

## LİMASOL LİMANI

Kubilây ÇAYDAMLI

### I. Limasol Limanının Tabii Şartları

a) *Kıyının Morfolojik Durumu*: Limasol Limanı ve dolayısıyla ilgili bulunduğu kıyı yukarı pliocene ait düz bir zemin üzerinde uzanır. Pliocen içerisinde ayrıca pleistocen ve daha genç birikintiler mevcut bulunuyor. Kıyı alçak kıyılarının kumullu kıyıları tipindedir. Kumulların önünü işgal eden plâjlar bütün kıyı boyunca devam eder. Kara, kıyıdan itibaren tedricen deniz dibinde kaybolur. Kıyı çizgisine yakın yerlerde kum setleri gelişmiştir. Bu setler kumsala paralel bir istikamet arz etmektedir. Hakim rüzgâr denizden karaya doğru olduğu için bu setler de kıyıya paralel olarak uzanırlar. Önemli kum yığınları Ak Deniz'in tipik bitki topluluğu olan makilerle tesbit edildiklerinden kara içlerine doğru pek fazla sokulamamışlardır. Arkada 150 m. irtifandaki yükseltiler kıyı çizgisinden ancak 8 km. kadar içerilerden başladığı için, makilerin teşkil ettiği bu set olmasa kum yığınları bugün buldukları yerlerden çok daha içerilere girebilme imkânını bulabilirdi. Bu vaziyet karşısında tamamen kıyıyı takip eden yollar büyük bir engel ile karşılaşacak ve dolayısıyla bölge içerisindeki münakale bugünkü intizamlı akışını gösteremeyecekti. Makinin giremediği, kasaba içindeki kıyı çizgisi ise, sun'i ağaçlandırma ile setlendirilmiş, böylece, kumulların ilerleyişi durdurulmuştur. 1933 ve 1950'de yapılan sondaj neticeleri mukayese edildiği zaman bu müddet zarfında kıyıya yakın kısımlarda ne umumî bir genişleme ve ne de umumî bir deniz aşındırması görülebilir. Kum ve çakıl yığınları birbirini takip eden sırtlar halinde devam eder. Rüzgâr ve denizin tesirleri, limanda inşa edilmiş olan rıhtım ve dalgakıranlarda ifadesini bulur.

b) *Suların Derinliği*: Adanın ortasında uzanan Trodos Dağ Kütlesi, limanın bulunduğu bölgeye doğru gayet tatlı meyillerle uzanarak yükseltisinden gittikçe kaybeder. Öyleki, bu tatlı meyillerin tedrici ve büyük bir

intizam ile kıyı çizgisinden itibaren denizin suları altında kaybolduğu fark edilebilir. Genel olarak derin kıyılar ancak denize yakın ve paralel uzanan yüksek dağ silsileleri karşısında bulunduğuna göre, bölgenin yukarıda ifade edilen morfografik hususiyetlerinden dolayı derin kıyılara sahip olamayacağı kendiliğinden anlaşılabilir. Liman içerisinde 3-4 m. derinliğindeki sular ancak 180 m. kadar uzakta tesbit edilebilir. Fakat, hiçbir zaman bu derinlikleri kıyı çizgisinden itibaren tesbit edilebilecek derinliklerle mukayese edemeyiz. Çünkü, belirtilen derinlik, liman içerisinde sun'î şekilde inşa edilen ve adeta bir set vazifesi gören rıhtımlardan itibaren ölçülen mesafe ile ilgilidir. Yani rıhtım burada suyun yayılmasına adeta engel teşkil eden bir bent vazifesi görür. Eskiden mevcut bir plâjdan dolayı geçmişte rıhtımın yanında mevcut olan derinlikler bugün 75 m. kadar daha içerilere sekmiştir. Bu durum birbirinden 17 sene fasıla ile yapılan iki sondaj neticesinde tesbit edilmiştir.

c) *Rüzgâr Durumu*: Limasol Limanında kışın hakim olan rüzgârlar doğudan esen rüzgârlardır. Ekimden nisana kadar, bilhassa aralık ve ocakta doğu fırtınaları hâkimdir. Nisandan ekime kadar daha fazla güneybatı-kuzeybatı yönünden rüzgârlar eser. Bu müddet içerisinde, hazirandan ağustosun sonlarına kadar çok kuvvetli batı-kuzeybatı rüzgârları hâkimdir.

Liman faaliyetleri için en kötü olan ve bu faaliyetlere en fazla sekte veren rüzgârlar güneydoğu fırtınalarıdır. Bunlar şiddetle ve limanın doğrudan doğruya içlerine doğru esiyorlar. Bu rüzgârlar Limasol Limanında sadece kış ayları içinde eserler. Hiçbir zaman yaz aylarında estikleri vaki değildir.

1954 Aralığında tesbit edilen fırtına o kadar şiddetle esmişti ki gemiler karaya fırlatılmış, inşaatı o sıralarda henüz devam etmekte olan yeni limanı tahrip edip çok büyük maddî zararlara sebep olmuştu. Aynı şiddette bir fırtına yine 1956 Martında müşahede edilmişti. Fakat bu ikincisinin zararları 1954 deki kadar kabarık olmamıştı.

Güneydoğu rüzgârlarından daha az şiddetli olmakla beraber liman çalışmalarını engelliyen diğer bir tanesi, kışın doğudan gelen fırtınalardır. Bu rüzgârlar bir kere esmeye başladı mı üç gün devam eder. Normal olarak dördüncü gün sükûnet bulurlar. Her sene aralık ve ocak aylarında çok belirli şekilde hissedilen bu rüzgârlar, bu ayların her birinde dört iş gününün kaybolmasına sebep olurlar.

Netice olarak, Limasol Limanının rüzgâr durumu hakkında şunu söyleyebiliriz: Eylül liman faaliyetleri için en uygun en elverişli şartları gösteren aydır. Ekim ile nisan arası ise en elverişsiz zamanlardır.

d) *Hinterland Durumu*: Bir limanın gelişmesinde rol oynayan tabii şartların başında hinterland gelir. Bu bakımdan Limasol'un bir liman olarak gelişmesinde her şeyden önce geniş ve zengin bir hinterlandın tesirleri gayet

açık olarak görülür. Esasen adanın en faal ihraç limanı oluşu bu hinterlandın genişlik ve zenginliği ile ilgilidir. Hinterlandının sınırları yalnız kendi çevresinde kalmıyarak komşu Baf Kazası içlerine kadar uzamakta, buranın mahsulünün değerlendirilmesinde adeta bir çıkış kapısı vazifesini görmektedir.

Limasol ve Baf'ın en başta gelen istihsali üzüm, keçiboynuzu (harup), meyvedir. Limasol, Kıbrıs'ın başlıca ihracatını teşkil eden ve yukarıda zikredilen maddeleri işlemek ve kıymetlendirmek faaliyetlerine daha erken giriştiği için bugün Baf Kazası'nı da bu bakımdan adeta tesiri altına almıştır. Teşkilâtli içki ve keçiboynuzu fabrikaları bir asra yakın zamandan beri faaliyete geçmiş, ham maddeyi kıymetlendirmeye başlamıştır. Pek tabii olarak bu durumun ilk olarak Limasol'da belirmesi, Limasol'un bu mahsullerdeki istihsal kudretinin, Baf'ınkinden daha kuvvetli oluşundandır. Vaziyet bu şekli aldıktan sonra Limasol, hinterland içerisinde adeta rakip kabul etmez bir seviyeye ulaşarak maddeleri kendi müesseselerinde değerlendirmeye adeta monopolü haline getirmiştir. Bu itibarla Limasol Limanı her geçen gün daha müttekâmil bir şekle girerken Baf halâ eski sönük durumunu muhafaza etmektedir.

e) *Yollar*: Yollar limanın adeta can damarlarıdır. Emin ve sür'atli bir münakale maliyeti düşürür, zaman kazandırır. Limasol Limanı bilhassa bugün yollar bakımından avantajlı bir durumdadır. 5-6 sene önce limanı hinterlandına bağlayan yollar gayet dar ve virajlı iken bugün onlardan eser kalmamıştır. Bu avantajlı durumunu İngiliz Hükûmeti'nin, iki büyük askerî kampından birisi olan Dikelya'nın Limasol'un doğusunda ve Piskobu kampı ile Ağrotur hava üssünün de batısında tesisine borçludur. Hükûmet bu kamplar arasındaki bağıntıyı kolaylaştırmak, büyük ve ağır askerî taşıt vasıtalarının rahatça geçebilmesi imkân haline getirmek için yolları iyice genişletmek, virajları ortadan kaldırmak mecburiyetinde kalmıştır. Askerî ihtiyaçların sevki ile hasıl olan bu durum Limasol Limanını yollar bakımından diğer limanlardan elverişli bir hale getirmiştir.

### Limasol'u Hinterlandına Bağlayan Yollar

Limasol'u hinterlandına bağlayan kara yollarının esas istikameti üçtür:

- 1) Doğudan gelen yollar
- 2) Batıdan " "
- 3) Kuzeyden " "

1) *Doğudan gelen yollar*: Hinterland bakımından en zayıf istikameti teşkil eder. Deniz kıyısını takiben Moni ve Pendakomo'ya gider. Biraz sonra

Hinterland sınırlarından çıkarak Köfünyedenden itibaren Larnaka ve Lefkoşa'ya gitmek üzere ikiye ayrılır. Liman faaliyetine iştiraki az olan bu yol daha ziyade adanın muhtelif bölgeleri arasında bağıntı kurar.

2) *Batıdan gelen yollar*: Bilhassa meyve ve keçiboynuzu gibi mahsulün geldiği istikamettir. İki kol üzerinden batıya doğru uzanır:

- a) Zakaci – Asomado – Fasur istikameti
- b) İpsona – Erimi – Yalova istikameti

Birinci istikamet meyve yoludur. Çünkü adanın en modern meyve bahçelerini teşkil eden Fasur Çiftliği bu yolla limana bağlanır. Çiftliğin esas faaliyeti Yahudilerin ve memleketin en büyük ticarî müessesesi olan Lâtanis Kardeşlerin elindedir.

İkinci istikamet ayrıca Baf Kazası'nı hinterland olarak Limasol Limanına bağladığı için ayrı bir öneme haizdir. Bu yoldan limana taşınan, daha doğrusu limana taşınmazdan önce işlemek üzere fabrikalara getirilen keçiboynuzu ve üzüm gelir. Fakat esas ağırlığını keçiboynuzu teşkil eder. Üzüm ikinci derecede kalır.

3) *Kuzeyden gelen yollar*: Kuzeyden gelen yollar da yine iki kol üzerinden hinterlandı limana bağlar:

- a) İpsona – Lanya – Trimiklini istikameti
- b) Çanakkale – Malya – Platres istikameti

Her iki yoldan da gelen esas mahsul yine üzüm ve kısmen de keçiboynuzudur. Bu iki yol adanın en zengin bağ köyleri içerisinde geçerek Limasol'a gelir. Büyük bir miktar teşkil etmemekle beraber meyve, bilhassa elma ve kiraz da bu istikametten taşınır. Fakat bu iki meyvenin liman faaliyetinde pek rolü olmuyor. Liman faaliyetine tesir icra eden meyveler daha çok portakal, limon ve üzümdür ki bunlar daha yukarıda zikrettiğim Fasur Çiftliğinin mahsulleridir.

Limasol Limanı hinterlandına bu bahsettiğim ana yollardan mada ayrıca sayısız tâlî yollarla da bağlanmaktadır. Fakat bunların liman faaliyetindeki rolleri pek fazla değildir. Esasen bir çoğu mahreçlerinden biraz sonra, ana yollarla bağıntı teşkil ediyorlar.

### Deniz Aşırı Yollar

Bunların da esas istikametleri ikidir:

- 1) Güneye giderek Süveyş Kanalı'na ulaşan yol
- 2) Batıya giderek Cebel-i Tarik Boğazı'na ulaşan yol

Her iki yol da belirtilen noktalarından itibaren Limasol ile deniz aşırı ülkeler arasında bağıntı teşkil eder. Bu iki yoldan batıya gidene Limasol için daha büyük bir önem taşır.

Çünkü, ihracaat ve ithalât münasebetleri en fazla olan İngiltere ile bu yol vasıtasıyla bağlantı teşkil etmektedir.

e) *Doğal Liman Durumu*: Limasol Limanı, bu noktaya kadar hakkında belirttiklerimizden de anlaşılacağı veçhile doğal bir liman değildir. Derinlikleri kifayetsiz, fırtınalara karşı korunmak isteyen gemiler için yetersiz bir sığınaktır. Fakat yine öyle birtakım coğrafi hususiyetler ve mahallî sit şartları vardır ki bunlar burada bir liman kurulmasını adeta zarurî kılar. Bu zarureti doğuran başlıca sebep gerisindeki geniş ve zengin hinterlanddır. Böyle bir hinterland ise muhakkak denizle bağlantı ihtiyacındadır, deniz hayatına muhtaçtır.

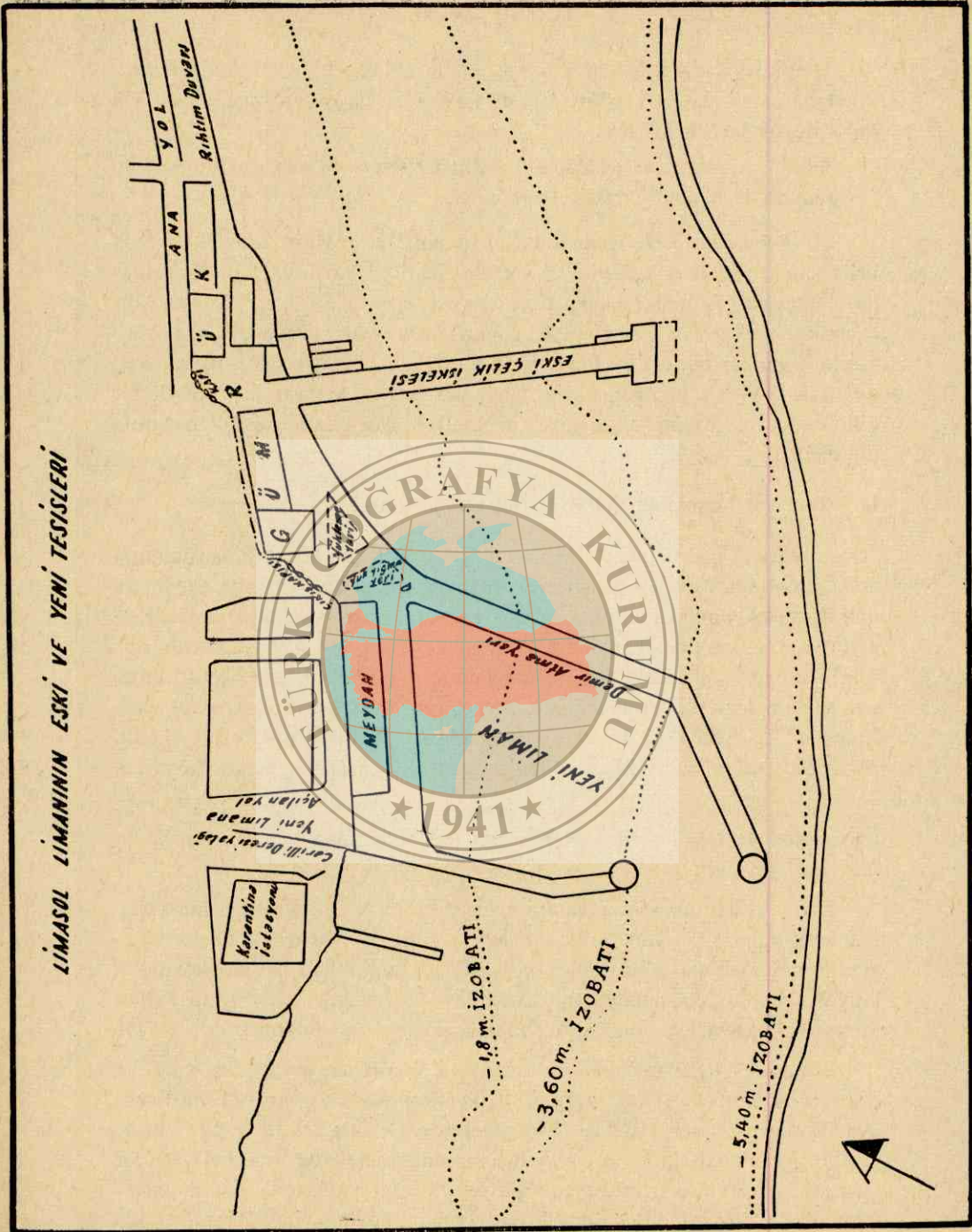
## II - Limasol Limanının Sun'î Olarak Geliştirilmesi

Yukarıda belirtilenler dikkatle mütalâa edilirse Limasol'da bulunan eski limanı sun'î olarak geliştirmek, faaliyet imkânlarını çoğaltmak, liman olarak fonksiyonunu hiç olmasa doğal limanlarınkine yaklaştırmak icabediordu. Bundan dolayı İngiliz Hükûmeti 1950 de "The Crown Agents For The Colonies" ismindeki müesseseye müracaat ederek limanın geliştirilmesini sağlamak, tetkiklerde bulunarak bir rapor hazırlamak üzere davet etti. Müessese 21 Eylül 1950 de ortaklarından Mr. C.R. Elliot'u Kıbrıs'a yolladı. Mr. Elliot müşahade, tetkik ve temaslarda bulunarak bir rapor hazırladı.

Bu rapor ve tavsiyelerin ışığı altında 1953 yılında başlanıp 1955 de ikmal edilen ve takriben 4 125 000 T.L. sına mal olan yepyeni bir liman meydana getirildi.

Yeni yapılan liman mavnalara geniş çalışma ve taşıt vasıtalarına kolay manevra imkânı veriyor. Yükünün bir kısmını da eski iskele ile paylaştığından dolayı Limasol'un Liman ihtiyaçlarını bugün için bol bol karşılayabiliyor. İlerde çoğalabileceği düşünülen faaliyetlere karşı yeni liman müstakbel eklemelere imkân verebilecek şekilde inşa edilmiştir.

Limanın dalgakıran şeklinde uzanan kıvrımlı ucu civarında kum ve çakıl birikmesi, ilk anda normal faaliyetleri köstekleyebileceği intibamı uyandırabilir. Esasen 1933 ve 1950 yıllarında 17 sene ara ile yapılan uzun fasılalı iki sondaj, kum ve çakıl birikmesinin nerelerde vukubulabileceği hususunda kâfi fikir veremez. Böyle bir durum karşısında liman ancak taramalarla düzeltilebilir. Elhasıl yeni limana bugün için mükemmel bir vasıta olarak bakabiliriz (Şekil 1)



Şekil 1 - Limasol Limanı

### III - Limasol Limanının İthalât Ve İhracaatı

Yeni liman, inşaatı tamamlanır tamamlanmaz, semeresini vermeğe başlamıştır. 1955 senesini takiben, anormal ticarî hadiseler dışında, Limasol'un liman faaliyetlerinde görülen canlılık, çok defa bu yeni limanın yarattığı müsbet tesirlerle izah edilebilir.

Fakat, şurası da muhakkaktır ki bir limanın ihracaat ve ithalât faaliyetlerinin kabarık olması, birtakım hususiyetlerin mevcudiyeti ile ilgilidir. Liman bu hususiyetleri daha ziyade kendi çevresinden kazanır.

Kıbrıs'da bu noktayı nazar-ı dikkate almıyan bazı kimseler, Magosa Limanının daha geniş ve teşkilâtlı liman tesisatlarına sahip olmasından dolayı, Limasol Limanının deniz trafiğini hafifletiyor diye birtakım yanlış fikirlere kapılmışlardır. Fakat elde, bu fikirleri destekliyecek aşikâr bir delil yoktur.

Limasol Limanı esasında ihracaatla meşguldür. Ve bu ihracaat devamlı bir artış gösteriyor. Limasol Limanının ihracaat hacmi kendi hinterlandında yetişen hususi mahsulün değişmesi ile ilgilidir. Keza Magosa Limanı da aynı özelliği gösteriyor. Mademki her iki limanda yapılan ihracaatın hacmi kendi bölgelerinde yetişen hususi mahsulün iyi olup olmamasına bağlıdır, Magosa'da olan bir yükselme ve alçalmadan dolayı Limasol'da da bir değişiklik olacağını söylemek zordur. Meselâ iyi bir patates senesi nasıl Magosa Limanının faaliyetini çoğaltırsa, çok iyi bir şarap ve meyve senesi de Limasol Limanına tesir icra eder. Çünkü bu ikinci mahsuller de Limasoldan ihrac ediliyor.

Limasol ve Magosa Limanları hakikatta birbirinin tamamlayıcısıdır. Her birinin ticareti, kendi sahasında adanın ticarî zenginliğine bir bütün olarak tesir eder.

İthalât durumlarını tesbit ve tayin etmek daha güçtür. Çünkü, memlekete giren mallar çok daha çeşitlidir. Adanın hakiki ticaretinde bunlar daha fazla güçlüklerle ayırt edilebilirler.

Limasol Limanının ihracaatında harup (keçiboynuzu), Şarap, meyve, üzüm, kuru üzüm, alçı taşı, yanmaz kâğıt (asbest) ve çeşitli şeyler başlıca yeri tutar.

a) *İthal Mallarının Mahiyeti, Bunları Getiren Vasıtalar:*

Limasol Limanından ithal edilen malları 10 grup altında toplayabiliriz. Guruplar şunlardır:

- 0) Yiyecek maddeleri
- 1) Meşrubat ve tütün
- 2) Yenmiyen ham maddeler
- 3) Benzin, mazot, yağ gibi yakıtlar ve buna benzer maddeler

- 4) Hayvanî ve nebatî yağlar
- 5) Kimya maddeleri
- 6) Madenden imal edilmiş eşyalar
- 7) Makine ve taşıt vasıtaları levazımı
- 8) Çeşitli imal edilmiş eşyalar
- 9) Çeşitli ticaret eşyası

Yukarıda sınıflara ayrılmış maddelerden en fazla 7 ci ve 6 cı guruba dahil olanlar büyük miktardaki paranın harekete geçmesine sebep oluyor. (0) gurubunda olan yiyecek maddeleri derece bakımından üçüncülüğü muhafaza eder.

Bu ithal maddelerinin geldiği memleketleri iki gurupta topluyabiliriz:

1. British Commonwealth'ine (İngiliz Milletler Topluluğu) dahil memleketler.
2. Diğer yabancı memleketler

Limasol Limanının ithalât faaliyetinde en büyük hisseye Birleşik Kırallık sahiptir. British Commonwealth'ine ait diğer devletlerin payı o kadar bariz değildir.

İthalâtta, yabancı devletler gurubunda yer alan memleketler önemleri itibariyle şunlardır:

1. Batı Almanya
2. İtalya
3. Fransa
4. Birleşik Amerika
5. Hollanda
6. İsveç
7. Portekiz
8. Yunanistan
9. Belçika
10. Diğer memleketler

Limana ithalât faaliyetlerinde yer alan gemiler önemleri itibariyle aşağıdaki devletlere aittir:

1. İngiltere
2. İtalya
3. Yunanistan
4. Batı Almanya
5. Hollanda
6. İsrail
7. Norveç



8. İsveç
9. Danimarka
10. Yugoslavya
11. Panama
12. Birleşik Amerika
13. Fransa

Limasol bunlardan başka daha birçok devletlere ait gemilerin uğrağı oluyor. Fakat bunlar sayı ve tonaj bakımından büyük bir değer taşımadıkları için bahsine lüzum yoktur.

Limasol'dan çıkarılan maddelerin büyük bir kısmı adanın içerilerine sevkedilir. Bir kısmı ise yine Limasol kasabasının içinde kalarak mahalli faaliyetlerde kullanıp sarf ediliyor.

b) *İhraç Mallarının Mahiyeti:*

Limasol Limanından ihraç edilen malları 4 sınıf altında toplayabiliriz:

1) Ziraî ihracat maddeleri: Bu sınıf içerisinde şunları zikredebiliriz:

- a) Narenciye
- b) Üzüm
- c) Badem
- d) Harup
- e) Kuru üzüm
- f) Pösteki ve deri
- g) Yün
- h) Diğer ziraî mahsuller

2) Mineraller, amyant, alç taş

3) İşlenmiş ihracaat maddeleri: Bu guruba da şunlar girer:

- a) Sütten elde edilen maddeler
- b) Harup çekirdeği ve zamk
- c) Alkollü meşrubat
- d) Diğer işlenmiş istihsal maddeleri
- 4) Diğer ihraç maddeleri:

Bu guruba da yukarıdaki sınıflara koyamadığımız maddeler girer.

Limasol Limanından ihraç edilen maddeler en çok Birleşik Kırallığa gidiyor. British Commonwealth'inin diğer memleketlerine yapılan ihracaat pek o kadar önemli değildir.

Yabancı memleketlerle olan ihracaat münasebetlerinde en başta gelen devlet Batı Almanya'dır. Daha sonra sıra ile Birleşik Amerika, İtalya, Hollanda, Fransa ve diğer ikinci derecedeki devletler.

c) *Para Sahaları İtibariyle Limanın İhracaat Ve İthalâtı:*

Limasol Limanının İhracaat ve İthalât münasebetleri sterlin sahası devletleri, O.E.E.C. devletleri (Avrupa İktisadi İşbirliği), dolar sahası ve diğer sterlin sahasına dahil olmayan devletlerdir. Fakat Kıbrıs'ın kendisi esasında sterlin sahası içerisinde bulunduğu için bu gibi münasebetlerinin de sterlin sahası devletleri ile daha çok olacağı aşikârdır. Her ne kadar Kıbrıs'ın 1956 yılında sterlin sahası devletleri ile olan ithalât münasebetlerinde, O.E.E.C. devletlerinden olan ithalâtın artışından dolayı bir düşüklük kaydedilmiş ise de bu Birleşik Kırallık ile olan ticarî münasebetlerinde görülüyor. Şöyle ki Birleşik Kırallığın 1956 da Kıbrıs'a ait olan ithalât nisbeti % 45.4 iken 1957 de % 46.4 de yükselmiştir. Bu düşüklük diğer sterlin sahası devletleri ile olan münasebetin azalmasından doğmuştur. Kanadadan olan ithalâtın azalmasından dolayı da dolar sahasının 1956 da % 5.2 olan nisbeti 1957 de % 3.7 ye düşmüştür.

1957 de Kıbrıs'da ithalât fiatları yükselirken ihracaat fiatları da bunun aksini takip etti. Aşağıdaki indeks bu ifadeyi daha belirli şekle koyuyor.

	1956	1957
İthalât	113.8	119.5
İhracaat (minerallerle)	192.3	159.4
İhracaat ( hariç )	129.8	125.1

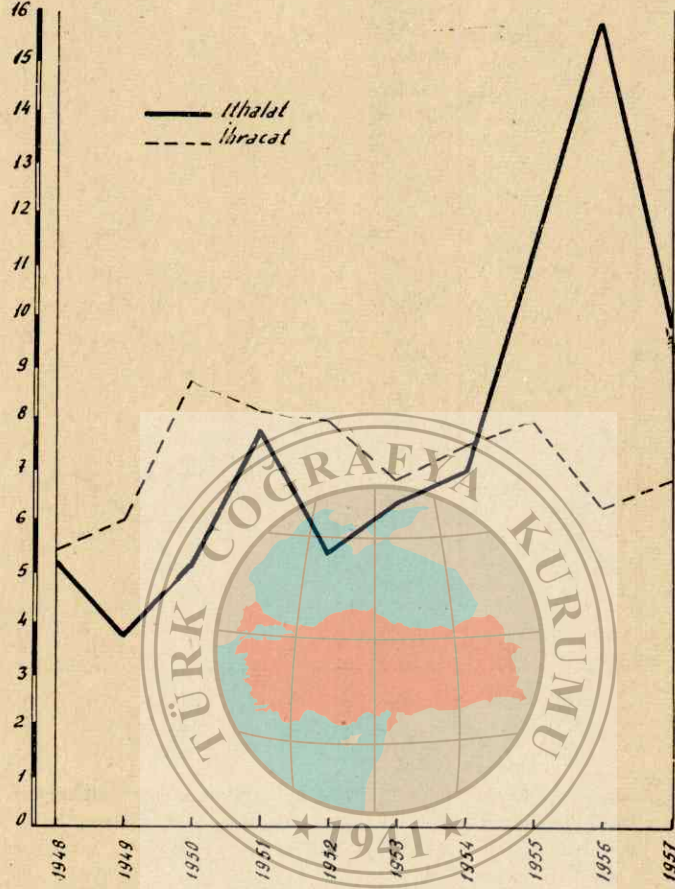
d) *Limasol Limanının İhracaat ve İthalâtının Zaman İçinde Gösterdiği Değişiklik:*

Bir limanın ihracaat ve ithalât faaliyeti kendi çevresinin ve münasebette bulunduğu devletlerin içindeki hadiselerin tesiri altındadır. Bu hadiselerin müsbet veya menfi tesirine göre faaliyeti ya çoğalır veya azalır. İşte Limasol Limanı'nın faaliyetleri de bu gibi tesirlerle 1958 yılında, menfi yöne doğru bir istikamet takip etmiştir. (Tablo ve Grafıklere bakınız).

Adanın 1958 deki umumi ticareti 1957 yılındakinden 10 000 000 sterlinlik <sup>(1)</sup> (250 000 000 Türk Lirası) bir düşüklük gösteriyor. İthalât 1957 dekinden 8 500 000 (212 500 000 T.L.) ihracaat ise 1 300 000 sterlinglik (32 500 000 T.L.) bir düşüklük arz etmiştir. Bu umumî düşüklük pek tabii olarak adanın ticaretinde büyük bir rol sahibi olan Limasol Limanı'nda kendini daha kuvvetle hissettirmiştir.

Bu vaziyete sebep olarak şu hadiseleri gösterebiliriz: 1955 de başlayarak 1959 şubatına kadar sürüp giden E.O.K.A. vahşetinin memlekette yarattığı

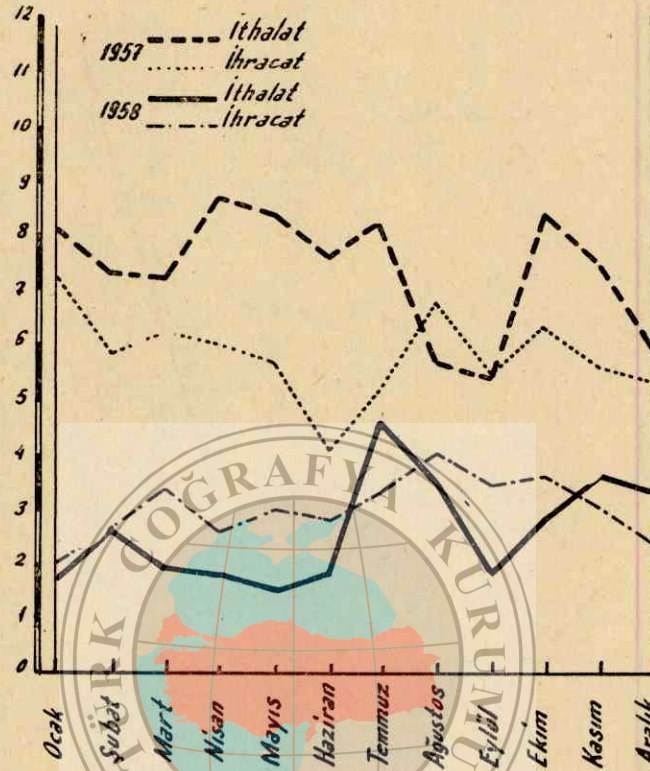
(1) Bu gün için resmî kurdan 1 sterlin 25 TL. dir.



Grafik 1 - 1948-1957 yılları arasında Limasol limanından ihracat ve ithal edilen gayrisafi yük tonajı (5 sıfır ilâvesiyle ton)

fevkalâde bir hal mevcuttu. Bu fevkalâde hal tabii olarak ticaretteki tesirlerini de açıkca göstermiştir. Bilhassa, hadiselerin çok kötü bir şekilde girdiği 1958 yılındaki örfi idareler, Rumlar'ın İngiliz mallarına karşı ilân ettikleri boykot hareketleri ve dolayısıyla tüccarların emniyetsizliği, ithalâta hatırı sayılır bir düşüklük hasıl etti.

İhracaattaki düşüklüğe sebep olarak 1958 yılında bakır fiyatlarında görülen düşüklüğü zikredebiliriz. Aşağıdaki tablo 1956, 1957, 1958 yıllarında Kıbrıs'taki ithalât ve ihracaat nisbetlerini gösteriyor:



Grafik 2 - 1957 ve 1958 yıllarının muhtelif aylarında Limasol limanından yapılan ithalât ve ihracatın sterlin olarak kıymeti (5 sıfır ilâvesiyle)

	1956	1957	1958
İthalât:	39 097 303	45 172 182	36 647 700 sterlin
İhracat:	22 351 485	18 885 060	17 591 871 "

#### IV. Balıkçılık

Limasol Limanı'nın balıkçılık faaliyetleri pek gelişmiş değildir. Esasen balıkçılık adanın bütün sahillerinde çok zayıftır. Çünkü Kıbrıs'da, denize düşülen büyük veya küçük debili nehirler bulunmadığı için, balık yatağı olabilecek hiçbir beslenme sahası teşekkül etmemiştir.

Bütün adada balıkçılıkta 10 tane taraklı ağ gemisi, ağ veya sicim kullanan 171 yelkenli ve 286 kürekli gemi faaliyet halindedir.

1958 senesi içerisinde tahminen 142 466 sterlin (3 561 650 T.L.) kıymetinde balık avlanmıştır. Bu kıymet 1957 nin 124 550 sterlin (3 313 750

T.L.) lik balık avından oldukça fazladır. Bütün bu vaziyetten bir ada olan Kıbrıs'da, balıkçılığın pek gelişemediği fakat bunun da sebepsiz olmadığı anlaşılıyor. Bunun için balık çok pahalı ve lüks yiyecekler arasında sayılmaktadır.

#### V. Limasol Limanının Liman Tasnifindeki Yeri

Limasol Limanı bilhassa ihracatla meşgul olan bir liman olduğu için dış ticarete birçok limanlarla bağıntılı ve münasebet halindedir. Yabancı limanlarla olan bağıntısını ihraç ettiği maddelerin özelliği ile ilgili olarak daha ziyade batıya giden ve hattâ Cebel-i Tarik Boğazı'nı da aşan deniz ticaret yolları ile temin eder. Ada ithalâtında da mühim bir yer tutan Limasol Limanı buraya uğrayan dış ticarete ait gemilerin milliyetinden de anlaşılacağı veçhile daha ziyade batı deniz ticaret yollarının uğrağı olmuştur. Esasen yakın zamanlara kadar bir İngiliz kolonisi olan Kıbrıs, Ticaretinin mühim bir ekseriyetini Birleşik Krallık ile yaptığından dolayı bu yolu takip ettiği gayet normaldir.

Dış ticaretle ilgili muhtelif milletlere ait gemilerin uğrağı olan Limasol bu özelliği ile enternasyonal bir liman hususiyeti gösteriyor.

Fakat son 4-5 seneden beri Limasol Limanı, civarında kurulan modern askerî kampların da faaliyet sahası içine girmiş bulunuyor. Vazifesini bitiren askerlerin nakli, gidenlerin yerine gelenlerin çıkarılması, askerî malzemenin temini hep Limasol Limanı ile yapılmaktadır. Bu görünüşe pek sık sahne olan liman son zamanlarda bu enternasyonal hususiyetine adeta bir de askerî liman hususiyeti eklemiştir.

#### VI. Netice

Bu ana kadar verilen izahattan da anlaşılacağı veçhile, Limasol limanı zamanımızın ticarî zihniyetine hâkim olan sür'at ve kolaylık prensiplerine ayak uydurmağa çalışmaktadır. Limasol bu husustaki eksikliğini, kapasitesinin imkân verdiği şartları da göz önünde tutarak tamamlamıştır diyebiliriz. Hakikaten, limanın eski vaziyetini bilen kimseler, Limasol'un bu günkü canlı durumunu müşahade ve tetkik ederlerse çok iyimser düşüncelere sahip olacaklardır. Limanda eskiden büyük bir dert olan izdihamdan bugün artık eser yoktur. Yepyeni bir inşaat ve modern liman vasıtalarının sağladığı kolaylıklar liman faaliyetinin normal seyrini takip etmesini mümkün kılmıştır.

Hinterlandı limana bağlı olan yolların geliştirilme faaliyetleri bugünkü vaziyetini muhafaza eder, tasarlanmış plânlar tahakkuk ederse, limanın bu günkü canlılığı muhakkak ki çok daha fazla artacaktır. Limasol Limanı-

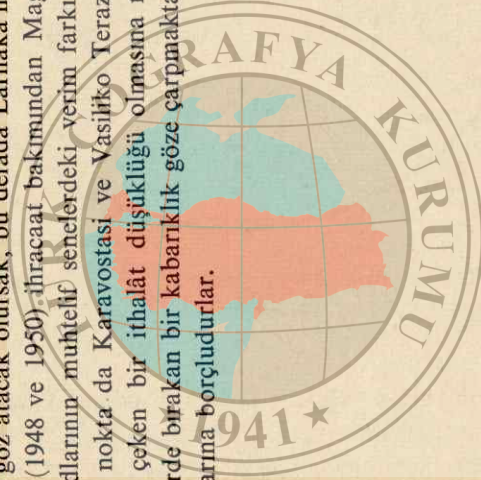
## KIBRIS'IN MUHTELİF LİMANLARINDAN İTHAL VE İHRAC EDİLEN GAYRİ SAFİ YÜK TONAJI (++)

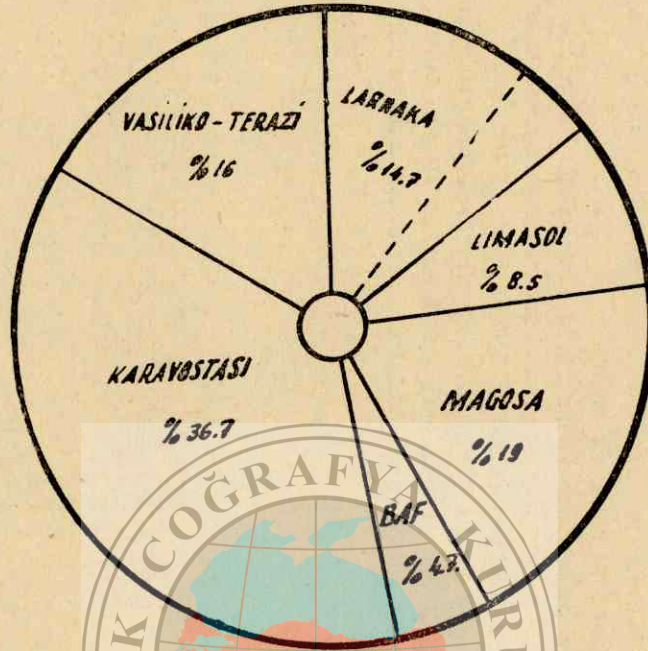
L İ M A N L A R	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
<b>İTHALAT:</b>										
YEKÜN	309,8	244,7	304,1	421,1	350,5	401,9	456,1	701,1	869,8	726,1
Magosa	184,6	130,7	141,2	209,6	155,7	183,9	208,9	334,7	362,3	311,3
Larnaka	51,1	66,2	96,9	115,7	127,1	134,8	148,4	226,4	314,4	288,4
Limasol	52,4	38,5	51,2	80,2	53,2	63,7	71,5	116,4	160,3	98,1
Lefkoşa Hava Alanı	—	—	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	0,6	1,3	1,1
Baf	3,3	0,1	0,5	1,2	1,4	5,5	12,5	12,4	17,0	12,3
Girne	0,4	—	0,2	1,1	0,1	0,1	0,1	0,1	—	—
Karavostasi	18,0	9,2	13,9	12,9	12,3	12,3	10,9	7,7	14,5	14,9
Vasiliko - Terazi	—	—	—	0,2	0,5	1,3	3,4	2,8	—	—
<b>İHRACAT:</b>										
Yekün	581,9	807,8	1016,0	1069,6	1178,2	1104,8	1225,9	1309,8	1377,3	1407,3
Magosa	52,1	106,7	78,9	101,3	116,7	131,8	117,9	114,6	119,5	112,0
Larnaka	18,3	11,4	19,1	17,6	21,9	17,2	12,3	20,2	24,3	28,6
Limasol	54,7	59,4	87,4	81,6	81,0	69,6	75,8	79,1	63,3	69,5
Lefkoşa Hava alanı	—	—	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3
Baf	7,6	11,4	12,7	12,9	37,8	43,0	47,3	65,4	57,3	78,0
Girne	—	2,2	1,4	2,9	3,1	2,0	4,2	1,6	2,8	—
Karavostari	250,7	438,7	589,4	613,5	669,6	597,2	659,5	644,2	769,8	754,9
Vasiliko - Terazi	198,5	178,0	226,7	239,4	247,7	243,7	308,6	384,5	340,0	364,0
Larnadaki havuzlara boşaltılan akaryakıt miktarı	13,2	48,6	70,7	83,8	68,1	110,1	106,8	136,3	210,2	192,1

(+++) Tabloya dikkat ettiğimiz zaman, adanın en faal ve gelişmiş limanı olan Magosa'nın gerek ithalât ve gerekse ihracaat bakımından Kıbrıs limanları içerisinde başta geldiğini görürüz. Fakat Limasol ile Larnaka limanlarının mukayesesi bizi bir takım düşüncelere sevkeder. Şöyleki ithalâtta, küçük ve teşkilâtsiz olan Larnaka Limanı Limasol Limanı'nı epey geride bırakmaktadır. Bu vaziyet Larnaka Limanı'nın çeşitli ithal maddelerinin bir ithalât kapısı olması ile ilgili değildir. Sadece Orta Şark Petrolleri'na yakın olan Larnaka'nın akar yakıt getiren tankerlerin uğrağı oluşu ve akar yakıt havuzlarının Larnaka'da bulunuşu ile ilgilidir.

Nitekim, ihracaat rakamlarına bir göz atacak olursak, bu defada Larnaka'nın çok gerilerde kaldığı dikkati çekiyor. Şöyle ki Limasol bazı senelerde (1948 ve 1950) ihracaat bakımından Magosa'yı dahi geçmektedir. Bu vaziyet Magosa ile Limasol'un hinterlandlarının muhtelif senelerdeki verim farkı ile ilgilidir.

Tabloda dikkati çeken bir başka nokta da Karavostasi ve Vasılıko Terazi limanlarının özelliğidir. Her iki limanda da dikkati kuvvetle üzerine çeken bir ithalât düşüklüğü olmasına rağmen, ihracaatta Magosa Limanı dahil diğer bütün limanları çok gerilerde bırakan bir kabarıklık göze çarpmaktadır. Her iki liman da bu duumlarını sadece birer maden ihraç limanı olmalarına borçludurlar.





Grafik 3 — 1957-1958 ithalât-ihracat yekûnunda Kıbrıs'ın muhtelif limanlarının ve bu arada Limasol'un hissesine düşen miktar

nın hinterlandının verimi şüphesiz fazlaştırılabilir. Eğer hinterland sakinleri de bu yönden harekete geçer, mahsullerini değerlendirecek olan böyle bir limanın faydalarından haberdar edilirlerse limanımız muhakkak ki daha çok şeyler vadedecektir. Esasen yeni liman inşaatı esnasında da istikbalin sakladığı bu hamlelere karşı açık bir kapı bırakılmıştı.



## THE LIMASSOL HARBOUR

Kubilây Çaydamlı

### 1. *The Physical Nature Of The Port*

- a) *The Morphographic Nature Of The Coastline:* The port of Limassol and its coastline stretch on a base which belongs to the upper pliocene. Inside the pliocene, pleistocene and some other younger accumulations can also be found. On the shore, heaps of sand and gravel can be seen in patches and ridges one after the other. This happens so, because the wind and sea show different seasonal effects according to the shape of the present quay on the coast.
- b) *The Depth Of Its Waters:* The water of three or four metres in depth can only be found at a distance of 180 metres from the harbour. This depth is related to the distance from the quays built artificially to serve as a barrier to the waters.
- c) *The Nature Of The Winds* The worst and most hindering winds for the harbour activities are the south-eastern gales. These are only seen during the winter months and blow violentl and directly inward the harbour. We can say that september is the most convenient month for port- activities in Limassol but the time between october and april is not convenient at all.
- d) *The Nature Of Its Hinterland:* The effect of a wide and rich hinterland can very clearly be seen with the growth of Limassol as a port. In fact, it is the busiest port of export in the island, because it has such a wide and rich hinterland.
- e) *Roads* The port of Limassol, nowadays, is in a favourable position in respect of roads. This favourable position of the port is due to Dhikelia

which is one of the biggest military camps of the British Government in the east of Limassol and due to the Episcopi camp and the Agrotiri air base in the west.

- f) *Its Position As A Natural Port*: The port of Limassol is not a natural port. It is not deep enough does not provide shelter for ships against storms. In spite of this, it has some geographical specialities and local citing conditions that it merely necessitates the construction of a port here.

## II. The Development Of The Port Of Limassol Artificially

When the above mentioned points are studied carefully, we find out that it was necessary to improve the old port of Limassol artificially. For this reason, beginning in 1953, a very new port was constructed in 1955.

## III. The Imports And Exports Of The Port

- a) *The Nature Of Imports*: We can classify the goods imported to the port of Limassol as follows:

- 0) Food
  - 1) Beverages and tobacco
  - 2) Crude materials inedible
  - 3) Mineral fuels, lubricants and related materials
  - 4) Animal and vegetable oils and fats
  - 5) Chemicals
  - 6) Manufactured goods classified chiefly by material
  - 7) Machinery and transport equipment
  - 8) Miscellaneous manufactured articles
  - 9) Miscellaneous transactions and commodities

The biggest share of the import activities of the port of Limassol belongs to the United Kingdom.

- b) *The Nature Of Exports*: We can classify the goods exported from the port of Limassol under four classes:

### I. Agricultural Exports

- a) Citrus fruit
- b) Grapes
- d) Carobs
- c) Almonds
- e) Raisins
- f) Hides and skins
- g) Wool

h) Other agricultural products

II. Mineral exports

III. Industrial exports

a) Dairy products

b) Carob seed and gum

c) Alcoholic beverages

d) Other industrial products

IV. Other

Most of the goods exported from the port of Limassol are sent to the United Kingdom.

c) *The Changes In The Imports And Exports From The Limassol Port:*

Terrorism (caused by the terrorist organization E.O.K.A.) starting in 1955 going on until 1958, no doubt, naturally showed its effect in the area of commerce, too. This can be clearly observed in 1958 when the curfews imposed, boycotts by the Greeks against the English goods and accordingly the doubtful conditions of the merchants caused a severe decrease in the amount of goods imported. As an example to the defect of the exports of the island, we can show the drop of prices of copper in 1958.

The table below shows the differences in the prices of the exports and imports in 1956, 1957, and 1958:

	1956	1957	1958
Imports:	30 097 303	45 172 182	36 647 700
Exports:	22 351 485 18	885 060	17 591 871 sterlings

#### IV. The Importance Of The Port Of Limassol

##### IV. Amongst The Other Ports

Being a harbour frequently visited by the ships of different countries, it has the functions of an international port. In the last four or five years, due to the camps set in that area, it has also been used for military purposes. It has thus gained the functions of a military harbour.

#### CONCLUSION

As you have already understood from the above information, the port of Limassol is trying its best to continue its duty as a quick and easy-going port suitable for modern commerce. The advantages gained by constructing the new port, and the modern means have provided very normal activities.

