

ATAD

Makale Türü: Araştırma makalesi

Geliş Tarihi: 29 Ekim 2020

Kabul Tarihi: 26 Aralık 2020

Article Type: Research article

Submitted: 29 October 2020

Accepted: 26 December 2020

Atıf yapmak için

Çapar, Onur. (2020). "Birinci Dünya Savaşı Sonrasında Doğu Akdeniz'de Stratejik Bir Fransız Yatırımı: İskenderun Limanı", *Akademik Tarih ve Araştırmalar Dergisi*, Cilt:3, Sayı:2, s. 76-106.

Onur Çapar¹

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI SONRASINDA DOğU AKDENİZ'DE STRATEJİK BİR FRANSIZ YATIRIMI: İSKENDERUN LİMANI

Öz: Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde ekonomik yatırımlarda Fransız ve İngiliz sermayesinin ağırlığı yaşanırken, 19. Yüzyılın sonları ve 20. Yüzyılın başlarından itibaren Alman sermayesinin de Osmanlı piyasasına girmesi dengeleri değiştirmiştir. Bu süreçte Almanlara da birçok stratejik yatırımın imtiyazı verilmiştir. I. Dünya Savaşından sonra oluşan yeni şartlarda ise Osmanlı mirası üzerinde ekonomik rekabet devam etmiştir. Fransa, Doğu Akdeniz'de etkin olma bakımından stratejik önemi bulunan iki önemli ticaret üssü konumundaki Suriye ve Lübnan'a yakın İskenderun Limanı ile ilgilenmekteydi. Osmanlı Hükümeti I. Dünya Savaşı Öncesi bu limanın yapımını Almanlara ihale etmiş ise de savaştan sonra Fransızların Suriye'de kurdukları bir konsorsiyum tarafından limanın imtiyaz şartları yeniden düzenlenerek inşası tamamlanmıştır. Savaştan hemen sonra Kuzey Suriye demiryolu İskenderun Limanı'na bağlanmıştır. Böylece Suriye bölgesindeki başta ipek olmak üzere

¹ Dr., T.B.M.M. Basın Yayın Halkla İlişkiler Başkanlığı, İstanbul Çalışma Ofisi, onurcapar2@gmail.com., ORCID  <https://orcid.org/0000-0002-5976-8845>.

Onur apar

Birinci Dünya Savaşı Sonrasında Doğu Akdeniz’de Stratejik Bir Fransız Yatırımı:
İskenderun Limanı

birçok değerli ürünün ticareti İskenderun Limanı üzerinden kontrol edilmeye başlanmıştır. İskenderun Limanı Fransa için askeri bakımdan da stratejik önem taşıtmaktaydı. Limanın Akdeniz ticaretindeki önemi arttıķça ilerleyen dönemde Türkiye Cumhuriyeti hem Hatay bölgesinin statüsünün belirlenmesinde hem de limanın etkin kullanımında diplomatik çaba göstermiştir. Ayrıca Fransa ile 1921’de imzalanan Ankara Antlaşması ardından Mersin Limanı ile İskenderun Limanı arasındaki rekabet de artmıştır. Bu makalede Birinci Dünya Savaşı’ndan sonra Doğu Akdeniz ticaretinde ve rekabetinde stratejik önemi artan İskenderun Limanındaki faaliyetleri dönemin Fransız ve İngiliz kaynakları ile zgn literatr eşliğinde ele alınmaya gayret edilecektir.

Anahtar Kelimeler: Doğu Akdeniz, İskenderun Limanı, Suriye Ticareti, Türkiye, Fransa.

A Strategic French İnvestment in the Eastern Mediterranean After The First World War: Alexandretta Port

Abstract: While French and British capital were dominant in economic investments in the last period of the Ottoman Empire, German capital entering the Ottoman market at the end of the 19th and the beginning of the 20th century changed the balances. In this process, many strategic investments were granted to the Germans. In the new conditions that emerged after World War I, economic competition continued on the Ottoman legacy. France was interested in Iskenderun Port close to Syria and Lebanon, which are two important trade bases that have strategic importance in terms of being effective in the Eastern Mediterranean. Although the Ottoman Government contracted the construction of this port to the Germans before the First World War, the construction of the port was completed by rearranging the concession conditions of the port by a consortium established by the French in Syria after the war. Immediately after the war, the Northern Syrian railway connected to Iskenderun Port. Thus, the trade of many valuable products, especially silk, in the Syrian region started to be controlled through Iskenderun Port. Iskenderun Port was also of strategic importance for France in military terms. In the coming period the importance of the port within the Mediterranean trade grows, the Republic of Turkey has

demonstrated both diplomatic efforts and the determination of the status of the port on the effective use of Hatay. In addition, after the Ankara Agreement signed with France in 1921, the competition between Mersin Port and Iskenderun Port has increased. In this article, the activities in Iskenderun Port, whose strategic importance in Eastern Mediterranean trade and competition increased after the First World War, will be discussed in the light of French and British sources of the period and original literature.

Keywords: Eastern Mediterranean, Iskenderun Port, Syria Trading, Turkey, France

Giriş

19. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı Devleti'nde başta İngiltere olmak üzere büyük devletlerin ekonomik yatırımların artmaya başladığı dikkati çekmektedir. Bu süreçte Fransızlar kendisinin doğal yayılma alanı olarak gördükleri Doğu Akdeniz'in stratejik mevkileri olan Suriye ve Lübnan bölgesine özel bir önem vermeye başlamışlardı. Fransızların Suriye'deki faaliyetleri 1830'lu yıllardan itibaren başlamıştır. Bölgedeki kara, demiryolu yapımı gibi stratejik yatırımlarının yanında, denizcilikle ilgili liman yapımı ve işletilmesi gibi birçok yatırımla ilgilenmişlerdi. Nitekim 19. Yüzyılın başından itibaren Fransa'ya ait birçok deniz nakliyat şirketinin bölgede etkinlik kurduğu görülmektedir. Fakat yüzyılın sonuna doğru Alman sermayesinin Osmanlı topraklarında yatırım yapmaya başlaması büyük devletler arasındaki güç mücadelesinin şiddetlenmesine yol açtı. Özellikle Hatay ve İskenderun, Fransa açısından Doğu Akdeniz'e açılan stratejik bir kapı ve Suriye ticaretinin kontrol edilmesinde önemli bir bölgeydi. Fransa, pamuk ticareti başta olmak üzere daha birçok nedenle bölgenin önemini bildiği için İskenderun Limanı'nın kontrolüne büyük önem vermekteydi. İngiltere ise Hindistan'a giden alternatif güzergahın başlama noktası olması dolayısıyla İskenderun bölgesinin kontrolünü istemekteydi. Bunun yanında Basra Körfezi'nin güvenliği yanı sıra petrol kaynaklarının kontrolü nedeniyle İskenderun İngilizler için daha da önemli hale gelmiştir. 20. Yüzyılın başında İskenderun'daki bu rekabete Almanya da katılmıştı. Almanya Osmanlı Devlet'inden aldığı imtiyazla İskenderun'u Bağdat Demiryoluna bağlama projeleri geliştirmişti. Bu irtibat için demiryolunun Topraklık şube hattı üzerinden çalışmalar yapılmıştı. I. Dünya Savaşı'nın başlaması bu girişimi sonuçsuz bırakmış, savaştan sonra Fransa bölgede etkinliğini tekrar kurarak ticaretini geliştirme noktasında adımlar atmıştır.

Onur apar

Birinci Dünya Savaşı Sonrasında Doğu Akdeniz’de Stratejik Bir Fransız Yatırımı:
İskenderun Limanı

İskenderun Limanı’nın Tarihi nemi ve 19. Yüzyılda İskenderun İskelelerinde İlk Modern Liman İnşa Girişimleri

İskenderun M.Ö. 333 yılında Büyük İskender zamanında onun adına kurulan bir yerleşim yeri olmuştur. Bir dönem Antakya Dukalığı’na bağlı olan İskenderun daha sonra Memluk Devleti’nin himayesine geçmiştir. İskenderun XIV. ve XV. yüzyıllarda Memluklerin Halep valilerinin, bazen de Dulkadirli emirlerinin idaresi altında kaldı. Yavuz Sultan Selim’in Mısır seferi esnasında Osmanlı topraklarına katıldı. Osmanlı idaresi altına girdiği ilk yıllarda şehir hakkında bilgi veren Piri Reis burasını, “Bir alçak burnun üzerinde bir harap kal’adır” şeklinde tarif eder. Kann Sultan Süleyman zamanında bir ara komşusu Payas’ın (Yakacık adı da verilir) daha fazla önem kazanması üzerine onun rekabetiyle karşılaşan İskenderun daha sonra Halep şehrinin iskelesi haline geldi ve giderek büyümeye başladı. XVII. yüzyılda Halep’e deniz yoluyla gelen tüccarların ve ticar malların çoğu İskenderun’da karaya çıkardı. Daha güneydeki Lazkiye Limanı bu açıdan İskenderun’la rekabet edemez hale geldi ve İskenderun bu yörede tek önemli liman oldu. Bu yüzyıla ait bilgi veren Ktib Çelebi, Halep’in iskelesi olan bu şehirde Fransız tcirlerinin hiç eksik olmadığını yazmaktadır. Cihannmdaki bu bilgi şehirdeki ticar faaliyetin canlılığını ortaya koymaktadır. XVII. yüzyıl ortalarında şehirde tüccarlar tarafından satılan mallar arasında bal mumu, pamuk ipliği, ham ipek, ham pamuktan yapılan elbiseler sayılabilir. Bu dönemde İskenderun Limanı ile Fransa’nın Marsilya Limanı arasında canlı bir ilişki mevcuttu. Antakya’nın önemli bir ihracat maddesi olan mavi boyalı bezleri özellikle Marsilya’da fakir halk tarafından çok aranıyordu ve bu bezler Marsilya’ya İskenderun’dan kalkan gemiler aracılığıyla gönderiliyordu. 1648 yılında şehre uğrayan Evliya elebi’nin verdiği bilgiye göre Halep’te ikamet eden Avrupa devletlerinin balyoslarının İskenderun’da vekilleri bulunuyordu. Limanda 200 kadar Frenk ve Müslüman kalyonunu demirlemiş halde gördüğünü söyleyen Evliya elebi, kalesinin harap olduğunu ve bu kaleyi Vezir Nasuh Paşa’nın inşaya karar verdiğini, fakat tamamlamadığını zikreder. Surlarının bulunmayışı İskenderun’u korunmasız bir şehir halinde bırakıyordu. Bu durum hem yre tcirlerinin hem de Avrupalı tüccarın korsan tehlikesiyle

ATAD

karşı karşıya kalmasına yol açıyordu. Halep-İskenderun yolunun her zaman güvenceli olmaması, ayrıca liman çevresindeki bataklık sorununun halledilememesi gibi sebepler ve 1822 yılındaki şiddetli deprem şehri sarstı. İskenderun Belen'e bağlı bir köy durumuna düştü. XIX. yüzyılın sonlarına yaklaşırken İskenderun ticaretinde ve liman faaliyetinde yeniden bir canlanma görüldü. Bu gelişme, şehrin limanının zamanın ölçülerine göre Halep şehrine iyi bir yol ile bağlanmış olmasından kaynaklanmaktaydı. Aynı dönemde Kuzey Suriye buğdaylarının ihraç limanı İskenderun'du ve Halep'le İskenderun arasında 10.000 deve gidip gelirdi. Liman faaliyeti artınca (1890'da limana giren gemilerin sayısı 600, 1905'te 711 idi) nüfusu da çoğaldı.²

19. Yüzyılın ortalarından itibaren İskenderun bölgesinin ticari önemi ve bölge ile ilgilenen büyük devletler arasındaki rekabet artmaya başlamıştır. Bölgenin önemini bilen İngiliz ve Fransız tüccarlar 1850 yılından itibaren İskenderun iskelelerinde faaliyetlerini artırmışlardır. Hatta bu temsilciler Osmanlı Devleti'nin izni ve bilgisi olmadan İskenderun'a üç yeni iskele daha inşa ederek ticaret yapmaya başlamışlardır. Devlet bunun üzerine 1851 yılında iskeleleri kamulaştırmaya çalışmış fakat başarılı olamamıştır. Daha sonra bu iskelelerin hava şartlarından dolayı yıkılması üzerine ile Osmanlı, 1853 ve 1859 yıllarında iki yeni iskele inşa etmiştir. Fakat bu iskeleler de deniz şartlarına dayanamayınca 1863-1869 yılları arasında Fransız Messageries Maritimes Kumpanyası'na ait iskele kullanılmıştır. Daha sonra vergi gelirleri ve kaçakçılık faaliyetlerinden dolayı, şirketle devlet arasında anlaşmazlıklar artınca 1872 yılında tekrar devlet eliyle iskele yapılmasına karar verilmiştir. Bu iskelenin inşası ile bölgedeki tüccar ve esnaf açısından İskenderun bir çekim merkezi haline gelmiştir. Fransızlar bu dönemde bir taraftan işlettikleri iskeleyi modernleştirirken diğer taraftan da İskenderun-Halep arasında yapılacak demiryolu hakkında fizibilite çalışmaları yaptırmışlardır. Hazırlanan raporlarda; İskenderun iskelesi dışında sahilde başlatılacak bir hattın verimli olabilmesi için modern büyük bir liman yapılması gerekli olduğu ve bunun için mevcut iskeleden başlayan demiryolunun en uygun nokta olacağı belirtilmişti. Fizibilite raporlarında İskenderun Körfezi'nin neredeyse 24 mil derinlikte olduğu ve dağlardan esen rüzgârın dışında gemiler için tehlike oluşturacak bir durum olmadığı belirtilmiştir. Diğer bir tespit olarak ise körfezin dibinden gelen akıntının yükleme ve boşaltma işlerini kolaylaştıracaağı vurgulanmıştı. 1871 yılında bölgede Avusturyalılar tarafından

² Tuncel, M. (2000). "İskenderun", Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi (DİA), 22, 581.

Onur apar

Birinci Dünya Savaşı Sonrasında Doğu Akdeniz’de Stratejik Bir Fransız Yatırımı: İskenderun Limanı

yapılmış ve kazıklar üzerine inşa edilmiş iki ahşap iskele bulunduğunu fakat Osmanlı Hkmetinin bu iskelelerin bakımlarını yapmadığı, iskelede kötü bir kulübenin gümrük ve depo olarak işlev gördüğü, 1872 ve 1873 yıllarında durgun suyu denizden ovaya ulaştırmak için sanitasyon ve kanalizasyon projeleri başlatılmış olduğu fakat daha sonra bu projeler terk edildiğine söz konusu raporlarda yer verilmişti. Raporlarda imtiyaz alacak şirketin şehrin liman ticareti için planlanmasını kolaylıkla yürütebileceği, iskele ve kanalizasyon projesi için kamulaştırmada sorun yaşanmayacağı ve şehrin genişletilmesi sırasında inşaat arazisi kazanacağı tespiti yapılmaktaydı. Ayrıca imtiyazı alan şirketin bölgedeki bataklıkların kurutulması için büyük miktarda okaliptüs ağacı dikmesi gerekecekti.

İskenderun şehrinin ve limanının etüt edildiği raporlarda ayrıca şehrin nüfusunun kışın 4 ila 5000 kişi olduğu ve iskelelere her yıl 65 Fransız ve İngiliz vapurunun yanında 54 Rus, 15 Türk ve 10 farklı milletten vapurlar uğradığı belirtilmiştir. Bunun yanında tonajı 200 ile 400 tona kadar olan 150 Türk yelkenlisinin her yıl düzenli olarak iskeleye yanaştığı belirtilmiştir. Bunların yanında İskenderun’a günlük olarak birçok kervanın geldiği, Halep, Urfa, Diyarbakır vilayetlerinden yılda 140.000 tondan fazla ürünün buraya sevk edildiği belirtilmekteydi. Halep ve İskenderun arasındaki yolun kervanların dolambaçlı bir rota takip etmesinden dolayı 140 km. olduğunu normalde düz bir hatta 100 km. olduğu tespiti yapılmıştı. Bu iki şehir arasında yapılacak demiryolu için ise hattın uzunluğunun 120 km’den az olmayacağı belirtilmişti.³

Liman fizibilite raporlarında demiryolu hattı kurulması düşünülen Halep-İskenderun hattı arasındaki ticari potansiyele ve mevcut şartlarda gümrük gelir kayıpları hakkında da bilgiler verilmiştir. Kontrol imknlarının olmaması nedeniyle kaaklık artmıştı. Bu koşullar altında, imtiyazlı bir Messageries Şirketi, malların kabul için antrepo ve mağazalar kurmaktan büyük kazançlar elde edebilecekti. Yeni-komisyoncular sayesinde tüccar rahat edecek, Osmanlı

³ Chopart A, Beleys A. (1887). *Aperçu Gnral, Gographique, Agricole, Industriel et Commercial sur la Valle de L’Euphrate, tude pour servir au projet d’amlioration du port d’Alexandrette et a l’tablissement d’un Service de Messageries, par chemin de fer a Voie troite entre Alexandrette, Alep et Brdjik et de Brdjik, Mossoul et Bagdad*. Paris: Imprimerie Chaix, 15-16.

Hükümeti de gümrük vergilerini eksiksiz tahsil edebileceği bir kontrol aracına sahip olacaktı. İskenderun'da imtiyazı alacak ciddi garantiler sunacağından, Osmanlı hükümeti belki de diğer gümrüklerinden tahsil ettiğinden daha fazla sabit bir gelire sahip olabilecekti. Hazırlanan raporlarda sonuç olarak liman bölgesinin iyileştirilmesinin ve Halep-İskenderun Limanı arasında bir demiryolu yapılmasının imtiyazı alacak şirket için kârlı bir yatırım olacağı belirtilmekteydi.⁴

İskenderun'da 1874 yılına gelindiğinde mevcut iskelenin yetersizliği yüzünden Sultan Abdülaziz (1861-1876)'in emri ve Osmanlı Rüşumat Dairesi'nin girişimleriyle yeni bir iskele yapılmıştır. Bu iskele birçok kez tamir görmüş ve ilaveler yapılmıştır. Nitekim 1883 yılında yenilenen iskeleye 1886 yılında ambar ve gümrük binası, 1905 yılında ise büyük bir antrepo eklenmiştir. Sultan II. Abdülhamid (1876-1909) döneminde bakımına önem verildiği anlaşılan iskelenin yanı başına bir de hayvanlar için kullanmak amacıyla ayrı bir iskele inşa edildiği görülmektedir.⁵

Bu dönemde hem devlet iskelelerinden hem de diğer iskelelerden kaçakçılık faaliyetleri yapılmaktaydı. Mesela Fransız Messageries Maritimes Kumpanyasına⁶ ait vapurlarla 36 yük olarak getirilen yün, 26 yük gösterilerek

⁴ Rapora göre iki şehir arasında kervanların kat edeceği mesafe 140 km'dir. Deve maksimum 200 okka veya 310 kilogram taşımaktadır. İskenderun'dan Halep'e deveye ulaşımın fiyatı, ücret başına 14 ila 24 frank arasında değişmektedir. Katır ise 220 ila 250 kilo taşımaktadır. İskenderun'dan Halep'e kadar genel olarak yük başına 15 ila 28 frank arasında değişmektedir. Bu fiyat değişikliklerinin nedeni ticari hareketliliğin sonucudur. Kervanların İskenderun'dan Halep'e gitmek için en az 8 gün, kışın ve yağmurlu mevsimlerde ise nehir yataklarının taşması sonucunda 15 gün süren bir yolculuk yapmaktadırlar. Katır sürücülerini ise bu süre yazın 4-5 gün, kışın ise 5 ila 10 gün sürer. Avrupa'dan gelen mallarda bir paket bölünmez olduğunda onu taşımak için fahiş bir bedel ödememiz gerekmektedir. İskenderiye'den Halep'e kadar olan yükün fiyatı, yük başına 15 ila 28 frank arasında değişmektedir. Bu fiyat değişiklikleri ticaret hareketinin sonucudur. Kervanlar İskenderiye'den Halep'e gitmek için en az sekiz gün, kışın ise tam tersi, yağmur mevsimi boyunca sele dönüşen nehirlerin geçişinde durdurulmaları nedeniyle genellikle on beş gün yol alır. Katırlar için bu süreyazın dört beş gün, kışın beş ila on gündür. Avrupa'dan gelen balyaların sabit ağırlıkları yoktur, genellikle yarım deve yükü için çok hafiftirler. Diğer zamanlarda, yarım yükün maksimum 150 kilogramı aşan ağırlık, yükleri eşitlemek için bir ortalama oluşturmak zordur. Aynı fiyatlar nakliye fiyatı 250-300 frank arasında değişen büyük mobilyaların taşınması için ödenmektedir. Age., s. 13-14.

⁵ Ürkmez N. (2016), "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İskenderun Limanı'nda Yapılan Yolsuzluklar", Hatay Tarihi ve Kültürü Üzerine Araştırmalar, Dr. Mehmet Tekin Armağanı, İskenderun: Çolak Ofset Matbaacılık, Mustafa Kemal Üniversitesi Yayın No: 59, 146-147.

⁶ Fransızların Suriye'deki faaliyetleri 1830'lu yıllardan itibaren başlamıştır. Fransızlar bölgedeki kara, demiryolu yapımı gibi yatırımlarının yanında, denizcilikle ilgili liman yapımı ve işletilmesi gibi

Onur Çapar

Birinci Dünya Savaşı Sonrasında Doğu Akdeniz’de Stratejik Bir Fransız Yatırımı: İskenderun Limanı

eksik beyanda bulunmuş ve devlet zarara uğratılmıştır. Daha sonra 36 yük yünün Halep’e vergi vermeden götürüldüğü tespit edilmiştir. Yapılan soruşturma neticesinde gümrük memuru Nikolaki Efendi’nin yasadışı bu faaliyete karıştığı tespit edilmiş ve kendisi memurluktan uzaklaştırılarak 7.781 Kuruş vergi kendisinden tahsil edilmiştir. Bununla birlikte Messageries Maritimes vapurları ile İngiltere ve Fransa’ya taşınan bazı ürünlerin yasadışı yollar ile yurt dışına çıkarıldığı anlaşılmıştır. Örneğin 1880 yılında Messageries Kumpanyasına ait vapurlarla İngiltere’ye götürülen çivitlerin gümrük vergisi ödenmeden gemilere yüklendiği ve yurtdışına çıkarıldığı anlaşılmıştır. Bunun sonucunda vergi kaybı olan 9.808 kuruş 24 para eski gümrük görevlileri olan müdür Galib, Küşşaf-ı Evvel Valid, Kantar Kâtibi Hamid ve Başkatip Süleyman’dan tahsil edilmiştir. Suça karışan memurların hepsi azledilmiştir. Ayrıca Messageries Kumpanyası eşya yüklemesi ile ilgili gümrük görevlilerine istenilen bilgileri vermediği anlaşılmıştır. Böylece şirketin birçok kaçakçılıktan sorumlu olduğu ve malların miktarını düşük göstererek ya da memurlara rüşvet vererek yasadışı faaliyetler gerçekleştirdiği anlaşılmıştır.⁷

İskenderun iskelelerine gelen yanıcı maddelerin kontrolleri konusunda da sorunlar yaşanıyordu ve tedbirler yeterli değildi. Gelen yanıcı maddeler devlet memurlarının keyfi davranışları yüzünden yeterince denetlenmiyor ve bölgedeki Ermeni komitacılar bu yanıcı maddelerle beraber silah ve mühimmat kaçakçılığı yapıyorlardı. Özellikle bölgede Ermeni olaylarının arttığı dönemde

birçok yatırımla ilgilenmişlerdir. Devlete ait buharlı posta taşımacılığı şirketi özellikle Suriye bölgesine 1845 yılından itibaren düzenli seferler yapmaya başlamıştır. Fransızlar ilk olarak, küçük bir kasaba olan Beyrut’ta, liman yapımı ile ilgilenmişler. Fakat yapılan araştırmalar neticesinde bu inşaatın kârlı olmayacağını anladıklarından imtiyazı almaktan vazgeçmişlerdir. Ancak imtiyazı alan Yusuf Matran Efendi’nin kurmuş olduğu liman şirketinde hisse sahibi olmuşlardır. Nitekim Beyrut Liman Şirketi’nin hissedarları arasında Mesajeri Maritime Kumpanyası, Osmanlı Bankası, Le Comptoir d’Escompte de Paris, La Banque Paris et Pays-Bas gibi Fransız sermayesinin ünlü şirketleri ve bankaları bulunmaktaydı. Liman yapımı bittikten sonra, şehir nüfusu da hızla artmış 1825’de 8000 olan nüfus, 1863 yılında 70.000’e yükselmiştir. Çelik K. (2010), “Osmanlı Hakimiyetinde Beyrut”, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Bölümü Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Elâzığ, 170.

⁷ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), I. DH, 828-66704; Ürkmez, N. “19. Yüzyılın İkinci Yarısında İskenderun Limanı’nda Yapılan Yolsuzluklar”, s. 153.

Ermeni asıllı memur ve sevkiyatçıların yanıcı gaz türü maddelerin Ermenilerin eline geçmesinde önemli rol üstlendikleri tespit edilmişti. Devlet bu durumun önemini kavradığından tedbirler almak istemiş ise de bu kaçakçılığa tam olarak mâni olamamıştı. İlerleyen dönemde gaz ve silah mühimmat kaçakçılığı nedeniyle İskenderun Ecza-yı Nariye Müfettişi Şükrü Efendi olaylara göz yumduğu için görevden el çekirilmiş, yerine İskenderun Baş Komiseri Mahmud Fehmi Efendi tayin edilmişti.⁸

İskenderun ve Antakya doğrudan Halep gibi önemli bir şehirle ticari bağlantıya sahip olduklarından zamanla nüfus hareketliliği de artmıştı. Ticari canlılıktan ayrı olarak yaşanan savaşlar nedeniyle bölge dışarıdan göç almıştı. Özellikle Kırım Savaşı ve 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sonrasında ve Girit ve Kıbrıs adalarından bölgeye yoğun muhacir yerleşiminin yaşandığı anlaşılmaktadır. Nüfus Hareketliliği ve artan ticarete paralel olarak İngiliz, Fransız, İtalyan, İran gibi ülkenin ticari temsilcileri ve tebaaları bölgeye zamanla yerleşmişlerdir.⁹

20. Yüzyıl başlarında İskenderun liman bölgesi ile Almanların da ilgilenmeye başladıkları dikkati çekmektedir. İskenderun'da ilk modern liman inşası teşebbüsü de Almanlar tarafından yapılacaktır. Bağdat Demiryolu imtiyazını 1903 yılında alan Almanlar, bu hattı İskenderun iskeleleri ile birleştirmek istiyorlardı. Özellikle Beyrut Limanı'nın Halep ile demiryolu sayesinde bağlanması, ticaretin bu limana kaymasını sağlamıştı. Eğer İskenderun Limanı Bağdat Demiryolu ile birleşirse bölgedeki ticari potansiyeli kendisine çekecek ve bölgedeki hammaddenin daha kolay nakledilmesi sağlanacaktı.¹⁰ Osmanlı Hükümeti tarafından 1911 yılında Alman sermayesine Haydarpaşa Liman Şirketi'nin imtiyazını verildi. Yapılacak modern limanın masrafları tamamen şirket tarafından karşılanacak ve hazineye bir yük getirmeyecekti. Fakat buna karşılık şirket, liman için yaptığı masrafı Toprakkale-İskenderun tren hattı ve İskenderun iskelelerinden elde edeceği gelirlerle karşılayacaktı. Yapılan anlaşma neticesinde 18 Mart 1911 tarihinde şirkete limanın yapım imtiyazı verilmiştir. Şirket ile 21 Mart 1911 tarihinde bir de 12 maddelik imtiyaz sözleşmesi imzalanmıştır. Sözleşme Sadrazam, Ticaret ve Nafia Nezareti Vekili Hakkı Paşa

⁸ BOA, DH. TMIK.M, 143-13 (29 M 1321).

⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Akyüz, J. (2008). "19. Yy' da Antakya ve İskenderun Bölgesinde Nüfus Hareketliliği", Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 18 (2), 379-401.

¹⁰ Beşirli, M. (2004). "Haydarpaşa Liman Şirketi "ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi (1911)", Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, XI, 179-200.

Onur apar

Birinci Dünya Savaşı Sonrasında Doğu Akdeniz’de Stratejik Bir Fransız Yatırımı: İskenderun Limanı

ile Haydarpaşı Liman Şirketi Üyesi Edward Hugen’in tarafından imzalanmıştır.¹¹

Alman şirketi ile yapılan anlaşmaya göre limana ilave olarak rıhtım, vinç, kömür deposu ve antrepo da inşa edilecektir. Ayrıca liman için devlet toprakları bedelsiz olacak, şahıs toprakları ise şirket için kamulaştırılacaktı. Yine şirketin liman güvenliği için bir özel zabıta kuvveti bulundurmasına izin verilmişti.¹² Haziran 1912’de liman için temel atma töreni gerçekleştirilmiş, 1913 yılında demiryolu inşası tamamlanmışsa da liman modern bir şekilde inşa edilememiştir. Bu dönemde liman iskele tarzında yapılmış küçük teknelerin vapur ve kara bağlantısını yaptığı bir görünüm sergilemektedir. Osmanlı Devlet’inin son dönemlerinde limanın hinterlandı Kuzey Suriye, Doğu Anadolu ve Irak’a yayılmakla beraber demiryolunun tam olarak gelişmemesi ticari faaliyetleri sınırlandırmıştır. Almanya bu limanı demiryoluna bağlayarak ticareti geliştirecek ve kendi hammadde ihtiyacını bölgeden daha kolay karşılayabilecekti. Aynı zamanda limanı savaş gemilerini kriz esnasında bölgeye gelmesi için elverişli bir aktarım merkezi ve askeri malzeme deposu olarak tasarlıyordu. Fakat liman inşaatı I. Dünya Savaşı’nın başlaması yüzünden tamamlanamayacaktır.¹³

Savaş esnasında İskenderun bölgesi ve limanı zaman zaman bombalanmıştır. İlk olarak Haziran 1915’te Hayfa’daki ve İskenderun’daki Alman konsoloslukları Fransızlar tarafından bombalanmış, Alman ve Türklere ait mülkler tahrip edilmişti.¹⁴ Ayrıca 4 Eylül 1916’da İskenderun sahiline gelen Fransa bandıralı iki torpido ve iç savaş gemisi şehri bir saat bombardıman etmişti. Bombardıman neticesinde hükümet konağının büyük bir kısmı, kışla ve fener kulesini tamamen tahrip edilmişti. Bunun yanında dört hane ile Amerikan konsolosluğu eşyasıyla tamamen tahrip olmuş, iki kadın da yaralanmıştır.¹⁵ Savaşın sonlarına doğru 11

¹¹ Ürkmez, N. (2012). “Tanzimat’tan I. Dünya Savaşına İskenderun”, Erzurum: Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 133.

¹² Beşirli, agm., 185.

¹³ *Les Annales Coloniales*, 10 Septembre 1935.

¹⁴ *The Scotsman* (1860-1920), 28 Haziran 1915.

¹⁵ BOA, DH.SFR, 532-12.

Ekim 1918’de bu kez iki Fransız torpidosu İskenderun’a gelerek şehri bombalamıştır. Nihayet savaşın galiplerinden olan Fransa, 12 Kasım 1918 tarihinde İskenderun’u işgal etmiştir. Fransız Coutelas torpidosu kumandanı David Beauregard şehirde karışıklık çıktığını bahane ederek şehre asker çıkarmış ve şehirde yaşayan Hristiyan asıllı Josef Makzume İskenderun Belediye Başkanlığına getirilmiştir.¹⁶ Böylece İskenderun’da Liman inşası için yeni bir dönem başlamıştır.

Birinci Dünya Savaşı Sonrası Modern İskenderun Limanı’nın İnşası ve Ticaret Hacmi

Dönemin Fransız gazetelerine göre Çanakkale İtilaf donanması tarafından geçildikten sonra İskenderun işgal edilmiştir. Fransız Suriye bölüğü komutanı Amiral Vivirey, İskenderun’un cumartesi günü Fransız ve İngiliz donanması tarafından şiddet olayı olmadan teslim alındığını, Fransız ve İngiliz bayraklarının blgedede dalgalandığını ve kutlama için 21 top atışı yapıldığını belirtmiştir.¹⁷

Skès-Picot Antlaşması uyarınca İngilizler; Filistin, İnan ve Ürdün’de; Fransızlar ise Suriye ve Lübnan’da manda rejimleri kurmuşlardır. Böylece Suriye de 1920 yılından 1946 senesine kadar sürecek manda yönetimi kurulacaktır.¹⁸ Fransızlar, manda idaresi kurulduktan sonra bölgeyi yüksek komiserle yönetmeye başlamışlardır. Fransa’nın bölgedeki ilk yüksek komiseri ise daha önce Afrika’da önemli görevlerde bulunan Henry Gouraud’tur.¹⁹ 1925 yılına gelindiğinde bu

¹⁶ Ürkmez, N. (2014). "I. Dünya Savaşı’nda İskenderun’un Stratejik Konumu ve İşgali." *Savaş Tarihi Araştırmaları Uluslararası Kongresi 100. Yılında 1. Dünya Savaşı ve Mirası 6-8 Kasım*, 343.

¹⁷ *The Scotsman* (1860-1920), 12 Kasım 1918.

¹⁸ Athloğlu, Y. (2018). "*Fransız Manda Yönetimi Altında Suriye*", Suriye: Tarih, Siyaset, Politika, Ed: Prof. Dr. H. Mustafa Eravcı, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 47.

¹⁹ Suriye’de Manda yönetiminin tesis edilmesinin ardından Fransızlar Suriye ve Lübnan topraklarını etnik ve dinsel gruplara göre idari bölgelere ayırdılar. İlk olarak Ağustos 1920’de Cebel-i Lübnan’a Beyrut, Trablus, Sur ve Sayda gibi kıyı kentlerini katılmasıyla "Büyük Lübnan" yaratıldı. Eylül ayında bu bölgenin bağımsızlığı ilan edildi. Aynı ay Lazkiye evresinde Alevi bölgesi oluşturuldu. Mart 1921’de ise "Dürzi Ulusal Hkmeti" kuruldu. Suriye’nin geri kalan bölgesini oluşturan şam ve Halep’te ise iki ayrı devlet kurularak 5 idari bölge yaratıldı. 1925 yılına gelindiğinde bu idari yapı Büyük Lübnan Devleti, Suriye Devleti, Alevi Devleti ve Druz Hkmeti olarak dört farklı siyasi yapı oluşturuldu. Athloğlu, agm., s. 48-52.

Onur apar

Birinci Dünya Savaşı Sonrasında Doğu Akdeniz’de Stratejik Bir Fransız Yatırımı: İskenderun Limanı

idari yapı içerisinde Büyük Lübnan Devleti, Suriye Devleti, Alevi Devleti ve Druz Hkmeti olarak dört farklı siyasi yapı oluşturulmuştur.²⁰

Henry Gouraud 1921 yılında bölgeyi incelemiş ve bölge ile ilgili önemli bir rapor sunmuştur. Söz konusu raporda; başta Halep ve şam, Lazkiye, İskenderun, Antakya gibi önemli merkezler ile alakalı bilgiler vermiştir. Gouraud’a göre İskenderun 12.000 nüfusa sahip ve Mezopotamya bölgesinde ticari kervanların geçiş noktasında önemli bir mevkide bulunmaktadır. Üç tarafı dağlarla vrili doğal bir limana sahip olan İskenderun bu dönemde modern bir görünüm arz etmektedir. Liman; Halep, İnan ve Mezopotamya mallarının denize açılan kapısı olma konusunda önemli bir potansiyele sahiptir ve gelecekte Levant’ın bir numaralı ihraç limanı olması muhtemeldir. Fransız Yüksek Komiserliği limanın modernize edilmesi konusunda ve evre illerle bağlantısının artırılması konusunda çalışmalara başlamıştır. Bu dönemde Bağdat demiryolu zerindeki Toprakkale hattı ile İskenderun’un bağlantı hattı için çalışmalar devam etmektedir. Antakya-İskenderun karayolu yeniden düzenlenmiştir ve İskenderun-Halep karayolu için çalışmalar devam etmektedir. Ayrıca İskenderun-Halep arasında demiryolu için etüt çalışmaları başlatılmıştır. Mersin ve İskenderun’dan Beyrut’a 4 saatlik bir yol vardır.²¹

Aynı şekilde 1920 yılında dönemin gazetelerinde İskenderun Limanı’nın modernizasyonu için çalışmaları başladığı belirtilmekteydi. Özellikle inşaatın tamamlanmasından sonra limanın, Beyrut Limanı’ndan daha büyük olacağı ve onu ikinci plana atacağı belirtilmiştir. Ayrıca Liman’ın inşası için 1000 işçinin görevlendirildiği belirtiliyordu. Ayrıca Almanların, İskenderun Limanı’nı Bağdat Demiryolu ile birleştirme planlarından farklı olarak Fransız

²⁰ Fransız Hkmetinin Doğu Akdeniz kıyısındaki Arap topraklarına yönelik siyasi hesaplarının oluşmasında Fransız Ticaret Odalarının etkisi byktir. Fransızlar bölgede bu odalar vasıtası ile kurdukları ilişkiler sayesinde ticaret tekeli ellerinde tutmaya çalışmışlar aynı zamanda bölgenin zenginliklerini keşfetmeleri için kendi ülkelerindeki iç adamlarına rehber olmuşlardır. Hourani, A. (1968). *Syria and Lebanon: A Political Essay. Beirut*, London: Oxford University Press, 173-174.

²¹ *Un Voyage En Syrie (1921)*, Paris : dition de L’Illustration conomique Finance, 12.

mühendislerin Halep ve İskenderun arasında yapılacak demiryolu için plan yaptığı vurgulanmaktaydı.²²

Suriye’de Fransız Manda yönetimi 1921 yılında kurulduktan sonra Suriye ve Lübnan’da ekonomik yatırımlar için bir Fransız konsorsiyumu oluşturuldu. Bu konsorsiyumun içerisinde Le Banque de Paris et Pay-Bas (BPPB), Crédit Foncier d’Algérie et de Tunisie (CFAT), Messageries Maritimes ve Sociéte D’exploitation Des Chemins De Fer De Cilicie (Nord-Syrie)²³ Kilikya-Kuzey Suriye Demiryolu Şirketlerinden teşekkül etmekteydi. Konsorsiyum, eski liman şirketinin bütün haklarını almak için harekete geçti. Bu aşamada hemen bir liman inşaatı yapımına başlandı ve yapılacak limanın 300 ve 250 metre genişliğinde iki iskele ve toplamda 5 hektarlık bir havzaya sahip 310 metrelik uzunluğunda bir rıhtımının bulunması öngörülmüyordu. Ayrıca dâhili ve transit gümrük depolarına sahip olacak limanın 7.840 metrekarelik bir alanı kapsaması düşünülüyordu. Rıhtımdaki gerekli olan alet ve edevat her türlü mal römorkörler, mavnalar ve sabit ve hareketli vinçler ile taşınacak şekilde tasarlanmıştı.²⁴

Fransa ile Ankara Antlaşması’nın imzalandığı 1921 yılında Suriye bölgesindeki ihracat ve ithalat rakamlarına bakıldığında en fazla ithalat yapılan limanın Beyrut olmasına rağmen, Trablusşam ve İskenderun limanlarının önemli potansiyellerinin olduğu kayıtlara yansımıştır. Nitekim 1921’de Suriye bölgesinde ithal edilen malların toplam değeri 601.657.000 franktı. 1922 yılında ise bu rakam 526.254.000 franka gerilemiştir. İhracat rakamlarına bakıldığında ise 1921’deki toplam ihracat 69.840.000 frank, 1922 yılında 87.880.000 frank olarak gerçekleşmiştir. 1921 yılında Beyrut Limanı’nın ihracattaki toplam hacmi 26.374.000 frank, Trablusşam Limanı’nın 8.728.000 frank, İskenderun Limanı’nın 8.838.000 frank olarak hesaplanmıştır. 1922 yılında Beyrut Limanı 36.392.000 frank, Trablusşam 13.242.000 frank, İskenderun’un 25.202.000 franklık ihracat

²² *The Christian Science Monitor*, 6 Şubat 1920.

²³ Kuzey Suriye Demiryolu Şirketi 1921 yılında 500 franklık 2000 hissedenden teşekkül 1.000.000 frank sermaye ile kurulmuş olan bir şirkettir. Şirket İskenderun Liman işlerini demiryolu işleriyle beraber yürütmüş olmakla beraber şirketin yönetim kurulunda MM. Léonce Guilbert, Gustave Boissière, Anathase Roudy Georges Vitali, Union Parisien Bankası yöneticisi Louis Lion, Bağdat Demiryolu Şirketi Yöneticisi Charles Sallandrouze de Lamornaix Marsilya Bayındırlık Şirketi’nden Charles Rebuffel bulunmaktaydı. Bu kişilerin yanında Osmanlı Bankası, Paris Hollanda Bankası (BPPB), Şam-Havran Demiryolu Şirketi ve İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi şirketin kurulmasına öncülük eden kuruluşlardı. *La Correspondance d’Orient*, 15 Aralık 1922.

²⁴ *La Correspondance Orient*, Janvier 1938.

Onur apar

Birinci Dünya Savaşı Sonrasında Doğu Akdeniz’de Stratejik Bir Fransız Yatırımı: İskenderun Limanı

gerçekleştirmiştir. 1921 yılında bölgeye gelen 726 vapurun toplam tonajı 1.054.097 ton iken limanlara uğrayan 2.098 yelkenlinin toplam tonajı 41.630 tondur. 1922 yılında limana uğrayan 742 vapurun tonajı 1.242.577 ton iken limanlara uğrayan 2.030 yelkenlinin tonajı ise 43.828 tondur.²⁵

1921-22 yıllarında ipek ve yn ihracatında özellikle İskenderun Limanı önemli bir konuma yükselmiştir. Rakamlara baktığımızda özellikle savaştan önce 200.000 kutu yani 6.000.000 kilo yaş koza ticareti yapılan bölgede, 1921-22 yıllarında rekoltenin bu miktarın 70.000 kutuya yani 680.000 kiloya kadar düştüğü hesaplanmıştır. Bu dönemde sadece İskenderun Limanı’ndan ihraç edilen 313.301 kilogram kuru ipek mevcuttur. Bunun yanında Beyrut ve diğer limanlar eklendiğinde 18 milyon franklık bir ticaret söz konusundur. Yn ticaretinde ise İskenderun Limanı’ndan toplamda 735.991 kilogramlık bir ihracat gerçekleşmiştir.²⁶ Görüldüğü gibi bölgenin ticari hacmi genişledikçe İskenderun Limanı’nın da potansiyeli artmış ve limanın modernizasyonu için çalışmalar hızlandırılmıştır.

Bu konuda General Gouraud tarafından 8 Ocak 1922 yılında *Le Temps* Gazetesinde verilen bir mülakatta yapılacak yeni liman sayesinde İskenderun’un modern, geniş ve ferah bir limana sahip olacağı vurgulanmaktaydı. Aynı haberde liman inşaatında ve Lazkiye-İskenderun arasındaki yapılan yeni karayolunda binlerce kişinin çalıştığı vurgulanmaktaydı. Ayrıca yeni oluşturulacak liman şirketinin yönetim kurulu eski diplomat ve Afrika Elektrik şirketi Müdürü olup, aynı zamanda Halep Elektrik şirketi yöneticisi bulunan

²⁵ *La Soierie de Lyon*, 01.09.1923, numero:17, s. 612.

²⁶ *La Soierie de Lyon*, 01 Ekim 1923, numero:19, s. 669.

Max Coublie²⁷, Henri Marechal²⁸, Grand Travaux Marseille Şirketi yöneticisi Charles Rebuffel²⁹ gibi kişilerden oluşmaktaydı.³⁰

Ayrıca Beyrut Liman Şirketi'nin yönetiminden İskenderun da yapılacak depo ve antrepoların inşası için yardım istenecek, Beyrut işletmesinden de limandaki tarifelerin belirlenmesi için destek alınacaktı.³¹ Bu dönemde imzalanan Ankara Antlaşması diğer adıyla Franklin-Bouillon Antlaşması sonrasında Mersin Limanı³² ile modernize edilen İskenderun Limanı arasında rekabet artmıştır.³³ Anlaşmaya göre bu limanda Türkiye'ye gelen veya Türkiye'den giden malların direkt geçişi için kullanılmak üzere Türkiye'ye bir alan kiralanacaktı. Bu alanın İskenderun'u Türkiye topraklarına bağlayan demiryolu ile birleşimi, gelişimi, konumu ve çalışma şekli için Türkiye'ye tüm kolaylıklar sağlanacaktı. Türk vatandaşlarına malların Türkiye'den veya Türkiye'ye transit geçişi sırasında

²⁷ İskenderun Liman Şirketi Genel Müdürü olan Coublie 30 Mart 1873 yılında İspanya'da dünyaya gelmiştir. Kahire'de L'cole de Droit (Hukuk Fakültesi)'de doktor unvanı almıştır. Manastır, Üsküp, Selanik gibi Őehirlerde konsolos yardımcısı, 1911 yılında ise Stuttgart'ta konsolos olarak grev yapmıştır. 1913 yılında La Sociéte des Routes Ottoman Şirketinde mdr olarak grev aldı. Ayrıca Comité d'Orient, La Construction Africaine, La Sociéte Electrique d'Alep Őirketlerinde yneticilik grevi yapmıştır. http://www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Qui_etes-vous_1924-Levant.pdf (Eriřim tarihi: 11.06.2020)

²⁸ La Compagnie Générale des Voitures Şirketi'nin başkanlığını yapmıştır. Ayrıca La Compagnie des Tramways de Paris et du département de la Seine Şirketinde başkan yardımcılığı grevinde bulunmuştur. Bunu yanında La Compagnie Chemin de Fer Métropolitain Şirketi yneticisidir. La Sociéte Nouvelle des Etablissement Decauville, İskenderun Liman Şirketinde yneticilik, Afrika Elektrik ve demiryolu başta olmak üzere birçok Şirketin kurucu yeliđini yapmıştır. http://www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Qui_etes-vous_1924-Levant.pdf. (Eriřim tarihi: 11.06.2020)

²⁹ Bir mhendis olarak alışan Rebuffel, La Sociéte des Grand Travaux Marseille 'de genel mdr ve ynetim kurulu başkanlığı yapmıştır. Bu Şirketin yanı sıra La Sociéte d'énergie électrique de littoral Méditerranéen, La Sociéte d'énergie Electrique du Sud-Ouest, La Sociéte des Grands Travaux en Béton armé ve İskenderun Liman Şirketi'nde yneticilik grevi stlenmiřtir. Bulgaristan, İspanya, Endonezya ve Suriye'de birçok Fransız yatırımda grev almıştır. http://www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Qui_etes-vous_1924-Levant.pdf. (Eriřim tarihi: 11.06.2020)

³⁰ *Le Temps*, 8 Janvier 1922.

³¹ *La Soierie de Lyon*, 01 Ağustos 1924, N:17, s. 610.

³² Mersin ithalatını oluşturan ürünler genelde şunlardı; konserve, pamuklu kumaş, imento, kiremit, şeker, çay, hırdavat, kğt, yer fıstığı, tütün, kalay, bakır, yağ, konserve gibi rnlerdi. Uygun, *agt.*, s. 127.

³³ *La Correspondance Orient*, 15 Eylül 1922.

Onur Çapar

Birinci Dünya Savaşı Sonrasında Doğu Akdeniz’de Stratejik Bir Fransız Yatırımı: İskenderun Limanı

alınan tonaj, iskele, kılavuzluk, deniz feneri, karantina haricinde hiçbir vergi ve vergi uygulanmayacaktı.³⁴

Bu arada Fransız Parlamentosunda Suriye’ye yönelik yardımlar konusunda yapılan görüşmelerinde Poincaré Hükümeti İskenderun Limanı için kredi verilmesini onaylamıştı. Sivil harcamalar grubunda İskenderun Limanı için devletin bütçeden pay ayırmasına yönelik çalışmalara başlandı.³⁵ Bir taraftan şirket limanın yapım planlarını parlamentoya sundu.³⁶ Buna göre 1922 yılından itibaren yapılan çalışmalar sonucunda limanın gerekli modernizasyonu yapılarak 1923 yılının başında liman işletmeye açıldı. Özellikle İskenderun Toprakkale ve Halep hattının yapımı ve liman şirketinin çalışmaları limanın açılmasını geciktirmişti. Fakat 1923 yılında limanın trafiğine bakıldığında 24.497 ton ithalat ve 16.058 ton ihracat gerçekleşmişti. Bu rakamlar aynı yıl 203.849 ton ithalat ve 49.744 ton ihracat yapan Beyrut Limanı’na göre çok düşüktü fakat otoriteler bu limanın etkisinin artacağını vurguluyorlardı. Nitekim 1921 yılında 8.500.000 frank olan toplam trafik, 1922 yılında 25.000.000 franka, 1923 yılında ise 43.000.000 franka çıkmıştı.³⁷

1923 yılında Suriye’deki ekonomik tabloyu inceleyen finansal raporlara göre, ekonomik alışkanlıkların diğer dönemlere göre pek değişmediğini vurgulamaktaydı. Rapora göre deniz aşırı ithalatın çoğu Beyrut üzerinden gelmekte iken, Şam ve Halep bölgesi ürünlerin dağıtım kolu ve tedarikçisi olarak belirtiliyordu. Bu durumda Şam ve Halep’in ticari açıdan iki büyük merkez olduğu vurgulanırken, ihracat şehirleri olarak Beyrut, Trablus ve İskenderun’un ana merkezler olduğu vurgulanmaktaydı. Bu dönemde döviz kurlarındaki ve fiyat istikrarındaki değişime karşın bu merkezler ile Anadolu ve Kilikya arasında ticari faaliyetlerin hızlı bir gelişim gösterdiği vurgulanmaktaydı. Yapılan finansal araştırmalara göre 1922 yılında gümrüklerden 26 milyon frank malın

³⁴ *La Correspondance d’Orient*, Şubat 1937, N: 470. s. 77.

³⁵ *Le Temps*, 29 Kasım 1922.

³⁶ *La Correspondance d’Orient*, Ocak 1923.

³⁷ *La Soierie de Lyon*, 01 Ağustos 1921. s. 639.

giriş-çıkış yapmasına karşın, bu rakam 1923 yılında 78 milyona çıkmıştı. Bu iki yılın karşılaştırması tabloda şu şekilde sunulmaktaydı:

Tablo 1-1. Suriye Bölgesinde 1922 ve 1923 Yıllarındaki Ticari Hareketlilik (Frank)

| şehir | 1922 (Frank) | 1923 (Frank) |
|-------------------|-------------------------|-------------------------|
| Beyrut | 14.050.000 | 21.030.000 |
| Trablus | 180.000 | 1.700.000 |
| İskenderun | 500.000 | 6.980.000 |
| Halep | 11.270.000 | 39.450.000 |
| şam | 250.000 | 9.070.000 |
| Toplam | 28.250.000 | 78.830.000 |

Ayrıca bölgenin ticari potansiyeline bakılarak 78 milyon franklık bu rakamın kolayca ikiye katlanabileceği belirtiliyordu. Bu dönemde birçok malın gümrük vergisinden muaf olacağı ithalat ve ihracatta ve gümrük sisteminde yapılacak değişikliklerle hem Suriye'de hem de komşu ölkelerde gümrük gelirlerinin artırılacağına işaret ediliyordu. Böylece ihracat ve ithalat sistemli bir şekilde artış gösterebilecekti. Finansal raporlara göre Suriye ve Lübnan'dan toplam ithalat 1923 yılında 560,477,393'ü frank, ithal vergisiz mal ise 28.976.823 franka ulaşmıştı. Suriye ve Lübnan'dan yapılan toplam ihracat ise 1923 yılı için 246.841.253 frank dolaylarındaydı. İskenderun ise başlı başına 1922 yılında 22 milyon franklık ihracat hacmine sahipken, 1923 yılında bu rakam 43 milyon franka yükselmişti.³⁸

³⁸ *La Correspondance d'Orient*, Haziran 1924.

Onur Çapar

Birinci Dünya Savaşı Sonrasında Doğu Akdeniz’de Stratejik Bir Fransız Yatırımı: İskenderun Limanı

Yine bölgede demiryolunun gelişimi ve Suriye-Türkiye arasındaki demiryolu iletişim anlaşmasının yeniden kurulması Halep-İskenderun arasındaki hattın etkin kullanımını sağladı. Ayrıca Halep’in Trablusgarp ve Humus ile olan ticareti daha da gelişti. Dönemin raporlarına baktığımızda Bağdat hattının İskenderun Limanı’nı Halep’e bağlayacak kısmının inşasından sonra Trablusşam büyük olasılıkla bu son büyük pazarın trafiğini kaybedeceği belirtilmekteydi. Aynı raporda Trablusşam’ın ithal ettiği mallar sadece İskenderun Limanı’ndan transit bir şekilde geçtiği ve Halepli firmalar tarafından sipariş edildiği benzer şekilde, Humus ve Hama için siparişlerin büyük ölçüde Beyrut’ta verildiği bilgisi yer almaktaydı.³⁹

Buna karşın Beyrut ile İskenderun arasındaki dış ticaret verileri istenilen düzeyde değildi. Bunun yanında şirketin verilerine göre İskenderun Limanı’nın trafiğinin son iki yılda rakamsal olarak şu şekilde belirtilmiştir.⁴⁰ 1923 yılında 414.000 kilogram üretilen ipek koza üretimi bir sonraki yıl 594. 271 kilogram olarak gerçekleşmişti.⁴¹

Tablo 1.2. İskenderun Limanında 1923-24 Yıllarındaki Mal Trafiği (Ton)

| Ticaret Kalemi | 1923 (Ton) | 1924 (Ton) |
|----------------|---------------|---------------|
| İthalat | 24 498 | 55 046 (Ton) |
| İhracat | 16 040 | 19 976 |
| Toplam | 40.538 | 75 022 |

³⁹ *La Correspondance d’Orient*, 16 Mart 1914.

⁴⁰ *La Correspondance d’Orient*, Eylül 1925.

⁴¹ *La Soierie de Lyon*, 12 Ocak 1924, n.23, 796.

Gelişen ticari trafikle alakalı olarak bankalar İskenderun Limanı yanında Halep Elektrik ve şam Tramvaylarına da yatırım yapma konusunda incelemeler yapıyorlardı. Özellikle Cr dit Fonci re D'Alg rie et Tunisie bu yatırımlarla ilgilenmeye başlamıştı.⁴² Bu dönemde ticaret şehri İskenderun'un nüfusu artmaktaydı. 1923 yılında İskenderun Kazası, Antakya Kazası ve Kırıkhan Kazasından oluşan özerk sancakta İskenderun'un nüfusu 34.200, Antakya'nın nüfusu 131.400, Kırıkhan'ın nüfusu ise 47.000'i bulmaktaydı. Özellikle İskenderun nüfusu Müslüman Arap, Müslüman Türk, Hristiyan ve Yahudilerden oluşan kozmopolit bir görünün sergilemekteydi. Bunun yanında İskenderun'da 50 yataklı bir hastane, oteller, lokantalar, dispanser gibi birçok kurum oluşturulmuştu. İskenderun  zerk bölgesinin idari yönetiminde Fransız delegeleri Yüksek Komiser Yardımcısı Colonel Desclaux, İdari Asistan Pruneaud, Tercüman M. Rochat, Konsolosluk Sorumlusu Salendre isimli kimseler bulunmaktaydı. Bunların yanında Mutasarrıf Raşid Bey, Genel Sekreter Alaattin Bey, Finance Sorumlusu G. Georgi, Hazine Sorumlusu H. Cabbar, İçişleri sorumlusu Kemal Bey, Bayındırlık Sorumlusu Rasim Bey, Tarım İşleri Sorumlusu Tahsin Bey, Liman Sorumlusu H. Djabara gibi isimler İskenderun  zerk Bölgesinin yönetim kurulunu oluşturan kişilerden bazılarıydı.⁴³

1926 yılında geldiğinde Fransa ve Türkiye'nin önünde İskenderun problemi duruyordu. Bu amaçla Roma'da Fransız Manda idaresi, Türkiye ve diğer ülkelerin katılımı ile İskenderun sorunu masaya yatırıldı ve 30 Mayıs 1926 tarihinde Fransa ve Türkiye arasında dostluk ve iyi komşuluk antlaşması imzalandı. Bu antlaşma metni için yapılan görüşmelerde Ankara H k meti, limanın ve bölgenin potansiyelinin farkına varan özellikle limanın Beyrut için önemini kavradığından bölgedeki Fransız etkisinin kırılması ve uluslararası anlaşmalarla hakları korunmuş otonom bir bölge kurulması için diplomatik girişimlerde bulunmaktaydı. Ayrıca liman bölgesinde Türkiye'ye kolaylıklar sağlanması ve Nizip Demiryolu işletmesinde Fransız ve Türklerden oluşan bir konsorsiyumun ortak yer almasını gündeme getirildi. Fakat Fransızlar özellikle limanın kullanımı konusunda İngiliz ve İtalyanları ikna ettikleri ve limanın stratejik askeri bir  s olarak gördükleri için taviz vermek istemiyorlardı. Ayrıca Nizip Demiryolunun işletilmesinin genel çıkarlarına aykırı olduğunu vurgulamaktaydılar. 1926 yılında toplanan Fransız manda yönetimi Türklerin bölgedeki Türk azınlığı bahane ederek liman bölgesinin ve yeni yapılacak

⁴² *Le Temps*, 1 Ekim 1928.

⁴³ *L'Indicateur Syrienne*, Annuaire de la Syrie et du Liban, de la Palestine et de l'Egypte, 436-437.

Onur apar

Birinci Dünya Savaşı Sonrasında Doğu Akdeniz’de Stratejik Bir Fransız Yatırımı: İskenderun Limanı

demiryolu hattının İskenderun bölgesine bağlanması konusunda baskı yaptıkları bildirilmektedir.⁴⁴

1929 yılına gelindiğinde İskenderun limanının alanı 40.000 metrekareye ulaşmış ve 1600 km’lik bir demiryoluna sahip modern bir liman olmuştu. Ayrıca mavnaların kolaylıkla girebileceği büyük bir havuzu mevcuttu.⁴⁵ Bu dönemde Hazar üzerinden Azerbaycan, Ermenistan ve Suriye’yi birbirine bağlayacak Kuzey İran demiryolunun yapımı devam etmekteydi. Nissibin adındaki istasyonla Tebriz’in büyük ticari potansiyelinin bölgeye taşınması beklenmekteydi. Aynı zamanda Kuzey Suriye şehirleri olan Halep, Antakya ve İskenderun arasındaki ticari trafiğin daha da artacağı olası görülmekteydi. Bölgede araştırmalar yapan eski Fransız müfettişi M. E. Duchatel, Musul üzerinden Beyrut’tan Bağdat’a kadar olan bir ticari potansiyelin var olduğunu belirterek demiryolu gelişimi ile beraber İskenderun Limanı’nın öneminin daha da artacağını Halep’ten denize demiryolu bağlantısının bölgedeki en önemli stratejik güzergâh olacağını belirtmekteydi. İskenderun Limanı’nı olabildiğince geliştirilmesi gerektiğini belirtiyordu.⁴⁶ Bu arada Limanın ıslah çalışmaları devam ediyordu. Dönemin gazetelerinde 1931 yılında Trablus Limanı’nın yeniden düzenlendiğini ve İskenderun Limanı’nın inşasının tamamlandığı haber olmuştu.⁴⁷

Liman faaliyete tam olarak geçtikten sonra ticari faaliyetler beklendiği gibi hızlı bir gelişim göstermedi. Limanın ithalat ve ihracatında dünyada meydana gelen 1929 krizi ile alakalı bir düşüş gözlemlenmekteydi. 1932 yılına gelindiğinde limandan Beyrut’a sadece 100 kantar kömür sevk edilebilmişti. Limana gelen büyükbaş hayvan ve diğer tarımsal ürünlerde de düşüşler gözlenmekteydi. Mesela hayvancılık ihracatı Temmuz 1931 yılında 11.657 baş hayvan iken, 1932 yılında toplamda 3.626 baş olarak kaydedilmişti. Aynı zamanda tahıl ürünlerinin fiyatları geçen yılın fiyatlarıyla aynı kalmıştı. Buğday ton başına 38-40, arpa 25-

⁴⁴ *L’Homme Libre*, 17 Şubat 1926.

⁴⁵ *La Correspondance d’Orient*, Nisan 1929.

⁴⁶ *La Correspondance d’Orient*, Kasım 1930.

⁴⁷ *La Correspondance d’Orient*, Ağustos 1931.

27, darı 20-25, yulaf ise ton başına 20-22 franktan satılmaktaydı.⁴⁸ Bu durum aşağıdaki tabloda açık bir şekilde teşekköl görölmektedir.

Tablo 1.3. 1927-1931 yılları arasında İşkenderun Limanından yapılan ithalat ve ihracat tonajı

| YILLAR | İTHALAT (Ton) | İHRACAT (Ton) | TOPLAM |
|--------|------------------|------------------|---------|
| 1927 | 76.000 | 20.000 | 96.000 |
| 1928 | 67.000 | 18.000 | 85.000 |
| 1929 | 83.000 | 28.000 | 111.000 |
| 1930 | 83.900 | 48.300 | 132.000 |
| 1931 | 82.000 | 44.800 | 126.800 |

Kaynak: *La Correspondance d'Orient*, şubat 1933.

Tabloya bakıldığında ithalatın yıllar içinde artış gösterdiği ve ihracatın da belli bir seviyede artmış olmasına rağmen ithalatın yarısına ulaştığı anlaşılmaktadır. Bu dönemde İşkenderun'un ihracattan çok ithalat limanı gibi işlev gördüğü, bölgedeki Beyrut ve diğer limanların kapasitesine henüz ulaşamadığı anlaşılmaktadır. Ayrıca Dünya genelindeki ekonomik krizin ithalat ve ihracat açısından daralmaya yol açtığı söylenebilir. Ayrıca İşkenderun, İnan mallarının Suriye'ye gönderilmesi için son derece önemli bir konumdaydı. 1932 yılında Suriye limanlarında bir dizi incelemelerde bulunan İnan Ticaret Bakanı Mirza Bakerkhan Kazimi ve beraberindeki heyet İnan ticareti için en uygun pozisyondaki limanın İşkenderun olduğunu belirtiyorlardı.⁴⁹

Suriye Limanları içerisinde ticari hareketlilik 1934 yılında oldukça artmıştı. Dönemin gazetelerinde Beyrut'a 968 gemi gelmiş toplam tonaj ise 2.417.626 ton

⁴⁸ *La Correspondance d'Orient*, Eylül 1932.

⁴⁹ *The Palestine Port* (1933-1950), 29 Aralık 1932.

Onur apar

Birinci Dünya Savaşı Sonrasında Doğu Akdeniz’de Stratejik Bir Fransız Yatırımı: İskenderun Limanı

olarak gerçekleşmişti. İskenderun Limanı trafiği 268 gemi 469.282 tonaj olmuş, Trablusşam Limanı ise 452 gemi ve 808.243 ton ticari hareketlilik kaydedilmişti. Aynı yıl İskenderun Limanından gerçekleşen ticaretin toplam tonajı 111.000 ton olarak kayıtlara yansımıştı. Bu ticaretin 74.000 tonu ithalat, 37.000 tonu ihracat olarak gerçekleşmiş ve bir önceki yıldan 20.000 ton fazla bir ticari hareketlilik olmuştu.⁵⁰ 1934 yılı gazetelerinde İskenderun körfezinin stratejik önemi vurgulanırken, Türk hkmetinin bölgedeki Türkler ile bağ kurma çabalarının devam ettiği belirtilmekteydi. Ayrıca Suriye kaynakları tarafından Fransızlar ile Türkler arasında gizli birtakım anlaşmalar yapıldığının belirtildiği fakat bu durumun doğrulanmadığı haber yapılmıştı. İskenderun bölgesinde nüfusun 5’te 3’ünün Türk, geri kalan kısmın Arap olduğu belirtiliyordu.⁵¹

Bu arada Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra Hatay’ın anavatana katılması için çalışmalar devam etmekteydi. Konunun milletler cemiyetine intikali ve yaşanan konjonktürel gelişmeler Türkiye ve Suriye arasındaki sorunun zm için etkin bir diplomasi trafiğini gerektirmişti. Ayrıca 1921 yılında Türkiye ile Fransa arasında yapılan barış anlaşması bu konuda önemli bir referans olarak görülüyordu. Dönemin gazetelerinde 1921 yılındaki anlaşmaya göre bölgede yaşayan Türklere belli garantiler verilerek Hatay sancağının Suriye tarafında kaldığını, bu garantilerin Mayıs 1937 tarihinde Suriye’nin Fransa tarafından bağımsızlığının tanınmasından sonra Milletler Cemiyeti’nce de tanındığını fakat Suriye’nin bu özerk durumu kabul etmediğini bildirilmekteydi. Ayrıca Fransa’nın ve Milletler Cemiyeti’nin; Türkiye ve Suriye’den tarafta olan Suriyeliler arasında kaldığı anlaşılmaktadır. Dönemin Türkiye Milletler Cemiyeti Temsilcisi Necmettin Sadak Türkiye’nin oluşan bu fiili durum sonucunda Misak-ı Milli sınırları içerisinde saydıkları Hatay’ın anavatana katılması konusunda açık bir şekilde görüşlerini belirtmişti. Fransız Dışışleri Bakanı Yvon Delbos ise Fransa’nın Türkiye ile olan dostluğunun önemini vurgulayarak bu sorunun Milletler Cemiyeti’nin vereceği kararın üzerinde uzlaşma ile üzüleceğini belirtmekteydi. Bu arada raportör olan Uden, Milletler Cemiyeti’nin hazırladığı düzenlemelerle bölgedeki Türkler için bir düzenlememi yapılacağı yoksa sadece

⁵⁰ *La Correspondance D’Orient*, Mart 1937, N: 473.

⁵¹ *The Palestine Port* (1933-1950), 5 Aralık 1934.

Suriye Devleti ile varılan anlaşmaya göre hiçbir özerk durum olmadan bölgenin tamamen Suriye'nin kontrolüne mi bırakılacağı konusunda karar verilmediğini ve bu durumun önemli bir tartışma konusu olduğunu belirtmekteydi. Bu amaçla hukukçulardan oluşan bir komitenin kurulması gerektiğini, Fransız ve Türk uzmanların yardımıyla Hatay için bir düzenlemenin hazırlanabileceğini vurgulamaktaydı. Türkiye temsilcisi önceden hazırlanmış olan düzenlemelerde basit bir düzenleme yapılmasını kabul ettiklerini bildirmektedir.⁵²

Bu tartışmalar sürerken Mart 1936 tarihinde Hitler'in Alman ordularını Ren nehrinin batısına geçirmesi ve İtalya'nın Habeşistan'ı işgal etmesi Avrupa'daki dengeleri değiştirmiştir. Bu olaylar sonucunda 9 Eylül 1936 tarihinde Fransızlar Suriye ile Dostluk ve Bağlılık antlaşması imzaladılar. Bu anlaşma 20 Ekim 1921 tarihinde imzalanan Ankara Antlaşması'na aykırı bir şekilde Hatay Sancağının Türkiye'ye danışılmadan Suriye'ye devredilmesine olanak sağlıyordu. Türkiye buna karşı aynı anlaşmanın Hatay'ın İskenderun bölgesi ile yapılmasını istemiştir. Bu gelişmeleri takiben Türkiye, durumun düzeltilmesi için nota vermiş fakat Fransızlar bu uyarıları dikkate almamışlardır. Hatta 30 Kasım 1936 tarihinde Fransız askerlerinin gözetiminde genel bir seçim yapılmıştır. Bölgedeki Türklerin boykotlarına karşın Antakya vilayetinde iki Arap bölgeyi temsilen seçilmiştir. Bu aşamadan sonra bölgede kanlı gösteriler düzenlenmiş ve karışıklıklar baş göstermiştir.⁵³

Bölgedeki karışıklıkların dizginlenmesi 27 Ocak 1937 tarihinde bölgedeki karışıklıkların dizginlenmesi için Türk devleti ile Fransa arasında görüşmeler yapılmıştır. Ve iki ülkenin ilkesel olarak anlaştıkları metin Milletler Cemiyeti'nin onayına sunulmuştur. Bu anlaşmanın en önemli iki hükmü Türkiye'nin İskenderun Liman'ında transit kolaylık edinmesi ve bölgede Türkçe ve Arapçanın her ikisinin de resmi dil olarak kabul edilmesidir. Yapılan anlaşmaya göre Türkiye, İskenderun Liman'ını transit ihtiyacının sonuna kadar kullanma hakkına sahip olacaktır. Bu amaçla sancak hükümeti tarafından limanda

⁵² *La Correspondance d'Orient*, Şubat 1938.

⁵³ Dönemin gazetelerinde Hatay Bölgesine gönderilen Milletler Cemiyeti gözlemcilerinin incelemelerinin akabinde bölgede Arapların gösterileri ve polisle çatışmaları sürmekte olduğu belirtilmiştir. Arap isyancılar ile Fransızlar arasındaki çatışmalarda iki köylü ölmüş ve 12 kişi de yaralanmıştır. Bir kişinin durumunun da ağır olduğu bildirilmiştir. Bunun yanında Arap mahallesi olan Antakya ve Arap köyü olan Reyhaniye Türk jandarması ile birlikte hareket eden Fransız kuvvetleri tarafından işgal edilmiştir. Gösteriler yüzünden bazı Arap liderlerinin yanında 16 kişi tutuklanmıştır. *The Palestine Post* (1933-1950), 26 Haziran 1938.

Onur apar

Birinci Dünya Savaşı Sonrasında Doğu Akdeniz'de Stratejik Bir Fransız Yatırımı: İskenderun Limanı

kullanımı için yeterince büyük bir alan Türkiye'ye verilecekti. Kira sözleşmesi, yıllık bir Suriye altın poundunun telif hakkı karşılığında elli yıl süre ile sonulandırılacaktı. Özel mülkiyeti oluşturan ve bu kiralık alana dâhil olan her türlü arazi ve binalar Sancak hükümeti tarafından kamulaştırılacak ve ilgili kamulaştırma tazminatları Türk hkmetine ait olacaktı. "Türk serbest bölgesi" olarak tanımlanan bu yer, Sancak topraklarının ayrılmaz bir parçasıdır ve özellikle polis ve yargı bakımından kendi yargı yetkisine tabi olacaktı. Bu bölge, Türkiye Cumhuriyeti gümrük idareleri tarafından yönetilecekti. Sancak makamlarına ait polis ve adalet hizmetinin yerine getirilmesi açısından sadece liman komutanı Türk serbest bölgesine girme hakkına sahipti. Liman komutanı soruşturma işlemleri için Sancak'ın yargı makamı tarafından gerçekleştirilecek yargı müdahalesi gerektiğini belirtirse Türk serbest bölgesi yönetiminin gerekli desteği vermesi gerekecekti. Ayrıca Türkiye tarafından atanacak olan serbest bölgenin tüm yetkilileri ve acentelerinin listesi sancak hkmetine iletilecekti. Bu ilkelerle sağlanan bu alanda gemilerin yanaşma emri ve yükleme ve boşaltma işlemlerinin kontrolü, genel olarak bir liman kaptanı tarafından verilen tüm hizmetler, Türk Hkmeti tarafından atanan bir görevli tarafından, İskenderun Limanı komutanı tarafından yapılacaktı. Türk gümrük idareleri, Hatay gümrük idarelerine Türk serbest bölgesinde transit geçiş halindeki veya söz konusu bölgeden ayrılan eşyanın ve yolcuların manifestosunun bir nüshasını verecekti. Listenin nüshasının bu teslimi hiçbir Şekilde malların ve yolcuların transit geçişini etkilemeyecekti. (Madde 45)

Anlaşmanın diğer maddeleri Şu Şekilde belirlenmişti: Türk serbest bölgesi dışındaki işlerin kurulmasına tekabül eden gemi çekme, kılavuzluk veya makul ve genel geçiş ücretleri gibi fiilen verilen hizmetlerin normal ücretine karşılık gelen kullanıcı ücretleri dışında Deniz fenerleri, koruyucu işler, vb. gibi ortak menfaatler, Türkiye'den veya Türkiye'ye geçen mallar veya yanaşan gemiler için Türk hükümeti tarafından uygulananlar dışında hiçbir vergi veya vergi alınmayacaktır. (45. Madde) hükümleri saklı kalmak kaydıyla, liman komutanının müdahalesine ilişkin olarak, bu gemiler Sancak makamlarından önceden haber vermeksizin veya aşırı derecede ihmâl olmaksızın rıhtımlara inebilir, mallarını ve yolcularını yükleyebilir veya boşaltabilir. (Madde 46)

Gemilerin yanaşması, malların yüklenmesi, boşaltılması ve depolanması vb. için gerekli tüm inşaat ve tesisatlar Türk serbest bölgesinde, Türk hükümeti tarafından ve masrafları kendisine ait olmak üzere, ya doğrudan veya girişimciler tarafından gerçekleştirilecektir. Bu yapıların ve tesislerin kullanımına ilişkin harçlar veya vergiler Türk hükümeti tarafından belirlenecek ve kendi menfaati için tahsil edilecektir. Türk hükümeti tarafından serbest bölgede yapılacak işler, İşkenderun Limanı'nın inşası için sancak hükümeti tarafından kabul edilecek genel planla uyumlu olacaktır. (Madde 47)

Türkiye'den gelen veya Türkiye'ye giden eşya ve yolcular Türkiye sınırından Türk serbest bölgesine transit olarak kabul edilecek ve Hatay sancağı makamlarından herhangi bir gümrük vergisi veya vergiye tabi olmayacaktır. Bunlara uygulanacak nakliye tarifesi makul bir Şekilde belirlenmelidir ve herhangi bir ayrımcılık içeremez. (Madde 48) İşkenderun'u Türkiye topraklarına bağlayan demiryolu ile Türk serbest bölgesinin birleşmesini sağlamak için tüm tesisler Türk hkmetine verilecektir. (Madde 49) Bu metnin 43 ila 49. maddelerinin uygulanmasına ilişkin ayrıntılar, Türkiye ile Hatay hükümeti arasında, dışışleri için öngörülen usulle akdedilecek özel bir sözleşme ile düzenlenecektir. Bu sözleşme özellikle Türkiye toprakları dışındaki Türk serbest bölgesinde yanaşan ve yükün bir kısmı sancak veya sancaktan geçen gemilere ilişkin hükümleri içerecektir. (Madde 50) Limanın Türk Serbest Bölgesi dışındaki kısımlarında, Türkiye'den veya Türkiye'ye transit geçiş yapan mallar ve yolcular ile Türk bandıralı gemiler, Sancak'tan gelen mallar ve yolcularla eşit koşullarda muamele görecektir. 1921'de Haberleşme ve Geçiş zgrlğ Genel Konferansı'nda kabul edilen Transit zgrlğ Tüzüğünün hükümlerine uygun olarak burada kayıtlı gemiler, 1923 yılında Haberleşme ve Transit Genel Konferansı tarafından kabul edilen uluslararası liman rejimi tüzüğü ve uluslararası demiryolları rejimi tüzüğü hükümlerine tabiidirler. (Madde 51) Türk Serbest Bölgesi'nde istihdam edilen işgücü, tercihen yerel halktan alınacaktır. (Madde 52) Bu bölümün önceki maddelerinin uygulanmasına ilişkin olarak taraflar arasında çıkabilecek her türlü ihtilaf, transit serbestliği Tüzüğünün 13. maddesi hükümlerine göre çözümlenecektir. (Madde 53) Metin iki ülke arasında 29 Mayıs 1939 tarihinde imzalandı. İlerleyen dönemde 4 Temmuz 1939 tarihinde Fransa-Türkiye arasında dostluk anlaşması imzalandı ve Hatay'ın Türk unsuru kabul edilerek 1921 antlaşması uyarınca Hatay Cumhuriyeti kuruldu. 22-31

Onur apar

Birinci Dünya Savaşı Sonrasında Doğu Akdeniz’de Stratejik Bir Fransız Yatırımı: İskenderun Limanı

Temmuz 1938 tarihinde Hatay seçimleri yapıldı ve 23 Haziran 1939 tarihinde Hatay Cumhuriyeti anavatana katılmaya karar verdi.⁵⁴

Bu aşamadan sonra limanın kullanımı da Türkiye Cumhuriyeti’ne geçti. Limanın işletmesi Türkiye’ye geçtikten sonra ticari kapasitesini artırmak için çalışmalara hız verildi.⁵⁵ Nitekim 1941 yılından itibaren limanın modernleştirilmesi için çalışmalara başlandı. Özellikle İstanbul ve İzmir limanlarından modern ekipmanlar ve vinçler İskenderun Limanı’na gönderildi. Bu dönemde İskenderun Limanı’nın İngiliz ticareti açısından ana liman olacağı öngörülüyordu.⁵⁶ Dönemin gazetelerinde Türk Demiryolları’nın limanın yönetimini devralmasından sonra Mersin ve İskenderun Limanlarının tekellerden kurtarıldığı ve İngiliz ticareti açısından ana limanlar olacaklarını, İskenderun Limanı’ndan günlük 800 ton olarak gerçekleşen ticaretin 2000 tona ulaştığı bildirilmekteydi.⁵⁷ Bununla beraber İskenderun Limanı’nın kaybından sonra Fransızlar Lazkiye’de bir deniz üssü kurmak için harekete geçtiler. Özellikle Lazkiye’nin yarım mil kuzeyinde bir limanın inşa edilerek Fransızlar tarafından askeri bir üs olarak kullanılması için çalışmalar yapıldı.⁵⁸

Bu arada II. Dünya Savaşı’nın başlaması ile mal ve tedarik açısından sıkıntıların olması nedeniyle liman bir müddet istenilen ticari kapasiteye ulaşamamıştı. 1942 Temmuz’unda dönemin gazetelerinde, savaştan sonra İskenderun Limanı’nın Türkiye açısından Mısır ile ticaretin geliştirilmesinde önemi vurgulanmaktaydı.⁵⁹ II. Dünya Savaşı boyunca İskenderun Limanı, Mersin Limanı ile beraber önemli birer tedarik limanı olmuştur. Savaşın başından beri tarafsızlığını koruyan Türkiye Cumhuriyeti ile onu savaşa girme konusunda ikna etmeye çalışan İngiltere arasında birçok görüşme gerçekleşmiştir. İki ülke arasında 1943 yılında Adana görüşmeleri gerçekleşmiştir. Bu görüşmeler sonucunda Türkiye’ye yapılacak yardımların İskenderun ve Mersin limanları üzerinden yapılması

⁵⁴ Sökmen, T. (1978). *Hatay’ın Kurtuluşu için Çabalar*. Türk Tarih Kurumu Yayınları, 7.

⁵⁵ *Le Temps*, 31 Mart 1941.

⁵⁶ *South China Morning Post* (1903-1941), 16 Mayıs 1941.

⁵⁷ *The Times of India* (1861-Current), 23 Şubat 1942.

⁵⁸ *South China Morning* (1903-1941), 25 Ağustos 1938.

⁵⁹ *Le Temps*, 25 Şubat 1942.

uygun bulunmuş, gelen yardımların birçoğu İskenderun Limanı üzerinden Anadolu'ya ulaşmıştır. Ayrıca bu dönemde başta İskenderun olmak üzere Mersin Liman'ında çok sayıda esir değişimi gerçekleşmiştir. Özellikle İngilizler ve İtalyanlar arasında esir değişimi için İskenderun Limanı kullanılmıştır. Bununla beraber bu dönemde yapılan düzenlemelerle İskenderun Limanı'nın yeniden düzenlenmesi için bir İngiliz şirketi ile anlaşılmıştır. Braithwaite adlı şirketin yaptığı çalışmalar sonucunda liman tekrar düzenlenerek 1945 yılında açılmış ve işletmesi Devlet Deniz Yolları ve Liman Genel Müdürlüğüne bağlanmıştır.⁶⁰

Dönemin basını incelediğimizde İskenderun körfezinin kullanımı konusunda Suriye tarafıyla sorununun devam ettiği görülmektedir. Nitekim 9 Aralık 1945 yılında *Le Petit Marocain* adlı gazetede çıkan haberde Türkiye ile Suriye arasında İskenderun probleminin devam ettiği, bu durumun Arap Ligi'ni meşgul ettiği anlatılmıştır. Arap ülkeleri bu sorunun her ülkenin önceden tahkimi kabul etmesi durumunda Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nda ya da uluslararası bir tahkim kurulunda çözülmesini arzulamaktaydılar. Bu bağlamda "Alkotla" gazetesinin Londra muhabiri Türkiye'nin bölgede şu anda tamamen tecrit edildiğini belirtmekteydi. Ayrıca saldırganlık durumunda İskenderun meselesinde Arap ülkelerinin bazılarının Suriye'ye destek vermeyeceği belirtiliyordu. Muhabir daha sonra İngiltere'nin konuyla ciddi bir şekilde ilgilendiğini ekleyerek, eğer Türkiye İskenderun körfezinde, Suriye lehine İngiltere'nin uzun yıllar himaye edebileceği bir deniz üssü inşa etmesine izin verirse, problemin çözülebileceğini ifade ediyordu. Hatta İngiltere başbakanı Churchill'in bu meseleyi Cumhurbaşkanı İnönü ile görüştüğü fakat İnönü'nün bunu kibarca reddettiği belirtiliyordu.⁶¹

⁶⁰ Korhan, T. (2018). "İkinci Dünya Savaşı'nda Mersin ve İskenderun Limanları", *USBD Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi IJSS International Journal of Social Sciences*, 2 (11), 4-8.

⁶¹ *Le Petit Marocain*, 9 Aralık 1945.

Onur apar

Birinci Dünya Savaşı Sonrasında Doğu Akdeniz’de Stratejik Bir Fransız Yatırımı:
İskenderun Limanı

Sonuç

Osmanlı Devleti’nin son döneminde birçok yatırım yapmış olan Fransız sermayesi, Suriye ve Lübnan bölgesinde ayrı bir önem vermiştir. Özellikle geçmişten gelen tarihsel bağlarla bu bölgeyi kendisinin doğal bir yayılma alanı olarak gören Fransızlar, başta liman ve yol yatırımları olmak üzere bankacılık, sigortacılık ve tarımsal alanlarda birçok yatırım gerçekleştirerek bölgenin zenginliklerini kendi ülkelerine çekmeye çalışmışlardır. Osmanlı döneminde beri, başta Beyrut Limanı olmak üzere, Lazkiye, Trablusşam, İskenderun ve Mersin limanlarının ticari potansiyellerini günden güne artırmışlardır. Ham ipek başta olmak üzere birçok ürünün Fransa’ya ihracatı bu limanlar üzerinden gerçekleşmiştir. İskenderun Limanı’nın doğal bir liman olması ve gemiler için korunaklı bir bölgede inşa edilmiş olması ticari kapasitesinin yıllar içerisinde artmasını sağlamıştır. Ayrıca İskenderun ilerleyen dönemde Beyrut ve diğer Suriye şehirlerine karayolu ve demiryolunun yapılışı ile ithalat için önemli bir durak olmuştur. İskenderun’da Osmanlı döneminde maddi olanaksızlıklar nedeniyle modern bir liman yapımı gerçekleştirilememiş, ticari bir kıyı kasabası görünümü veren bölgede çeşitli konsoloslukların kendisine ait iskelelerinden ticaret yapılıştır. Osmanlı Devleti bölgede Fransızların ve İngilizlerin etkisinin kırılması amacıyla Alman sermayesine Bağdat Demiryolu imtiyazı ile limanın modernleştirilmesi konusunda imtiyaz vermiş fakat Birinci Dünya Savaşı nedeniyle bu girişim sonuçsuz kalmıştır. Savaştan sonra ise bölgede Fransız Manda idaresi kurulmuş, bölgenin potansiyelini bilen Fransızlar tarafından etüt çalışmaları yapılarak modern bir limanın yapımı için çalışmalar yapılmıştır. Özellikle bu dönemde bir banka konsorsiyumu, Fransız Konsolosluğu’nun ve Ticaret Odası’nın denetiminde bölgede faaliyette bulunduğu için İskenderun Limanı ve Nizip Demiryolu yatırımları beraber yürütülmüştür. 1927 yılında liman tamamlandıktan sonra bir müddet 1929 ekonomik krizinin etkileri yüzünden trafik savaş öncesine göre yavaşlamış olsa da ilerleyen aşamada liman özellikle ithalat limanı olarak birçok geminin uğrak yeri olmuştur. Yıllara göre ithalat ve ihracat rakamları incelendiğinde limanın potansiyeli gün geçtikçe artmış limana uğrayan gemilerin tonajları ve malların çeşitliliği artmıştır. Bu durumda limanın işletilmesi ve gümrük tarifeleri incelendiğinde liman yatırımı

ATAD

verimli bir yatırım olmuştur. Özellikle bu aşamada genç Türkiye Cumhuriyeti misakı milli sınırları içerisinde bulunan ve Doğu Akdeniz’de önemli bir kavşak noktası olan İşkenderun Limanı’nın potansiyelini anlamış bu aşamada limanın etkin kullanımı ve Fransız etkisinden kurtulması için birçok diplomatik girişimde bulunmuştur. Bu dönemde Türkiye açısından İşkenderun ve Mersin Limanları Akdeniz’de açılan iki önemli kapı olarak grlmektedir. Eğer Türkiye bu limanları etkin bir şekilde kullanabilirse Suriye ve Irak ticaretini kontrol altında tutabilecek, Mısır gibi ülkelerle ticaretini geliştirebilecektir. Hatay bölgesinin anavatana katılması sürecinden önce Hatay’a özerklik verilmesi konusunda Türk hükümeti ve Fransızlar arasında birçok görüşme olmuş, limanın durumu özel şartlarla yapılan görüşmelerde güvence altına alınmaya çalışılmıştır. Bu dönemde Fransızlar Türklerin taleplerine yanıt vermemiş ve limanın kullanımı konusunda taviz vermek istememişlerdir. Yine Hatay sancak olarak tanınıp özerkliğini kazandıktan sonra liman içerisinde Türkiye’nin kullanımına özel bir serbest bölge kurulmuş, transit mal ve insan trafiği geçişlerinde Türkiye’ye birçok kolaylık sağlanmıştır. Hatay anavatana katıldıktan sonra limanın kullanımı konusunda yine birtakım problemler çıkmış fakat İngilizlere ihale edilen modernleşme çalışmaları arifesinde 1942 yılında limanın kullanımı Türkiye Cumhuriyeti’nde kalmıştır. Liman daha sonra bir İngiliz şirketi tarafından modernize edilerek 1945 yılında tekrar faaliyete geçirilmiş ve Türkiye’nin Doğu Akdeniz ve Suriye’ye açılan en önemli kapılarından birisi olmuştur. Günümüzdeki Suriye, Doğu Akdeniz ve Kıbrıs’ta yaşanan gelişmeler yanında in Halk Cumhuriyeti’nin Kuşak ve Yol Girişimi dikkate alındığında limanın stratejik öneminin artarak devam ettiği anlaşılmaktadır.

Onur Çapar

Birinci Dünya Savaşı Sonrasında Doğu Akdeniz’de Stratejik Bir Fransız Yatırımı:
İskenderun Limanı

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

BOA, DH.SFR, 532-12.

BOA, DH. TMIK.M, 143-13.

BOA, I. DH, 828-66704.

Kitaplar ve Makaleler

Akyüz, J. (2008). “19. Yy’ da Antakya ve İskenderun Bölgesinde Nüfus Hareketliliği”. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 18 (2), 379-401.

Athloğlu, Y. (2018). *Fransız Manda Yönetimi Altında Suriye. Suriye: Tarih, Siyaset, Politika*. Ed: Prof. Dr. H. Mustafa Eravcı, Ankara: Türk Tarih Kurumu.

Beşirli, M. (2004). “Haydarpaşa Liman Şirketi “ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi (1911)”. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, XI, 179-203.

Chopart A., Beleys A., (1887). *Aperçu Général, Géographique, Agricole, Industriel et Commercial sur la Vallée de L’Euphrate, étude pour servir au projet d’amélioration du port d’Alexandrette et a l’établissement d’un Service de Messageries, par chemin de fer a Voie étroite entre Alexandrette, Alep et Bérédjik et de Bérédjik, Mossoul et Bagdad*, Paris : Imprimerie Chaix.

Çelik, K. (2010). “Osmanlı Hakimiyetinde Beyrut”, Elâziğ: *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Bölümü Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi*.

Hourani, A. (1968), *Syria and Lebanon: A Political Essay*, Beyrut, London: Oxford University Press.

Un Voyage En Syrie. (1921). Paris: Édition de L’Illustration Économique Finance.

Ürkmez, N. (2012). “Tanzimat’tan I. Dünya Savaşına İskenderun”, *Erzurum: Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi*.

Ürkmez, N. (6-8 Kasım 2014). “I. Dünya Savaşı’nda İskenderun’un Stratejik Konumu ve İşgali.” *Savaş Tarihi Araştırmaları Uluslararası Kongresi 100. Yılında I. Dünya Savaşı ve Mirası Bildiriler*, 331-346.

ATAD

- 105 -

Ürkmez, N. (2016). "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İskenderun Limanı'nda Yapılan Yolsuzluklar", *Hatay Tarihi ve Kültürü Üzerine Araştırmalar, Dr. Mehmet Tekin Armağanı, Mustafa Kemal Üniversitesi Yayın No: 59, İskenderun: Çolak Ofset Matbaacılık, 146-160.*

Korhan, T. (2018). "İkinci Dünya Savaşı'nda Mersin Ve İskenderun Limanları". *Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi, 2(11), 1-11.*

Sökmen, T. (1978). *Hatay'ın Kurtuluşu İçin Harcanan Çabalar, Türk Tarih Kurumu Yayınları.*

Tuncel, M. (2000). "İskenderun", İstanbul, *TDV İslâm Ansiklopedisi, 22, 580-582.*

Sürelİ Yayınlar

La Correspondance d'Orient

Le Temps

The Times of India (1861-Current)

Le Petit Marocain

Les Annales Coloniales

La Soierie de Lyon

L'Indicateur Syrienne, Annuaire de la Syrie et du Liban de la Palestine et de l'Egypte.

The Palestine Post (1933-1950)

South China Morning (1903-1941)

The Scotsman (1860-1920)

L'Homme Libre

The Christian Science Monitor

İnternet Kaynakları

[http://www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Qui_etes-vous_1924-Levant.](http://www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Qui_etes-vous_1924-Levant)