

## MERSİN LİMANINDA TİCARET (1870-1912)

**Sacit UĞUZ**

Mustafa Kemal Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü,  
sacituguz@gmail.com

### Özet

*Günümüzde Türkiye'nin en önemli limanlarından biri olan Mersin Limanı'nın tarihi çok eski değildir. XIX. yüzyılın ortalarına kadar bir köy hüviyetinde olan Mersin'de ilk iskele, 1850'li yıllarda yapılmıştır. Bu tarihten sonra hızlı bir şekilde gelişmeye başlayan Mersin Limanı ve Mersin şehri, Adana vilayetinin dışarıya açılan kapısı olmuştur. İlerleyen süreçte ticarî potansiyeli hızla artan Mersin Limanı, Akdeniz'de ticaret yapan uluslararası gemilerin uğradığı Osmanlı Devleti'nin en önemli limanlarından biri hâline gelmiştir. Hinterlandında Çukurova gibi Anadolu'nun en büyük ve verimli ovalarından birine sahip olması, limanı bu hinterlanda bağlayan mevcut karayoluna ek olarak 1886 yılında demiryolunun da hizmete girmesi, Mersin Limanı'nın hızlı bir şekilde gelişmesinin en önemli nedenleridir.*

*Bu çalışmada, Mersin Limanı'nın gelişimi ve limanın ticarî potansiyeli üzerinde durulacaktır. Özellikle İngiltere konsolosluk raporlarına dayandırılarak, 1870 ile 1912 yılları arasında Mersin Limanı'na gelen gemiler ve bu gemilerin hangi ülkeden geldikleri, limandan ihraç ve ithal edilen ürünler, ürünlerin miktar ve fiyatları hususunda istatistikî bilgiler ışığında Mersin Limanı'nın ticarî durumu ortaya çıkarılmıştır. Bu istatistikî bilgiler ile birlikte Mersin Limanı'nın ticarî potansiyeli diğer önemli Osmanlı limanları ile karşılaştırılmıştır.*

**Anahtar Kelimeler:** Mersin, Ticaret, Liman, İthalat, İhracat

## TRADE IN MERSIN PORT (1870-1912)

### Abstract

*History of the Mersin Port, which is one of the most important ports in Turkey, is not very old. The first wharf in Mersin, which was a village until mid-nineteenth century was built in 1850's. Mersin Port and city that begun develop rapidly after 1850's, became gate of Vilayet of Adana which is open abroad. Mersin Port had got which commercial potential increase in time, became one of the most important port of Ottoman Empire that was visited by the international ships which traded in Mediterranean. Cultivating Çukurova, which is the biggest and most fertile plain of Turkey, more actively in terms of agricultural in second half of nineteenth century is one of the most important reasons of development of Mersin Port. In addition to the present road possibility that provides connection between the port and its hinterland, the railway was put into service in 1886 speed up this progress very much also.*

*In this article, evolution and trade potential of Mersin Port will be emphasized. Especially, according to British consular reports, some statistical information will be given about ships coming to Mersin between 1870 and 1907, the country that they came from, the products which were exported to and imported from Mersin Port and amount and prizes of these products. So, trade potential of Mersin Port which appeared in last period of Ottoman Empire and developed rapidly will be revealed by comparing with other important Ottoman Ports.*

**Key Words:** Mersin, Trade, Port, Import, Export

### Giriş

XIX. yüzyıl, Osmanlı Devleti için her alanda en köklü değişimlerin yaşandığı dönem olarak kabul edilmektedir. Bu dönemde yaşanan ekonomik gelişmeler ise değişimin en önemli ayaklarından birini oluşturmaktadır. Yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti ekonomide geleneksel yapısını sürdürmekte, iç ve dış ticaret devletin denetiminde ve gözetiminde yapılmakta, üretim ve tüketim ise esnaf loncaları vasıtasıyla denetlenmekteydi (Çadircı, 1997: 6). Bu hâliyle Osmanlı ekonomisi, Sanayi İnkılâbının şekillendirdiği, gelişen Avrupa ekonomisi karşısında hayli geride kalmış ve kapitalizmin etki alanına girmekten kurtulamamıştır (Tabakoğlu, 1994: 131). Sanayi İnkılabı ile başlayan süreçte ham madde ve pazar arayışı, Avrupalı devletlerin en önemli faaliyet alanlarından biri olmuştur. Bu dönemde yukarı doğru ivmelenen ekonomik sıkıntılarla boğuşan Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu geniş topraklar ve nüfus, emperyalist düşüncelerle hareket eden Avrupa'nın çalışma alanlarının başında gelmiştir.

Buharlı gemilerin kullanılmaya başlanmasıyla birlikte bir hayli gelişen deniz ticareti sayesinde Avrupalılar, XIX. yüzyıl başlarından itibaren, Doğu Akdeniz havzasında yer alan Osmanlı liman şehirlerini istila etmeye başlamışlardır. Özellikle 1838 yılında İngiltere ile imzalanan Balta Limanı Antlaşması ve ilerleyen yıllarda diğer Avrupa devletleri ile imzalanan benzeri ticaret antlaşmalarının getirdiği kolaylaştırıcı hükümlerle Osmanlı dış ticaretinin hacmi daha da artmıştır (Pamuk, 2005: 17).

Bu dönemde Osmanlı liman şehirlerinin gittikçe artan ticaret hareketliliği içerisinde Avrupalı tüccarların yanında, "Beratlı Tüccar" denilen, çoğunluğunu yerli gayrimüslimlerin oluşturduğu bir tüccar sınıfı da türemiş ve özellikle dış ticareti, bu sınıf tüccar kontrol eder hâle gelmiştir. Ticaretle uğraşan çok az sayıda Müslüman ise daha çok iç ticarete yönelmişlerdi (Çadircı, 1997: 7).

XIX. yüzyılda ulaşım ağı ve ticaret kanallarında meydana gelen değişime paralel olarak, üretim ve kontrol merkezlerinin de değiştiği, bunun neticesinde de yeni ticaret merkezlerinin ortaya çıktığı görülmektedir. İdarî hiyerarşide ve eyalet sınırlarında da sürekli değişimlere sebep olan bu duruma verilebilecek en bariz örneklerden biri, XIX. yüzyılda Çukurova'nın bir iktisadî kontrol merkezi haline gelmesidir. Bu dönemde Adana şehri, Halep'e göre gittikçe güçlenen bir faaliyet merkezi haline geldiği için müstakil bir idarî birim olarak yeniden örgütlendirilmiştir (Ortaylı, 2002: 28). Çukurova'nın XIX. yüzyılda geçirdiği bu değişim sürecinde Mersin önce bir liman, ardından da Çukurova gibi oldukça verimli bir hinterlandı arkasına

alması nedeniyle ticarî bakımdan oldukça hareketli bu limanın doğurduğu şehir olarak ön plana çıkmaya başlamıştır.

Mersin Limanı ticarî önem kazanmadan önce, bölgenin en mühim iskelesi Tarsus'tu. Antik dönemden beri devamlı bir yerleşim yeri olan Tarsus kenti, ticaret yollarının kavşağında olması nedeniyle bu özelliğini yüzyıllar boyu muhafaza etmiştir (Ünlü, 2010: 6). Tarsus'u önemli kılan bir diğer özelliği ise sahip olduğu doğal limanıdır. Antik dönemdeki ismiyle Kydnos Nehri (Günümüzde Berdan ya da Tarsus Çayı) üzerinden gemilerin işletilmesiyle şehrin güneyinde bulunan Rhegma Gölü bir iç liman olarak kullanılabilmekte, bu da Tarsus'a önemli bir liman şehri olma özelliğini kazandırmaktaydı. Gemiler Rhegma Gölü'ne kanallar vasıtasıyla girmekte ve Tarsus şehir merkezine kadar ulaşabilmekteydi. Limana gelen mallar Gülek Boğazı'ndan Anadolu içlerine taşınmakta, Anadolu'dan gelen mallar ise yine Tarsus Limanı sayesinde gemilere yüklenmekteydi. Süreç içerisinde nehrin getirdiği alüvyonlar nedeniyle Rhegma Gölünü'nün sığlaşması sonucu Tarsus, liman kenti olma özelliğini yitirmeye başlamıştır. Bizans hâkimiyetinin son devrelerinde ve Anadolu'nun Türkler tarafından fethine rastlayan dönemlerde göl, tamamen alüvyonlarla dolarak bataklık hâlini almıştır (Uğuz, 2011: 20). Bu nedenle giderek önemini yitiren Tarsus Limanı, XIX. yüzyılın başlarında ticarî hareketliliği olmayan, sadece kaçak ticaretin yapıldığı ıssız bir liman haline gelmiştir. Bu dönemde iki yeni iskelenin ön plana çıkmaya başladığı görülmektedir. Kazanlı ve Mersin İskeleleri (Oğuz, 2008: 2210-2212).

Yüzyılın başlarında bölgeyi ziyaret eden Sir Francis Beaufort'un anlattıklarından ise Tarsus'un yeni limanının Kazanlı'ya kaydığı, ancak burasının çok da hareketli bir liman izlenimi uyandırmadığı anlaşılmaktadır (Beaufort, 2002: 266). Aynı şekilde Langlois de Mısırlı İbrahim Paşa'nın işgali sırasında (1831-1841) Kazanlı'nın Tarsus'un iskelesi olduğunu belirtmektedir (Langlois, 1947: 33, 34). Şeriye Sicillerinde yer alan kayıtlardan, özellikle Mısırlı İbrahim Paşa döneminde ticaretin Kazanlı İskelesi'nden yapıldığı, burada bir gümrük bulunduğu ve hatta İbrahim Paşa'nın ordusunun ikmalini buradan yaptığı ve Mısır'a gidiş ve gelişlerde bu iskeleyi kullandığı anlaşılmaktadır. Bu durum İbrahim Paşa döneminde Kazanlı İskelesinde ticarî hareketliliğin arttığını göstermektedir. Ancak 1846 yılından itibaren Kazanlı İskelesi ile ilgili kayıtlar birden kesilmiştir (Oğuz, 2008: 2213).

Mersin Limanı ile ilgili ilk verilere ise M. 1831 (H. 1248) tarihli Tarsus Şeriye Sicillerinde rastlanmaktadır. O dönemde en az Kazanlı İskelesi kadar önemli olduğu anlaşılan Mersin İskelesi bu tarihten sonra da giderek önemini arttıracaktır. İbrahim Paşa döneminden sonra Kazanlı İskelesi çeşitli nedenlerle, özellikle de gemiler için tehlike arz ettiğinden dolayı, hareketliliğini kaybetmeye başlamış ve üstünlüğü Mersin İskelesi'ne kaptırmıştır. 1837 yılından Mersin İskelesi ve çevresinde İbrahim Paşa işgalinin sona ermesi ile bölge bir cazibe merkezi haline gelmeye başlamış, yeni mağazalar inşa edilmiş, eski dükkânlar onarılmış, yani iskele ve çevresine yeni yatırımlar yapılmıştır. Bu durum iskelenin hareketliliğine yukarı yönde bir ivme kazandırmıştır (Oğuz, 2008: 2212, 2213).

İbrahim Paşa dönemi ile birlikte Çukurova'da tarımın gelişmesi, buna bağlı olarak da özellikle tarımsal sanayi adına yapılan yatırımlar nedeniyle Mersin, ilerleyen dönemde bölgenin dışı açılan en önemli kapısı haline gelmiştir. Bu durum Mersin'in diğer şehirlerle irtibatını sağlayan bağlantı yollarında da gelişmeleri beraberinde getirmiştir. Bu meyanda Tarsus-Mersin şosesinin yapımı için 1852 yılında irade-i seniyye çıkmış (BOA. A.AMD. 39/28), bir yıldan uzunca bir sürede tamamlanan çalışmalar neticesinde yol araba ulaşımına uygun hale getirilmiştir (BOA. A.MKT.NZD 96/71; BOA. HR. MKT. 81/20). Bu tarihten sonra ulaşımında daha çok atlı arabaların kullanıldığı görülmektedir (Uğuz, 2011: 342).

Bölgenin ticari potansiyeli ile Adana, Tarsus ve Mersin arasındaki kara yolunun mevcut durumu, ilerleyen yıllarda ulaştırma alanında daha işlevsel ve modern yatırımları beraberinde getirmiştir. Yapılacak olan demiryolu hattı sayesinde, bölgenin dışarıya açılan kapısı olan Mersin İskelesi<sup>1</sup> ile Çukurova'nın iki önemli şehri olan Tarsus ve Adana birbirine bağlanacak, hem Avrupa'nın endüstriyel ürünlerini bölgede ve Anadolu'nun iç kesimlerinde daha kolay pazarlanabilecek, hem de bölgenin ürünlerini Avrupa'ya kolaylıkla taşınabilecektir.

Adana-Tarsus-Mersin arasında bir demiryolu yapımı ile ilgili mevcut ilk kayıtlar 1863 yılına aittir. Ancak Mersin-Tarsus-Adana demiryolunun inşaatına 1883 yılında başlanılabilmiş ve 1886 yılında tamamlanmıştır (Uğuz, 2011: 343-351). Böylece Mersin yüzyılın sonlarında, Çukurova'nın da içerisinde bulunduğu Adana vilayetinin dışarıya açılan tek iskelesi haline gelmiş, hatta kısmen Kayseri, Niğde ve Konya Vilayetlerini de kendi hinterlandına dâhil etmiştir.

#### **Tarihi Süreçte Mersin Limanı'nın Gelişimi**

Mersin'de ilk iskelenin ne zaman yapıldığı ile ilgili herhangi bir kayıt bulunmamaktadır. "Mersin İskelesi" tabirine ise ilk olarak 1832 tarihli bir arşiv vesikasında ve yine aynı tarihli bir Şeriye Sicili kaydında rastlanmaktadır. Her iki kayıt da Mısır kuvvetlerine karşı civar iskelelerle birlikte Mersin İskelesi'nin de kuvvetlendirilmesi için alınacak önlemlerle alakalıdır (BOA. C.DH. 83/4136; Oğuz, 2008: 2213). İlk kayıtların hem arşiv vesikalarına, hem de şeriye sicillerine aynı yıl yansımış olması ve daha öncesinden herhangi bir kayıt bulunmaması, Mersin İskelesi'nin 1832 ya da hemen öncesinde yapılmış olma ihtimalini güçlendirmektedir. İbrahim Paşa işgali dönemi ve takip eden yıllarda, Mersin İskelesi'ndeki ticarî hareketliliğin katlanarak artması ve ahşaptan yapılmış olan bu ilk iskelenin ihtiyacı karşılayamaması, yeni bir iskelenin inşasını gündeme getirmiştir. 1852 yılında Mersin'e yeni bir iskelenin yapılması ve Tarsus-Mersin yolunun iyileştirilmesi birlikte ele alınmıştır (BOA. A.AMD. 39/28; BOA. İ.MVL. 262/9894; BOA. İ.DH. 262/16148; BOA. İ.DH. 258/15948; BOA. İ.MVL. 242/8720). Taştan yapılacak olan bu iskele ile Mersin'deki iskele sayısı ikiye çıkacaktır. Ancak bundan üç yıl sonra, 1856 yılında,

---

<sup>1</sup>"...Mersin İskelesi'nin Anadolu havalisine münasebeti bulunduğundan havâli-i mezkûrenin ve buraların idhalât ve ihracâtı ekseriyetle buradan vukû bulur Mısır, Rusya ve Fransa şirket vapurları da evkât-ı muayenede bu iskeleye gelir giderler..." AVS, 1296, 130.

mevcut iki iskelenin yetersizliği ve beş yeni iskelenin yapılması yönünde yazışmaların yapıldığı görülmektedir (BOA. A.MKT.NZD. 194/49; BOA. A.MKT.NZD. 208/17; BOA. A.AMD. 84/29; BOA. İ.MVL. 386/16864). İlerleyen yıllara ait Adana Vilayet Salnamelerinde belirtilen iskele sayılarına bakıldığında yapılması kararlaştırılan bu beş yeni iskelenin tamamının yapılmadığı anlaşılmaktadır. Zira Adana Vilayet Salnamesinde 1872 yılında dört iskele olduğu belirtilmektedir (Adana Vilayet Salnamesi (AVS), 1289: 70). 1874 yılında Fransız Messageries Maritimes şirketi tarafından Mersin Limanına ilk özel iskele inşa edilmiştir (BOA. İ.MMS. 49/2098). Böylece limandaki iskele sayısı beşe çıkmıştır. 1876 tarihli Vilayet Salnamesinde ikisi taş, üçü de ahşap olmak üzere limanda beş iskele<sup>2</sup> olduğu kayıtlıdır (AVS, 1293: 71). Ancak 1879 ve 1881 yılı salnamelerinde; muhtemelen ahşap iskelelerden biri kullanılamayacak kadar eskidiği için, ikisi ahşap, ikisi de taş olmak üzere limanda toplam dört iskele olduğu belirtilmektedir (AVS, 1297: 93; AVS, 1299: 43). 1883 yılında Mersin'in önemli tüccarlarından olan Konstantin Mavromati<sup>3</sup> tarafından da bir iskele yaptırıldığı bazı kaynaklarda zikredilmektedir (Develi, 1998; 180). 1891 yılı salnamesinde ise dördü ahşap, biri demir (AVS, 1308: 85), bir yıl sonra da dördü ahşap, biri taş olmak üzere beş iskele olduğu belirtilmiştir (AVS, 1309: 91). Cumhuriyet'in ilk yıllarında Mersin Limanı'nda genellikle yolcu taşımacılığında kullanılan Gümrük İskelesi, en fazla ihracatın yapıldığı Taş İskele ve Messageries Maritimes şirketi tarafından yaptırılmış olan Ahşap İskele hizmet vermekteydi (Bozkurt, 2011: 312). 1926 yılında dönemin Ticaret Vekili Ali Cenani Bey'in tespitlerine göre Mersin'de bunlara ek olarak 1923 yılında yaptırılan Belediye İskelesi bulunmaktaydı. Messageries Maritimes şirketi tarafından işletilen Ahşap İskele bu tespitlerde yer almamaktadır (Arı, 2011: 299). Mevcut iskelelere 1928 yılında betonarme olarak inşa edilen ve Alman İskelesi olarak da bilinen Demiryolları İskelesi de eklenmiştir (Bozkurt, 2011: 312).

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e ticaret hacmi katlanarak büyüyen Mersin Limanı, bu süreçte birçok sorunla da boğuşmaktaydı. Bu sorunların çözülmesi Mersin'in gelişimi açısından hayati önem taşımaktaydı. Coğrafi konumu ve doğal yapısı nedeniyle bir transit merkez hâline gelmiş olan Mersin Limanı ve şehri için uğrayan her gemi zenginlik ve gelir demektir. Ancak mevcut iskeleler ve altyapı ise ihtiyacı karşılamaktan çok uzaktı. Şöyle ki; öncelikle liman hem nitelik hem de nicelik bakımından yeterli değildi. Donanım bakımından eksiklikler olup büyük yatırımlara ihtiyaç vardı. Ayrıca açık bir liman olduğu için rüzgârdan etkilenmekte özellikle kış aylarında nakliyyede büyük zorluklar çekilmekteydi. Ayrıca iskeleler kullanışlı değildi

<sup>2</sup> Salnamede 5 adet iskeleden bahsedilmesine karşın yanlışlıkla olsa gerek toplam 3 adet iskele var denilmektedir.

<sup>3</sup> Konstantin Mavromati, aslen Kıbrıs'ın güneybatısında yer alan Baf'tan gelerek Mersin'e yerleşmiş bir Rum'dur. Mersin'in sayılı tüccarlarından olan Mavromati'nin asıl adı, Karagöz Oğlu Koskiki'dir. Zamanla Mersin'deki Ortodoks Rum cemaatinin en zenginlerinden birisi olan Mavromati, gemi acenteliği, emlakçılık, sarraflık, bankerlik gibi işlerin yanında özellikle tekstil sektörüne yönelik sanayi yatırımları da gerçekleştirmiştir (Ülkü, 2005: 97)

ve mevcut vinçler kifayetsizdi. Yükler şatlara ve mavnalara yüklenerek açık denizde demirli bulunan gemilere taşınıyor, gemilerden de aynı şekilde limana naklediliyordu. Bu durum birçok sıkıntıyı da beraberinde getiriyordu. Zira fırtınalı günlerde taşıma esnasında birçok zayıt olabiliyordu. İskelelerin darlığı nedeniyle malları istifleyecek yer sıkıntısı çekiliyor, mallar mavnalarda bekletiliyor, zaman zaman da bu bekleme esnasında ıslandığı için zayı oluyordu. Ayrıca limanda gözle görülür bir düzensizlik ve keşmekeşlik vardı. Bu durum birtakım karaborsacıların ve simsarların türemesine neden olmuştu. Hamallar tarafından taşınan balyalar yere indirilme sırasında yüksekte bırakıldığı için içindeki eşyalar kırılıbiliyordu. Sigorta şirketleri, hem bu gibi durumlar hem de bazı malların uzun süre limanda beklemesi ya da ıslanması nedeniyle bozulması vakalarıyla sık sık karşılaştıkları için birçok malı sigorta etmekten kaçınıyorlardı (Arı, 2012: 299- 301).

Bu ve benzeri olumsuzlukların giderilebilmesi amacıyla, Mersin'e modern manada bir liman yapılması gerekiyordu. Bu iş için ilk girişimler, 1922 yılında Fransız Grunbland Şirketi tarafından yapılmıştır. Bu şirket Fransız işgali zamanından beri Mersin Limanı'nın işletmesini elinde bulunduruyordu. Ancak TBMM'de yapılan görüşmeler neticesinde Mersin Limanı'nın konumu ve ticarî potansiyeli göz önünde bulundurularak yeni limanın devlet tarafından yapılmasına karar verilmiştir. Cumhuriyet'ten sonra uygulanan ülkenin dışa bağımlılığını azaltmak ve milli ekonomiyi oluşturmak politikası gereği limanlar yerel idarelerin yönetiminde olan anonim şirketlere devredilmiştir. Bu bağlamda Mersin Liman işletmesi de 1926 yılında kabotaj hakkının elde edilmesinden sonra Mersin, Tarsus, Seyhan ve Ceyhan Belediyeleri ile Mersin Ticaret Odası ve Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi tarafından kurulan Mersin Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi'ne devredilmiştir (Bozkurt, 2012: 314).

#### **Mersin Liman Trafiği**

İlk buharlı geminin 1807 yılında Amerika'da Hudson Nehri'nde hizmete sunulmasıyla deniz taşımacılığında yeni bir dönem başlamıştır. 1816 yılında ise Manş Denizi'nde uygulamaya konulan seferlerle iki ülke arasında -İngiltere ve Fransa- düzenli taşımacılık başlatılmıştır. Deniz taşımacılığında yaşanan bu gelişmeleri yakından takip eden Osmanlı, 1827 yılında donanma için ilk buharlı gemisini İngiltere'den satın aldı. 1838 yılında da ilk yerli buharlı gemi, Amerikalı Foster Rhodes tarafından İstanbul Tersanesi'nde inşa edildi. Yelkenli gemilere göre doğa şartlarına çok daha az bağımlı olan buharlı gemiler, kısa sürede deniz taşımacılığında tercih edilir olmuştur. Osmanlı'da buharlı gemilerle tarifeli yük ve yolcu taşımacılığı ise 1840 yılında Mesir-i Bahri vapuru ile başlamıştır (Demir, 2006: 3, 4).

Buharlı gemilerin denizlerde boy göstermeye başlamasıyla birlikte, Avrupa deniz taşımacılığı sektörü hızlı bir dönüşümle yelkenli gemilerden buharlı gemilere geçmeye başlamıştır. Osmanlı'daki dönüşüm ise Avrupa'ya nazaran çok daha yavaş olmuştur. Bu nedenle yabancıların 19. yüzyılda Osmanlı sularındaki deniz taşımacılığında giderek daha fazla rol almaya başladıkları görülmektedir (Demir, 2006: 3).

Sahip olduğu hinterlandı ve ticari potansiyeli sayesinde hızla gelişen Mersin Limanı, bu dönemde yabancı vapur kumpanyalarının Doğu Akdeniz’de uğradıkları önemli limanlarından biri hâline gelmiştir. Önceleri Mersin Limanı ile Avrupa arasında yapılan ticaretin büyük bir kısmı Marsilya üzerinden yelkenli gemilerle yapılmaktaydı (Uygun, 2013: 118). Bunun en önemli nedeni Mersin Limanı’nın ağır tonajlı buharlı gemiler için uygun olmaması ve Mersin’in hinterlandıyla olan bağlantı yollarının yetersizliği nedeniyle ticaret hacminin düşük olmasıydı (Ünlü, 2010: 8). 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra ise gerek Mersin Limanı’nda bulunan iskelelerin geliştirilmesi ve yenilerinin yapılması, gerekse de hinterlandıyla olan bağlantı yollarının iyileştirilmesi, limanın ticaret hacmini arttırmış; bu da, limana gelen yabancı vapurların sayılarına yansımıştır. 1870 yılında Mersin Limanına 761 gemi gelmiştir. Bunlardan 165 adedi buharlı, 596 adedi de yelkenli gemilerdir. 570 gemi ile Osmanlı tüccarları başı çekmektedir. Ancak bu yerli gemilerin tamamı yelkenlidir. Bu nedenle de taşıma kapasiteleri oldukça düşüktür ve bunlar genellikle dâhili limanlar arasında taşımacılık yapmaktadır. Yabancı gemiler içerisinde de 68 gemi ile Fransızlar başı çekerken, Rusların 51 gemisi, İngilizlerin de 16 gemisi Mersin Limanı’na uğramıştır. Bu tarihte 34 adet Mısır gemisi de Mersin Limanı’na gelmiştir. Bu gemilerden çok azı yelkenli, çok büyük bir kısmı ise buharlıdır (HCPP, Commercial Reports 1871: 1088)<sup>4</sup>. 1880 yılında ise 138’i buharlı, 601’i ise yelkenli 739 gemi Mersin Limanı’na gelmiştir. Bu tarihte gelen 552 yerli geminin yine tamamı yelkenlidir (HCPP, Commercial Reports 1881: 1208).

1886 yılında Mersin-Adana demiryolunun açılması ve Çukurova’nın tarım ürünlerinin kolay ve seri bir şekilde Mersin Limanı’na nakledilmesi, Mersin ticaretine yukarı yönde önemli bir ivme kazandırdı. 1885 yılında 171.163 koli olarak gerçekleşen Mersin Limanı’nın ihracatının 1886 yılında 336.608 koliye yükseldiği görülmektedir. Bu durum Mersin’e uğrayan gemi sayısında da aynı oranda artış olduğu anlamına gelmektedir (Uygun, 2013: 124). 1886 yılında 286 (Uygun, 2013: 124), 1887 yılında da 350 yabancı gemi Mersin Limanı’na uğramıştır (HCPP, Trade of Vilayet of Adana (Aleppo) 1888: 6).

---

<sup>4</sup> İngiltere’nin değişik ülkelerdeki konsoloslukları ile yaptıkları yazışmalar ve konsoloslukların gönderdiği raporlar 1854 yılından itibaren basılı hale getirilmiştir. *House of Common Parliamentary Papers* ana başlığı altında yayımlanan bu Foreign Office belgelerinde Osmanlı coğrafyasının özellikle ticarî durumları ile ilgili ayrıntılı istatistikî verilere ulaşmak mümkündür. Bu belgelerden *Commercial Reports Reveived at the Foreign Office from Her Majesty’s Consuls, Reports from Her Majesity’s Consuls on the Manufactures, Commerce on the Consular Districts* gibi genel başlıklar altında tüm Osmanlı coğrafyasını kapsayan bilgilere ulaşılırken, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey* başlıklı raporların *Trade of the Vilayet of Adana/Aleppo* ve benzeri başlıklar altında yayımlanmış kısımlarında Mersin Limanının da içinde bulunduğu Adana ve Halep Vilayetleri ile ilgili bilgilere ulaşmak mümkündür. Bu raporlar bu çalışmanın ana kaynağını oluşturmaktadır ve raporlara yapılan atıflar HCPP (House of Commons Parliamentary Papers) kısaltması ile verilecektir.

**Tablo 1:** 1305 Yılında (Mart 1889-Şubat 1890) Mersin Limanı'na Gelen Gemilerin Tür, Adet ve Tonajları

Ülke	Gemi Sayısı ve Türü			Tonaj		
	Buharlı	Yelkenli	Toplam	Buharlı	Yelkenli	Toplam
İngiltere	96	-	96	39.198	-	39.198
Avusturya-Macaristan	5	-	5	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	11.839	41.292
Mısır	53	-	53	49.675	-	49.675
Sisam Adası	-	1	1	-	269	269
Rusya	23	-	23	30.881	-	30.881
<b>Toplam</b>	<b>310</b>	<b>590</b>	<b>900</b>	<b>278.739</b>	<b>16.278</b>	<b>295.017</b>

**Kaynak:** Cuinet, 1890: II/57; Mazak, 2013: 165

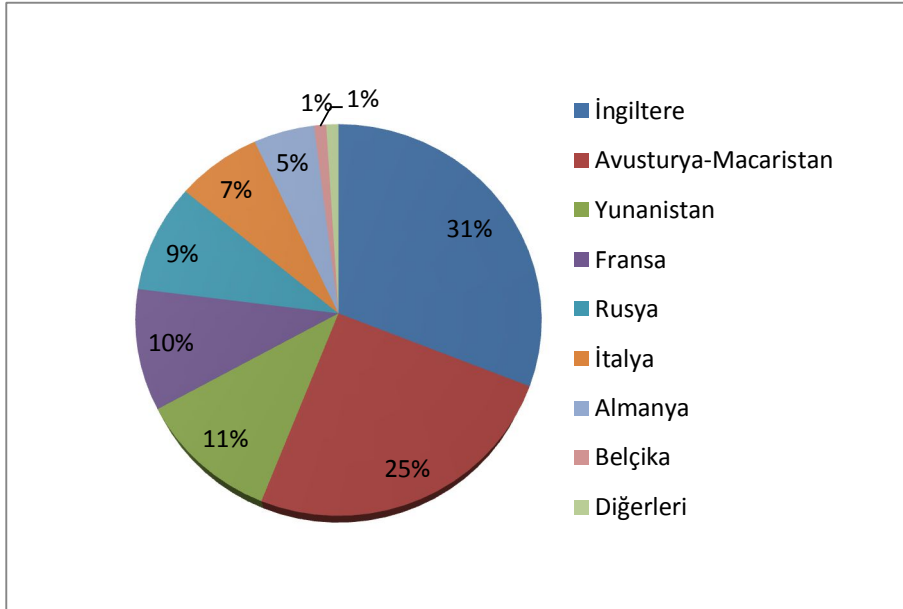
Giderek artan Mersin Limanı trafiğini yukarıdaki tablodan da izlemek mümkün olmaktadır. On yıl önce 739 olan limana gelen toplam gemi sayısı, bu tarihte 900'e yükselmiştir. Bunların 310'u buharlı 590'ı ise yelkenlidir. Toplam 535 yerli geminin ise 35'i buharlıdır. Önceki istatistiklerden farklı olarak yerli tüccar da artık buharlı gemiler kullanmaya başlamıştır. Ancak bu hususta yabancı tüccarın oldukça gerisindedir. Zira toplam 305 yabancı geminin sadece 30'u yelkenli geri kalanı ise buharlıdır. Taşıma kapasitesine bakıldığında ise buharlı gemilerin tonaj olarak avantajı bariz bir şekilde görülmektedir.

XX. yüzyılın başlarında Doğu Akdeniz'in en önemli limanlarından biri konumuna yükselen Mersin Limanı'na değişik milletlerden çok sayıda gemi, yolcu ve yük taşımak amacıyla uğramaktaydı. 1900 ile 1904 yılları arası beş yıllık dönem incelendiğinde 1.780'i buharlı, 4.536'sı da yelkenli olmak üzere toplam 6.316 gemi ticaret amacıyla Mersin Limanı'na gelmiştir. Bu dönemde Mersin Limanı'na gelen yabancı gemilerin mensup oldukları ülkeler şunlardır: İngiltere, Almanya, Fransa, Rusya, Avusturya-Macaristan, İtalya, Yunanistan, Danimarka, Norveç, Belçika, İspanya, Bulgaristan. Bu ülkelere ait 1900 yılında 338 buharlı, 31 yelkenli; 1901 yılında 338 buharlı, 16 yelkenli, 1902 yılında 339 buharlı, 13 yelkenli; 1903 yılında 368 buharlı, 15 yelkenli; 1904 yılında da 397 buharlı, 10 yelkenli gemi limana yanaşmıştır. Bu gemilerden 502'si İngiliz, 401'i Avusturya-Macaristan, 159'u Fransız, 177'si Yunan, 144'ü Rus, 109'u İtalyan, 89'u Alman, 23'ü Belçika, 4'ü İspanyol, 3'ü Norveç, 1'i

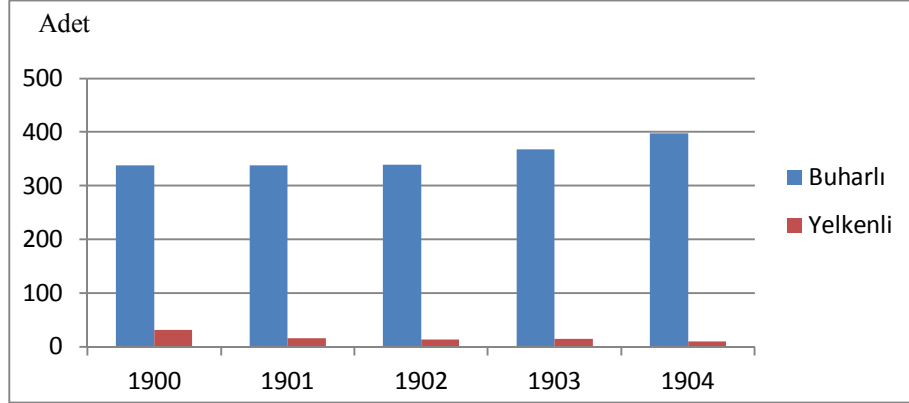


Danimarka, 1'i de Bulgar gemileridir. Bundan başka müstakil devlet olmamalarına rağmen raporlarda ayrıca kaydedilen 9 Sisam ve 1 Kudüs gemisi de bulunmaktadır. Toplamda ise söz konusu beş yıllık dönemde 1.623 yabancı bandıralı geminin Mersin Limanı'na ticaret amacıyla uğradığı görülmektedir. Bu verilerden XX. yüzyılın başlarında Mersin'in dış ticaretinde, diğer Osmanlı liman şehirlerinde olduğu gibi, İngilizlerin başı çektiği anlaşılmaktadır (Bu başlık altında yapılan istatistikî değerlendirmelerde kullanılan veriler şu kaynaktan alınmıştır. HCPP, Trade and Commerce of the Vilayets of Aleppo and Adana 1901: 17; 1903: 30; 1904: 26; 1905: 14).

**Tablo 2:** 1900-1904 Yılları Arasında Mersin Limanına Gelen Yabancı Gemilerin Ait Oldukları Ülkeler

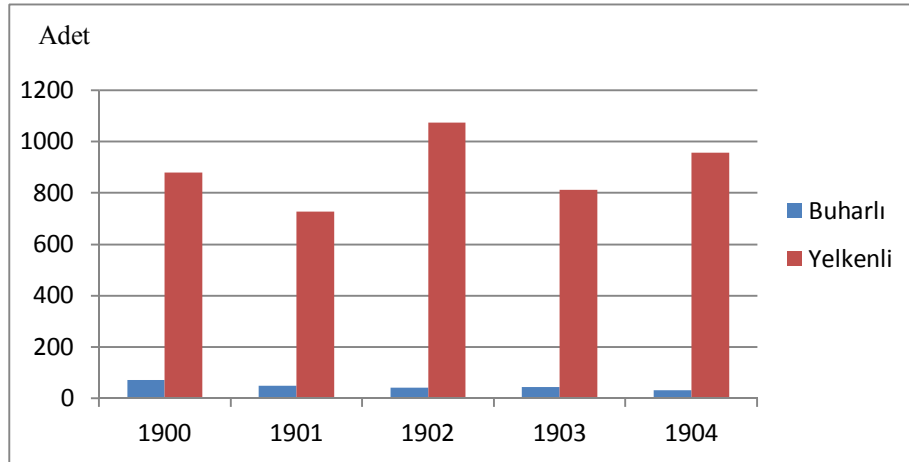


**Tablo 3:** 1900-1904 Yılları Arasında Mersin Limanı'na Gelen Yabancı Gemiler Buharlı-Yelkenli Mukayesesi



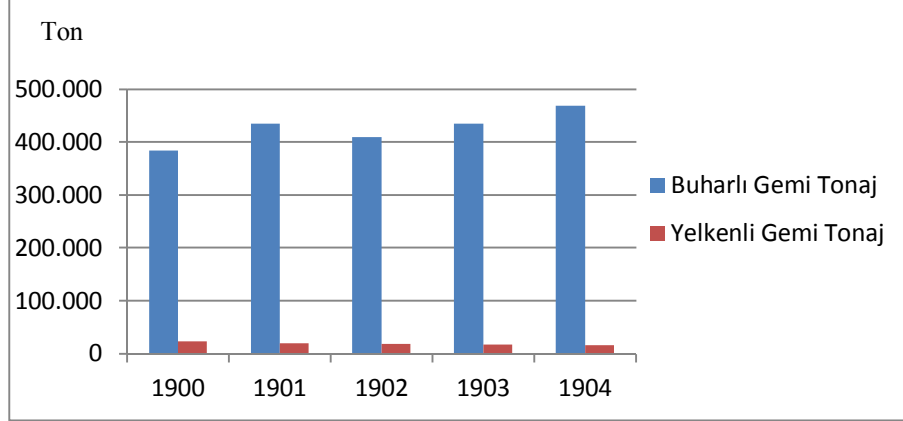
Mersin'e gelen Türk ticaret gemilerine bakıldığında ise; 1900 yılında 71 buharlı, 879 yelkenli; 1901 yılında 49 buharlı, 727 yelkenli; 1902 yılında 40 buharlı, 1.075 yelkenli; 1903 yılında 44 buharlı, 813 yelkenli ve 1904 yılında da 31 buharlı 956 yelkenli geminin limana yanaştığı kayıtlara yansımıştır.

**Tablo 4:** 1900-1904 Yılları Arasında Mersin Limanına Gelen Yerli Gemilerin Buharlı-Yelkenli Mukayesesi



Buharlı ve yelkenli gemiler tonaj bakımından karşılaştırıldığında ise buharlı gemilerin taşıdığı yük ile yelkenli gemilerin taşıdığı yük arasındaki oranın oldukça fazla olduğu göze çarpmaktadır. Söz konusu beş yıllık süreçte Mersin Limanı'na yanaşan buharlı gemiler 2.133.188 tonluk bir kapasiteye sahipken, sayıca hemen hemen üç kat daha fazla olan yelkenli gemiler ise sadece 93.462 tonluk kapasiteye sahiptir.

**Tablo 5:** 1900-1904 Yılları Arasında Mersin Limanı'na Giriş Çıkış Yapan Buharlı ve Yelkenli Gemilerin Tonaj Bakımından Mukayesesi



Bu rakamlar Türk ticaret gemileri ile yabancı ticaret gemileri arasındaki bariz farkı ortaya koyması açısından önemlidir. O dönemde buhar gücüyle çalışan gemilerin ve lokomotiflerin dünyanın en modern taşıma araçları olduğu düşünüldüğünde, Mersin limanına yanaşan yabancı bandıralı gemilerin çok büyük bir kısmının buharlı olması, Avrupalı tüccarların Osmanlı tüccarlarına kıyasla taşımacılıkta ne derece ileri seviyede olduklarını ortaya koymaktadır. Örneğin söz konusu beş yıllık dönemde Mersin Limanına gelen 502 İngiliz, 399 Avusturya-Macaristan, 159 Fransız, 144 Rus ve 89 Alman gemisinin tamamı buharlıdır. 109 İtalyan gemisinin sadece 3'ü, 199 Yunan gemisinin de 68'i yelkenli diğerleri buharlıdır. Türk gemilerine bakıldığında ise toplamda mezkûr limana uğrayan 4.685 gemiden sadece 235'i buharlı geriye kalan 4.450'si yelkenli gemidir.

Yukarıda bahsedilen buharlı gemilerle yelkenli gemiler arasındaki yük taşıma kapasiteleri karşılaştırıldığında, Türk gemilerinin sayıca ezici üstünlüğüne karşın yük taşımadaki oldukça sınırlı kapasitesi Türk deniz ticareti açısından o dönemde oldukça büyük bir handikap olarak ortaya çıkmaktadır.

#### **Mersin'e Gelen Buharlı Gemi Kumpanyaları**

XIX. yüzyılın ortalarına kadar çoğunlukla yelkenli gemilerin uğrak yeri olan ve bir iskele hüviyetinde olan Mersin Limanı, daha önce de bahsedildiği üzere, gerek iskele şartlarının iyileştirilmesi nedeniyle büyük gemiler için daha elverişli hale getirilmesi gerekse de hinterlandıyla olan bağlantı yollarının iyileştirilmesi nedeniyle ticaret hacminin artması gibi olumlu gelişmelerin bir sonucu olarak yüzyılın ikinci yarısında yabancı vapur kumpanyalarının Doğu Akdeniz'deki önemli uğraklarından biri hâline geldi. Ancak Mersin Limanı'nın gerçek anlamda değişimi ve gelişimi, Avrupa'nın önemli vapur şirketlerinin uğramaya başlamasıyla olmuştur. Bu bağlamda akla gelen iki büyük şirket Messageries Maritimes ve Lloyd Kumpanyalarıdır.

Mersin Limanı'na düzenli sefer yapan ilk buharlı vapur kumpanyası Fransızların dünyaca ünlü şirketi Messageries Maritimes'tir<sup>5</sup>. Eylül 1851'den itibaren seferlerine başlayan şirket, her 20 günde bir İzmir-Rodos üzerinden Mersin ve İskenderun'a oradan da Beyrut ve Yafa'ya kadar Suriye Limanlarına uğramaya başladı. 1854'ten itibaren ise İskenderiye'ye kadar bu hat uzatıldı ve seferler 15 günde bir yapılmaya başlandı. Buna göre İzmir'den gelen vapurlar iki haftada bir perşembe, İskenderiye'den gelenler ise yine iki haftada bir cuma günleri Mersin'e uğramaktaydılar (Uygun, 2013: 118, 119).

Messageries Maritimes Kumpanyasına ait vapurların Mersin'e gelmesinin ve şirketin Mersin'de ve Tarsus'ta birer acente tesis etmesinin, ilerleyen yıllarda Mersin ve çevresinin imarına büyük katkı sağladığı görülmektedir (Uygun, 2013: 119). Zira şirket limanın ticaret hacmini arttırmak için bölgenin ulaşım imkânlarının iyileştirilmesi hususunda girişimlerde bulunmak ve açıkta bekleyen gemilere yük taşıyan mavnaların rahat yanaşabilmesi için yeni bir iskele inşa etmek gibi imar faaliyetleri yürütmüştür (Oğuz, 2008: 97; BOA. İ.MMS. 49/2098). Ayrıca acentelerinde çalıştırmak üzere bünyesinde özellikle gayrimüslim Osmanlı tebaasından birçok insan istihdam ederek şehrin önemli işverenlerinden biri konumuna gelmiştir (Uygun 2013: 120).

İlerleyen yıllarda Mersin'deki ticarî faaliyetlerini giderek arttıran Messageries Maritimes kumpanyası sadece yük değil yolcu taşımacılığında da önemli bir yere sahip olacaktı. 1883 yılında Mersin'e giriş yapan 10.100 yolcunun 2.520'si, Mersin'den çıkış yapan 7.900 yolcunun da 2.198'i Messageries Maritimes kumpanyası tarafından taşınmıştır. Ayrıca şirket aynı yıl 37.058 koli ithalat ve 70.308 koli de ihracat gerçekleştirmiştir. 1886 yılında Mersin-Tarsus-Adana demiryolunun açılmasıyla ticaret hacmi ikiye katlayan Mersin Limanı'na, Messageries Maritimes kumpanyası tarafından düzenlenen 53 sefer düzenlemiştir. Bu seferlerde ise 1.762.520 kg ithalat, 9.900.610 kg ise ithalat maddesi taşımıştır. 1890-1900 yılları arasında şirketin Mersin'deki ticaret hacminde önemli düşüşler meydana geldi. Bunun en önemli nedenleri, bu dönemde Mersin Limanı'na uğrayan vapur sayısındaki artış nedeniyle rekabetin kızışması ve bölgede meydana gelen Ermeni olaylarının ticarî faaliyetlere olan etkisi, olarak gösterilebilir. 1900 yılından sonra ise Mersin ve hinterlandında ticarî bakımdan bir hareketlilik görülür. Bunda özellikle 1903 yılında tamamlanan Konya-Ereğli demiryolu hattının bölge ticaretine olan katkısı önemlidir. Bu canlanma vapur kumpanyalarının nakliye trafiğine de yansımıştır. Messageries Maritimes kumpanyası 1901 yılında 26 sefer düzenlediği

---

<sup>5</sup> Messageris Maritimes şirketi 28 Şubat 1851 tarihinde Marsilya merkezli olarak Compaigne Des Services Maritimes Des Messageries Nationales adıyla kurulmuş, 1871'de adını Compaigne Des Messageries Maritimes olarak değiştirmiştir (Ünlü ve Ünlü, 2009: 82). Şirketin Osmanlı topraklarındaki amacı; *"Fransa ile Osmanlı toprakları arasında bağlantı kurarak Osmanlı Devleti'nin bakir bölgelerinde keşfedilmemiş olan muazzam zenginliklerinin kapılarını Fransız ticaretine açmak ve Fransız endüstri ürünlerine Pazar oluşturmak"* olarak belirlenmiştir (Uygun, 2013: 37-39).

Mersin Limanı'nda 52.379 tonluk bir ticaret hacmine sahip olmuştur. 1910 yılında ise 26 seferde 48.527 tonluk emtia taşımıştır. Bu dönemde Mersin Limanı'na uğrayan Rus ve İngiliz vapur kumpanyalarının sayılarında hızlı bir artış oldu. Yine bu dönemde bölgede yaşanan Ermeni olayları, Messageries Maritimes kumpanyasını olumsuz etkilemekteydi. Zira şirket ticarî faaliyetlerini büyük ölçüde bölgenin yerli Ermeni tüccarları vasıtasıyla yürütmekteydi. Bu nedenle Messageries Maritimes Kumpanyası dolayısıyla Fransızlar Mersin Limanı'ndaki ticarî üstünlüğü İngiliz ve Rus şirketlerine kaptırdılar. 1880'lerde 250.000 Frank civarında olan şirketin yıllık yolcu ve emtia gelirleri, 1912 yılında 90.000 Frank'a kadar geriledi. 1902 ile 1913 yılları arasında şirketin gelirlerinin 65.902,00 Frank ile 114.855,30 Frank arasında değiştiği görülmektedir. Şirketin 1902-1913 yıllarında Mersin acentesi olan Jaureguiberry Edmond'un sunduğu raporda Mersin-Marsilya arasındaki Pamuk ticaretinin dahi Rus ve Hidiviye (Khedival) kumpanyalarının eline geçtiğinden yakınması şirketin Mersin ticaretindeki rolünün büyük ölçüde kaybolduğunu göstermesi açısından önemlidir (Uygun, 2013: 121, 129).

Dönemin bir diğer önemli şirketi ise Avusturya Lloyd Kumpanyasıdır. 1833 yılında Trieste'de kurulan sigorta şirketinin 1836 yılından buharlı vapur departmanı olarak kurulan şirket, ilk seferini 1837 yılında Trieste, Ankona, Korfu, Patras, Pire, Sira, İzmir ve İstanbul hattında gerçekleştirdi (Kılıçarslan, 2013: 10, 18). 1840 tarihinde ise Kalsa-İstanbul, Köstence-İstanbul hatlarıyla Osmanlı limanlarına ilk düzenli seferlerini başlattı. Bu tarihten sonra Karadeniz ve Akdeniz'deki Osmanlı limanları Lloyd kumpanyasının ana aktivite alanları olmuştur. 1846 yılına gelindiğinde Lloyd'un Osmanlı deniz ticaretindeki payı %10'lara kadar ulaşmıştı (Demir, 2006: 4).

Her ne kadar Lloyd kumpanyası buharlı vapur seferlerini Akdeniz'de başlatan ilk şirketlerden biri olsa da burada İngiliz ve Fransızlar tarafından çok önceden kurulmuş yerleşik bir ticaret ağı bulunmaktaydı. Ayrıca Akdeniz'de Karadeniz'e göre daha fazla ticaret yapan şirketin bulunması Lloyd'un Akdeniz'deki ticaretinde çok fazla değişkenliğe neden olmuştur (Kılıçarslan, 2013: 154).

Lloyd, 1846 yılında Trieste, Korfu, Sira, Rodos, Larnaka, Beyrut, İskenderiye hattında ticaret yapmaya başladı. Bu hatta 1850 yılında Trablus, Hayfa, Yafa, İskenderun, Lazkiye ve Mersin İskelelerini de ekledi. Böylece Mersin Limanı'na tarifeli seferler yapmaya başlayan şirket, 1854 yılında Mersin acentesini de hizmete açtı ve mezkûr limanın en önemli ticarî aktörlerinden biri hâline geldi (Kılıçarslan, 2013: 85, 86).

Lloyd vapurları 1855 yılından itibaren Kıbrıs üzerinden aktarmalı olarak Mersin Limanı'na uğramaya başlamıştır. Kıbrıs'tan Beyrut'a gitmek üzere Mersin'e gelen Lloyd vapurları cuma günleri, Beyrut'tan hareketle Kıbrıs'a gitmek üzere Mersin'e uğrayan vapurlar ise cumartesi günleri Mersin'den hareket etmekteydi (Uygun, 2013: 119).

1890'lı yıllarda Mersin'e uğrayan nakliyat kumpanyalarının sayısında meydana gelen artışa paralel olarak şirketler arasındaki rekabet de kızışmıştır. Bu dönemde diğer vapur kumpanyaları gibi Lloyd da Mersin'e yaptığı sefer sayısında

artışa gitti. Ancak bölgede yaşanan Ermeni olaylarının ticarî faaliyetlere olan etkisi nedeniyle 1900'lerin başında Mersin ticaretindeki durgunluk Lloyd kumpanyasını da olumsuz yönde etkilemiştir. Buna bağlı olarak 1901 yılında Lloyd'un Mersin'e 77 sefer yaparken 1910 yılında bu sayının 50'ye düştüğü görülmektedir. Tonaj olarak karşılaştırıldığında ise 1901 yılında gelen 77 vapur toplamda 125.179 tonluk bir kapasiteye sahipken, 1910 yılında gelen 55 vapur 13.861 tonluk bir kapasiteye sahiptir (Uygun, 2013: 126). Bu rakamlar vapur sayılarındaki düşüşle birlikte Lloyd'un Mersin'e düşük tonajlı vapurları gönderdiğini de göstermektedir.

1902 yılında Mersin'de acentelik yanında bir de posta ofisi açan Lloyd şirketi, Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu siyasi ve ekonomik bunalım, Balkan Savaşları ve I. Dünya Savaşı'nın etkileri nedeniyle ticarî faaliyetlerdeki istikrarsızlık ve güvenlik problemleri yüzünden 1914 yılında Mersin'deki posta ofisini 1918 yılında da acentesini kapatmıştır (Kılıçarslan, 2013: 85).

Bu iki şirketten başka, sürekli artan ticarî hareketliliğe paralel olarak 1870'li yıllardan itibaren Rus Navigation, İngiliz Belle's Asia Minor<sup>6</sup>, 1880'lerden itibaren Mısır Khedival ve İtalyan Rubattino kumpanyaları da Mersin Limanı'na uğramaya başladılar. 1900'lü yılların başında İngilizlerin idaresindeki Mısır Khedival şirketi hızlı bir gelişim göstererek birinci sınıf bir vapur kumpanyası hâline geldi ve özellikle yolcu taşımacılığında sağladığı konforla ön plana çıktı. Yine bu dönemde bir başka İngiliz şirketi olan Prince Line, tüm Osmanlı limanları ile Marsilya arasında yapılan ticarete Messageries Maritimes şirketi ile rekabet etmeye başladı. Prince Line, 1903 yılında Mersin ile İngiltere arasında yük ve yolcu taşıyan tek şirket durumundaydı (HCPP, Trade of the Vilayets of Adana and Aleppo 1903: 14; 1904: 17). Bunlardan başka 1901-1910 yılları arasında Mersin Limanı'na uğrayan kumpanyalar ve mensup oldukları ülkeler şunlardır: Messageries Maritimes, Chyprien Fabre (Fransa), Prince Line, Khedival, Bell's Asia Minor (İngiltere) (HCPP, Trade of the Vilayets of Adana and Aleppo 1904: 14), Navigation Rus, Navigation North (Rusya), Deutche Levant Line, Pantaleon (Almanya), Chyprien Fabre, Florio Rubattino, Balhi Calcaqua (İtalya), Lloyd (Avusturya), Royal Neederlandaise (Hollanda), Roman Kumpanyası (Romanya), Amerikan Kumpanyası (Amerika), Adolf Belge (Belçika), Hacı Davud, İrade-i Mahsusa (Osmanlı) (Uygun, 2013: 120-128).

### **Ürünlere Göre Mersin Limanı İhracat ve İthalatı**

Mersin Limanı'nın Osmanlı ve Akdeniz ticareti içerisinde yer almaya başladığı XIX. yüzyılın ortalarından itibaren daima yukarıya doğru ivmelenen ticarî faaliyetlerine paralel olarak, ticareti yapılan ürünlerin çeşitliliğinde de artışlar olduğu görülmektedir. Zira ardında Çukurova'yı içine alan Adana Vilayeti gibi bir hinterlanda sahip olan Mersin Limanı'nın ticarî aktivitelerini ilk zamanlar tarım ürünleri şekillendirirken, yüzyılın sonlarına doğru Tarsus, Adana ve Mersin'de kurulmaya

---

<sup>6</sup> Bu şirketin adı 1921 yılında Bell's Orient Line olarak değişmiştir (Ünlü ve Ünlü, 2010: 82).

başlayan sanayi kuruluşlarının etkisiyle mamul ya da yarı mamul sanayi mallarının ticarî emtia içerisine dâhil olduğu söylenebilir.

Ortalama on yıllık aralıklarla incelendiğinde Mersin Limanı'nın ihracat ve ithalat kalemlerinde meydana gelen bu değişiklikleri gözlemek mümkün olabilmektedir. Mersin'in Adana Vilayetinin iskelesi olarak ön plana çıkmaya başladığı XIX. yüzyılın ortalarında iskeleden en çok pamuk, kereste ve bakır ticareti yapıldığı dikkati çekerken (Oğuz, 2008: 86), ilerleyen yıllarda gerek ticarî emtia çeşitliliğinde gerekse de miktarında daimî bir artışın olduğu gözlemlenmektedir. Mersin Limanı'nın ihracat ve ithalat istatistikleri ile ilgili mevcut ilk ayrıntılı veriler ise 1870 yılına aittir.

**Tablo 6:** 1870 yılı Mersin Limanı İhracat ve İthalat Kalemleri ve Miktarları

İhracat		İthalat	
Ürün	Miktar	Ürün	Miktar
Pamuk	20.170 balya	İpek/Yün Mamul Eşya	4.000 balya
Deri	2.000 balya	Çuval Bezi	1.300 balya
Halı	100 balya	Un	3.000 paket
Kök Boya	3.000 balya	Deri	1.500 balya
Kurutulmuş Et	350 balya	Petrol	6.000 paket (varil)
Buğday	332.000 kg.	Şeker	140.000 okka
Arpa	100.000 kg.	Kahve	110.000 okka
Susam	2.000.000 okka	Sabun	90.000 okka
Cehri <sup>7</sup>	40.000 okka	Tütün	70.000 okka
Yün	270.000 okka	Likör	40.000 okka
Balmumu	4.000 okka	Demir	60.000 okka
Kemik	480.000 okka	Baharatlar	3.000 okka
Sakız	12.000 okka		

**Kaynak:** HCPP, Commercial Reports 1871: 1089.

Yukarıdaki tabloda belirtilen 1870 yılı ihracat ve ithalat verileri incelendiğinde ihracat kalemlerinin tarımsal ve hayvansal ürünlerden oluştuğu görülür. Özellikle pamuk, susam, buğday ve arpa ihracatı ön plandadır. İthalat maddeleri ise mamul maddelerden oluşmaktadır. Özellikle şeker, kahve, sabun ve tütün ithalatı ilk sıralarda yer almaktadır. Bu dönemde buğday satıp un ithal etmek, pamuk satıp çuval bezi ithal etmek ya da yünü ham olarak satıp mamul olarak ithal etmek, bölgede

<sup>7</sup> Meyvesi boya maddesi olarak kullanılan bir tür bitki. Uluslararası piyasada bir zamanlar ticari madde olarak çok önemli bir yer tutmaktaydı. Anadolu'nun değişik yörelerinde sarı boya, sarı tane, altın ağacı, boyacı diken, cehni, cehil, çehri olarak da adlandırılır. Yabancı dillerde ise, Graines de Perse, Graines d'Avignon, Persan Berries, Yellow Berries olarak isimlendirilmektedir (Somuncu, 2004: 99).

bunları işleyecek sanayi kuruluşlarının olmadığına ya da yetersiz olduğunun kanıtıdır. Mersin Limanı'nın 10 yıl sonrasına ait ihracat ve ithalat verileri ise şu şekildedir:

**Tablo 7:** 1880 yılı Mersin Limanı İhracat ve İthalat Ürünleri ve Miktarları

İhracat			İthalat		
Ürün	Miktar (Ton)	Değer (Pound)	Ürün	Miktar (Ton)	Değer (Pound)
Buğday	12.410	98.320	İpek ve Yün Mamul Eşya	2.048	83.974
Arpa	1.425	5.700	Şeker	984	29.920
Pamuk	2.900	122.115	Kahve	545	55.430
Susam tohumu ve diğer tohumlar	4.915	76.060	Pirinç	1.573	30.310
Yün	538	21.520	Deri	263	19.120
Kereste	4.624	46.160	Demir	1.115	23.100
Ham Deri	530	15.900	Bakır	65	5.840
Palamut	608	2.880	Demir Sülfat	58	685
Balmumu	127	12.262	Kırmızı Biber	82	5.060
Cehri	140	6.900	Petrol	960	38.400
Ağaç sakızı	245	31.800	Sabun	670	29.262
Halı	24	7.660	Baharat	...	57.262
Kurutulmuş Et	100	5.000	Tütün	250	10.450
Koza	10	1.132	Ham Deri	7	1.450
Kemik	280	920	Keçi Kılı	10	1.600
Eski Giysi-Paçavra	440	2.160	Erzak	57	5.050
Çeşitli Ürünler	300	5.990	Tıbbî İlaçlar ve Çeşitli Ürünler	365	28.606
Büyükbaş Hayvan	640	3.200			
Baharatlar	...	96.716			
<b>Toplam</b>	<b>30.256</b>	<b>562.395</b>	<b>Toplam</b>	<b>9.052</b>	<b>425.519</b>

**Kaynak:** HCPP, Reports from Her Majesty's Consuls... Part VII, 1881: 1266, 1267.

Tabloya göre 1880 yılında Mersin Limanı'nın toplam ticaret hacmi miktar olarak 39.308 ton olarak gerçekleşmiştir. Bunun %77'sini ihracat geri kalanını ise ithalat maddeleri oluşturmaktadır. Değer olarak bakıldığında ise ticaret hacmi 987.914 pound olarak gerçekleşmiştir. Bunun 562.395 poundu (%57) ihracat ve 425.519 poundu (% 43) ise ithalattır. Bu durumda ihraç ürünlerinin miktar olarak %77 seviyelerinde olmasına karşın değer olarak %57 seviyesinde olması Mersin



Limanı'ndan yapılan ithalatın yükte hafif, pahada ağır olduğu sonucunu ortaya koymaktadır. Ayrıca bu tarihte 10 yıl öncekinden farklı olarak ihracat kalemlerindeki çeşitliliğe; mısır tohumu, susam tohumu, çeşitli bitki tohumları, kereste, ham deri, koza, palamut, ağaç sakızı ve büyükbaş hayvan da eklenmiştir. İthalata ise; ipek, pirinç, işlenmemiş deri, keçi kılı, bakır, demir sülfat, baharat çeşitleri, kömür ve tıbbî ilaç dâhil olmuştur. İhracat kalemlerinde meydana gelen artışla birlikte ihracatı yapılan ürünlerin miktarlarında da 10 yıl öncesinin rakamlarına göre hatırı sayılır artışlar olduğu gözlenmektedir. Örneğin; 1870 yılında 332.000 kg. (332 ton) buğday ihraç edildiği kayıtlara geçirilmişken, bu rakam 1880 yılında 12.410 tona yükselmiştir. Yine aynı şekilde arpa ihracatı 100.000 kg. (100 ton)'dan 1.425 tona, yün ihracatı 270.000 okka (346,14 ton)'dan 538 tona yükselmiştir. Bunlar gibi diğer ihracat ürünlerinde de artış söz konusudur. İthalata bakıldığında ise 1870 yılında 140.000 okka (179,48 ton) olan şeker ithalatı 984 tona, 110.000 okka (141,02 ton) olan kahve ithalatı 545 tona, 60.000 okka (76,92 ton) olan demir ithalatının da 1.115 tona ulaştığı görülmektedir. Diğer ithalat kalemlerinde de bu artış söz konusudur. 1890 yılına gelindiğinde Mersin Limanı'nın ticaret hacminin yukarıya doğru ivmelenmeye devam ettiği görülmektedir.

**Tablo 8:** 1890 yılı Mersin Limanı İhracat ve İthalat Ürünleri ve Miktarları

Ürün	İhracat		Ürün	İthalat	
	Miktar (Ton)	Değer (Pound)		Miktar (Ton)	Değer (Pound)
Buğday	28.850	165.000	Kahve	198	16.000
Arpa	18.250	58.500	Şeker	1.166	23.500
Yulaf	10.300	33.000	Pirinç	674	12.000
Darı	600	1.650	Ham Demir	500	4.500
Pamuk	3.000	108.000	Bakır Levha	23	1.500
Susam	2.100	31.000	Çivi ve Demir Edevat	800	11.200
Yün	.....	32.000	Makine	800	3.900
Kuru Üzüm	1.850	16.500	Manchester Goods <sup>8</sup>	750	68.000
Dut	406	36.500	Çuval	440	13.000
Ağaç Sakızı	316	51.000	Yünlü Malzeme	300	25.000
Kurutulmuş Meyve	340	8.000	İşlenmiş Deri	118	19.000
Yarı İşlenmiş Deri	425	17.200	Petrol	1.462	12.000
İpek Kozası	6	2.000	İçki ve Şarap	230	12.000
Balmumu	28	3.400	Sabun	1.335	58.500

<sup>8</sup> Çarşaf ve havlu gibi keten veya pamuklu ev tekstili ürünler, <http://dictionary.reverso.net/english-definition/manchester>.

Büyükbaş Hayvan	.....	12.000	Zeytin Yağı	145	5.900
Halı ve Kilim	75	8.500	Tütün	222	71.000
Afyon	6	9.500	Erzak	95	2.500
Katran	400	5.400	Meyve	290	3.800
Ağaç ve Kereste	600	2.500	Tıbbî İlaç ve Kimyasallar	10	1.900
Pamuk İpliği	210	15.300	Baharat	14	2.600
Diğer Ürünler	1.900	38.000	Cam ve Toprak Eşyalar	750	7.500
			Fantezi Eşyalar	105	6.000
			Diğer Ürünler	764	28.000
<b>Toplam</b>	<b>70.462</b>	<b>654.950</b>	<b>Toplam</b>	<b>10.467</b>	<b>404.300</b>

**Kaynak:** HCPP, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, Trade of Aleppo 1891: 9, 10.

Tablodan da anlaşılacağı üzere 1890 yılında Mersin Limanı'nın toplam ticaret hacmi miktar olarak 80.929 ton olarak gerçekleşmiştir. Bunun 70.462 tonunu (%87) ihracat ve 10.467 tonunu da (%13) ithalat maddeleri oluşturmaktadır. Değer olarak bakıldığında ise toplam ticaret hacmi 1.059.250 pound olarak gerçekleşmiştir. Bunun 656.950 poundu (% 62) ihracat ve 404.300 poundu da (%38) ithalat değerleridir. 10 yıl önceki rakamlarla karşılaştırıldığında ticaret hacminde %100'ün üzerinde bir artış olduğu göze çarpmaktadır. İhracat oranlarının hem miktar hem de değer olarak ticaret hacmi içerisindeki yeri de yine 10 yıl öncesine nazaran artış göstermiştir. İhracat rakamları miktar olarak %10, değer olarak da %5 oranında artmıştır. Özellikle de buğday ve arpa ihracatında kayda değer bir artış olduğu gözlemlenmektedir. İthalat kalemleri içerisinde ise en dikkat çekici olan makine ithalatıdır. 1886 yılından itibaren her yıl değişik miktarlarda makine ithal edildiği kayıtlara yansımıştır. 1886'da 80, 1887'de 400 (HCPP, Trade of the Vilayet of Adana (Aleppo) 1888: 6), 1888'de 300 (HCPP, Trade of Adana 1889: 5), 1889'da 60 (HCPP, Trade of Aleppo 1890: 12) ve 1900 yılında ise 80 (HCPP, Trade of Aleppo 1891: 10) adet makine ithal edilmiştir. Şüphesiz bu makineler bölgede sanayi kuruluşlarının giderek yaygınlaştığının ve de tarımda modern makineler kullanılmaya başlandığının göstergesidir. Bu konuda 1901 yılına ait İngiltere konsolosluk raporunda; Çukurova'da kullanılan tarım araç-gereçlerinin sayısının arttığı, özellikle biçerdöver satışında büyük bir artış olduğu belirtilmektedir. Ayrıca Amerika'nın biçerdöverinin bölgede tercih edildiği ve bir önceki yıl 100'den fazla biçerdöver satıldığı vurgulanmaktadır (HCPP, Trade of Aleppo 1891: 12). Mersin Limanı'nın 10 yıl sonrasına ait yani 1900 yılı verileri ise şu şekildedir:

**Tablo 9:** 1900 yılı Mersin Limanı İhracat ve İthalat Ürünleri

İhracat		İthalat			
Ürün	Değer (Pound)	Ürün	Değer (Pound)	Ürün	Değer (Pound)
Buğday	134.216	Pamuklu Kumaş	2.417	Kereste	15.900
Arpa	22.958	Mamul Eşya	47.115	Tıbbi İlaç	3.840
Yulaf	52.414	İpekli Kumaşlar	5.805	Hurma	280
Susam Tohumu	66.199	Pamuk İpliği	5.162	Kına	3.240
Pamuk	304.452	Yün Eşyalar	4.374	Fasulye	1.720
Pamuk İpliği	39.070	Bez Eşyalar	2.007	Çivit	785
Yün	8.830	Çuval ve Çadır Bezi	10.720	Mum	300
Yün İpliği	802	Kahve	2.230	Kirtasiye	3.255
Un, İrmik	15.065	Şeker	25.997	Çanak Çömlek	4.260
Buğday Kepeği	4.641	Biber	6.610	Kordon, Kablo	1.840
Üzüm	4.427	Baharat	6.616	Petrol	8.995
Ağaç Sakızı	21.987	Pirinç	6.760	Üniforma	678
Cehri	4.422	Demir	810	Fayans	870
Pamuk Tohumu	9.621	Döküm Demir	17.464	Diğer Maddeler	4.244
Tütün	1.140	Demir Saç	910		
Çeşitli Çekirdekler	4.885	Teneke	1.059		
Balmumu	4.906	Çivi	6.070		
İpek Kozası	5.503	Şap	315		
Ham Deri	9.850	Bakır	6.992		
Halı	1.760	Kurşun	610		
İtalyan Salçası	630	Dikiş Makinesi	12.120		
Krom	4.720	Tarım Makineleri	7.910		
Odun Kömürü	1.040	Nişadır	700		
Katran	6.249	Asit	300		
Turunç	3.890	Kömür	2.380		
Kereste	9.000	Çinko Sülfat	980		
Çam Kabuğu	15.460	Teçhizat, Hırdavat	9.175		
Ceviz Fidanı	101	Alkol	5.191		
Tahin	2.494	Alkollü İçecekler	280		
Büyükbaş Hayvan	909	Çimento	804		
Kemik	12.600	Zeytin Yağı	882		

Konserve Erzak	1.190	Madeni Yağlar	887
Çeşitli Tahıllar	38.654	Sabun	8.210
Kurşun	166	Deri	5.707
Diğer Maddeler	9.855	Konserve Erzak	3.345
<b>Toplam</b>	<b>821.243</b>	<b>Toplam</b>	<b>269.121</b>

**Kaynak:** HCPP, Diplomatic and Consular Reports, Turkey, Trade of the Vilayet of Aleppo 1900: 13-16.

Tabloda ithalatı ve ihracatı yapılan ürünlerin miktarları yer almazken sadece pound cinsinden değerleri verilmiştir. 1890 yılı ile karşılaştırıldığında özellikle ürün çeşitliliğindeki artış ile toplam ihracat değerinin ithalat değeri karşısındaki artışı dikkati çekmektedir. Bu yılda toplam ticaret hacmi, 1.090.364 pound olarak gerçekleşmiştir. Bunun 821.243 poundu ihracat, 269.121 poundu ise ithalattır. İhracatın toplam ticaret hacmi içerisindeki yeri 10 yıl önceki rakamlara nazaran %62'den %75'lere yükselmiştir. Bu artışta giderek yükselmekte olan pamuk ihracatının katkısı çok büyüktür. 1890 yılında 108.000 pound olarak gerçekleştirilen pamuk ihracatını 1900 yılında hemen hemen üç kat artarak 304.452 pounda çıkmıştır. Yine bu dönemde pamuk ipliği, yün ipliği, un ve irmik gibi tarıma dayalı sanayi ürünlerinin ihracatında görülen artış da dikkati çekmektedir. Şüphesiz bu durum, Çukurova bölgesinde gelişen sanayi yatırımlarının bir sonucudur. Özellikle bu dönemde Mersin'de, Tarsus'ta ve Adana'da birçok tekstil fabrikasının kurulduğu bilinmektedir (Uğuz, 2011: 336, 337). Ayrıca bulgur ve irmik üretiminin de yapıldığı un fabrikalarının açılmasıyla (Uğuz, 2011: 327) da 1900 yılına kadar dışarıdan un ithali yapılan Mersin Limanı'ndan 1900 yılı ile birlikte un ve irmik ihracatının yapılmaya başlandığı görülmektedir. Ancak özellikle tekstil alanında yapılan yatırımlara ve kurulan fabrikalara rağmen, Mersin Limanı'ndan 1900 yılında yapılan ithalat içerisinde kumaş, bez ve iplik çeşitleri ön plana çıkmaktadır. Bu durum bölgedeki tekstil üretiminin yetersizliği ile birlikte fabrikalarda üretilen ürün çeşitliliğinin sınırlı olmasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca o dönemde yarı mamul bez olarak ihraç edilen ürünlerin mamul konfeksiyon ürünleri olarak ithal edildiği de göz ardı edilmemelidir.

#### **Ülkelere Göre Mersin Limanı İhracat ve İthalatı**

Basit bir iskele hüviyeti ile ortaya çıktığı 1850'li yıllarda, sınırlı sayıda ülkeye ait gemilerin geldiği Mersin Limanı, ilerleyen dönemde deniz ticaretinde görülen gelişmelere, Çukurova'nın tarımsal potansiyelinin artmasına ve bölgede gerçekleştirilen sanayi yatırımlarına paralel olarak yerli ve yabancı birçok geminin sıklıkla uğradığı bir liman hâline gelmiştir.

1870 yılında İngiltere, Fransa, Rusya, İtalya, Avusturya, Yunanistan ve Hollanda devletlerine ait 26 buharlı, 131 de yelkenli olmak üzere toplam 157 gemi ticaret amacıyla gelmiştir. Bu yılda 570 Osmanlı, 34 de Mısır yelkenlisi Mersin Limanı'na uğramıştır. Fransa 68 gemi ile ilk sırada yer alırken 51 gemi ile Rusya ikinci

ve 18 gemi ile de İngiltere üçüncü sırada yer almaktadır (HCPP, Commercial Reports 1871: 1088).

1838 Balta Limanı Antlaşması ile Osmanlı deniz ticaretinde ağırlığı artmaya başlayan İngiltere'nin bu tarihte Mersin ticaretinde henüz Fransa kadar etkin olmadığı görülmektedir. Aşağıda yer alan tabloda çeşitli yıllardaki Mersin Limanı'nın ihracat rakamları verilmiştir.

**Tablo 10:** Ülkelere Göre Mersin Limanı'ndan Yapılan İhracat Miktarları (Pound)<sup>9</sup>

Ülkeler	Yıllar						
	1880	1894	1900	1902	1903	1904	1907
İngiltere	18.814	60.606	43.800	58.616	121.290	199.362	113.900
Fransa	142.100	164.165	122.649	38.395	104.685	85.800	61.460
Türkiye	251.736	267.684	329.550	266.823	633.095	429.425	175.795
Avust- Macaristan	26.250*	75.655*	106.950	67.680	228.269	83.962	62.593
İtalya	---	---	115.098	47.098	220.865	121.388	48.425
Yunanistan	10.090	4.790	1.100	19.377	65.247	17.395	11.700
Mısır	49.240	12.328	57.980	115.522	144.832	197.911	168.280
Rusya	5.040	---	18.334	55.706	44.612	48.845	---
Almanya	---	---	21.178	38.842	17.422	94.031	48.080
Belçika	---	---	4.604	9.932	104.753	54.603	33.720
Kıbrıs	---	---	---	5.458	3.223	4.020	4.395
İspanya	---	---	---	10.840	108.287	34.115	14.580
Amerika	---	---	---	311	1.062	5.784	12.152
Diğer	---	34.377	---	---	---	1.566	3.360
Toplam	562.359	609.605	821.243	734.600	1.802.394	1.378.207	786.610

Tablo incelendiğinde ilk göze çarpan şey, Mersin Limanı'ndan ticaret yapılan ülkelerin sayısındaki yıldan yıla gözlenen artıştır. 1870'lerde ve 1880'lerde 6-7 ülkeye ait gemiler Mersin'e gelirken XX. yüzyılın başlarına gelindiğinde bu sayı en az iki katına çıkmıştır. Tabloda verilen ihracat rakamları içerisinde Mersin Limanı'ndan iç piyasaya yönelik olarak yapılan ticaret de dâhil edilmiştir. Örneğin; 1880 yılında 425.510 pound gerçekleşen toplam ihracatın 225.622 poundu Mersin Limanı'ndan gemilerle diğer Osmanlı limanlarına gönderilen ürünlerdir. Önceleri toplam ihracat

<sup>9</sup> Bu veriler yıllara göre şu kaynaklardan alınmıştır: HCPP, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, Part VII, 1881: 1267; Trade of the Consular District of Aleppo 1895: 12, 13; Trade of the Vilayet of Aleppo 1901: 15, 16; Trade of the Vilayets of Aleppo And Adana 1903: 26; Trade and Commerce of the Vilayets of Aleppo And Adana 1904: 24; Trade and Commerce of the Vilayets of Aleppo And Adana 1905: 12, 13; Trade and Commerce of the Vilayets of Aleppo And Adana 1908: 21, 22.

\* Bu yıllardaki istatistiklerde sadece Avusturya olarak geçmektedir.

rakamları içerisindeki oranı %50'ye yakın olan iç pazarın bu payı, yıldan yıla azalarak 1907 yılında %22'lere kadar düşmüştür. Tabloda göze çarpan bir diğer ayrıntı ise ülkelerin Mersin Limanı ticaretindeki ağırlıklarına bakıldığında, Fransa'nın yıldan yıla ticarî etkinliğinin azalarak bu alandaki üstünlüğü 1900'lerden sonra İngiltere'ye kaptırmasıdır. Ayrıca burada sömürge haline gelmesinden sonra Mısır'ı ve Kıbrıs'ı da İngiltere ticaretinin bir parçası olarak görmek gerekmektedir. Bu durum İngiltere konsolosluk raporlarında yer alan bazı istatistiklerde *“England and the colonies (İngiltere ve koloniler)”* (HCPP, Reports from Her Majesty's Consuls...Part VII, 1881: 1267) ya da *“England and her possessions (İngiltere ve onun sahip olduğu ülkeler)”* (HCPP, Reports from Her Majesty's Consuls...Part VII, 1883: 624) olarak geçmekte, 1890'lardan sonraki istatistiklerde ise Mısır ve Kıbrıs, İngiltere'den hemen sonra ayrı ayrı verilmektedir.

Mersin Limanı'ndan yapılan ithalatın gelişimini ise şu şekilde tabloştırmak mümkündür.

**Tablo 11:** Ülkelere Göre Mersin Limanı'ndan Yapılan İthalat Miktarları (Pound)<sup>10</sup>

Ülke	1880	1894	1900	1902	1903	1904	1907
İngiltere	59.717	66.503	78.840	146.680	92.824	91.340	228.660
Fransa	92.806	24.042	22.372	44.170	21.191	18.356	28.620
Türkiye	225.622	370.030	69.033	67.434	173.243	162.203	124.590
Avust-Mac.	8.570*	35.558*	30.705	27.039	65.857	74.451	65.140
İtalya	8.300	4.260	4.480	40.180	39.509	26.688	25.470
Yunanistan	20.625	1.941	1.321	10.125	2.650	2.583	3.690
Mısır	9.879	15.559	9.493	19.926	70.406	69.464	60.690
Rusya	---	12.110	12.695	32.060	38.308	29.878	25.990
Almanya	---	7.017	9.239	40.120	20.615	20.059	20.160
Belçika	---	14.578	5.572	24.110	23.610	22.051	24.555
Kıbrıs	---	---	3.535	3.875	2.557	1.787	3.045
Amerika	---	---	10.327	21.870	24.843	24.248	20.030
Hindistan	---	---	7.395	41.797	44.120	41.271	29.690
İsveç- Norveç	---	---	2.114	5.800	6.832	---	---
İran	---	---	---	3.600	---	---	---

<sup>10</sup> Bu veriler yıllara göre şu kaynaklardan alınmıştır: HCPP, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, Part VII, 1881: 1266; Trade of the Consular District of Aleppo 1895: 14, 15; Trade of the Vilayet of Aleppo 1901: 13, 14; Trade of the Vilayets of Aleppo And Adana 1903: 20, 21; Trade and Commerce of the Vilayets of Aleppo And Adana 1904: 20, 21; Trade and Commerce of the Vilayets of Aleppo And Adana 1905: 10, 11; Trade and Commerce of the Vilayets of Aleppo And Adana 1908: 23, 24.

\* Bu yıllardaki istatistiklerde sadece Avusturya olarak geçmektedir.

Hollanda	---	---	---	---	2.882	---	---
Diğer	---	1.040	---	---	---	7.843	10.500
Toplam	425.519	558.638	269.121	528.786	629.450	592.228	670.830

Tabloya göre, Mersin Limanı'nın ithalat rakamlarına bakıldığında özellikle 1890'lı yıllardan sonra İngiltere'nin üstünlüğünün söz konusu olduğu görülmektedir. XX. yüzyılın başlarında ise İngiltere, diğer Akdeniz limanlarında olduğu gibi Mersin Limanı'nda da ticarî ağırlığını oldukça arttırmıştır. 1907 yılında 670.830 pound olarak gerçekleşen ithalatın 228.660'ı İngiltere'den, 93.425 poundu ise İngiliz sömürgeleri konumunda olan Hindistan, Mısır ve Kıbrıs'tan yapılmıştır. Böylece ithalat düzeyinde İngiliz ticaretinin payı 322.085 pound olmaktadır ki; bu toplam ithalat hacminin %50'sine yakın bir oran demektir. Fransa'nın ise ihracatta olduğu gibi ithalatta da etkinliğinin giderek azaldığı görülmektedir. İthalatta da yine ticaretin önemli bir kısmını diğer Osmanlı limanlarından Mersin'e getirilen ürünler oluşturmaktadır. İhracatta olduğu gibi dâhilî limanlardan gelen ürünlerin Mersin Limanı'nın ithalat hacmi içerisindeki oranı yıldan yıla azalmış 1880 yılında %50'den fazla iken 1907'de bu oran %18'lere kadar düşmüştür. Yine yıldan yıla ithalat yapılan ülkelerin çeşitliliği artmış ve XX. yüzyılın başlarında Mersin, Hindistan'dan Amerika'ya kadar birçok ülkeden ithalatın yapıldığı bir liman haline gelmiştir.

#### **Mersin Limanı'nın Diğer Osmanlı Limanları İçindeki Yeri**

Mersin Limanı, diğer Osmanlı limanları içerisinde dünya ticaret ağına en son bağlanan limanlardan biri olmasına rağmen, kısa sürede yakaladığı ticaret ivmesiyle XX. yüzyılın başlarında en büyük beş Osmanlı limanından biri olma derecesine gelmiştir. Ancak zaman zaman ilk beş içerisine girse de ticaret hacmi bakımından genellikle İstanbul, İzmir, Selanik, Beyrut ve Trabzon Limanlarından sonra altıncı sırada yer almıştır.

Diğer Osmanlı limanlarıyla bazı örnekler vererek, kıyaslama yapılacak olunursa; Osmanlı'nın en büyük limanı olan İstanbul Limanı'na 1875 yılında gelen toplam gemi adedi 20.424'tür. Bunun 3.527'si buharlı, 17.174'ü ise yelkenli gemilerdir (Yıldız, 2014: 79). Aynı yıl Mersin'e ise 116'sı buharlı, 982'si ise yelkenli olmak üzere toplamda 1.098 gemi gelmiştir (HCPP, Reprots From Her Majesty's Consuls... Part IV, 1876: 994, 995).

Doğu Akdeniz'in bir diğer önemli ticaret merkezi konumunda olan Beyrut Limanı'nda 1899 yılında toplam 2.632.115 poundluk bir ticaret hacmi gerçekleşmiştir. Bunun 1.051.950 poundu ihracatı, 1.580.165 poundu ise ithalatı oluşturmaktadır (Yıldız, 2014: 110, 111). Aynı yıl Mersin Limanı'nda ise toplamda 1.004.173 poundluk bir ticaret hacmi gerçekleşmiştir. Bunun 336.753 poundu ithalat, 677.420 poundu ise ithalattır (HCPP, Trade of the Vilayet of Aleppo 1900: 13-16). İlerleyen dönemde Beyrut Limanı'ndaki ihracat oranı giderek düşerken, ithalat yükselmiştir. Mersin Limanı'ndaki ihracat ve ithalat dengesi ise çok fazla değişmemiş, ihracat oranı daima ithalat oranından fazla olmuştur. Bu arada Mersin Limanı gibi XIX. yüzyılın ikinci yarısında ön plana çıkmaya başlayan İskenderun Limanı'nın da bu

tarихlerde ticarî açıdan önemli bir atılım gerçekleştirdiği görülmektedir. 1901 yılında İskenderun Limanı'nın ticaret hacmi 3.639.000 pound olarak gerçekleşmesi bu limanın bölgenin en önemli ticaret üslerinden biri haline geldiğinin göstergesidir (Ürkmez, 2012; 417).

1900 yılında İzmir Limanı'na gelen toplam gemi sayısı 5.252'dir. Bunların 3.788'i Osmanlı gemisidir. Osmanlı gemilerinin de 3.428'i yelkenli, 310'u da buharlıdır (Yıldız, 2014: 88). Aynı yıl Mersin Limanı'na ise 1.248 gemi gelmiştir. Bunlardan 71'i buharlı, 879'u ise yelkenli gemilerdir (HCPP, Trade of the Vilayet of Aleppo 1901: 17). Bu durumda Osmanlı tüccarlarının hâlâ yelkenli gemileri yoğun olarak kullanmakta olduğu, yeni teknoloji ürünü buharlı gemilerin yerli tüccar tarafından kullanımının İzmir ve Mersin gibi limanlarda çok az olduğu ortaya çıkmaktadır. Zaten diğer Osmanlı limanlarında da durum farklı değildir.

Mersin Limanı ve diğer beş önemli Osmanlı limanının 1907 yılı ticaret hacmi verileri karşılaştırıldığında durum şu şekilde ortaya çıkmaktadır.

**Tablo 12:** Osmanlı Limanlarının 1907 yılı İhracat İthalat Rakamları ve Toplam Ticaret Hacimleri

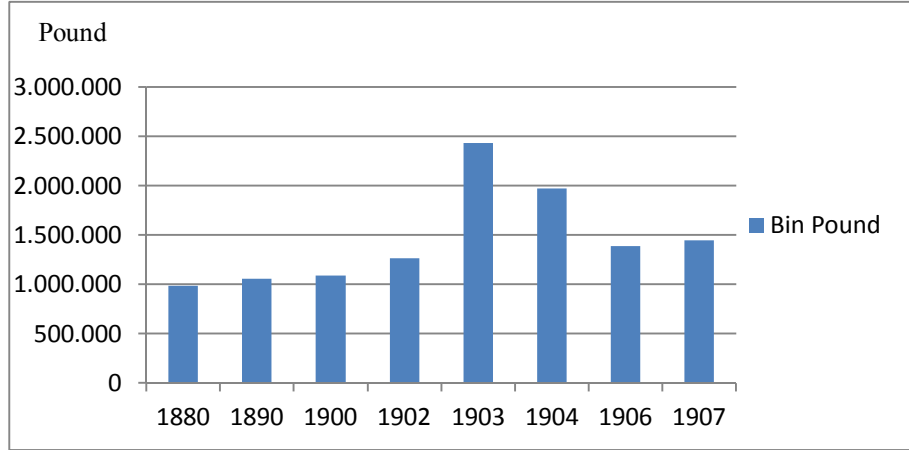
Limani	İhracat	İthalat	Oran
İstanbul	1.555.512	9.535.340	%38
	11.090.852		
İzmir	4.690.000	3.183.000	%27
	7.873.000		
Selanik	1.058.540	2.797.795	%13
	3.856.335		
Beyrut	1.020.000	1.694.000	%9
	2.714.000		
Trabzon	677.090	1.823.290	%8
	2.500.380		
Mersin	786.610	670.830	%5
	1.457.440		

**Kaynak:** Yıldız, 2014: 43, 44; Mersin'e ait veriler için HCPP, Trade of the Province of Adana 1908: 21-25.

Mersin Limanı'nın bu gelişimi sürecinde 1880 yılında 898.914 bin pound olarak gerçekleşen toplam ticaret hacmi, 1903 yılına gelindiğinde 2.413.754 bin pounda yükselmiştir. Ancak bundan sonra bir düşüş söz konusudur. Zira 1904 yılında 1.970.435 pound olarak gerçekleşen toplam ticaret, 1906 yılında 1.386.204, 1907 yılında ise 1.447.440 pounda düşmüştür (HCPP, Trade and Commerce of the Vilayets of Aleppo and Adana 1905: 10-13; Trade of the Province of Adana 1908: 21-24).



**Tablo 13:** Yıllara Göre Mersin Limanı'nın Ticaret Hacmi



İngiltere'nin Adana konsolosuna göre; özellikle pamuk ihracatında görülen azalmanın ana nedenleri, hayvan hastalıklarının ihracatı olumsuz etkilemesi ve Osmanlı hükümetinin malî sıkıntılar çekmesine rağmen içinde bulunduğu siyasî durumdan dolayı, kaynaklarını daha çok silah alımına yöneltmesidir (HCPP, Trade and Commerce of the Vilayets of Aleppo and Adana 1905: 6).

1808-1812 yılları arasında Mersin'in ihracatı ortalama 860.000 pound, ithalatı ise 675.000 pound olarak gerçekleşmiştir. Ticaret hacmi 1870'li yıllara göre kabaca %50 oranında artış göstermiştir (Isaswi, 1980: 130). Bu durumda Mersin'in ticaret hacminde aşağı yukarı her yıl için %1'lik bir artış olduğu söylenebilir.

Mersin Limanı'nın civar limanlarla gemi trafiği açıdan mukayesesi ise aşağıdaki tablolarda verilmiştir. Gelen giden gemilerin adet, tür ve tonajları bu limanların ticarî hareketliliği hakkında önemli ipuçları vermektedir.

**Tablo 14:** 1305 Yılında( Mart 1889-Şubat 1890) Mersin ve Civar Limanlara Gelen Gemilerin Tür ve Tonajları

Liman Adı	Gemi Sayısı ve Türü			Tonaj		
	Buharlı	Yelkenli	Toplam	Buharlı	Yelkenli	Toplam
Antalya Limanı	180	1.084	1.264	65.468	33.436	98.904
Alanya Limanı	126	565	691	37.946	23.869	61.815
Mersin Limanı	310	590	900	278.739	16.173	294.912
Anamur Limanı	55	300	355	18.138	13.863	32.001
<b>Toplam</b>	<b>671</b>	<b>2.539</b>	<b>3.210</b>	<b>400.291</b>	<b>87.341</b>	<b>397.632</b>

**Kaynak:** Mazak ve Doğan, 2013: 164.

Vital Cuinet'in verilerinden elde edilen bu tablodan (Cuinet, 1890: I/859, 870; II/57, 84) Akdeniz'in Anadolu sahilindeki bu dört limana yelkenli ve buharlı toplam

3.210 geminin geldiği anlaşılmaktadır. Bu gemilerden 671'i buharlı 2.539'u ise yelkenlidir. Yelkenli gemiler açısından Mersin Limanı, Antalya'nın ardından ikinci sırada yer alırken buharlı gemiler açısından ise ilk sıradadır. Tonaj açısından bakıldığında ise sayıca yelkenli gemilerin dörtte birinden daha az olmasına rağmen buharlı gemilerin taşıdığı yük, yelkenli gemilerin dört katından daha fazladır. Mersin taşıma kapasiteleri açısından buharlı gemilerde %70, yelkenli gemilerde de %19'luk bir paya sahiptir. Daha önce de bahsedildiği gibi o dönemde buharlı gemilerle daha çok yabancı tüccar ticaret yapmaktaydı. Bu durumda Mersin Limanı'nın mezkur limanlar içinde uluslararası ticarete en açık liman olduğu sonucunu çıkarmak mümkün olmaktadır.

Aşağıdaki tabloda ise Akdeniz'in Suriye'den Mersin'e kadar olan sahilindeki limanlara gelen gemilerin tür ve tonajları verilmiştir.

**Tablo 15:** 1895 Yılında Suriye'nin Muhtelif Limanları İle Mersin ve İskenderun Limanına Gelen Gemilerin Tür ve Tonajları

Liman Adı	Gemi Sayısı ve Türü			Tonaj		
	Buharlı	Yelkenli	Toplam	Buharlı	Yelkenli	Toplam
Beyrut	629	2.541	3.170	668.449	72.102	740.551
Sayda	35	856	891	34.854	9.633	43.987
Sur	16	770	786	12.807	16.017	28.824
Akka	66	919	985	60.590	11.787	73.377
Hayfa	99	527	626	103.145	7.481	110.626
Trablusşam	359	1.508	1.867	403.552	26.171	429.723
Lazkiye	121	770	691	163.461	7.430	4.975
Mersi	322	292	614	406.109	29.210	435.319
İskenderun	383	272	655	344.614	13.490	358.104
Toplam	2.030	8.455	10.285	2.197.581	193.321	2.225.486

**Kaynak:** Cuinet, 1896: 49; Mersin ve İskenderun'a ait veriler için HCPP, Trade of Aleppo and Adana 1897: 12; Trade of the Consular District of Aleppo 1895: 7.

Bu veriler Mersin Limanı'nın, Suriye sahilinde yer alan civar limanlar içindeki liman trafiği açısından yerini ortaya koymaktadır. Buna göre mezkûr limanlara 1895 yılında buharlı-yelkenli toplam 10.285 gemi gelmiştir. Mersin Limanı buharlı gemiler açısından 322 gemi ile Beyrut, İskenderun ve Trablusşam limanlarının ardından 4. sıradadır. Yelkenli gemiler açısından bakıldığında ise bu tarihte gelen 292 gemi önceki yıllara kıyasla oldukça düşüktür ve sıralamada İskenderun Limanı ile birlikte sonlardadır. Örneğin; Akka, Sayda ve Sur limanlarına toplam 117 buharlı gemi uğrarken 2.545 yelkenli gemi uğramıştır. Bu rakam Mersin ve İskenderun limanlarına uğrayan yelkenli gemilerin toplamının dört katından fazladır. Bu durumda Suriye limanlarında ticaretin daha çok yelkenli gemilerle yapıldığı ve dolayısıyla yerli tüccara

hitap ettiği söylenebilir. Tabii burada Beyrut ve Trablusşam Limanlarını ayrı tutmak gerekir. Özellikle Beyrut Limanının bölgenin en önemli dış ticaret limanı olduğu aşikârdır.

### Sonuç

Adana Vilayetinin kadim limanı olan Tarsus'un zamanla liman özelliğini yitirmesinden sonra XIX. yüzyılın ortalarından itibaren, küçük ahşap bir iskele olarak ortaya çıkan Mersin Limanı, hızla gelişerek Akdeniz ticaretine entegre olmuş ve XX. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti'nin Doğu Akdeniz'deki en önemli ticaret merkezlerinden biri haline gelmiştir. Limana paralel olarak gelişen Mersin kasabası da yine Anadolu'nun muhtelif yerlerinden gelen tüccarların ve diğer Ortadoğu liman şehirlerinden ve Avrupa'dan gelen Levantenlerin toplandığı ayrıca birçok konsolosluğun bulunduğu canlı bir ticaret şehri olarak ön plana çıkmaya başlamıştır. Şüphesiz bu gelişimde Mersin'in sahip olduğu Çukurova gibi önemli bir tarım alanı ile Adana ve Tarsus, kısmen de Niğde ve Kayseri gibi şehirlerin ticarî potansiyelleri önemli bir yer tutar.

Mısırlı İbrahim Paşa'nın Çukurova'da tarımı iyileştirmek için yaptığı faaliyetler ve 1850'li yıllardan sonra bataklıkların kurutulması tarıma kazandırılması çalışmaları, bölgede ticaretin gelişiminde önemli bir etkidir. Ancak 1860'lardan sonra İngiltere'nin sanayisinin ihtiyacı olan pamuğu tedarik etmek amacıyla Ortadoğu'ya yönelmesi ve Çukurova'da pamuk ekimini teşvik etmesi, bölge ticareti ve sanayisi açısından bir dönüm noktasıdır. İlerleyen süreçte pamuk Çukurova'nın en önemli tarım ürünü, tekstil de yine Çukurova'nın en önemli sanayi kolu haline gelmiştir. Mersin Limanı'nın bu potansiyeli Messageries Maritimes ve Lloyd gibi dönemin en önemli ticaret kumpanyalarını ve daha birçok ticaret şirketini de Mersin'e çekmiştir. 1886 yılında açılan Mersin-Adana demiryolu ile de Mersin Limanı, hinterlandına en modern ulaşım ve taşımacılık sistemi ile bağlanmıştır. Bütün bu gelişmeler bölgenin dünyaya açılan kapısı konumunda olan Mersin Limanı'nın gelişiminde büyük pay sahibi olmuştur.

Mersin Limanına ait İngiliz konsolosluk raporlarında yer alan istatistiksel veriler incelenerek, yapılan ticaretin niteliği de ortaya konmaya çalışılmıştır. Bu meyanda; incelenen dönem deniz taşımacılığı alanında yelkenli gemilerin yerini buharlı gemilerin aldığı bir geçiş dönemidir. Burada Avrupalı tüccarın bu gelişmeye çok daha hızlı bir şekilde ayak uydurup ticaret filosunu kısa sürede buharlı gemilerle yenilerken, yerli tüccarın bu gelişmenin gerisinde kaldığı, çoğunlukla yelkenli gemilerle ticaret yaptığı, bu durumun da ekonomik açıdan yerli tüccarın Avrupalı tüccarın gerisinde kalmasına neden olduğu ortaya çıkmaktadır.

Ticarî emtia açısından bakıldığında ise Mersin Limanı'nın ticaretini ilk zamanlarda tarım ürünleri oluştururken, XIX. yüzyılın sonlarına doğru bölgede kurulmaya başlayan sanayi kuruluşlarının etkisiyle mamul ya da yarı mamul sanayi ürünleri, makineler ve madenî ürünler de ticarî emtia içerisinde önemli bir yer tutmaya başlamıştır. Mersin Limanı ticaret hacmi bakımından diğer Osmanlı limanları ile mukayese edildiğinde İstanbul, İzmir, Selanik, Beyrut ve Trabzon Limanı'ndan

sonra altıncı sırada yer almaktadır. İhracat ve ithalat istatistikleri ise Mersin Limanı'nın bir ihracat limanı olduğunu ortaya koymaktadır. Zira her dönemde ihracat ithalattan fazla olmuştur.

Siyasi bunalımların ve buna bağlı olarak ekonomik bunalımların iyice arttığı Osmanlı'nın son dönemlerinde ülke genelindeki limanlarda olduğu gibi Mersin Limanında da ticarî açıdan önemli bir düşüş olmuştur. Cumhuriyet yıllarında ise limanın fizikî şartlarını iyileştirmek ve ticarî hareketliliği arttırmak için çalışmalar yapılmışsa da yeterli olmamıştır. Ancak 1950'li yıllardan sonra yapılan yatırımlarla uluslararası ticarete rekabet edebilecek seviyeye ulaşan Mersin Limanı, günümüzde Türkiye'nin en önemli limanlarından biri olma özelliğini sürdürmektedir.

#### **Kaynakça**

##### **Arşiv Vesikaları**

BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi). İ.MVL. 242/8720.

BOA. A.AMD. 39/28

BOA. A.AMD. 39/28

BOA. A.AMD. 84/29

BOA. A.MKT.NZD. 194/49

BOA. A.MKT.NZD. 208/17

BOA. A.MKT.NZD. 96/71

BOA. C.DH. 83/4136

BOA. HR.MKT. 81/20

BOA. İ.DH. 258/15948

BOA. İ.DH. 262/16148

BOA. İ.MMS. 49/2098

BOA. İ.MVL. 262/9894

BOA. İ.MVL. 386/16864

House of Common Parliamentary Papers. *Commercial Reports Received at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls in 1871*. London

House of Common Parliamentary Papers. (1876, 1881, 1883). *Reports from Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce of the Consular Districts*. Part IV, V, VII. London.

House of Common Parliamentary Papers. (1888). *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, Report for the Year 1887 on the Trade of the Vilayet of Adana (Aleppo)*. London.

House of Common Parliamentary Papers. (1889). *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey. Trade of Adana*. London.

House of Common Parliamentary Papers. (1890, 1891). *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey. Trade of Aleppo*. London.

House of Common Parliamentary Papers. (1895). *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey. Trade of the Consular District of Aleppo.* London.

House of Common Parliamentary Papers. (1897). *Diplomatic and Consular Reports, Turkey. Trade of Aleppo and Adana.* London.

House of Common Parliamentary Papers. (1901). *Diplomatic and Consular Reports, Turkey. Trade of the Vilayet of Aleppo.* London.

House of Common Parliamentary Papers. (1903). *Diplomatic and Consular Reports, Turkey. Trade of the Vilayets of Aleppo and Adana.* London.

House of Common Parliamentary Papers. (1904, 1905). *Diplomatic and Consular Reports, Turkey. Trade and Commerce of the Vilayets of Aleppo and Adana.* London.

House of Common Parliamentary Papers. (1904, 1905). *Diplomatic and Consular Reports, Turkey. Trade of the Province of Adana.* London.

#### **Sürekli Yayınlar**

Adana Vilayet Salnamesi (AVS), 1289, 1293, 1296, 1297, 1299, 1308, 1309.

#### **Kitap, Makale ve Tezler**

Arı, K. (2011). Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Mersin'in Deniz Ticareti Yönünden Ön Plana Çıkmasını Sağlayan Çevresel Etkenler ve Ali Cenani Bey'in Notları, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu III (7-8 Nisan 2011) Bildirileri*, (Ed.: F. Demir) Mersin: Mersin Deniz Ticaret Odası Yayınları, s. 288-309.

Beaufort, F. (2002). *Karamanya*. (Çev. A. Neyzi ve D. Türker). Antalya: Suna-İnan Kırış Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü Yayınları.

Bozkurt, İ. (2011). II. Dünya Savaşı Yıllarında Mersin Limanı. *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu III (7-8 Nisan 2011) Bildirileri*, (Ed.: F. Demir) Mersin: Mersin Deniz Ticaret Odası Yayınları, s. 310-326.

Cuinet, V. (1896). *Syrie, Liban at Palestine*. Paris.

Cuinet, V. (1890). *La Turquie d'Asie*. I-II. Paris.

Çadırcı, M. (1997). *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Demir, T. (2006). Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları. *OTAM*, 17, 281-298.

Develi, H.Ş. (1998). *Akdeniz'de İnci Kent Mersin*. Mersin: Gözde Ofset.

Issawi, C. (1980). *The Economic History of Turkey (1800-1914)*. Chicago: The University of Chicago Press.

Kılıçarslan, M. E. (2013). *Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Samsun.

Langlois, V. (1947). *Eski Kilikya*. (Çev. M. R. Balaban). Mersin: Mersin Halkevi Yayınları.

Mazak, M. ve Doğan, A. (2013). *Osmanlı Deniz Ticaretinin Yükselen Değeri Mersin*, İstanbul: Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları.

Oğuz, İ. (2008). Tarsus İskeleyi'nin Önemini Kaybetmesi ve Mersin Limanı'nın Şehrinin Çıkması. *Mersin Sempozyumu (19-22 Kasım 2008) Bildirileri*, (Ed.: Y. Özdemir) Mersin: Mersin Üniversitesi Yayınları, s. 2209-2219.

Ortaylı, İ. (2002). *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahallî İdareleri (1840-1880)*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Pamuk, Ş. (2005). *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Somuncu, M. (2004). Cehri Üretimi ve Ticaretinin 19. Yüzyılda Kayseri Ekonomisindeki Yeri. *Erciyes Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 22, 99.

Tabakoğlu, A. (1994). *Türk İktisat Tarihi*. İstanbul: Dergâh Yayınları.

Uğuz, S. (2011). *I. Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'in İlk Yıllarına Tarsus (1876-1926)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi, Erzurum.

Uygun, S. (2013). Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız sömürgeciliği. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Sakarya Üniversitesi, Sakarya.

Ürkmez, N. (2012). *Tanzimat'tan I. Dünya Savaşı'na İskenderun*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi, Erzurum.

Ülkü, C. (2005). Konstantinos Mavromatis'in Mezar Anıtı. *Tarih İçinde Mersin Kolokyumu II (22-24 Eylül 2005) Bildirileri*, Mersin: Mersin Üniversitesi Yayınları, s. 96-104.

Ünlü, T ve Ünlü, T. S. (2009). Commercial Development in Mersin, from the Late Nineteenth Century to the Mid-Twenties: Uray Street as the Spine of Commerce, 3. *Tarih İçinde Mersin Kolokyumu(16-17 Ekim 2008) Bildirileri*, Mersin: Mersin Üniversitesi Yayınları, s. 66-109.

Ünlü, T. S. (2010). Bir İskeleyden Liman Kentine Doğru Akdeniz'in Önemli Bir Limanı Olarak On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Mersin'de Mekânsal Gelişim. *TMMOB Şehir Plancıları Odası Dergisi*, 3-4, s. 6.

Yıldız, Ö. (2012). 20. Yüzyılın Başlarında Selanik Limanında Deniz Ticareti. *ÇTTAD*, XII/24, 27-46.

Yıldız, Ö. (2014). *Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)*. İstanbul: Tarihçi Kitabevi.

#### **İnternet Kaynakları**

<http://dictionary.reverso.net/english-definition/manchester> (Erişim Tarihi: 03.12.2015)