21, 28 Mart ve 5 Nisan 1952 Sayıları.

<sup>706</sup> *Cumhuriyet Gazetesi*, 7 Aralık 1949

#### V.4.1. Adana İç Liman Tartışması

1953 yılında Adana'nın sahip olduğu ticarî konumdan dolayı bir iç limanın yapılması fikri gündeme gelmiştir. Adanalı tüccarlar başta olmak üzere kentin ileri gelenlerinin yapmış olduğu girişimler sonucunda DP Hükümetinin de bu konuya sıcak baktığına dair basında bir takım haberler yayınlanmıştır. Adana'ya, Seyhan Nehri üzerinden kentin içine doğru ilerleyen bir liman inşa edilmesi fikri, yalnızca düşüncede kalmamıştır. Hatta fikrin hayata geçirilmesi için bazı girişimlerde bulunulmuştur.

*Bir Adana haberine göre; Adana'nın iç liman haline gelmesi işi tahakkuk ediyor. Daha önce kurulduğunu haber aldığımız " Seyhan Nehri Kanalı ve Dokları İşletmesi ve Türk Anonim Şirketi" adı altındaki müteşebbis idare heyeti de fiilen faaliyete geçmiş bulunmaktadır. Diğer taraftan, Meclis başkanı Refik Koraltan, Başbakan Adnan Menderes, Dışişleri Bakanı Fuat Köprülü, Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoglu da bu şirkete kurucu aza olarak kaydedilmişlerdir. İç liman, Ceyhan nehrinin Seyhan'a bağlanmasıyla meydana gelecek ve Seyhan'ın sağ ve sol sahillerinde rıhtımlar yapılacaktır. Bu suretle Çukurova'nın bütün ihrac maddelerinin vapurlarla harice sevki mümkün olacaktır.*

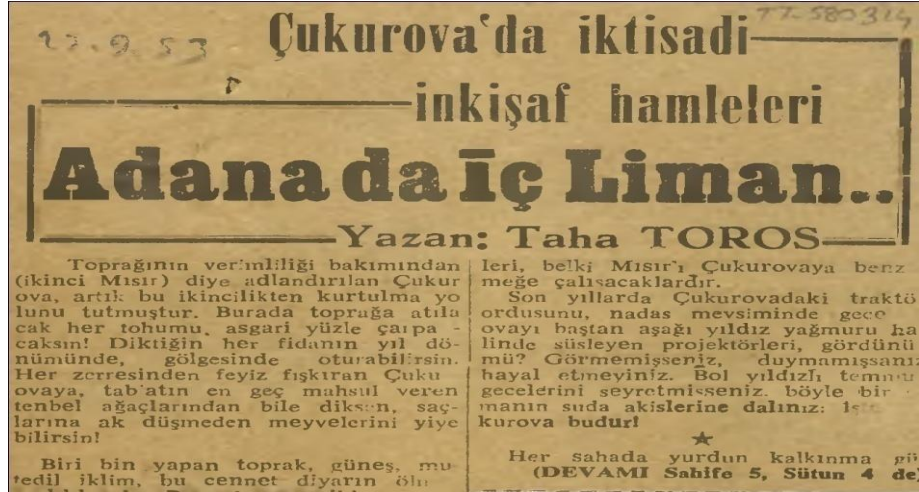
*Seyhan valisi Ahmet Kınık'ın gazetelere verdiği beyanata göre; Seyhan nehrinin baştanbaşa taranması, 5-6 tonluk gemilerde nehirden geçerek Adana'ya kadar gelmesi, rıhtımlar, antrepolar ve sair lüzumlu tesislerin yapılması Yugoslav Devlet İnşaat Müesseseleri Fabrikaları Birliğine teklif edilmiştir. Vali ayrıca, Ankara'ya gelen mütehassıslarla da görüşmüştür. Habere göre, Yugoslav mütehassıslar Adana'ya gelerek etütlerine başlayacaklardır.<sup>707</sup>*

Basında çıkan bu haberlerin dışında limanın maliyeti de hesaplanmıştır. Yabancı sermaye ve devletin ortaklaşa çabası sonucunda yapılacak olan limanın en az 100 milyon liraya mal olması beklenmektedir. Bu konuda gerekli finansmanı yaratabilmek için Kalkınma Bankası ile de temasa geçilmiştir.<sup>708</sup> Bu haberlere bakılırsa, Adana'nın iç liman meselesi hükümet tarafından esasa bağlanmış gözükmektedir. Kısa bir süre sonrada iç liman için yabancı inşaat firmaları müracaata başlamıştır. İki Amerikan firması Bayındırlık

<sup>707</sup> Sabah Postası Gazetesi, 23 Nisan 1953

<sup>708</sup> Yeni Mersin Gazetesi, 22 Nisan 1953

Bakanlığı ile bu konuda temasa geçmişlerdir. Bu firmalardan biri J.A. Jonghanstrisyon ve diğeri de S.A.A. Tompkins firmasıdır. Bakanlık, bu yabancı firmaların limanın kurulacağı nehir yolu üzerinde yapacağı inşaat ve hafriyat hakkında açıklama istemiştir.<sup>709</sup>



**Fotoğraf 16-** Adana'da İç Liman Haberi,  
**Kaynak:** Kişisel Arşivlerde İstanbul Belleği, Taha Toros Arşivi

Yaşanan bu gelişmeler Mersin kentinin ileri gelen isimleri başta olmak üzere kent halkı tarafından tepkiyle karşılanmıştır. Mersinliler, bu konuda gerek hükümet nezdinde gerekse basın aracılığıyla tepkilerini dile getirmeye çalışmışlardır. MTSO Başkanı olan Fahri Merzeci bu konuyla ilgili olarak Adnan Menderes'e ve Refik Koraltan'a birer telgraf göndermiştir. Koraltan'ın, cevap olarak göndermiş olduğu telgrafta Adana iç liman meselesinin hiç bir surette Mersin Liman inşasını engellemeyeceği dile getirilmiştir.<sup>710</sup>

<sup>709</sup> *Toros Gazetesi*, 26 Nisan 1953

<sup>710</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 22 Nisan 1953; *Toros Gazetesi*, 5 Mayıs 1953

*Ticaret ve Sanayi Odası Meclis Başkanı*

*Mersin*

*Adana iç liman teşebbüsü fiilen ve netice itibariyle realite edilmiş olsa dahi Mersin Liman mevzuunu hiçbir bakımdan engelleyecek değildir. Ve olmayacaktır. Hükümetçe ele alınmış ve projesi dahi ihale edilmiş bulunan Mersin Limanı mevzuunu durduracak ve şimdiye kadar devam eden hususi ve resmi faaliyetleri engelleyecek bir durum yoktur. Aziz hemşehrilerimin endişelerine mahal olmadığını sureti mahsusada kaydetmek isterim. Hepinize sevgiler.*

*Refik KORALTAN*



**Fotoğraf 17-** Adana İç Liman Tartışmasının Basına Yansımaları  
**Kaynak:** Sabah Postası Gazetesi, 23 Nisan 1953

Telgraf metninden de anlaşılacağı üzere Adana’da bir liman inşası fiilen ve netice itibariyle realize edilmiş bulunmaktadır. Ortaya çıkan gelişmeler kentteki tepkinin daha da artmasına yol açmıştır. Bu konuda tepki gösterenlerden biri de Şinasi Develi’dir. Develi, 25 Nisan 1953 tarihli Sabah Postası gazetesinde “ Mersin’e Vaad, Adana’ya Liman mı?” başlıklı makalesinde; Türkiye’nin sahip olduğu binlerce kilometrelik sahil şeridinde doğru, düzgün bir liman yokken birbirine 60 km mesafeleri olan Adana ve Mersin’de iki limanın inşa edilmesi fikrinin bir hovardalık olduğunu dile getirmektedir.<sup>711</sup> Yazar, ayrıca yaşanan gelişmeler sonucunda Mersin Limanı inşası fikrinden fersah fersah uzaklaşıldığını

<sup>711</sup> Sabah Postası Gazetesi, 25 Nisan 1953



ve bu konuda Mersinliler'in DP Hükümeti tarafından aldatıldığını ifade etmektedir. Örneğin; Mersin'e liman inşası konusunda söz veren Koraltan, Adana Limanı Şirketi'nin de kurucusudur. Cumhurbaşkanı Celal Bayar'da Adana'da verdiği bir konferansta, bu konunun daha önce ele alınması gerektiğini, çünkü açık deniz limanlarının rağbetten düştüğünü söylemiştir.<sup>712</sup>

Gerek DP yöneticilerinin tavırları ve gerekse Bayar'ın Adana iç limanı konusundaki beyanları, Mersin'de liman inşası konusunda karamsar bir ortamın meydana gelmesine neden olmuştur. Mersin Limanı inşaatının yine ikinci plana bırakıldığı düşüncesinin giderek Mersin kamuoyunda yaygınlaştığı görülmektedir. Yaşanan gelişmeler sonucunda iç liman meselesinin, kentte partiler üstü bir mesele olarak algılanmasına ve tepkiyle karşılanmasına neden olmuştur.<sup>713</sup> Bir müddet sonra meydana gelen tepkiler ve hükümet nezdinde yapılan girişimler sonucunda DP bu fikirden vazgeçerek, Mersin Limanı inşaatına ağırlık vermiş ve bu konudaki var olan çalışmalarını hızlandırmıştır.

#### **V.4.2. Liman Arazisinin Kamulaştırılmasında Yaşanan Güçlükler**

Mersin Limanı'nın inşası öncesinde, liman inşaatının gecikmesine neden olan ikinci engel liman arazisinin istimlakıdır. Liman sahasının istimlak edilmesi hiç de kolay olmamıştır. Liman sahasını oluşturan kısımların, istimlak formalitesini tamamlamak için Nafia Bakanlığı İstimlak Müdürü İsmail Hakkı Bey Mersin'e gelmiş ve çalışmalarına başlamıştır. İlk iş olarak Vilayet İdare Heyeti ile temas ederek istimlak edilecek saha hakkında bilgi alan müdür, bundan sonra İstimlak Takdir Komisyonu ile meşgul olmuştur. İstimlak Takdir Komisyonu'nun üyeleri, Belediyeden; Cevat Türkyılmaz, Tahir

<sup>712</sup> *Sabah Postası Gazetesi*, 23 Nisan 1953

<sup>713</sup> *Sabah Postası Gazetesi*, 25 Nisan 1953

Menemenci, Yusuf Uyanık, Hayri Atahan ile halk arasından seçilen; Hüseyin Belgesay, Ahmet Titin ve Emin Meydan'dan oluşturulmuştur.<sup>714</sup>

Liman inşaatının hazırlıkları devam ederken, istimlâk edilecek arazilerden kaynaklanan sebeplerden dolayı inşaat işi giderek güçleşmektedir. Liman sahası olarak kabul edilen Mersin-Tarsus asfaltının sağ kısmını takiben Tüccar Kulübü'nden, Karaduvar Köyü'ne yakın bölgenin istimlâk edilmesi gerekmektedir. İstimlâk edilecek olan alanlarda ortaya çıkan sorunlar üzerine Nafia Bakanlığı İstimlâk İşleri Müdürü Mersin'e gönderildiğini ve bir komisyon oluşturulduğunu yukarıdaki paragrafta dile getirmiştik. Bu komisyon ilk etapta yetersiz görülmekle birlikte, 2 aylık gibi bir süre zarfında istimlâk edilecek olan yerlerin kıymetlendirme çalışmalarını başarıyla sona erdirmişti.<sup>715</sup>

Hükümetin 6-7 milyon lira tutacağını tahmin ettiği istimlak işi, yapılan görüşmeler neticesinde 25 milyona yakın bir meblağa ulaşmıştır. Çünkü arazileri istimlak edilmek istenen bazı kişiler belirlenen fiyatları düşük bulmuş ve Belediye Encümeni'ne itiraz dilekçeleri vermeye başlamışlardır. Belediye yerinde incelemelerde bulunarak bu konudaki fikirlerini gerekli makamlara bildirmektedir. İtirazda bulunan kişilerin dışındakiler ise belirlenen bedelleri kabul ederek paralarını alabilmek için bakanlığa müracaat etmeye başlamışlardır.<sup>716</sup> Bakanlık da istimlâk edilen arazilerin bedellerinin ödenebilmesi için çalışmalarını hızlandırmıştır. Sonuç itibarıyla liman arazisinin istimlâk edilmesi konusunda yaşanan bu gelişmeler ve harcanılması düşünülen paranın,

<sup>714</sup> *Hakimiyet Gazetesi*, 18 Mayıs 1954

<sup>715</sup> *Hakimiyet Gazetesi*, 21 Temmuz 1954

<sup>716</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 2 Eylül 1954

beklenenden yüksek olması, liman inşaatının devamını tehlikeye düşürecek bir durumu ortaya çıkarmıştır.<sup>717</sup>

Bu konuda basında çıkan bazı eleştirel haberlere de rastlamaktayız. Liman inşaatı için halkın da biraz fedakârlıkta bulunması istenmektedir. 21 Temmuz 1954 tarihli Hâkimiyet Gazetesi'nde çıkan bir haberde istimplâk edilecek araziler için yüksek fiyat isteyen arazi sahipleri sert bir biçimde eleştirilmektedir.

*...Mersin Liman inşaatı için hükümet haklı olarak Mersin'e milyonlar sarf ederek ve Mersinlilerin refaha kavuşmasına matuf deruhte ettiği böyle bir risk karşısında elbetteki Mersinlilerden de birçok fedakarlıklar beklemekte haklıdır.*

*Yine öğrendik ki, düne kadar Mersin Limanının yapılmasında yıllarca emeği olduğunu ve Mersin'e liman yapılmasının zaruret sebeplerini haykırarak izah eden bazı zenginlerimiz kayalık bir araziden çıkarılacak taşlar için milyonlarca lira talep etmişlerdir. Nihayet bir kayalık olan ve bu işten başka da hiçbir işe yaramayacağı muhakkak bulunan böyle bir arazi için fırsatı ganimet bilerek hükümetten bu kadar para koparmanın yoluna sapan kimselerin Mersin Limanı hakkındaki düşüncelerine bir nokta koymak yerinde olur kanaatindeyiz....*

Haberin devamında; istimplâk muamelesi tamamlanıncaya kadar liman inşaatının devam etmeyeceği ve ortaya çıkan 25 milyon liraya yakın parayı hükümetin ödeyemeyeceği ifade edilmektedir. Eğer halk bu konuda gerekli fedakârlıkta bulunmazsa Mersin Liman inşaatının bir hayal olacağı dile getirilerek, bu durum eleştirilmektedir. Halktan bu konuda fedakârlıkta bulunmaları talep edilmektedir.<sup>718</sup> Arazilerini yüksek bedelle istimplâk ettirmek isteyenlere yönelik bu eleştirilerle birlikte, Nafia Bakanlığı, yeniden bir değerlendirme yaparak, belirlenen yeni meblağları arazi sahiplerine bildirmiştir. Buna göre, arazi sahipleri bakanlığın almış olduğu kararın kendilerine tebliğ

<sup>717</sup> *Hakimiyet Gazetesi*, 21 Temmuz 1954

<sup>718</sup> *Hakimiyet Gazetesi*, 21 Temmuz 1954

edilmesinden itibaren 10 gün içerisinde belirlenen bedellerini alabilmek için Liman İnşaat Bölge Müdürlüğü'ne müracaat etmişlerdir.<sup>719</sup>

Bu gelişmeleri değerlendirdiğimizde, liman inşaatı öncesinde yaşanan Adana iç liman tartışması ve liman arazisinin istimlak edilmesi sürecindeki sorunların Mersin'de liman inşaatının gecikmesine neden olduğu anlaşılmaktadır. Ancak bu gelişmelere rağmen, hükümet tarafından 1 Nisan 1954 tarihinde ihalesi yapılan Mersin Limanı'nın temeli 25 Nisan 1954'te atılmış, Mersin'de modern bir limanın inşasına başlanılmıştır.

### **V.5. Modern Limanın İnşası**

Genç Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk hükümetleri, ulaşım politikaları konusunda tercihlerini ağırlıklı olarak demiryollarından yana kullanmışlardı. Bir taraftan ekonomik kalkınmayı hızlandırmak, diğer taraftan ülkenin siyasi birliğini pekiştirmek ve savunmasını kolaylaştırmak amacıyla, aktif ve tutarlı bir demiryolu politikası belirlemek, temel hedefti. Bu dönemde limanlar konusundaki politika ise daha çok, yabancıların sahip olduğu limanların satın alınması yönünde olmuştur. Satın alınan limanlar, Türk sermayesi ile oluşturulan Türk şirketlerine verilmiştir.

Hükümetlerin ulaşım konusundaki bu tercihleri ve ülkenin içinde bulunduğu ekonomik ortamdan dolayı, II. Dünya Savaşı sonrasına kadar süren dönemde denizcilik alanında yeni liman inşaatına yeterli kaynak ayrılamamıştır. Ancak bu tercih ülkedeki var olan limanların çalışma koşullarının daha da kötüleşmesine ve tahmil ve tahliyede yaşanan sorunların daha da artmasına neden olmuştur. Özellikle limanların yetersizliği II. Dünya Savaşı'nda kendisini etkili bir biçimde göstermiştir. II. Dünya Savaşı sonrasında ise Türkiye'de modern anlamda limanlar inşa etme konusunda önemli adımlar atılmıştır. CHP

---

<sup>719</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 25 Eylül 1954

Döneminde başlanılan bu adımlar, DP Döneminde tüm hızıyla devam etmiştir. Bu alandaki yatırımların gelişmesinde her ne kadar DP iktidarı kabul etmese de Marshall Yardımları'nın büyük bir etkisi vardır. Alınan yardımlar ve sağlanan kredilerle 1950'li yıllarda liman inşaatları konusunda önemli atılımlar gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde inşaatı gerçekleştirilen limanlardan birisi de Mersin Limanı'dır.

19. yüzyılın sonlarından itibaren Mersin'de bir liman inşa edilmesi yönünde bir talebin var olduğunu daha önceki bölümlerimizde dile getirmiştik. Ancak çeşitli nedenlerden dolayı liman inşaatının gerçekleştirilemediği görülmektedir. 1950'lilere gelindiğinde dış konjüktürün de etkisiyle hükümet denizcilik politikasına ve liman inşaatlarına ağırlık vermiştir. Bu kapsamda Mersin Limanı'nın da modern anlamda yeniden inşa edilmesine karar verilmiştir. Mersin Limanı'nın hinterlandı, Toros ve Amanos Tünelleri'nin açılmasından ve Fevzipaşa-Malatya hattının inşasından dolayı oldukça genişlemiştir.<sup>720</sup> Sahip olduğu bu konumundan ötürü Mersin Limanı; İç Anadolu, Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri'nin iskelesi konumundadır. 1953 yılı itibariyle Mersin Limanı'nda iş yapabilen 5 iskele vardır. Umumi Mağazalar İskelesi, Devlet İskelesi, Beton İskele, Taş İskele ve Merkez (Gümrük) İskelesi'dir.<sup>721</sup> Bu iskelelerin en büyüğü, 152 metre uzunluk ve 16.10 metre'lik genişliğiyle Devlet İskelesi'dir. İskelelerin uzunlukları limanın durumu bakımından çok kısadır. Sahil gittikçe sığlaşmakta ve iskelelerin iş yapabilen kesimlerindeki su derinliği ortalama olarak 1 kulaç'a kadar düşmüştür. (1.83 m.) Suların iyi olduğu zamanlarda durum biraz daha lehte değişmektedir. İskelelere gerekli özen gösterilmektedir. Fakat bazı yerlerinde mavna veya vasıta bordalarını harap edebilecek şekilde çarpık çökük kısımlar bulunmaktadır. İskelelerin hepsi de yükleme, boşaltma işlerinde kullanılmaktadır. 5 iskelesi ile Doğu Akdeniz'de faal bir liman olan

<sup>720</sup> BCA,030-10-00-00/27/153/7 Âli İktisat Raporları, (Mart 1932)

<sup>721</sup> *Sabah Postası Gazetesi*, 14-15 Şubat 1953

Mersin Limanı, sahip olduğu iskelelerin eskiliği ve yetersizliğinden dolayı elde ettiği hasılatın neredeyse 2 katına yakını iskelelerin bakım masrafı olarak harcamaktadır. Limanın bu özelliği bile tek başına yeni bir liman inşası için yeterli bir gerekçe olarak görülebilir.

**Tablo 47- Bazı Yıllara Ait Mersin Limanı İskelelerinin Gelir-Gider Değerleri**

Yıl	Hasılat	Masraf
1946	508.835 TL	785.382 TL
1949	480.896 TL	812.911 TL
1950	755.319 TL	1185.015 TL
1951	1.050.110 TL	1.214.961 TL

**Kaynak:** *Sabah Postası Gazetesi*, Mehmet Halit, *Denizimiz ve Limanımız*, 19 Şubat 1953

DP'nin iktidarı döneminde liman inşası konusundaki ilk adım ve ilk sözü verenlerden birisi dönemin Bayındırlık Bakanı Hasan Polatkan'dır. Polatkan, Mersin Limanı konusundaki taleplerin yerine getirileceğine dair söz vermiş, DP Mahmudiye Ocağı Kongre Başkanı'nın, Cumhurbaşkanı Celal Bayar'a göndermiş olduğu telgrafa dayanarak yaptığı açıklamada; Mersin'e bir liman inşa edilmesi yönündeki taleplerinin yerine getirileceğini, limanın hükümetin inşa kararı verdiği limanlar arasında olduğunu ve program dışı bırakılmasının mümkün olmadığını dile getirmiştir. Ancak şantiye tesislerinin yetersizliğinden dolayı Samsun ve Mersin Limanları'na aynı anda başlanılamayacağını ifade etmektedir. Bu yüzden liman inşaatlarının sırayla yapılması prensibinin benimsendiğini dile getirmektedir. Yine de Samsun Limanı'nın bitirilmesini beklemeden Mersin Limanı'nın inşasına başlayabilmek için gereken tedbirleri almaya çalışacaklarını da belirtmiştir.<sup>722</sup>

Bu konuda söz veren yalnızca dönemin Bayındırlık Bakanı değildir. Bakan'ın dışında dönemin Başbakanı Menderes, 17 Ekim 1953 tarihinde Mersin'e yapmış olduğu

<sup>722</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 23 Kasım 1950

ziyarete halka hitaben bir konuşma yapmıştır. Bu konuşmasında limanın en kısa sürede yapılacağını bildirmiştir.

*“ Limanınız en kısa bir zamanda yapılacaktır. Etüdlere bitmek üzeredir. Bu etüdlerin bir an evvel bitmesi için elden gelen gayreti sarf ediyoruz. Şundan emin olunuz ki ben Mersin Limanı'nın en az bir Mersinli vatandaş kadar bir an evvel bitirilmesini arzu etmekteyim. Limanınız küçük bir iş değildir. 65 milyonluktur, mamefih bu işler artık bugün için memleketimizde orta çapta işler haline gelmiş bulunuyor. Çünkü; ihalelerimiz ekseriya şimdi 100 milyonun üstünde olmaktadır. 65 milyon liraya limanımıza ihale etmek üzereyiz. Limanınızla ben bizzat meşgulüm. Behemehal 2 veya 3 ay içinde ihaleye çıkarılacak ve burada temel atma merasimini beraberce tespit edeceğiz. Sevgili vatandaşlarım; hiçbir kuvvet ve hiçbir niyet bizim bu azmimizin önüne çıkamaz. Mersin limanı için dikkatli olmak, etütleri iyi yaptırmak için biraz geç kalındı. Bundan asla üzülmeysin, bundan sonra dakikası dakikasına, günü gününe, en kısa zamanda bunu tahakkuk ettireceğiz....”<sup>723</sup>*

Gerek Başbakan'ın ve gerekse Bayındırlık Bakanı'nın verdiği bu sözler kentte memnuniyetle karşılanırken, limanın inşası umutlarını da artırmıştır. Bu gelişmeler üzerine kentte liman işini sürekli takip etmek amacıyla bir komitenin kurulmasına karar verilmiştir. Ticaret odası, belediye, tüccarlar, nakliyat komisyoncuları, vapur acentaları ve diğer ilgili kesimleri temsilen 12 kişinin yer aldığı bir komite oluşturulmuştur.<sup>724</sup> Bu komitenin dışında ayrıca CHP İl İdare Kurulu Başkanı Dr. Mahmut Işın, DP, Millet ve Köylü Partisi il ve ilçe idare kurulu başkanlıklarına yazı göndermiştir. Memleketin en büyük davası olarak kabul ettiği, Mersin Limanı inşasının partiler üstü bir mesele olduğunu, el birliği ile gerekli müracaatların yapılması için iş birliğini teklif etmiştir. Bu iş için il idare kurulu üyelerinden Avukat Şinasi Develi'nin aracı olarak seçilmiş bulunduğu da belirtilmiştir.<sup>725</sup>

Liman inşaatına kentin bütün kesimleri ve parti temsilcileri büyük bir önem vermektedirler. Hatta bu meseleyi partiler üstü bir mesele olarak algılayarak liman

<sup>723</sup> BCA, 030-01-00-00/13/79/11 (17 Ekim 1953); *Yeni Mersin Gazetesi*, 17 Ekim 1953

<sup>724</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 3 Mayıs 1951

<sup>725</sup> *Sabah Postası Gazetesi*, 25 Nisan 1953

inşaatının gerçekleştirilmesi için her türlü işbirliğine de gidilmiştir. Hükümet, Başbakan Menderes'in aktardığımız demecinin ardından parlamento da gerekli adımları atarak, 22 Kasım 1953'te mecliste kabul edilen 5775 sayılı kanunla Mersin Liman inşaatını yasalaştırmıştır.<sup>726</sup> Mecliste kabul edilen bu yasa ile uzun senelerden beri beklenen fakat bir türlü gerçekleştirilemeyen liman inşaatı, bir hayal olmaktan çıkıp gerçeğe dönüşmüştür. DP Hükümeti hiç vakit kaybetmeden liman inşaatının gerçekleştirilmesi için gerekli çalışmalara başlamıştır. 60-70 milyon liraya çıkacağı tahmin edilen limanın inşası için gerekli ödenek 5775 sayılı kanunla temin edilmiştir. Liman'ın nihai projelerinin hazırlanması için Bayındırlık Bakanlığı'nca harekete geçilmiş ve müracaat eden 20 yabancı firma içinden 12 tanesine ehliyet belgesi verilmiştir.<sup>727</sup> Limanın etüd ve projelerinin hazırlanması işi kısa süre içerisinde başvuran firmalar arasında ihaleye çıkarılmıştır. Nihai proje hazırlandıktan sonra da önce denizin taranması işine, sonra da inşaat hazırlıklarına başlanacak, ayrıca limanın su kesimi 10,5 m olacak ve 4,5 km uzunluğunda bir dalgakıran inşa edilecekti. Çukurova Bölgesi'ndeki üretimin gittikçe artması ve bölge mahsullerinin dış pazarlarda gittikçe daha büyüyen bir önem ve değer kazanması Mersin Limanı'nın önemini daha da arttırmakta ve ilerisi için büyük bir ümit vermektedir. Bu nedenlerden dolayı Mersin Limanı'nda silo, antrepo, tahmil ve tahliye tesislerinin en modern şekilde inşa edilmesi ele alınmıştır. Bütün bu tesisler, Mersin'in ülkenin en büyük ihraç limanlarından biri olacağı göz önüne alınarak hazırlanmaktadır.

Mersin Limanı inşaatının etüd ve projesi için yapılan ihaleyi, Zonguldak Limanı'nı inşa eden Hollanda Kraliyet Liman İnşaat Şirketi isimli firma kazanmıştır. Liman inşaatının gerçekleştirilmesi için gerekli proje çalışmasının ihale edilmesi kentte büyük bir sevinçle karşılanmıştır. Belediye Başkanı Fahri Merzeci, Başbakan Adnan Menderes'e,

<sup>726</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 23 Kasım 1953

<sup>727</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 6 Kasım 1952



TBMM Başkanı ve Mersin Milletvekili olan Refik Koraltan'a, Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinolu'na birer teşekkür telgrafi göndermiştir.<sup>728</sup> Hükümet, Hollandalı şirketten Mersin şehrini ve limanını çeşitli yönleriyle etüd edecek bir proje hazırlamasını istemiştir.<sup>729</sup> Hollandalı Şirket kentte yoğun bir çalışma ile bu projeyi zamanında bitirmiştir. Şirket iki farklı proje hazırlayıp, Ankara'daki karma komisyona göndermiştir. Milli Savunma Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, TMO Genel Müdürlüğü, DDY ve Limanları, İmar İşleri, Yapı ve İmar İşleri, Şehircilik Fen Heyeti, Karayolları Genel Müdürlüğü, DDY ve Limanları İnşaat Riyaseti, Hollanda Liman İnşaat İşleri Fen Heyetlerinin yetkili elemanları tarafından incelenen iki projeden birisi Mersin'in her özelliği göz önünde tutularak uygun karşılanmış ve kabul edilmiştir. Projenin kabul edilmesi liman inşaatının yakın bir zamanda başlanacağı ümidini de artırmıştır.<sup>730</sup>

1953 yılının sonlarına gelindiğinde, Bayındırlık Bakanlığı 1954 yılında yapılacak olan liman, iskele ve barınak inşaatının programını hazırlamıştır. Programa göre Mersin Limanı'nın ihalesinin 1954 yılının ilk aylarında yapılması planlanmaktadır.<sup>731</sup> Yapılan çalışmalar sonucunda Mersin Limanı'nın inşaat ihalesi için Bayındırlık Bakanlığı'nda komisyon çalışmaları sona ermiş ve bütün formaliteler tamamlanmıştır. Liman inşaatına 8 yabancı firma talip olmuştur. Yapılan incelemeler sonucunda 8 firmadan 3'ü elenerek kalan 5 firma arasından en uygun olanına verilmesi yönünde görüş birliğine varılmıştır. Talipliler arasında dikkati çeken, Fransa'nın dört büyük inşaat şirketinin yanlarına bir Türk firması olarak meydana getirdiği konsorsiyum'dur. Konsorsiyumu meydana getiren şirketler; Compagnie Industrielle de Travaux ( Entreprises SCHNEIDER), Entreprises Metropolitaines et Coloniales, Entreprise FOUGEROLLE

<sup>728</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 3 Şubat 1953

<sup>729</sup> *Hakimiyet Gazetesi*, 4 Temmuz 1953

<sup>730</sup> *Yeni Adana Gazetesi*, 28 Kasım 1953

<sup>731</sup> *Hakimiyet Gazetesi*, 11 Aralık 1953

POUR Travaux Publics, Societe Generale d'Entreprises, Rar Türk Limited Sosyetesini isimli şirketlerdir.<sup>732</sup> Bu grup tarafından 15 Şubat 1954 tarihinde Bayındırlık Bakanlığı'na gönderilen yazıda, liman inşaatı için Fransız bankalarından gerekli krediyi sağlayarak, liman inşaatını yapmak istediklerini bildirmişlerdir. Konsorsiyum, Bayındırlık Bakanlığı'na yapmış olduğu müracaatta, Mersin Limanı için bugüne kadar yapılan etüd ve projelerin sonuçlarının kendilerine verilmesi halinde en kısa sürede kesin bir teklif sunabileceklerini ve Nisan 1954'ün sonuna kadar Mersin'de şantiyeyi kurup inşaata fiilen başlayabileceklerini bakanlığa resmen bildirmişlerdir.<sup>733</sup>

27 Mart'ta 5 şirketin teklifi Bayındırlık Bakanlığı'nda oluşturulan komisyon tarafından açılmıştır. Yapılan değerlendirmeler sonucunda 1 Nisan'da liman'ın ihalesinin yapılmasına karar verilmiştir. Ancak bir takım aksaklıklar yüzünden ihale 2 Nisan'da gerçekleşmiştir. İhale törenine TBMM Başkanı Refik Koraltan, Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu'da hazır bulunmuşlardır. Mersin'den de yaklaşık 30 otomobil kalabalık bir heyet ihale törenine katılmıştır.<sup>734</sup> 2 Nisan 1954'te saat 16:30 itibariyle Mersin Limanı'nın ihalesi 69 milyon lira ile Hollandalı bir firma olan Hollanda Kraliyet Liman İnşaat Şirketi'ne ihale edilmiştir. Ancak çeşitli ilavelerle inşaatın 82 milyon lirayı bulacağı ifade edilmektedir. Yapılan antlaşmaya göre; limanın ilk ana kısımları 3,5 yıl içinde tamamlanacak, diğer yardımcı tesislerle limanın tam olarak bitirilmesi 5,5 yılda gerçekleşecektir. Hollandalı şirketle liman inşaatı için 10 yıl vadeli kredi esasından anlaşılmıştır.<sup>735</sup> TBMM Başkanı ve İçel milletvekili Refik Koraltan ile Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu birer konuşma yapmışlardır. Bu konuşmalarında Mersin'in Akdeniz kıyılarının en büyük ticaret merkezi olacağı, Mersin Limanı'nın yalnızca kendi

<sup>732</sup> BCA, 030-01-00-00/74/469/10 (15 Şubat 1954)

<sup>733</sup> BCA, 030-01-00-00/74/469/10 (15 Şubat 1954)

<sup>734</sup> *Akdeniz Gazetesi*, 1 Nisan 1954

<sup>735</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 27 Nisan 1954

hinterlandının değil, dev adımlar ile ilerleyen İç Anadolu'nun da ithalat ve ihracat kapısı olacağı ifade edilmiştir. Coğrafi konumundan dolayı Mersin Limanı'nın gelecekte Ortadoğu'nda en büyük limanı olacağı da söylenmiştir.<sup>736</sup> Bu konuşmaların ardından Hollandalı şirketin Genel Müdürü J.G. Drabbe; ilk olarak firma hakkında Türk hükümetinin gösterdiği güvene teşekkür etmiş, Mersin şehrinin kendilerine göstereceği misafirperverlik ve kolaylık sayesinde işlerinin bir an evvel tamamlanmasını ümit ettiğini belirtmiştir. Ayrıca halen Türkiye'de bulunan makinelerini en geç 15 gün içinde Mersin'e getirerek makine parklarını kuracaklarını açıklamıştır.<sup>737</sup>



**Fotoğraf-18-** Mersin Limanını Yapacak Olan Hollandalı Firmanın Temsilcisi J.G. Drabbe Liman inşaatının ihale töreninde TBMM Başkanı Refik Koraltan ile birlikte imza atarken. **Kaynak:** *Yeni Mersin Gazetesi*, 16 Nisan 1954.

Mersin Limanı'nın Hollandalı bir firmaya ihale edilmesi yalnızca Ankara'da kutlanmamıştır. Mersin'de ihale sürecini yakından takip eden kent yönetimi, Ticaret Borsası Salonu'nda bir kutlama toplantısı yapmışlardır. Toplantıda tüccarlar, iş adamları, parti temsilcileri hazır bulunmuştur. Vali Şakir Canalp, Belediye Başkanı Zeki Ayan, Şükrü Şihman ve Emin Taner de birer konuşma yaparak limanın memlekete sağlayacağı

<sup>736</sup> *Hakimiyet Gazetesi*, 3 Nisan 1954

<sup>737</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 3 Nisan 1954

yararları anlatmışlardır.<sup>738</sup> Liman inşaat baş kontrolörü Kemal Ardoğa ise toplantıda hazır bulunanlara liman hakkında bazı teknik bilgiler vermiştir.

...İhalenin 3,5 sene müddetle yapıldığını, iş erken bitirildiği takdirde mukaveleye müteahhit için prim konulduğu belirtilerek konuşmaya başlanmıştır. Mersin limanı bir ticaret limanından beklenen çeşitli imalat ve tesisatı ihtiva edecektir. Bu limanda birinci kademedede yapılacak işler şunlardır; yekün tülü 4,5 km tutan 2 mendirek ile gemilerin yanaşması için müteaddit iskele ve rıhtımlar tahmil tesisatı ve binalar bulunacaktır. Bu imalat aşağıdaki gruplara ayrılmıştır.

- 1) **Dış liman**, Garp mendireğinin iç kısmındaki saha barınmak, yakıt ve kumanya tedarik etmek için gelecek gemilere tahsis edilmiştir. Bu sahada 10.000 gros tonilatoya kadar büyüklükte 10 adet büyük gemi ve 600 gros tonilatoya kadar hacimde 50 kadar küçük gemi barınabilecektir. Bu gemiler ihtiyaçlarını küçük gemilerin tavassutuna lüzum kalmadan kendilerine mahsus rıhtıma yanaşmak suretiyle temin edebileceklerdir.
- 2) **Yolcu ve turist tesisleri**: 10.000 tonluk bir vapurun yanaşmasına müsait rıhtım, bir yolcu salonu ve otoparkı ihtiva edecektir.
- 3) **İç ticaret tesisleri**: 2 adet 10.000 ve bir adet 5.000 gros tonilatoluk 3 geminin aynı zamanda yanaşmasını temin edecek rıhtımlarla ambar, antrepo, demir yolları ve karayolları tesislerini ihtiva edecektir.
- 4) **Dış ticaret tesisleri**: gümrük formaliteleri bakımından bu kısım iç ticaret kısmından ayrılmış olup ithal ve ihraç mallarının nev'i ve cinslerine göre ambar ve yükleme cihazlarıyla frigorifik tesisatlı ambarları, ambalaj yerlerini ve 2 adet 10.000 ve 1 adet 5.000 tonluk geminin aynı zamanda yanaşmasını temin edecek rıhtımlarla sair tesisleri ihtiva edecektir.
- 5) **Hayvan ihraç tesisatı**: şimdilik 5.000 tonluk bir vapurun yanaşabileceği rıhtımla üstü kapalı hayvan bekleme yerleri, ot ve saman muhafaza yerleri ve yükleme tesisatını ihtiva edecektir.
- 6) **Hububat ihraç tesisatı**: birinci kademedede senevi 800.000 ton hububatın ihracına yeter silo rıhtım ve yükleme tesisatını ihtiva edecektir. Rıhtıma 10.000 tonluk bir gemi yanaşabilecektir.
- 7) **Yığın halindeki eşyanın ithal ve ihraç tesisatı**: bu kısımda şimdilik 200 bin ton maden cevheri ihraç ve 100.000 ton kömür ithaline müsait tesislerle deo yerleri bulunacaktır. Bundan başka senevi 50.000 metre küp kerestenin tahmil ve tahliyesine müsait tesisler ve 10.000 tonluk bir geminin yanaşabileceği rıhtım bulunacaktır.

<sup>738</sup> Zafer Gazetesi, 3 Nisan 1954

- 8) **Balıkçı gemilereine ait tesisat:** balıkçı gemileri için ayrı iskeleler, rıhtımlar, tamirhaneler, kızaklar, ağların kurutulmasına mahsus tesisler, frigorifik tesisat, müzayede yeri, tuzlama ve kurutma yerleri, idare binaları ve yazıhaneler bulunacaktır.
- 9) **Gemi inşa ve tamir tesisatı:** bu kısımda bir adet 15.000 tonluk ve bir adet 1000 tonluk gemilerin tamirleri için havuz, teçizat rıhtımı, kızaklar ve atölyeler bulunacaktır.
- 10) **Askeri tesisler:** icabında harp gemilerininin istifade etmesi için lazım gelen tesisler ayrı bir kısımda yapılacaktır.
- 11) **Spor merakibi kısmı:** spor gemileri için kızaklar, tamirhane, deniz kulübü binası ve idare memurluğu binası gibi tesisleri ihtiva edecektir.

*Yukarıda sayılan tesis inşaatın ilk kademesinde yapılacak olan kısımlar olup bunların civarında bırakılan tesisat sahalarından istifade edilerek ileride bütün bu tesisler 2-3 misli tevsî edilebileceklerdir. Bundan başka şark mendireği Karaduvar köyü istikametine temdit edilmek suretiyle bir endüstri limanı tesisi ve ikinci kademe inşaatı için düşünülmüştür.<sup>739</sup>*

Yapılacak liman hakkındaki bu genel bilgilerden sonra, toplantı sonunda valinin teklifi üzerine; Cumhurbaşkanı'na, Başbakan'a ve Meclis Başkanı'na teşekkür telgraflarının çekilmesi, ayrıca mukavelename imzasında kullanılan kalemlerin Belediye Müzesine konulması yönünde de karar alınmıştır.

Liman inşaatının Hollanda Kraliyet Liman İnşaat Şirketine ihale edilmesi beraberinde de diğer taliplilerin itirazına neden olmuştur. İhaleye katılan Fransız Travaux Publics Entreprises Jean Ballot ve C.O.D.E.C., Entreprises de Travaux Maritimes firması ile Rad -Yugoslav firmalarının temsilcisi olan Muzaffer K. Gürsel, hem Cumhurbaşkanı'na hem de Başbakan'a yazmış olduğu mektupta; kendilerinin Mersin Liman ihalesine girdiklerini, Bayındırlık Bakanlığıyla bu konuda olumlu görüşmeler yaptıklarını, memleket yararına iyi bir teklifte bulduklarını dile getirmiştir. Ancak kararın verileceği gün aniden durumun değiştiğini ve işin Hollandalı firmaya verildiğini, bu durumdan rahatsız olduklarını dile getirmişlerdir. Gürsel, Cumhurbaşkanı'ndan ve Başbakan'dan firmaların karşılaştırılmasını, memleket ve hazine yararına uygun olan teklife itirazlarının

<sup>739</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 4 Nisan 1954

olmayacağını belirterek gereğinin yapılması konusunda ricada bulunmaktadır.<sup>740</sup> Ayrıca mektupta teklifleri hakkında da kısa bir bilgi de vermiştir. İnşaat için talep ettikleri miktar: 64.272.537 TL, bu paranın 35.052.200 TL'si Fransa'dan 9,5 sene vade ve %4,5 faizle sağlanacak krediyi kendilerinin sağlayacaklarını, ilk sene ödeme yapılmayacağını sonraki senelerde ise kısmen Fransız Frangı, kısmen de Türk ürünleri ile ödeme yapılabileceği teklifini sunmuşlardır.<sup>741</sup>

Bir başka tepki de yine ihaleye giren Fazıl İ. Verdi ve Ortakları'ndan gelmiştir. 8 Nisan 1954 tarihinde Başbakanlığa sunmuş olduğu dilekçede, kendilerinin İngiltere'de bulunan J.L. Kier and Co. Ltd, Nuttall Sons and Co. Ltd., F.G. Minter Ltd. firmalarının temsilcileri olarak Mersin Limanı'nın inşaat ihalesine girdiklerini, 9 sene vadeli ve %5 faizli 5 milyon İngiliz lirası tutarında bir kredi teklifi sunarak inşaata talip olduklarını dile getirmişlerdir. Ancak ihalenin, Zonguldak Limanı'nı inşa eden ve bu nedenle bilinen bir firma olmasından dolayı Hollanda Kraliyet Liman İnşaat Şirketine ihale edildiği ifade etmektedir. Bu gelişmeler neticesinde İngiliz şirketler, İngiltere Hükümeti'ne başvurarak kredinin başka bir inşaat için kullanmak üzere izin aldıklarını ve bu nedenle hükümetten bu konuda bir ihtiyaç hissedilmesi halinde hazır olduklarını dile getirmişlerdir.<sup>742</sup>

Limanın ihale sürecinde ve sonrasında yaşanan bu gelişmelerle birlikte artık Mersin Liman inşaatı son dönemece girmiştir. Limanın inşaat hazırlıkları, ihaleyi alan Hollandalı firma tarafından hiç vakit kaybedilmeden başlanacaktır. Daha önce planlandığı üzere Nisan ayı içerisinde limanın temel atma töreni için hazırlıklara başlanılmıştır. Yapılan görüşmeler neticesinde limanın temel atma töreninin 25 Nisan 1954 günü yapılacağı resmen ilan edilmiştir. Limanın temel atma töreni gününün bakanlıkça tespit

<sup>740</sup> BCA, 030-0/74/469/12 (4 Nisan 1954)

<sup>741</sup> BCA, 030-10/154/85/33 (5 Nisan 1954)

<sup>742</sup> BCA, 030-10/157/101/20 (8 Nisan 1954)

edilmesiyle birlikte törenle ilgili olarak Bayındırlık Bakanlığı İstimlak Amiri İsmail Hakkı Pekmen, Liman İnşaat Kontrolörü Mehmet Vasfi Gürel, Hollanda şirketi mümessili N.V.Wettum, Limanlar Amiri Kemal Erdoğan başta olmak üzere 10 kişilik bir heyet 9 Nisan'da Mersin'e gelmiştir.<sup>743</sup> Heyet, hiç vakit kaybetmeden geldikleri gün saat 15'te belediye başkanı Zeki Ayan'ın başkanlığında törende görev alacak kişilerin katılımıyla bir toplantı düzenlemiştir. Yapılan toplantıda birtakım komiteler belirlenerek görev dağılımı tespit edilmiştir.<sup>744</sup> Gerçekleştirilen dağılıma göre oluşturulan komiteler aşağıda belirtilmiştir.

### **1) Merasim İdare Komitesi:**

Belediye Reisi Zeki Ayan, Liman Müdürü Safer Feran, Liman Reisi Celal Öz, Jandarma Kumandanı Albay Mazhar Ergun, garnizondan bir temsilci ve Gelir Müdürü Sungur Mavioğlu.

### **2) Hazırlık Komitesi:**

Liman İnşaatı Kontrol Şefi Kemal Ardova, Yollar 5. Bölge mühendisi Cevad Arsanu, Belediye Fen Müdürü Şadan Şemin, Elektrik Şirketi Fen ve Muhasebe Müdürü Tahsin Pekak ile Tekel Müdürü Seyfi Çetinel.

### **3) Ağırlama Komitesi:**

DP İl Başkanı Fahri Merzeci, Tüccar Tevfik Atalay, Denizbank Acentası Müdürü Fehmi Kuzey, Tüccar Gabriel Butros, Ticaret Müdürü Nazım Ozan, Yapı Kredi Bankası Müdürü Adnan Tüzmen, Ziraat Bankası Sefa Acarbey, Akbank Müdürü Macit Karaca ve İş Bankası Müdürü Şahap Karazincir.

<sup>743</sup> *Hakimiyet Gazetesi*, 10 Nisan 1954

<sup>744</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 10 Nisan 1954

Bu komiteler toplantının gerçekleştiği günden itibaren görevlerine başlayarak 25 Nisan 1954 günü sabah 9: 30'da atılacak olan Mersin Limanı'nın temel atma töreni için gereken bütün hazırlıkları yerine getirmişlerdir. Bu hususta bakanlıkça hazırlıklarda kullanılmak üzere tahsisat dahi gönderilmiştir. Törene aralarında Cumhurbaşkanı Celal Bayar, TBMM Başkanı ve İçel Milletvekili Refik Koraltan, Başbakan Adnan Menderes, Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu'nun da bulunduğu yaklaşık 200 kişilik bir heyet Ankara'dan katılacağı ilan edilmiştir.<sup>745</sup> Bu nedenle hazırlıklar büyük bir titizlik içerisinde sürdürülmüştür. Basın da temel atma töreni için yapılan hazırlıklara büyük bir ilgi göstermektedir. Yapılan hazırlıklar konusunda kamuoyu bilgilendirilmiştir.<sup>746</sup>

Limana inşaatını gerçekleştirecek olan Hollanda Kraliyet Liman İnşaat Şirketi, liman inşaatının ilk hazırlık evresinde kullanılacak olan malzemeleri Zonguldak'tan 17 Nisan'da yola çıkarmıştır. Yaklaşık 5 gün süren bir yolculuktan sonra belediye tarafından hazırlanan karşılama töreniyle 22 Nisan'da Mersin'e varmışlardır.<sup>747</sup> Hollanda'dan getirilecek malzemeler için ise firma ile Denizcilik Bankası arasında yapılan görüşmeler neticesinde Denizcilik Bankası'na ait şilepler ile nakledilecektir. Yapılan bu çalışmalar sonucunda liman işini üstlenen Hollandalı firma, hızlı bir biçimde inşaat için gerekli malzemeleri Mersin'e getirtmiştir. Diğer taraftan liman inşaatının temel atma töreni için tüm hazırlıklar tamamlanmış ve Belediye tarafından bir tören programı hazırlanmıştır.<sup>748</sup>

#### *MERSİN LİMANININ TEMEL ATMA TÖRENİ PROGRAMI*

- 1- *Mersin Limanının Temel atma töreni 25 Nisan 1954 Pazar saat 16'da yapılacaktır.*
- 2- *Limanın temel atma yeri: Turyağ Fabrikası karşısında eski İngiliz Şantiyesinin garbında ve tekel deposunun cenubundaki kumluk sahadır.*

<sup>745</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 16 Nisan 1954

<sup>746</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 15 Nisan 1954

<sup>747</sup> *Yeni Mersin Gazetesi* ve *Akdeniz Gazetesi*, 22 Nisan 1954

<sup>748</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 25 Nisan 1954



- 3- *Limanımızın temel atma töreninde bulunmak üzere Cumhurreisimiz Sayın Celal Bayar ve beraberlerindeki zevat aynı gün saat 13:30'da otomobillerle Adana istikametinden Mersin'e teşrif edeceklerdir. Komşu vilayetlerden daha evvel Mersine gelmiş olan heyetlerle İçel heyetleri tarafından otomobil ve otobüslerle Yenice'de karşılanacaklardır.*
- 4- *Sayın Reisicumhurumuz; Cumhuriyet Alanında ilk, orta ve Meslek Okulları öğrencileri ile devair ve müessenat amir ve memurları ve halk tarafından selamlanacaklardır.*
- 5- *Vali konağında kısa bir israhattan sonra sayın Reisicumhur şerefine Belediye bahçesinde tertip edilen öğle yemeğine gidileceklerdir.*
- 6- *Misafir zevat yemeği müteakip saat 15:30'da kendilerine tahsis edilen hususi*
- 7- *Muhterem halkımız, öğrenciler, spor kulüpleri, hayır kurumları, dernek ve esnaf teşekkülleri temsilcileri temel atılacak tören mahallinde levhalarla gösteri mevkilerinde saat 15'e kadar yerlerini almış bulunacaklardır.*
- 8- *Saat 16'da temel atma yerinde Şehir bandosu ve öğrenciler tarafından çalınacak ve söylenecek olan İstiklal Marşıyla törene başlanacaktır.*
  - A- *Şehir adına Mersin Belediye Reisi tarafından bir hitabe*
  - B- *Mersin Ticaret alemi adına Ticaret Odası Meclis Reisi tarafından bir hitabe*
  - C- *Mersin gençliği adına bir öğrenci tarafından bir hitabe*
  - Ç- *Devlet ve hükümet erkanı tarafından konuşmalar.*
  - D- *Sayın Cumhuriyet Reisi Celal Bayar'ın uğurlu elleri ile Mersin Limanı temelinin atılması.*
- 9- *Tam temel atıldığı dakikada sahilde bekleyecek olan Liman Müdürlüğü motoruna verilecek işaretle limandaki vapurlar ve şehirdeki Belediye sireni ve fabrikalar 3 dk. Düdüklerini çalarak şehrin ve denizcilerin sevinçlerini izhar edeceklerdir.*
- 10- *Temel atma töreninden sonra Sayın Cumhuriyet Reisi ve misafir zevat otomobillerle vali konağına ve Kız enstitüsüne gelerek istirahat edecekleridir.*
- 11- *25 Nisan 1954 Pazar günü bütün şehir, resmi ve hususi binalarla, mağaza ve dükkanlar gündüz bayrak ve yeşilliklerle süslenecek, gece elektrikle tenvir edilecektir.*
- 12- *O gece şehirde Garnizon komutanlığı ve denizde Liman İşletme Müdürlüğü tarafından fener alayları yapılacak, havai fişekler atılacak, Cumhuriyet alanında ve diğer münasip yerlerde davul ve zurnalar çalınarak halkın coşkun surette eğlenmesi sağlanacaktır.*
- 13- *Bu programın tatbik ve takibine Garnizon ve Jandarma Komutanlıkları, Emniyet ve Milli Eğitim Müdürlükleri ile bu tören için vazifelendirilen komiteler memurdur.*  
*Bu programın tatbiki hususunda sayın halkımızın vazifelilere azami müzaherette bulunması ve intizamın sağlanmasına yardımını rica ederiz.*

**BELEDİYE REİSLİĞİ**

Tüm hazırlıklar sona erince Mersin Liman'ın modern anlamda yeniden inşası için temel atma töreni 25 Nisan 1954 tarihinde gerçekleşmiştir. Törende Cumhurbaşkanı, TBMM Başkanı ve Bayındırlık Bakanı olmak üzere devletin üst kadroları ile liman

inşaatını gerçekleştirecek Hollandalı şirketin üst düzey personelleri de hazır bulunmuştur. Halk da törene büyük bir ilgi göstermiştir. 150 bin kişiye yakın büyük bir kalabalığın katılımıyla liman inşaatının temel atma töreni gerçekleşmiştir.<sup>749</sup> Tören kapsamında Belediye Başkanı, Ticaret Odası Başkanı, Bayındırlık Bakanı, Meclis Başkanı ve Cumhurbaşkanı sırasıyla halka hitaben konuşmalar yapmışlardır. Cumhurbaşkanı yaptığı konuşmada; böyle bir eserin memlekete kazandırılmasından dolayı mutlu olduğunu, başta Mersinliler olmak üzere bölge halkına ve memlekete hayırlı olmasını dilemiştir.

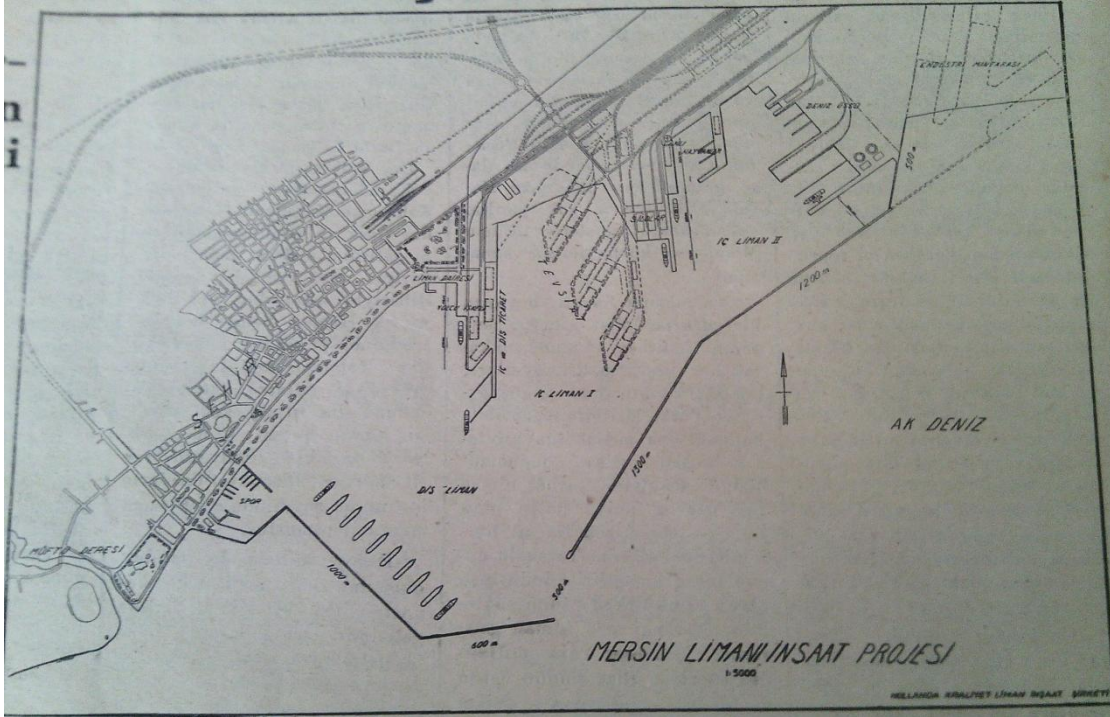
*Sevgili vatandaşlarım; memleketinize medeni ve faziletli bir eser gelmiştir. Ben bu eserin ilk temelini atmakla hakiki ve milli çok büyük bir zevk duymaktayım daha doğrusu sizin duygularınıza sizin zevkinize iştirak etmekteyim.*

*Sevgili milletim; bugünkü rejime sadık kaldığım müddetçe siz manevi kıymetlere ve milli tesanüde ehemmiyet verdiğiniz müddetçe ki bunun böyle devam edeceğine bende kaniyim memleketimiz sizi sevindirecek faydeli eserlerle bezenecektir. Bunu size ben iman halinde söylüyorum. Sizde göreceksiniz bunları, temenni ederim ki bende görmüş olayım. Şimdi Mersinlilerin hayalinde uzun senelerden beri yaşayan bu limanın hakikat oluşu dolayısıyla sevinçlerinize iştirak eder ve hepinizi hararetle tebrik ederim. Bu milli ve eser Mersinlilere Çukurovalılara ve bütün memlekete kutlu olsun.<sup>750</sup>*

Törende yapılan konuşmaların ardından Mersin Liman inşaatının ilk harcı Cumhurbaşkanı Celal Bayar tarafından atılmıştır. Daha sonra sırasıyla TBMM Başkanı Refik Koraltan, Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoglu harçları koymuşlardır. Resmi törenler sona erdikten sonra kutlamalar, kentte geç saatlere kadar devam etmiştir. Liman inşaatının resmen başlaması kente adeta bir bayram havası içerisinde kutlanmıştır. Bu konuyla ilgili yerel basında onlarca haber karşımıza çıkmaktadır. Kentin ileri gelen isimleri, aydınları fikirlerini basın aracılığıyla halkla paylaşmış ve liman sevincine büyük bir coşkuyla katılmışlardır.

<sup>749</sup> *Hakimiyet Gazetesi*, 27 Nisan 1954

<sup>750</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 26 Nisan 1954, *Hakimiyet Gazetesi*, 27 Nisan 1954



**Fotoğraf 19--** Mersin Limanı'nın İnşaat Projesi, **Kaynak:** Yeni Mersin Gazetesi, 26 Nisan 1954

Kentte büyük bir coşkuyla kutlanarak başlanan liman inşaatı, kısa bir süre sonra şirket tarafından Zonguldak Limanı'ndan ve Hollanda'dan getirilen malzemeler ile liman inşaatının hazırlıkları hızlı bir biçimde başlamıştır. Ancak bir süre sonra Hollandalı şirket, 2 Aralık 1955 tarihinde Başbakanlığa başvurarak 22 Nisan 1954 tarihinde imzalanan liman inşaatına ilişkin mukavelenamede belirlenen sürenin, ek bir mukavelename yapılarak uzatılmasını talep eder.<sup>751</sup> Talebin nedeni şudur: Hükümet ile Hollandalı şirket arasında yapılan sözleşmeye göre inşaatın süresi 66 ay'dır. Sözleşmede Bayındırlık Bakanlığı, Hollandalı şirkete liman sahasını 1954 yılının Mayıs ayı başı itibariyle teslim edeceğine dair söz vermiştir. Ancak liman arazisinin istimlakında karşılaşılan zorluklar nedeniyle, şantiye sahası Hollandalı şirkete 19 Kasım 1954 tarihinde teslim edilebilmiş ve bunun sonucunda şirket de inşaatı fiilen 25 Kasım 1954 tarihinde başlayabilmiştir. Yaklaşık 7 aylık bir gecikme söz konusudur. Bu nedenle şirket, yaşanan bu gecikmede kendilerinin

<sup>751</sup> BCA, 030-11-1/263/5/2 (26 Ocak 1957)

herhangi bir kusurlarının olmadığını ve bu gelişmelerden dolayı mukavelenamenin inşaatın süresi ile ilgili olan 7. maddenin 1. fıkrasının yeniden düzeltilmesini gerektirecek bir durum oluştuğunu ifade etmektedir.<sup>752</sup> Ayrıca hükümet ile şirket arasında yapılan mukavelenameye göre inşaat zamanında teslim edilmez ise şirket, geciken her gün için 1000 TL tazminat ödeyecektir. Kendilerinden kaynaklanmayan bir nedenden dolayı şirket, böyle bir durumla karşılaşmak istememektedir.

Başbakanlık, konuyu 29 Eylül 1956 tarih ve 80-276/3316 sayılı yazı ile Bayındırlık Bakanlığı'na havale etmiştir. Hollandalı şirketin talebi, Bayındırlık Bakanlığı tarafından yapılan incelemeler sonrasında haklı bulunup, kabul edilmiştir. Bakanlık ile şirket arasında 4 Ekim 1956 tarihinde inşaatın süresi ile ilgili maddeleri kapsayan yeni bir mukavelename yapılmıştır.<sup>753</sup> Yeni ek mukavelenameye göre;

*Bir taraftan Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekaletini ( bundan böyle mukavele evrakında "Vekalet" diye adlandırılacak) temsilen ile, diğer taraftan Koninklijke Netherlandesha Mantsehappij Voor Mavewerken N.V. Amsterdam "Hollanda Kraliyet Liman İnşaat Şirketi" ( bundan böyle mukavele evrakında "müteahhit" diye adlandırılacaktır.) temsilen arasında, aşağıda yazılı şartlar dairesinde, Mersin Liman inşaatına ait 22 Nisan 1954 tarihli mukaveleye ek mukavele yapılmıştır.*

**Madde 1:**

*Mersin Limanı İnşaatı için Vekalet ile Müteahhit arasında 22 Nisan 1954 tarihinde imzalanan mukaveledeki hükümlerden işbu ek mukavele ile değiştirilmeyen hükümler olduğu gibi bırakılmıştır.*

**Madde 2:**

*Esas mukavelenin 7. Maddesinin 1.paragrafı şu şekilde değiştirilmiştir.*

*Vekalet tarafından bu mukaveleye uygun olarak yapılacak müddet temditleri hariç tutulmak üzere, müteahhit işleri (bakım devresinde ifa edilecek 1.000.000 m3 tarama hariç olmak üzere) 19 Kasım 1954 tarihinden itibaren 66 ay içinde tamamlayarak kabule hazır bir duruma getirecektir.*

<sup>752</sup> BCA, 030.11.1/263/5/2 (26 Ocak 1957)

<sup>753</sup> BCA, 030.11.1/263/5/2 (26 Ocak 1957)



Liman inşaatı konusunda yapılan bu düzenleme ile inşaata başlandıktan sonra ortaya çıkan küçük pürüz de giderilmiştir. Bundan sonra liman hızlı biçimde inşa edilecek, ilk kısımları olan ticarî kısımları 30 Ağustos 1958 tarihinde bitirilerek işletmeye açılmıştır. 27 Nisan 1960 tarihinde ise liman genel anlamda işletmeye açılarak, bütün tesisleri ile ikmal bir liman olarak hizmete girmesi ise 1962 yılını bulmuştur.



**Fotoğraf 22- Kaynak: [www.wowturkey.com](http://www.wowturkey.com), Mersin Limanı 1960**

Modern Mersin Limanı'nın tüm kısımlarıyla 1962 yılında hizmete açılmasıyla birlikte hızla gelişmeye devam etmiştir. 1942 yılından 2007 yılına kadar TCDD tarafından işletilen Mersin Limanı, Özelleştirme İdaresince 11 Mayıs 2007 tarihinde ihale ile işletme hakkı 36 yıl süreyle PSA-Akfen ortak girişimine devredilmiştir.

## SONUÇ

19. yüzyılın ilk çeyreğinde Osmanlı Devleti'nde küçük bir iskele olarak varlığı bilinen Mersin Limanı'nın tarihsel süreç içerisinde yaşadığı dönüşümü ve bu değişimlerin nedenlerini, merkez-çevre ve bağımlılık kuramı olarak bilinen modernleşme yaklaşımlarından yola çıkılarak irdelenmeye çalışılmıştır. Bu yaklaşımların temel özelliklerini Mersin Limanı örneğinde görebilmek mümkündür. Ele alınan yaklaşımlar çerçevesinde limanın tarihsel süreç içerisinde yaşadığı dönüşümde yalnızca ülke içi gelişmelerin etkili olmadığını, dünya genelindeki siyasi ve ekonomik olaylarında etkili olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu anlamda makro düzlemde gelişen olay ve olguların etkileri, Mersin Limanı'nda eş zamanlı olarak görülmüştür. Bu durum, çalışmamızın inceleme kapsamında limanda ve kentte gelişen sosyo-ekonomik dönüşüm sürecini anlamak için yalnızca yerel ve mikro ölçekteki gelişmelerin yeterli olmadığını da göstermektedir. Elde edilen bulgularda bu sonucu doğrular niteliktedir.

Bu çalışmada incelenen dönemi Osmanlı ve Cumhuriyet dönemleri olarak ikiye ayırabilmek mümkündür. Çalışma 19. yüzyılın ilk çeyreğinden 1954 yılına kadar ki dönemi kapsamaktadır. Uzun bir tarihsel süreci incelemekle beraber çalışmayı Mersin'de modern bir limanın temelini atıldığı 1954 yılıyla sınırlandırdık. Bu tarihten itibaren liman, inşaat sürecinden dolayı yaklaşık 6 yıl hizmet veremeyecektir.

Osmanlı dönemi olarak ele alınan, incelenen 19. yüzyıl aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin dünya ekonomik sistemine entegre olma sürecidir. Bu yüzyılda Sanayi Devrimiyle birlikte hammadde ve pazar arayışı içinde olan Avrupa ekonomileri açısından, Osmanlı Devleti, önemli bir hammadde tedarikçisi ve pazardır. Avrupa'nın bu politikaları ve girişimleri, Osmanlı liman kentlerindeki ticari hareketliliğe de yansımış, bu yüzyılda

birçok liman kentinde yaşanan ekonomik canlılık hem kentlerin hem de limanların gelişimine etkide bulunmuştur. İskenderiye, Beyrut, Hayfa, Sayda gibi Doğu Akdeniz'e kıyısı olan pek çok liman kenti, dünya kapitalist ekonomisiyle bağlantısı olan, dönemin siyasal ve sosyal gelişmelerinden etkilenen, artan ticari hareketlilikleriyle önemli birer çekim noktası haline gelen ayrıcalıklı yerlerdir. Mersin de, bu konjonktür içinde bir liman kenti olarak ortaya çıkmış olup, aynı yüzyılda hızla büyüyen kapitalist dünya ekonomisinin ve çevreleşme sürecinin etkisi altında kalarak gelişen bir liman kentidir.

Bu yüzyılda bölgede üretim, tüketim ve dağıtım faaliyetlerinde önemli bir gelişme kaydedildiği görülmektedir. Mersin, tarım alanındaki zengin ürün çeşitliliği ile aynı zamanda hinterlant bölgesi için de büyük bir pazar konumundaydı. Çünkü tarım, dünya ekonomisiyle bütünleşmenin temel ekonomik kanalını oluşturuyordu. Başta pamuk, zeytin, buğday olmak üzere birçok tarımsal ürünün ihraç edilmesi Mersin'i kısa sürede uluslararası bir liman konumuna getirmiştir. Kentin kısa süre içinde dünya ekonomisiyle bütünleşmesiyle birlikte yaşanan dönüşüm, Mersin'in nüfus yapısını da etkilemiştir. Tüm liman kentlerinde olduğu gibi Mersin'de de kozmopolit bir nüfus karşımıza çıkmıştır. Bu nüfus, kentin ve limanın ekonomik anlamda gelişimine büyük katkılar sağlamıştır. 19. yüzyılda yaşanan bu gelişmelerle birlikte kent kısa süre içinde hem mekansal hem de idari yönden hızla büyümeye başlamıştır.

Ayrıca belirtmek gerekir ki Mersin'in ve diğer Osmanlı liman kentlerinin gelişiminde imparatorluğun dışındaki faktörlerin de etkisi vardır. Sanayi Devrimi'nin İngiltere'de ortaya çıkışıyla başlayan ve devamında da Batı Avrupa'daki büyük devletler, kapitalizmin ulusal sınırlara sığmayan küresel ölçekteki yayılma isteği, emperyalizmi beraberinde getirmiştir. Avrupa'da ortaya çıkan pazar darlığı üzerine başta İngiltere olmak



üzere pek çok Avrupalı sanayileşmiş ülke yaşadıkları ekonomik durağanlığı, Osmanlı ekonomisine sızarak atlatmayı öncelik haline getirmişlerdir. Osmanlı Devleti de 19. yüzyılda Batı ile mücadelesinde; siyasî, askerî, idarî ve malî yönden güçsüzlüğünü kavramış bir devlettir. Bu yüzyılda merkezî otorite oldukça zayıflamıştır. Rusçuk Âyanı Alemdar Mustafa Paşa örneğinde olduğu gibi padişahın tahta iniş-çıkışı bile yerel güçlerce belirlenebilmektedir.

Böyle bir ortamda Tanzimat reformlarını organize eden Osmanlı bürokrasi çözümü, Batı'nın üstün gücüyle mücadele etmek için Batı'nın araçlarını kullanmakta bulmuşlardır. Bu düşünceyle Osmanlı Devleti, "*Batılılaşma*" adı altında modernleşme çalışmalarına hız vermiştir. Özellikle kentsel yapıda önemli değişimler gerçekleştirilmiştir. Şehirlerin altyapısı tesis edilmiş; sağlık koşulları iyileştirilmiş, eğitim altyapısı farklılaştırılmıştır. Çıkma ve düzgün olmayan sokakların yerini geniş cadde ve dik açılı sokaklar, yeşil alanlar oluşturulup, ilk kez belediye hizmetleri profesyonelliği temel alan bir anlayışla sunulmaya ve belediyelerin kurulmasıyla da yerel yönetimler oluşmaya başlamıştır. Kamu binaları, okullar, hastaneler, limanlar, fenerler, dalgakıranlar yapılmıştır. Kentsel mekanlarda yaşanan bu dönüşümle birlikte Osmanlı kentleri daha modern bir yapıya kavuşmuştur. Özellikle liman kentleri, bu dönüşümden hızlı bir biçimde etkilenmişlerdir.

Liman kentlerinde yaşanan bu gelişmeler ve ticaret yollarının değişmesi ister istemez kentsel hiyerarşi şeklini de değiştirmiştir. 19.yüzyıl öncesinde büyük şehirler iç bölgede kalan şehirlerdir. Büyük şehirleri kervan yolları belirlemiştir. Ancak ekonomik merkezlerin iç bölgelerden kıyı bölgelerine kaymasıyla birlikte liman kentlerinin kısa

sürede büyük şehirlere dönüştüğü görülmektedir.<sup>755</sup> Bu yönleriyle Osmanlı liman kentleri yeni siyasî ve ekonomik merkezler olarak Batıyla ilişkilerin en yoğun yaşandığı mekanlar olarak ön plana çıkmışlardır.<sup>756</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nda liman kentlerinin gelişiminde etkili olan bir diğer faktör de buharlı gemilerin Osmanlı limanlarında faaliyetlerinin artmasıdır. 1830'lardan itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nda buharlı gemiler işlemeye ve onun hemen karadaki uzantısı olarak demiryollarının inşasına başlanmıştır. Buharlı gemiler kısa bir sürede yelkenli gemilerin ticaretteki payını çok düşük oranlara indirmiştir. Yabancı vapur şirketlerinin Osmanlı limanlarında görülmeye başlaması ve zamanla kapitülasyonlardan faydalanarak limanlar arasında ticaret (kobotaj) yapmaya başlamaları özellikle sahil ticareti yapan yelkenli Osmanlı denizciliğini olumsuz etkilemiştir. Fakat Osmanlı limanlarında rıhtım ve iskeleler gibi gerekli altyapı unsurlarının olmaması ve buharlı gemilerin bu küçük limanlara yanaşamaması, bir süre daha buharlı gemilerin bütün üstünlüklerine rağmen, yelkenli gemilerin belirli bir iş hacmine sahip olmalarını sağlamıştır. Mersin Limanı'nda da yelkenli gemiler 20. yüzyılın başlarına kadar kıyı ticaretiyle uğraşarak varlıklarını sürdürmüştür.

Bu dönüşümler sonucunda liman kentleri mimarî ve iktisadî olarak yeni bir işlev kazanarak hızla gelişmeye başlamışlardır. Aslında bu yüzyılda yapılan kent reformları, liman kentlerinin ekonomik performansını arttırmak için uygulanmış düzenlemelerden başka bir şey değildi. Çünkü liman, rıhtım, demiryolu yapımı gibi işler, pragmatik bir bakış açısıyla Batılı ülkelerin isteği sonucunda gerçekleşmiş ve ekonomik

<sup>755</sup> Pelin Kihir Öztürk, *Urban Transformation Of Ottoman Port Cities In The Nineteenth Century: Change From Ottoman Beirut To French Mandatory Beirut.(19.Yüzyıl Osmanlı Liman Kentlerinin Kentsel Dönüşümü: Osmanlı Beyrut'undan Zorunlu Fransız Beyrut'una Değişim)*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, ODTU Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2006, s.129.

<sup>756</sup> Öztürk, a.g.t.,s. 129.

altyapının yerleşmesini sağlamıştır. Oysa diğer Osmanlı kentleri için böyle bir çaba söz konusu değildir. Devlet, diğer kentler için daha çok nizamname yayınlamış ya da yaşanan doğal felaketler veya yangın gibi olumsuzluklar üzerine şehrin imarında gerekli değişiklikleri yapmıştır. Genelde de halk bu masrafları kendi içinde çözmeye çalışmıştır.

Bu özellikleriyle geleneksellik ile modernleşmenin arasına sıkışmış olan Osmanlı Limanları'nın bu sıkışıklıktan kurtarılarak, modern limanlar haline getirilmesi ancak 20. yüzyılın başlarında mümkün olmaya başlayacaktır. I. Dünya Savaşı'ndan hemen önce sermaye ihracına yönelmiş İngiliz, Alman, ve Fransız kökenli Avrupalı girişimcilerin Osmanlı Devleti'nden aldığı imtiyazlar ile Osmanlı limanları modernleştirilmeye başlanmıştır. Bu dönemden itibaren modernleştirilmek istenen limanlardan birisi de Mersin Limanı'dır. Mersin Limanı kısa süre içerisinde sergilediği hızlı büyüme ile önemli bir liman haline gelmiştir. Bu gelişme beraberinde Mersin de gemi şirketleri acentelerinin sayısının artmasını sağlamakla birlikte gemi seferlerinin yoğunlaşmasına yol açmıştır.

Ayrıca aynı dönemde kentin kara ve demiryolları bağlantılarının sağlanmasıyla Mersin Limanı sadece Çukurova Bölgesi'nin değil, İç Anadolu ve Güneydoğu Anadolu'ya kadar uzanan geniş bir hinterland alanını da kapsayan bir limana dönüşmüştür. Ancak yaşanan bu hızlı gelişme beraberinde birtakım sorunları da getirmiştir. Özellikle yüzyılın sonlarına doğru Mersin'de artan deniz ticareti karşısında var olan mevcut iskeleler artık yeterli gelmemeye başlamıştır. Bu çerçevede 19. yüzyılın sonlarından itibaren Mersin'de modern bir liman inşa etme amacıyla farklı kişiler tarafından çeşitli girişimlerde bulunulmuştur.<sup>757</sup> Hatta 1912 tarihinde dönemin Maliye Nazırı Cavit Bey, kente yapmış olduğu ziyarette limanın öneminden ve modern bir limanın gerekliliğinden bahsetmesine

<sup>757</sup> BOA, Y.A.RES., 110/82 (29 Ocak 1901), BOA, BEO., 1832/137380 (29 Mart 1902)

rağmen Osmanlı İmparatorluğu Dönemi'nde Mersin'de bir liman inşaatı gerçekleşmemiştir.<sup>758</sup>

Osmanlı Devleti'nde liman konusunda yaşanan sorunların Cumhuriyet döneminde de devam ettiği görülmektedir. Cumhuriyet'in ilk yıllarında hükümetin Mersin'e mutlaka bir liman yapma planı vardır. Hatta bu konuda 6 maddelik "*Mersin Limanı Kanunu*" 19 Nisan 1924 yılında kabul edilmiştir. Kanuna göre; limanın inşaatı 1927 senesinin sonuna kadar yapılacaktır ve bunun için 8 milyon liralık bütçe tahsis edilmiş<sup>759</sup>, ancak bütçenin yetersizliğinden dolayı limanın inşasına başlanamamıştır.<sup>760</sup> Daha sonra bütçede düzenlemeler yapılmasına rağmen yine de liman inşaatının bu dönemde gerçekleşmediği görülmektedir.

1929 yılında patlak veren dünya ekonomik krizi ve sonrasında yaşanan II. Dünya Savaşı'nın da etkisiyle Mersin'de modern bir liman inşa etme projesi 1930'lar ve 1940'lar itibariyle rafa kaldırılmıştır. Yaşanan bu küresel krizler liman inşaatını etkilediği gibi limanın ticarî faaliyetlerini de olumsuz etkilemiştir. 1929 bunalımının etkileri limanda 1932 yılı sonuna kadar önemli ölçüde hissedilmiştir. 1932 yılı sonuna gelindiğinde başta pamuk ve buğday olmak üzere birçok ihraç malı, düşük değerler üzerinden işlem görmüştür. Bu dönemde limandaki yükleme-boşaltmada, miktar olarak büyük düşüşler olmuştur. Dünya piyasalarında birçok ürünün fiyatlarındaki düşüşler nedeni ile ülke içinde tüketim artmıştır. II. Dünya Savaşı ise etkilerini istatistikî verilerden anlaşıldığı üzere daha çok savaş sonrasında göstermiştir. Ticarî faaliyetlerde büyük düşüşler yaşanmıştır. Bunun

<sup>758</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, 15 Aralık 1949

<sup>759</sup> **Lâyhâi Kanuniye: Madde 1.** — 1343 Senesi nihayetine kadar inşaatı ikmal edilmek ve her sene sarfı icap eden miktar bütçeye konulmak üzere Mersin'de tesisat ve tekemmülâtı lâzımeyle cami bir liman inşası için sekiz milyon lira tahsis edilmiş ve bu mebaliğe mahsuben taahhüdât icrası için hükümete mezuniyet ita kılınmıştır. Bkz.: *TBMM Zabıt Ceridesi*, D:2, Cilt 8 ve 8/1, s.848.

<sup>760</sup> *Yeni Mersin Gazetesi*, Cihat Baban, "Mersin Limanı'nın 37 Yıllık Tarihi", 6-7 Ocak 1945

iki nedeni vardır: Birincisi Hatay'ın Türk topraklarına katılımıyla birlikte İskenderun Limanı'nın Mersin Limanı'na önemli bir rakip haline gelmesi ve Mersin Limanı'nın koşullarının uygunsuzluğundan dolayı tüccarların İskenderun Limanı'na kaymasıdır. İkincisi ise; Savaş'ın sona ermesi ile liman üzerinden gerçekleştirilen askerî malzeme ithalatı ve ihracatının sona ermesi Mersin Limanı'nın ticari faaliyetlerinin savaş sonrasında düşmesine yol açmıştır.

Mersin Limanı, 1940'lı yılların sonuna gelindiğinde hem limanın bazı teknik eksiklerinden, hem de dünyadaki ve Türkiye'deki siyasi, ekonomik gelişmelerin etkisinde kalmasından dolayı, daha önceki dönemlere kıyasla deniz ticaretindeki işlevselliği azalmıştır. Limanın içinde bulunduğu bu durumun düzeltilebilmesi için yeni, modern bir limanın inşa edilmesinin zorunluluğu söz konusudur. Ayrıca modern bir liman ihtiyacı dönemin kent yöneticilerinin, ticari çevrelerinde sıklıkla dile getirdiği bir konudur.

Belirtilmesi gereken bir başka konu da; Mersin'de modern bir limanın inşa edilmesinde ülkedeki siyasî ve ekonomik gelişmelerin yanı sıra dış konjonktürde meydana gelen gelişmelerin de etkisi vardır. Özellikle II. Dünya Savaşı sonrasında dünya siyasetinin iki kutuplu bir merkeze dönüşmesi ve Türkiye'nin tercihini ABD'den yana kullanması, ülkedeki siyasî ve ekonomik yapıyı derinden etkilemiştir. 1947 yılında ilan edilen Marshall Planı ile Türkiye'ye ekonomik alanda yardımlar başlamıştır. Yapılan bu yardımlar başta tarım ve ulaşım sektörünün modernize edilmesine harcanmıştır. Marshall yardımı ile dış pazarlara yönelik tarımsal üretime ağırlık verilmesinden dolayı bu malların ihraç edildiği limanların da modernize edilmesi yoluna gidilmiştir.

Mersin'de liman inşaatı konusunda kent basını, işin sıkı bir takipçisi olmuştur. Bu konuda kentin ileri gelenleri fikirlerini gazetelerde yazmış oldukları makaleler

aracılığıyla dile getirmişlerdir. Basında çıkan haberlerden anlaşıldığı üzere modern bir liman talebi, kentin bütün kesimleri tarafından istenmektedir. Demokrat Parti'nin de izlediği liman politikasıyla bu istek biraz geç de olsa 1 Nisan 1954 tarihinde ihalesi yapılarak, 25 Nisan 1954'te de temeli atılarak gerçekleştirilmiştir. Limanın inşaat ihalesi Hollanda Kraliyet Liman İnşaat Şirketi'ne verilmiş, yapılan düzenlemeler ile hemen inşaata başlanmıştır. İnşaat başladıktan sonra ortaya çıkan sorunlar da en hızlı biçimde giderilmiştir. Yapılan bu çalışmalardan sonra liman, kısa bir süre içinde inşa edilmiştir. Modern Mersin Limanı'nın ilk bölümleri olan ticarî kısımlar 30 Ağustos 1958 tarihinde bitirilerek işletmeye açılmıştır. 27 Nisan 1960 da ise liman genel anlamda işletmeye açılmış, bütün tesisleri ile ikmal bir liman olarak hizmet vermesi ise ancak 1962 yılında gerçekleşmiştir. Böylelikle Mersin halkının yıllardır beklediği modern anlamdaki liman hayali de hayata geçmiştir.

Son söz olarak söyleyebileceğimiz; çalışma ve ilgi odağımızdaki Mersin Limanı, incelediğimiz dönem kapsamı itibariyle her geçen gün büyüyen yapısıyla, sahip olduğu zengin tarihsel ve ekonomik özellikleriyle daha da çok araştırılmayı hak etmektedir.

## KAYNAKÇA

### I. ARŞİV KAYNAKLARI

#### I. 1. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

- Bâb-ı Ali Evrâk Odası (BEO): 599/44888, 1832/137380, 1139/854240, 505/37812
- Dahiliye Nezâreti İdâri Kısım Belgeleri (DH.İD.): 193/11
- Dâhiliye Nezâreti Mektûbî Kalemi (DH.MKT.): 326/58, 1093/10, 967/66
- Hariciye Nezâreti İstanbul Murahhaslığı Evrâkı (HR. İM.): 59/47,
- Hâriciye Nezâreti Mektûbî Kalemi (HR-MKT): 383/16
- Hâriciye Nezâreti Siyasi (HR.SYS): 80/34,
- Hariciye Nezâreti Tercüme Odası (HR. TO.): 204/31
- Hâtt-ı Hümayun (HAT.): 362/20107,
- İrade-i Dahiliye (İ.DH.): 284, 257/15843
- İrade-i Meclis-i Mahsûs (İ-MMS.): 27/1188, 00049
- İrade-i Meclis-i Vâlâ (İ.MVL.): 386/16864, 401/17423, 531-23821, 242/8720, 237/8363,570/ 25620, 379/16605
- İrade-i Rûsûmât (İ.RSM.): 30
- İrade-i Şurâ-yı Devlet (İ-ŞD): 30-1421
- Sadâret Mektubî Kalemi Nezâret ve Devâir (A.MKT.NZD): 194/49
- Sadâret Mektûbî Kalemi Meclis-i Vâlâ (A.MKT.MVL): 53-58
- Yıldız Perâkende Evrâkı Dâhiliye (Y..PRK.DH.): 3/ 39, No: 54
- Yıldız Parâkende Umum Evrakı (Y.PRK.UM.): 21/74

- Yıldız Tasnifi Mütenevvi Marûzât Evrâkı (Y.MTV.): 90/11
- Yıldız Tasnifi Sadâret Resmi Marûzât (Y.A.RES.): 110/82
- Yıldız Yaveran ve Maiyyet-i Seniyye Erkan-ı Harbiye Dairesi (Y.PRK.MYD):  
20/45

### **I. 2. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)**

- BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0. Yer No: 19-75-2, (Mersin Limanı inşaatı ve işletilmesi ile ilgili Atnaş Tahinci Efendi ve ortağıyla yapılan mukaveleneme., bu dosya içerisinde ayrıca İsveçli Anderson Şirketi ile yapılan sözleşme bulunmaktadır.)
- BCA, Dosya: E8 Fon Kodu: 30..1.0.0 Yer No: 74.470..9. (Limani'nın Hollandalı Şirkete ihalesine dair.
- BCA, Fon Kodu: 30-18-1-1-, Yer No: 4-45-18 (Grublant ve ortakları adına yapılan teklifin Bakanlar Kurulu tarafından incelenmesi dair kararname.)
- BCA, Dosya: 1490, Fon Kodu:30-18-1-1, Yer No:12-73-20, (Kararname: Grublant şirketi ile liman inşası için yeniden görüşülmesine dair.)
- BCA, Fon kodu: 030..01.0.0, Yer no: 74.471..12, (1940-1957 Dönemi Liman ve İskelelere Ait Ödenekler)
- BCA, Dosya Kodu: 030-0-010-000-000, Yer No:124-884-10 (25-2-1927 tarihli Mersin Kasabasının nüfusuna ilişkin bilgiler)
- BCA, Fon Kodu: 490.1.0.0, Yer Kodu: 454. 1868..4, ( Mithat Toroğlu'nun Mersin Liman İşletmeleri raporunun CHP Genel Sekreterliği'ne sunulduğu)



- BCA, Fon Kodu.: 30.18.1.2, Dosya:18171, Yer No: 98.39..1.,(Mersin Limanı'nın TCDD tarafından Mersin Liman Şirketinden 1942 yılında devr alınmasına dair.)
- BCA, Fon Kodu: 30.10.00 Dosya: 15111, Sıra no: 146.46.11 (Liman inşaatı için İsveçli grubun tekliline dair)
- BCA, Fon Kodu.: 30.18.01.1, Sayı: 82391, Yer No: 4.40.6, (Mersin Liman Şirketi işçileri ortaklığının kurulmasına dair.)
- BCA, Fon Kodu: 030-11-1-263-5-2, (Hollanda Kraliyet Şirketi'nin talebi üzerine liman inşaatının süresinin yeniden düzenlenmesine dair.)
- BCA. 030.1.0/ 80.507.5 (Başlangıçtan 31 Aralık 1951 tarihine kadar Türkiye'ye yapılan Marshall Planı yardımları.)
- BCA, Dosya: A7, Fon Kodu:030.01.00.00.17.97.19 (MTSO Başkanı Şükrü Şihman'ın Başbakan Şemsettin Günaltay'a gönderdiği telgraf.)
- BCA, Fon Kodu: 030.01.74.469.12, (Mersin Limanı'nın Hollandalı firmaya verilmesine tepki gösteren diğer şirket temsilcilerinin Başbakan'a ve Cumhurbaşkanı'na gönderdiği telgraf.)
- BCA, Fon Kodu: 030.10.154.85.33, (Mersin Limanı'nın Hollandalı firmaya verilmesine tepki gösteren Fransız Travaux Publics Entreprises Jean Ballot ve C.O.D.E.C., Entreprises de Travaux Maritimes firması ile Rad -Yugoslav firmalarının temsilcisinin kendi sundukları teklif hakkında vermiş olduğu bilgi.)
- BCA, Fon Kodu: 030-10-157-101-20, (Mersin Limanı inşaatı ihalesini kaybeden J.L. Kier and Co. Ltd, Nuttall Sons and Co. Ltd., F.G. Minter Ltd. firmalarının temsilcisinin sundukları teklif hakkında vermiş olduğu bilgi.)

- BCA, Fon Kodu: 030-01-00-00-74-469-10, (Mersin Liman İnşaatı ihalesine giren yabancı şirketler.)
- BCA, Fon Kodu: 030-10-00-00-27-153-7, (Âli İktisat Raporları.)
- BCA, Fon Kodu: 030-01-00-00-13-79-11, (17 Ekim 1953'te Başbakan A. Menderes'in Mersin halkına yaptığı konuşmaya dair.

### **I. 3. Tarsus Şeriye Sicilleri (TŞS)**

- 285 Nolu Defter.
- 291 Nolu Defter.
- 313 Nolu Defter.
- 316 Nolu Defter.
- 317 Nolu Defter.
- 324 Nolu Defter.

### **I. 4. Salnameler**

- 1873 Tarihli Adana Vilayet Salnamesi,
- 1877 Tarihli Adana Vilayet Salnamesi,
- 1891 Tarihli Adana Vilayet Salnamesi,
- 1892 Tarihli Adana Vilayet Salnamesi,
- 1894 Tarihli Adana Vilayet Salnamesi,
- 1925-1926 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi,
- 1926-1927 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi,

### **I. 5. Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi**

#### **Osmanlı Şark Ticaret Yıllıkları:**

- 1883 Annuaire Oriental Du Commerce (Şark Ticaret Yıllıkları)

- 1885 Annuaire Oriental Du Commerce (Şark Ticaret Yıllıkları)
- 1886 Annuaire Oriental Du Commerce (Şark Ticaret Yıllıkları)
- 1889 Annuaire Oriental Du Commerce (Şark Ticaret Yıllıkları)
- 1890 Annuaire Oriental Du Commerce (Şark Ticaret Yıllıkları)
- 1894 Annuaire Oriental Du Commerce (Şark Ticaret Yıllıkları)
- 1896 Annuaire Oriental Du Commerce (Şark Ticaret Yıllıkları)
- 1909 Annuaire Oriental Du Commerce (Şark Ticaret Yıllıkları)
- 1913 Annuaire Oriental Du Commerce (Şark Ticaret Yıllıkları)
- 1927 Annuaire Oriental Du Commerce (Şark Ticaret Yıllıkları)
- 1938Ticaret Yıllılığı.( Annuaire Commerce)

#### **I. 6. Vakıflar Genel Müdürlüğü Arşivi (VGMA)**

- VGMA, Defter No:44, Sayfa No: 188, Sıra no: 309
- VGMA, Defter no: 44, Sayfa No: 133, Sıra No: 126,
- VGMA, Defter no: 44, Sayfa No: 155, Sıra no: 149

#### **II. RESMİ YAYINLAR**

- *Dustür*. 3.Tertip Başbakanlık, Ankara1962
- TBMM Zabıt Ceridesi. TBMM Matbaası, Ankara 1970
- TBBM Kanunlar Dergisi. TBMM Matbaası, Ankara.
- Resmi Gazete,

#### **III. SÜRELİ YAYINLAR**

##### **III.1. Mersin Ticaret Sanayi Odası Aylık Bülten**

- 1937 Yılı, Sayı No: 12, 13, 14, 18, 19, 20.
- 1938 Yılı, Sayı No: 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32.

- 1939 Yılı, Sayı: No: 33

### **III.2. Gazeteler**

- Cumhuriyet Gazetesi,
- Hürriyet Gazetesi,
- Ulus Gazetesi
- Vatan gazetesi,
- Zafer Gazetesi,
- Akşam Gazetesi,
- Yeni Mersin Gazetesi,
- Yeni Adana Gazetesi,
- Akdeniz Gazetesi
- Hakimiyet Gazetesi,
- Sabah Postası Gazetesi,
- Sicilli Ticaret Piyasa Gazetesi,
- Toros Gazetesi
- Ege Gazetesi
- Mersin İmece Gazetesi,
- Doğru Öz Gazetesi,
- Demiryolları Mecmuası,

#### IV. ARAŞTIRMA VE İNCELEME ESERLER

- Abadan, Y. (2006). Tanzimat Fermanı'nın tahlili. H. İnalçık ve M. Seyitdanlıoğlu (Eds.) *Tanzimat* içinde (ss. 37-63). Ankara: Phoenix Yayınları.
- Adıyeke, N., ve Adıyeke, N. (2004). Modernleşmenin doğurduğu kent: Mersin. F. Özdem, (Ed.). İçinde *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin*. (ss.69-90). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Ahmad, F. (1995). *Modern Türkiye'nin oluşumu*. (Çev. Y. Alogan) İstanbul: Sarmal Yayınları. ( özgün eser, 1993).
- \_\_\_\_\_. (1999). *İttihatçılıktan Kemalizme* (Çev. F. Berktaş). İstanbul: Kaynak Yayınları. (özgün eser, t.y.).
- Akalın, D. (2011). *Süveyş Kanalı, açılışı ve Osmanlı Devleti'ne etkisi 1854-1882*. Yayımlanmamış doktora tezi, Pamukkale Üniversitesi, Denizli.
- Akkaya, Y. (2004). 19.yüzyıldan 20.yüzyıla Mersin ekonomisi. F. Özdem (Eds.). *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin* içinde .(ss. 335-349). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Akkuş, T. (2012). Bir iktisadi siyasa projesi: milli iktisat ve Bursa. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 7(16-17), 119-141.
- Akşin, S. (2009), 1839'da Osmanlı ülkesinde ideolojik ortam ve Osmanlı Devleti'nin uluslararası durumu. H.İnalçık ve M. Seyitdanlıoğlu (Ed.). *Tanzimat* içinde (ss.101-108). Ankara: Phoenix Yayınları.
- Akşit, N. (1984). Fellah. *A'dan Z'ye Tarih Ansiklopedisi* içinde (s. 373). İstanbul: Serhat Yayınları.
- Aktar, A. (2000). *Varlık vergisi ve Türkleştirme politikaları*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Aktüre, S. (1978). *19. yüzyıl sonunda Anadolu kenti mekansal yapı çözümlemesi*. Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi.

- \_\_\_\_\_. (1985). Osmanlı Devleti'nde taşra kentlerindeki değişimler. M. Belge (Eds.). *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi* içinde (ss. 891-904) İstanbul: İletişim Yayınları.
- Akyüz, Y. (1988). *Türk Kurtuluş Savaşı ve Fransız kamuoyu 1919-1922*. Ankara: TTK Yayınları.
- Al, G. (2006). *II. Meşrutiyet dönemindeki en büyük muhalefet Hürriyet ve İtilâf Fırkası*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Osmangazi Üniversitesi, Eskişehir.
- Altan, Y. (2009). Meclis-i meb'usân zabıt cerideleri (1293/1877) üzerinden Türk belediyeciliğini anlamak. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 14(2), 293-310.
- Altıparmak, A. (2002). Türkiye'de devletçilik döneminde özel sektör sanayi'nin gelişimi. *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 13, 35-59.
- Altundağ, Ş. (1988). *Kavalalı Mehmet Ali Paşa isyanı, Mısır meselesi 1831-1841*. Ankara: TTK Yayınları.
- Anastassiadou, M. (2001) *Tanzimat çağında bir Osmanlı şehri: Selanik*, (Çev. I. Ergüden). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları. (özgün eser, 1997)
- Anderson, M. S.(2001). *Doğu sorunu, 1774-1923 uluslararası ilişkiler üzerine bir inceleme*. (Çev. İ. Eser). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları. (özgün eser,1966)
- Arı, K. (2009). *İzmir'den bakışla Türkiye'de kabotaj*. İzmir: İzmir DTO Yayınları.
- \_\_\_\_\_. (2011). Cumhuriyet'in ilk yıllarında Mersin'in deniz ticareti yönünden öne çıkmasını sağlayan çevresel etkenler ve Ali Cenani Bey'in notları. F. Demir (Eds.) *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu: III. Mersin ve Doğu Akdeniz*. (ss. 288-309 ). Mersin: Mersin Üniversitesi.

- Armaoğlu, F. (1993). *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1990. c. I*, Ankara: İş Bankası Yayınları.
- \_\_\_\_\_. (2003). *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914). c. II*, Ankara: TTK Basımevi.
- Artan, G. (2003). *Mersin Tarihi Kronolojisi*. Mersin: İçel Sanat Kulübü Yayını.
- As, E. (2006). *Cumhuriyet dönemi ulaşım politikası*. Yayımlanmamış doktora tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Ataöv, T. (1969). *Amerika, Nato ve Türkiye*. Ankara: Aydınlık Yayınları.
- Ateş, H. (1963). *Türk ihraç malları*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- Avcı, Y. (2007). Osmanlı Devleti'nde Tanzimat döneminde 'otoriter modernleşme' ve kadının özgürleşme meselesi. *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 21,1-18.
- Aybay, R. (2004). Türk hukukunda gemilerin uyrukluğu. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 47(1), 83-94.
- Aydoğan, M. (2005). *Türkiye üzerine notlar (1923-2005)*. İzmir: Umay Yayınları.
- Aydüz, D. (2000). Osmanlı Devleti'nde narh uygulaması. *Yeni Türkiye Dergisi*, 32 (6), 74-81.
- Aytar, İ. H. (2006). *19. yüzyılın ikinci yarısında Tarsus'ta yaşayan Gayrimüslimlerin sosyo-ekonomik yapıya etkileri*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Mersin Üniversitesi, Mersin.
- Bali, R. N. (1999). *Bir Türkleştirme serüveni (1923-1945)*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Baskıcı, M. M. (2005). *1800-1914 yıllarında Anadolu'da iktisadi değişim*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- \_\_\_\_\_. (2012). XIX. yüzyılda Trabzon Limanı: yükseliş ve gerileyiş. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 67(3), 33-56.

- Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü. (1929). *1927 umumi nüfus tahriri (fasikül 1)*. Ankara: Hüsnütabiat Matbaası.
- Bellek ve miras, 19. yüzyılda Mersin ve Akdeniz dünyası*. (2002). Mersin: Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Yayınları.
- Bayraktar, K. (2002). Osmanlı Bankası'nın kuruluşu, *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 3(2), 71-88.
- Bediz, D. (2008). Süveyş Kanalı'nın önemi. *Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Dergisi*, 9(3), 329-352.
- Behar, C. (1996). *Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye'nin nüfusu (1500-1927)*. Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Yayınları.
- Berkes, N. (1975). *100 soruda Türkiye iktisat tarihi*. İstanbul: Gerçek Yayınları.
- Bilgenoğlu, A. (2010). Amerikan İç Savaşı ve Mısır: pamuk örneğinde Mısır modernleşmesi ve Amerikan İç Savaşı'nın sürece olan katkısı. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 3(11), ss.147-161.
- Boratav, K. (1982). *Türkiye'de devletçilik*. Ankara: Savaş Yayınları.
- \_\_\_\_\_. (2003). *Türkiye iktisat tarihi 1908-2002*, Ankara: İmge Kitabevi.
- Bozkurt, İ. (2009). 19. yüzyılın sonlarında Mersin Limanı. Y. Özdemir (Ed.). *Mersin Sempozyumu* (ss.2190-2201). Mersin: Mersin Üniversitesi Yayınları.
- \_\_\_\_\_. (2011). II. Dünya Savaşı yıllarında Mersin Limanı, F. Demir (Ed.) *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu: III. Mersin ve Doğu Akdeniz içinde* (ss.310-326), Mersin: Mersin Üniversitesi.
- \_\_\_\_\_. (2012). Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Mersin tarihi (1847-1928). Mersin: Mersin Büyükşehir Belediyesi Yayınları.



- Candan, E., Akbey, F., & Başer, N. E. (2004). *Bilgi ekonomisi ve birikim sürecinin mekandan kopması*.3.Ulusal bilgi, ekonomi ve yönetim kongresinde sunulan bildiri, Osman Gazi Üniversitesi, Kütahya.
- Cem, İ. (1982). *Türkiye’de geri kalmışlığın tarihi*, İstanbul: Cem Yayınları.
- Coşkun, A. (2003). Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye ekonomisi. *Atatürkçü Düşünce Dergisi*, 4, 72-77.
- Cuinet, V. (2001). *La Turquie D’Asie*. c. 6, İstanbul: İsis Yayınları.
- Çadırcı, M. (1985). Tanzimat’tan Cumhuriyet’e ülke yönetimi. M. Belge (Eds.) *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, 1, 209-230.
- \_\_\_\_\_. (1997). *Tanzimat döneminde Anadolu kentlerinin sosyal ve ekonomik yapısı*. Ankara: TTK Yayınları.
- Çağa, T. (1975). Türkiye’de deniz kabotajı tekeli. *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, 41(3-4), 197-223.
- Çarıkcı, E. (1998). Cumhuriyet’ten bugüne Türkiye’nin iktisat politikaları ve neticeleri. *Yeni Türkiye Dergisi*, 23-24, 3244-3254.
- Çavdar, T. (2003). *Türkiye ekonomisinin tarihi 1900-1960*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Çavuşdere, S. (2009). Selçuklular döneminde Akdeniz ticareti, Türkler ve İtalyanlar. *Tarih Okulu Dergisi*. 4, 53-75.
- Çelik, Ö., ve Tuncer, G. (2007). Atatürk dönemi ekonomi politikaları. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9 (1), 253-266.
- Çıplak, M. N. (1968). *İçel tarihi*. Ankara: Güzel Sanatlar Matbaası.
- Çimen, A. (2012). Sayım, kayıt düzeni ve teşkilatlanma açısından Osmanlı’da nüfus hizmetleri. *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*,(14-3), 183-216.

- Darkot, B. (1985). Tarsus. *İslam Ansiklopedisi* içinde (c.12, ss.18-24). İstanbul: MEB Yayınları.
- \_\_\_\_\_.(1997). İskenderun. *İslam Ansiklopedisi* içinde.(c. 5-2, ss. 1090-1093). Eskişehir: MEB Yayınları.
- Davison, R. (2005). *Osmanlı İmparatorluğu'nda reform, 1856-1876*. (Çev. O. Akınhay). İstanbul: Agora Kitaplığı. ( özgün eser, 1963).
- \_\_\_\_\_, (2003). Osmanlı İmparatorluğu'na elektrikli telgrafın girişi, (Çev. D. M. Burak), *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 14, 347-386. (özgün eser, 1990).
- Demir, F. (2007). *Osmanlı Devleti'nde II. Meşrutiyet dönemi Meclis-i Mebusan seçimleri*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Demir, T. (2005). *Türkiye'de telgraf ve Telefon teşkilatının tarihsel gelişimi (1840-1920)*. Ankara: PTT Genel Müdürlüğü Yayınları.
- \_\_\_\_\_, (2005) Osmanlı İmparatorluğu'nda deniz posta taşımacılığı ve vapur kumpanyaları. *OTAM*, 17, 1-17.
- Demirbilek, S. (2012). Tek parti döneminde inhisarlar (1923-1946), *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 12(24), 203-232.
- Develi, Ş. (1993). Eski Mersin'den esintiler; 1930'lu yılların Uray Caddesi. *Mozaik Dergisi*, 11, 47-48.
- \_\_\_\_\_. (2000).Yok olan bir tarih Azak Han. *İçel Sanat Kulübü Aylık Bülteni*, 88, 6-7.
- \_\_\_\_\_. (2001). *Dünden bugüne Mersin 1836-1990*. Mersin: MTSO Yayınları.
- \_\_\_\_\_. (2007). *Eski Mersin'de yaşam*. Mersin: Avcı Matbaacılık.
- \_\_\_\_\_. (2012). Hatıra kent Mersin-geçmiş yıllarda Mersin'de tüccar hanları. *MTDO Aylık Yayın Organı*, 238, 40-41.

- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (1969). *DİE kalkınan Türkiye (rakamlarla 1923-1968)*. Ankara: Milli Eğitim Basımevi Yayınları.
- Dinçer, C. (1971). Osmanlı vezirlerinden Hasan Fehmi Pasa'nın Anadolu'nun bayındırlık işlerine dair hazırladığı layiha, *Belgeler*, 5-8(9-12), 153-233.
- Dingeç, E. (1998). *19. yüzyılın ikinci yarısında ve 20. yüzyılın başında Mersin'in ekonomik yapısı*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.
- Dumont P., Georgeon F. (1999). *Modernleşme sürecinde Osmanlı kentleri*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Durak, S. (2006). *1929 Dünya Ekonomik Buhranı'nın Mersin Limanı üzerine etkileri*, Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Mersin Üniversitesi, Mersin.
- Durhan, İ. (2002). 1838 Tarihli Osmanlı-İngiliz ticaret sözleşmesi ve sonuçları. *Atatürk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 6(1-2), 77-104.
- Durukan, K. (2009). Prens Sabahaddin ve ilm-i içtima Türk liberalizminin kökenleri. T. Bora ve M. Gültekingil. (Eds.) *Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce* içinde. (c.1, ss.143-155). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Earle, E. M. (1926). Egyptian cotton and the American Civil War. *Political Science Quarterly*, 41(4), 520-545.
- Ebu Manneh, B. (2009). Âli ve Fuad Paşaların Bab-ı Âli'deki nüfuzlarının kökleri (1855-1871). H.İnalçık ve M. Seyitdanlıoğlu (Eds.). *Tanzimat* içinde (ss. 343-352). Ankara: Phoenix Yayınları.
- Eğilmez, M. (2009). *Küresel finans krizi*. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Eldem, V. (1994). *Osmanlı İmparatorluğu'nun iktisadi şartları hakkında bir tetkik*. Ankara: TTK. Yayınları.

- \_\_\_\_\_. (1994). *Harp ve mütareke yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomisi*, Ankara: TTK. Yayınları.
- Eldem, E. (2000). *Osmanlı Bankası tarihi*. (Çev. A. Berktaş) İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları ( özgün eser,1999).
- Elibol, N.(2007). Osmanlı İmparatorluğu'nda nüfus meselesi ve demografi araştırmaları. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 12(2), 135-160.
- Emgili, F. (2005). Türk-Yunan nüfus mübadelesinin Mersin'in sosyo-ekonomik yapısına etkileri. *Tarih İçinde Mersin Kolokiyumu: (II). Yakın Dönem Ve Cumhuriyet Dönemi Mersin içinde* (ss.136-142). Mersin: Mersin Üniversitesi.
- Engin, V., Uçar, A., & Doğan, O. (2012). *Osmanlı'da ulaşım*. İstanbul: Çamlıca Yayınları.
- Erdoğan, S. (1993). Türkiye'de bankacılığın tarihi gelişimi. *Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 6, 483-496.
- Ergin, O. N. (2013). *Türk belediyeçilik ve şehircilik tarihi üzerine seçmeler*. Ankara: Çankaya Belediyesi Yayınları.
- Erhan, Ç. (1996). Ortaya çıkışı ve uygulanışıyla Marshall Planı. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, II (1-4), 275-287.
- Ersoy, M. (1991). Bağımlılık okulunun eleştirisi. *Ekin Belleten Dergisi*, Bahar 91, 23-34.
- Ertem, B. (2009). Türkiye- ABD ilişkilerinde Truman Doktrini ve Marshall Planı, *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21(21), 377-397.
- Ertuğ, N. (2001). *Osmanlı döneminde İstanbul deniz ulaşımı ve kayıkçılar*, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Esenbel, M. (1992). *Türkiye'nin Batı ile ittifaka yönelişi*. İstanbul: İsis Yayınları.
- Genç, M. (1989). Osmanlı iktisadi dünya görüşünün ilkeleri. *Sosyoloji Dergisi*, 1, 175-185.

- \_\_\_\_\_.(1990). Osmanlı İmparatorluğu'nda devlet ve ekonomi. *Milletlerarası Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi Kongresi: V* içinde (ss.13-25). Ankara: TTK Yayınları.
- Gimpel, J. (1997). *Ortaçağda endüstri devrimi*. (Çev. N. Özüaydın). Ankara: Tübitak Yayınları. ( özgün eser, 1976).
- Goularas, G. B. (2012). 1923 Türk-Yunan nüfus mübadelesi ve günümüzde mübadil kimlik ve kültürlerinin yaşatılması. *Alternatif Politika*, 4(2), 129-146.
- Gökbilgin, T. (1985). Konsolos, *İslam Ansiklopedisi* (c. 6, ss. 836-840) İstanbul: MEB Yayınları.
- Gökçen,A. (1998). Cumhuriyet döneminde iktisadi gelişme. *Yeni Türkiye Dergisi*, (23-24), 3255-3269.
- Gökhan, İ. (2012). Türkiye Selçukluları ile Kilikya Ermenileri arasındaki siyasi ilişkiler. *Nevşehir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1, 70-108.
- Göksal, G. (2003). *İngiliz Sanayi Devrimi*. İstanbul: Kora Yayınları.
- Göktepe, İ. (1986). *Cumhuriyet'in ilk yıllarında Mersin Ticaret ve Sanayi Odası*. Mersin: MTSO Yayınları.
- Gülsoy, U. (2012). Osmanlı devrinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları. V. Engin, A. Uçar, O. Doğan (Eds.). *Osmanlı'da Ulaşım* içinde (ss. 287-308). İstanbul: Çamlıca Yayınları.
- Güenalp, S. S. (1981). *Atatürk ve deniz ticaretimiz*, İstanbul: D.B. Deniz Nakliyat T.A.Ş
- Gümüş, M. (2011). 1893'ten 1923 Chester Projesi'ne Türk topraklarında demiryolu imtiyaz mücadeleleri ve büyük güçler. *Tarih Okulu Dergisi*, 10, 163-200.
- Güneş, G. A. (2010). *Mersin levanten yapıları üzerine bir inceleme*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Çukurova Üniversitesi, Adana.

- Gürsoy, M. (1989). *Dünyadaki büyük ekonomik krizler ve Türkiye'ye etkileri*. İstanbul: Metis Yayınları.
- Güven, H. S. (1982). *Türkiye'de ulaşım sistemi ve karayolu ulaştırma kooperatifleri*. Ankara: TODAİE Yayınları.
- \_\_\_\_\_. (1998). *1950'li yıllarda Türk ekonomisi üzerinde Amerikan kalkınma reçeteleri*. Bursa: Ezgi Kitabevi.
- Güven, T. C. (1998). Cumhuriyetin 75. yıldönümünde dış ticaretimizin geçmişi ve bugünü. *Dış Ticaret Dergisi*, Özel Sayı, 26-41.
- Hergüner, M. (2003). *Cumhuriyetimizin başlangıç yıllarındaki denizciliğimize ilişkin bir inceleme (1923-1930)*, İstanbul: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası.
- Hirschon, R. (2005). *Mübadele çocukları*. (Çev. S. Çağlayan). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları (özgün eser, 1989).
- Hobsbawm, E. J. (1996). *Kısa 20. yüzyıl 1914 -1991 (aşırılıklar çağı)*. (Çev. Y. Alogan). İstanbul: Sarmal Yayınları (özgün eser, 1994).
- \_\_\_\_\_. (2003). *İmparatorluk çağı 1875-1914* (Çev. V. Aslan). Ankara: Dost Kitabevi (özgün eser, 1987).
- \_\_\_\_\_. (2005). *Sanayi ve imparatorluk* (Çev. A. Ersoy). Ankara: Dost Yayınları (özgün eser, 1969).
- Hut, D. (2012). Buharlı gemiler çağında Osmanlı deniz ve nehir yolu ulaşımı. V. Engin, A. Uçar ve O. Doğan (Eds.). *Osmanlı'da Ulaşım* içinde (ss.107-140). İstanbul: Çamlıca Yayınları.

- Işık, N., ve Duman, E.(2012).1929 Ekonomik Buhranı ve 2008 küresel krizi'nin Türkiye ekonomisi üzerindeki etkileri, *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2(1),73-101.
- İçel Valiliği İl Çevre Müdürlüğü. (1998). *İçel ili çevre durum raporu*. Mersin.
- İlbert, R. (1999). İskenderiye kozmopolit bir kent miydi? P. Dumont ve F. Georgeon (Eds.). *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri* içinde (ss. 153-168). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- İlgürel, M. (1995). Buharlı gemi teknolojisini Osmanlı Devleti'nde kurma teşebbüsleri, E. İhsanoğlu ve M. Kaçar (Eds.). *Çağını Yakalayan Osmanlı* içinde (ss.143-148). İstanbul: İrcica Yayınları.
- İnalcık, H. (1998). Türkiye ve Avrupa: Dün bugün. *Doğu Batı Dergisi*, 2, 7-28.
- İnalcık, H., Seyitdanlıoğlu, M. (2006). *Tanzimat (Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu)*. Ankara: Phoenix Yayınları.
- İnan, A. (1989). İzmir İktisat Kongresi, Ankara: TTK. Yayınları.
- İskenderun limanı işletmeye açıldı. (1945). *Demiryolları Mecmuası*, 241, 1-3.
- İssawi, C. (1980). *The economic history of Turkey 1800-1914*. Chicago: Univ of Chicago Press.
- Kalgay, Y. (1945). İskenderun Limanı ve iskelesi. *Demiryolları Mecmuası*. 239, 4-7.
- Kansu, A. (1995). *1908 Devrimi*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- \_\_\_\_\_, (2009). 20. yüzyıl başı Türk düşünce hayatında liberalizm. T. Bora, M. Gültekingil (Eds.). *Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce (Cumhuriyet'e Devreden Düşünce Mirası Tanzimat ve Meşrutiyet'in Birikimi)* içinde (c.I, ss.277-295).
- Karacan, Ö. (2005). *Atatürk döneminde yapılan karayolları, barajlar ve limanlar (1923-*

- 1938). Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Karal, E. Z. (1983). *Osmanlı tarihi*. c 4, Ankara: TTK Yayınları.
- \_\_\_\_\_ (1994). *Osmanlı tarihi*. c 5, Ankara: TTK Yayınları.
- Karaömerlioğlu, M.A. (2002). Bağımlılık kuramı, dünya sistemi teorisi ve Osmanlı/Türkiye çalışmaları. *Toplum ve Bilim Dergisi*, 91,81-99.
- Karpat, K. (2003). *Osmanlı nüfusu*. (Çev. B. Tırnakçı). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.(özgün eser, t.y.).
- \_\_\_\_\_. (2012). *Osmanlı'dan günümüze etnik yapılanma ve göçler*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Kasaba, R. (1993). *Osmanlı İmparatorluğu ve dünya ekonomisi*, (Çev. K. Emiroğlu). İstanbul: Belge Yayınları ( özgün eser, 1988).
- \_\_\_\_\_. (1994). İzmir. Ç. Keyder, E. Özveren ve Quataert D.(Eds.) *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)* içinde (ss.1-22). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları,
- \_\_\_\_\_. (2005). *Dünya, imparatorluk ve toplum*, İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Kaya, T. (2005). *Immanuel Wallerstein'in toplumsal değişim kuramı*, Yayınlanmamış yüksek lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Kaygalak, S. (2008). *Kapitalizmin taşrası 16. yüzyıldan 19. yüzyıla Bursa'da toplumsal süreçler ve mekansal değişim*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Kaynak, A. M. (1984). Osmanlı ekonomisinin dünya ekonomisine eklenmesi sürecinde Osmanlı demiryollarına bir bakış. *Yapıt Toplumsal Araştırmalar Dergisi*, 5, 66-84.
- Kepenek, Y., Yentürk, N. (1995). *Türkiye ekonomisi*, İstanbul: Remzi Kitabevi.



- Keyder, Ç. (1985). Osmanlı Devleti ve dünya ekonomik sistemi. M. Belge (Eds). *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi* içinde (c. III, ss. 642-652). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Keyder Ç., Özveren E. ve Quatert, D. (1994). Osmanlı İmparatorluğu'nda liman kentleri. Keyder Ç., Özveren E. ve Quatert, D. (Eds.) *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri* içinde (ss.121-155). İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.
- \_\_\_\_\_. (2003). *Memâlik-i Osmaniye'den Avrupa Birliği'ne*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- \_\_\_\_\_. (2009). *Toplumsal tarih çalışmaları*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Kılıç, S. (2005). 1864 vilayet nizamnamesinin Tuna vilayetinde uygulanması ve Mithat Paşa, *Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, 24/37, 99-111.
- Kıray, E. (1995). *Osmanlı'da ekonomik yapı ve dış borçlar*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Kıray, M. (1982) İçel. *Yurt Ansiklopedisi* (c. 5, ss. 3616-3764 ) İstanbul: Anadolu Yayınları.
- Kongar, E. (1981). *Devletçilik ve günümüzdeki sonuçları*. Ankara: İtimat Yayınları.
- Köse, M. (2010). *1927 nüfus sayımı ve sonuçlarının değerlendirilmesi*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Afyon.
- Kurmuş, O. (2012). *Emperyalizmin Türkiye'ye girişi*. İstanbul: Yordam Kitap Yayınları.
- Kuyucuklu, N. (1982). *İktisadi olaylar tarihi*. Kırklareli : Sermet Matbaası.
- Küçük, C. (2009). Osmanlı İmparatorluğu'nda millet sistemi ve Tanzimat. H.İncalcık ve M. Seyitdanlıoğlu (Eds.). *Tanzimat* içinde (ss. 393-404). Ankara: Phoenix Yayınları.

- Kütükoğlu, M., (1976). *Osmanlı – İngiliz iktisadi münasebetleri, 1838-1850*, İstanbul: İ. Ü. Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- \_\_\_\_\_. (1995). Osmanlı buharlı gemi işletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi. E. İhsanoğlu ve M. Kaçar (Eds.). *Çağını Yakalayan Osmanlı* içinde (ss.165-209). İstanbul: İrcica Yayınları.
- Langlois, V. (1947). *Eski Kilikya*. (Çev. M. R. Balaban ), Mersin: Yeni Mersin Basımevi.
- Lewis, B. (1999). *Modern Türkiye'nin doğuşu* (Çev. M. Kıratlı). Ankara: TTK Yayınları (özgün eser, 1960).
- Manioğlu, K. (1950). *Türkiye'de Marshall Planı*. Ankara: Devlet Bakanlığı Yayınları.
- Mazak, M., Doğan, A. (2014). *Osmanlı arşiv vesikaları ve fotoğraflarla Mersin Limanı tarihi*. İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- McCarthy, J. ( 1998). *Müslümanlar ve azınlıklar*. (Çev. B. Umar). İstanbul: İnkilap Kitabevi (özgün eser, 1983).
- Memioğlu, Z. (2002). Tanzimat devri sanayi krizi. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 20, 205-217.
- Mersin Liman Şirketi. (1929). *Mersin Liman Şirketi işçileri ortaklığı nizamname-i esasisi*, Mersin: Doğru Öz Matbaası. 1929.
- Mersin Liman İşleri İnhisarı T.A.Ş. (1940). *1927-1939 yıllarına ait broşür*, Mersin: Ata Çelebi Basımevi.
- Mersin Limanı* (1954). Ankara: Nafia Vekâleti, Demiryolları ve Limanlar İnşaat Reisliği Yayınları.
- Mutlu, F. (1941). Mersin şehri nasıl ve ne zaman kuruldu?. *İçel Halkevi Dergisi*, (42-43), 6-7.

- Néré, J. (1980) *1929 krizi*. (Çev. V. Toprak). Ankara: Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları.
- ODAK (Ortadoğu Toplumsal Araştırmaları Ltd.) (1992). *Tarihten güncele Mersin*, Mersin: Mersin Belediyesi.
- Oğuz, İ. (2006). *Mersin Kenti'nin kuruluş öyküsü*. Mersin: MTSO Yayınları.
- Oktar, S., ve Varlı, A. (2010). Türkiye'de 1950-1954 döneminde Demokrat Parti'nin tarım politikası. *Marmara Üniversitesi İİBF Dergisi*, 28(1), 1-22.
- Oran, B. (2002). *Türk dış politikası (1919-1980)*. c. I, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Orhonlu, C. (1984). *Osmanlı İmparatorluğu'nda şehircilik ve ulaşım*. İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- Ortaylı, İ. (1974). *Tanzimat devrinde Osmanlı mahalli idareleri (1840-1880)*, Ankara: Sevinç Matbaası.
- \_\_\_\_\_. (1985). Tanzimat. M. Belge (Eds.) *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi* içinde (c. VI, ss.1545-1554). İstanbul: İletişim Yayınları.
- \_\_\_\_\_. (1985). *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e yerel yönetim geleneği*, İstanbul: Hil Yayınları.
- \_\_\_\_\_. (2011). *İmparatorluğun en uzun yüzyılı*, İstanbul: Timaş Yayınları.
- Öksüz, H. (1999). Lozan'dan sonra Kıbrıs Türklerinin anavatana göçleri. *Tarih ve Toplum*, 32(187), 35-38.
- Özdemir, S. (2005). *Din ahlak ekonomi ilişkisinin sosyolojik analizi: kapitalist zihniyetin değerlendirilmesi (Adam Smith ve İbrahim Hakkı Örneği)*. Yayınlanmamış doktora tezi, Uludağ Üniversitesi, Bursa.

- Özkan, M. S. (2008). *Türk basınında II. Dünya Savaşı konulu haberlerin sosyal ve teknolojik analizi*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, 19 Mayıs Üniversitesi: Samsun.
- Özkan, N. (2004). *Modena devlet arşivi'ndeki Osmanlı Devleti'ne ilişkin belgeler (1485-1791)*. Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Öztürk, P. K., (2006). *Urban transformation of Ottoman Port Cities in the nineteenth century: change from Ottoman Beirut to French mandatory Beirut. (19.yüzyıl Osmanlı liman kentlerinin kentsel dönüşümü: Osmanlı Beyrut'undan zorunlu Fransız Beyrut'una değişim)*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, ODTÜ, Ankara.
- Özveren, E. (2006). Zaman içinde Avrupa, Akdeniz Dünyası ve Antakya üzerine düşünceler. E. Özveren, O. Özel, S. Ünsal ve K. Emiroğlu (Eds). *Akdeniz Dünyası Düşünce, Tarih, Görünüm* içinde (ss.13-27). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Özyüksel, M.( 1988). *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. İstanbul: Arba Yayınları.
- Paçacı, C. ( 1998). Cumhuriyet döneminde Türk bankacılık sektörü. *Yeni Türkiye Dergisi*, 23-24, ss. 3398-3406.
- Pakalın, M. Z. (Eds.). (1993). *Tarih deyimleri ve terimleri sözlüğü*,( c.I, III) İstanbul: MEB Yayınları.
- Pamuk, Ş. (1978). Osmanlı İmparatorluğu'nda yabancı sermaye: sektörlere ve sermayeyi ihraç eden ülkelere göre dağılımı ( 1854-1914). *ODTÜ Geliştirme Dergisi*, Özel Sayı, 131-162.
- \_\_\_\_\_. (1984). *Osmanlı ekonomisi ve dünya kapitalizmi 1820-1913*, Ankara: Yurt Yayınları.

- \_\_\_\_\_. (1985).19. yüzyıl'da Osmanlı dış ticareti. M. Belge (Eds.) *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi* içinde (c.III, ss. 653-665) İstanbul: İletişim Yayınları.
- \_\_\_\_\_. (1993). *100 soruda Osmanlı Türkiye iktisat tarihi 1550-1914*. İstanbul: Gerçek Yayınevi.
- \_\_\_\_\_. (1994). *Osmanlı ekonomisinde bağımlılık ve büyüme 1820-1913*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- \_\_\_\_\_. (2009). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e küreselleşme, iktisat politikaları ve büyüme*. İstanbul: T. İş Bankası Yayınları.
- Parasız, İ. (1998). *Türkiye ekonomisi, 1923'den günümüze iktisat ve istikrar politikaları*, Bursa: Ezgi Kitabevi Yayınları.
- Parla, T. (1989). *Ziya Gökalp, Kemalizm ve Türkiye'de korporatizm*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Quataert, D. (1987). *Osmanlı Devleti'nde Avrupa iktisadi yayılımı ve direniş (1881-1908)*, (Çev. S. Tekay), Ankara: Yurt Yayınları (özgün eser, 1983)
- \_\_\_\_\_. (2009). Tanzimat döneminde ekonominin temel problemleri, H.İnalcık ve M. Seyitdanlıoğlu (Eds.). *Tanzimat* içinde (ss. 479-488). Ankara: Phoenix Yayınları.
- Reyhan, C. (2008). *Türkiye'de liberalizmin kökenleri ( Prens Sabahaddin 1877-1948)*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Rodoplu, H. (1998). *Atatürk dönemi Türkiye ekonomisi: ekonomi politikası ve uygulamalar*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Kocaeli Üniversitesi, Kocaeli.

- Saban Ökesli, F. D. (2006). Adana'nın kentsel gelişimi. Durukan İ., Karaman F., Saban D., Erman O., Yanarateş D. ve Ramazanoğlu G. (Eds.). *Adana Kentsel Kültür Envanteri* içinde (ss.17-26). Adana: Adana Valiliği Yayınları.
- Sabır, H. (2003). Atatürk'ün iktisat zihniyeti. *Dış Ticaret Dergisi*, 28, 77-92.
- Sami, Ş. (1996) *Kâmûsu'l - A'lâm*, C.II, Ankara: Kaşgar Neşriyat.
- Sander, O., Gönlübol, M. (1996). *Olaylarla Türk dış politikası (1919-1995)*. Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Sansar, M. F. (2006). *Fırka-i İslahiye ve Osmaniye (Cebel-i Bereket)*. Osmaniye: Osmaniye Valiliği Yayınları.
- Sarıkoçuncu Değerli, E. (2008). İngiltere'nin Doğu politikası (1882-1914). *Akademik Bakış Dergisi*, 14, 1-15.
- Satan, A. (2012). Osmanlı'nın demiryolu çağına girişi. V. Engin, A. Uçar ve O. Doğan (Eds.). *Osmanlı'da Ulaşım* içinde (ss. 209-218). İstanbul: Çamlıca Yayınları.
- Savrul, B., Özel, H. A., Kılıç, C. (2013). Osmanlı'nın son döneminden günümüze Türkiye'de dış ticaretin gelişimi, *Çanakkale On Sekiz Mart Üniversitesi Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, 8(1), 55-77.
- Skocpol, T. (1999). *Tarihsel sosyoloji Bloch'tan Wallerstein'a görüşler ve yöntemler*. (Çev. A. Fethi), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları ( özgün eser, 1984)
- Söğütlü, İ. (2010). Türk modernleşmesi sürecinde Mithat Paşa. *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 11(1), 101-113.
- Sönmezoğlu, F. (2006). *II. Dünya Savaşı'ndan günümüze Türk dış politikası*. İstanbul: Der Yayınları.
- Sunay, C. (2002). Belediyeciliğin doğuşu sürecinde Osmanlı mirası. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3, 113-133.

- Şahin, H. (2000). *Türkiye ekonomisi*. Bursa: Ezgi Kitabevi Yayınları.
- Şaylan, G. (1995). *Değişim, küreselleşme ve devletin yeni işlevi*, Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.
- Şen, L. (2001). Merkez-çevre ilişkilerinin önemli bir dinamiği olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda ulaştırma sistemleri, *Kebikeç Dergisi*, 11, 95-124.
- Şenel, Ş. (1995). *Osmanlılarda ticaret ve Hayriye Tüccarı*. Ankara: ATO Yayınları.
- Şenyiğit, Ö., Erten, E. (2011). Adana-Mersin demiryolu hattı üzerindeki istasyon binalarının tarihi ve mimari analizi, *Ç.Ü.Müh. Mim. Fak. Dergisi*, 26(1), 37-55.
- Tabakoğlu, A. (1987). Osmanlı ekonomisinde fiyat denetimi, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 43, 111-150.
- \_\_\_\_\_. (2000). *Türk iktisat tarihi*. İstanbul: Dergâh Yayınları.
- Tanör, B. (1996). *Osmanlı-Türk anayasal gelişmeleri (1789-1980)*. İstanbul: Afa Yayıncılık.
- TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü (1965). *Samsun Limanı*. İzmir: TCDD Matbaası.
- Tekeli, İ. (1977). *Bağımlı kentleşme (kırdan ve kentte dönüşüm süreci)*, Ankara: Mimarlar Odası Yayınları.
- \_\_\_\_\_. (1985). Tanzimat'tan Cumhuriyet'e kentsel dönüşüm. M. Belge (Eds.) *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, 4, 878-890.
- \_\_\_\_\_. (2006). 19. yüzyılda İstanbul metropol alanının dönüşümü. H. İnalcık ve M. Seyitdanlıoğlu, (Ed.) içinde *Tanzimat*, Ankara: Phoenix Yayınları.
- Tekeli, İ., İlkin, S. (2004). Cumhuriyet'in harcı III. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

- \_\_\_\_\_.(2009). *1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin iktisadi politika arayışları*. İstanbul: Bilge Kültür Sanat Yayınları.
- \_\_\_\_\_.(2009). *Savaş sonrası ortamında 1947 Türkiye iktisadi kalkınma planı*. İstanbul: Bilge Kültür Sanat Yayınları.
- Tekeli, İ., Ortaylı, İ. (1978). *Türkiye'de belediyeçiliğin evrimi*. Ankara: Türk İdareciler Derneği Yayınları.
- Tengirşek, Y.K. (1940) Tanzimat devrinde Osmanlı Devleti'nin harici ticaret siyaseti. *Tanzimat I* içinde (ss.289-320). İstanbul: Maarif Matbaası.
- Tezel, Y. S. (1994). *Cumhuriyet döneminin iktisadi tarihi*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tokgöz, E. (1999). *Türkiye'nin iktisadi gelişme tarihi (1914-1999)*. Ankara: İmaj Yayıncılık.
- Toksöz, M. (2006). Bir coğrafya, bir ürün, bir bölge: 19. yüzyılda Çukurova. *Kebikeç Dergisi, 21*, 97-110.
- \_\_\_\_\_, (2011). Reform ve yönetim: devletten topluma, merkezden bölgeye Osmanlı modernleşmesi. H. İnalcık ve M. Seyitdanlıoğlu (Ed.). *Tanzimat* içinde (ss.209-226). İstanbul: İş Bankası Yayınları.
- \_\_\_\_\_, (2005). The Çukurova: from nomadic life to commercial agriculture 1800-1908. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi, 3(6)*, 785-788.
- Topal, C. (2001). *Cumhuriyet'in ilk yıllarında Samsun ekonomisi*, Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, 19 Mayıs Üniversitesi: Samsun.
- Toprak, Z. (1985). Tanzimat'tan sonra dış iktisadi politika. M. Belge (Eds.) *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, içinde (c. 3, ss. 653-665). İstanbul İletişim Yayınları.



- \_\_\_\_\_. (1985). Tanzimat'tan sonra Osmanlı kolluk kuvvetleri. M. Belge (Eds.). *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi* içinde ( c.5, ss.1269-1276). İstanbul: İletişim Yayınları.
- \_\_\_\_\_. (1995). İktisat tarihi. Akşin S. (Ed.). *Türkiye Tarihi* içinde (c.3, ss.219-271). İstanbul: Cem Yayınları.
- \_\_\_\_\_. (2009). 20. yüzyılın ilk çeyreğinde Çukurova'da emek ve sermaye. *Toplumsal Tarih Dergisi*, 191, 70-77.
- \_\_\_\_\_. (2008). Küreselleşme, küresizleşme ve Doğu Akdeniz liman kentleri: Selanik, İzmir, İskenderiye. *1. Uluslar arası Akdeniz Ticareti ve Liman Kentleri Sempozyumu*. (ss. 138-140). İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları.
- Tören, T. (2006). *Yeniden yapılanan dünya ekonomisinde Marshall Planı: Türkiye örneği*, Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi: İstanbul.
- Tunaya, T. Z. (2000). *Türkiye'de siyasal partiler*, c. 3, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Tutar, A. (2004). XIX. yüzyılın sonlarında Mersin Sancağında müslümanlar ve gayrimüslimler. *Fırat Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 9(2), 23-36.
- Tütengil, C. O. (1961). *İçtimai ve iktisadi bakımdan Türkiye'nin karayolları*. İstanbul: İstanbul Matbaası.
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2008). *İstatistik göstergeler (1923-2007)*. Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası.
- Uğur, E. (1996). *Mersin'de nüfus hareketleri*, Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Sütçü İmam Üniversitesi, K.Maraş.
- Ulutaş, S. (2011). 19. yüzyıl başlarında Tarsus İskeleyi ve Doğu Akdeniz ticareti. Fevzi Demir (Ed.) *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu: III. Mersin ve Doğu Akdeniz* içinde (ss. 163-186). Mersin: Mersin Üniversitesi.

- \_\_\_\_\_.(2015). *19. yüzyılda Tarsus'ta ekonomik ve sosyal yaşam (1856-1914)*. Tarsus: Tarsus Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları.
- Umum-i İdare Müfettişi Mukbil. (1934). Demiryolu ve iskeleler. *Demiryolları Mecmuası*, 116, 464.
- Üçok, C. (1980). *Siyasal tarih (1789–1960)*. Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları.
- Ünal, N. (2015). *İki Osmanlı liman kenti*. İstanbul: İmge Kitabevi.
- Ünlü, T. S. (2007). *19. yüzyılda Mersin'in kentsel gelişimi*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Mersin Üniversitesi, Mersin.
- Ünlü, T., Ünlü, T. (2012). *Gelişen ticaret değişen kent Mersin*. Mersin: MTSO Yayınları.
- Varlı, A.,ve Koraltürk, M. (2012). II. Meşrutiyet'ten erken Cumhuriyet'e milli iktisadın sürekliliği ve İzmir İktisat Kongresi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi*. IX(20-21),127-142.
- Wallerstein, I., Decleli, H. ve Kasaba, R. (1983). Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya ekonomisi ile bütünleşme süreci. *Toplum ve Bilim*, 23, 41-54.
- Wallerstein, I. (1999). *Sosyal bilimleri düşünmemek: 19. yüzyılın paradigmasının sınırları*. (Çev. T. Doğan), İstanbul: Avesta Yayınları ( özgün eser, 1991).
- \_\_\_\_\_, I. (2000). *Dünya sistemleri analizi: bir giriş*. (Çev. E. Abadoğlu - N. Ersoy), İstanbul: Aram Yayınları.
- \_\_\_\_\_, I. (2002). *Tarihsel kapitalizm*. (Çev. N. Alpay), İstanbul: Metis Yayınları (özgün eser, 1983).
- \_\_\_\_\_, I. (2004). *21. yüzyılda siyaset*. (Çev. T. Doğan-E. Abadoğlu), İstanbul: Aram Yayınları.

- \_\_\_\_\_, I. (2009). *Liberalizmden sonra*. (Çev. E. Öz), İstanbul: Metis Yayınları (özgün eser, 1995).
- \_\_\_\_\_, I. (2009). *Bildiğimiz Dünya'nın sonu: 21. yüzyılın sosyal bilimi*. (Çev. T. Birkan), İstanbul: Metis Yayınları (özgün eser, 1999).
- Weber, M. (1984). *Protestan ahlak ve kapitalizmin ruhu*. (Çev. Z. Aruoba), İstanbul: Hil Yayınları.
- Yaşa, M. (Ed.). (1980). *Cumhuriyet dönemi Türkiye ekonomisi (1923-1978)*, İstanbul: Akbank Yayınları.
- \_\_\_\_\_. (1971). *Devlet borçları*. İstanbul: Sermet Matbaası.
- Yavuz, N. (2012). Fırka-i İslahiye Ordusu'nun özellikleri ve faaliyetleri. *Akademik Bakış*, 5(10), 113-127.
- Yenişehirlioğlu, F. (Ed.) (1995). *Mersin evleri*. Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Yerasimos, S. (1977). *Az gelişmişlik sürecinde Türkiye, Bizans'tan Tanzimat'a*, (Çev. B.Kuzucu), İstanbul: Gözlem Yayınları.
- \_\_\_\_\_. (1999). Tanzimat'ın kent reformları üzerine. P. Dumont ve F. Georgeon (Eds.) *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri* içinde (ss. 1-18). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- \_\_\_\_\_. (2006). Tanzimat'ın kent reformları üzerine etkileri. H. İncılık ve Seyitdanlıoğlu M. (Eds.) *Tanzimat* içinde (ss.347-362). Ankara: Phoenix Yayınları.
- Yıldırım, İ. (2001). On dokuzuncu yüzyıl Osmanlı ekonomisi üzerine bir değerlendirme (1838-1918). *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11(2), 313-326.
- \_\_\_\_\_, (2002). Osmanlı demiryolu politikasına bir bakış. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(1), 311-321.

- Yıldırım, F. (2009). *Atatürk'ün ekonomi politikaları*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Cumhuriyet Üniversitesi, Sivas.
- Yolalıcı, M. E., (1998). *XIX. yüzyılda Canik (Samsun) Sancağı'nın sosyal ve ekonomik yapısı*. Ankara: TTK Yayınları.
- Yorulmaz, Ş. (2002). Doğu Akdeniz'de bir Osmanlı liman kenti olarak gelişen Mersin'de yabancı tüccarın rolü ve Mersin'de levanten kültürü. *19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası: 1. Ticaret, Göç ve Kültürel Çeşitlilik* içinde (ss.2-14). Mersin: Mersin Üniversitesi.
- \_\_\_\_\_. (2004). Yabancı tüccar ve gayri müslim tebaanın Mersin ekonomisindeki rolü (1830-1918). F. Özdem (Eds.). *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin* içinde (ss.315-335). İstanbul:Yapı Kredi Yayınları.
- \_\_\_\_\_. (2008). Çukurova'da sanayileşmenin öncülerinden Rasim Dokur iplik ve dokuma fabrikası. Y. Özdemir (Eds.). *Mersin Sempozyumu* içinde (ss. 2240-2264). Mersin: Mersin Üniversitesi Yayınları.
- \_\_\_\_\_. Duman, Ç. (2009). Fransız manda yönetiminde İskenderun. T. S. Ünlü ve M. Kara (Eds.) *Mersin, Akdeniz Dünyası ve 20. Yüzyıl Keşif Yollar ( 3. Mersin Kolokyumu)* içinde ( 121-144) Mersin: Mersin Üniversitesi.
- Yumul, A., Bali, R. N. (2009). Ermeni ve Yahudi cemaatlerinde siyasal düşünceler. T. Bora ve M. Gültekingil (Eds.). *Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce (Cumhuriyet'e Devreden Düşünce Mirası Tanzimat ve Meşrutiyet'in Birikimi)* içinde (c.I, 362-366). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Yurtsever, C. (1999). Çukurova'ya yönelik Fransız emperyalizminin tarihi ve kültürel görünümü. *III. Uluslar arası Çukurova Halk Kültürü Bilgi Şöleni Sempozyumu* içinde (ss. 664-677). Adana: Adana Valiliği Yayınları.

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

Yüzgün, A. (1985). Ziraat Bankası. M. Belge (Eds.). *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi* içinde (c.III, ss.771-774) İstanbul: İletişim Yayınları.

Zaim, S. (1999). Yükselme devrinde Osmanlı Devleti'nin iktisadi durumu. H. İnalcık (Eds.) *Osmanlı* içinde (ss.32-43). Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.

**EKLER**

**EK-1- Mersin Limanı İnşaatının İhalesini Almak İsteyen Tahinci Atnaş Efendi İle Ortağı David De Toledo'nun Ticaret ve Nafia Nazırı ile Arasında İmzalanan Mukavelename<sup>761</sup>**

۵

مقاولة بناء ميناء مرسين

مقاولة بناء ميناء مرسين

برطرفه دولت عو نامت حرکت اید تجارت و نافع نظری دیگر طرفه در سعادت سکه بحار مدخله ت طبعی اقله دولت داوید  
س دولت و در سبانی سینه مواردی قراره یله

برنجیاره ایجه یاره بوجی اید اوله همه کشفیات سینه نقره اید هک خریطه یه توفیقاً رسیده کیدک روز کاره ده می قطع سنه  
دیوچی دانعه نقل و خراجه مخصوص اوله اوزره برلیانه و یختم اید مقدماتک انسیرا ایستدی بحیرن شرایط اید و هر طرف دولت  
عید ده موالی اید اطناسه یختم اید داوید دولت و در سبانی سینه اید و یله

ایناه صبری و با مقامت قائم اوله شرکت یا لکن انشایه هکی یختم مخصوص و مخصوصه و یختم خا بجه تجا و اید اید اید  
اوزره دانعه تجا یختم اید بحیرن اید و یا لکن اید بحیرن اید و یا لکن اید بحیرن اید و یا لکن اید بحیرن اید و یا لکن اید بحیرن اید  
کینجیاره مدنا سینه فرما علی تاریخه یله عیاله یختم سینه سینه

ایناه صبری و با مقامت قائم اوله شرکت فرما سینه عیاله اعطاسی و مقاوله نامتک نعلی تاریخه یله عیاله اید  
مدت طرفه شرایطه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه  
نظارت اعطایه عیاله کشفیات مذکوره و بحیرن نظارتی هاینده یختم اید و عیاله اوله همه کشفیات سینه سینه سینه سینه  
ایک معلومات و موافقی منضم اوله و بوضابطه کافر صبرای اید صبری و با مقامت قائم اوله همه شرکت طرفه سینه سینه

مردود -  
ایستکفیات اوزره سینه سینه شکل هیتی در بعد هم و سینه هغه حکومتنه هاینده نه منسب سینه سینه و تجارت و نافع نظارت  
هیتی قی سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه  
در تجیاره ایناه صبری و با مقامت قائم اوله شرکت معارفه و فضای طرفه سینه عیاله اوله اوزره فرما عیاله اعطاسی  
و مقاوله نامتک نعلی تاریخه یله عیاله اید سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه  
طرفه امال ایکی تعریف سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه  
اوله هغه فقط سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه  
رضی اید سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه  
ایله ایناه صبری و با مقامت قائم اوله همه شرکت بحیرن اوله هغه

بشجیاره تجارت و نافع نظارتی انشایه اعماله سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه  
طرفه اید و ایستکفیات عیاله سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه  
ایستکفیات و معاینه معاینه مقابل ایناه صبری و با مقامت قائم اوله همه شرکت خریطه یله سینه سینه سینه سینه  
مدنا سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه  
انوی اعطایه هک - مدنا سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه  
ایستکفیات سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه

<sup>761</sup> BOA, Y.PRK.ŞD., Dosya No:2 Gömlek No: 57, Tarih: 21.M.1317 (1 Haziran 1899), Ayrıca Bkz.,BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0. 19-75-2, 26.02.1925



التجديد استعمالات منافع عمومی بتعلق عملها بده بولند بعد نه لیا به درخته مقصود اولاد ارض در یاد نه افرد  
 عهد سده بولند بیرلک مبادی هجره امتیاز صاحبی و امضا فاتیخ اول عهد استک اصحابه اول عهد قری  
 حاله استمداد قانونه توفیق معامه اید هجره و همه عملیات موقتا استغالی لازم عهد مملد امتیاز صاحبی  
 و با مقامه فاتیخ اول عهد استک طرند نه اصحابه تقیبات ویرلک شطیه حکومت محله مقصود طرند نه فاتیخ عهد  
 سراسی ده مقصد که اعماله ایچونه مقصود اول عهد مبادی اولاد بیرلک فاتیخ و انتقال هجره امتیاز صاحبی  
 و با مقامه فاتیخ اول عهد استک نادیه اید هجره در استغالی ارض و اقلده ارض امیدی علم بولند یعنی بولند  
 لیا به درخته لزومی اول یعنی حکومت محله به نقد یعنی اید که نقد برده اصحاب امتیاز و با مقامه فاتیخ اول عهد استک  
 قیمت مقیم کری ویرلک اربله هجره و اتای عملیات موقتا استغالی لازم عهد بولند اول عهد ارضتک و  
 اعماله استک استغالی ماعده اول عهد

امتیاز و با مقامه امتیاز صاحبی اعطای بولند قدیمه مکره اتا اول عهد لیا به درخته و تقیباتک مقصود اول عهد  
 و کز صاحبی مقصود نقد لری و از زین بنا با ایچونه هجره یعنی بهیج بر کیم به نقولیه اول عهد و بنا ی علم مذکور در صاحبی  
 امتیاز و با مقامه استک اعطای مکره اتا اید همه عهد نقد و ات بکویه او عا و قوی بولند است امتیاز صاحبی  
 و با مقامه فاتیخ اول عهد استک او مملد اتای مدعی ایچونه بدل مثل و با تقیبات اعطای مجبور اول عهد  
 امتیاز صاحبی و با مقامه فاتیخ اول عهد استک لیا به درخته و تقیباتک اتا سلم یعنی ایچونه لازم بود نه  
 طاسری با اتای نادیه اید بولند اصحابه صانوه اربله هجره و با عود نظامان کلوه نه نفیقا خاصه او جانان  
 ارضه و تدارک اید صله هجره ایچونه بویای امتیاز اتا اهالا و حکم بکویه نقل ارض ایچونه هجره

بختی ده لیا به درخته و تقیباتک مملد اتا ات ایچونه بکویه کون مملت دولت عیدیه کون و با مقامه در صلب  
 و تدارک اول عهد اولاد و اودان و طاسه و کراته و عیور و ماکه در و مویکوه و ایور لری و عیور لری  
 و طاقه و ساتر لوان مان بر دفعه بولند اول عهد اولاد که کون سخته معضوطه عهد و فقط لیا به درخته  
 ساری و دار دایم ایچونه و املان ساره سی و کز دبه قریبوس اتا امتیاز اید اعطای بولند مقصود موصی  
 امتیاز صاحبی و با مقامه فاتیخ اول عهد استک تقاضیه هجره ارض و اود زریه اتا اید بولند  
 نوع ایچونه ساتر و طامان حاکم و مستقیم دولت علیه اعطای نفیقا بکویه و در نتیجه موضوع لک دیو  
 رسوم و استک کافه معاملات معافانوه فایله اول عهد

کذخی یاده اولاد بکون ایچونه بختک ایچونه مذکور به بیطایه لافن ایچونه بولند و طولده برستک عملیات و اتا  
 محاطه سدر بیل سفاتی تمیل و تحلیله و استیای ماعده صورتی بار بند بر بفر کافی کویله حاکم طولده ای فستک  
 عملیات اول یعنی و اتا قبول و نقد بولند اید بولند فایله موصی لیا به اتا اید مملد سدر لک معضوط بولند عهد  
 مملت طرند باده اعتبارا مذکور طرند بولند معیه درجه ده تقیمه نقد یعنی امتیاز صاحبی و با مقامه فاتیخ اول عهد  
 استک طرند نه تجارت و با مقامه بولند امتیاز اولاد لیه نظارت اتا ایچونه مضمونه برنده قریبوس و معضوطه  
 عملیات مذکور به با مقامه ایضا اید بکویه حالده موقتا احد و قبول اول عهد  
 لیا به درخته حوال اتا مملد قبول موقتی نا بکنده اعتبارا بر سینه مکره به برنده قریبوس یعنی معضوطه عملیات و ارضه



**MUKAVELENAME “LAYİHA”<sup>762</sup>**

**ŞURAYI DEVLET**

**Mülkiye Dairesi**

*Bir taraftan devlet-i aliye namına hareket eden ticaret ve nafia nazırı diğer taraftan der-saadetde sakin tüccardan Atnaş Tahinci efendi ile David S. De Toledo ve kumpanyası beyninde mevadd-ı atıye kararlaştırılmıştır.*

**1. Madde:** *3. Madde mucibince icra olunacak keşfiyat neticesinde tekarrur edecek haritaya tevfikan Mersinde gemilerin rüzgardan muhafazasına ve yolcu ve emtia nakl ve ihracına mahsus olmak üzere bir liman ve rıhtım ile müteferriatının inşasıyla işletilmesi için şerait-i Atıye vechile taraf-ı devlet-i aliyeden mümaileyh Atnaş Tahinci efendi ile David De Toledo ve kumpanyasına imtiyaz verilmiştir. İmtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket yalnız inşa edeceği rıhtıma mahsus ve münhasir olmak ve rıhtım haricine tecavüz etdirilmemek üzere emtia-yı ticariye nakl etmek için el veya bargir ile cerr olunur dekovil hatları inşasına me’zun olacaklardır.*

**2. Madde:** *müddet-i imtiyaziye ferman-ı âli tarihinden itibaren 75 senedir.*

**3. Madde:** *imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket ferman-ı âlinin itası ve mukavelenamenin te’atısi tarihinden itibaren bir sene müddet zarfında şartnamede beyan olunduğu vechile keşfiyat-ı kat’iyye üzerine üçer nüsha olmak üzere mükemmel harita ve layihalar tanzim ile ticaret ve nafia nezaretine ita edeceklerdir. Keşfiyat-ı mezkure de bahriye nezareti canibinden intihab ve ta’yin olunacak fenne aşına bir zabıta dahi hazır bulunarak anın malumat ve muvafakati munzam olmak ve bu zabitin kaffe-i mesarifi imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket tarafından tesviye olunmak meşruttur. İşbu keşfiyat üzerine limanın şekl ve hey’eti ve derece-i umk ve cesameti hakkında hükümet-i seniyye canibinden tensib buyurulacak ve ticaret ve nafia nezareti heyet-i fenniyesince tasdik olunacak bil-cümle tadilatı imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket kabule mecburdurlar.*

**4. Madde:** *imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket mesarif-i zarar ve hasarı taraflarına aid olmak üzere ferman-ı âlinin itası ve mukavelenamenin te’atısi tarihinden itibaren 1,5 sene müddet zarfında ameliyata mübaşeret etmeği ve yine tarih-i mezkurdan itibaren 4 sene müddet zarfında ikmal eylemeği taahhüd etmişlerdir ameliyat kava’idi fenne ve merbut şartname ve kabul ve tasdik olunan harita ve layihalar ahkamına tatbiken icra olunacaktır fakat esbab-ı mücbireden münba’s halat vuku’unda bu misillü ahvalden dolayı ameliyat ne kadar müddet ta’til olunursa müddet-i ikmaliye dahi o kadar temdid edilecek ve şu kadarki esbab-ı mücbirenin vuku’nu derhal hükümet-i mahalliyeye ve ticaret*

<sup>762</sup> BOA, Y.PRK.ŞD., Dosya No:2 Gömlek No: 57, Tarih: 21.M.1317 (1 Haziran 1899), Ayrıca Bkz.,BCA, Fon Kodu: 230.0.0.0. 19-75-2, 26.02.1925

ve nafia nezaretine resmen tahririni ihbar eylemeğe imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket mecbur olacaklardır.

**5. Madde:** ticaret ve nafia nezareti esna-yı imalatda suver-i icraiyye ve hitamında ve kabul olunmazdan evvel be tekrar i'malat-ı vakı'ayı ve müddet-i imtiyaziye zarfında irade ve işletme muamelatını ve ameliyatın hüsn-ü halde muhafaza olup olmadığını bir veya birkaç komiser vasıtasıyla muayene ve teftiş eyleyecektir işbu teftiş ve muayene mesarifine mukabil imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket haritaların takdimi için tayin olunan müddetten itibaren müddet-i imtiyaziyenin hitamına kadar mah be mah on ikide bir kısmı te'diye olunmak üzere senevi ticaret ve nafia nezaretinin emrine ve 300 aded Osmanlı altını ita edecektir. Müddet-i imtiyaziye zarfında bahriye nezareti komiser sıfatıyla bir zabıt bulundurmakta muhtardır.

**6. Madde:** işbu ameliyat menafi' umumiyeye müteallik hususatdan bulunduğu liman ve rıhtıma muktezi olan arazi ve deryadan efraduhdesinde bulunan yerlerin mübayaası hususunda imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket ashabıyla uyuşamadıkları halde istimlak kanununa Tevfik-i muamele edecekler ve hin-i ameliyatda muvakkaten isti'mali lazım gelen mahaller imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket tarafından ashabına tazminat verilmek şartıyla hükümet-i mahalliye marifetiyle taraflarına teslim kılınacaktır. Şurasıda mukarrerdir ki imalat için muktezi olup mübayaaya olunan yerlerin ferağ ve intikal hariclerini imtiyaz sahipleriveya makamına kaim olacak şirket tediye edeceklerdir işbu arazi dahilinde arazi-yi emiriyye haliye bulunduğu ve bununliman ve rıhtıma lüzumu olduğu hükümet-i mahalliyece tasdik edildiği takdirde ashab-ı imtiyaz veya makamına kaim olacak şirketkiymet-i hakikilerini vererek alabilecekler ve ve esnayı ameliyatda muvakkaten is'timal lazım gelen bu misillü arazinin dahi i'malat-ı müddetiyece is'timaline müsaade olunacaktır. İmtiyaz ferman-ı âlisi imtiyaz sahiplerine ita buyurulduktan sonra inşa olunacak liman ve rıhtım ve müteferriatının mevak'i dahilindekideniz kısımlarının hukuk-u tasrifiyeleri(?) ve üzerinde bina yapmak hakkı hiçbir kimseye tefviz olunmayacak ve binaenaleyh mezkur deniz kısımlarınca imtiyaz ferman-ı âlisinin itasından sonra iktisab edilmiş hakk-ı tasrifine dair bir güne iddia vuku' bulur ise imtiyaz sahipleriveya makamına kaim olacak şirket o misillü aksam müddei baha için bedel-i misl veya tazminat i'tasına mecbur olmayacaktır. İmtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket liman ve rıhtım ile müteferriatının inşasıyla tamiri için lazım gelentaşları ya-esmanını tediye ederek ashabından satın alacaklar veyahud nizamat-ı mahsusasına tevfikten taş ocaklarınınihraç ve tedarik edebileceklerdir ancak bu babda ihtiyacat-ı ahali ve mahaliyyeye bir güne halel iras etmeyeceklerdir.

**7. Madde:** liman ve rıhtım ile müteferriatının yalnız inşaat-ı ibtidaiyesi için gerek memalik-i devlet-i aliyeden gerek diyar-ı ecnebiyeden celbve tedarik olunacak olan alet ve edevat ve taş ve kereste ve demir ve makine ve romörkür vapurları ve mavnalarve taraklar ve sair levazımat bir defaya mahsus olmak üzere gümrük resminden muaf tutulacak ve fakat liman ve rıhtımınsermaye ve varidatıyla ebniye ve emlak-ı sairesi ve denizden kazanılıpta işbu imtiyaz ile i'ta buyurulan hukuk mucibince imtiyaz sahiplerinin veya

*makamına kaim olacak şirketin tasarruf edecekleri arazi ve üzerlerine inşa edilecek her nev'i ebniye ve saire kavanin ve nizamat-ı haliye ve müstakbeleyi devlet-i aliye ahkamina tevfikana vergiye ve devletçe mevzu' her türlü rüsûma ve şirket-i kaffei mu'amelatında damga kanununa tabi' olacaktır.*

**8. Madde:** *evvela yeni gümrük ebniyesiyle rıhtımın ebniye-yi mezkure pişegahında lae-kall 200 metre tûlunda bir kısmın ameliyatı ve saniyen muhafaza sedlerinin sefaini tahmil ve tahliye emtia ve eşyaya müsaid suretde barındırmağa kafi görülecek tûldaki kısmının ameliyatı ikmal olduğu ve salisen kabul ve tasdik edilecek harita mucibince limanın inşa edilmiş sedlerle mahfuz bulunacak mahallinin sath-ı deryadan itibaren mezkur haritada mu'ayyen derecede ta'mik kılındığı imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket tarafından ticaret ve nafia nezaretine ihbar olundukta nezaret-i müşarünileyha canibinden mansûb bir fenn komisyonu marifetiyle ameliyat-ı mezkure bi-l-muayene iktiza edildiği halde muvakkaten ahz ve kabul olunacaktır. liman ve rıhtımın sonl aksamının kabul muvakkati tarihinden itibaren bir sene sonraya yine bir fenn komisyonu marifetiyle ameliyat-ı vakıa tekrar bi-l-muayene kaide-i fenne mutabık ve şartname ahkamina muvafık olduğu tahakkuk eylediği halde işbu fenn komisyonun tanzim edeceği rapor üzerine ticaret ve nafia nezareti canibinden katıyen kabulü muamelesi icra olunacaktır. İşbu fenn komisyonlarının mesarif-i seferiye ve sairesi imtiyaz sahiplerine veya makamına kaim olacak şirkete ait olacaktır.*

**9. Madde:** *imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket liman ve rıhtım ile müteferriatının ameliyatını ve alet ve edevat-ı sabis ve mütemerrekisini müddet-i imtiyaziye tarafında mesarifi kendilerine ait olmak üzere daima tamir ve hüsn-ü halde muhafaza edeceklerdir aksi hal vuku'nda şartnamenin 8. Maddesi mucibince muamele olunacaktır.*

**10. Madde:** *imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket liman ve rıhtımın umur-u zabitasına ve hüsn-ü muhafazasına müteallik olup elyevm mevcud bulunan ve ileride tanzim olunacak olan bi-l-cümle kavanin ve nizamat devlet-i aliyye tevfik hareket etmeğe mecburdurlar imtiyaz sahiplerinin veya makamına kaim olacak şirketin kusurundan naşi liman ve rıhtımın bir kısmı veya mecmu'ı üzerinde muamelat-ı ta'til olduğu halde hükümet mesarif-i zarar ve hasarı imtiyaz sahiplerine veya şirkete ait olmak üzere bunların fenne tevfikana inşa ve idaresini muvakkaten temin için şartnamenin 8. Maddesine tevfikana tedabir-i lazıme ittihaz edecektir.*

**11. Madde:** *imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket imalatın tamamen veyahud mukavelenamenin 8. Maddesinde beyan olduğu üzere kısmen ve muvakkaten kabul olduğu tarihten itibaren müddet-i imtiyaziyenin hitamına kadar tarife-i mahsusası mucibince ücret ve rusum-u saire ahz edecektir.*

**12. Madde:** *Gerek esnayı muharebede gerek evkat-ı sairede ya müctemi'an veyahud münferiden seyahat edecek asakir-i berriye ve bahriyeve polis ve zabtiye ve jandarma ile edevat-ı levazımat ve mühimmat ve esliha-yı harbiye devlete ait sair levazımat ve mahbusin*

ve mahkumin ile devlet memurlarının ve posta çantalarının sevkiyat ve nakliyatı ve limana girecek devlet-i aliye sefain-i harbiyesiyle düvel-imütehabbe sefain-i harbiyesi vesairesi hakkında şartnamenin 5. Faslında gösterildiği vechle muamele olunacaktır.

**13. Madde:** imtiyaz sahipleri işbu mukavelenamede gösterilen taahhüdün icrası için ferman-ı âli tarihinden itibaren bir sene müddet zarfında ba-irade-i seniyye neşr olunmuş olan matbu' şirket nizamnamesi esasına tevfikan Osmanlı bir anonim şirketi teşkiline mecburdurlar.

**14. Madde:** imtiyaz sahipleri taahhüd-ü vaktinin icrasını te'minen ferman-ı âlinin ısdarı kendilerine tebliğ olunduğu tarihten itibaren 3 mah müddet zarfında Osmanlı bankasına nakden veyahud piyasa fiyatıyla devlet-i aliye tahvilatı olarak 2 bin Osmanlı altını kefalet akçesi tevdi' edecekleri ve şu kadar ki tahvilat tevdi' eyledikleri halde tedenni-i fiatdan dolayı terettüb edecek noksanın ikmal edileceği mezkur bank tarafından taahhüd edilecektir mezkur kefalet akçesi tevdi' olunduğuna müteakib ferman-ı âli kendilerine teslim olunacaktır. Zikr olunan 3 mah müddetin inkizasına değin imtiyaz sahipleri kefalet akçesi tevdi' etmediği halde kendilerine ihtara hacet kalmaksızın hakk-ı imtiyazdan sakıt olacaklardır. İşbu kefalet akçesi ameliiyat-ı kati'yen kabul olunduktan sonra iade olunacaktır.

**15. Madde:** devlet-i aliye müddet-i imtiyaziyenin ilk otuz senesinin inkizasından sonra müddet-i imtiyaziyenin hitamına kadar her vakit liman ve rıhtımı mübayaa etmek salahiyetine haiz olacaktır. Bunlar hangi senede işтира olunacak ise andan evvelki 5 sene zarfında vuku' bulan hasılat-ı safiyenin mikdar-ı mutavassıtı bulunarak ana müsavi bir meblağı müddet-i imtiyaziyenin hitamına kadar her sene imtiyaz sahiplerine veya makamına kaim olacak şirkete ifa edecek ve işbu tekasit-i seneviyenin evkat-ı mu'ayyenede te'diyesi taraf-ı devletden temin ve bu hususa dair tarafeynce bir mukavele-i mahsusa tanzim edilecektir. Liman ve rıhtım ile müteferriatının devlete teslimi ve eşya ve edevat ve levazımat-ı mevcudenin iştirası hususunda şartnamenin 11. Maddesinde gösterildiği vechle muamele olunacaktır.

**16. Madde:** imtiyazın müddeti münkaziyye oldukça imtiyaz sahiplerinin veya makamına kaim olacak şirketin liman ve rıhtım ile müteferriatı ve alet ve edevat üzerinde bulunan kaffe-i hukuku hükümet-i seniyyeye intikal edecek ve bunların hasılatından hükümet-i seniyye istifade eyleyecektir. Her güne düyun ve taahhüdattan vareste olmak şartıyla liman ve rıhtım ile müteferriatının devlete teslimi ve edevat ve levazımatın suret-i mübayaası şartnamenin 12. Maddesinde münderic ahkama tabi olacaktır.

**17. Madde:** şirketin liman ve rıhtımda istihdam edeceği bi-l-cümle memurin ve hademe ve amelesi hükümet-i seniyyenin tayin ve kabul edeceği kıyafetde bulunacaklar ve fes giyeceklerdir. Memurin idare ve fenniyesinden ma'ada bi-l-cümle memurları tebaayı devlet-i aliyyeden olacaktır. Şirketin bi-l-cümle memurin ve hademesi vazife-i ahali ile ihtilatda bulunacakları cihetle lisan Türki ile mütekellim bulunmak meşruttur. Şirket-i

imalatın umur-u fenniyesinde hendese-i mülkiye mektebinden mahrec mühendisleri tercihen istihdam edecektir.

**18. Madde:** hükümet-i seniyye liman ve rıhtım ve müteferriatının icab eden mahallerinde her nevi' istihkamat ve mevaki-i tedafü'iyeye inşa edebilecektir. İstihkamatın bi-l-icab işlediği yani fi'len şehrin veya limanın müdafaasında isti'mal olduğu esnada rıhtım ve liman ve müteferriatında ceryan eyleyecek her nevi muamelat-ı hükümet-i seniyyece tatil ettirilecektir. İşbu ta'tilin vuku' ve devamından dolayı imtiyaz sahiplerinin veya makamına kaim şirketin hükümetden zarar ve ziyan dava etmeye ve tazminat talep eylemeğe asla hakları olmayacaktır. Şurası da mukarrerdir ki işbu istihkamat hazırı haline ifrağ olunduktan sonra mücehhez bulunsa dahi rıhtım ve liman ve müteferriatının bi-l-cümle muamelat-ı kemakan ceryan eyleyecek ve istihkamatın mesarifi inşaiyesiyle lede-l-iktiza hidmi mesarifi devlete ait olacaktır. İmtiyaz sahipleri ve makamına kaim şirket zikr olunan rıhtım ve liman sedlerini her nevi' istihkamat-ı inşasına mütehemmil ve müsaid suretde inşa edeceklerdir.

**19. Madde:** ameliyyat esnasında zuhur edebilecek eşyası masnu'a ve asar-ı atika devletçe mevzu' nizamnamesine tabi' olacaktır.

**20. Madde:** imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket her nevi hasılatın şehri cedvellerini komisere tedkik ve tasdik etdirdikten sonra ticaret ve nafia nezaretine takdim etmeğe mecbur olacak ve mezkur defterler şartnamenin 9. Maddesinde gösterildiği surette tevfikân tanzim edilecektir.

**21. Madde:** Esbab-ı mücbireden ma'dud bir mani'in zuhuru tahakkuk etmeksizin imtiyaz sahipleri veya makamına kaim şirket müddet-i muayene zarfında imalata mübaşeret etmediği veya başlayıpta ikmal eylemediği ve muamelatı ta'til eylediği vel-hasıl işbu mukavelename ile şartnameden münba's taahhüdât-ı sairesini icra edemediği halde hukuku imtiyaziyesinden sakıt olacak ve bu halde şartnamenin 10. Maddesinde gösterildiği vechle canib-i hükümet-i seniyyeden inşaat ve işletme umurununmuvakkaten temini için tedabir-i lazıme ittihaz edilecek ve i'malat ve edevat ve levazımat-ı müzayedeye konulacak ve mevcut olan kefalet akçesi taraf-ı devletten zabt edilecektir.

**22. Madde:** İmtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak anonim Osmanlı şirketi mesarifi kendilerine ait olmak üzere müceddiden gümrük dairesiyle liman idaresini ve karantinahaneye ve polis ve jandarmalara ve pasaport ve teftiş memurlarına ve komisere ve sevkıyat-ı askeriyeye nezaret edecek zabıtana mahsus ebniyeyi ve sufun-ı şahane için ma'den kömürü iddiharına mahsus anbarı hükümet-i seniyyenin ta'yin edeceği mahallerde ve istediği ve irae edeceği resm ve şekl ve suretde inşa ve tesis edip mükemmelen hükümete teslim etmeğe mecburdurlar. İşbu devairin inşa ve tesisi için tahsis kılınacak arazinin vüs'ati ile üzerlerine müceddiden inşa edilecek ebniyenin cesameti dahi ihtiyacat-ı haliye ve atiye nazar-ı dikkate alınarak hükümet-i seniyyece tayin olunacaktır. Şurasıda mukarrerdir ki imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket bervech-i muharrer müceddiden yapacakları gümrük dairesinin arsası ittisalinde olmak üzere bir misli

*fazlasıyla bir yer terk edecekleri gibi ileride lüzum görüldükde hükümet-i seniyyece antrepo inşa olabilmek için gümrük arsasının yanında ve ol kadar vüs'atde diğer bir arsayı da ihtiyaten hali bırakacaklardır. Gümrüğün önündeki rıhtım mutlaka gümrüğe ait olacak ve her nevi eşyayı varide oraya çıkarılacaktır. Bir de gümrük idaresinin rıhtım üzerinde istediği mahallerde muhafaza kulübeleri vaz' etmeğe hakkı bulunacaktır.*

**23. Madde:** *denizden kazanacağı arazi ile istimlak kanununa tevfikan iştirâ edecekleri araziden velhasıl işbu mukavele mucibince kendilerine ait olacak yerlerden umuma ait tarikler ve rıhtım ile madde-i sabıkada beyan olunan devair ve bunların bi-l-cümle müteferriatına tahsis olunacak mahallerin fazlası imtiyaz sahiplerinin veya makamına kaim olacak şirketin malı olacağından ashab-ı imtiyaz veya şirket bunları kavain ve nizamat-ı mahsusasına tevfik-i hareket etmek şartıyla dilediği gibi tasarruf edeceklerdir arazi-yi mezkure kat'i tahdid-i hudud haritasında bir levn-imahsus ile irae edilecektir.*

**24. Madde:** *Ashab-ı imtiyazveya teşkil edecekleri anonim Osmanlı şirketi hükümet-i seniyyenin müsaade ve muvafakatini resmen istihsal etmedikçe imtiyazını hiçbir şahsa veya ahar bir şirkete ihale ve terk edeceklerdir.*

**25. Madde:** *sahil-i deryada vaki olup icra ve ihdas olunacak ameliyattan dolayı geride kalacak arazi ve emlak pişegah veya ittisalinde olmak üzere denizden kazanılacak araziden furuht edilebilecek mahallerin mübayaası hususunda salif-ül-zikr emlak ashabının hakk-ı rüchanı olacak ve işbu hakk-ı rüchan ancak imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket taraflarından kendilerine hükümet-i mahalliye vasıtasıyla vuku' bulacak tebliğ ve ihtar tarihinden itibaren nihayet 6 mah zarfında mer'i olacak ve bu 6 ay müddetin mürurundan sonra zikr olunan hakk-ı rüchanın bir güne hükmü kalmayacaktır.*

**26. Madde:** *liman ve rıhtım ve müteferriatı ameliyatının ikmalıyla ticaret ve nafia nezareti canibinden kat'iyyen veyahud muvakkaten kabulundensonra kavanin devlet-i aliye ahkamına tevfikan limanın umur-u zabıtası bahriye nezaretine ait olacaktır.*

**27. Madde:** *liman ve rıhtım ile müteferriatının hasılat-ı gayrı-safiye seneviyesinden imtiyaz sahiplerince veya makamına kaim şirketçe i'malat ve inşaat için sarf olunmuş olan sermaye-yi hakikinin % 7'sine müsavi bir meblağ ihraç olunduktan sonra baki kalacak miktarının % 10'u imtiyaz sahipleri veya şirket tarafından hükümet-i seniyyeye tediye ve ifa olunacaktır. Zikr olunan % 10 sene be sene her ne miktara baliğ olursa hükümet-i seniyye hesab-ı âlisine olarak müddet-i imtiyaziyenin hitamına kadar beher senenin Şubat-ı gayesinde nakden ve defaten ticaret ve nafia nezaretinin emrine ifa ve ita edilecektir. İşbu tediye-i mezkur liman ve rıhtım ile müteferriatının kısmen veya tamamen kabul muvakkatinin icrasıyla rüsum-u muayyeninin ahzına mübaşeret olunduğu seneden bida' eyleyecektir. İmtiyaz sahipleri veya makamına kaim şirket müddet-i imtiyaziyenin hitamına kadar dar-ül-acezeye beher sene 60 aded Osmanlı altını tediye ve ifa edilecektir. İşbu tediye-i mezkur liman ve rıhtım ve müteferriatının ilk kısmının kabul muvakkatinin icrasıyla istifayı rüsumu mübaşeret olunduğu seneden bida' eyleyecektir.*

**28. Madde:** 10 sene mütemadiyen liman ve rıhtım ile müteferriatının senevi hasılat-ı mutavassıtı safiyesi işbu mukavelenamenin 27. maddesinde muharrer olduğu vechle hükümet-i seniyyeye i'ta olunacak hisse-i temettu tenzil edildiğinden sonra liman ve rıhtım ile müteferriatının tesisi için sarf edilmiş olacak sermayeyi hakikinin % 12'sini tecavüz eylediği takdirde imtiyaz sahipleriyle veya makamına kaim şirketle bi-l-ittifak tarifeleri ta'dil ve tenzile hükümet-i seniyyenin hakkı olacaktır. Ancak tarifeler bu suretle ta'dil ve tenzil edildikten sonra hasılatı safiye-i seneviye hükümet-i seniyyeye aid hisse-i temettu bade-l-ifraz i'malat-ı mebhusenin tesisine sarf edilmiş bulunacak sermayeyi hakikinin % 12'sinden dūn zuhūr eder ise ticaret ve nafia nezaretince keyfiyet bab-ı âliden bi-l-istizan istihsal olunacak me'zuniyet üzerine evvelki tarifeler mevki' icraya vaz' olunabilecektir. Eğer yeniden bir 10 sene daha mūrur ettikten sonra senevi hasılat-ı mutavassıtı safiyenin hükümet-i seniyyeye ait olacak hisse-i temettu' bade-l-ifraz bervech-i bi-l-israf edilmiş bulunacak sermaye-yi hakikinin % 12'sini tecavüz eylediği tahakkuk eder ise tarifelerin tekrar tadiline hükümet-i seniyyenin hakkı bulunacak velhasıl hükümet-i seniyye her 10 senede bir tarifelerin tadili hakkına haiz bulunacaktır.

**29. Madde:** imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket umurunda istihdam edecekleri hamalları gümrük ve iskelelerde mevcut hamallardan intihab edeceklerdir.

**30. Madde:** gerek imtiyaz sahipleri gerek makamına kaim olacak anonim şirketi Osmanlı olacağı gibi işbu mukavelename ile merbut şartnamenin icrayı ahkâmından mütevellid her nevi ihtilafatın halli Şurayı devlete ait olacak ve hukuk-u şahsiye davaları dahi işin ait olduğu mehakim-i Osmaniye de bidayeten ve istinafen ve temyizen fasl-u ru'yet olunacaktır. Şirket Osmanlı olması hesabıyla bi-l-cümle devair -i hükümet ile devlet-i aliyenin lisan resmiyesi olan lisan Türki ile muhabere edecektir.

- Fi 21 Muharrem sene 317 ve fi 19 Mayıs sene 315

▪ ŞURAYI DEVLET









**ŞARTNAME (LAYİHA)****Birinci Fası****Harita ve levaih ve inşaat ve i'malat beyanındadır.**

**1. Madde:** İmtiyaz sahipleri mesarif ve zarar ve ziyarı kendilerine ait olmak üzere mukavelenamede muayyen olan müddetler zarfında Mersin liman ve rıhtımıyla müteferriatını her bir aksamıyla işletilir bir hale koymak için muktezi olan kaffe-i i'malat ve inşaat-ı kavaid-i fenne tatbiken icra etmeyi ta'ahhüd etmişlerdir.

**2. Madde:** Ticaret ve nafia nezaretinin müsaadesi istihsal edilmeksizin hiçbir ameliyatının icrasına teşebbüs edilemeyeceğinden icra edilecek bi'l-cümle ameliyatın harita ve layihaları 3 nüsha olarak bit-tanzim mukavelenamenin 3. Maddesinde muayyen olan müddetler zarfında Nafia nezaretinin nazar-ı tasdikine arz ve takdim kılınacaktır. İşbu harita ve layihalar evvelen sahile nisbetle ameliyatının mevaki'ini irae eder münasib mikyasta bir bahriye haritası saniyen yek diğerinden birer metre fasılalı ve boyalı işaretler ile deniz ka'rinin ve sahilin arızalarını ve mahiyetini i'malat için muktezi görülecek derece ve daire dahilinde olarak irae eder iki binde bir mikyasında bir harita-i umumiyeye ki işbu haritada başlıca misahalarıyla beraber bilcümle imalat mutasavvire ve birde sefainin ve kayıkların elyevm lenger-endaz ve yanaşmakta oldukları nekat ve mahaller kırmızı boya ile tersim edilecek ve ekseriya hubub eden rüzgarlar ile telatum-i derya ve kum süren sahil akıntılarının istikameti irae olunacaktır. Salisen ameliyatın nev'i ve mahiyetini ve ne suretle inşa olunmak ve temelleri ne vechle vaz' ve bina edilmek münasib ve muktezi olacağını ve imalat-ı muhtelifi ile aksamının derece-i metanetini takdire medar olacak kaffe-i tasrihat ve tafsilatı havi olmak üzere laekall iki yüzde bir mikyasında fûru'at mukatta'ları rabi'an bi'l-cümle imalat-ı mukarrerinin tarifât ve izahatını havi bir muhtara ile misaha-i ibtidaiyye cedveli ve keşifnamesini muhtevi olacaktır.

İşbu şartnamede tasrih edilen bi'l-cümle harita ve layiha ve raporlar mu'tad olan kît'ada yani arzen 21 cm ve İrtifaen dahi 31 cm kît'asında olarak katlanacak ve üzerinde ser levhası ve bir sıra numarası ve zirinde tarihi bulunacağı gibi imtiyaz sahiplerinin imzalarını da havi olacaktır imtiyaz sahipleri musaddık harita ve layihalarca fâideli görecekleri ta'dilatı teklife me'zun iselerde ta'dilat-ı mezkureden hiçbirisi ticaret ve nafia nezaretinden tasdik olunmadıkça mevki' icraya konulamayacaktır.

**3. Madde:** Bahri-sefidin bu misillü limanları inşaatında müttehiz olan usûle tevfiikan yapılacak olan muhafaza sedlerinin suret-i inşası ticaret ve nafia nezaretine takdim olunacak harita ve layihalarda tasrihen tayin olunacaktır. Sahil boyuncayapılacak rıhtımların i'maliyle temellerinin suret-i inşası kezalik nezaret-i müşarülileyhanın tasvibine arz kılınacaktır rıhtımların duvarlarının sath-ı i'lası büyük som taşlarla

yapılacak ve rıhtım şosesi üzerine kırık taşlar ferş edilecek ve som taştan yapılacak piyade kaldırımlarının kenarı boyunca ufak yontma taşlarla ( pirdeşantiyon) döşenmiş oluklar inşa edilecektir. Piyade kaldırımları yontma taşlarla döşenecek veyahud çimento veya asfalt ile döndürülecektir. Rıhtımların boyunca gemilerin ve kayıkların yanaşmasını ve halat ve palamar bağlanmasını teshil için iktiza eden nerdüban ve iskeleler ve halka ve baba vesaire yapılacaktır. İmalat-ı mezkurenin inşasıyla müddet-i imtiyaziye zarfında tamir ve hüsn-ü İdamesi mesarifi imtiyaz sahiplerine veya makamına kaim şirkete ait olacaktır.

**4. Madde:** imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket ameliyatın icrası haseb-i ile ceryanı men ve ta'til veya tahvil ve ta'dil edilmiş olan bilcümle suları kendi masraflarına olarak icra etdirmeğe ve icrasını temin eylemeğe ve imtiyazın hin-i itasında mevcut bulunan lağımları limanın haricinde olmak üzere denize kadar temdid ederek akıtmağa mecbur olacaklar ve bundan dolayı yapılacak imalatın ahval ve cesameti imtiyaz sahiplerinin veya şirketin takdim ve teklif edecekleri harita ve layihaların görülmesi üzerine ticaret ve nafia nezaretince kararlaştırılacaktır.

**5. Madde:** başlıca rıhtımın arzı rıhtımın deniz ciheti duvarının hal-i mücessem fevkanisiyle işbu rıhtımın arkasında kara cihetinde inşa edilecek ebniye hattı arasında 20 metre olacak ve işbu mesafe dahilinde hiçbir güne ebniye inşa edilemeyecektir. Ebniyeyi mezkure pişegahında tesis edilecek olan piyade kaldırımının arası dahi 3 metreden devn olmayacaktır. Rıhtıma müntehi olacak sokakların arasını la-akl 8 metre bulunacaktır inşa edilecek bilcümle imalatın fûru'at plan ve mukatta'ları la-akl iki yüzde bir mikyasında tanzim kılınacaktır.

**6. Madde:** imalatın keşfiyat-ı katiyyesi tasdik olunduktan sonra mukavelenamenin 6.maddesinde gösterildiği vechle liman ve rıhtım ile müteferriatının inşasına lüzumu olan arazi ve ebniyenin istimlakı ve imtiyaz sahibine veya makamına kaim şirkete teslimi muamelatına mübaşeret olunacaktır istimlak edilecek arazi için nezarete takdim olunacak haritalar binde bir mikyasında tanzim kılınacaktır. Şu kadarki imalat hitam bulduktan sonra inşaat-ı mütemmim için lüzum görülecek arazinin mübayaası istimlak kanununa tabi' tutulmayacaktır.

**7. Madde:** inşaat kamilen hitam-pezir olduktan sonra imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket mesarif vakıası kendilerine ait olmak üzere liman ve rıhtım ve müteferriatının aksamıyla denizden kazanılmış veya imtiyaz sahibi veyahud şirket tarafından mübayaaya edilmiş bulunacak araziye alakadar olan arazi sahipleri hazır oldukları halde tahdid ve (kadaastro) usulüne tevfiakan iki binde bir mikyasında olmak üzere haritasını tersim ve vaz' ilan edecekler ve bundan başka yapılmış imalat ve müteferriatının mufassal ve meşruh defter ve haritasını hükümet memurlarının taht-ı nezaretinde olarak bit-tanzim bunların ve hin-i tahdid de tutulacak mazbataların ( proseverbal) birer suret-i musaddakasını ticaret ve nafia nezaretine takdim edeceklerdir. İşbu umumi tahdid-i araziden sonra inşaat-ı mütemmimesi için görülecek lüzum üzerine mübayaaya edilecek arazi işтира olundukça ol vechle tahdid edilerek mezkur haritada ve mazbatalarda işaret

kılınacağı gibi salif-ül-zikr defterin tanziminden sonra yapılacak imalat-ı sınaiye dahi ticaret ve nafia nezaretindeki deftere kayd ve ilave edilecektir.

### **İkinci fasıl**

**Liman ve rıhtım ile müteferriatının hüsn-ü halde muhafazasıyla işletilmesi babındadır.**

**8. Madde:** imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket liman ve rıhtım ile müteferriatını ve alet ve edevat-ı sabite ve müteharrikesini daima hüsn-ü halde ve her tarafça emniyet-bahş olacak bir surette bulundurmağa ve kaza vuku'nu icab ettirir bilcümle esbabdanmuhafaza etmeğe itina edeceklerdir. Rıhtım şosesiyle buna müntehi sokakların ve rıhtım vasıtasıyla denize isal edilecek bilcümle lağımların tamir ve hüsn-ü halde idamesi imtiyaz sahiplerine veya makamına kaim olacak şirkete ait bulunacaktır. Mukavelenamenin 22. Maddesi mucibinde imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket tarafından müceddidebniye-iresmiyeye gelince hüsn-ü halde muhafızları mesarifi derunlarında ikamet edecek memurların tabi' oldukları idarelere ait olacaktır. temellerinin ve inşaatının metanetine ebniyeyi mezkurenin kabul teatisinden sonra 5 sene için imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket mütekeffil bulunacaklar ve işbu 5 sene zarfında mezkur ebniyenin resanet ve metanetine birgün haleldari olur ise inşa ve tamirine mecbur olacaklardır. İşbu taahhüdün ifasında tehhür ve müsamaha vuku' getirildiği takdirde keyfiyet usul ve nizamı vechle ihtar olunacak ve tarih-i ihtardan bir mah zarfında icabını icra etmedikleri surette imalatın hüsn-ü hale vaz'ı için cenab-ı hükümetten idaresine vaz'-ı yedd olunarak tamirat-ı lazıme icra ve bu uğurda vuku' bulacak mesarif liman ve rıhtım ve müteferriatı hasılatından istifa olunacak ve kifayet etmez ise ashab-ı imtiyaza veya makamına kaim olacak şirkete ikmal ettirilecektir.

**9. Madde:** İmtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket liman ve rıhtım ile müteferriatının her nevi' hasılat-ı gayrı safiyesini mübeyyin mah be mah bir kıta defter tanzimiyle ticaret ve nafia nezaretine takdim edecektir.

### **Üçüncü Fasıl**

**İmtiyazın feshinde veya imalatın taraf-ı devletten mübayaası halinde ve inkızaı müddet-i imtiyaziyede olunacak muamelata dairdir.**

**10. Madde:** imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket mukavelenamenin 21. Maddesinde münderic esbabdan dolayı hukuk-u imtiyaziyesinden sakıt olduğu halde ol vakte kadar icra edilen imalat ve cem'u ve tedarik olunan edevat-ı sabite vemüteharrikeye ve levazımata ve mübayaa olunan araziye bedel-i tayin olunarak cümlesi müzayedeye konulacak ve zuhur edecek taliplerinden kimin üzerinde takarrur eder ise anın marifetiyle hukukundan sakıt olan imtiyaz sahiplerinin veya makamına kaim olan şirketin taahhüdât-ı vakıası ifa edilecektir. Bi-l-müzayede tekarrur edecek bedelden müzayede ve teferruatı mesarifi tenzil kılınıktan sonra üst tarafı hukuku sakıt olan imtiyaz sahiplerine veya makamına kaim olacak şirkete ita kılınacaktır. Birinci müzayededen bir netice hasıl

*olmadığı halde evvelce takdir olunan bedelden münasib miktar tenzil olunarak altı ay müddet sonra ikinci defa bir müzayede daha icra edilecek ve bu dahi neticesiz kalır ise müzayedeye mevzu' şeyler hukukundan sakıt olan imtiyaz sahiplerine veya makamına kaim olacak şirkete hiç bir bedel tediye olunmaksızın devletin malı olacak ve kefalet akçesi henüz iade olunmamış bulunur ise taraf-ı devletten zabt olunacaktır.*

**11. Madde:** *devlet-i aliye mukavelenamenin 15. Maddesi mucibince imtiyazı mübayaa eylediği halde imtiyaz sahipleri veya makamınakaim olacak şirket madde-i mezkurede muayyen taksit senevi mukabilinde olarak liman ve muhafaza sedleriyle rıhtım ve müteferriatını ve işletmeye mahsus ebniyeyi ve sabit makineleri ve keza tahmil ve tahliyede kullanılan ceraskalleri ve liman muamelatında istimal edilen demir döşenmiş yolları ve baba ve şamandıraları ve işaret direklerini ve liman fenerlerini ve saireyi velhasıl alel-tilak eşyayı gayrı mukaveleye hüsn-ü halde ve her türlü duyun ve taahhüddattan vareste olmak şartıyla devlete devr ve teslim edeceklerdir liman ve rıhtımın işletilmesi için iktiza eden ceraskal ve sair müteharrik makineleri ve beygir ve araba ve tarak ve saireye ve bunlardan başka ameliiyatın tecdidine mahsus eşya ve levazıma gelince bunların bedeli salif-ül-zikr taksit-i seneviye dahil bulunmadığından şunlar mühemminler tarafından tayin edilecek fiyat ile taraf-ı devletten iştirah edilecektir.*

**12. Madde:** *imtiyazın müddeti münkaziyye oldukça imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket liman ve muhafaza sedleriyle rıhtım ve müteferriatını ve emtia tahmil ve tahliyesinde isti'mal edilen sabit ceraskalleri ve sabit makineleri ve liman muamelatında kullanılan demir döşenmiş yolları ve halka ve babalar ve işaret direkleri ve şamandıra ve liman fenerleri gibi bilcümle gayrı menkul ve liman muamelatına elzem eşyayı mümasileyi hüsn-ü halde olarak bila-bedel her güne duyun ve taahhüddattan vareste olmak şartıyla devlete devr ve teslim edecektir. müteharrik makine ve beygir ve müteharrik ceraskal ve tarak ve saire misillü eşyayı menkuleye gelince bunları ve imalatın tecdid ve taminine muktezi mevcut levazımatı hükümet-i seniyye mühemminlerin takdir edecekleri bedel mukabilinde mübayaa edecektir şu kadarki devletin mübayaa edeceği levazımat-ı imtiyazın 6 ay işletilmesi için muktezi olan miktarı müteceviz olmayacaktır. Müddet-i imtiyaziyenin hitamından 5 sene evvel işbu imtiyaz imalatının hüsn-ü halde olmadığı and-ül-teftiş devletçe anlaşılır ise imtiyaz sahiplerine veya makamına kaim olacak şirkete ihtar-ı keyfiyet edilecek ve imalatı hüsn-ü hale vaz' etmesi için bir müddet tayin olunacak ve bu ihtarın semeresi görülmez ise hükümet derhal liman ve rıhtım ile müteferriatını yedd-i idaresine alarak imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket hesabına tamirat-ı lazımevi icra ile imalat-ı hüsn-ü hale vaz' edecek ve tamirat mesarifi imtiyazın hasılatından ifraz olunacak ve hasılat-ı mezkurenin adem-i kifayeti takdirinde noksanı imtiyaz sahiplerine veya makamına kaim olacak şirkete ikmal etdirilecektir.*

### **Dördüncü Fasl**

***Emtia ve hayvanatın tahmil ve tahliyesine müteallik tarife ve şerait ile liman resmine dairdir.***

**13. Madde:** gerek Osmanlı gerek ecnebi sancağı altında bulunsun limana girecek bilcümle tüccar sefaini limanda tevakkuf rusumunu ifaya mecbur olacaklardır. Rusum-u mezkureyi ifa etmek istemiyen sefain rihtim ve liman dairesinin haricinde olarak enginde tevakkuf edebilecekler ise de ister limana girsin ve ister liman haricinde durmuş olsunlar her halde gümrük nizamına tevfikten hamulelerini imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket tarafından yaptırılacak gümrüklere çıkarmağa ve alacakları hamuleyi dahi gümrükten geçirmeğe mecbur tutulacaktır. Mukavelenamenin 11. Maddesi mucibince imtiyaz sahiplerinin istifa etmeğe mezun bulunduğu rusum hadd-i izam olmak üzere işbu şartnameye merbut bulunan tarifelerde tayin kılınmıştır. Rusum-u mezbure hiçbir vechle mezkur tarifelerde muharrer mikdarı tecavüz edemeyecektir. Şu kadarki imtiyaz ferman-ı âlisinin sudurunda sonra mukavelenamenin 3. maddesi mucibince imtiyaz sahiplerinin veya makamına kaim olacak şirketin icra edecekleri keşfiyat-ı katiye neticesinde inşaata lüzum sarfı Te'ayyün edecek akçenin kemiyatı ve bu limana senevi amed-şud eden sefainin ve merakib-i bahriye ile ithalat ve ihracat üzerinden alınacak hasılatın tebeyyün edecek mikdarı ve memleketin kabiliyet ve istita'at-ı ticariyesi ve her nevi eşyanın tahammülü nazar-ı dikkat ve mütalaya alınarak bu esas ve hesaba göre mezkur tarifelerin tenzili iktiza edildiği halde imtiyaz sahipleri veya şirket derhal tenzilat-ı lazimeyi icra etmeği taahhüd eylemişlerdir. Balada gösterilen esas tevfikten karargir olacak tarifeler nihayet derece olacak ve bunlar ashab-ı imtiyaz veya makamına kaim olacak şirket tarafından vuku' bulacak müracaat üzerine ticaret ve nafia nezaretince tafsilat-ı lazimenin derecesine bab-ı âliden bil-istizan istihsal müsaade olunmadıkça tezyid edilemeyecektir fakat tarifelerde tayin kılınan nihayet miktarlar tenzil olduktan sonra bir mah evvel ilan-ı mahsusla vasıtasıyla halka ihbar edildikçe imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket be-tekrar nihayet derecelere terfi edemeyecekler ve ancak tarife tenzili halinde 3 gün evvel ilan olunacaktır. İşbu imtiyazın hükmü inşa edilecek imalat dairesiyle mahdud bulunacak ve bu dairenin haricindeki deniz aksamına sefain serbestçe palamar bağlayabilecektir.

**14. Madde:** imtiyaz sahipleri veya makamına kaim olacak şirket tarifelerde gösterilen rusumun hin-i istifasındamecidiyeli 19 ve Osmanlı altınını yüz kuruş itibariyle ve memalik-i mahrusayı şahanede tedavül eden sair meskukatıdahi hazineyi devletçe tayin olunan fiyat ile ahz ve istifa etmeğe mecburdurlar

**15. Madde:** tarifelerde zikr ve beyan olunan hububat ve emtia ve eşya ve hayvanattan her biri tarifede münderic olan envai eşya ve hayvanatın hangisine en ziyade şebih ise anın gibi rüsum alınacaktır. Bunların teşbih ve temsili için müşkilat veya şübhe vuku'nda bu ihtilafın kat'iyen hall-u ve faslı hükümet-i seniyyeye aittir.

**16. Madde:** tarifelerde münderic şerait ve rüsum bila fark ve istisna bi-l-umum mürseller ve sefain ve merakib-i saire-yi ticariye hakkında cari olacaktır. Bir veya birkaç mürselden ve sefain ve saire merakib-i bahriyeden tasdik olunan tarifedeki ucuratdan dūn resm istifası için imtiyaz sahiplerinin veya makamına kaim olacak şirketin anlar ile suret-i mahsusada akd-i mukavele etmesi katiyen memnudur ancak bu memnuniyetin hükümet-i seniyye ile ashab-ı imtiyaz veya makamına kaim şirket beyninde verilecek karar ile fukara ve acuze hakkında icra olunacak tenzilata kat'a şümuli olmayacaktır.

### **Beşinci Fasl**

#### **Hususat-ı mütenev'ie ve muhtelifeye dairdir.**

**17. Madde:** asakir-i berriye ve bahriyeyi şahane ve jandarma ve polisa ait bil-cümle edevat ve levazımat ve esliha harbiye ile devlet ait sair levazımdan dahi hiçbir resm alınmayacaktır. Asakir-i berriye ve bahriyeyi şahane zabitan ve efradıyla polis ve jandarma ve düvel-i mütehabbe beğlik sefaini zabitan ve neferatına mahsus malzeme dahi rüsumdan muaf tutulacaktır. Kezalik donanmayı hümayun sefine-i harbiye ve nakliyesiyle düvel-i mütehabbe beğlik sefinelerinden şamandıra ve palamar ve liman ve rıhtım rüsumu alınmayacaktır.

**18. Madde:** devlet-i aliyyenin posta çantalarıyla bilcümle memurin hükümet-i seniyyenin ve yolcuların emtia-yı ticariyehavi olmayıp yalnız zatlarına mahsus eşyaya muhtevi sandıkları rıhtım resminden muaf tutulacaktır.

**Fi 21 Muharrem sene 317 ve fi 19 Mayıs sene 315**







### VAPUR VE YELKEN SEFAİNİNDEN ALINACAK LİMAN RESMİ<sup>764</sup>

- **Evvela- limanda tevkif resmi (Elif)** – limana giren vapur ve güverteli(?) yelken sefaının vapurlar için tam 10 gün ve yelken sefaın için dahi tam 15
- Gün müddet için Tevfik-i resmi olarak zirde muharrer meblağ ahz olunacaktır şöyleki
- 50 tonilatoya kadar cesameti olan mürakib-i bahriyeden tonilato başına onar para ve elli tonilatodan yüz tonilatoya kadar cesameti olan
- Sefainden ilk elli tonilatosu için tonilato başına onar para ve elli tonilatodan yukarısı için tonilatonun beherinden 20'şer
- Para ve yüz tonilatodan ziyade cesameti olan sefaından ilk yüz tonilatosu için tonilato başına 20 para ve yüzden fazla
- Kalan tonilatonun beherinden onar para
- Vapurlar için maiyet olan mezkur 10 günün ve yelken sefaını için maiyet olan mezkur 15 günün inkızasından sonra işbu rusum
- Yine şerait-i muharrere vechle ----- istifa kılınacaktır vapurlar için başlayan her 10 günlük ve yelken sefaını için dahi başlayan
- Her 15 günlük müddetler tam müddet itibar edilecektir sefaının tonilatos miktarının hesab ve tayini der-saadet limanında
- Cari olan usule tevfikan icra edilecektir işbu tarife de mevzu' bahs olan tonilato Osmanlı tonilatosudur.
- Fırtınaya tutulup barınmak üzere limana dahil olacak sefaın ashab-ı imtiyazın veya makamına kaim olacak şirketin şamandıra
- Veya baba halkalarını isitmal ettiği ve liman dahilinde bulunduğu esnada hiçbir nevi muamelat-ı ticariye icra eylemediği ve fırtınanın zevali(?)
- akabinde limandan çıkıp azimet ettiği halde hiçbir resm ita etmeyecektir limanda mukim kayık ve mavunave salapuriyeden limanda tevkifleri
- İçin hiçbir resm alınmayacaktır.
- **Saniyen- şamandıra resmi** – ashab-ı imtiyazın veya makamına kaim olacak şirketin şamandıralarının boyuna palamar bağlayan her bir vapur ve yelken sefaınıne
- Altı saat müddet için palamar resmi olarak zirde muharrer meblağ ahz olunacaktır.
- (B) Altı tonilatoya kadar cesameti olan mürakib bahriyeden 10 kuruş ve 50 tonilatodan 100 tonilatoya kadar cesameti olan sefaından 20 kuruş
- (T) 100 ziyade tonilato cesametinde olan sefaından mezkur 20 kuruştan maada 100den fazla beher 25 tonilato için
- 2'şer kuruş istifa kılınacaktır 25 tonilatonun küsüratı 25 tonilatonun küsüratı itibar edilecektir.
- (S) Şamandırada altı saatden ziyade palamar bağlayıp duran sefaından tonilatalarının miktarı her ne olur ise olsun

<sup>764</sup>BOA , Y.PRK.ŞD, Dosya No:2 Gömlek No: 57, Tarih: 21.M.1317 (1 Haziran 1899)

- Altı saatten ziyade durdukları zamanın beher saati için dörder kuruş resm alınacaktır.
- **Salisen** – rıhtıma palamar bağlama resmi (C) tonilato cesameti her ne olur ise olsun beher vapur veya güverteli yelken sefaininden
- emtia tahmil veya tahliyesi için altı saat müddet rıhtıma palamar bağlayan sefainin beher tonilatosundan onar para bu yüzden
- istifa kılınacak resm on kuruştan devn olmayacaktır.
- Mezkur altı saatden fazla beher saat için tonilato başına birer para bu yüzden alınacak resm 20 paradan devn olmayacaktır.
- (H) Limanda tevakkuf eden veya liman haricinde olup ashab-ı imtiyazın veya makamına kaim şirketin şamandırısına
- Palamar bağlamış olan vapur veya yelken sefainin emtiasını tahmil veya tahliye eden güvertesine mavunalardan bervech-i(?) zir
- Resm alınacaktır.
- 3 tonilatoda 6 tonilatoya kadar cesameti olan mavunalardan altı saat veya daha devn bir müddet rıhtıma palamar
- Bağlama resmi 5 kuruş beher fazla saat için 20 paradır.
- Kayıklardan 6 saat veya devn bir müddet 2,5 kuruş beher fazla saat için 20 para.
- Limanın veya şehrin havalisinin bir noktasından veyahud açıkta lenger-endaz olan sefaından yolcu nakl-i eden yelken ve emsali resmden
- Muaf tutulacaktır. Fi 21 Muharrem sene 317 ve fi 19 Mayıs sene 315

EK-4 Mersin Liman ve Rıhtım Tarifesi<sup>765</sup>

نوع اشیا	مقدار	بار	مقدار	بار	نوع اشیا	مقدار	بار
بالهله حاصد	بوزلبوس	۲۰	۰	تخت	بوزلبوس	۵	۰
چلبه	۰	۰	۰	قود بیره هیلدی بوزلبوس مواد	۰	۰	۰
قوی	بوزلبوس	۱	۰	قهرلر بود و زده ساز	۰	۰	۰
حصار صاه	۰	۰	۰	بولاق	۰	۰	۰
اسپرتو	۰	۰	۰	ششم	۰	۰	۰
تول بویا	۰	۰	۰	قاری ال سوزلبوس	۰	۰	۰
لوت	۰	۰	۰	صایان مهر سوزلبوس	۰	۰	۰
ضارعی	۰	۰	۰	ایچیله ده معمله سوزلبوس	۰	۰	۰
شای	۰	۰	۰	تراد مع اوزده	۰	۰	۰
قولا	۰	۰	۰	باز بول	۰	۰	۰
ولب	بوزلبوس	۰	۰	دقیز و طوقاز مزهغه اولد	۰	۰	۰
اناسونه	۰	۰	۰	اوره و دقان بوسه و زلی	۰	۰	۰
آغون	۰	۰	۰	سوله و زلی	۰	۰	۰
اشلاکسه افاج	۰	۰	۰	بابیت	۰	۰	۰
اشلاکسه و بلده افاج	بوزلبوس	۰	۰	بابسوله و یلاک	۰	۰	۰
اروز	۰	۰	۰	دوقه سارده اهل	۰	۰	۰
لوس قایار اول	۰	۰	۰	دوقه سارده برلی	۰	۰	۰
اولف	بوزلبوس	۰	۰	ایره صوف	۰	۰	۰
اسار لیرمه	۰	۰	۰		۰	۰	۰
قرغاسه	۰	۰	۰		۰	۰	۰

<sup>765</sup> Orijinal Metnin Devamı için bkz. BOA , Y.PRK.ŞD, Dosya No:2 Gömlek No: 57, Tarih: 21.M.1317 (1 Haziran 1899)

نوع کتاب	صفحه	بار	عروسه	نوع کتاب	صفحه	بار	عروسه
آیه صول نام شیه	۱۰۰	۱	۱	مقوه رده معمل قوطی	۱۰۰	۱	۱
بایم	۲۰	۰	۰	مواظبت تربیت اله	۱۰۰	۰	۰
حزین محو کلامه	۱۰۰	۱	۱	نظاره معمل طایر	۱۰۰	۱	۱
محو کلامه	۱۰۰	۵	۵	اسیر حاجت معان	۱۰۰	۱	۱
کتاب واغیه صفاه	۱۰۰	۴	۴	مغوی	۱۰۰	۵	۵
بسماء و قالله	۱۰۰	۱	۱	بالو بو کورسی	۱۰۰	۵	۵
ایر بسماء	۱۰۰	۲	۲	قبایله	۱۰۰	۵	۵
کرم طائفه کرمه کرمه کرمه	۱۰۰	۰	۰	نوی شیه	۱۰۰	۰	۰
دعوتیه نوینا	۱۰۰	۱	۱	چیزه نو طایفه	۱۰۰	۰	۰
بغداد	۱۰۰	۰	۰	مواد سراجیه راجعیه	۱۰۰	۰	۰
دری صفه	۱۰۰	۲	۲	فقیس	۱۰۰	۰	۰
سکسه صفه	۱۰۰	۱	۱	پایله دی	۱۰۰	۱۰	۱۰
طوری صفه	۱۰۰	۱	۱	الکره طایفه	۱۰۰	۵	۵
سینه و صبور و سار و زعفران طایفه	۱۰۰	۱	۱	اجین طوطی	۱۰۰	۰	۰
بریا اعاجیب و حیدر اعاجیب و تمام ناخوب	۱۰۰	۰	۰	برلی طوطی	۱۰۰	۰	۰
قوتی و قوتی کراسه	۲۰	۰	۰	لیج طوره معمل	۱۰۰	۵	۵
یون دریه صفه کراسه	۱۰۰	۰	۰	معدله طوره راجعیه	۱۰۰	۰	۰
دره کرمه کرمه کراسه	۱۰۰	۰	۰	بوکلیوس	۱۰۰	۵	۵
کتاب	۱۰۰	۰	۰	اشاره	۱۰۰	۲	۲
فوجی باغی کرمه کراسه	۱۰۰	۰	۰	فوجیه	۱۰۰	۰	۰
کمال صدفی	۱۰۰	۰	۰	الکراسه	۱۰۰	۲	۲
				قوه	۱۰۰	۵	۵
				قاری نوسه صدفی	۱۰۰	۰	۰

## ŞURAYI DEVLET

## Mülkiye Dairesi

Tablo 19- Mersin Liman Ve Rıhtım Şartnamesi Layihasına Merbut Tarife<sup>766</sup>

Neve Eşya	Mikdar	Para	Kuruş
Bil-cümle hamızlar	Yüz kilosu	30	
Çelik	“ “		2
Kuzu	Res	5	
Sarımsak	yüz kilosu		1
İspirto	“ “		2
Kök boya	“ “	30	
Kibrit	“ “	20	1
Kanarya yemi	“ “	10	
Şap	“ “	10	
Kola	“ “	20	2
Merkeb	Res		2
Anason	Yüz kilosu		2
Antimon	“ “	10	
İşlenmiş ağaç	Adedi	5	
İşlenmemiş dikilecek ağaç	“	5	
Ardevaz	Yüz kilosu	10	
Gümüş kaplama evani	Dengi		3
Evani	“		5
Esluha gayrı memnua	Yüz kilosu		3
Kırtasiye	“ “		3
Tuhafiye	“ “		5
Kundarıcalığa mahsus mevad	“ “		2
Kafiru'l-yehud ve kara sakız	“ “	20	
Yulaf	“ “	20	
Muşamma	“ “	20	1
Adi el süpürgesi	“ “		1
Saplı hasır süpürgesi	“ “	20	2
İnce kıldan mamul süpürge	“ “		5
Terazü ma'a evzan	“ “		3
Babdırol “defter ve matbuata müracaat oluna	“ “		
Orta ve ufak boş varil	Adedi	5	
Büyük varil	“	10	
Barut	Yüz kilosu	10	1
Baskül ve palañça	Adedi		2
Revgan-ı sade ecnebi	Yüz kilosu		3
Revgan sade yerli	“ “		1
Arpa suyu	Büyük fiçı		2
Arpa suyu	Küçük fiçı		1
arpa suyu tam şişe	iki düzinesi	20	1
arpa suyu yarım şişe	iki düzinesi	30	
Kazib mücevherat	Yüz kilosu		1
Mücevherat	“ “		5

<sup>766</sup>BOA , Y.PRK.ŞD, Dosya No:2 Gömlek No: 57, Tarih: 21.M.1317 (1 Haziran 1899)

Kitab ve ayineye müteallik	“ “		4
Peksimet ve Kalita	“ “		1
İnce peksimet	“ “		3
Gemi taifelerine mahsus peksimet	Meccanen		
Hamız-ı tutiya	Yüz kilosu	20	1
Buğday	“ “	30	
Diri sığır	Res’i		3
Kesilmiş sığır	Res’i	20	1
Tuzlu sığır atı	Yüz kilosu		1
Şimşir ve ceviz ve sair marangoz ağaçları	“ “		1
Boya ağacı ve reçineli ağaçlar ve bekam kamçile	“ “	20	
Kabuklu ve kabuksuz kereste	Yüz kilosu	30	
Yük arabalarına müteallik kereste	“ “	20	
Arabalara mahsus işlenmiş kereste	“ “		2
Hatab	Meccanen		
Fıçı yapmak için kereste	Bin adedi		5
İçki sandığı	sandığı		1
mukavvadan mamül kutu	Yüz kilosu		2
Fes “ moda eşyasına müracaat oluna”	“ “		
mantardan mamül tapa	“ “		2
ispirmacet mumu	“ “		3
Bulgur	“ “		1
Balık yumurtası	“ “		5
Kaba ipek	“ “		5
Tehi şişe	“ “	20	
Boyunduruk takımları “mevad-ı Saraclığa müracaat oluna”	“ “		
Katran	Fıçısı		2
Elvan tuğla	Bin adedi		10
Ecnebi tuğlası	“ “		5
Yerli tuğlası	“ “		2
Kireç kömürden mamül “maden kömürüne müracaat oluna”	“ “		
İşleme	Yüz kilosu		5
Fırça	“ “		3
El arabası	Adedi	20	
Kahve	Yüz kilosu	20	3
Adi boş sandık	Adedi	5	
keza yarım kantarlık	“ “	2	
Keza altı kıyyelik	“ “	1	
Keza yarım kıyyelik	“ “	1/5	
Kanaviçe	Yüz kilosu	20	1
Şeker kamışı	“ “	30	
Matbaa hurufatı	“ “		2
Hurub	“ “	15	
Ham mukavva	“ “	20	1
Siyah havyar	“ “		5
Kırmızı havyar	“ “	20	1
Ağaç kavunu gayri mazruf	Yüz adedi		1
Gül	Çuvalı	10	
Asma kütüğü	Demeti	10	
Esamesi zikr ve tayin olunmayan hububat	Yüz kilosu	10	

Kalbur çenberi	Denki		2
Fıçı kuşağı	Demeti	5	
Demir çember	Yüz kilosu		1
Esfidac	Yüz kilosu	20	1
Adi sandalye	Düzinesi		2
Fino sandalye	“		3
Kenevir	Yüz kilosu	20	1
Şapka “moda eşyasına müracaat oluna”	Yüz kilosu		
İstihlak-ı mahali için odun kömürü	Meccanen		
maden kömürü (ithalat)	Tonilatosu		2
maden kömürü (ihracat)	tonilatosu	20	
kireç kömürü (ithalat)	Tonilatosu		3
kireç kömürü (ihracat)	tonilatosu	30	
öküz arabası	adedi		2
Ayakkabı	Yüz kilosu		5
kireç ve bağlı kerpiç	“ “	10	
su kireci	“ “	10	
beygir, at,kısrak	res		5
Keçi	res	5	
Paçavra	Yüz kilosu	20	
Krom	tonilatosu	20	1
yaprak sigara	Yüz kilosu		8
Çimento	“ “	20	
kundura boyası	“ “		2
Balmumu	“ “		2
adi limon	Bin adedi		2
sandık derununda limon	Sandığı	20	1
İksir	Yüz kilosu	30	
zıkr olunmayan müstemlikat mahsulu	“ “		2
Karmez	Sandığı		1
Koza	Yüz kilosu		5
demir sandık	“ “		5
Ayva	“ “		1
Çiriş	“ “		1
tutkal	“ “	20	1
mekûlat ve erzak	“ “		2
sefine kumanyası	Meccanen		
Hazırü'l-besse “ harçlı malı ve moda eşyası ve gayrısına müracaat olunması”	“		
incir reçeli	Yüz kilosu		1
Şekerlemeler	“ “		2
domates-patates	“ “		2
haşarat-ı bahriye kabukları	Küfesi	20	
Harasan	Yüz kilosu	10	
Triyeste sepeti	Düzinesi		1
Yerli sepet	“	10	
Büyük sepet	Adedi	2	
İp ve halat	Yüz kilosu	20	1
Boynuz	“ “	8	
Ham pamuk	“ “	20	1
Rişte-i penbe	“ “		2
Yerli tehi küfe	Adedi	2	

Boya ve pil ve küçük varil içinde	Fıçısı		3
Kayış	Yüz kilosu		3
Ot yastık	Adedi	10	
Adi yorgan	Dengi		2
Tebeşir	Yüz kilosu		1
adi veya toz tebeşir	“ “	20	
Nebati kıl	Dengi		2
Evani-i billur ayine ve cam	Yüz kilosu		2
Cülûd-ı ham	Yüz kilosu	20	1
İşlenmiş cülûd	“ “		3
Adi cülûd parçaları	“ “	20	1
Ham bakır veya pirinç	“ “		1
İşlenmiş bakır	“ “		2
Döşeme taşı	“ “	20	
Tehi damacan büyüğü	Adedi	10	
Tehi damacan küçüğü	Adedi	5	
Hurma	Yüz kilosu	20	
Kedi otu	çuvalı		2
Çuka	Yüz kilosu		5
Ecza-yı tıbbiye ve itriye ve şemik ilaçları	“ “		5
Çiçek suyu	“ “		1
Şişe derununda maden suyu	İki düzinesi		1
Koruk suyu	Yüz kilosu	20	1
Ark	“ “		2
Meşe kabuğu	“ “		1
Ceviz ağacı kabuğu	“ “		2
Çam ağacı kabuğu	“ “	20	
İtri kabuğu	“ “		2
asker ve jandarma ve polise mahsus eşya ve levazımat	Meccanen		
yolcu eşyası	“		
Zımpara	Yüz kilosu	10	
Günlük	“ “		2
baharat	“ “		3
Sünger	sandığı		1
İskemle	Düzinesi	10	
gül yağı	Sandığı		1
Termenti yağı	Fıçısı		2
Kalay	Yüz kilosu		2
İşlenmiş kalay	“ “		4
Üstüpi	“ “		2
İplikli kumaş	“ “		5
Nim ipek kumaş	“ “		5
Yün kumaş ve pamuk ile keten karışık	“ “		5
Pamuk ve keten kumaşları	Yüz kilosu		3
Çini	Tonlatosu		20
Dekik	Yüz kilosu		1
Çubuk veya yaprak veya tahta demir	“ “	30	
Parça parça işlenmiş demir	“ “		1
Teneke	Sandığı	20	1
Galvanizmo edilmiş demir	Yüz kilosu		1
Demir mamulâtı	“ “		2
Hurda demir	“ “	10	



Demirden mamül edevat	“ “	20	1
Katranlı ağaç yaprağı	“ “	20	
Debbağhanelere lüzum görülen yaprak ve kabuk	“ “		1
keçe yün, manifatura	Tonilatosu		30
Sicim	Yüz kilosu		2
kutu veya torba içinde incir	“ “		1
ispirto imaline mahsus ezilmiş incir	“ “	20	
pamuk ipliği	“ “		1
Fes	“ “		2
Bakla	“ “	20	
Rişte-i kenevir	“ “		2
Kunduracı ipliği	“ “		2
Pirinç tel	“ “		3
Gayrı mamul dökme	“ “	30	
Mamul dökme veya bunun takılmamış parçaları	“ “		1
Kuru ot	“ “	15	
Kürk	Tulum	20	1
Peynir	Yüz kilosu		1
Kıvırcık saçın halkaları	“ “		5
Taze meyve	“ “	20	
Kuru meyve	“ “		1
Boş fiçi “ fiçi müracaat oluna”	“ “		
Mazı	“ “	20	1
Gayrı mamul mazı	“ “		1
Lastik kundura	“ “		2
Ardıç	Düzinesi	20	
Buz	Yüz kilosu		2
Kitre	“ “		3
Zamg-ı Arabi	“ “		3
badem sakızı	“ “		3
Sakız	“ “		3
Zift	Fıçısı		2
kenevir tohumu	Yüz kilosu		1
pamuk tohumu	“ “		1
kabak tohumu	“ “		1
karpuz tohumu	“ “		1
cehri tohumu	“ “		1
Kök boya tohumu	“ “		3
Haşhaş tohumu	“ “		1
hardal tohumu	“ “		1
soğan tohumu	“ “		1
keten tohumu	“ “		1
yağ i’maline salih gayr-ı ma’ruf tohumlar	“ “		1
harir tohumu	Kıyyesi	30	
iç yağı	Yüz kilosu		1
Vişne	“ “		1
Grupo	Meccanen		
hazır elbise	Yüz kilosu		4
pekmezli helva	“ “		2
şekerli helva	“ “		2
Ringa balığı	“ “		2
Fasulye	“ “		1

Yerli fasulye	“ “		1
Yük arabası koşumu	“ “		2
Hına	“ “		2
Saat ve saatçiye müteallik eşya	“ “		3
Hamır teknesi	Adedi	20	
Anason yağı	Yüz kilosu		3
Zeytin ve susam yağı	“ “		2
Sair yağlar	“ “		2
Tasvirler ve levhalar	“ “		4
Evrak-ı matbua “defter kelimesine müracaat oluna”	“ “		
Çivid	Sandığı		4
alat-ı hekimiye	Yüz kilosu		5
alat-ı saraciye	“ “		5
alat ve edevat-ı ziraiye	“ “		2
Jambon	“ “		5
Rumeli ve Marsilya küpü	“ “		1
Kamış ve sepetçi çubuğu	“ “	20	
Oyuncak	“ “		4
Ham yün	“ “		2
Yün ipliği	“ “		3
Müsta'mel yapağı	“ “		1
Süt	“ “		1
Yoğurt	“ “		1
Pirinç	“ “		2
Gerek ihracat ve gerek istihlak mahali için taze sebze	“ “	30	
kuru ve taze sebze	“ “		1
Mercimek	“ “		1
Mantar	“ “		2
Salyangoz	“ “		1
Hazır cameşuy (?)	“ “		3
şişe derununda müsekkirat	Düzinesi		2
Mürdesenk	Yüz kilosu		1
Şarap tortusu	“ “		1
Keten	“ “		2
Kütüb ve evrak-ı matbu'a	“ “		2
Rahat-ül-halkım	“ “		3
Acı bakla	“ “		1
Ayak dikiş makinesi	Adedi		4
El dikiş makinesi	“		2
Sair makineler	Yüz kilosu		3
Kokoroz	“ “	30	
Tehi ve cedid yolcu sandığı	adedi		1
İnşaat levazımı	Yüz kilosu	10	
Manifatura veyahud yün kumaşları ve çuka ve fes	“ “		3
Manifatura pamuk	“ “		2
manifatura veyahud keten ve kenevir ve muhtelit kumaşlar	“ “		2
işlenmiş veya işlenmemiş mermer taşları	“ “	20	
istihlak mahalli için kavun	Meccanen		
Ebniye inşaatına mahsus işlenmiş mermer taşları	Yüz kilosu	20	
Çerçi malı ve moda eşyası ve hazır elbise ve kurdela ve şemsiye	“ “		4

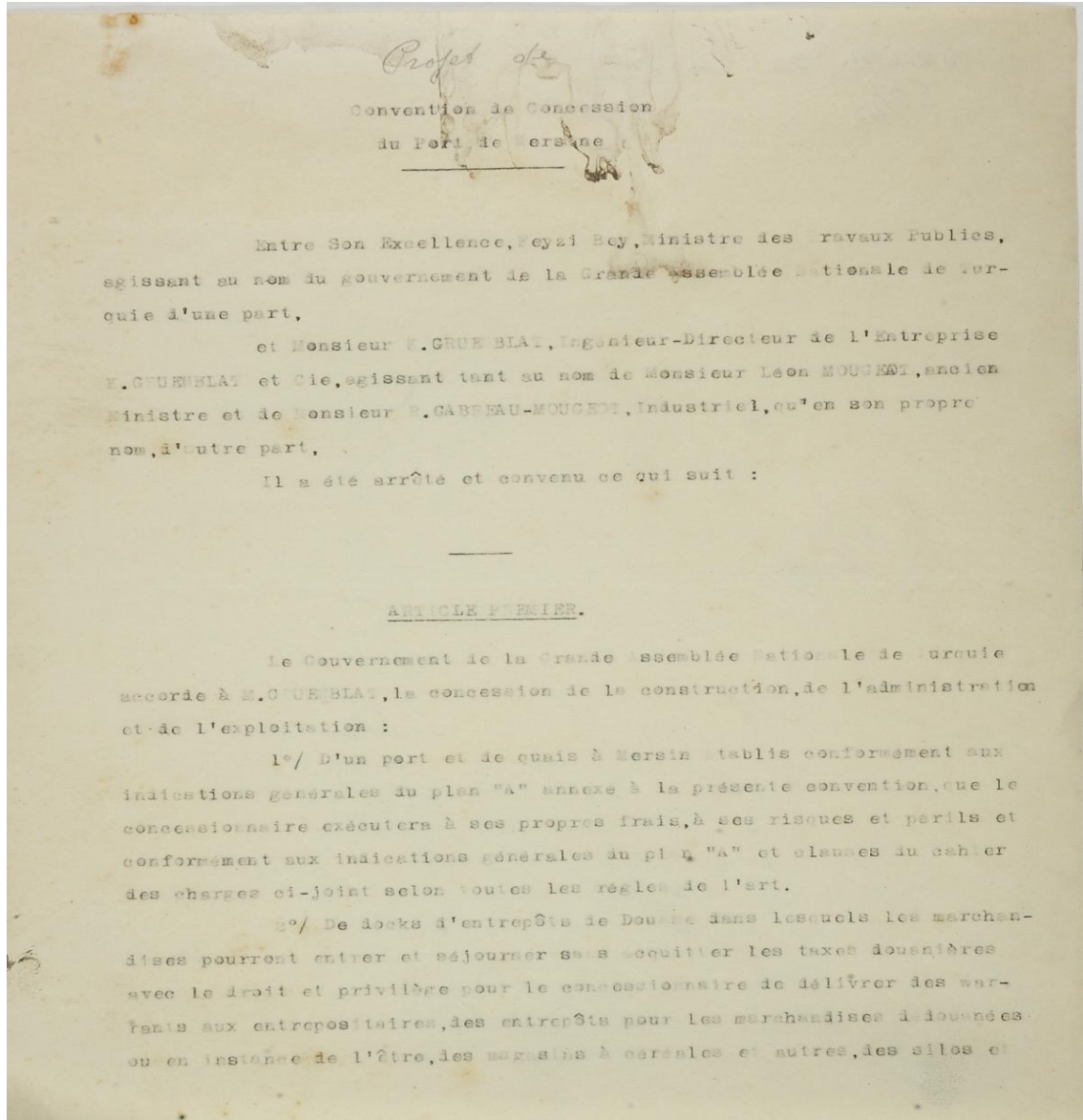
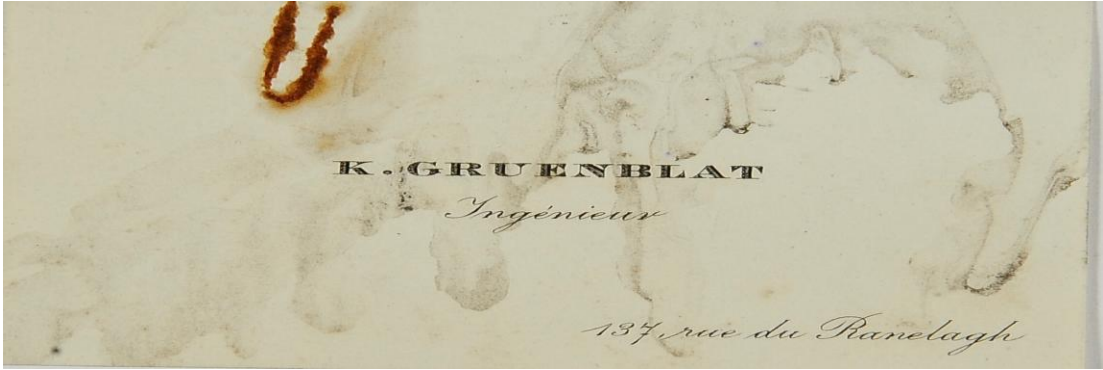
Ve şapka ve fotin ve saire	“ “		4
Zehaire mahsus ikbal	Adedi	5	
Sahtiyen	Yüz kilosu		5
Hane eşyası levhalar ve mevad-ı sanaiye	Sandığı		5
Değirmen taşı	Adedi		5
Keza parçaları	“	20	
Bal	Yüz kilosu		3
Serh	“ “		2
Tasrih olunmayan maden	“ “	20	
Ebniyeye müteallik	“ “		2
Sünger taşı	“ “	20	
Modaya müteallik eşya	“ “		4
Adi saat	Sandığı		1
Zarif saat	“		5
Morina balığı	“		2
Pekmez	Yüz kilosu	20	1
Koyun	Res	5	
Ester	“		5
Mühimmat ve edevat-ı harbiye ve askeriye	Meccanen		
Katran mayı’i	Yüz kilosu	30	
katran toz halinde	Sandığı		2
kaba hasır	Yüz kilosu	20	1
Kar	“ “		1
zeytin çekirdeği	“ “		1
sarı ve kırmızı aş boyası	“ “	20	
Yumurta	Bin adedi		1
Soğan	Yüz kilosu	20	
Zeytin	“ “		1
Afyon	“ “		5
Kalapdan	Dengi		5
dökme portakal	Bin adedi	20	2
istihlak-i mahal için yerli portakal	Meccanen		
sandık derununda portakal	Sandığı		2
Şa’ir	Yüz kilosu	20	
Kemik	“ “	10	
ayak hasırı	“ “		4
Saman	“ “	10	
Katık	“ “	20	
yerli sepet büyüğü	Adedi	2	
yerli sepet küçüğü	“	1	
kum sepeti	“	1	
trieste sepeti	Düzinesi	20	
kaba kağıt	Yüz kilosu		1
ince kağıt yazı ve resim kağıdı	“ “		3
Boyalı kağıt matbuata mahsus kağıt ve sair bil-cümle	“ “		2
kağıtlar	“ “		
sigara kağıdı	“ “		4
Şemsiye	“ “		5
kokulu su ve sabun ve emsali	Sandığı		4
envai şerid	Yüz kilosu		5
Karpuz	Meccanen		
Pestil	Yüz kilosu		2

Kaysı pestili ve saire	“ “		2
susam hamuru	“ “		2
keçi derisi	“ “		2
koyun derisi	“ “		2
envai ham deriler	“ “		2
envai mamül deri	“ “		4
ham boya	“ “		2
Pekmez	“ “	20	1
petrol gazı	“ “	20	1
Piyano	Adedi		10
Karalama taşı	Yüz kilosu	10	
Bilek taşı	“ “	20	
Acı fıstık	“ “		3
Tahta	“ “	20	
Ham alçı toz halinde	“ “	10	
Kurşun kelepçesi	“ “	30	
Mamul ve yaprak ve boru kurşun	“ “		1
Deve kılı	“ “		1
Adi keçi kılı	“ “		1
Karfıçe	“ “	20	1
Trieste karfıçesi	Yüz kilosu	20	1
Nohud	“ “		1
İstihlak-ı mahal için taze balık	Meccanen		
Tuzlanmak için taze balık	Yüz kilosu		1
Tuzlu balık	Fıçısı		2
Biber	Yüz kilosu		2
Zift	“ “		1
Patates	“ “	20	
Canavar	Res		2
Porselen	Yüz kilosu		2
Potas	“ “		2
Denk yapılmış Marsilya mamûlatından toprak evani	“ “		1
Yekpare toprak evani	“ “	20	
Ufak büyük demir direk	“ “		1
Pocolan (?)	“ “	20	
Mevad-ı kimyevi	“ “		5
Sefine taifesine mahsus mekûlat	Meccanen		
Tasrih olunmayan me’kûlat-ı beytiye	Yüz kilosu		2
Hırdavat ve çocuk arabaları	“ “		3
Meyan balı kökü	“ “	20	
Müsekkemat i’ mali için kuru siyah ve ezik üzüm	“ “		1
Çuval veya kutu derununda sair üzümler	“ “		1
Defter ve matbuat	“ “		2
Meyan balı	Sandığı		1
Çam sakızı	Yüz kilosu		1
Prinç	“ “		1
Rom	“ “		3
Diri hardesi	“ “	20	
Kurdela	“ “		5
Kum	Kayığı		5
Her nevi eski ve tehi çuvallar	Meccanen		
Her nevi yeni ve tehi çuvallar	Yüz kilosu	20	1

Salamura	Sandığı		2
Sahlep	Yüz kilosu		4
Sekuk	Sandığı		1
Sabun	Yüz kilosu	20	1
İyi sabun	“ “		10
Domuz sucuğu	“ “		1
Mahmuze	Sandığı		1
Sakatif	Sandığı		2
Çavdar	Yüz kilosu	30	
Tuz	“ “	20	
Nişadır	“ “	20	2
Saraçlığa mahsus takım	“ “		3
Adi semer	Adedi	20	
Kuskus	Yüz kilosu		1
Susam	“ “		1
Mamulat-ı haririye	“ “		5
Kaba ipek	“ “		3
Some	Yüz kilosu	20	1
Kepek	“ “	20	
Soda	Fıçısı		1
Demirci küreği	Adedi		4
Kükürt	Yüz kilosu	20	
Müsekkirat	“ “		3
Kara günlük	“ “		4
Şeker	“ “		2
Şekerleme	Yüz kilosu		5
Revgan-ı çerviş ve don	“ “	20	1
Demir ve çinko veya bakır sülfatları	“ “		1
Sülfat dö fer	“ “	20	
Sumak	Sandığı		1
Duhan	Dengi		2
resm ve mevad-ı sanaiye	Sandığı		2
Tahin	Yüz kilosu	20	1
Talk	Yüz kilosu	20	
Elek	Adedi	2	
Halı	Yüz kilosu		4
Toprak evani	“ “	20	
Çini toprağı	“ “	20	
Dökmeci toprağı	“ “	8	
Kükürt toprağı	“ “	20	
Moskof toprağı	“ “	30	
Horosan	“ “	10	
Çay	“ “		5
Tiftik	Balyası		3
Demir tahtaları	Yüz kilosu		1
Demirden mamül boru	“ “		1
Bakırdan mamül boru	“ “		3
Yerli kiremidi	Bin adedi		2
Ecnebi kiremidi	“ “		5
Tönbekü	Balyası		2
Künk	Yüz kilosu		1
Marpuç	Düziyesi	20	

İnek	Res		3
İşlenmiş ve toz palamut	Yüz kilosu	30	
Keza ham ve ezilmiş palamut	“ “	20	
Palamut tanesi	“ “	10	
Kadife	“ “		3
Vernik	“ “		1
Şişe evani	“ “	20	1
Cam	Yüz kilosu	20	1
Cam kırığı	“ “	20	1
Elvan cam	“ “		3
Eşya-yı züccaciye	“ “	20	2
Burçak	“ “		1
Fıçı derununda şarap	“ “	20	1
Şişe ile şarap	Düzinesi	20	2
Sirke	Yüz kilosu		1
Zac	“ “		1
Araba	Adedi		10
Çocuklara ufak araba	Yüz kilosu		3
tavuk ve sair tuyur-ı ehliye	Kafesi		2
zenbil	Yüz kilosu		1
Kurşun ve kalay külçesi	“ “		2
İşlenmiş yaprak çinko	“ “	20	3

**EK-5- Fransız K. Gruenblat Şirketi İle Yapılan Liman İnşaat Sözleşmesi<sup>767</sup>**



<sup>767</sup> Orijinal metnin devamı için bkz. BOA, HR.İM , Dosya No: 59 Gömlek No:47, Tarih: 31.12.1921

travaux dans les délais fixés à l'article IV ci-après.

Article 4.

Le concessionnaire s'engage à commencer à ses risques et périls les travaux dans un délai de trois ans à partir de la date de l'approbation des plans et projets et de terminer dans un délai de trois ans à partir de cette même date la partie des travaux indiqués en rouge aux plans annexés à la présente convention.

Le concessionnaire s'engage en outre à exécuter les travaux d'agrandissement indiqués en vert du brise-lames et des môles situés dans la zone du port et prévus aux plans annexés à la présente convention et ceci dans un délai de neuf ans à partir de la date de l'approbation des plans et projets, à condition d'achever à bord les travaux du brise-lames.

Le concessionnaire est autorisé, s'il le juge nécessaire, à procéder, dès l'échange de la présente convention, à l'établissement de ses chantiers, à la confection de blocs artificiels et à l'organisation en mise en exploitation des carrières pour les besoins de ses travaux.

Les travaux devront être exécutés conformément aux règles de l'art et aux prescriptions du cahier des charges ci-annexé, ainsi qu'aux plans et projets définitifs qui seront approuvés.

Néanmoins, en cas de force majeure reconnue par le Ministère des Travaux Publics les délais d'exécution seront prolongés d'une durée égale à celle de l'interruption des travaux, à la condition que le concessionnaire en avise immédiatement et par écrit le Ministère des Travaux Publics.

ARTICLE 5.

Le Ministère des Travaux Publics contrôlera et surveillera



## Fransız Grueblant Şirketi ile Yapılan Mersin Limanı İmtiyaz Sözleşmesi<sup>768</sup>

*Taraflar;*

*TBMM Hükümeti adına Bayındırlık Bakanlığı Yetkilisi Sayın Fevzi Bey ile Sayın K.GRUEBLANT ve Co. Şirketi Baş Mühendisi, Sayın Léon M..., eski Bakan ve Sayın R.GABREAU-MOUGDOT tarafından aşağıdaki maddeler kabul edilmiştir:*

**1.Madde:** *TBMM hükümeti K. GRUEBLANT'e inşaat, yönetim ve işletme imtiyaz haklarını vermiştir:*

- 1) Mersin'deki liman ve rıhtımın, Sözleşmeye ekli olan 'A' planındaki genel kurallara uygun olarak Satıcı'nın kendi giderlerine uygun bir şekilde yerine getirmesi,*
- 2) Bu hak, rıhtım ve iskeleler üzerinde demiryollarının geliştirilmesi ile gemilerin doğrudan malları yükleme ve boşaltmasına, mallar için depolar, ambarlar, yıkama tesisleri, kapalı ve açık depo benzeri yerlerin oluşturulmasını, her türlü mal için herhangi bir gümrük bedeli vergisi olmadan konaklamalarını ve mallarını satmalarını, ihracat ve ithalat mallarının her türlü bakımının ( ahşap, odun kömürü, yanıcı maddeler ve inşaat malzemeleri vs.) yapılmasını, korunmasını temin eder,*
- 3) Günlük yada mekanik herhangi bir düzenleme, malların limana indirilmesi ve yüklenmesini ve vagonların yükleme ve boşaltılma işlemlerini her türlü kolaylaştırmayı sağlar,*

**2. Madde:** *İmtiyaz süresi 75 sene olmakla birlikte, bu süre bu sözleşmenin değişim (takas) tarihinden itibaren başlayacaktır.*

**3. Madde:** *Yüklenici, Bayındırlık Bakanlığı'na mevcut anlaşmanın değişiminden itibaren 9 ay içinde, şartnamelerde öngörülen maddelere uygun olarak plan ve projeleri sunacaktır. Bakanlık, 3 aylık bir süre içinde bu plan ve projenin sunumu ile ilgili olarak liman, gümrük ve depoların bağlı olduğu Amirallikten gerekli onayı aldıktan sonra gerekli durumlarda satıcı dahil plan ve projelerin incelenmesine, değiştirilmesine izin verir. Bu süre bitiminde, satıcının bu plan ve projeleri onaylamış olarak kabul edilir ve satıcı, çalışmalarına 4. maddede belirtildiği gibi başlayabilir.*

**4. Madde:** *Yüklenici firma, plan ve projelerin onaylandığı tarihten itibaren 3 yıl içinde kendi sorumluluğu altında anlaşmada belirtilen kırmızı işaretli bölümdeki planları bitireceğini onaylar. Yüklenici firma, ayrıca yeşil olarak işaretli bölümdeki mendirek çalışmalarının genişletilmesini ve liman bölgesinde bulunan iskeleler ve bu sözleşmeye ekli olan planların sağlanması, bunların 9 yıllık bir süre içerisinde yapılması şartına uyarak kabul etmiştir.*

*Yüklenici aynı zamanda mevcut sözleşmenin değişmesi halinde gerekli gördüğü takdirde projelerin devamında, suni blokların üretimi ve ocakların kullanılmasında hak*

<sup>768</sup> BOA, HR.İM , Dosya No: 59 Gömlük No:47, Tarih: 31.12.1921

sahibidir. Tüm bu çalışmalar iş-sanat kurallarına ve ekteki teknik şartnamede belirtilen onaylı plan ve final projelerine uygun olarak yapılmalıdır. Ancak Bayındırlık Bakanlığı tarafından öne sürülen mücbir nedenlerden ötürü bu projelerin yürütme süresinde işin kesintisi durumunda ve yüklenicinin derhal Bayındırlık Bakanlığı'na yazılı olarak bildiride bulunması kaydı ile işler eşit bir sürede uzatılacaktır.

**5. Madde:** Çalışmalar tamamlanana kadar yürütülmesi ve vaktinden önce bitirilmesi için Bayındırlık Bakanlığı kontrolü altında bir veya daha fazla yetkili aracılığıyla takip edilecektir. Bu denetim imtiyaz süresi boyunca işletme gereği ve aynı zamanda çalışmaların bakımı için yapılacaktır. Yüklenici her sene Bayındırlık Bakanlığı'na aylık olarak her ayın 12'sinde toplamda bin Türk Lirası tutarındaki maliyeti ödeyecektir.

**6. Madde:** Bir kamu hizmeti olarak Şirket gerekli arazilerin kurulması için liman, iskele, rıhtım, depo ve bunların diğer uzantılarının yanı sıra diğer kamu hizmet binalarını veya bu arazilerin alım hakkını elde etmek için yüklenici ile yer sahipleri arasında anlaşmanın sağlanamaması halinde Vakıf'a ait olan ihracat kanunnamesine göre kamulaştırılacaktır. Böylece yapılan masraflar yüklenici tarafından karşılanacaktır. Yüklenici, Hükümet kanalıyla bu çalışmalar boyunca geçici olarak işgal edilen arazilerin sahiplerine tazminat ödeyecektir. Satın alma, arazi satış işlemleri veya kamulaştırma yasaları altında tüm vergilerden muaf olacaktır.

Devlete ait olan geniş araziler yüklenici, tarafından hiçbir ödeme alınmadan geçici ya da uzun vadeli kullanılabilir. Deniz kıyısındaki boşalmış araziler de dahil olmak üzere, limanın çevresinde bulunan kamu hizmet binaları ve resmi yönetime bağlı olmayan binalar, projelerin başlatılmasından itibaren, yüklenici tarafından satılığa çıkartılması ya da kiraya verilmesi, hükümetin arazi ve binaların yüklenici için vermiş olduğu haklara ve kanuna uygundur. Mevcut bulvarlar, iskele, liman, kanalizasyon ve su hatları Bayındırlık Bakanlığı tarafından seçilecektir.

İmtiyaz sonunda liman, iskele, rıhtım, depo ve müstemilat ile deniz yolu üzerindeki araziler, kamulaştırılmış, devlete ait veya yükleniciye satılmamış ve terk edilmiş yerler TBMM hükümetine devredilecektir. Yüklenici denizdeki kumu serbest olarak işletme, çukurlu yerler ya da devlete ait geniş arazilerde taş ocakları açma hakkına ve diğer malzemelerin bu bölümle ilgili kanuna uygun olarak liman yapımı için kullanma hakkına sahiptir.

**7. Madde:** Mülk sahipleri denize yakın, kamulaştırılan veya Devlet'ten yükleniciye terk edilmiş arazileri ya da satma hakkına sahip ve kendi arazilerinin üzerinde bulunan yerleri yerel otorite tarafından beyan edilen bir izin sonrasında 1 yıllığına kiralama önceliği hakkına sahiptir. Bu öncelik daha önceki mülk sahipleri tarafından arazilerin bir kısmı üzerinde olacaktır.

**8. Madde:** Mevcut anlaşmanın değişim gününden 25 yıl geçmesinden sonra TBMM Hükümeti, imtiyazların bitimine kadar faaliyetler açısından liman, iskele, rıhtım, depo ve diğer alanlar ile limana yakın olan deniz arazilerinin ve henüz satışı yapılmamış binaların yeniden işletilmesi amacı ile satın alma hakkına sahiptir. Satın alma işlemi yükleniciye ortalama elde ettiği net gelirlerine eşdeğer bir karşılık ödemesi ile gerçekleşebilir. 15. maddede belirtildiği gibi son 15 yıllık taksitlerin ortalama net gelirlerinin % 25'i Hükümet'e verilecektir. Bu bedel imtiyaz süresi boyunca hiçbir şekilde toplamda şirketin amorti olmayan hizmet faaliyetleri, hisse ve bono amortismanlarından daha aşağı olamaz.

*Hükümet bu rantları tek bir ödeme sermayesi ile yapabilir.*

**9. Madde:** *Liman, iskele, rıhtım, depo ve diğer alanlar ile bu alanlara bağlı mevduat ve deniz arazilerinin veya kamulaştırılmış ya da devlet tarafından yükleniciye bırakılmış araziler ve henüz satışı yapılmamış ve bu arazilerin üstünde inşa edilen binaların hükümete teslimi yapılacak ve şartnamenin 12. maddesi gereği uygun biçimde tedarikleri yapılacaktır.*

*Ayrıca imtiyaz süreci boyunca liman, iskele ve buralara bağlı alanlar ile kamu hizmetlerine bağlı olmayan liman arazilerinden elde edilecek fonlar ve gelirler hiçbir vergiye tabii değildir; mevcut anlaşma, şartname ve bunlara ek diğer anlaşmalardan hiçbir damga vergisi tehsil edilmeyecektir. Yüklenici mevcut maddede belirtilen ve kendisine imtiyaz hakkı veren işlemlerin dışında herhangi bir işlem yaptığında damga vergisi ödemek zorundadır.*

**10. Madde:** *Satıcı 800metrelik dalgakıran, 500 metrelik iskele ve üç depo inşaatlarının tamamlandığını Bayındırlık Bakanlığı'na belirttikten sonra Bakanlık yapılan çalışmalarını yetkili bir heyet tarafından inceleyecektir. Liman, rıhtım ve bunlara bağlı alanların ikinci bir denetimi ise teknik bir heyet tarafından yapılacak ve bu çalışmaların şartnamelere uygun olduğunun onaylanması halinde Bayındırlık Bakanlığı komitenin raporuna göre kesin kararını açıklayacaktır.*

**11. Madde:** *İmtiyaz süresi boyunca liman, iskele, rıhtım, depo ve buralara bağlı alanların ve diğer arazilerin, kamulaştırılmış ya da devlet tarafından yükleniciye bırakılmış ve henüz satışı yapılmamış arazilerin, binaların, kanalizasyonların, su hatları ile birlikte sabit, taşınabilir ekipmanların herhangi bir tamir ihtiyacı olmadan çeşitli giderleri karşılama görevi yükleniciye aittir, aksi takdire yükleniciye şartnameye uygun olarak 11. madde uygulanacaktır.*

**12. Madde:** *Yüklenici, güvenlik ve liman polisi ve halka açık yapacağı yolların, limanda ve Mersin iskelelerinde bulunan gümrük hizmeti, aynı zamanda deniz üstünden kazanılan arazilerin veya kamulaştırılmış ya da devlet tarafından yükleniciye bırakılmış arazilerin ve bu arazilerin üstünde inşa edilmiş binaların kiralanması ve satılması, yasalara ve yürürlükte olan düzenlemelere ile gelecekte Türkiye'de çıkacak olan düzenlemelere de uygun olmalıdır. Geçerli genel düzenleme, demiryolları polisinin güvenliğinde olan iskelelerin tüm bölümlerinin üstünde dolaşan lokomotifleri ve vagonları kapsamaktadır. İskelelerde dahil rıhtımlar, depolar ve mevduatlarda gümrük düzenlemesine tabii tutulacaktır.*

*Ayrıca bu rıhtımlarda, depolarda ve mevduatlarda kaçakçılığı önlemek için, gümrük gözetimi sadece rıhtımlarda, depolarda ve mevduatlarda sınırlı kalmamakla beraber iskelelerde ve limanlarda bulunan bütün yabancı gemilerin yükleme ve bindirme işlemlerinde de yapılacaktır.*

**13. Madde:**

*Bu Sözleşme ile şirket üstlendiği taahhütleri yürütebilmek için, gerekli şartları bir yıllık bir süre içinde oluşturmakla yetkilidir, Sözleşme Türk anonim şirket yönetmeliklerine ve yasalarına uygun olarak oluşturulacaktır. Şirket " Mersin Liman ve Rıhtım Türk Anonim Şirketi" unvanını alacak. Bu şirket hukuksal tüm haklarını ve bu Sözleşme ve teknikten*

kaynaklanan yükümlülüklerine uygun olarak yetkili satıcıya devredebilecektir. İmtiyaz alan şirket Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti izni elde olmadan başka bir şirkete veya başka bir kişiye haklarını devredemez.

#### **14. Madde:**

a) Şirketin nominal sermayesi 12.000.000 TL.'dir. İşin yüklenici tarafından maksimum şekilde yürütülmesi için gerekli görülen sermaye miktarı sabit olacak. Bu sermaye gerek hisse gerekse zorunlu mali piyasa olanaklarını takiben (Türkiye ya da Fransa'da) oluşturulacaktır.

b) Özel Türk temsilci sermaye, bu görevlerin her konuda en az yarısına eşit bir kısmını hisse ve tahvil olarak ayıracaktır. Bu amaçla hükümetin resmi gazetesinde 4 ay öncesinden piyasadaki hisse senetleri ve tahvillerin beyan edildiği uyarı metni yayınlanacaktır.

c) Türk sermayesinin sahip olacağı şirketteki sermaye sayısına göre şirketin yönetim kuruluna belirli bir sayıda yönetici atamaya hakkına sahiptir. Sonuç olarak, Türk yöneticilerin sayısı temsilci şirketin yönetim kurulundaki yönetici sayısının yarısından daha az olamaz.

d) Eğer özel türk sermaye üyeleri piyasanın yarısına ulaşamaz ise şirketin yönetim kurulundaki Türk yöneticilerin ataması aşağıdaki gibi yapılacaktır : C paragrafında şart koşulduğu üzere Ulusal hükümet temsilci şirket tarafından önerilen Türk ortakların yönetimdeki gerekli sayısını seçmek için üyeleri arasından bir temsilci seçecektir.

e) Buna ek olarak ulusal hükümet aynı zamanda bir ya da iki komisyon hesabını kontrol amaçlı Yönetim kurulunda temsil edilecektir.

#### **15. Madde:**

14. maddede de belirtildiği üzere ulusal hükümetin anlaşmaları dışındaki hisse senetleri ve tahviller, imtiyaz haklarında olduğu gibi liman ve müştemilat işletme net gelirlerinin %25'lik kısmı TBMM Hükümeti'ne aktarılacaktır. Liman ve müştemilat işletme net gelirleri aşağıda belirtildiği gibi düzenlenecektir :

Bayındırlık Bakanlığı tarafından rıhtım, depo, asansör ve bunlara bağlı tüm diğer alanlarda genel olarak sabit ya da mobil olmak üzere geçerli garanti ve sigorta hakları, satış, boşaltma ve yükleme işlemleri deniz üzerinden satılıp ya da kiralanarak devlete geçmiş veya yükleniciye bırakılmış araziler üzerinden elde edilen gelirler toplu brüt şeklinde hesaplanacaktır.

Liman, iskele, rıhtım ve depo yapımı için alınan hisse senedi ve tahviller, faiz ödemelerini gösteren miktarda bir hesap açılması, kamu hizmetleri için bina, makineler ve genel olarak diğer gerekli ekipman ve liman tesislerinin bakımı için oluşturulacaktır. Maliyetler, yönetim, limanın bakımı ve tesisler ile diğer alanların brüt gelirleri düşürüldükten sonra net kar hesaplamaları yapılacaktır. Brüt gelirlerin ve hesapların %25'nin Hükümet'e ödenmesi ve değerlendirilmesi için Bayındırlık Bakanlığı tarafından denetimler yapılacaktır.

**16. Madde:**

*Yüklenici daha önceden Bayındırlık Bakanı tarafından onaylanan ve imtiyazın süre bitimine kadar çalışmaların ilk bölümündeki geçici kabülden sonra, tarifelere göre ücret hakkını alacaktır. İskelede, gümrükte, depolarda imtiyaz çevresindeki karaya iç taşımaları, aletlerin vagonların yüklemesi ve boşaltması vb. tüm bindirme ve boşaltma işlemleri, patronlardan, yüklenicinin personeli tarafından 24. maddede öngörülen koşullara göre gerçekleştirilecektir.*

*Aynı taşıma işlemleri için, Mersin limanında ve iskelelerinde, gümrükte yapılacak yükleme ve boşaltma işlemleri , ortak bir hizmet alanı olacaktır. Ancak bu hizmete dahil olma , iki yönetimden oluşan Gümrük ve Liman A.Ş'nin güvenini kazanmak ile mümkündür.*

**17. Madde:**

*Yüklenici 2 hafta içinde bölge Komiseri aracılığıyla Bayındırlık Bakanlığı'na aylık gelir ve giderlerini gösteren tabloyu şartnamedeki maddede belirtildiği gibi bildirmelidir. Ulusal Hükümet'in ulaştırma ve liman geçiş gümrük politikasında savaş gemilerinin geçişi ücretsiz olacaktır.*

**18. Madde:** *Gerek barış gerekse savaş zamanında ordu, kara kuvvetleri, subaylar, jandarma, polis memurları, askeri okullar ve devlete ait araç gereçlerin ücretsiz rıhtım geçişinden faydalanmalarına Mersin Belediyesi ve Ulusal Hükümet adına kentin güzelleştirilmesi için kullanılmak üzere izin verilebilir. Savaş gemilerinin geçişi Ulusal Hükümet'in ulaştırma ve liman geçiş gümrük politikası gereğince ücretsiz olacaktır.*

**19.Madde:** *İmtiyaz sonunda liman, iskele, rıhtım, depo ve karadaki diğer alanların yerine şirketin tüm haklarını sağlayacak denizde yada karada istimlak veya yüklenicinin terk ettiği ve malzeme olarak satılmaz ürünler düzenlenecektir. Liman, iskele, rıhtım, depo, dükkan ve iyi durumdaki tüm diğer alanlar, kamuya ait deniz veya karadaki yerler ya da devletten boşaltılan terk edilmiş araziler ve henüz satılmamış herhangi bir borçtan muaf ve açık teslimi yapılabilecek ve Satıcı veya şirket tarafından ücretleri ulusal hükümete verilebilen araziler 'devredilecektir.'*

*Ulusal Hükümet yükleniciden demiryolu, taşınabilir ve iyi durumda olan malzemeleri 12. madde gereğince satın alabilecektir. Bu eşyaların satın alınmasından sonra ister ortak ister ayrı bir şirket faaliyeti sonucunda Ulusal Hükümet iskele, rıhtım, depo vb. hizmetlerden yüklenici ile eşit şartlarda faydalanacaktır.*

**20.Madde:** *Hükümet'in istihkam çalışması veya limana yada Mersin kentine harcama yapması durumunda, limanı işleten yüklenici veya şirketin herhangi bir tazminat talebi olmadan geçici olarak işletilmesi ertelenebilecek. Tahkimatı ve bu yapıların yıkım inşaatı tamamen devlet tarafından karşılanacaktır. Bu istihkam çalışmaları sürekli olarak devam edecek ise liman çalışmaları ve işletmeleri kesintiye uğratılmayacaktır.*

**21. Madde:** *Yüklenici'nin mücbir sebepler nedeni ile iskele, rıhtım, depo ve diğer alanlardaki çalışmaları yarım bırakması veya diğer taahütleri bu anlaşma kapsamında yerine getirmez ise imtiyaz hakkını kaybedecektir ve 10. madde gereğince adımı atılacaktır.*

**22. Madde:** *Belgedeki sayfa eksikliğinden dolayı 22. Madde hakkında elimizde bilgi yoktur.*

**23. Madde:** *Uygulanacak tarifeler Ulusal Hükümet tarafından onaylanmalıdır. Bu tarifeler Yafa ve Smyrna arasında yer alan Akdeniz limanlarından daha yüksek olmamalı ve her zaman mümkün olduğu ölçüde tarifeleri düşürerek Mersin ticaret limanını geliştirmek amacı ile hareket edilmelidir. Yüklenici kendi istegine göre tarifeleri azaltabilir; ancak Hükümet'in izni olmadan ve özellikle 14. maddeye ters düşecek biçimde yapamaz. Bu imtiyaz süresinde limanlardan birine genel bir indirim tarifesi uygulanır ise Mersin limanında da aynı tarife uygulanabilir. yüklenici ile görüşüldükten sonra Hükümet bazı ihraç ürünlerini ve ithalat tarifelerini düşürebilir*

**24. Madde:** *Şirket ve devlet kurumları arasındaki resmi yazışmalar Türkçe yapılacaktır. Kayıtlar, alınan belgeler Türkçe yapılacak, Fransızca ise ikinci dil olarak kullanılacaktır. Personel ve işçiler her zaman Türk olarak kabul görecektir. Teknik ve idari personelin yanı sıra usta başının Türkiye'de bulunamaması halinde yabancı bir çalışan geçici olmak şartı ile ve en fazla 15 yıllığına çalışabilecektir. Liman çalışanları ve kıyafetleri ile acenteleri TBMM Hükümeti tarafından belirlenecektir.*

**25. Madde:** *İnşaat sırasında keşfedilen sanat ve antika eserler belirli kurallara tabii tutulacaktır.*

**26. Madde:** *Bu taahütlerin yerine getirilmesi için yüklenici 3 ay içinde Hükümet tarafından onaylanmış güvenli bir bankada nakit olarak menkul kıymet toplam değeri 25.000 Türk Lirası olan teminatı yatıracaktır. Banka sunulan değerlerin düşmesi durumunda bu teminatların üzerine üstlenmek zorundadır.*

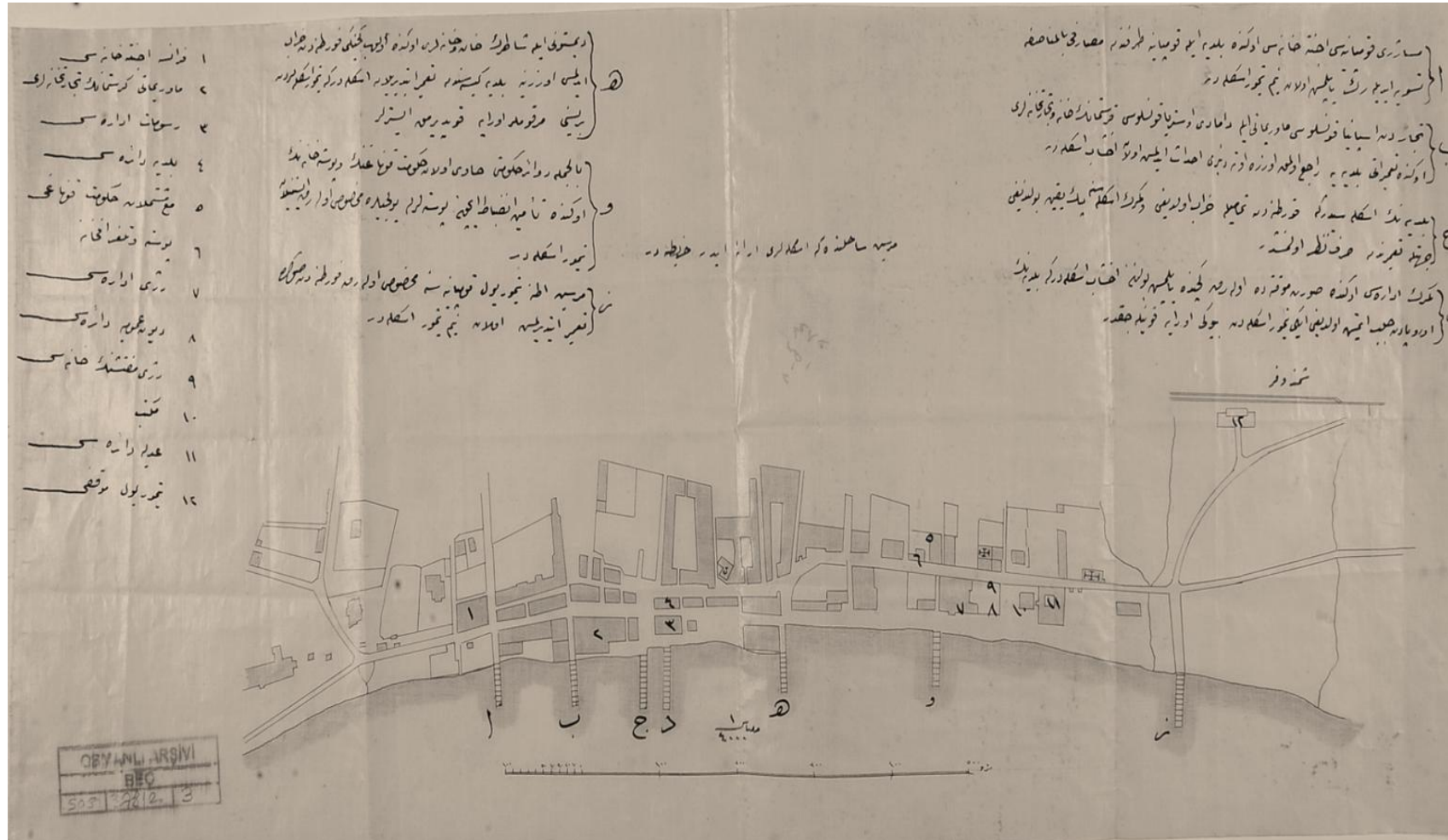
**27. Madde:** *Bu Anlaşma hükümlerinin uygulanması için, yüklenici, TBMM'in mevcut ve gelecekteki yasalarına uymak zorundadır.*

**28. Madde:** *Farklı hükümetler ile yüklenici, yüklenici ile diğer kişiler arasında oluşabilecek herhangi bir anlaşmazlık durumunda bu sözleşme gereğince Türk mahkemelerine başvurulacaktır.*

**29. Madde:** *yüklenici liman çalışanları ve işçilerin çocukları için ücretsiz okul kuracaktır; Milli Eğitim Bakanlığı tarafından atanan öğretmenlerin maaşları yüklenici tarafından ödenecektir.*

**30. Madde:** *Bu sözleşme Ankara Hükümeti tarafından da imzalanmış ve karşılıklı olarak takas edilmiştir.*

## EK-6 BOA- BEO 505/37812 (29 Ekim 1894) MERSİN LİMANI'NIN KROKİSİ





EK-7-



Yeni Mersin Gazetesi, 6-7 Ocak 1945 Cumartesi / Yıl: 17, Sayı:5005-5006

## MERSİN LİMANININ 37 YILLIK HİKAYESİ

Yazan: Cihad BABAN

İskenderunun hiçbir şeyden şikayete hakkı yok, içinde bulunduğu körfez, ona tabii bir liman hususiyeti veriyor. Kaldı ki, devlet bununla da iktifa etmeyerek indirme-bindirme işlerini kolaylaştırmak için oraya muazzam bir de iskele yaptırdı. Hazineye 1.300.000 liraya mal olan bu iskeleyi bugünkü malzeme fiyatlarına göre keşfettirseniz, 5 ile 6 milyon lira değer koymakta tereddüd etmezsiniz. Bazı alakadarlar ise, müteahhidin bu inşaata 6 milyondan çok daha fazla sarfettiğini söylüyorlar. Etibank bugüne kadar, Mersinden sevk ettiği krom ve bakırı da İskenderun'a yollayacaktır. Banka haklı, çünkü orada iskele var. Bunun içinde gerekli tesisatı şimdiden hazırlamaktadır. Yapılan antrepolarla, toprak ofisinin ambarlarıyla, ağır vinçlerle ve senede 20 günden fazla sert olmayan denizi ile burası hakikaten mükemmel bir ihracat ve ithalat ve bilhassa transit iskelesi olmaktadır. Nitekim İskenderun da tüccar adedinin gittikçe artması da bu inkişaf rakamlarla, ispat ediyor. İlhakta yani 1940 ta ticaret odasında 215 tüccar mukayyedken bu miktar 1 yıl sonra 245'e, 285'e, 1943'te 303'e ve 1944'te de 500'e kadar çıkmıştır. Münhani İskenderunda yükselirken Mersinde aksi bir seyir takip ediyor.

Şahsen, kötümser görüşlü bazım Mersin tüccarlarının " Mersin artık sönmeğe mahkumdur." Sözlerine inanmıyorsam da, bilhassa son seneler zarfında bu gerileyişin mevcudiyetini de tasdik etmek mecburiyetinde kalıyorum. Liman mevzuunda Mersin



hakikaten talihsizliğe uğramıştır. Evvela İttihad ve Terakki hükümeti Mersin limanını ele aldığı zaman işi çok geniş tutmuş ve indirme-bindirme tonajını hesaba katmadan ve bu miktar ithalat ve ihracatla milyonlara baliğ olacak bir limanın idame masraflarının temin edilip edilmeyeceğini düşünmeden, geniş projeler yapmıştır.

Bu geniş ve masraflı projelere devlet yanaşmayınca, iş olduğu gibi talik edilmiş ve sonraları da aynı hata üzerinde ısrar edildiği için ufak bir iskele tesisi yoluna gidilememiş, fazla istemek ve tamah yüzünden Mersin bugüne kadar iskelesiz kalmıştır. Okuyuculara bu liman masalını başından itibaren ele alarak anlatırsam, yukarı da verdiğim izahatın mahiyeti her halde daha iyi anlaşılır. Evet!.. Meşrutiyetten hemen biraz sonra Halaçyan Nafia nazırı iken Mersin'in 5 km doğusundan başlayıp Karaduvar köyüne kadar uzayacak olan muazzam bir liman projesi yapılıyor.

Bir müddet sonra, Nafia nezaretine Cavid Bey geliyor. Bu arada Mersin'i de ziyaret ediyor. Devir, İttihad ve Terakkinin en parlak devridir. Cavid Bey'in şöhreti de hayli büyüktür. Onun için hatırasında da bahsettiği gibi, Mersinde muazzam bir resmi kabul görüyor, geçeceği yollara kilimler yayıyorlar. Büyük ziyafetler veriliyor ve bu arada Cavid beyde halka bir hitabede bulunmak lüzumunu hissederek, eski belediye idaresi balkonuna çıkıyor. Sözlerinde Mersinlileri coşturacak bir müjde var, o da limanın muhakkak yapılacağını söylüyor ve alkışlar arasında nutkuna nihayet verirken: “ ilk taşı atmak için buraya bir daha geleceğim.” Diyor. Sonrası malum... araya 1. Dünya savaşı felaketi giriyor. Kimsenin liman işlerine bakacak hali kalmıyor. Derken mütareke gelip çatıyor. Mersin de Fransız işgali altına düşüyor.

Milli mücadeleden muzaffer çıkıp ta memleketimizde gözü olan o zamanın mütevellileri kapı dışarı edildikten sonra, gene derdlerimizle başbaşa kalıyoruz ve tabii Mersin'in liman işi yeniden nüksediyor. Karşımıza Grueblant isminde bir Fransız sermayedar grunu çıkmıştır. Bu şirketlerle müzakereler yapılıyor, mutabık kalınıyor. Mukavele hazırlanıyor. Fakat mesele BMM'ne intikal edince, Mersin'in o zamanki mebusu Niyazi Ramazanoğlu çok sübjektif ve hissi sebeplerden dolayı bu liman inşaatının bir Fransız şirketine verilmemesine taraftar oluyor. Uzun zamanlar, işgal kuvveti olarak Cenub Anadolu'da yerleşen bir milletin kendi arzusu hilafına ayrıldığı bu topraklardan çekilip gittikten sonra sermaye ve para yolu ile aynı maksadlar peşinde koştuğu zehabı kuvvetleniyor. BMM de o zaman ecnebiden gelen her şeye karşı hassas olduğu için bir gürültü, bir patırtı, bir muhalefet mukavele suya düşüyor. Mersinliler, Niyazi Ramazanoğlu'nun vehmine çok kızıyorlar, mebusla seçicileri arasında nahoş telgraf düelloları oluyor ve bin netice Niyazi Ramazanoğlu da mebusluğunu kaybediyor.

Hükümet Mersin'e mutlaka bir liman yaptırmak azmindedir. Bir taraftan, Fransız şirket reddedilirken, diğer taraftan da bu işin bir ecnebi firmaya verilmeyerek devletçe yapılması hakkında 6 maddelik bir kanun kabul ediliyor. Numarası 489 ve tarihi de 19 Nisan 1340 olan bu kanunun içinde şu hükümler vardır; limanın inşaatı 1343 senesinin nihayetine kadar ikmal edilecektir ve bunun için 8 milyon lira tahsis edilmiştir. Bu işe ait

tahsisat tediye eden evvel Divan-ı Muhasebat vizesine tabi tutulmayacaktır. Kanun neşri tarihinden itibaren mer'i olarak tatbikatına Nafia ve Maliye vekilleri memur olacaktır.

Aradan 3 yıl geçiyor, ne olup ne bittiğini bilmiyoruz. Fakat 19 Haziran 1927 tarihinde 1094 sayılı kanunla yukarıda mevzuu bahsettiğimiz maddelerde değişiklik yapılıyor. Tahsisat 10 milyon'a çıkarılıyor ve bu 10 milyonun 4 yılda sarf edilmesi derpiş ediliyor. 1094 sayılı kanunun, 18 yıldan beri yürürlüğe girmediğine ve unutulmuş olmasına ihtimal veremeyeceğimize göre sonradan tecil edilmiş olduğuna hükmediyoruz. Ve milli iradenin kanun şeklinde tecelli etmesine rağmen talihsiz Mersin gene limana kavuşamıyor. Dava burada neticelenmiyor. İhtiyaç sıkıştırıyor ve nihayet son zamanlarda bu indirme-bindirme iskelesinin inşası üzerinde fikirler birleşiyor. Bu iskele bugünkü malzeme fiyatlarının yüksekliği hesaba katılmak şartı ile 4,5 milyona çıkacaktır, masrafı da 2 vekalet aralarında paylaşacaklardır. Biri 1,5 milyon vererek, diğeri 3 milyon.

İşe başlanacağı sırada mali yılın sonu gelmiştir. 1,5 milyonu verecek olan vekalet paraları başka ve kendi noktai nazarına göre daha lüzumlu yerlere sarf etmiştir. 3 milyonu verecek olan vekalet ise evvela 1,5 milyonla işe başlanacağını hesaplayarak bütçesine tahsisat koymamıştır. Ve bin netice bu teşebbüs de diğerleri gibi bir kere daha suya düşmüştür. Tahmin ediyorum ki, bugün yapılacak ve Mersin'in harp sonrası faaliyetini de hesaba katacak olan rantabilite ( verimlilik) hesapları burada 70-80 milyona yükselecek geniş liman tesisatının inşasını haklı gösterebilir!... senevi 3-4 yüz bin tonluk bir indirme-bindirme ihtiyacını, bu ihtiyaç 3 misli artsa da, güzel ve modern bir iskele mükemmel surette karşılayabilir.

Bu itibarla işi daha küçük tutup ve pratik yoldan yürüyerek yalnız iskelenin yapılması ile iktifa etmek en ehven yoldur ve Mersinliler şimdi ancak bu kadar istemektedirler. Ve gene Mersinliler son yapılan hesaplara nazaran 4,5 milyona mal olaca olan bu iskeleyi, İskenderun inşaatını yapan mütaahhid şirketin üzerine almasını muvafık görmektedirler. İskenderunda şantiyesini kurmuş, aletlerini getirmiş olan bu müessese bir kere tasını tarağını toplayıp, memleketimizi terk ettiği takdirde aynı iş çok daha pahalıya mal olacak ve bugüne kadar kaçan fırsatlara bir yenisi daha katılacaktır.

Beliren hakikat şudur: Mersin iskelesinin inşaatı artık şu veya bu sebeble, şu veya bu kırtasi tertiple ve gene şu veya bu mülahazalarla geciktirilmemelidir.



Yeni Mersin Gazetesi: 15 Nisan 1954 Perşembe / Yıl: 26

### LİMANIMIZIN TEMEL ATMA TÖRENİ HAZIRLIKLARI BAŞLADI

- Şehrin şark kapısına isabet eden 47.000 metre karelik bir sahanın tasfiyesi işiyle takı zafer işi ele alındı.

Mersin limanı temelinin atılması 25 Nisanda takarrur etmiş ve yapılacak muazzam tören için ayrılan komiteler faaliyete geçmiş bulunmaktadır. Bu cümleden olarak hazırlık komitesinde bir programla vazife ve çalışmalarını tesbit etmiş bulunmaktadır. Bu komitenin hazırladığı programa göre temel atma töreninin yapılacağı yer olan şehrin ve limanın şark kanadını teşkil eden Turyağ fabrikası ile sahil arasında bulunan 47.000 metre karelik sahada faaliyete geçilmiş ve karayollarının vasıtaları bu sahanın temizlik ve tasfiyesine başlamıştır. Merasim için Ankara'dan gelecek olan Reisicumhurumuz Celal Bayar, BMM reisimiz Refik Koraltan, başvekilimiz Adnan Menderes ve Bayındırlık Vekili Kemal Zeytinoğlu ile 200 kişilik beraberlerindeki heyeti hamil(?) tren Turyağ fabrikasından denize doğru uzanan şube hattından doğruca merasim yerine ineceklerdir.

İçel'in hinterlandı içinde bulunan şehir ve kasabalardan davet edilecek heyetlerle, halkın merasim yerine gelmesi için Tarsus asfaltından ayrılan Baruthane yolu tahsis edilmiştir. Bu yolun ıslah ve tesviyesi işine başlanacaktır. Tabakhane mahallesinde bulunan gecekonduların manzarasını kamufle etmek için 4'er m. Ara ile dilmeler dikilecek ve araları Mersin dallarıyla örülerek yeşil bir duvar meydana getirilecektir. Halkın sahile inmesine tahsis edilen yolun methaline küçük ve basit bir tak ve bu takın üzerine limana kavuşmanın sevincini belirten bir vecize yazılacaktır. Asıl büyük tak şube demiryolunun

Tarsus asfaltını kat ettiği noktaya inşa ettirilecektir. Bu inşaatın hazırlığına şehrimizin yetiştirdiği gençlerden Yüksek Mimar Nuri Raha Abac memur edilmiştir. Her iki talk yeşillik ve bayraklarla süslenecek vecizelerle donatılacak bol elektriklerle aydınlatılacaktır. Şehrin karanlıkta bırakılmaması amacıyla bu tenvirat için DDY'nın İskenderun istasyonunda halen kullanılmayan elektirojen grubu derhal celb ettirilecektir. Tören sahasında ışıklandırılması için direklerin dikilmesine yakında başlanmış olacaktır.

Ankara'dan devlet büyüklerimizi getirecek olan katarın duracağı yer tasviye edilip temizlenecek ve hemen cenubunda 10<sup>x</sup> 20 ebadında ve anfi şeklinde bir kapalı tribün inşa edilecek ve tribünün münasip bir yerine hitabet kürsüsü vaz edilecektir. Hitabet kürsüsüne 2 mikrofon konacak ve hitabelerin bütün sahadan işitilebilmesi için 10 adet hoparlör münasip yerlere konacaktır. Amplifikatör ve hoparlörlerin yerlerine konulup çalıştırılması tribünün ve takların gece ışıklandırılması ve bütün elektrik tesisatının zamanında yapılıp tecrübe edilecek bir hale getirilmesi Mersin elektrik şirketi fen müdürü mühendis Tevfik Bulut tarafından temin edilecektir.

Temel atma töreninde beton blokun denize indirilmesinde kullanılmak üzere gümrükteki seyyar vinç alınarak temel atma yerine götürülecektir. Şeref tribününden temel atma yerine götürülecektir. Şeref tribününden temel atma yerine kadar olan kısım üzerine münasip genişlikte muvakkat bir yol yapılacaktır. Şeref tribününde kafi miktarda kanape koltuk ve sandalye bulundurulacaktır. Civar vilayetlerinden ve İçel'in kazalarından gelecek misafirlerin nakil vasıtalarını koymak üzere Güleç Fabrikasının Şarkındaki belediyeye ait 38 dönümlük arsa tahsis edilmiştir. Tarsus asfaltından cenuba doğru inen demiryolunun şarkındaki köşe demiryolu imtidadınca liman inşaatı için kullanılacak olan makine parkına ayrılmıştır. Bu saha dikenli telle çevrilecektir.

Merasim günü belediye cankurtaran otomobili ve 2 doktor ile 2 sağlık memurundan müteşekkil bir sağlık ekibi merasim sahasının bir yerinde hazır bulunacaktır. Merasim günü Mersine hariçten 40 bin kişinin geleceği hesaplanarak ekme, et, peynir, helva gibi yiyecek maddelerinin bol miktarda bulundurulması hususa belediyece temin edilecektir. İnzibatı tedbirlerin alınması için de emniyet ve polis görevli jandarmalar vazifelendirilecektir. Merasim saatinden 1 saat evvelinden itibaren Mersin-Tarsus münakalesi durdurulacak aynı saatte Müftü köprüsünün ilerisinde vazifelendirilecek memurlar Silifke istikametinden gelen nakil vasıtalarını durdurarak şehre bırakmayacaklardır. Bu program emniyet müdürlüğü ile garnizon ve jandarma komutanlığı ve diğer komitelere dağıtılacak sıkı bir koordinasyon sağlamış olacaktır.

## EK-9- 14 NİSAN 1925 TARİHLİ LİMANLAR KANUNU

**Limanlar kanunu**

(Resmî Ceride ile neşir ve ilânı : 20 . IV . 1341 - Sayı : 95)

**No.**  
**618**

**BİRİNCİ MADDE** — Limanların idare ve temizlenme ve derinlenme, genişlenme, taranmasına, şamandıraların konma ve iyi halde tutulmasına ve bu hususlara müteferri bütün liman işlerinin yapılmasına Hükûmet mecburdur.

**İKİNCİ MADDE** — Türkiye limanlarına girip çıkan bütün gemiler işbu kanun ahkâmıyla beraber her limanın icabına ve tahakkuk edecek fenni lüzuma göre demir mevkiilerini, rıhtımlara yanaşma, ticaret eşyasının boşanma ve yükleme usullerini ve mevaddi müşteilenin çıkarılacağı ve yükletileceği yerleri ve zamanları ve gemilerin limanlarda kalabilecekleri müddetleri velhasılı limanlarda umumî emniyet ve inzibatın teminine ait tedbirleri havi Hükûmetçe tanzim ve neşredilecek nizamnameler ahkâmına tebiyyete mecburdur.

**ÜÇÜNCÜ MADDE** — Gemilerin Hükûmete ait şamandıralara ve liman tesisatına yapacakları hasarı gemi sahipleri ve mensup oldukları şirket ve acentalar işbu kanun mucibince tazmine mecburdur.

**DÖRDÜNCÜ MADDE** — Liman reisliğinden resmî izin almadıkça deniz kıyılarında, iskele, rıhtım, kızak, kayıkthane, tamirhane, fabrika, gazino, depo, mağaza ve umumî deniz hamamları yapılamaz. Liman reisliğinin yasak ettiği yerlere pasekül, moloz, safra ve süprüntü ve emsali gibi şeyler atılamaz.

**BESİNCİ MADDE** — Limanlar içinde Hükûmetin tâyin ve tahdit ettiği yerlerde deniz kıyısına kazık çakmak, doldurmak suretiyle denize tecaviüz etmek ve limanların içinde ve deniz üzerinde kahvehane, yemekhane, yatakhane misillî mahaller tesis eylemek veyahut herhangi bir suretle limanların genişliğine hâlel vermek memnudur.

**ALTINCI MADDE** — Liman reisliğinden izin alınmadıkça kara sularında dalga ameliyatı yapılamaz.

**YEDİNCİ MADDE** — Limanlar dahilinde seyrüseferin selâmetine engel olabilecek suret ve vaziyette batan bilcümle gemileri ve eşyasını, liman reisliği tarafından tâyin ve gazetelerle ilân edilecek kısa bir müddet içinde, tamamını veya bir kısmını çıkarmağa sahibi veya kaptanı ve acentası mecburdur. Tâyin edilen müddet içinde çıkarmadıkları halde liman daireleri münakasa yaparak ihale veya emanet suretiyle çıkartırlar. Liman dairelerinin çıkardığı gemi veya enkaz ve eşyayı sahipleri gazetelerle ilân edilecek tarihten itibaren on beş gün içinde bütün masrafları ödiyerek alabilirler. Bu müddet içinde liman dairesinin yaptığı masrafları ödiyerek almazlar ise liman dairesinin müracaatı üzerine Maliye memurları tarafından usulen müzayede ile satılarak işbu masraflar tesviye edilir. Para artarsa müracaatlarında müstehiklerine verilmek üzere Maliye veznesine emanet kaydolunur.

**SEKİZİNCİ MADDE** — Sermayesinden bir kısmını bütçesinden vererek limanlarda yükletme ve boşaltma ve su, kömür dağıtma işlerini tanzim için her limanda hisse senetleri nama muharrer birer Türk anonim şirketi meydana getirmeğe

Hükümet mezundur. İstanbul limanı için 1341 senesi nihayetine kadar böyle bir şirketin teşkili mecburidir.

Bugün bu işlerde bilfiil çalışmakta olan merakibi bahriye sahipleri, işbu merakibe kesilecek kıymet üzerinden şirketlerin hisse senetlerine tercihan talip olmak hakkını haizdir. Ancak şirketlerin teşekkülünden itibaren altı ay içinde işbu haklarını istimal etmedikleri halde hakları sakıt olur. Şirketler mezkûr merakipte çalışan işçileri başkalarına tercihan işletmeğe mecburdurlar. Mezkûr merakibin kıymetleri berrî ve bahrî ticaret odalarından birer âza ile ticaret müdürü ve liman reisi ve merakip sahipleri mümessilinden mürekkep beş kişilik bir heyet tarafından takdir olunur.

**DOKUZUNCU MADDE** — Belediye hudutları içinde kıyadan kıyıya insan, hayvan, kum, kireç, kereste ve saire taşıyan veya vapurlara yolcu veya yolcu eşyası nakleden merakibi bahriye serbest çalışabilirler.

**ONUNCU MADDE** — Bahrî merakibin belediye hudutları içinde nakliye tarifeleri her altı ayda bir defa ticareti bahriye müdürü veya liman reisi ve ticaret odası ve belediyeden ve var ise bahrî ticaret odası ve şirket meclisi idaresinden müntehap birer âza ile mntaka ticaret müdüründen mürekkep bir komisyonca tanzim ve Ticaret vekâleti tarafından tasdik olunur.

**ON BİRİNCİ MADDE** — İşbu kanun ile ikinci maddede mezkûr nizamnamelere muhalif hareketi sabit olanlardan bes liradan iki yüz liraya kadar ceza alınır. Mükerrirlerden işbu cezalar iki misli olarak alınır.

Mücazâtı nakdiye kararını ita ve infaza liman reisleri salâhiyettardurlar.

**ON İKİNCİ MADDE** — Sefain ve gemi sahiplerinden veya mensup olduğu şirketlerden işbu kanun ile ikinci maddede mezkûr nizamnameler ahkâmına muğayir hareket edenler hakkında liman memurları tarafından zabıt varakası tanzim ve liman riyasetine tevdi olunur.

**ON ÜÇÜNCÜ MADDE** — Kanun ve nizam hilâfında hareketi görülenler liman memurları tarafından tanzim olunacak zabıt varakaları üzerine, liman reisi tarafından yirmi dört saat zarfında daireye davetle isticvap edilir. Serdedecekleri müdafaata göre tahkikatı lâzime icra ve icabedenler celp ve istima ve tebeyyün edecek hale göre karar tebliğ olunur.

**ON DÖRDÜNCÜ MADDE** — Vicahen verilen kararlar katidir. Gıyabi kararlar kabili itirazdır. İtiraz müddeti kararın bizzat mahkûma veya sefinesi mürettebatından veya ailesi efradından birisine tebliği tarihinden itibaren tatil günleri müstesna olmak üzere üç gündür. İstida ile itiraz vukuunda yeniden tahkikat yapılarak vicahen karara raptedir.

**ON BEŞİNCİ MADDE** — Tenfizi lâzım karara müstenit olan cezayı nakdiler derhal liman reisi tarafından tahsil ve vezneye irat kaydolunur. Cezayı nakdiyi derhal veya defaten ödemiye veya bu bapta teminat veya kefalet göstermiyenlerin gemileri beş günden on beş güne kadar sevrüseferden menolunur. Bu müddetin hitamında cezayı nakdiyi yine vermek istemiyenlerin gemilerindeki paraları, yoksa alât ve edevatın gayri gemideki eşyayı ve bu da kifayet etmezse teçhizatı ve bunlar da kâfi değil ise gemiler liman reisi tarafından haciz ve mezkûr gemiler gazete ile ilân suretiyle tâyin edilecek gün mahal ve vakitte usulen müzayede ile satılarak esmanından cezayı nakdî alınır ve fazlası var ise kendilerine verilir.

**ON ALTINCI MADDE** — Yukarıki maddelerde yazılan cezalar mücazâtı inti-

**No. 618**

— 186 —

**20 . IV . 1341**

bahiyeden olup işbu kanun ve ikinci maddede mezkûr nizamnamelerle herhangi bir hareket Ceza kanununa göre daha ağır bir cezayı ve tazminatı istilzam ederse ait olduğu mahkemelere kanunun iktizası yapılmak üzere müddeiumumiliğe bildirilir.

**ON YEDİNCİ MADDE** — Gemi süvarilerinin icabında alacakları kılavuzların liman idarelerince müseccel olması şarttır.

**ON SEKİZİNCİ MADDE** — Fırtına sebebiyle limanı terketmek mecburiyeti müstesna olmak üzere rüsumu bahriyeyi vermiyen gemilerin seferine müsaade edilmez.

**ON DOKUZUNCU MADDE** — Mevcut kanun ve nizamların işbu kanuna uymayan hükümleri mülğadır.

**YİRMİNCİ MADDE** — İşbu kanun neşri tarihinden muteberdir.

**YİRMİ BİRİNCİ MADDE** — İşbu kanunun ierasına Ticaret ve Adliye vekilleri memurdur.

20 ramazan 1343 ve 14 nisan 1341