



MERSİN LİMAN İNŞAAT SÜRECİ VE YEREL BASINA YANSIMALARI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

İbrahim Halil AYTAR*

Öz

19. yüzyıl Doğu Akdeniz deniz ticaretinin parlayan bir yıldızı olan Mersin Limanı'nın artan ticaret hacmi ile birlikte var olan iskelelerin eksiklikleri ve sayıca azlığı nedeniyle talebi karşılayamaz hale gelmiştir. Bu çerçevede 19. yüzyılın sonlarından itibaren kentte modern bir liman inşa edilmesi fikri belirginleşmiş ve bazı girişimlerde söz konusu olmuştur. Ancak çeşitli nedenlerden dolayı Mersin'de modern bir liman inşası 1954 yılına kadar gerçekleşmemiştir. Yaşanan bu süreç hem kent halkı tarafından hem de kentin yöneticileri, aydınları, basını tarafından yakından takip edilmiştir. Bu çalışma çerçevesinde özellikle kent basınına yansıyan haberler üzerinden limanın inşa süreci izlenmeye çalışılmıştır. Basında yer alan haber ve yorumların dışında konuyla ilgili Başbakanlık Osmanlı ve Cumhuriyet Arşivlerinde yer alan belgelerden de yararlanılmıştır. Yapılan araştırma sonucunda Mersin'de modern bir liman inşa girişimlerin kent basını tarafından sıkı bir biçimde takip edildiğini ve hemen hemen her gün limanın yetersizliği ve eksikliklerine dair haberlerin yer aldığını, bu anlamda kent kamuoyunun da bilgilendirilerek sürece olan ilgisi yoğun tutulmuştur. Bu anlamda çalışma iki başlıkta toparlanmaya çalışılmıştır. 19. yüzyılın sonlarından itibaren limanın inşa edilmesi amacıyla yapılan girişimler ve basında yer alan haberler başlığıyla Mersin Limanının inşa süreci değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Mersin Limanı, liman inşaatı, yerel basın, haber, Demokrat Parti.

Mersin Port Construction Process and Local Media Reflections on Evaluation

Abstract

19th century maritime trade of the eastern Mediterranean port of Mersin, a shining star of increasing trade volume with the shortcomings of the existing pier together and have become unable to meet demand due to low numbers. In this context, the city has been evident since the end of the 19th century the idea of construction of a modern port and has been mentioned in some initiatives. However, the construction of a modern port of Mersin, for various reasons can not take place until 1954. However, this process will be experienced managers as well as by the city and the city people, intellectuals, has been closely followed by the press. In this framework, the process of building the port, especially through the news leaked to the press has tried to follow the city. News in the press and on the issue outside the comments from the Prime Ministry Ottoman and Republican Archive has benefited from the documents. The research results of Mersin in the modern port construction that initiatives are followed strictly by the press of the city and located the news about the inadequacy and lack of port almost every day, in this sense to do that as long as the city informed the public has been kept busy. In this sense, have attempted to recover in two categories. Since the end of the 19th century in order to build the port and attempts made headline news in the press of the Mersin Port building process is being assessed.

Keywords: Mersin Port, port construction, local press, news, Democrat Party.

Denizcilik uluslararası öneme sahip olan bir sektördür. Bu alan ülkelerin kısa ve uzun vadeli ekonomik hedeflerinin gerçekleştirilmesinde önemli görevler üstlenmektedir. Bilindiği üzere dünya ticareti büyük ölçüde denizyolu taşımacılığı ile gerçekleşmektedir. Bu duruma bağlı olarak gelişmiş ülkelerin ekonomileri sanayileşmenin yanında, deniz ticaretinde etkin ve başarılı oldukları oranda kalkınmışlardır. Dünya genelinde uluslararası ticaret 19. yüzyılın ortalarında gelişmeye başlamıştır. Özellikle buhar gücünün gemi teknolojisine

* Okt. Dr., Mersin Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bölüm Başkanlığı, iaytar@mersin.edu.tr



uygulanmasıyla birlikte gemi kapasiteleri artırılarak, seferler belirli bir tarife oturtulabilmiş, mallar pazarlara zamanında inmeye başlamış ve bu gelişmeler ülkeler arasındaki ekonomik ilişkilerin canlanmasına da ortam hazırlamıştır. Bu süreçte Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde özellikle de Doğu Akdeniz’de uluslararası ticaretin yapısı ve akışı önemli değişikliklere uğramıştır. Dış ticaret etkileyici ölçüde büyümüş, bu ticaret içinde Batı ve Orta Avrupa göreceli olarak çok daha önemli bir rol oynamaya başlamıştır (TÜRK LİM 2007,9). Osmanlı İmparatorluğu 19. yüzyıl öncesine kadar genel olarak kendi kendine yeten bir ekonomiydi. Ancak 1800’lü yılların ilk çeyreğinde kendine yeterlilikten, serbest Pazar ekonomisine geçiş süreci yaşanmıştır. Bunun ilk işaretini de 1838 Balta limanı Antlaşması ile Gülhane Hattı Hümayunu ile vermiştir. Türk-İngiliz ikili Ticaret Antlaşması olarak nitelendirilen Balta limanı Antlaşmasıyla Batı mallarının Osmanlı’ya akışını engelleyen kısıtlamalar kalkmıştır. Gülhane Hattı Hümayunu da İmparatorluğun bu süreçte izleyeceği reform gündemini belirlemiştir.

Osmanlı ekonomisinde ortaya çıkan ve dış ticarete ivme kazandırması için yapıldığı söylenebilecek bu dönüşüm, liman kentlerini de hareketlendirmiştir. Yüzyılın sonunda Osmanlı İmparatorluğu’nun toplam ticaretinin %46’sı İzmir, Beyrut, Selanik ve Trabzon gibi limanlar aracılığıyla gerçekleştirilmekteydi (Keyder, Özveren & Quatert 1994, 131). 1800–1914 yılları arasında Beyrut’tan yapılan toplam yükleme hacmi 40 tondan 1700 tona yükselirken, İzmir’de 100 tondan 2200 tona, Trabzon’da da 15 tondan 500 tona çıkmıştır (Keyder, Özveren & Quatert 1994, 133, ayrıca bkz. Baskıcı 2005). Bu anlamda Batı’da yaşanan sanayi devrimi mal üretimini artırdığı gibi buna bağlı olarak uluslararası ticareti de canlandırmıştır. Ticaretin hızlandırılması, yolcu ve yük güvenliğinin sağlanması açısından gemilerin liman hizmetini yavaşarak alacağı rıhtım, iskele gibi liman altyapı tesisleri giderek önem kazanmıştır. Ayrıca buhar gücünün gemiye uygulanmasıyla hızlanan deniz taşımacılığı liman hizmetlerinin de yoğunlaşmasına yol açmıştır. Limanlar, hizmet için gelen gemilerin beklemesinin, buna bağlı olarak da liman sıkışıklığının önüne geçmek için, “alargada hizmet”ten “yanaşma yerinde hizmet”e yönelmişlerdir. Bu yolla liman hizmetlerinde üretim artışı sağlanmıştır. Yaşanan bu ticari ve hizmet artışları, limanların zorunlu olarak kendilerini iyileştirmelerine veya yeniden inşa etme sürecine götürecektir.

19. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu’nda bu anlamda hızla gelişen ve Doğu Akdeniz ticaretinde önemli hale gelen limanlardan biri de Mersin’dir. 19. Yüzyılın sonlarına doğru kentte ticaretin yoğunlaşması ile birlikte var olan iskeleler artık yetmemeye başlayacaktır. Bu dönemden itibaren Mersin’de modern anlamda bir liman inşası fikri gündeme gelmiş hatta çeşitli girişimlerde de bulunulmuştur. Ancak farklı birçok nedenlerden dolayı bu proje hayata geçirilememiş ama modern bir liman fikri kent gündemi her zaman meşgul etmiştir. Kentin ileri gelenleri, aydınları, yazarları bu konuyu yakından takip etmiştir. Zaman zaman düşüncelerini de basın aracılığıyla kamuoyuyla da paylaşmışlardır. Kent basını incelendiğinde neredeyse hemen hemen hergün limanın gerekliliği konusunda bir habere rastlayabilmek mümkündür. Bu anlamda basın aracılığıyla Mersin Limanı’nın inşaat sürecini de yakından takip edebilmek mümkün olabilmiştir.

Eldeki belgeler ve basında yer alan haberlere göre Mersin’de modern bir liman inşa düşüncesi oldukça uzun bir geçmişe sahiptir. 19. yüzyılın sonlarından itibaren kentte gelen pek çok devlet adamı liman inşaatı için kent halkına bir takım sözler vermişler ve hatta bazı girişimlerde de bulunmuşlardır.



Limana İnşa Girişimleri

19. yüzyılda Mersin Limanı iç ve dış faktörlerin etkisiyle hızla gelişmiş ve Doğu Akdeniz'in önemli bir limanı haline gelmiştir. Kara ve demiryolları bağlantılarının da sağlanmasıyla Mersin Limanı sadece Çukurova Bölgesi'nin değil; İç Anadolu ve Güneydoğu Anadolu'ya kadar uzanan geniş bir hinterland alanını da kapsayan bir limana dönüşmüştür. Kısa sürede gerçekleşen bu hızlı gelişme beraberinde birtakım sorunları da getirmiştir. Özellikle yüzyılın sonlarına doğru Mersin'de artan deniz ticareti karşısında var olan mevcut iskeleler artık yeterli gelmemeye başlamıştır (BOA, A.MKT.NZD., 58/98; BOA, BEO ,599/44888; BOA, BEO, 624/46730). 1891 tarihli Adana Vilayet Salnamesi'ne göre Mersin'de dördü ahşap, biri demirden olmak üzere 5 iskele vardı. Malların nakli için de 10 mavna, 30'a yakın filika, bir kıta istimbot bulunmaktadır (Bozkurt 2012, 130). 1892 tarihli Adana Vilayet Salnamesi'nde ise iskele sayısı artarak dördü ahşap, biri taş, biri demirden, diğeri de taş temelli ahşap olmak üzere toplam 7 iskelenin bulunduğunu belirtilmektedir (Bozkurt 2012, 133). 1895 tarihli bir belgede ise 6 iskeleden bahsedilmektedir. Yine bu belgeye göre Mersin'de 6 iskele olmasına rağmen ihracat için yeterli olmadığını, bu yetersizliğe rağmen ihracatın yalnızca Gümrük İskelesi'nden gerçekleştirilmesinin bölgedeki ticaret ve tüccarlar için olumsuzluk yarattığı, bu nedenle diğer iskelelerin de ihracata açılması talep edilmektedir (“ Mersin 'de ihrâcât için mevcûd altı iskele kifâyet itmediği hâlde i'tiraz-ı şahsîleri olanlar taraflarından vuku'bulan ihbarat üzerine vilayetin iş'arına atfen ihracatın yalnız rûsûmât iskelesine hasrı emri verilmiştir. Mahsulatın tedennî-i fiyatından Avrupaca rûsûmatın mesarifatin ağırlığından zaten umûr-ı ticaret sektadar olmuş iken bu kere de haftada bir tâcire sıra gelemeyecek ve fazla nakliyat virmeğe mecbûr olacak mu'amelenin ihbarı büsbütün mağduriyetimizi ta'til ticaretimizi müstelzim olacağından menfa'at-i umumiye nokta-i nazarından bakılarak tedabir-i lazıminin ticaretle diğer iskelelerin de küşadına irade buyrulması müsterihimdir ferman.” BOA, BEO, 599/44888). 19. yüzyılın sonlarına doğru Mersin'de yeni iskelelerin inşası ve mevcut iskelelerin onarımı gibi önlemlerle ihtiyaçlar karşılanmaya çalışılmışsa da gelişmekte olan deniz ticareti, iskelelerin yetersizliği, hava şartlarının olumsuz etkileri karşısında bir liman inşası fikri gündeme gelmiştir. 9 Nisan 1894 tarihli belgede Adana valisi tarafından Mersin'de bir liman inşasının gerekliliği dile getirilmiştir.(BOA, Y.MTV., 90/11).

Mabeyn-i Hümayün Cenab-ı mülükane Başvekalet-i Celilesine

Bazı hususat için Mersine gelinilmiş idi tüccar ve muteberan ve ecanib ve saire nezd-i çakeriye gelerek Mersinin limansızlığından ve bu sebeble pek ziyade düçar-ı müşkilat ve hasarat olduklarından bahsle bir liman inşa için istid'ayı inayet-i seniyye padişahiye aczlerini tekrar tavassıt eylediler memleketin hakikaten bir limana ihtiyaç azimi der-kar olmasına nazaran icrayı muktezasına ferman buyurulması bi-l-vücuda mütevakkıf rey âli bulunmuştur ferman

Adana Valisi Nasuhi

Mersin'de bir liman inşasının gerekliliğine dair bilgilere sonraki yıllara ait belgelerde de rastlanılmaktadır. 29 Ocak 1901 tarihli belgede “ Akdeniz sevâhilinde Anadolu'nun bir büyük ve mühim kısmının iskelesi olan ve Mersin ve Adana timuryolu vesair bu gibi ba'zı vesait-i ümranın inşası üzerine günden güne terakki etmekte bulunan Mersin'in böyle bir liman ve



rıhtıma ihtiyacı ise min külli'l-vücuha meydanda olmasına...”denilerek Mersin’in Akdeniz’in önemli ve büyük bir iskelesi olduğunu, Adana-Mersin demiryolunun da her geçen gün gelişmekte olmasından dolayı buraya bir liman ve rıhtım ihtiyacının her açıdan açık olduğu ifade edilmektedir (BOA, Y.A.RES, 110/82).

Sözü edilen belgelerden de anlaşıldığı üzere Mersin’de iskele ve liman ihtiyacı her geçen gün artmaktadır. Yaşanan bu gelişmelerle birlikte 19. yüzyılın sonlarından itibaren Mersin’de bir liman ve rıhtım inşasını gerçekleştirmek için talepte bulunan 3 girişimci ortaya çıkmıştır. Bu konudaki ilk talipli, Mersin ve Adana Şimendifer İdare Meclisi üyelerinden Baron De Vandeuve’dur. Diğer talipliler, Tahrirat-ı Hariciye hulefasından Mehmed Cevad ve Arkadaşları ile Tahinci Atnaş Efendi ve ortağı David De Toledo’dur.

Mersin’de bir liman inşa imtiyazı için ilk başvuruda bulunan kişi olan Mersin ve Adana Şimendifer İdare Meclisi üyelerinden Baron De Vandeuve’un konuyla ilgili talebi hakkındaki bilgilere 1 Ocak 1895 tarihinde Nafia ve Ticaret Nezaretine gönderilen yazıdan ulaşılmaktadır. Belgeye göre; Baron De Vandeuve tarafından Mersin İskelesi’nde bir liman inşası imtiyazı talep edilmişse de işin bir neticeye varamadığı ifade edilmektedir (BOA, DH.MKT., 326,58; BOA, ŞD. 1212/23). Mersin’de liman ve rıhtım inşası için girişimde bulunan Baron De Vandeuve’un talebinin kabul görmemesiyle birlikte bu konuyla ilgili bir başka imtiyaz talebi de 1898 yılında gelmiştir. Tahrirat-ı Hariciye hulefasından Mehmed Cevad ve arkadaşları, Mersin’de ihtiyaç duyulan liman inşaatının imtiyazı için 75 sene müddet ve kararlaştırılacak şartlarla kendilerine verilmesini talep etmişlerdir (BOA, BEO, 1139/85424). 1901 tarihli bir başka belgede Mehmed Cevad ve arkadaşlarının başvurularının neticesine dair bilgiler yer almaktadır. 29 Ocak 1901 tarihli belgede şu ifadeler yer verilmektedir:

...Mümaileyh Cevad bey ile rüfekası tarafından vuku’ bulan istid’aya gelince her dürlü imtiyazatın memleketçe enfa’ olan şerait rabtına çalışılması en kadim ve zaifden olup şu kadar ki mümaileyhamın şerait mevzu’adan daha nafi’ olabilecek derecelerde ne gibi şeyler deruhte edebilecekleri mu’ayyen olmamakla beraber bu gibi işlerde defe’atle görüldüğü vech ile taahhüdat-ı vakıalarının mahiyetini tedkik ve ta’mik etmeksizin imtiyaz talep edenlerden nasıl olursa rakibine galebe çalup istediği imtiyazı almak ve işin ilerisini baht ve tali’in müsa’edat-ı meçhûlesine bırakmak suretini esas teşebbüsât ittihaz edenlerin en çoğu mu’amelenin fi’liyat noktasına tekarrübünde sebat edemiyerek henüz nail-i imtiyaz olmadan terk-i teşebbüs etmekte ve bu misillü hevedaran-ı imtiyazın bir kısmında imtiyaz aldıktan sonra ifayı taahhüdden izhar-ı acz etmekte olup bu haller ise hususları devlet ve memleketçe maddi ve manevi canib-i fevaid ve menafi’ olacak olan birtakım teşebbüsât-ı mühimmeyi semeresiz ve bu yolda devair-i devletçe tabi’iyyül ihtiyar olan işigalat ve tekellüfatı külliye neticesiz bırakmakta olmasına...

Belgede yer alan ifadelerle göre, liman inşası konusunda devletin titizlikle hareket ettiği belirtilmiş, her türlü imtiyaz konusunda memleket için en faydalı olanının tercih edilmesinin önemi dile getirilmiştir. Cevad Bey ve arkadaşlarının ne gibi yükümlülük üstlenebilecekleri belli olmadığı, bu tür imtiyazları talep edenlerin yüklenmek istedikleri işin gerçek sorumluluğunu derinlemesine incelemeksizin, sırf rakiplerine karşı üstün gelme isteğinden



hareketle imtiyazı alıp gerisini şansa ve kadere bırakmayı düşündüklerini ifade etmektedir. Bu kişilerin çoğunluğunun imtiyaza sahip olmadan teşebbüsten vazgeçtikleri, bir kısmının ise imtiyazı aldıktan sonra üstlendikleri işte yetersiz kaldıkları belirtilmektedir. Bu nedenlerden dolayı devletin maddî ve manevî kazançlar sağlayacağı bu gibi önemli işlerin sonuçsuz kalmasının yanı sıra, devlet dairelerinin de boşuna meşgul edildiği ve devletin de bu durumdan rahatsızlık duyduğu ifade edilmektedir (BOA, Y.A.RES. 110/82). Belgenin devamında Mehmed Cevad ve arkadaşlarının neden tercih edilmediğine dair bilgilere yer verilmiştir:

...adeta münakasa şekli ve suretini almakta bulunan bu nevi muamelat ciddi taliblerce badi-yi inkisar rağbat olarak nice umur-u nafia o sebeblerle fi'ile çıkamamakta bulunmasına binaen taliplerince alel-ekser temin-i temettu' şartına tabi' tutulan demir yollarıyla mahiyet-i mahsusa veya meşkukesinden dolayı taliplerinin te'addi ve beynlerinde rekabet vuku' devlet ve memleketçe faydeli görülecek olan işler müstesna olmak üzere saded-i bahs olan Mersin liman ve rıhtımı gibi memalik-i şahanedede emsali mevcut bulunan imtiyazatın şeraiti asıl ciddi talipler ile kararlaştırılarak tedkikat-ı lazıme ikmal olunduktan sonra vaki' olacak birtakım müste'diyat bi-sürûbenin nazar-ı kabul ve itibara alınmaması tecarib-i fi'liyyeye müstenid olan mülahazat-ı mebsute hükmünce maslahaten münasib olacağından ve talib-i mümaileyhima Atnaş efendi ile şerikinin kabul eyledikleri şerait ise ber minval-i ma'ruz vuku' bulan mukarrerat-ı ahire ile bir kat daha kesb-i ehveniyyet eylediği cihetle essü'l-esas hareketleri tecrübe-i baht ve tali' ve mütekaribü'l-husul olan bir teşebbüs-i nafia iras mevani' eylemekten başka bir şey olmayan Cevad bey ve rüfekasıyla artık bu babda bahs ve müzakereye girişilmeğe lüzum olmadığı dermiyan kılınmıştır...

Yukarıdaki metne göre; devlete maddî ve manevî açıdan fayda sağlayacak olan önemli girişimlerin imtiyazı konusunda ihale şekli ve biçimi konusunda ciddi taliplilerin bazen kırıldıkları ve bu nedenle baştaki istekli tavırlarının değiştiği belirtilmektedir. Bu durumun kısır tartışmaların oluşmasına neden olduğu gibi birçok bayındırlık işinin bir sonuca ulaşamamasına ve devlet nezdinde bu durumun rahatsızlık yarattığı ifade edilmiştir. Bu nedenle bu tür sorunların tekrarlanmaması için bahse konu olan Mersin Limanı ve rıhtım inşası imtiyazı şartlarının ciddi talipler ile kararlaştırılması, gerekli incelemeler bitirildikten sonra, önceki tecrübeler de dayanılarak gerekenlerin yerine getirilmesi, birtakım çekişmelere dayanan başvuruların ise dikkate alınmaması vurgulanmaktadır. Konuyla ilgili varılan sonuca göre, işin ciddiyeti açısından taliplilerden Tahinci Atnaş Efendi ile ortağının kabul ettikleri şartların, ortaya çıkan son kararlar ile bir kat daha uygun ve ucuz bir seçenek olduğu belirtilmiştir. Asıl amaçları mevcut nafia girişimine engel yaratmaktan başka bir şey olmayan Cevad Bey ve arkadaşlarıyla artık bu konuda görüşülmesine gerek olmadığı ifade edilmektedir (BOA, Y.A.RES. 110/82). Devlet daha önceki tecrübelerine dayanarak imtiyaz talebinde bulunan Cevad Bey ve arkadaşları ile Atnaş Efendi ve ortağı arasında bu işe olan uygunlukları konusunda bir karşılaştırma yapmıştır. Sonuç olarak ise; Atnaş Efendi ve ortağının bu işe daha uygun olduğu, bu nedenle Cevad Bey ve arkadaşları ile görüşmeye bile gerek duyulmaksızın liman imtiyazı konusunun dışında bırakılmaları kararlaştırılmıştır.



Mersin’de bir liman ve rıhtım inşa edilmesi imtiyazına talip olan üçüncü talipliler Tahinci Atnaş Efendi ile ortağı David De Toledo’dur. Yukarıdaki belgeden de anlaşılacağı üzere liman inşaatı imtiyazı konusunda Atnaş Efendi ile ortağının devlet tarafından daha uygun buldukları anlaşılmaktadır. Tahinci Atnaş Efendi ve ortağı ile ilgili 29 Mart 1902 tarihli belgede şu ifadeler yer verilmektedir. :“ *Mersin liman ve rıhtım ve müteferriat-ı sairesinin imtiyazı hakkında 8 sene mukaddem vuku’ bulan istid’ayı çakeranemiz üzerine...*” bu belgeden anlaşılacağı üzere Tahinci Atnaş Efendi ve ortağı, Mersin’de bir liman inşa edilmesi imtiyazı için 1894’lerde başvuruda bulunmuşlardır (BOA, BEO. 1832/137380). Döneme ait belgelerden anlaşıldığı üzere Atnaş Efendi ve ortağının Mersin’de bir liman ve rıhtım inşa edilmesi imtiyazında bulunma talepleri ve buna sahip olmaları uzun bir süreci kapsamaktadır.

1902 tarihli bir belgede; “ *Mersinde liman ve rıhtım ile dok, antrepo inşası imtiyazının 75 sene müddet ve şerait-i mukarrere ile Tahinci Atnaş efendi ile şürekası uhdelere ihalesine dair şurayı devlet Tanzimat dairesinden tanzim olunan fi 21 Muharrem sene 317 tarihli ve 666 numrolu mazbata ve fi 22 Mayıs sene 315 tarihinde meclis-i mahsusa havale buyurulmuştur.*” denilerek; Mersin’de liman, rıhtım, dok, antrepo inşasının imtiyazının 75 sene müddet ve kararlaştırılan şartlarla Tahinci Atnaş Efendi ve ortağına ihale edildiği, 1 Haziran 1899 tarihinde Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesince bir mazbata düzenlendiği, 3 Haziran 1899 tarihinde de Meclis-i Mahsusa’ya havale edildiği anlaşılmaktadır (BOA, BEO. 1832/137380).

Sadaret makamınca düzenlenen 29 Ocak 1901 tarihli tezkerede ise; Mersin’de bir liman ve rıhtım inşasıyla işletilmesi için kararlaştırılan şartlar ve 75 sene müddet ile Tahinci Atnaş Efendi ile David De Toledo kumpanyasına verilen imtiyaza yönelik sözleşme ve şartname layihalarıyla, tarife cetvelinin feshi ve feshe ait müsveddelerin gönderildiğine dair Şura-yı Devlet Mülkiye Dairesi mazbatasının 11 Ocak 1900 tarihinde tezkere ile takdim edildiği konusunda bilgiler yer almaktadır. Belgenin devamında Tahinci Atnaş Efendi ve ortağı tarafından liman inşası için tekrardan dilekçe ile başvuruda bulunulduğu anlaşılmaktadır. Tezkerede aynı zamanda sunulan mazbata ile birlikte, sözleşme ve şartname layihalarının ve tarife cetvelinin nüshalarının da gönderildiğini, bu hususta her ne yönde karar verilir ise bu kararın yerine getirileceği ifade edilmektedir (*Utufetlu Efendim Hazretleri Mersinde bir liman ve rıhtım inşasıyla işletilmesi için tüccardan Atnaş Tahinci efendi ile David De Toledo ve kumpanyasına şerait-i mukarrere ve 75 sene müddetle imtiyaz itasına ol babdaki mukavele ve şartname layihalarıyla tarife fesh-i mübeyyesinin gönderildiğine dair şurayı devlet-i mülkiye dairesinin meclis-i mahsusa vükeladan müzeyyel mazbatası 9 Ramazan sene 317 tarihinde ba-tezkere-i senaveri arz-ı huzur-u ali kılınmış idi mümaileyha müracaatla tekrar istid’a etmekte bulunmuş ve mazbata-yı maruza ile mukavele ve şartname layihalarının ve tarifinin nüsha-yı saniyeleri leffen arz ve takdim olunmuş olmağla ol babda her ne vechle irade-i seniyye hazret-i hilafet-penahi şeref müteallik buyurulur ise mantuk-ı alisi infaz edileceği beyanyla tezkere-i senaveri terkim olundu efendim Fi 8 Şubat sene 318 fi 16 Kanun-u Sani sene 316 ” BOA, Y.A.RES., 110/82).*

11 Ocak 1902 tarihli Şura-yı Devlet mülkiye mazbatasından anlaşıldığı üzere Tahinci Atnaş Efendi ve ortağı David De Toledo kumpanyası tarafından talep olunan imtiyazın kendilerine verilmesi bazı şartlarla uygun bulunmuştur. Bu şartlar liman ve rıhtımdan geçirilecek ticarî eşyadan alınacak vergi ile alakalıdır. İmtiyaz sahipleri bazı şartlara tabi tutulmuşlardı (BOA, BEO 1832/137380). Ancak yaşanan bu gelişmelere rağmen Mersin’de bir liman ve rıhtım inşası, işletilmesiyle ilgili sürecin yavaş işlediği anlaşılmaktadır. 29 Mart 1902 tarihli belgede Tüccar Atnaş Tahinci ile ortağı David De Toledo kumpanyasının



girişimleri konusunda bazı gecikmelere maruz kaldıklarını ve bu gecikmelerin giderilerek, işlerin hızlandırılması için Sadaret makamından talepte buldukları anlaşılmaktadır (BOA. BEO 1832/137380). İlgili metin aşağıda yer almaktadır;

Huzur-u Sami-i Sadaret-i uzmaya

Maruz-u Çakerikemineleridir ki

Mersin liman ve rıhtım ve müteferriat-ı sairesinin imtiyazı hakkında 8 sene mukaddem vuku' bulan istid'ayı çakeranemiz üzerine Bahriye nezareti ve bab-ı seraskeri ve rüsümât emanetiyle makamat-ı aliye-yi saire canibinden icabı ifa ve tedkikat-ı mahalliye dahi icra olundukta nafia nezaret-i celilesince kaleme alınan mazbata ile mukavele-name ve şartname ve ta'rif Şurayı devlet evvelen tanzimat ve muahharan mülkiye dairelerinde mükerreren tedkik ve ihtiyacat-ı mahalliyeye göre icrasına lüzum görülen bazı tadilat dahi kulları tarafından bi-l-kabul meclis-i hass vükela-yı fihhamca tasdik olunduktan sonra atebe-i seniyye-i cenab-ı mülükaneye arz ve takdim kılınmış ve icabının bir an evvel icra buyurulması babında makam-ı sami-i sadaret-i uzmaya fi 18 Mart sene 316 tarihiyle takdim kılınan istid'ayı abidanemiz üzerine te'kiden arz-ı keyfiyet kılınmış ise de el-an bu babdaki ferman-ı alışanın istihsaline muvaffak olamadık işbu tehhürden devlet ile kullarına arız olan ziyandan ma'ada Mersin ahalisine senevi kırk bin liradan ziyade bir ziyan hasıl olup liman ve rıhtımın tesri' inşasıyla ferman itası istirhamını havi mazbata ile mabeyn-i hümayun baş kitabet-i celilesine hitaben mahalliden arz-ı mazhar kılınmış ise de bugüne değin bir semeresi hasıl olamamıştır mahza devlet ve memlekete hizmet maksadıyla teşebbüs olunan şu emr hayrın hayr-ı arayı husul olması ve saye-i ümran-vaye-i hazret-i mülükandede oraların dahi kesb-i ümran ve abadanî eylemesi nezd-i âlide begayet mültezim olduğuna ve zat-ı me'ali-i hazret-i cenab-ı sadaret penahileri böyle bir umur-u naftanın teshil-i icrasına bezl-i inayet ve sür'at eylemekte bulunduğu binaen icabının bir an evvel ifa ve itmamı hususunda arz-ı niyaza cesaret eyleriz ol babda emr-ü ferman hazret-i minleh-ül-emrindir.

Fi 16 Mart sene 318

Tüccardan Tahinci Atnaş ile David De Toledo ve Kumpanyası

Tahinci Atnaş Efendi ve ortağı yaşanan bu gecikmelerden dolayı devlet ve memleket için oluşan zarar bir yana, Mersin ahalisi içinde önemli zararlar söz konusu olduğunu ifade etmektedir. Belgeye göre Mersin ahalisinin zararı yıllık 40.000 liradan fazladır. Bu nedenle Atnaş Efendi, liman ve rıhtım inşasının hızlandırılmasıyla ilgili olarak bir ferman buyurulmasını talep etmektedirler. Konuya ilişkin kararnamenin mahallinden gönderilmiş olmasına rağmen, henüz bir sonucun ortaya çıkmadığı da dile getirilmiştir. Atnaş Efendi ve ortağı, yalnızca devlet ve memlekete hizmet amacıyla girişilen bu hayır işi sayesinde bu bölgelerin bayındır hale gelmesinin devlet açısından gerekli olduğunu vurgulamıştır. Aynı zamanda Sadaret makamının da böyle bir nafia işinin yerine getirilmesini kolaylaştırma ve hızlandırma gayesinde olduğuna dayanarak gereğinin bir an önce yerine getirilmesi ve



sonuçlandırılmasını talep etmektedirler. Belgelerden de anlaşıldığı üzere Mersin’de bir liman ve rıhtım inşası oldukça uzun bir süreç içerisinde gerçekleşmiştir. Başvuruda bulunan talipliler arasında yapılan değerlendirmeler sonucunda bu girişimin imtiyazı, Tahinci Atnaş Efendi ve ortağı David De Toledo’ya verilmiştir. Devlet ve imtiyaz sahipleri arasında yapılan sözleşme ve şartnameye göre inşa süreci başlayacaktır.

Mersin’de bir liman ve rıhtım inşası, işletilmesi ile ilgili imtiyazın Tahinci Atnaş Efendi ve ortağı David De Toledo kumpanyasına 75 sene müddet ile verilmesinin uygun bulunmasıyla birlikte mukavelename ve şartnameye ekli olarak ticari eşya ile ilgili bir de tarife hazırlanmıştır. Tarifenin hazırlanmasının nedeni limandan geçirilecek ticari eşyanın vergilendirilmesi ve belli bir düzenin getirilmek istenmesidir (“*Mersinde bir liman ve rıhtım inşasıyla işletilmesi için tüccardan Atnaş Tahinci efendi ile David De Toledo ve kumpanyasına şerait-i mukarrere ve 75 sene müddetle imtiyaz itasına ol babdaki mukavele ve şartname layihalarıyla tarife fesh-i mübeyyesinin gönderildiğine dair şurayı devlet-i mülkiye dairesinin meclis-i mahsusa vükeladan müzeyyel mazbatası...*” BOA. Y.A.RES., 110/82).

Tarifenin dışında Mersin Limanı’na uğrayan vapur ve yelkenlilerden de liman vergisi başlığı altında bir verginin alınmasına da karar verilmiştir (“*Limanda tevakkuf resmi: limana giren vapur ve güverteli yelken sefaininden vapurlar için tam gün ve yelken sefaini için dahi tam 15 gün müddet için tevakkuf resmi olarak zirde muharrer mebaligh ahz olunacaktır.*” BOA. Y.A.RES., 110/82). 1 Haziran 1899 tarihinde Şurayı Devlet Mülkiye dairesinde düzenlenen bu sözleşme ve şartname ile ekli tarifeyle liman-rıhtım inşası Tahinci Atnaş Efendi ve ortağı David De Toledo kumpanyasına verilmiştir. Ancak liman ve rıhtım inşaatının inşası gerçekleşmemiştir. İhalenin hangi gerekçelerle gerçekleşmediği veya neden iptal edildiğini dair elimizde herhangi bir bilgi bulunmamaktadır. Osmanlı İmparatorluğu’nun son dönemlerinde deniz ticaretinde hızla yükselen Mersin’de modern bir limanın inşa edilememesinden dolayı birtakım sorunlar yaşanmaya devam etmiştir. 16 Nisan 1914 tarihli belgede bunu doğrulamaktadır. Mersin’de artan deniz ticareti karşısında, alt yapı yetersizliğine vurgu yapılmaktadır. Belgeye göre; Mersin Limanı’nın önemli bir ticaret yeri olduğunu ve buradaki ithalat ve ihracatın seneden seneye artmakta olduğu halde, ihtiyaca uygun bir iskelenin bulunmayışının ticari malların yükleme ve boşaltmasında zorluklara sebep olduğu ifade edilmektedir (“*Mersin limanı mühim bir bender-i ticaret olduğu ve oranın ithalat ve ihracatı seneden seneye teksir etmekte bulunduğu halde ihtiyaç ile münasib bir iskele bulunmaması eşyayı ticariyenin tahmil ve tahliyesinde müşkilata bais olmakla beraber...*” BOA. DH.İD., 193/11).

Belirtilen bu sorunlar Cumhuriyet’in ilk yıllarında devam edecektir. Cumhuriyet döneminde bu konudaki ilk girişim 1924 yılında gerçekleşecektir. 1924’te Mustafa Kemal’in Mersin ziyareti sırasında halkın talepleri üzerine bir liman inşasına karar verilmiş, hatta 26.02.1925 tarihinde İsveçli “Anderson” isimli inşaat şirketiyle limanda tadilat yapılması konusunda bir sözleşme imzalanmıştır. Ancak herhangi bir sonuç alınamamıştır (BCA, 230.0.0.0/19/75/2; BCA, 30.10.00 /15111/146.46.11). Daha sonra 1929 dünya ekonomik krizinin etkilerinin uzun süre ülke ekonomik anlamda hissedilmesi ve sonrasında II. Dünya Savaşı’nın patlak vermesiyle birlikte Mersin’de modern bir liman inşaat fikri belirli bir süre içinde olsa rafa kalkmıştır. Yaşanan bu olumsuz gelişmelere rağmen kent basını Mersin’e modern bir liman gerekliliğinin peşini bırakmamış, modern anlamda limansızlığın yarattığı sıkıntıları da sık sık haber yaparak, bu konuyu sürekli gündemde tutmayı başarmışlardır. Ortaya çıkan bu gelişmelerle birlikte Mersin’de modern anlamda liman inşaatına ancak 1954



yılında başlanabilecektir. Bu tarihe kadar liman inşaatı konusu kentin gündemini meşgul eden en önemli konuların başında geldiğini söyleyebilmemiz mümkündür.

Kent Basınına Yansımaları

Mersin’de modern bir liman inşası fikri ve yaşanan süreç, kentte yer alan bütün gazete ve dergiler tarafından büyük bir ilgiyle takip edilmiştir. Bu sürece dair farklı gazetelerde olmak üzere birçok haber ve makaleler yayınlanmıştır. Yayınlanan bu haber ve makalelerde limanın yapılmayışından dolayı var olan hükümeti eleştiren yazılara rastlanıldığı gibi neden gerektiğini anlatmaya çalışan yayınlara da rastlamak mümkündür. Konuya ilişkin oldukça fazla haber ve yayın söz konusu olduğu için bu haberlerin tamamını aktarabilmek mümkün değildir. Bu nedenle dikkatimizi çeken haber ve makaleleri burada ifade ederek bu sürecin kent basınına nasıl yansıdığını görmeye çalışacağız.

Basında liman inşaatının gerekliliği yönünde çıkan haberlere ilişkin olarak örneğin; Cihad Baban, 6-7 Ocak 1945 tarihinde Yeni Mersin Gazetesi’nde yayınlamış olduğu makalede Mersin Limanı’nın 37 yıllık geçmişine kısaca değindikten sonra, İskenderun Limanı’na yapılan iskele gibi Mersin Limanı’na da bir iskele yapılmasının gerekliliğinden bahsetmiştir (Yeni Mersin Gazetesi 6,7 Ocak 1945).

“ İskenderun’un hiçbir şeyden şikâyete hakkı yok, içinde bulunduğu körfez, ona tabii bir liman hususiyeti veriyor. Kaldı ki, devlet bununla da iktifa etmeyerek indirme-bindirme işlerini kolaylaştırmak için oraya muazzam bir de iskele yaptırdı.

...Etibank bugüne kadar, Mersinden sevk ettiği krom ve bakırı da İskenderun’a yollayacaktır. Banka haklı, çünkü orada iskele var. Bunun içinde gerekli tesisatı şimdiden hazırlamaktadır. Yapılan antrepolarla, toprak ofisinin ambarlarıyla, ağır vinçlerle ve senede 20 günden fazla sert olmayan denizi ile burası hakikaten mükemmel bir ihracat ve ithalat ve bilhassa transit iskelesi olmaktadır. Nitekim İskenderun da tüccar adedinin gittikçe artması da bu inkişafı rakamlarla, ispat ediyor.

...Tüccar sayısı münhani İskenderun’da yükselirken Mersinde aksi bir seyir takip ediyor. Şahsen, kötümser görüşlü bazı Mersin tüccarlarının “ Mersin artık sönmeğe mahkumdur.” Sözlerine inanmıyorsam da, bilhassa son seneler zarfında bu gerileyişin mevcudiyetini de tasdik etmek mecburiyetinde kalıyorum. Liman mevzuunda Mersin hakikaten talihsizliğe uğramıştır.

...Beliren hakikat şudur: Mersin iskelesinin inşaatı artık şu veya bu sebeble, şu veya bu kırtasi tertiple ve gene şu veya bu mülahazalarla geciktirilmemelidir.

Mersin’e bir iskele gerekliliğinden bahseden Cihad Baban’ın yazısının dışında, yine aynı gazetede benzer fikirleri savunan başka kişilerin de konuya ilişkin görüşlerini bulabilmek mümkündür. Yeni Mersin Gazetesi’nin 7 Ocak 1945 tarihli nüshasında Necip Mecit Ergun imzasıyla yayımlanan bir yazıda, Mersin kentinin bir limana ihtiyaç duyduğunu ve hali hazırda İskenderun Limanı’nda iskele inşaatını gerçekleştiren şirket buradayken, aynı şirketin



Mersin’de de bir iskele inşası yapmaları beklenmektedir. Bu konuda kent halkı hükümetten büyük bir beklenti içerisinde (Yeni Mersin Gazetesi 6,7 Ocak 1945).

...Etrafında geniş bir hinterlandı bulunan ve bir ticaret şehri vasfını hakkı ile haiz olan Mersin’in önemli ihtiyaçlarından biri de liman tesisleridir.

.... her türlü tesisleri bulunan bir liman vücuda getirilmesi senelerden beri hakikat sahasına giremeyen bir hayal halinde kalmasına göre (T) şeklinde bir iskele kurmakla bu ihtiyaç karşılanmış olur.

...İskenderun iskelesini yapmış olan şirket henüz memleketimizde iken Mersin limanına da hiç olmazsa böyle bir iskele kurulması elzem ve zaruridir.

....Mersin’in denize ait derdi yalnız liman yapılmasından yahut onun yerine bir iskele kurulmasından ibaret değildir. Bu şehirde deniz işleri ile ilgili olarak tayfa, deniz amele, puvantör, gümrük komisyoncusu, arabacı, hamal ve saire olmak üzere geçimleri deniz faaliyetine bağlı binlerce vatandaş vardır ve bunlar müttefik devletler limanlarından hareket eden vapurların şöyle, böyle hepsinin Mersin limanına gelmeyip İskenderun’a gitmesi yüzünden perişan bir durumdadırlar.

....Muazzam bir liman tesisleri yerine mütevazı bir iskele, dışarıdan gelen vapurların boşaltma ve yükleme yerleri olan İskenderun ve Mersin limanlarına karşı müsavı bir muamele, istiyoruz. Millet fertleri arasında fark gözetmeyen Cumhuriyet devrinde imtiyazlı şehir ve liman yoktur.

Kentte yapılması talep edilen liman inşaatı zaman geçmesine rağmen bir türlü yapılamamaktadır. 1940’lı yılların sonuna gelindiğinde liman inşası fikri daha da alevlenmiştir. Çünkü bu dönemde hükümet, Karadeniz’in önemli bir limanı olan Samsun’a mı, yoksa Akdeniz’in önemli bir limanı olan Mersin’e mi liman yapılmalı noktasında bir kararsızlık yaşamaktadır. Hükümetin bu kararsızlığı yalnızca yerel basında değil, ulusal basında da tartışma konusu olmuştur. 7.12.1949 Tarihli Cumhuriyet Gazetesi’nde “*Mersin mi Samsun mu?*” başlığı altında Fehmi Tevetoğlu imzasıyla çıkan yazıda, Mersin’e liman yapılmasının gerekliliğinden bahsedilmektedir (Cumhuriyet Gazetesi, 7 Aralık 1949)¹. Bu tartışmaya “*Mersin Liman İşini Takip Heyeti*” adı verilen kentteki sivil toplum örgütlerinin oluşturduğu bir heyet de dahil olmuştur. 15 Aralık 1949 tarihinde Sicilli Ticaret Piyasa Gazetesi’nde yayınlanan “*Mersin Liman Meselesi*” başlıklı yazıda, kendilerinin kesinlikle Samsun’da bir liman inşasının yapılmasına karşı olmadıklarını ama bir tercih yapılacaksa bu tercihin Mersin olması gerektiğinin altı çizilmektedir (Sicilli Ticaret Gazetesi 15 Aralık 1949). Bir takım istatistiki verilerle de bu düşüncelerini desteklemeye çalışmışlardır (bkz. EK-1). Bu anlamda Mersin ve Samsun Limanları’nın 1939-1948 yıllarına ait ithalat ve ihracat rakamlarının karşılaştırması yapılarak, Mersin Limanı’nın, Samsun Limanı’na kıyasla daha hareketli ve daha faal bir liman olduğunu bu nedenle Mersin’e liman yapılmasının daha doğru olacağı ifade edilmektedir (Sicilli Ticaret Gazetesi 15 Aralık 1949).



Tablo 1- Mersin ve Samsun Limanları'nın 1939/1948 Yılları Arasındaki İthalat ve İhracat Rakamları (Türk Lirası Olarak)

SENE	İthalat		SENE	İhracat	
	MERSİN	SAMSUN		MERSİN	SAMSUN
1939	7.787.113	1.222.956	1939	9.527.299	5.659.880
1940	1.687.292	133.784	1940	6.904.675	2.865.593
1941	9.632.525	995.146	1941	3.042.478	2.037.275
1942	17.072.504	69.543	1942	4.877.980	3.025.369
1943	16.634.680	11.543	1943	7.635.117	4.053.557
1944	10.130.371	82.491	1944	10.669.835	4.395.265
1945	9.631.399	96.663	1945	10.226.210	7.292.488
1946	2.948.279	221.008	1946	31.810.704	3.765.197
1947	3.716.957	1.093.135	1947	30.278.634	7.309.854
1948	4.664.684	775.386	1948	36.710.499	8.125.822
Toplam	83.905.804	4.701.655	Toplam	151.683.431	48.530.300

Kaynak: Sicilli Ticaret Piyasa Gazetesi, *Mersin Liman Meselesi*, 15 Aralık 1949

Tablo 1’de yer alan bilgilere göre Mersin Limanı’nın belirtilen yıllar itibariyle ithalat ve ihracat toplamı 235.589.235 TL iken, Samsun Limanı ise toplam 53.231.955 TL’lik işlem hacmine sahiptir. İfade edilen rakamlara göre Mersin Limanı işlem hacmi olarak Samsun Limanı’ndan 4,5 kat daha büyüktür. Benzer görüşleri destekleyen bir başka yazar Mehmet Halit’tir. 12 Şubat 1953 tarihli *Sabah Postası* gazetesinde yazmış olduğu makalesinde Samsun mu? Mersin mi? tartışmalarına katılmış ve Mersin’in, Samsun kadar önemli bir liman olduğunu vurgulamıştır. Ülke çıkarları gözetilerek en faydalı olabilecek yere limanın yapılması gerektiğinin altını çizmiştir (Sabah Postası Gazetesi 12 Şubat 1953).

“Son senelerde Mersin adının yanı başında birde Samsun zikredilmeye başlandı. İki liman arasında güya bir tercih yapıp sözde ikincisi uygun görülmüş. Eğer böyle bir mukayese ve tercih yapılmışsa neden ikincisi seçilmiştir? Samsun muvafık denilmişse yine bunda da siyasi ve askeri mülahazalar aramak lazımdır. Yoksa, iktisadi ve ticari avantajlar bakımından Mersin limanının ikinci plana atılması akla uygun değildir. Bu yönlerden bir Akdeniz limanını, Karadeniz’in bir limanı ile mukayeseye girişmek doğru olamaz. Karadeniz’in ve hatta bütün sahillerimizin limanları yapılsın, gönül istemez mi? Fakat, önce en mühimlerinin, en faideli olacakların yapılması iktiza etmez mi?....”

Yaşanan “Samsun mu? Mersin mi?” tartışması yalnızca basınla sınırlı kalmamıştır. Dönemin MTSO Meclis Başkanı Şükrü Şihman, 12 Kasım 1949 tarihinde Başbakan Şemsettin Günaltay’a göndermiş olduğu telgrafta Samsun Limanı’nın yapılmasına karar verip, Mersin Limanı’nın ikinci plana itilmesinin kentte yarattığı hayal kırıklığını ifade edip, kentte bir liman inşasının zorunlu olduğunu dile getirmiştir (BCA, 030.01.00/A7/17.97.19).

“ İmar ve Kalkınma Bankasından temin edilecek kredi ile tercihen Samsun Limanı’nın yapılmasına ve Mersin Limanının ikinci plana



birakılmasına karar verilmiş olduğu haberinin sahi olması bütün Mersin halkını elem ve ızdırap içinde bırakmıştır.

....bugüne kadar inşasına bir türlü başlanamayan Mersin Limanı'nın mutlaka yapılacağı ümidiyle gerek resmi gerek hususi müesseseler tarafından şimdiye kadar milyonlar harcanarak mağaza, depo, hangarlar ve saire gibi bir çok tesisler vücuda getirilmiştir.

....Bütün bu hakikatlere ve şimdiye kadar muhtelif tarihlerde salahiyyətli şahıslar tarafından yapılan vaatlere rağmen Mersinde liman inşasının ikinci plana bırakılmış haberi pek haklı olarak Mersinlileri teessür içinde bırakmıştır. Cumhuriyet hükümetimizden bu meseleyi yeniden tetkik ederek yukarıdaki arz olunan sebeplerle umum-u efkârın yanlış olduğuna kanaat getirdiği ikinci plana bırakma kararının düzeltilmesini ve limanımızın Samsun Limanı ile birlikte ve ilk planda yapılacağı müjdesinin verilmesini sabırsızlıkla beklemekte olduğumuzu derin saygılarımızla arz ederiz.

Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Meclis Bşk. Şükrü ŞİHMAN

Mersin'de liman inşası konusunda halkta, yöneticilerde ve basında büyük bir beklenti söz konusudur. Özellikle DP Hükümetinin, Marshall Yardımları'yla ülkede liman inşaatlarına ağırlık vermesiyle birlikte Mersin'de liman işi daha dikkatli takip edilir hale gelmiştir. Liman işindeki en ufak bir aksama muhalif gazeteler tarafından hemen eleştirilmektedir. Örneğin; Vasfi Orgun, Toros Gazetesi'nde yazdığı “*Mersin Limanı Hakkındaki Palavralar*” başlıklı makalesinde, DP'li Refik Koraltan tarafından 1951 yılı sonunda liman inşaatına başlanacağı sözü verilmiş olduğu halde 1952 yılının sonlarına gelindiğinde en ufak bir adımın atılmadığı konusunda eleştirilerini dile getirmektedir (Toros Gazetesi 23 Ağustos 1952). Aynı gazetenin farklı tarihli sayılarında liman işinin gecikmesinden dolayı eleştirel yazıların yoğun bir şekilde yazıldığı görülmektedir (Toros Gazetesi 28 Şubat, 6,21,28 Mart ve 5 Nisan 1952). Örneğin 6 Mart 1952 tarihli Toros Gazetesinde yer alan “*Verilen Sözler Nerede Kaldı?*” başlıklı haberde de liman inşaatının gecikmesinden dolayı hükümete yönelik bir eleştiri bulunmaktadır (Toros Gazetesi 6 Mart 1952).

VERİLEN SÖZLER NEREDE KALDI?

- *Mersin Liman İnşaatının Samsun Limanı İle Aynı Zamanda Başlayacağı Hakkındaki Vaatler Suya mı Düştü?*
- *Ölçüsüz Vaatleri Bol DP Zimamdarları İktidarda Kaldıkça Daha Çok*
- *Yıllar Palavra Dinleyeceğiz Gibi Geliyor Bize*

THA'nın dün yayınladığı bir haberde “ Karadenizde gemilerin barınmasında, yükleme ve boşaltma işlerinde mühim rol oynayacak olan Samsun Limanı inşaatı için halen hazırlıklar son hadde varmış bulunmaktadır. Haber aldığımız göre değerli valilerimizden (Turgut Babaoğlu) liman inşaatı ile yakinen alakadar olmaktadır. Neredesiniz İçel milletvekilleri, sayın BMM Başkanı Refik Koraltan, verdiğiniz sözler, yaptığınız vaadler nerede kaldı. Hani Samsun limanı ile beraber bizim limanında temeli atılacakmış; Mersin Limanını yapmak şerefi DP



İktidarına nasip olacaktı? Allah eksik etmesin sizin gibi kıymetli milletvekillerimiz, vaadi bol iktidarımız olursa Mersin daha çok liman bekler ve geçen gün çıkan fırtına gibi ufak bir rüzgar yüzbinlerce liralık milli serveti heba eder gider. Ve sizler yine Mersin Limanı yapılacak tersanelerini söyler durursunuz. 1954 seçimleri yaklaşıyor bakalım o vakit seçmenlerinizin huzuruna ne yüzle çıkacak, daha ne gibi vaadlerde bulunacaksınız?

Yerel basına yansıyan liman haberlerinden anlaşıldığı üzere, basın tarafından liman inşaatı işinin sıkı bir şekilde takip edildiği, bu konuda kentlinin ileri gelenlerinin fikirlerini gazetelerde yazmış oldukları makaleler aracılığıyla dile getirdikleri görülmektedir. Yerel ve ulusal basında liman konusunda çıkan haberler, aynı zamanda o gazetenin iktidar veya muhalefet partisine olan yakınlık ve uzaklığı da gözlemleyebilmemizi sağlamaktadır. Örneğin Mersin’de yayınlanan Toros Gazetesi’nde DP’yi ve liman konusundaki hükümetin politikasını eleştiren yayınların yer aldığı dikkatimizi çekmektedir. 6 Mart 1952 tarihli Toros Gazetesi’nde “ **Verilen sözler nerede kaldı?** ” , aynı gazetenin 23 Ağustos 1952 tarihli sayısında “ **Mersin Limanı Hakkındaki Palavralar** ” başlıklı haberde hükümetin bol bol vaatte bulunduğunu ama icraata geçmediği konusunda bir eleştiri söz konusudur.

...Neredesiniz İçel milletvekilleri, sayın BMM Başkanı Refik Koraltan, verdiğiniz sözler, yaptığınız vaadler nerede kaldı. Hani Samsun limanı ile beraber bizim limanında temeli atılacaktı; Mersin Limanını yapmak şerefi DP iktidarına nasip olacaktı? Allah eksik etmesin sizin gibi kıymetli milletvekillerimiz, vaadi bol iktidarımız olursa Mersin daha çok liman bekler ve geçen gün çıkan fırtına gibi ufak bir rüzgar yüzbinlerce liralık milli serveti heba eder gider. Ve sizler yine Mersin Limanı yapılacak tersanelerini söyler durursunuz...(Toros Gazetesi 6 Mart 1952).

...DP erkanının muhalefette iken yaptıkları ölçsüz vaatlerin hiç birisini yerine getirmediği nazara alınarak Mersin Limanı hakkındaki sözlerinde duracaklarına şahsen inanmadığımızı ifade ettikten...(Toros Gazetesi 23 Ağustos 1952).

...1952 sonu da geçmek üzeredir. Fakat esaslı Liman İnşaatı şu tarafa dursun denize bir taş bile atılmadığına göre, bütün bu konuşmaların o gün için partilileri uyutmak için söylendiğini ve netice itibari ile bütün bu lafların palavra olduğunu söylersek haksız mıyız? ...(Toros Gazetesi 23 Ağustos 1952).

Kent basını modern liman inşaat sürecini yakından takip etmiştir. Kente ziyarete gelen hükümet temsilcileriyle yapılan röportajlarda limana dair sözler ve çalışmalar hakkında bilgilere mutlaka yer verilmektedir. Limanla ilgili her aşama takip edilerek Mersin kamuoyu da bilgilendirilmektedir. Mersin Limanı’nın 1 Nisan 1954 tarihinde ihalesinin yapılmasıyla başlayan inşaat süreci basın tarafından sıkı bir şekilde takip edilerek, bu konuya dair yüzlerce haber bulabilmek mümkündür. Özellikle 25 Nisan 1954’te limanın temelini atılması kent basınında adeta bir bayram havasında kutlanmış, hükümet yanlısı olsun, olmasın bütün kent basını manşetlerde bu sevinçlerini yansıtmışlardır.



AZİZ İÇELLİLER; LİMAN BAYRAMINIZ KUTLU OLSUN!

Mersin limanının ihalesi dolayısıyla halkımız bugün bayram yapıyor. Bütün şehir baştanbaşa donandı. Borsa'da bir tören yapılacak (Akdeniz Gazetesi 2,3 ve 26 Nisan 1954; Hakimiyet Gazetesi 25 Nisan 1954; Yeni Adana Gazetesi 26 Nisan 1954).

LİMANIMIZIN TEMELİ ATILDI

- *150 Bine Yakın Vatandaşın İştirak Ettiği Çok Muazzam Bir Törenle Pazar Günü Limanımızın Temeli Atıldı. Temel Atma Töreni Münasebetiyle Şehrimize Şeref Veren Reisicumhurumuz Sayın Bayar ve Meclis Reisimiz Refik Koraltan Tarihi Birer Konuşma Yaptılar.*
- *Adana, Tarsus ve Mersinde Reisicumhurumuza Yapılan Eşsiz Karşılama Töreni İle Çukurova Büyük Bir Rekor Kırmıştır.*
- *Liman Temeline İlk Harcı Sayın Celal Bayar Koydu (Hakimiyet Gazetesi 27 Nisan 1954).*

YARIM ASIRLIK İDEAL BUGÜN HAKİKAT OLUYOR

- *Kadirşinas Türk Milleti Bu Hizmeti Unutmayacaktır. Göğüslerimizi Akdeniz'in haşın dalgalarından kurtaracak olan Mersin Limanının temeli bugün atılıyor. Artık endişe, hüznün, elem yerine; huzur, refah, saadet ve bol kazancımız olacak (Yeni Mersin Gazetesi 25 Nisan 1954).*

Sonuç

19. yüzyılın ilk çeyreğinde Osmanlı Devleti'nde küçük bir iskele olarak ortaya çıkan Mersin Limanı, kısa sürede hızlı bir gelişme göstererek, Doğu Akdeniz'in ve Osmanlı İmparatorluğu'nun önemli bir limanı haline gelmiştir. 19. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren limanın ticari işlem hacminin artışıyla birlikte, kısa sürede liman ve kent Osmanlı'nın dünya kapitalist sistemine entegre olduğu yerlerden biri olarak dikkat çekecektir. Mersin, tarım alanındaki zengin ürün çeşitliliği ile aynı zamanda hinterlant bölgesi için de büyük bir pazar konumundaydı. Bu yüzyılda tarım, dünya ekonomisiyle bütünleşmenin temel ekonomik kanalını oluşturuyordu. Başta pamuk, zeytin, buğday olmak üzere birçok tarımsal ürünün ihraç edilmesi Mersin'i kısa sürede uluslararası bir liman konumuna getirmiştir.

Bu özellikleriyle beraber geleneksellik ile modernleşmenin arasına sıkışmış olan Mersin Limanı bu sıkışıklıktan kurtarılarak, modern liman haline getirilmesi ancak 20. yüzyılın ortalarında mümkün olacaktır. I. Dünya Savaşı'ndan hemen önce sermaye ihracına yönelmiş İngiliz, Alman, ve Fransız kökenli Avrupalı girişimcilerin Osmanlı Devleti'nden aldığı imtiyazlar ile Osmanlı limanları modernleştirilmeye başlanmıştır. Bu dönemden itibaren modernleştirilmek istenen limanlardan birisi de Mersin Limanı'dır. Bu gelişme beraberinde Mersin de gemi şirketleri acentelerinin sayısının artmasını sağlamakla birlikte gemi seferlerinin yoğunlaşmasına da yol açmıştır.

Ayrıca aynı dönemde kentin kara ve demiryolları bağlantılarının sağlanmasıyla Mersin Limanı sadece Çukurova Bölgesi'nin değil, İç Anadolu ve Güneydoğu Anadolu'ya kadar uzanan geniş bir hinterlant alanını da kapsayan bir limana dönüşmüştür. Ancak yaşanan bu hızlı gelişme beraberinde birtakım sorunları da getirmiştir. Özellikle yüzyılın sonlarına doğru



Mersin’de artan deniz ticareti karşısında var olan mevcut iskeleler artık yeterli gelmemeye başlamıştır. Bu çerçevede 19. yüzyılın sonlarından itibaren Mersin’de modern bir liman inşa etme amacıyla farklı kişiler tarafından çeşitli girişimlerde bulunulmuştur (BOA,Y.A.RES.,110/82; BOA,BEO., 1832/137380). Hatta 1912 tarihinde dönemin Maliye Nazırı Cavit Bey, kente yapmış olduğu ziyarette limanın öneminden ve modern bir limanın gerekliliğinden bahsetmesine rağmen Osmanlı İmparatorluğu Dönemi’nde Mersin’de bir liman inşaatı gerçekleştirilmemiştir (Yeni Mersin Gazetesi 15 Aralık 1949).

Osmanlı Devleti’nde liman konusunda yaşanan sorunların Cumhuriyet döneminde de devam ettiği görülmektedir. Cumhuriyet’in ilk yıllarında hükümetin Mersin’e mutlaka bir liman yapma planı vardır. Hatta bu konuda 6 maddelik “*Mersin Limanı Kanunu*” 19 Nisan 1924 yılında kabul edilmiştir. Kanuna göre; limanın inşaatı 1927 senesinin sonuna kadar yapılacaktır ve bunun için 8 milyon liralık bütçe tahsis edilmiştir (***Lâyihai Kanuniye: Madde I. — 1343 Senesi nihayetine kadar inşaatı ikmal edilmek ve her sene sarfi icap eden miktar bütçeye konulmak üzere Mersin’de tesisat ve tekemmülâtı lâzımeyle cami bir liman inşası için sekiz milyon lira tahsis edilmiş ve bu mebalîğe mahsuben taahhüdât icrası için hükümete mezuniyet ita kılınmıştır.*** TBMM Zabıt Ceridesi, D:2, c. 8 ve 8/1, 848). Ancak bütçenin yetersizliğinden dolayı limanın inşasına başlanamamıştır (Yeni Mersin Gazetesi 6-7 Ocak 1945). Daha sonra bütçede düzenlemeler yapılmasına rağmen yine de liman inşaatının bu dönemde gerçekleştirilemediği görülmektedir.

Mersin Limanı, 1940’lı yılların sonuna gelindiğinde hem limanın bazı teknik eksiklerinden, hem de dünyadaki ve Türkiye’deki siyasi, ekonomik gelişmelerin etkisinde kalmasından dolayı, daha önceki dönemlere kıyasla deniz ticaretindeki işlevselliği azalmıştır. Limanın içinde bulunduğu bu durumun düzeltilmesi için yeni, modern bir limanın inşa edilmesinin zorunluluğu söz konusudur. Ayrıca modern bir liman ihtiyacı dönemin kent yöneticilerinin, ticari çevrelerinde sıklıkla dile getirdiği bir konudur.

Mersin’de liman inşaatı konusunda kent basını, bu işin sıkı bir takipçisi olmuştur. 20. Yüzyılın başından itibaren bütün bu süreci yakından takip eden kent basınında, hemen hemen her gün iskele ve limanın yetersizliğiyle ilgili haber gözlemleyebilmek mümkündür. Bu konuda kentin ileri gelenleri fikirlerini gazetelerde yazmış oldukları makaleler aracılığıyla dile getirmişlerdir. Basında çıkan haberlerden anlaşıldığı üzere modern bir liman talebi, kentin bütün kesimleri tarafından istenmektedir. Kent basınına konuya olan ilgisinin, Mersin kamuoyunun baskısıyla birleşmesi, ayrıca Demokrat Parti’nin izlediği liman politikasının da etkisiyle bu istek biraz geç de olsa gerçekleşmiştir. 1 Nisan 1954 tarihinde Mersin Liman inşaatının ihalesi yapılmış, 25 Nisan 1954’te de temeli atılarak, uzun yıllardır hayali kurulan modern Mersin Limanı inşaatına da başlanılmıştır. Bu sonucun ortaya çıkmasında, Mersin kamuoyunun istek ve görüşlerini yansıtan, süreci yakından takip eden kent basınının önemli bir rolünün olduğunu özellikle belirtmemiz gerekmektedir.

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

- BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi),
- BOA, A.MKT.NZD.(Sadâret Mektubî Kalemi Nezâret ve Devâir), 58/98 (14 Eylül 1852);



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 60 Mart - Nisan 2017

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZİSTAN

<http://www.akademikbakis.org>



- BOA, BEO (Bâb-1 Ali Evrâk Odası), 599/44888 (13 Nisan 1895);
- BOA, BEO (Bâb-1 Ali Evrâk Odası), 624/46730 (22 Haziran 1895)
- BOA, Y.MTV.(Yıldız Tasnifi Mütenevvi Marûzât Evrâkı), 90/11 (9 Nisan 1894)
- BOA, Y.A.RES. (Yıldız Tasnifi Sadâret Resmi Marûzât), 110/82 (29 Ocak 1901)
- BOA, DH.MKT. (Dâhiliye Nezâreti Mektûbî Kalemi), 326/58(1 Ocak 1895).
- BOA. ŞD (Şura-yı Devlet), 1212/23 (11 Temmuz 1898)
- BOA, BEO (Bâb-1 Ali Evrâk Odası), 1139/85424 (11 Haziran 1898)
- BOA, BEO (Bâb-1 Ali Evrâk Odası), 1832/137380 (29 Mart 1902)
- BOA. BEO (Bâb-1 Ali Evrâk Odası), 1832/137380 (11 Ocak 1902)
- BOA. DH.İD. (Dahiliye Nezâreti İdâri Kısım Belgeleri), 193/11 (16 Nisan 1914)
- BCA (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi), 230.0.0.0 /19/75/ 2 (26 Şubat 1925);
- BCA (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi), 30.10.00 / 15111/ 146.46.11 (05 Ocak 1927)
- BCA (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi), 030.01.00/A7/17.97.19 (12 Kasım 1949)

Resmi Yayınlar

- TBMM Zabıt Ceridesi. TBMM Matbaası, Ankara 1970.

Sürelî Yayınlar

- Akdeniz Gazetesi,
- Hakimiyet Gazetesi,
- Sicilli Ticaret Piyasa Gazetesi,
- Yeni Adana Gazetesi,
- Cumhuriyet Gazetesi,
- Sabah Postası Gazetesi,
- Toros Gazetesi,
- Yeni Mersin Gazetesi,

Araştırma Eserleri

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

Bozkurt, İ, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Mersin tarihi (1847-1928)*, Mersin Büyükşehir Belediyesi Yayınları, Mersin 2012.

Keyder Ç., Özveren E. ve Quatert, D., *Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri*, Keyder Ç., Özveren E. ve Quatert, D. (Ed.) *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1994.

TURKLİM, "Dünya'da ve Türkiye'de Liman İşletmeciliğini Etkileyen Gelişme ve Değişmeler", *Türk Limancılık Sektörü Raporu 2007 Vizyon 2003*, İstanbul, 2007.



EKLER

EK-1

Yeni Mersin Gazetesi: 25 Nisan 1954 Pazar / Yıl: 26

HALASKARLAR GELDİLER

Yazan: Bekir ULUĞ

1946 senesinden beri İçel demokrasi kalesinde dalgalanan bayrak, o günden bugüne kadar o bayrağın serin gölgesinde sukun, huzur ve refah içinde mesut yaşayan halk, başta bizim olan hava, deniz, dağ, taş ve toprak 25 Nisan gününün sevinç ve neşesiyle bahtiyardır. Kendilerini nasıl mesut ve bahtiyar saymasınlar ki, gelip geçen asırlar içinde, refahın ve saadetin fişkırması lazım gelen bu yerde bu toprak ve sahilde gemilerin sığınacağı bir liman, ticareti destekleyecek bir dalgakıran yaptırmak demokrasi kahramanlarına, halaskarlarına nasip olmuş. Onlar ki, azmi, iradeyi araçlarında bir balmumu gibi yumuşatmasını veya bir çelik gibi sertleştirmesini bilmişler, güzellik, dürüstlük, mertlik ve fazileti nefislerinde toplayarak sevgili Türk milletinin birer sevgilisi şerefine ermişlerdir. Bundan 4 sene evveline kadar millet ve memleket işleri beceriksizliğin doğurduğu bir başıboşluk içinde yüzüyor. İnkılaplar soysuzlaştırılıyor. Şefliğe bürünmüş yoksul bir ----- zulüm timsali halinde bu fedakar ve asil milletin vicdan ve gönlünde çörekleniyor. Bu çalışkan millet bir parya, bir serf menzilesine indiriliyor ve nihayet türlü türlü yaldızlı haplar bu asil millete yutturuluyordu. Nasıl Mustafa Kemal, Samsunda bir güneş gibi bu aziz memleket üstüne doğdu ve karanlıkları boğdu ise, 4 halaskar da bundan 8 sene kadar önce zulmü, diktatoryayı yıkmak için elele vererek, bu milletin uykudan uyanması kendi öz yurdunun sahibi, kendi yüksek varlık ve benliğinin mucizesi gösterebilmesi için haykırdılar. Azmin elinden bir şey kurtulamaz. Uyumak yaşamak değildir dediler. Bu fedakar, asil milletin demokrasi bayrağı gölgesinde toplanmasını istediler. Kahraman ve aselette eşsiz yüce Türk milleti bu haykırış karşısında silkindi ve irkildi.

Onlar yutturdukları hapların sevinci içinde mest ve mağrur yaşarlarken, bizi yuttuğumuz yaldızlı hapların uyku ve rahatından uyandıran halaskarların etrafında toplandık. Onlar önde, biz arkada nice nice merhaleleri aştık ve bugün arkamıza dönüp bakınca bu merhaleleri bizmi aştık diye şaşkınlık içinde ne çabuk paryalıktan, serflikten kurtulduk diye bayram yapıyoruz. Demek ki, elimizden tutan akıllı başında, berrak görüşlü, azimkar, iradeli, işbilir, kılınç kuşanır kabiliyette olursa, enerjisini geceli gündüzlü bizim iyiliğimiz için sarf edebilirse aşamayacağımız mani, varamayacağımız hedef olamazmış. Demek ki, memleket idaresini ellerine alanlar işbilir, becerikli, geniş görüşlü insanlar olursa bunca fabrikaları yapmağa, büyük su işlerini, elektrik tesislerini, barajları, koca koca limanları ve bunlara benzer eserleri yapmak için milyarlar bulunur ve harcanabilir. Demokrasi kahraman ve halaskarlarından evvelkiler neden böyle muazzam işleri, eserleri başaramadılar. Hat başarmak şöyle dursun hayallerinden bile geçiremediler. Sebebi çok basit. Çünkü kabiliyet ve bilgileri, uzağı görüş ve geniş anlayışları yoktu. Onlar bu güzel hasletlerden mahrumdular.

İşte bu mahrumiyet neticesidir ki, bazı dar görüşlü, bunamış ve beyni sulanmış kimseler biz bu memleketi sattırmayacağız diyebiliyorlar. Bu memleketi satan namussuz ve alacak



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 60 Mart - Nisan 2017

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZİSTAN

<http://www.akademikbakis.org>



ahmak yoktur. Bugün bu memlekette iftira, tezvîr ve fitneciliğe karşı şahlanmış bir hakikat vardır. Memleketi satacağı iddia edilen DP'nin bu memleketin topraklarını biraz daha genişletmek azmi ile denizden bir miktar toprağı vatan topraklarına karıştırmak için 70 milyonu harcama hakikatı vardır. Körlük, iftira, tezvîr ve fitnecilik artık bu memlekette yaşayamaz bir hale gelecek bir ölü ağzı gibi susacaktır. Halaskarlar ve kahramanlar geldiler. Hoş geldiler. Bugün limanın temeline birer mala harç koyacaklar. Fakat bu birer mala harç hakikatte harç değildir. Bu memleketin incisi bu güzel şehre halaskarlar tarafından verilmiş can ve ruhtur. Halaskarlar hoş geldiler. Kahramanlar hoş geldiler.



EK-2

Sicilli Ticaret Piyasa Gazetesi: 15 Aralık 1949



MERSİN LİMAN MESELESİ

7.12.1949 Tarihli Cumhuriyet Gazetesinde Mersin mi Samsun mu? Başlığı Altında Fehmi Tevetoğlu İmzasıyla Çıkan Liman İşine Ait Yazı Dolayısıyla

Yazan: Mersin Liman İşini Takip Heyeti

7.12.1949 tarihli Cumhuriyet Gazetesinin serbest sütununda sayın Fethi Tevetoğlu'nun kaleme aldığı yazıyı zevkle okuduk. Mersin'e liman yapılması işi, bir yurt davası mahiyetinde şümulü bulunması itibariyle bu konuya ait düşünce ve bilgilerimizi efkarı umumiyeye açıklamaya fırsat ve vesile verdiğinden, sayın yazara bilhassa teşekkür ederiz. Aziz yurdumuzun her noktası, kıymet ve ehemmiyet bakımından bizce aynı derecededir. Bunu, her Türküm diyenin kabul ettiğine zerre olsun şüphemiz yoktur. Esasen Mersinli olsun olmasın hiçbir vatandaş, Mersine liman yapılsın da başka yere ve bu arada Samsun'a liman yapılmasını diye bir düşünceye saplanmış değildir. Bunu hatırımızdan bile geçirmedi. Mersin'e liman yapılması zarureti bize ilham eden sebepler o kadar çoktur ki bu kısa sütuna sığdırmaya imkan yoktur. Fehmi Tevetoğlu Mersin ve hinterlandına ait bilgilerini azıcık olsun harekete geçirmek ve hafızasını yoklamak zahmetini ihtiyar ememiştir. Mersin'e liman yaptırılması fikri, Meşrutiyet devrinde başlamıştır. Adana-Ceyhan arasındaki Bağdat hattının açılış töreni için 1912 senesinde buraya gelen Meşrutiyet büyüklerinin Maliye Nazırı Cavit Bey, Mersin'e liman yapılması isteğini yerinde ve haklı bulmuş ve yapılacak liman temelinin kendisi tarafından atılacağı vaadinde bulunmuştu. Siyasi olaylar bu vadin tahakkukunu imkan vermedi.

Cumhuriyet devrinde herkesce malumdur ki, uzun seneler "Mersin" Türkiyemizin hatırı sayılır bir çıkış kapısı olmuştur. Bunun içindir ki, 19 Nisan 1340 tarihli ve 489 numrolu, 19 Haziran 1927 tarihli 1094 sayılı kanunlarla Mersin limanının yaptırılması kabul edilmiş ve gereken tahsisat ayrılmıştı. Fakat dünyayı saran siyasi buhran Mersin'e liman yapılmasına ister istemez mani oldu. Birbirini takip eden Cumhuriyet Hükümetlerinin hepsine vaki müracaatlarda: Mersin'e yapılacak limanın uzun senelerden beri her türlü etüt, plan, proje ve keşifleri yapılarak Bayındırlık Bakanlığı Yüksek Fen Heyetince ve Limanlar Umum



Müdürlüğünce Kabul ve son şeklini almış bulunmaktadır. (Mersin'in liman hakkı mahfuzdur. İlk fırsatta liman kavuşturacağız.) cevap ve vaadini tekrarlamışlardır. Cumhuriyet hükümetlerimiz, birçok önemli sebeplere dayanarak, Karadenizde Trabzon ve Zonguldak” limanlarının inşasına başlarken Mersinliler limanları için kanuni ve tâbil haklarını tekrarladılar. Hükümet erkanı önümüzdeki çıkacak uygun bir dış sermaye ile Mersin Limanını yaptırmaya, bu olmadığı takdirde 1951’de boşalacak olan Zonguldak’daki liman inşa malzemesini Mersin’e naklederek kendi bütçesinden ayrılacak tahsisatla yaptırmaya karar vermiş olduklarını bildirdiler. Son zamanlarda Hükümetimizin, memleket içinde bazı önemli tesisler yaptırmak üzere “Milletlerarası İmar Kalkınma Bankasına” yaptığı müracaatta liman inşaatı işi de bulunuyordu. “ Bu işin Marshall planıyla hiçbir ilgisi yoktur.” Mezkur bankanın mümessil ve mütehasısları limanımızın durumunu incelediler ve Mersin’in Limana olan mühim ihtiyacını takdir ve kabul ettiler. Yalnız, bankanın Türkiye’de; İstanbul, İzmir ve İskenderun limanlarının techizatlandırılması ve yeniden de bir liman yaptırılmasını uygun gördüklerini bu limanın Samsun’da veya Mersin’de yapılması üzerinde hükümetimizle müzakerede bulduklarını, bilhassa Bayındırlık Bakanlığımızın Samsun ve Mersin limanlarına birden başlanmasının en uygun şekil olduğunu tez olarak ileri sürdüğünü öğrenmiş bulunuyoruz.

Halen banka mümessilleri ile hükümetimiz, bu nokta üzerinde görüş teatisi yapmaktadır. Bütün bu safhalar bize, Mersinlilerin ne kadar yerinde bir talepte bulduklarını anlatmaya kafidir. Şimdi Mersin’in hususiyetlerine kısaca bir göz gezdirelim. Bu şehir diğer şehirlerimize nazaran bir asır denecek kadar yaşça genç bulunmaktadır. Gerek kendi toprağındaki dünyanın her ikliminde yetişen hububat, sebze ve meyvelerin çeşitli ve bereketli oluşu ve gerek hinterlandı sahasına giren vilayetlerin yıldan yıla artan iktisadi ve ticari inkişafı, Mersin’in doğmasını ve kurulmasını intac etmiştir. Mersin’in kendisini tazyik eden bu olaylar karşısında layık olduğu değere bir an evvel kavuşması kadar tabii bir şey yoktur. 2. Cihan harbinde vapur uğrağı olarak Karadeniz limanları şöyle dursun İzmir ve İstanbul limanlarının bile Mersin’e nisbetle ikinci derecede kalmış olduğu, Mersin’in Akdenizde bulunması yüzünden Avrupa, Asya ve Amerikaya ithalat ve ihracat limanlarına daha yakın olmasından dolayı navlun fiyatlarından memleket lehine tenezzüllerin ortada mevcut bulunduğu, muntazam bir iskeleye bile sahip bulunmayan bu limanın coğrafi vaziyeti dolayısıyla hariçle olan temasını muhafaza ederek Türkiye’nin bütün ithalat ve ihracatıyla beraber vatan müdafaasına yarayan ihtiyaölarını temin ettiği cümlelerin malumu olan bir hakikattir. Hinterlandı içinde bulunan yerlere demiryolları ve şoselerle bağı olmakla beraber Marshall planına teallük eden zirai kalkınma ve sulama projelerinin tahakkukundan sonra ithalat ve ihracatın kat kat artacağı muhakkak bulunan Mersin iktisaden bağı bulunduğu Avrupa ve diğer memleketlere daha yakın bir mevki ve mesafede olması da bu şehrin bir an evvel limana kavuşmasını haklı gösterecek sebeplerden birini teşkil eder.

İskenderun’un Mersin’e yakınlığının, Mersin’e bir liman yapılması lüzumunu ortadan kaldıracığı fikrine gelince: söylendiğı gibi İskenderun Mersin’e küçümsenecek kadar çok yakın değildir.81 mil uzakta bulunan bu şehrin Güney-Güneydoğı ve Orta Anadolumuzun liman ihtiyacımızı karşılayacağını, haiz bulunduğu imkansızlık dolayısıyla zan etmiyoruz. Bu şehir, kendi hinterlandı sahası ithal ve ihraç işlerini, kapasite itibarıyla tamamen yapamıyacak coğrafi bir müsaadesizlik içindedir. Bir liman için kurulması zaruri olan geniş depo ve antrepoların tesisine elverişli sahalar, Belen Dağları kucağında bir kuş yuvası kadar küçük olan şehrin civarında mevcut bulunmamaktadır. Burası ancak büyük ölçüde ithalat ve ihracat limanı olmaktan ziyade bir transit limanı durumunda kalmaya maruz sebepler yüzünden



mahkumdur. Halihazır liman tahmil ve tahliye faaliyeti, bütün cenubun ithal ve ihraç işine kifayetsizliğini apaçık belirtmektedir.

Mersinlilerin Mersin kadar sevdikleri bu şirin şehrin Akdenizle ve oradan bütün Cenubi Avrupa ve diğer dünya limanlarıyla yapılacak ekonomik münasebetlere kafi geleceğini kabul etmek, yurdumuz için yapılması zaruri bulunan hamlelere çelme takmak kabilinden bir şey olur. Coğrafi bilgilerin gerçekliği karşısında Mersin'in gözü önünde bulunan ve Samsun'a 700 küsur km uzakta ve Cenupluların yaz mevsiminde dinlenme yeri yaylası olan Torosların, Karadeniz sahilindeki bir limanı hinterland sahasında gösterilmesi gibi Mersin'e liman yapılması üzerindeki mesnetsiz yazı ve fikirlerin samimiyetsizliği üzerinde durmak istemiyoruz. Bu münasebetle şurasını da belirtelim ki, bugün demir çember içine girmiş olan Karadeniz yabancı memleketleri ve Orta Avrupa ile eski ticari münasebetlerimizin yeniden vücut bulmasına imkan görmüyoruz. Bu memleketlerden yurdumuza ticari etmek değil, fesad, şer huzursuzluk gelmesinden daima endişeli bulunuyoruz.

Nüfusu seneden seneye süratle artmakta olan, mali, ticari müesseseleri, bankaları ve depolarıyla bir liman için lüzumlu tesis ve teşekkülleri sinesinde toplayan bu mühim mevkideki şehre modern vasıtalarla mücehhez bir binanın acilen inşasına zaruri kılan başlıca 3 noktayı kaydetmeden geçmiyelim.

Hinterlandı:

6 vilayeti doğrudan doğruya “Konya, Seyhan, Kayseri, Niğde, Yozgat, Kırşehir”, 13 vilayeti de (Gaziantep, Maraş, Urfa, Malatya, Elazığ, Diyarbakır, Mardin, Bingöl, Muş, Siirt, Bitlis, Sivas, Van) kısmen içine alarak cem'an 5 milyon nüfuslu mesaha itibariyle Türkiye yüz ölçüsünün hemen hemen 1/3'nü teşkil eder. Bu hinterland içinde bilhassa istihsal “zirai” ve tabii zenginliği bakımından Çukurova ve Konya ovası gibi memleketin en geniş bölgeleri bulunmaktadır. Yalnız bu iki bölgenin geniş ve mümbit arazisinden sulama ve makine ziraatı sayesinde bugünkü istihsalatın kolaylıkla 3-4 mislini almak mümkündür.

Mersin limanı ile hinterlandını teşkil eden Vilayetler arasındaki irtibatı temin eden halen mevcut demiryolu ve şoselere ilaveten Devletçe yapılmasına başlanmış olan Ankara-Karaman- Silifke-Mersin anayolu ile Mersin vilayetinin şimal hududundan itibaren Ereğli istikametine doğru vilayetçe yaptırılması derpiş olunan yol inşaatının hitamıyla hinterland ile olan münakalatın daha ziyade inkişafa mazhar olacağı aşıkardır.

Tahmil-Tahliye:

Tonajı: 1927-1949 seneleri devresine ait Mersin limanının senelik tonajı 1927'den itibaren ikinci cihan harbi başlangıcına kadar süratle inkişaf etmiştir. 1927'de 58.000 tondan ibaret olan liman faaliyeti 1938'de 457.000 tona kadar yükselmiştir. İkinci cihan harbinin başlamasıyla bu miktar tedricen azalmağa başlamış ve 1949'da tekrar inkişafa doğru giderek aynı senenin ilk 9 ay zarfında 90.000 tona baliğ olmuştur.

Umumi olarak harp vaziyetinin doğurduğu zaruretler yüzünden istihsalin azalması ve ihracatın tahdidi gibi amiller harp sonu devreleri zarfında liman faaliyetinde görülen düşüklüğe başlıca sebep teşkil eder. Ayrıca harbin sona ermesiyle, Mersin'e kıyasen haiz buldukları liman kolaylıkları yüzünden çok daha müsait şartlar arz eden İstanbul ve İzmir limanları, tonajın mühim bir kısmını Mersinden almıştır.

Tahmil ve Tahliyenin Halen Arzettiği Durum:

Bilindiği üzere Mersinde mahfuz ve modern bir liman yoktur. Denizi sığ ve her türlü muhalif hava şartlarına maruz bulunan bugünkü Mersin limanında tahmil ve tahliye



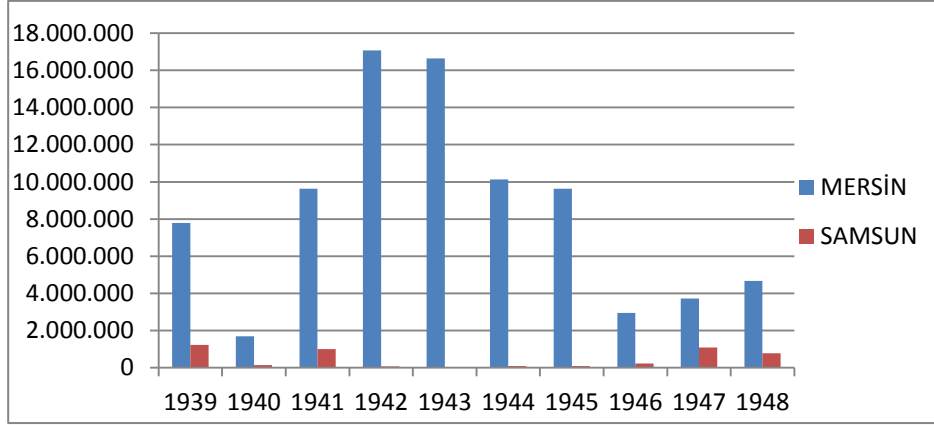
kolaylıkları mevcut değildir. Ticari eşyanın sürat ve emniyetle yüklenip boşaltılması imkan bulunmadığı gibi bu mallar vagon veya depodan vapur ambarına gidinceye kadar bir çok aktarmalara lüzum göstermekte ve bu sebepten malların ambalaj ve muhtevaların bozulması tehlikesi, milli servetin ziya uğraması ihtimali daima mevcut bulunmaktadır. Halen vagon veya depodan vapur ambarına kadar masraf yekünü ton başına çuvallı eşyada 10 ve pamuk balyası gibi kaba eşyada 15 lirayı bulmaktadır. Tahmil ve tahliye masraflarının bu şekilde kabarık olması ithal ve ihracat mallarının maliyetini yükseltmektedir. Yukarıda saydığımız bu amiller yüzünden bir çok kumpanyalarına mensup vapurlar Mersin limanına gelmekten adeta çekinmekte ve gelenler de gayrı memnun bir vaziyette ayrılmaktadır. Bu yüzden tabii olarak Mersin'e yapılması icap eden ithalat ve ihracatın bir kısmı İstanbul ve İzmir limanlarından yapılmaktadır. Sadece yukarıda belirtilen hususlar Mersinde modern bir limanın ne kadar acil ve zaruri bir ihtiyaç olduğunu göstermeğe yeter derecede bulunmaktadır. Memleketin umumi iktisadi kalkınmasında çok mühim bir rol oynamaya namzet bulunan Mersinde her türlü tahmil ve tahliye kolaylıklarını sağlayacak vasıtalarla mücehhez modern bir limanın inşası, bu iskeleden yapılacak ithalat ve ihracat yekununu ziyadesiyle artıracaktır. Şöyle ki;

- 1- Son senelerde yukarıda izah edildiği vechile tahmil ve tahliye masraflarının azalmasıyla maliyet düşecektir.
- 2- Mersin ve yakın hinterlandında halen işletilmesine başlanmış bulunan ve yakın bir gelecekte muhakkak surette işletilecek olan zengin krom, demir, mangenez, simli kurşun, amyant ve linyit madenlerinin istihsal ve ihracatı büyük inkişaf gösterecektir.
- 3- Tahmil ve tahliye masraflarının azalması ve bu işlerin büyük bir sürat ve emniyetle başarılması, hinterlandı genişletecektir.
- 4- Orman istihsalatı yakın bir atide mühim gelişmeler gösterecek ve binnetice ihracatı artacaktır.
- 5- Seneden seneye inkişaf etmekte bulunan ve halen vagonlarla sevk edilmekte olan senede takriben 200 bin tona baliğ olan narenciye ve sebze mahsulatının bir kısmı deniz yoluyla yapılacaktır.
- 6- Halen mühim bir kısmı atıl bir vaziyette bulunan ve Türkiye'de ilk defa Mersin'de tesis edilmiş olan cem'an 70 bin ton istiaabındaki umumi mağazalar ve şehir içindeki hususi depolar faaliyete geçecektir.
- 7- Mütenevvi ve vasıflılı mehzul balıkları olan Cenup sahillerimizde balıkçılığın inkişafı ile mühim miktarda ihracat temin edilecektir.
- 8- Modern Mersin limanının arzedeceği tahmil ve tahliye kolaylıkları, sürat ve emniyeti Şimali İran transitinin bu tarikle yapılmasını sağlayacaktır.
- 9- Canlı hayvan ihracatının hemen hemen tamamı Mersin limanından yapılacaktır.

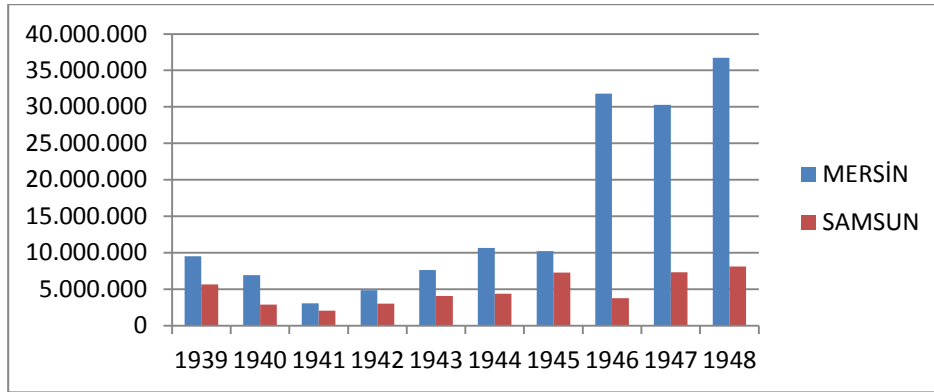
Bu suretle Mersin limanının 1938'de arz ettiği azami liman faaliyeti yekûnunu teşkil eden 457.000 (senelik) tonun kolaylıkla birkaç milyon tona baliğ olacağı bedihidir. Aşağıya çıkarılan istatistik genel müdürlüğünün yayınladığı istatistik yıllığındaki rakamların belagati “ Mersin'e Liman Yapılması Fuzuli İsraf Olur” iddiasının yersizliğini isata kafi bir delildir.



DIŞ TİCARET: LİMANLAR VE SINIRLARA GÖRE İTHALAT VE İHRACAT KIYMETİ. (TL) İTHALAT



İHRACAT



Hali hazır denilebilecek durum bu merkezde olursa Mersinde bir liman yapılması halinde dünya piyasalarına en yakın bir yerde kain Mersin'in ucuz maliyette yapacağı bol ihracat ve ithalattan Türkiye'nin kazanacağı siyasi, ticari ktisadi kazancın derecesini, okuyucularımızın takdirlerine bırakıyorum.



EK-3

Akdeniz Gazetesi 10 Nisan 1954

İÇEL TARİHİNİN MUZZAM GÜNÜ BÜYÜK LİMAN BAYRAMI 25 NİSAN 1954 PAZAR GÜNÜ KUTLANACAK

Temel Atma Törenine Reiscumhurumuz Celal Bayar, BMM Reisimiz Refik Koraltan, Başvekilimiz Adnan Menderes ve Nafia Vekilimiz Kemal Zeytinoğlu iştirak edeceklerdir. Zonguldaktan hareket edecek olan (Liman Kervanı) ayın 17'sinde şehrimize gelmiş olacak. Nafia Vekaleti istimlak müdürü ile Hollanda şirketinin vekili Ankara'dan şehrimize geldiler. Dünkü sayımızda limanımızın temel atma töreninin 23 Nisanda yapılacağı müjdesini vermiştik. Aldığımız tamamlayıcı malumata göre törenin 25 Nisan 1954 Pazar günü saat 9:30'da yapılması kararlaştırılmış ve bu işlerle meşgul olmak üzere Nafia Vekaleti İstimlak Şubesi Müdürü İsmail Hakkı Pekman ile liman inşaatını deruhte eden Hollanda şirketinin vekili Mehmet Vasfî Gürel dün şehrimize gelmişlerdir. Yine edindiğimiz malumata göre törene bizzat Reiscumhurumuz Celal Bayar, yanlarında BMM Reisimiz Refik Koraltan, Başvekilimiz Adnan Menderes, Nafia Vekilimiz Kemal Zeytinoğlu olduğu halde iştirak edecekler ve temele ilk harcı uğurlu elleriyle atacaklardır. Halen tekel barut deposunun bulunduğu saha tören yeri olmak üzere tesbit edilmiş ve burada gerekli hazırlıklara başlanmıştır.

Diğer taraftan Zonguldaktan hareket edeceğini bildirdiğimiz (mersin liman kervanı) 17 Nisanda şehrimize gelmiş olacaktır. dün tören işleri üzerinde görüşülmek üzere devair, müessasat ve banka müdürlerinin iştirakiyle Belediye Meclis salonunda bir toplantı yapılmış ve valimiz Şakir Canalp'ın umumi reisliğinde çalışmak üzere 3 komite kurulmuştur. Buna göre merasimi idare komitesine: Belediye Reisi Zeki Ayan, Vilayet Jandarına Komutanı Albay Muzaffer Ergün, Emniyet Müdürü Selahattin Tugal, garnizonu temsilen bir subay, Liman Reisi Celal Öz, Liman Müdürü Safder Feran, Gelir Müdürü Sungur Mavioğlu; tören hazırlık işleri: Liman inşaat kontrol şefi Kemal Ardoğan, Yollar 5. Bölgeden mühendis Cevat, belediye fen müdürü Şadan Şemin, Tekel Müdürü Seyfi Çetiner, Defterdarlık Muhasebe müdürü ve elektrik işleri fen müdürü. Misafirleri ağırlama komitesine DP Vilayet idare heyeti reisi Fahri Merzeci, Mıntika iktisat ve ticaret müdürü Nazım Ozan, Ziraat bankası müdürü Safa Acırbay, İş bankası müdürü Şahap Karerimez, Akbank müdürü Macit Karaca, Yapı Kredi Bankası müdürü Adnan Tüzmen, Denizbank Acentası Fihami Kuzeyman, Tüccar Gabriyel Butros ve tüccar Tefvik Atalay seçilmişlerdir.

Hollanda şirketinin vekili Mehmet Vasfî Gürel, kendisi ile görüşen bir muharririmize: limanın esaslı kısımlarının 3 sene ikmal edilerek işletmeye açılacağını ve yardımcı tesislerle birlikte tamamının 5 yılda ikmal olunacağını, inşaatın karadan ve denizden doldurulmak suretiyle yapılacağını söylemiştir. Şehrin ön cephesine isabet eden kısımda rıhtım halinde büyük bir kordan bulunacak, bundan başka liman deniz spor sahalarını, liman dairesini, yolcu salonlarını dış ve iç ticarete mahsus tesisleri, bulunacak bundan başka liman deniz spor sahalarını, liman dairesini, yolcu salonlarını dış ve iç ticarete mahsus tesisleri, hububat ve ihraç kısımlarını, balık avcılığı mahallerini, dok, deniz üssü, maden depolama, akaryakıt ve kömür depolarını ihtiva edecektir. Nafia vekaleti istimlak işleri müdürü derhal faaliyete geçerek istimlak muamelelerine başlanacaktır. Bu işlere ait tahsisat vekaletçe vilayetimiz defterdarlığı emrine gönderilmiş bulunmaktadır.