

19. YÜZYILDA TAŞUCU İSKELESİ

Taşucu Pier in the 19th Century

Ayhan YALÇIN*

Özet

Osmanlı İmparatorluğu 19. yüzyıl ortalarında serbest ticaret anlaşmalarıyla dünya ekonomisine açılmıştır. Böylece coğrafi konumları iç bölgelerle ve yerel üretim alanlarıyla kolay ilişkiler kurabilecek biçimde olan kıyı yerleşimleri önemli ticari, ekonomik gelişmeler ve sosyal değişimler yaşayarak büyümüşlerdir. Bunlardan birisi olan İçel Sancağı merkezi Silifke kazası ve onun denize açılış noktası olan Taşucu iskelesi yerel düzeyde oldukça büyük ve vazgeçilmez bir çekim merkezine dönüşmüştür. Bu kapsamda Taşucu Kasabası eski Silifke İskelelerini gölgede bırakmıştır. Taşucu, idare, bayındırlık, deniz ticaret kurumları ve nüfus alanlarında canlanmış, büyümüş ve tam bir ticaret yerleşimine doğru dönüşmüştür. Ancak 1884-1886 yılları arasında Adana-Mersin demiryolu ulaşımı açılmıştır. Bu durum, ana yollardan uzakta kalan Taşucu'nun ticari gelişimini yavaşlatmış ve hatta uzun vadede onun tamamen durağanlaşip küçülmesine yol açmıştır.

Anahtar sözcükler: Taşucu İskelesi, Dış ticaret, Silifke, Kentleşme, Ticaret merkezi.

Summary

The Ottoman Empire was opened to the world economy with free trade agreements in the mid-19th century. Thus, coastal settlements, whose geographical locations can establish easy relations with inland regions and local production areas, have grown by experiencing important commercial, economic developments and social changes. One of these, the center of the Icel sanjak, the Silifke district, and the Taşucu pier, its opening point to the sea, have turned into a very large and indispensable

* Ayhan YALÇIN, Mersin Üniversitesi'nden emekli okutman, ayyalcin33@gmail.com Silifke. ORCID: 0000-0001-8818-0517.

attraction center at the local level. In this context, Taşucu town overshadowed the old Silifke piers. Taşucu revived, grew, and turned into a complete trade settlement in the administration, public works, maritime trade institutions and population areas. However, Adana-Mersin railway was opened to transportation between 1884-1886. This situation slowed down the commercial development of Taşucu, which was away from the main roads, and even caused it to become completely stagnant and shrink in the long run.

Key Words: Taşucu pier, Foreign trade, Silifke, Urbanization, Trade center

Giriş

Klasik Osmanlı devrinden 19.yüzyılın ikinci yarısına kadar İçel Sancağı ve özellikle Silifke’de oluşan ekonomik faaliyetleri genel anlamda, kapitalizm öncesi ortaçağ kapalı toplumlarına özgü geçimlik, ağırlıklı tarımsal faaliyetler olarak görmek mümkündür. Osmanlı İmparatorluğu’nun 1838 ticaret anlaşması sonrası, 19. yüzyıl ortalarından itibaren belirginleşen ekonomik anlamdaki dışa açılımı, kıyı yerleşimlerinde gözle görülür bir ekonomik canlanma yaratmıştır. Bu bağlamda bir kıyı yerleşimi olan Silifke’nin 19. yüzyılın ikinci yarısındaki ekonomik görünümünde, artık daha çok pazar amaçlı olmaya dönüşen tarım, hayvancılık, küçük ve yarı mamul madde üreten sanayi ve ticaret sektörleri belirginleşmektedir.

Üretilen tarım, zanaat ve hayvancılık ürünlerinin geçimlik olmaktan çıkıp iç-dış pazarda kazanç ve kâr getiren bir niteliğe bürünmesi, ticari ilişkileri canlandırmaya başlar. Bu durum da zincirleme olarak dış ticari ilişkilerin odak noktası olan iskele-limanları ve buralara ulaşım yollarını gelişmeye zorlar. Yabancı tüccarlar, sağlanan ticari ayrıcalık ve kapitülasyonlarla özellikle deniz yolu ticareti ile cazip kârlar getiren yerel ürünleri dış pazarlara ulaştırmaya ve yörede talep edilen işlenmiş tüketim mamullerini getirip satarak zenginleşmeye yönelirler.

İşte bu sürecin tipik bir yerel örneği de Silifke’nin en önemli dış açılım noktası olan Taşucu İskelesidir. Bu çalışmada, 19. yüzyıl öncesine kadar Silifke’nin deniz ticaretindeki dış açılım noktaları ve genel nitelikleri özetlenerek özellikle 19. Yüzyıl ortalarından itibaren Taşucu İskelesi’nin nasıl gelişip ön plana çıktığı, bu süreçte basit bir iskeleden liman kasabasına dönüşümü ve oluşan ticari, idari, demografik, bayındırlık vb yapılaşmalarının serüveni kronolojik bir mahiyette değerlendirilecektir.

16. Yüzyıldan 19. Yüzyıl Ortalarına Kadar Silifke'nin İskeleleri ve Deniz Ticareti

Silifke'nin kesin olarak Osmanlı idaresine girdiği 1483 yılından¹ Kıbrıs'ın Osmanlı Devleti tarafından fethi sürecine kadar, Karamanaoğulları'nın Kızkalesi limanı civarındaki savaşları ve Cem Sultan'ın Silifke kıyılarından Rodos şövalyelerine sığındığı bilgisi dışında Silifke limanları hakkında bilgimiz yok denebilir. 1570'te Serdar Lala Mustafa Paşa'nın İstanbul'dan Kıbrıs seferi için ayrılmasından önce, İçel Sancak beyine yazılan hükümde, asker nakli için Silifke'de iskele yapılması emredilmiştir. Osmanlı yönetimi, adanın fethinden sonra bu iskeleden, Silifke'de toplanan zahireyi düzenli olarak adaya göndermektedir². Çelik'in makalesindeki "Kıbrıs adası fethinde ve sonrasında Kıbrıs'la ulaşımda yetersiz kalan Silifke İskelesi yerine Ak Liman'ın ve Akça Kale'nin ihyası"³ ifadesinden Ak Liman'ın geliştirilmesi dönemi öncesinde Silifke İskelesi olarak tanımlanan yerin, Ak Liman olmadığı, aşağıda gösterildiği üzere Suağzı limanı olduğu doktora tezinde belirtilmektedir. Bu durumda, 16. yüzyılda bugünkü Taşucu'nun bulunduğu yerde, antik çağda var olmasına rağmen, bir liman veya iskelenin bulunmadığı sonucu çıkmaktadır. 1555 ve 1584 yıllarına ait tahrir kayıtlarında Silifke'nin üç limanı olduğu görülmektedir. Bunlar, Suağzı (Göksu ırmağının denize döküldüğü yer), Korikos (Kızkalesi) ve Ak Liman (Ağalar Limanı) olup 1555'te yıllık 50000 akçelik gümrük gelirinе sahiptirler⁴.

17. yüzyılda Silifke liman ve iskelelerinin tarihi seyrini 1671'de Karaman'dan Silifke'ye inen Evliya Çelebi'den öğreniyoruz. Evliya Çelebi, Silifke'den bile daha mamur olan Ak Liman'dan ve daha doğuda Kara Görgüs'ten (Korikos) söz etmektedir⁵. Evliya Çelebi'de de bugünkü Taşucu civarında bir iskele liman olduğuna dair bilgi yer almamaktadır.

18. yüzyıl başlarında İçel Sancağı Mutasarrıfı Ahmet Paşa, "Mamuriye'den (Anamur) Karataş'a (bugünkü Erdemli Alata Çayına kadar olan bölge) kadar 12 iskelenin bulunduğunu ve bunların her daim yoğun gemi trafiğine sahip olduğunu" belirtir⁶. Bu dönemde çok az miktarda da olsa İçel-Antalya sahillerine ithal olarak getirilen ürünler dokunmuş kumaşlar ve 1730'larda Akliman'a getirildiği kaydı olan kahve

¹ Şenol Çelik, "Silifke" *TDV İslam Ansiklopedisi* Cilt: 37, s. 201.

² Şenol Çelik, "Osmanlı Devleti'nin Kıbrıs Seferindeki Asker ve Zahire Naklinde İçel Sancağının Rolü", *II. Uluslararası Kıbrıs Araştırmaları Kongresi 1998*, C. II, Gazimagusa, 1999, s. 109, 112.

³ Ş. Çelik, "Osmanlı Devleti'nin Kıbrıs Seferindeki...", s. 114.

⁴ Şenol Çelik, *Osmanlı Taşra Teşkilatında İçel Sancağı 1500-1584, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 1994*, s. 339.

⁵ Evliya Çelebi'den aktaran: Ensar Köse, "19. Yüzyıl Başlarında İçel Limanları", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu III, Mersin ve Doğu Akdeniz Bildiriler Kitabı*, Mersin, 2011, s: 143.

⁶ E. Köse, "19. Yüzyıl Başlarında...", s.144.

yer alır. İçel limanlarından ihraç edilen malların en önemlisi hayvansal ürünlerdir. Hayvanlardan elde edilen yün, tereyağı ve ham deri, koyun ve keçilerin yün ve kılları, yöredeki küçük tezgâhlarda üretilen bazı dokuma satışının da yapılmış olması muhtemeldir. Gayrimüslim tüccara dış satımı yapılan tarım ürünleri arasında pamuğun da önemli bir yeri vardır⁷. “1726 tarihli bir şikâyet kaydından İçel sabillerindeki Gürgüs, Aklıman, Beşparmak, Kaladıran ve diğer limanlara köle ve cariye getirilerek satışının yapıldığı anlaşılmaktadır.”⁸ Limanların işletilmesi hususuna baktığımızda 18. Yüzyılın hemen başına ait kayıtlarda, Silifke’deki Aklıman ve Suağzı ile Karataş’taki Gürgüs limanlarının adı geçer. Buralar, İçel âyanından Abdülmü’min Paşazâde Sunullah Bey’e malikâne olarak verilerek işletilmektedir. Aklıman’ın gümrük vergisinin malikâne olarak işletilmesi uygulaması 18. yüzyıl boyunca sürmüştür⁹.

19. yüzyıl başlarında ise “resmi belgelerden anlaşıldığına göre İçel sancağında faal durumda olan limanlar şunlardır: Gilindire, Silifke, Anamur, Limanseki, Beşparmak, Ak Liman ve Selendi”¹⁰. Bu anlatımın da gösterdiği gibi, Silifke’de bulunan liman/iskeleler Ak Liman ve büyük bir ihtimalle Suağzı limanıdır. Çünkü sonraki yıllar vilayet salnamelerinde de bu iki liman/iskele ismi geçer. Diğer bir deyimle, Taşucu hâlâ bir iskele olma karakterini kazanmamıştır. 1838 yılında İçel limanlarından alınan vergi gelirlerine bakıldığında, Silifke iskelelerinden alınan vergilerin, tüm İçel’de toplananların ancak % 22,68’i olduğu görülür. Ancak İzmir veya Saraybosna Vilayeti gümrük gelirlerine göre İçel liman gelirleri oldukça mütevazı miktardadır¹¹. 19. yüzyıl başlarında İçel limanlarında ticareti yapılan en önemli ihraç malları orman ürünleri, deri ürünleri, gıda ürünleri (bal, bürülce, burçak, harnup, ceviz, badem, nohut, pancar, pekmez, üzüm, peynir, sade yağ, soğan, susam), dokuma ürünleri (çul, çuval, kilim, döşek, yastık yüzü, çorap, entari, basma) aba, pabuç, güherçile, mum, balmumu, pamuk, sumak şap. İthal edilen ürünler ise inşaat malzemeleri, kahve-şeker, civa, tütün, kalay, kara boya, enfiye, bakır, sabun sayılabilir. Ancak bu malların ticaret hacmi çok küçük miktarlardadır¹².

19. Yüzyılda Taşucu İskelesinin Ortaya Çıkışı

19. yüzyıl öncesinde yukarıda özetlediğimiz Silifke’de deniz ticareti faaliyetleri güzergâhında 19. yüzyılın başlarında hâlâ Ak Liman görev üstlenmektedir ve 1812’de amiral Beaufort’un izlenimlerinde Taşucu iskelesi yer

⁷ Ensar Köse, “18. Yüzyılın İlk Yarısında Antalya ve İçel Sahilleri’nde Ticaret”, *Cedrus I* (2013), s. 308-309.

⁸ E. Köse, “18. Yüzyılın İlk Yarısında...”, s. 310.

⁹ E. Köse, “18. Yüzyılın İlk Yarısında...”, s. 311.

¹⁰ E. Köse, “19. Yüzyıl Başlarında...”, s. 146.

¹¹ E. Köse, “19. Yüzyıl Başlarında ...”, s. 149.

¹² E. Köse, “19. Yüzyıl Başlarında ...”, s. 152- 153.

almaz¹³. Ama 19. yüzyıl ortalarına yaklaşırken Taşucu'nun yeni yeni bir iskele işlevi görmeye başladığı söylenebilir. Carl Ritter'in anlatımına göre “1843'te Bokra Limanı'ndan -ki o Ağa Limanı'dır- gelen Craft A. Pourtales, ‘yarısı harap halde duran, ancak Selefke kasabasından mal tedarik edilen bir Smyrriot olan Frank tüccarına pazar görevi gören’ bir taş ev binaya ulaştı. Ve körfezde demir atmış küçük bir Malta gemisi gördüğünü belirtti”¹⁴. 1852-53 yıllarında yörede bulunan Victor Langlois ise Taşucu için “Silifke'nin şu anki limanı, sakinleri tarafından Liman İskelesi veya Silifke İskelesi adı altında biliniyor. Burası, bir gümrük ve bir hanın, mağazaların ve birkaç evin olduğu bir köydür”¹⁵. İfadesini kullanır. Anlatımlardan görüldüğü üzere 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gerek deniz ticaretinin miktarında ve gerekse iskele noktasında bir değişim, yenilenme ve canlanma ortaya çıkar. Uluslararası ekonomik sisteme eklenmenin bir getirisi olarak gerek imparatorluğun diğer bölgelerinde ve gerekse imparatorluk dışı coğrafyalarda talep edilen malları tedarik etmeye yönelik gelişen pazar amaçlı kapitalist ticari faaliyetler, Silifke çevresindeki toplum kesimlerine de bir gelir-kazanç elde etme hevesi ve isteği yaratır. Bu durum, kâr amaçlı yerel üretimi teşvik eder. Artan üretimin ticari amaçlı nakliyesi artık büyük ölçekli hale gelmeye başlayınca, daha hızlı, daha güvenli yol ve nakliye araçları, iskele, yükleme araçları talebi yaratmıştır. Bu talep, Silifke'nin antik çağlardan bugüne kalan ve büyük engebeliler ve zorluklar çıkarmayan Silifke-Ayatekla-Taşucu taş döşeme yolunu ve bu yolun sonundaki Taşucu kıyısını cazip hale getirir. Ancak, bu yapıların mevcut kapasitesi büyüyen ticari kapasitenin ihtiyaçlarını karşılamaktan uzaktır. O nedenle gelişen modern ticari ilişkilerin gerektirdiği iyileştirmeler, yeni yapılanmalar ve kurumların oluşturulması için yerel anlamda büyük atılım ve çalışmalara girilir.

İdari Çalışmalar

a-Nahiye Oluşumu: Tanzimat öncesi dönemde kazalardaki kadılar adına naiblerin yargısal ve idari denetimi üstlendiği yerler olan nahiyeler¹⁶ söz konusudur. 1842 yılı idari düzenlemeleri ile birlikte nahiyeler, daha ziyade idari niteliği ağır basan birimler olarak varlığını sürdürmeye başlamıştır¹⁷. 1864 Vilayet Nizamnamesi ile birlikte nahiyeler, bir kaç köyün toplanmasıyla meydana gelen yerleşmeler şeklinde kazalara katılan birimler olarak tanımlanmıştır¹⁸. Ancak nahiyelerin kuruluş, teşkilat ve işleyişiyle ilgili hükümler, 1871 Nizamnamesi ile

¹³ F. Beaufort, *Karamania*, London, 1818, s. 222.

¹⁴ C. Ritter'den akt: C. Taşkıran, *Silifke and Environs*, Ankara, 1993, s. 208.

¹⁵ V. Langlois, *Voyage Dans La Cilicia*, Paris, 1861, s. 181.

¹⁶ İlber Ortaylı, *Tanzimat Döneminde Türkiye'de Mahalli İdareler*, Ankara, 2000, s. 99.

¹⁷ Ayhan Yalçın, *Geç Devir Osmanlı Silifkesi 1860-1904*, Silifke, 2004, s. 14.

¹⁸ İ. Ortaylı, *age*, s. 99.

getirilmiştir. Böylece nahiye, tam bir idari birim olmuştur¹⁹. Valiler tarafından tayin edilen nahiye müdürleri ve yanında nahiye meclisleri oluşturulmuştur²⁰.

Bu genel çerçeveye içinde Taşucu'nun idari bir birim olarak nahiyeye dönüşüm serüvenine bakıldığında süreç kısaca şöyledir: 1869'da Silifke kazasına bağlı bir adet "Cebel maa Aşireti Bolacalı nahiyesi vardır"²¹. Şu halde, bugünkü Silifke'nin kuzeyindeki dağlık bölge ve Taşucu-Boğsak arasındaki Bolacalı Aşireti'nin kışladığı alan, Bolacalı Nahiyesi olarak adlandırılıyor demektir²². 1872'de nahiye sayısı artarken merkezi Taşucu olarak belirtilen Bolacalı Nahiyesi varlığını korumuştur²³.

b-Belediyenin Oluşumu: Bir sancak (liva) merkezi haline gelen Silifke'de Tanzimat reformları kapsamında modern bir belediye dairesinin var olduğu daha 1872'de görülür²⁴. 1886'daki irade i seniyye ile vilâyetlere, gerekli gördükleri nahiye türü yerleşimlerde, bağlı oldukları kaza belediye dairesinin bir şubesini açma yetkisi verilir. Bu yetkiye dayanarak en geç 1890'dan sonraki tarihte Taşucu'nda Silifke Belediyesi'nin şubesi kurulacaktır²⁵. Taşucu Belediye Dairesi'nin kadrosu, 1898 yılına kadar bir belediye şube memurundan ibarettir. Bu tarihten sonra ise belediye görevlileri, bir reis ve iki azadan ibarettir²⁶. Bu konudaki resmi yazışmalara bakıldığında olayın 1890 sonrası seyri şu şekilde gelişir:

Adana Vilayeti'nden 31 Temmuz 1893 tarihinde Dahiliye Nezareti'ne gönderilen yazıda, Bolacalı Nahiyesi merkezi Taşucu'nda belediye oluşturulduğu ve yıllık belediye geliri olan kırk-ellişer bin kuruşun belediye masrafları ve tabib, aşçı vb'nin maaşına yeterli olduğu vurgulanır²⁷.

23 Kasım 1893 tarihli Adana Vilayet İdare Meclisi'nin değerlendirmesinin özetini içeren yazıda nahiyelerde belediye dairesi oluşturulmasının padişah iradesi ile yasaklanması kararının Adana ve Silifke kazalarındaki Bolacalı dâhil 5 nahiyedeki belediye daireleri hakkında geçerli olamayacağı düşünülmektedir. Taşucu dâhil 5 kasabaya belediye dairesi oluşturulması talebinin müsaade alınmak üzere sunulduğu ve sonucun bildirileceği belirtilir²⁸. Dahiliye Nezareti'nden

¹⁹ Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Ankara, 1991, s. 253.

²⁰ İ. Ortaylı, *age*, s. 105.

²¹ *1286 (1869) Konya Vilayet Salnamesi*, s. 56.

²² A. Yalçın, *age*, s. 15.

²³ *1289 (1872) Adana Vilayet Salnamesi*, s. 102.

²⁴ *1289 (1872) Adana Vilayet Salnamesi*, s. 101.

²⁵ *1308 (1890) Adana Vilayet Salnamesi*, s. 119.

²⁶ A. Yalçın, *age*, s. 41.

²⁷ BOA. ŞD. 2125. 2/2

²⁸ BOA. ŞD. 2125. 11/1. Belgede bu kasabalarda belediye kurma sebepleri şu şekilde sıralanır: Çünkü adı geçen nahiye merkezleri birer kasabadır, vilayette bulunan kaza

sadrazamlık makamına gönderilen 14 Aralık 1893 tarihli yazıda, Şurayı Devlet'te bu talebin kabul edilmediğinin 6 Eylül 1893 tarihli yazı ile vilayete bildirildiği, bu kez vilayet idare meclisinin adı geçen nahiyelerde belediye kurulmasına müsaade ettiği bildiriliyor.

Bayındırlık Çalışmaları

a-Yol Yapımı: Silifke'nin ve dolayısıyla Taşucu'nun deniz ve İç Anadolu-Doğu Akdeniz Bölgeleri arası ekonomik işlevini geliştirebilmek için Karaman-Silifke arasında yapılacak yolun güzergâhını belirlemek amacıyla o sırada İçel sancağının bağlı olduğu Konya Vilayeti'nce 1868 yılında bölgeye elemanlar gönderilmiş ve bir rapor hazırlanmıştır. Bu rapora göre, Karaman-Mağara üzerinden Silifke'nin Ak Liman'ına (bugün Liman Kalesi olarak bilinir) şose yol yapılırsa, Karaman-Silifke limanı arası yol 30 km kadar kılacaktır. Ayrıca İç Anadolu'nun malını kıyıya nakledecek tüccarlar için büyük imkânlar sağlanacaktır. Ancak bu yolun yapılması yanında, yol üzerinde çeşitli han vb konaklama yerleri de yapmak gerektiği tavsiye edilmektedir²⁹. Bu ifadelerden anlaşılmaktadır ki 1869 yılında iskele-liman olarak hâlâ Taşucu değil, Taşucu'ndan birkaç km daha batıda yer alan ve 16. yüzyıldan beri Osmanlı İmparatorluğu'nun Silifke'den Kıbrıs'a çıkış kapısı olan Ak Liman/Ağalar Limanı (=Liman Kalesi) ön planda düşünülmektedir.

merkezlerinden Tarsus ile Ermenek dışındaki kaza merkezlerinin yararına ve iskâna layık olduğu belirtilerek bazı ayrıntılı bilgilerin sunulmasına gerek görülür. Taşucu Kasabasının İçel Sancağı'nın merkezi olan Silifke ve sancağın bazı mevkiileri ile Karaman yönünden gelen zahire ve diğer eşyanın çıkış yeri olduğu vurgulanır. Ayrıca 1-2 vapurun uğradığı işlek bir iskele olması sebebiyle tüccar ve ahalinin ilgisinden önce hükümetin de dikkatini çekerek vilayet oluşumu esnasında merkezin Ermenek'ten Silifke'ye naklinde tercih sebebi olduğu; şimdi birçok mağaza ve binaların burada toplandığı, diğer adı geçen iskelelere denk olarak birçok mekânlar ve mağazalara sahip olup kıyı bölgesinde askeriyeye merkez görevi gören iskeleden olduğu hatırlatılır. Her ne kadar bu kasabalar nahiye merkezi ise de bunların cümlesinde telgrafhaneler ve iskelelerde liman rüsumat ve vapur acenteleri ve fener memurları var olduğu gibi mevki olarak sahip oldukları yetenek ve imkânlar semeresiyle karşılığını vereceği; bu tür küçükten büyüyecek mahallerin başlangıçta birer haritası yapılarak inşa olunacak binaların usul ve nizamı dairesinde inşası ve özellikle öyle nüfus yoğunluğuna sahip olan ve askeri mevkielerde bulunan kasabaların korunması için tabipten mahrum bırakılmaması gerektiği ve bunlarda birer belediye oluşturulmasına müsaade buyurulduğu halde gelirleri tabip ve kalfa ve çavuş maaşı vesaire gibi idare masraflarına kafı olduğu ve bununla birlikte mahalli ahali ve tüccarı dahi buralarda bir belediye dairesi kurulması için talepte buldukları da eklenir.

²⁹ Ercüment Balcı, "1868 Tarihli Bir Bayındırlık Layihası: Konya-Silifke Yolunun Şoseye Çevrilmesi ve Bölgedeki Zeytin Ormanlarının Islahı Projesi", *Türk Dünyası Araştırmaları*, sayı: 150. yıl: 2004, İstanbul, s. 115.

1869'dan sonra Silifke'nin bağlı olduğu Adana Vilayeti ve İçel sancak yönetimince, merkezi idarenin de desteğiyle şose yollar ve köprüler inşa edilmeye başlanmıştır. Daha 9 Nisan 1874 tarihli bir Şurayı Devlet yazısında, Silifke-Taşucu arası yolun Silifke'nin doğu tarafından çıkararak başladığı, 2000 metresinin tesviye olup 500 metresinin gelecek yıla bırakıldığı belirtilir. Mut üzerinden Karaman'a gidecek yolun mühendis Rober tarafından keşfinin yapıldığı, Adana Umumi Vilayet Meclisi'nin mazbatasında bu yolun Mağara (=Kırobası) üzerinden direkt Karaman'a yapılmasının daha menfaate uygun olduğuna işaret edildiği belirtilir. Ancak Konya vilayetinin, Mut güzergâhının Konya'ya ait kısmının rapor ve haritasının Şurayı Devlet'te tasdik edildiği ve bu nedenle Mut güzergâhında karar kılındığı belirtilmektedir³⁰.

Konya Valisi Sait Paşa döneminde, yani 1880'li yılların başında ise Karaman-Mara-Silifke yolu, "araba yolu" olarak yaptırılacaktır³¹. Daha 1890'da planı hazırlanan Taşucu-Silifke-Mersin-Tarsus yolu ve Silifke-Ermenek yolu 1901-1902 yılları öncesinde ve daha kesin bir ifadeyle Bahri Paşa'nın Adana valisi olduğu dönemden (1897'den) önce yapılmaya başlanmış ve onun döneminde de yol inşaatları sürmüştür³². Yine aynı dönemde, Silifke-Taşucu arasındaki (bugünkü Bolcalıkoyuncu mahallesinde) Araplı deresi üzerinde ve Taşucu kasabası içinde, iki köprü inşa edilmiştir³³. 19. yüzyıl sonlarında Taşucu İskelesinin Silifke ve dolayısıyla İç Anadolu ile bağlantılarını sağlayan yolların durumu, Devlet Arşivlerinde Hicri 12.10.1314 = Miladi 16 Mart 1897 tarihiyle kayıtlı olan, kayıt görevlisi yaverlerden bir yüzbaşının hazırladığı raporda özetlenmiştir. Rapor, bütününde, 1891 yılında Silifke, Taşucu'nun ekonomik, sosyal, beşeri coğrafya açılarından durumu ile Silifke-Karaman yol güzergâhlarının mevcut durumuyla potansiyelini aktarmaktadır. Özünde, Adana vilayetine bağlı İçel Sancağı'nın merkezi olan Silifke kasabasıyla İçel Mutasarrıflığı'na bağlı Mut ve Ermenek kazaları ve Konya Vilayeti'ne bağlı Karaman kazası ve merkezi ve adı geçen kasabalarındaki yol ve geçitlere dair Hicri Şubat 1306/Eylül 1307 = Miladi Şubat 1891-Ekim 1891 tarihine kadarki gözlemlerdir. Raporla Silifke-Taşucu yolu ve Taşucu'nun sosyo-ekonomik durumu günümüz Türkçesiyle şu biçimde ifade edilmektedir³⁴:

"Silifke kasabasının iskelesi Taşucu adıyla bilinen ve açık olmakla beraber oldukça korunaklı ufak bir limanı içeren Taşucu köyüdür. Bu köy ufak olup bir telgrafhane ve bir gümrük dairesi ve bir mescit ile içinde yolcuların barınması için iki oteli, şaşılasi ve gayet büyük ve tüccarlara mahsus 3-4 zahire ambarı ve bir ufak çarşıya sahip ise de içilecek iyi suyu azalmakta olduğundan bugün önem

³⁰ BOA. ŞD. 2117.29.1/1.

³¹ W. M. Ramsay, (1890). *The Historical Geography of Asia Minor*, London, s. 361.

³² 1320 (1902) *Adana Vilayet Salnamesi*, s. 275-278.

³³ 1320 (1902) *Adana Vilayet Salnamesi*, s. 276-278.

³⁴ BOA. Y. PRK. MYD. 18.50/1.

kazanmamıştır. İskeleyle 2 saat uzaklıkta bir kaynak olduğu ve işbu kaynaktan adı geçen iskeleyle su akıtılması genel istek olduğu halde Silifke belediyesinin yardım ve işbirliği sayesinde her türlü gelişme ve ilerlemeye uygun olan, susuzluğu çekilen bu iskele, öyle birkaç ambar ve birkaç binayla kısıtlı kalmış duruyor. İşbu iskeleden Silifke kasabasına kadar 2 saatte ulaşan gayet muntazam bir şose (yol) vardır. Silifke kasabası merkezinden Göksu adıyla bir metre derinlikte bir nehir akmakta ve bu nehir Taşucu iskelesinin 2 saat batı tarafında Akdeniz'e karışmaktadır. Eğer bu nehir Taşucu iskelesinden denize karışsaydı hem adı geçen iskele (köy) susuzluk illetinden kurtarılmış olup gelişir ve hem de bir taraftan muntazam şose ve bir taraftan kayıklar vasıtasıyla Silifke'den Taşucu'na kadar taşıma araçları pek güzel temin edilmiş olur. Şüphesiz ki Silifke kasabası da bu yüzden gelişmeye açık olur, sabile (iskeleyle) kadar büyüyüp bir büyük şehir haline girerdi. Adı geçen iskeleden Silifke kasabasına kadar ufak kağınlar ve 2 adet taliga (ufak at arabası) gidiş geliş yapar... Silifke'den Taşucu'na kadar arazi düz olup Göksu nehri yatağının bu iskeleyle yönlendirilmesinde bir engel ve zorluğa düşülmeyeceği ve vaktiyle adı geçen yatağın akıtılması amacıyla hükümet dairesi önünde bir set başlamıştır. Ancak ol zamanda seddin bu fayda doğrultusunda yapılmasına özen gösterilmemesinden veyahut basitçe hazırlanıp tamamlanamamasından harap olup gitmiş ise de köprü önünde kalıntıları biraz belli olmaktadır”.

Rapora göre, Taşucu İskelesinin en temel sorunu, yeterince ve temiz suyunun olmamasıdır. Raporda su sorununun çözümü içinde sunulan öneri, Göksu ırmağının yatağının kanallar açılıp değiştirilerek ırmağın, Taşucu civarından denize akmasını sağlamaktır. Böylece, Taşucu'ndan Silifke'ye kadar kayıklarla da deniz ulaşımı sağlanacaktır.



Şekil I:

1890 Yılında Taşucu Yerleşim Krokisi (kaynak: BO.A.PLK.P.4839)

1890'da Silifke-Mersin yolunun yapımı amacıyla hazırlanan ve yukarıda bir parçası verilen krokide Taşucu kabasının genel oturumu yer almaktadır. Eski fotoğraflarda da yer alan ve 1950'lerden sonra tamamen kurutulan küçük göletin kasabayı ikiye ayırdığı; göleti besleyen kaynak olan Araplı deresinin bugünkü Bolacalıkoyuncu köyü bitiminde ikiye ayrılıp bir kolunun doğrudan Taşucu'nun içine ulaştığı görülmektedir.

b-İskele ve Gazhane Yapımı: Yukarıda vurgulandığı üzere, 1869'daki yol yapımı raporunda yolun Ak Liman'a kadar yapılmasından söz edilse de 1870'li yılların başlangıcındaki yazışmalarda artık Ak Liman değil de Taşucu'na bir iskele yapılmasının tercih edildiği görülmektedir. Ak Liman, doğal bir limandır. Ancak Taşucu'nun Silifke'ye daha da yakın olması ve özellikle Taşucu sonrasında Ak Liman'a kadar olan arazinin gayet dağlık, sapa, çok girintili ve uçurumlu olması Taşucu'nu ön plana çıkarmaktadır. Kıyısı sığlık ve kumsal olan Taşucu'nun liman faaliyetlerini üstlenebilmesi için, bir iskele yapımının gerekliliği ortaya çıkmıştır. 1 Şubat 1872'de Silifke'den Sadrazamlığa sunulan bir yazıda, Silifke Kazasına 1,5 saat mesafede olan Taşucu İskelesinin limanı muhafazalı ve tanzim olduğu ve Kıbrıs'ın karşısına geldiği, iki taraf ahalisi ihtiyaçlarını bu iskele vasıtasıyla giderdikleri gibi Konya Karaman ile civarı ve bu havali ürünlerinin buradan ihraç olunageldiği ve her suretle olursa olsun bir iskele inşası gerektiği hatırlatılır. İskele yapım masrafının, Mersin iskelesinde olduğu gibi ihracat ve tenzilatın her bir denginden on para vergi alınarak karşılanabileceği belirtilir. Mühendis Yusuf efendinin hazırladığı keşif raporuna göre uzunluğu 20 ve genişliği 10 ve yüksekliği 4 arşın olacak kargir bir iskelenin 24 bin kuruş masrafla yapılabileceği açıklanır. Bu masrafın Silifke Belediyesi'nden karşılanamayacağı, bu nedenle gümrük idaresinden veya sancak mal sandığından karşılanması, 1-2 yıl içinde liman gelirlerinden masrafın geri alınmasından sonra iskelenin gelirlerinin Silifke Belediyesi'ne bırakılması ve ayrıca iskeleyle şimdiden bir vapurun uğratılması talep edilir³⁵. Konu görüşülmek üzere 28 Temmuz 1872'de Şurayı Devlet'e havale edilir. Havale yazısında, yerel belediyenin imkânları uygun olmadığından iskelenin 24 bin kuruşluk inşa masrafının karşılanması için Mal Sandığı'ndan gümrük idaresine iskele masrafı için para aktarılması ve Adana Vilayet umum belediyesinden kaynak aktarılması yöntemlerinin birbiriyle uyuşturulması çözümü önerilir. Bu amaçla Taşucu İskelesi mahalli aşarı gereğince vergi alınması, iskele gelirinin mahallî Silifke Belediyesi'ne terki için Adana Valiliği'ne emirname yazılması ve iskeleyle vapur uğratılması biçiminde tüm talepler sıralanmıştır³⁶. 19 Ağustos 1872 tarihinde Adana Vilayetinden Sadrazamlık'a gönderilen yazıda,

³⁵ BO.A. ŞD. 2116.23/4.

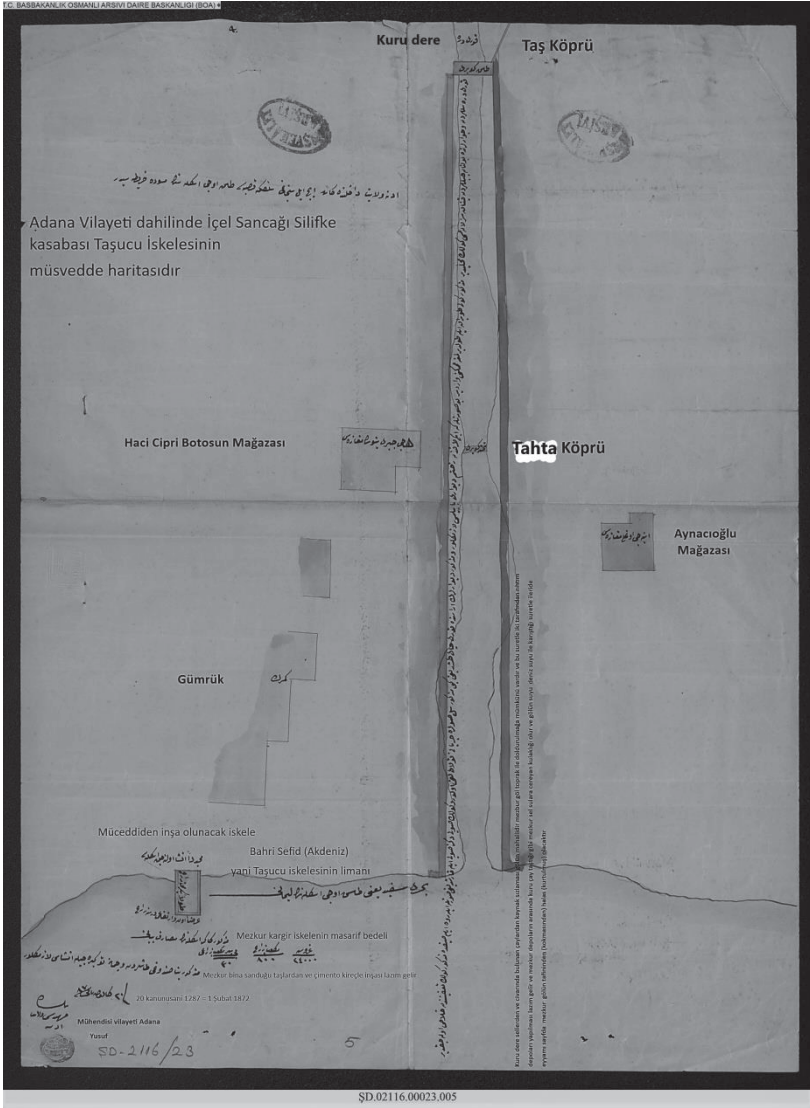
³⁶ BO.A. ŞD. 2116.23/3.

valiliğe Sadrazamlık'tan gönderilen 26 Nisan 1871 tarihli emirnamede bu hususların yer aldığı hatırlatılarak valiliğin de aynı görüşte olduğu belirtilir³⁷. Bu konuda Şurayı Devlet Dâhiliye Dairesi'nin 11 Mart 1873 tarihli yazısında ise söz konusu iskele inşasına gelir sağlamak üzere, bu iskele gümrük idaresine ait olmadığı için inşasına gümrük idaresinden kaynak aktarılamayacağı belirtilir. Devamla, mahalli mal sandığından kaynak aktarımının da usulsüz olacağı, bu nedenle mahalden toplanan âşâr vergisine masrafın yansıtılması koşuluyla Adana Umum Vilayet Belediyesi gelirinden kaynak aktarılmasının uygun görüldüğü ifade edilir. İskele inşası sonrası Mersin iskelesinde olduğu gibi iskelede yapılacak ihracat ve tenzilatın beher denginden on para alınarak iskele harcamalarının geri alınmasından sonra iskele gelirlerinin İçel (Silifke) Belediye Dairesi'ne bırakılması şartlarıyla iskele inşaatına müsaade edildiği vurgulanır. İşbu Dâhiliye dairesi yazısındaki hususlar aynen tekrarlanarak aynı tarihli Şurayı Devlet kararıyla kabul ve ilan edilmiştir³⁸. Ardından Sadrazamlık'tan 9 Nisan 1873 tarihli Adana Vilayeti'ne (ve Maliye Nezareti'ne) gönderilen yazı ile belirtilen şartlarla iskele inşasına onay ve yetki verildiği bildirilmiştir³⁹.

³⁷ BOA. ŞD. 2117.8/3.

³⁸ BOA. İ. ŞD. 27.1251/1.

³⁹ BOA. A}. MKT. MHM. 451.88.



Şekil 2:

Taşucu İskelesi Krokisi (kaynak: BOA. ŞD. 2116.23.5).

Tüm bu yazışmalardan sonra anlaşılmaktadır ki Taşucu'nda 1874 tarihinden itibaren 20 arşın* (15,54 metre) uzunlukta; 10 arşın (7,5 metre) genişlikte ve 4 arşın (3 metre) yükseklikte, yukarıda belirtilen gelirlerle, 24 bin kuruş keşif

* 1 mimari arşın: 75,7738 cm.

bedeliyle bir iskele yapımı başlatılmıştır. Yazışmalarda her ne kadar kargir bir iskele inşasından söz edilse de Dâhiliye'den Sadrazamlık'a gönderilen 29 Kasım 1901 tarihli bir yazıda, Taşucu'ndaki "ahşap iskelenin tamirati" ifadesinden, 1874'te inşasına başlanan iskelenin, ahşap olduğu anlaşılmaktadır⁴⁰. Aynı yazıda, "görülen lüzum üzerine yeniden bir gazhane inşası her ikisinin resmi açılışı icra ve buyurusu.." ifadesi ise, Taşucu İskelesinde zaten bir gazhane binası inşa olduğunu ancak yeniden inşa edildiğini görmekteyiz. 1 Şubat 1872 tarihli yukarıdaki krokide Taşucu İskelesi ve kasaba içiyle yol bağlantısı belirtilmiştir⁴¹.

Taşucu'nda iskele inşası sonrası indirme-bindirme ve yükleme faaliyetlerinin nasıl gerçekleştirilmiş olabileceğini şöyle izah edebiliriz. Taşucu'nun kıyı tabanının Göksu Nehri ve az da olsa Bahçederesi kaynaklı alüvyon birikmesi ile oluşmuş düz, oldukça sığ ve kumsal ağırlıklı olduğunu görmekteyiz. Bu nedenle iskele yapılmasına rağmen büyük yük gemileri ve özellikle motorlu gemilerin iskeleyle kadar yaklaşması mümkün değildir. Oluşan bu durum, gemilerin daha açıkta demirleyerek yüklerin iskeleden mavnaya veya sandallara aktararak gemilere götürülmesi, gemi vinçleri ve makaralarıyla gemilere aktarılması; gemideki yüklerin de aynı biçimde kıyıya ulaştırılması sağlanmış olmalıdır. Daha küçük ebatlı yelkenli gemilerin su altında kalan çok fazla bölümü olamayacağı için onların iskeleyle yaklaşması pek ala mümkündür. Bundan dolayı da doğrudan iskeleden indirme-bindirme işlemlerinin yapılması beklenir.

Bu arada, adı geçen yıllarda Taşucu'nda bir de gümrük binası yapılmış olmasına rağmen, bu binanın inşası ile ilgili ayrıntılı verilere henüz sahip değiliz. Ancak, Şubat 1891-Ekim 1891 yılları arası gözlemleri içeren raporda bir gümrük binasının var olduğu kaydı yer almaktadır. Bu bina, yakın yıllarda restore edilmiş ve sapsağlam bir durumda varlığını sürdürmektedir.

c)-Telgraf Hattı İnşası: Taşucu İskelesinde artan ticari etkinlikler ve ticari ilişkiler, ticari faaliyet yürütenlerin acenteler ve diğer tüccarlarla iletişim ihtiyacı için, özellikle yerel tüccarların talebi doğrultusunda Taşucu'na bir telgrafhane ve telgraf hattı kurulması gündeme gelmiştir. Bu talep, dönemin iktidarının da işine gelmektedir: Sultan II. Abdülhamit'in istibdat idaresinin bir gereği olarak bölgedeki ahaliyi ve bölgeye deniz yoluyla dışardan gelen her türlü kişilerin siyasi faaliyetlerini takip edip merkeze anında bildirmek gibi bir faydayı da sağlayacaktır.

18 Mart 1889 tarihli Şurayı Devlet kararıyla Taşucu'na telgrafhane ve telgraf hattı kurulmasına onay verilmiştir. Kararın yer aldığı mazbatada⁴², mahalli tüccarlar ve yabancıların talebi doğrultusunda, onların inşa masraflarını üstlenmesi taahhüdüne uygun olarak Silifke'den Gülnar'a çekilen telgraf hattının Taşucu İskelesi güzergâhına uzatılması, telgrafhane kurulması; kurulacak

⁴⁰ BOA. DH. MKT. 2562.99.

⁴¹ BOA. ŞD. 2116.23/5.

⁴² BOA. İ. ŞD. 95.5675/1.

telgrafhaneye bir makine ve bir telgraf memuru görevlendirilmesi taleplerinin Adana Vilayeti aracılığıyla hükümete iletildiği belirtilir. Telgraf-Posta Nezareti'nden gelen yazıda, gerekli olan ve Avrupa'dan getirilecek olan malzemenin bedelinin 965 bin frank 85 santim olduğu; telgraf memuru için aylık 1000 kuruş ve telgrafhanenin yıllık masraflarının 1400 kuruş gerektirdiği bilgisi verildiği; bu masrafın ve olabilecek ek masrafların tüccar ve ticari acentelerce üstlenileceğine dair taahhüt senedi alınarak (Rumi) 1305 (Miladi 1889) yılı bütçesinin fevkalade kısmında muharrer yeni telgraf hatları tertibinden ödenmesi lazım geleceğinin belirtildiği aktarılır. 30 Mart 1889 tarihli sadrazamın yazısında da bu hususların onaylandığı belirtilir⁴³. Bu kararlara dayanarak 10 Nisan 1889 tarihli Dâhiliye'den Adana Vilayeti ve Telgraf-Posta Nezareti'ne gönderilen yazıda, gerekli olan ve Avrupa'dan getirilecek olan malzemenin bedelinin 965 bin frank 85 santim olduğu; telgraf memuru için aylık 1000 kuruş ve telgrafhanenin yıllık masraflarının 1400 kuruş gerektirdiği bilgisi verilerek gereğinin yapılması istenir⁴⁴. 1890 yılına gelindiğinde, Silifke'ye ek olarak Taşucu'nda da bir telgraf müdürünün var olduğu görülür⁴⁵.

19. Yüzyıl Sonlarında Taşucu'nda Deniz Ticareti

Yukarıda 19. yüzyılın ilk yarısında göstermiş olduğumuz ve oldukça "mütevazı" deniz ticaretinin ardından, yapılan idari, ulaşım ve haberleşme düzenlemeleri gibi nedenlerle 19. yüzyıl sonlarında Taşucu'nda öncesine göre hatırı sayılır bir ticari kapasite artımı ve canlanma görülür. Bayındırlık Çalışmaları başlığı altında, Şubat 1306/Eylül 1307 = Şubat 1891-Ekim 1891 tarihleri arası gözlemlerin yer aldığı raporu tekrar anımsamak gerekir: Bu yıllarda Taşucu'nun, bir telgrafhane ve bir gümrük dairesi ve bir mescit ile içinde yolcuların barınması için iki otele, şaşılısı ve gayet büyük ve tüccarlara mahsus 3-4 zahire ambarına ve bir ufak çarşıya sahip olduğu görülmektedir. Gerek bu bilgilerden ve gerekse eski Taşucu fotoğrafları ile günümüze kalan 19. yüzyıl yapılarından O yıllardaki yapılaşmayı anlayabiliriz. Artık Taşucu, Ticaretin gerektirdiği alt katı depo, dükkân, yazıhane; üst katı ev biçimli iki katlı, Marsilya kiremiti kaplı çatılı gösterişli taş binalar ve müstakil depolarla donanmıştır.

1890'larda Vital Cuinet'in aktardığı, Taşucu iskelesinden yapılan ithalatı oluşturan kalemler, 500 koli pamuklu bez, 250 çuval kahve, 600 çuval şeker, 500 kese sabun, 4000 varil Rus petrolü, 200 koli hırdavat ve 200 koli merserize, tuhafiyeye vb ürünlerdir⁴⁶. Taşucu'ndan ihracatın miktar ve parasal değeri ise aşağıdaki tabloda verilmiştir⁴⁷:

⁴³ BOA. İ. ŞD. 95.5675/3.

⁴⁴ BOA. DH. MKT.1618.5.

⁴⁵ 1308 (1890) Adana Vilayet Salnamesi, s. 119.

⁴⁶ V. Cuinet, *La Turquie d'Asie*, Cilt II, Paris, 1891, s. 71.

⁴⁷ V. Cuinet, *age*, s. 71.

İhraç Ürünleri	Ürün Miktarı	İhracat Geliri (Frank)
Buğday, arpa	900.000 kental (=45.000 ton)	950.000
Susam, darı	10.000 “ (= 500 “)	65.000
Pelit-meşe palamudu	50.000 “ (= 2.500 “)	180.000
Kuru üzüm	20.000 “ (= 1.000 “)	60.000
Kereste	?	660.000
Canlı küçükbaş hayvan	10.000 baş	130.000
Yün	10.000 kental (= 500 ton)	70.000
diğerleri		80.000
Toplam		2.195.000

Tablo I:

1890 Yılında Taşucu’ndan Yapılan İhracat Kalem ve Gelirleri.

Tablodaki verilerden hareketle 1890’da Taşucu İskelesinden ihraç edilen ürünlerden sağlanan gelirin oransal ağırlığına bakıldığında en belirgin ürünler tahıl (%43) ve kerestedir (%30). Veriler bir kez daha yörenin tarımsal karakterli ve sanayileşmeden payını almamış bir yöre olduğunu göstermektedir. 1316-1320 (M. 1898-1903) arası Adana Vilayet Salnamelerinde, bu ticari faaliyetlerde bağlantıları gerçekleştirmek üzere Gilindire ve Taşucu’nda Yunanistan, İngiltere gibi ülkelere ait şirketlerin ticari acenteleri bulunduğu belirtilmektedir. 1890 yılında Taşucu İskelesinde firma acentelerinin bir yıllık ticari faaliyetten elde ettiği net kazanç 26101 franktır. O yıllarda 1 frank: 4,36 kuruştur. Bu durumda kazanç, 113802 kuruştur⁴⁸.

1890 yılı içinde tüm bu ticari ürünlerin naklini gerçekleştirmek üzere Taşucu’na 138’i vapur ve 245’i yelkenli olmak üzere toplam 383 gemi uğramıştır. Yani ortalama her gün en az bir gemi uğramıştır. Sonuç olarak ise Taşucu İskelesi toplam 68.715 tonluk bir yükleme kapasitesine ulaşmıştır. Adı geçen yılın Taşucu deniz nakliyesini 250’si Osmanlı uyruklu olmak üzere İngiliz, Mısır, Avusturya, İspanyol, Fransız gemileri gerçekleştirmiştir⁴⁹.

1890’da bölge iskeleleri içinde ticari faaliyetin en yoğun olduğu yer, Mersin iskelesidir. Mersin’den aynı yıl yapılan ihracat 15.230.000 franktır⁵⁰. Bu durumda Taşucu’nun ihracatı Mersin’in ancak 1/7’si kadardır. Taşucu, bundan sonraki

⁴⁸ A. Yalçın, *age*, s. 82.

⁴⁹ V. Cuinet, *age*, s. 72.

⁵⁰ 1316 (1898) *Adana Vilayet Salnamesi*, s. 26.

süreçte artık ticari bir iskele olarak pek fazla gelişemeyecektir. Çünkü Mersin'in gerek İç Anadolu –Suriye güzergâhı üzerinde olması; yer şekilleri bakımından düz, kolay ulaşım sağlanan yapıda olması; ve gerekse 1884-1886 yılları arasında tamamlanan ve Mersin iskelesinden başlayan Adana-Mersin demiryolu hattının kullanıma açılması Mersin'i ön plana çıkaracaktır. Taşucu ve Silifke ise hem ana yolar üzerinde değildir, hem de yer şekilleri bakımından sarp, dik kayalıklar ve derin vadilerden geçilerek kıyısına ulaşılan yerleşimlerdir.

Taşucu'nda Sanayi Faaliyetleri

19. yüzyıl sonlarına gelindiğinde Taşucu civarında, geleneksel biçimde var olan ev içi tekstil ağırlıklı imalat dışında sanayi faaliyeti sayılabilecek iki girişim dikkati çeker. Bunlardan birincisi, Duyunu Umumiye tarafından Taşucu yakınındaki lagün göllerinde yapılan tuz üretimidir⁵¹. Diğer sanayi girişimi ise, Taşucu eşrafından, aynı zamanda bir aşar mültezimi de olan Hacı Mehmet Efendinin (=Hacı Paşa) 20 yüzyıl başlarındaki un fabrikası kurma girişimidir. Adana Valiliği aracılığı ile gelen başvuru üzerine Dâhiliye Vekaleti 2 Eylül 1902 tarihli yazıyla, Gümrük idaresine Taşucu'nda Hacı Halil Ağazade Hacı Mehmet Efendinin kurmakta olduğu un fabrikası için ithal edilecek alet ve malzemelerin gümrük vergisinden muaf olup olamayacağını sorar⁵². Dâhiliye Vekaleti'ne verilen 1 Ekim 1902 tarihli cevapta, fabrika için getirilecek alet edevatın mevzuatta belirtilen makinelerin yaşlarının 10 yaş sınırından büyük (15 yaşında) olması nedeniyle muafiyete uygun işlem yapılamayacağı vurgulanmaktadır⁵³. Bu kez, İçel Sancak İdare Meclisi'nce alınan kararı ifade eden mazbata ile Adana Valiliği aracılığıyla aynı müracaat tekrarlanır. Verilen cevapta, daha önce Gümrük İdaresi'nden gelen cevaptaki şartların geçerli olduğu tekrar edilir⁵⁴. 17 Eylül 1917 tarihli, İçel Sancağı tahrirat müdürlüğünden Dahiliye Nezareti'ne yazılan bir yazıda Taşucu mevkisindeki Hacı Mehmet Paşa'nın un fabrikasının 30 beygir kuvvetindeki motorla günlük 300 kile birinci ve ikinci ve üçüncü kalite un ürettiği belirtilir⁵⁵. Ancak 25. 01. 1936 tarihli hükümet kararnamesinde ve fabrikanın elek vb parçaları Adana'ya gönderileceği belirtildiğine göre⁵⁶, bu un fabrikasının o yıllarda kapandığı anlaşılmaktadır.

Şehirleşmenin Getirdiği Sosyal İhtiyaçlar ve Sosyal Mekânların İnşası

1838 serbest ticaret anlaşması sonrasında Silifke gibi Osmanlı kıyı ve ticaret noktalarına Avrupa ülkelerinden ve Ege adalarından tüccar nüfusu akışı

⁵¹ *Yurt Ansiklopedisi*, “İçel”, Cilt V, İstanbul, 1982, s. 3643.

⁵² BOA. DH. MKT. 580.19/1.

⁵³ BOA. DH. MKT. 580.19/2.

⁵⁴ BOA. DH. MKT. 580.19/3-4.

⁵⁵ BOA. DH. UMVM. 78.4.22.

⁵⁶ BCA. 30-18-1-2/61.6.2

başlamıştır. Artan dış ticaret ilişkileri ve pazar amaçlı üretimi teşvik ettiği için kıyılara işgücü göçü de başlamıştır. Bu göçten nasibini 19. yüzyıl sonlarında almaya başlayan Taşucu'nda Ege adalarından ve ayrıca Kayseri-Karaman gibi merkezlerden gelen Rum-Ortodoks tüccar ağırlıklı nüfus yığılması görülür⁵⁷. 1890 yılında Vital Cuinet'e göre Bolacalı nahiyesi merkezi Taşucu kasabası 300 kişi civarında nüfus barındırmaktadır. Bu nüfusun tamamına yakını, son dönemlerde Yunan adalarından göç ederek gelmiştir⁵⁸. Deniz ticaretinin iskelede indirme-bindirme faaliyetleri de ücret karşılığı emek yoğun işgücü gerektirdiği için özellikle çevre köy ve aşiretlerden Taşucu ve civarına bir işgücü göçü olması beklenir. Gelen nüfusun barınma, eğitim, inanç vb ihtiyaçları da ortaya çıkacaktır. Şubat 1891-Ekim 1891 dönemini raporlayan ve yukarıda söz ettiğimiz belgeye göre, gelen geçen yolcu ve tüccarların barınması amacıyla Taşucu iskelesinde iki adet otel bulunmaktadır. Bunun yanında 19. yüzyıl sonunda Taşucu'nda, iki önemli inanç kurumu inşa edilmiştir. Yerli Müslüman ahali için bir cami ve Rum-Ortodoks nüfus için bir kilise.

Daha önceden Taşucu'nda Halil Ağazade tarafından yaptırılan Haliliye Camisi adıyla bir cami vardı. İçel sancak idare meclisi üyesi, aynı zamanda aşar mültezimi olan, daha önce adından söz ettiğimiz Hacı Halil Ağazade Hacı Mehmet Efendi (Hacı Paşa) tarafından, 2 Mayıs 1907 tarihli bir belgeye göre onartılıp yeniden düzenlenen bu caminin, padişahın da adı okunarak açılışı yapılmıştı⁵⁹.

1856 Islahat Fermanının ilanı sonrasında padişahın tebası gayrimüslimlerin de yeni ibadethane yapmasına izin verilmiştir. Bundan hareketle daha 1864 yılında Taşucu'nda oturan ve bir cemaat oluşturacak kadar yoğunlaştıkları anlaşılan gayrimüslim Rum ahali ibadetlerini yapabilmek için, kiliseleri olmadığından bahisle, kilise yaptırmak üzere Hariciye Nezareti'ne başvurmuşlardır⁶⁰. Bu bağlamda 28-29 Kasım 1864 tarihinde Harice Nezareti'nce müracaat, padişaha ve sadrazamlığa onaya sunulmuştur. Başvurular olumlu karşılanmış olmalı ki, Taşucu'nda Cumhuriyet devri öncesinden kalma bir Rum-Ortodoks kilisesi mevcuttur. Bugün bu kilise hâlâ sapasağlamdır ve bir samanlık olarak kullanılmaktadır.

Eğitim kurumlarına gelince, 1903 yılında Bolacalı Nahiyesi merkezi olan Taşucu kasabasında da bir iptidai mektebin (modern ilkokul) var olduğu görülmektedir⁶¹. Ancak 1911 yılında Taşucu'nu da ziyaret eden gazeteci Ahmet Şerif'in Tanin gazetesinde yayınlanan yazısında Taşucu'ndaki eğitimin durumu çok sert biçimde eleştirilmektedir. Ahmet Şerif'e göre, gayrimüslim Rum ahalinin,

⁵⁷ A. Yalçın, *age*, s. 58.

⁵⁸ V. Cuinet, *age*, s. 70.

⁵⁹ BOA. DH. MKT.1172.48.

⁶⁰ BOA. İ. HR. 209-12072.5.

⁶¹ 1321 (1903) *Maarif Salnamesi*, s. 331.

iyi bir ilkokul eğitimi veren gayet modern, ferah bir okulları vardır. Rum ahali eğitimin önemini anlamış ve çocuklarının eğitimi için her türlü fedakârlığı yapmaktan kaçınmamaktadır. Müslümanların ise cahil bir hoca denetiminde, sağlıksız, ezberci, perişan ve yararsız, ilkokul düzeyinde eğitim veren bir okulu vardır. Müslüman halk eğitime ilgisiz ve eğitimin önemini anlamaktan uzak durumdadır. Yerel eşraftan Hacı Paşa, maddi durumu çok çok iyi olmasına rağmen, modern eğitime hiçbir destek vermemektedir. Kendi maddi refahı ve çıkarı için halkın bilinçlenmesini istememekte ve yaptırdığı yeni cami ile övünmektedir⁶².

Öte yandan, ticari faaliyetlerin yoğunlaştığı kıyı yerleşimlerinde yük indirme-bindirme faaliyetlerinin getirdiği başta hamallık ve sandal kürekçiliği olmak üzere kol gücü gerektiren işleri üstlenen devamlı, düzenli ve örgütlü bir emekçi sınıfın belirginleşmesi beklenir. Taşucu'nda ise böyle bir gelişme olup olmadığını bilemiyoruz. Çünkü bu konuda elimizde henüz bir veri bulunmamaktadır.

Sonuç

Taşucu, Osmanlı idaresinde, 16. yüzyıldan 19. yüzyılın ilk yarısına kadar (Gök)Suağzı ve Ak Liman iskelelerinin tamamen gölgesinde kalıp bir iskele vazifesi bile görememiştir. 19. yüzyılın ikinci arısında, İmparatorluğun ticari ve ekonomik olarak kapitalist dış dünyaya açılması ile yerel varlık ve kaynakların gelir getiren birer ticari metaya dönüşmesi süreci başlamıştır. Bu süreç öncesinde Silifke iskeleleri, klasik Osmanlı çağından beri zaruri ihtiyaçların temini ve Kıbrıs adası ile idari-askeri ulaşım-iletişim noktası olması dışında işlev görememiştir. Bu süreçle birlikte gerek Silifke'ye en yakın noktada olması ve gerekse yer şekillerinin müsait olması gibi nedenlerle deniz ticareti alanında bayındırlık yatırımlarıyla Taşucu tercih edilen yer haline gelip büyümüştür. Hatta Yunan adalarından göç alarak bir ticari liman kasabası haline gelmiştir. Tam bu sırada Mersin'in demiryolunun da katkısıyla Adana'nın ve güneydoğu-İç Anadolu'nun ticari iskelesi haline gelmesiyle bu süreç önce yavaşlamış, sonra durağanlaşarak Taşucu'nun büyük ve gelişmiş bir liman şehri olmaya doğru evrilmesine büyük ölçüde son vermiştir.

⁶² Ahmet Şerif, *Anadolu'da Tanın*, Cilt I. (Hazırlayan: Çetin Börekçi), Ankara, 1999, s. 200 vd.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri

BOA. A}. MKT. MHM. 451.88.

BOA. DH. MKT. 580.19/1-4.

BOA. DH. MKT. 1172.48.

BOA. DH. MKT. 1618.5.

BOA. DH. MKT. 2562.99.

BOA. DH. UMVM. 78.4.22.

BOA. İ. HR. 209-12072/5.

BOA. İ. ŞD. 27.1251/1.

BOA. İ. ŞD. 95.5675/1.

BOA. İ. ŞD. 95.5675/3.

BOA. PLK. P.. 4839.

BOA. ŞD. 2116.23/3-5.

BOA. ŞD. 2117.8/3.

BOA. ŞD. 2117.29/1.

BOA. ŞD. 2125. 2/2.

BOA. ŞD. 2125. 11/1-2

BOA. Y. PRK. MYD. 18.50/1.

BCA. 30-18-1-2/61.6.2.

Resmi Yayınlar

1286 (1869) *Konya Vilayet Salnamesi*.

1289 (1872) *Adana Vilayet Salnamesi*.

1308 (1890) *Adana Vilayet Salnamesi*.

1316 (1898) *Adana Vilayet Salnamesi*.

1320 (1902) *Adana Vilayet Salnamesi*.

1321 (1903) *Maarif Salnamesi*

Kitap

Ahmet Şerif, *Anadolu'da Tanin*, C. I, (Hazırlayan: Çetin Börekçi), Ankara, 1999.

CUÏNET, Vital, *La Turquie d'Asie*, C. II, Paris, 1891

BEAUFORT, Francis, *Karamania*, London, 1818.

ÇADIRCI, Musa, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Ankara, 1991.

ÇELİK, Şenol, *Osmanlı Taşra Teşkilatında İçel Sancağı 1500-1584*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 1994.

LANGLOİS, Victor, *Voyage Dans La Cilicia*, Paris, 1861

ORTAYLI, İlber, *Tanzimat Döneminde Türkiye’de Mahalli İdareler*, Ankara, 2000.

RAMSAY, W.M. (1890). *The Historical Geography of Asia Minor*, London.

YALÇIN, Ayhan, *Geç Devir Osmanlı Silifkesi 1860-1904*, Silifke, 2004.

Makale, Ansiklopedi Maddesi

BALCI, Ercüment. “1868 Tarihli Bir Bayındırlık Layihası: Konya-Silifke Yolunun Şoseye Çevrilmesi ve Bölgedeki Zeytin Ormanlarının Islahı Projesi”, *Türk Dünyası Araştırmaları*, sayı: 150. yıl: 2004, İstanbul, ss. 107-144.

ÇELİK, Şenol, “Silifke” *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 37, ss. 200-202.

ÇELİK, Şenol, “Osmanlı Devleti’nin Kıbrıs Seferindeki Asker ve Zahire Naklinde İçel Sancağının Rolü”, *II. Uluslararası Kıbrıs Araştırmaları Kongresi 1998*, C. II, Gazimagusa, 1999, ss. 107-125.

KÖSE, Ensar, “19. Yüzyıl Başlarında İçel Limanları”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu III, Mersin ve Doğu Akdeniz Bildiriler Kitabı*, Mersin, 2011, ss: 139-162.

KÖSE, Ensar, “18. Yüzyılın İlk Yarısında Antalya ve İçel Sahillerinde Ticaret”, *Cedrus I* (2013), ss: 299-328.

Yurt Ansiklopedisi, “İçel”, C. V, İstanbul, 1982.