

**YUMURTALIK (AYAS) LİMANI'NI
MODERNLEŞTİRME GİRİŞİMLERİ (1880-1914)**

EFFORTS TO MODERNIZE THE
YUMURTALIK (AYAS) PORT (1880-1914)

Namık SAÇLI

86

YUMURTALIK (AYAS) LİMANI'NI MODERNLEŞTİRME GİRİŞİMLERİ (1880-1914)

EFFORTS TO MODERNIZE THE YUMURTALIK (AYAS) PORT (1880-1914)

Dr. Namık SAÇLI

ÖZ

Bu çalışmada Osmanlı Devleti'nin son döneminde Yumurtalık (Ayas) Limanı'nın modernizasyonuna dair girişimler ele alınmıştır. Söz konusu dönem Osmanlı limanlarının modernize edildiği bir dönemdir. Sahip olduğu doğal limanı ile eski ve orta çağlarda Doğu Akdeniz'de faal bir durumda olan şehrin etkisi zaman içinde azalmıştır. Mersin ve İskenderun gibi daha büyük iki liman arasında kalan Yumurtalık, denizcilik faaliyetlerinde atılım yapamamıştır. Ancak 19. yüzyılın sonlarında Yumurtalık'a modern bir liman inşa etme fikri ortaya çıkmıştır. Bu girişim için İstanbul'da sırasıyla iki müteşebbise imtiyaz verilmiş olmasına rağmen liman inşa edilememiştir. Akabinde Cebel-i Bereket Mutasarrıflığı bölgenin ticaretinin geliştirilmesi için liman talebinde bulunmuştur. Mutasarrıflık süreç içinde talebinin gerekçelerine kamu sağlığı harcamaları ve güvenlik gibi sebepleri de eklemiştir. Yerel idarenin bu taleplerinin arkasında gelirlerin artırılma çabalarının olduğu tespit edilmiştir. Merkezî hükümet tarafından karşılanamayan liman talebi zamanla demirden tek bir iskele inşasına evrilmiştir. Ancak Osmanlı devrinde iskele talebi için yürütülen çabalar da sonuçsuz kalmıştır. Çalışma Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA) belgeleri temel alınarak kronolojik bir tema ile hazırlanmıştır.

ABSTRACT

This study examines the modernization attempts regarding the Yumurtalık (Ayas) Port during the late Ottoman period. The period in question corresponds to a time when many Ottoman ports underwent modernization. The city, which had a natural harbor and played an active role in the Eastern Mediterranean during antiquity and the Middle Ages, gradually lost its influence. Located between two major ports, Mersin and İskenderun, Yumurtalık could not make a breakthrough in maritime activities. However, towards the end of the 19th century, the idea of building a modern port in Yumurtalık emerged. Although concession rights were granted to two separate entrepreneurs in Istanbul, the port was never constructed. Subsequently, the Cebel-i Bereket District Governorship requested the construction of a port to enhance regional trade. Over time, public health expenses and security concerns were added to the rationale behind this request. These local demands were essentially driven by efforts to increase revenue. The initial demand for a port, which the central government could not meet, eventually evolved into the construction of a single iron pier. However, this initiative also failed during the Ottoman era. This study is structured around a chronological thematic framework and is primarily based on documents from the Ottoman Archives of the Presidency of the Republic of Türkiye (BOA).

Anahtar Kelimeler:

Yumurtalık,
Ayas,
Cebel-i Bereket,
Liman,
Modernizasyon.

Keywords:

Yumurtalık,
Ayas,
Cebel-i Bereket,
Port,
Modernization.

¹ Dr., namiksacli@hotmail.com,
ORCID: 0000-0001-5680-0152

GİRİŞ

19. yüzyılın ikinci yarısı, Osmanlı Devleti'nde altyapının modernleştirilmeye çalışıldığı bir dönemdir. Özellikle liman kentlerinde rıhtım ve antrepo projeleri ön plana çıkmıştır. Bu süreçte yalnızca limanlar değil, kara ve diğer su yolları da dönüşüm projelerinin konusu haline gelmiştir. Bu kapsamda Selanik'te modern bir rıhtım tesisi inşa etme çabaları 1867 senesinde başlamıştır (Bayram, 2009, s. 41). 1867'de Selanik'in yanı sıra İzmir ve Varna limanları için de imtiyazlar verilmiştir. Beyrut rıhtım imtiyazı ise 1887'de sağlanmış ve çalışmalara bir sene içinde başlanmıştır.

Bu dönemde ülkenin çeşitli limanlarında girilen modern rıhtım faaliyetlerinin arkasında Baltalimanı Antlaşması'ndan sonraki süreçte Osmanlı dış ticaretinin artışı yatmaktadır. Bu artış yapısal düzenlemeleri gerekli kılmıştır. Kütükoğlu'na göre bu süreçte liman şehirlerinin iç kısımlarla bağlantıları arttıkça yeni rıhtımlara ihtiyaç bir zorunluluğa dönüşmüştür. Bu bağlamda Selanik örneğinde de liman girişimi şehrin demiryolu ve karayolu inşaatlarına müteakip düşünülmüştür (Kütükoğlu, 2011, s. 496-503).

Selanik ve İzmir örneklerinde demiryolu bağlantıları rıhtım projelerini tetiklerken, İzmit örneğinde ise durum kısmen farklıdır. Kaynar, 1873 yılında devlet imkânlarıyla tamamlanan Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattının inşa sürecinde deniz ulaşımından yararlandığını; bu amaçla da Bostancı ile İzmit arasındaki iskelelerin takviye edildiğini ifade eder. Yazar ayrıca bu hattın denize çok yakın ve paralel olmasına da dikkat çekmiştir (Kaynar, 2015, s. 136-139). İzmir'de olduğu gibi burada da demiryolu ile liman altyapısı arasında işleve dayalı bir etkileşim kurulmuştur; ancak İzmit'teki düzenleme daha çok inşaat lojistiğiyle ilişkilidir. Özetle, İzmir'de demiryolları doğrudan rıhtım projelerini tetiklemişken, Bostancı-İzmit hattında ise demiryolu inşaatının kendisi, mevcut iskelelerinin güçlendirilmesini zorunlu kılmıştır.

Diğer şehirlerde olduğu gibi aynı dönemde benzer bir gelişim çizgisi İstanbul'da da izlenmiştir. Başkentteki mevcut iskele ve rıhtımların trafik artışına yanıt verememesi bu dönüşüme sebep olmuştur. İlk girişimler Sultan Abdülmecid ve Abdülaziz dönemlerinde başlamış olsa da sonuçsuz kalmıştır (Örenç, 2016, s. 205-207). Galata ve Eminönü rıhtımlarının inşaatına 1894'te

başlanmış; 1900'de başlatılan Haydarpaşa Limanı inşası ise üç senede tamamlanabilmiştir (Bilgili, 2016, s. 41-49, 96-100). Osmanlı coğrafyasının değişik bölgelerindeki tüm bu örnekler Osmanlı'nın son döneminde deniz ticaretinin etkinliğini artırma hedefi doğrultusunda limanların ve bağlantılı altyapıların modernleştirilmesinin merkezî bir devlet politikası haline geldiğini göstermektedir. Bu çerçevede küçük limanlarda dahi modernleşme politikasının izlerine rastlanmaktadır. Çalışmada ele alınacak Yumurtalık Limanı örneği, bahsi geçen eğilimin Doğu Akdeniz'deki bir yansımasıdır.

Bu çalışma tarihsel araştırma yöntemi ile hazırlanmıştır. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı'na bağlı Osmanlı Arşivi (BOA) belgeleri temel kaynak olarak kullanılmıştır. Arşiv'de 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başında Yumurtalık'a (Ayas) dair tespit edilen belgelerin tamamı temin edilmiştir. Bu belgeler kronolojik ve tematik bir sıra ile incelemeye tabi tutularak sürecin gelişimi ortaya konulmaya çalışılmıştır. Çalışmada incelenen dönem, modernizasyon girişimlerine dair ilk belgenin tarihine dayanarak 1880 senesiyle başlamakta ve savaş koşulları nedeniyle girişimlerin kesintiye uğradığı 1914'te sona ermektedir.

Ayas üzerine akademik çalışmalar büyük ölçüde limanın önemli bir merkez olduğu daha erken dönemlere odaklanmaktadır. Bu konuda İslamî döneme dair doğrudan yapılmış yegâne çalışma ise Akkuş Yiğit'e aittir. Bahse konu eserde yazar, limanın eski ve orta çağda Akdeniz ve Asya ticareti için önemi ile coğrafi özellikleri ve bölgenin muhafazasında oynadığı kritik rolü ayrıntılı bir şekilde ortaya koymuştur (Akkuş Yiğit, 2016). Osmanlı son dönemine ait literatürde ise doğrudan Yumurtalık Limanı'na dair çalışma bulunmamaktadır. Limana dair sınırlı bilgiler ise Chester projesi gibi dolaylı başlıklar üzerinden aktarılmaktadır. Bu çalışmanın amaçlarından biri söz konusu eksikliği gidermektir. Ayrıca Osmanlı'nın son senelerinde Yumurtalık Limanı'na yönelik modern liman tesis etme girişimlerini hem bölgesel ihtiyaçlar ve yerel talepler hem de merkezî karar alma süreçleri açısından da incelemeyi amaçlamaktadır. Son olarak belirtmek gerekir ki liman tarihî olarak çok uzun bir süre Ayas adıyla anılmıştır. Ancak Osmanlı'nın son döneminde Yumurtalık ismi ön plana çıkmıştır. Dönem boyunca üretilen resmî belgelerde

her iki isim de yoğun şekilde zikredilmekle birlikte zamanla Yumurtalık ismi ağırlık kazanmaya başlamıştır. Nitekim 1914 senesinde de kaza adı resmî olarak Ayas'tan Yumurtalık'a çevrilmiştir (Karlangıç, 2022, s. 89).

Yumurtalık (Ayas) Limanı'nın Tarihsel Konumu ve Dönüşüm Gerekçeleri

Tarihî kaynaklar Ayas'ın eski çağlardan itibaren Doğu Akdeniz'de önemli bir liman şehri olduğunu göstermektedir. Demir, şehrin Yunanca ismi Aigeai'nin (Αἰγέα) keçi (αἴγα) kelimesinden türemiş olabileceğini ifade etmektedir. Aigeai ve Aegeae isimlendirmeleri zamanla Ajazzo, Lajazzo ve İslamî dönemde de Ayas ismini almıştır. Şehrin çevresinde yer alan ve ovaya yayılan höyükler her ne kadar erken dönemlere ait olsa da doğrudan şehir merkezindeki buluntular Hellenistik Dönem öncesine tarihlenmemektedir (Demir, 2016, s. 2).

Orta çağda İran ve devamında Asya'ya giden yollar içinde "en kısa ve güvenilir" güzergâhın Ayas Limanı'ndan başladığı belirtilmektedir. Özellikle "Tarsus Limanı'nın alüvyonlarla dolmaya başlamasından sonra" önemi daha da artmış ve İlhanlı döneminde de önemli bir transit ticaret noktası olarak bu özelliğini korumuştur (Karakoç, 2013, s. 69). Selâhaddîn-i Eyyûbî'nin [ö. 1193] Ortadoğu'daki güçlü varlığından ötürü liman, Latinler tarafından Asya içlerine giden bir güzergâhın başlangıcı olarak kullanılmıştır (Turan, 1988, s. 147). Aynı dönemde Avrupalı ticaret kervanları, Kayseri ve Sivas gibi Anadolu'nun iç bölgelerine gitmek üzere bu limandan karaya çıkmışlardır (Altan, 2005, s. 73). 1211-1212 senesinde bölgeyi ziyaret eden din adamı Wilbrand von Oldenburg Kıbrıs'a geçerken uğradığı Ayas Limanı'nın durumunu olumlu ifadelerle aktarmıştır (Ersan, 1999, s. 283). Benzer şekilde, Marco Polo'nun [ö. 1324] meşhur Asya seyahatine Ayas'tan başladığı da bilinmektedir (Şakiroğlu, 1990, s. 588). 14. yüzyılda limanın bu kadar önem kazanmış olması, İskenderun gibi çevre limanların sönük kalmasına neden olmuştur (Tuncel, 2000). 1337 senesinde Memlûk Devleti idaresine geçen liman, yaşanan el değiştirmeler sonrasında nihayetinde I. Selim devrinde Osmanlı Devleti'ne geçmiştir (Akkuş Yiğit, 2016, s. 451).

1891 yılında Yumurtalık ile Samsun arasında bir demiryolu hattının inşası için imtiyaz sözleşmesi yapılmış, böylece

Karadeniz ile Akdeniz arasında doğrudan bir ulaşım ağı kurulması hedeflenmiştir. Projenin ilk aşamasında Samsun-Bafra-Çeltik-Vezirköprü-Amasya-Zile-Sivas-Kayseri güzergâhı belirlenmiştir. Devamında ise hattın Kayseri-Niğde-Gülek Boğazı-Adana üzerinden Yumurtalık'a kadar uzatılması öngörülmüştür. Bu kapsamlı ulaşım projesi yalnızca kara hattını değil, aynı zamanda Samsun ve Yumurtalık limanlarında modern iskele ve rıhtımların inşasını da içermektedir (İnan, 1989, s. 117-118).

Benzer şekilde Bağdat Demiryolu projesi yapım aşamasında Yumurtalık'tan geçirilmesi de gündeme gelmiş, ancak hattın nihaî güzergâhının dışında bırakılmıştır (Völây & Münir, 1998, s. 75). Bununla birlikte, büyük savaşların yaşandığı II. Meşrutiyet dönemine gelindiğinde Yumurtalık Limanı'na askerî ilginin arttığı gözlenmektedir. Trablusgarb Savaşı sürerken, 28 Ekim 1911 tarihinde İskenderun ve Yumurtalık açıklarında İtalya torpidolarının tespit edilmesi, bölgenin güvenlik açısından taşıdığı önemi ortaya koymaktadır (Umar, 2001, s. 732).

Osmanlı'nın son ve Cumhuriyetin ilk senelerinde gündemde olan Chester Projesi çerçevesinde, Çukurova'dan başlayan demiryolu hattının ilk istasyonu olarak yine Yumurtalık planlanmıştır (Yavuz, 2003, s. 119; Özer, 2010, s. 289). Bu tercih Osmanlı tarafının doğrudan bir talebidir (Beşirli, 2004, s. 221). 1911 senesinde Meclis-i Mebusan oturumunda hükümetin bahsi geçen talebi müzakere edilmiştir. Yüklenici şirket bu isteği kabul etmekle birlikte bölgenin coğrafi durumunun ray döşeme maliyetlerini artırmasından ötürü finansmanın hükümet tarafından karşılanmasını istemiştir (Özüçetin & Altay, 2013, s. 1206). Cumhuriyet döneminin ilk senelerinde Chester Projesi TBMM'de 1923 senesinde müzakere edilip yine kabul edilmiştir. Sözleşmeye göre şirketin talep etmesi hâlinde Yumurtalık'ta bir liman inşa edebileceğine dair bir hükme de yer verilmiştir (Tezel, 1970, s. 297; As, 2015, s. 679-680).

Zamanla tarihî önemini yitiren Ayas'a yönelik Osmanlı'nın son döneminde yeniden artan bir ilgi gözlenmektedir. Bunun temelinde sadece bölgesel ticaretin yeniden canlandırılması değil, aynı zamanda yerel idarenin kamu gelirlerinin artırılmasına yönelik taleplerinde yaşanan

artış da yatmaktadır. Yumurtalık (Ayas) stratejik konumu sayesinde Osmanlı'nın son döneminde bölgesel kalkınma düşüncelerinin bir parçası hâline gelmiştir.

Merkezî Girişimlerden Yerel Taleplere Erken Dönem Teşebbüsler (1880-1884)

1880 senesinde Osmanlı vatandaşı Ernest de Lens ile imzalanan bir imtiyaz antlaşması, Çukurova bölgesine yönelik çok yönlü ve kâr odaklı bir bayındırlık projesini içermektedir. Söz konusu imtiyaza göre de Lens, bataklıkları kurutup tarıma açacak, nehirlere setler inşa edecek ve ilaveten Yumurtalık'ta bir liman tesis edebilecektir. Liman projesi; yükleme ve ihracat işlemleri için bir rıhtım, doklar (depolar), havuzlar ve gemi tamiri için tezgâhlar (tersane) gibi unsurları da kapsayacak şekilde planlanmıştır. Ayrıca yüklenicinin limana yanaşan her gemiden rıhtım ve şamandıra rüsumu alabileceği de kabul edilmiştir (BOA Y.A.RES 6/41, lef. 1, 2, 3, 4; BOA ŞD 2121/14, lef. 2). Ancak şartnamesi dahi hazırlanan bu girişim sadece teşebbüs aşamasında kalmış, uygulamaya geçirilememiştir.

Benzer içerikli bir imtiyaz 1883 senesinde bu sefer Spiraki Assani'ye verilmiştir. Belgelere göre o dönemde Yumurtalık'a birtakım gemilerin yanaşabildiği ancak mevcut demirleme alanının (mersânın) iyileştirilmesi gerektiği ifade edilmektedir. 1880 tarihli mukavele-nâmeyle benzer şekilde imtiyaz sahibi, liman inşası için yapacağı yatırım masrafları karşılığında limana gelen gemilerden belirli oranlarda ücret tahsil etme hakkına sahip olacaktır. Assani ile yapılan sözleşmede -de Lens'inkinden farklı olarak- tahsil edilecek ücretler ayrıntılı bir şekilde belirtilmiştir. Buna göre altın hesabıyla ton başına yirmi kuruş rıhtım ve dört kuruş şamandıra veya yanaşma ücreti alınacaktır (BOA İ.MMS 73/3342, lef. 1, 2, 3, 5; BOA HR.SFR.3 293/7; BOA A.}DVN.MKL 24/3). Ayrıca Assani'nin elde edeceği gelirler vergiden muaf tutulacak ve projede kullanılacak keresteler, devlete ait ormanlardan temin edilecektir (Yılmazçelik & Erdem, 2014, s. 195).

Başkentte verilen imtiyaz sözleşmeleriyle liman projeleri

gündeme gelmekle birlikte, yerel düzeyde ilk somut talebe 1883 yılının sonlarında rastlanmaktadır.² Bu dönemde liman meselesi bölge halkının ihtiyaçları doğrultusunda yeniden gündeme gelmiştir. Cebel-i Bereket Mutasarrıfı tarafından merkeze gönderilen takirde, tüm ahalinin çiftçilikle uğraştığı, ancak ürünlerini ihraç edebilecek uygun bir merkezin bulunmadığı belirtilmektedir. Bu nedenle ziraî ürünler 40 saat mesafedeki Mersin'e sevk edilmektedir.³ Ancak ödenen nakliye ücretleri, mal bedelinin yarısından fazlasını aşabilmektedir. Mutasarrıfa göre bu durum, Mersin üzerinden ticareti sürdürülemez hâle getirmekte ve tüccarların ticaretten, çiftçilerin ise ziraattan vazgeçme riskini doğurmaktadır. Bu çerçevede, alternatif bir çıkış noktası olarak Yumurtalık önerilmiştir. Takirde, Cebel-i Bereket ile Yumurtalık arasında hâlihazırda bir şose yolunun inşa edilmekte olduğu hatırlatılmıştır. Bu elverişli koşullarda ahali içinden isteyenlere 12-15 saat mesafedeki bu liman sahasında ürünlerini koyabilecekleri mağazalar yapabilmeleri için ücretsiz arazi verilmesi talep edilmiştir (BOA ŞD 2121/14, lef. 6, 7 Kasım 1883). Bu sırada nahiye merkezinin Yumurtalık'a taşınmış olması da bölge için idarî anlamda yeni planlar yapılmasını gerektirmiştir. Böylece hem yeni bir limanın vücuda getirilmesi hem de liman faaliyetlerini besleyecek dükkân ve mağazalar için yer tahsisleri üzerine yazışmalar yapılmıştır. Fakat bu girişimlerin hayata geçirilebilmesi için öncelikle en son imtiyaz alan Spiraki Assani'nin liman alanına ilişkin bir harita hazırlayarak devlete sunması gerekmektedir. Söz konusu haritanın 17 Ocak 1884 tarihine kadar arz edilmesi planlanmışsa da bu süreç geciktiğinden ötürü dükkân ve mağazalar için yeni bir adım atılamamıştır. Ancak Assani'nin talebi ve Bâb-ı Âlî'nin onayıyla haritanın takdimi için müteşebbise on sekiz ay daha verilmiştir. Bundan ötürü yeni eklenen süre de bitene kadar yükleniciden bir talepte bulunulmaması kararlaştırılmıştır. Buna ek olarak, 2 Ağustos 1884 tarihinde on iki ay daha bekleme süresi verilmesi uygun görülmüştür (BOA ŞD 2121/14, lef. 2, 2 Ağustos 1884).

Yukarıda bahsedilen girişimlerden sonra, Yumurtalık Limanı'na ilişkin belgelerde uzun bir süre sessizlik göze

² İmar faaliyetlerine dair modernizasyona talepleri birçok yerde benzerdi. Şehirler ürünlerini uluslararası pazarlara açmak istiyorlardı. Benzer girişimler Konya, Antalya gibi şehirlerden de gelmekteydi. Özellikle İzmir demiryolunun Konya, Antalya, Burdur ve Isparta gibi şehirlere uzatılması dönemin idarecilerinin de dile getirdiği düşüncelerdi (Ünver, 2022, s. 302-303).

³ Fransız gazeteci Paul Fesch de Konya'nın ihracata konu tarım ürünlerinin Antalya'yla birlikte Mersin'e develerle gönderildiği belirtir (Fesch, 1999, s. 560).

çarpmaktadır. Limandan susam gibi bazı tarım ürünlerinin yüklendiği bilinmekle birlikte, bu dönemde limana dair yapısal bir dönüşüm gerçekleştirilmemiştir. 19. yüzyılın sonlarına yaklaşırken, susam başta olmak üzere çeşitli tarım ürünlerinin Yumurtalık Limanı'ndan farklı tacirler tarafından yüklenmeye devam ettiği anlaşılmaktadır. Susam yüklemelerine ilişkin bilgiler, arşiv belgelerine ilk kez 1895 yılında meydana gelen bir gemi batması vakasıyla; daha sonra ise 1898 ve 1899 yıllarında liman idaresi ile yükleyiciler arasında yaşanan bazı anlaşmazlıklar nedeniyle yansımıştır (BOA HR.H 386/27, 5 Kasım 1895; BOA HR.TH 219/40, 12 Kasım 1898; BOA DH.ŞFR 230/98, 1 Ocak 1899; BOA DH.MKT 2156/71, 4 Ocak 1899; BOA DH.MKT 2162/97, 24 Ocak 1899; BOA HR.TH 221/86, 24 Ocak 1899). Yükleme detayları her ne kadar konumuz dışında olsa da söz konusu dönemde limanda bir müdüriyet teşkilatının kurulu olduğunu ve kolcuların istihdam edildiğini göstermesi bakımından önemlidir. Kısacası belgelerde bir dönem sessizlik göze çarpsa da susam gibi bazı tarım ürünlerinin yüklendiği liman âtil bir vaziyete düşmemiştir.

1900'lere yaklaşılana süreçte Yumurtalık Limanı ve çevresi stratejik bir bölge olarak değerlendirilmeye başlanmıştır. Örneğin, hâlihazırda dalyancılık yapılan bölgede yeni bir dalyan inşaatı başlatılmış ancak bölgenin "ehemmiyet-i fevkaladesi" gerekçe gösterilerek durdurulmuştur (BOA BEO 1348/101089, 2 Ağustos 1899; BOA DH.MKT 2235/153, 20 Ağustos 1899). Bu dönemde özellikle Ermeni Meselesi'nin giderek şiddetlenmesi, yalnızca sahil hattını değil, Adana ve Misis şehir merkezlerinden geçerek Yumurtalık Körfezi'ne dökülen nehir yollarını da daha sıkı güvenlik önlemleri altına almayı gerekli kılmıştır. Arşiv belgelerinde, bu kıyı şeridinin Ermenilerin özellikle Amerika başta olmak üzere yurtdışına firar ettikleri bir çıkış noktası olarak kullanıldığına dair bilgiler yer almaktadır (Örnek için bkz.: BOA BEO 1523/114169, lef. 5, 26 Haziran 1900). Ayrıca İngiltere'nin Akdeniz filosuna erzak temin eden bir tüccarın Yumurtalık'ta bu iş için barakalar inşa etme talebi üzerine yapılan yazışmalarda, Adana Valisi bölgenin stratejik önemine atıfla, yabancıların gayrimenkul edinmelerine sıcak bakmadığına dair mütalaa vermiştir (BOA DH.MKT 539/76, lef. 2, 3 Ekim 1903).

Demirden İskele Projesi: Gerekçeler, Girişimler ve Güvenlik Kaygıları (1906-1913)

1883 senesinde sonuçsuz kalan ihale girişiminin ardından, 1906'da Yumurtalık ve hatta Burnaz sahillerine demirden iskeleler inşa edilmesi gündeme gelmiştir. Ancak bu gelişmenin doğrudan denizciliği geliştirme amacı taşımaktan ziyade, Cebel-i Bereket Mutasarrıflığı'nın Adana Valiliği aracılığıyla ilettiği talepler doğrultusunda şekillendiği anlaşılmaktadır. Adana Valisi, 30 Haziran tarihli ilk taktirinde Cebel-i Bereket'te belediye gelirlerinin yetersizliği nedeniyle kamu sağlığına yönelik gerekli önlemler alınmadığını belirtmektedir. Salgın hastalıklarla mücadele için ihtiyaç duyulan doktor, aşı memuru, ebe (kabile) ve eczacı gibi sağlık personelinin yıllık giderlerinin karşılanmadığını ifade etmektedir. Bu çerçevede, liva merkezi ile Bahçe, Islahiye ve Hassa kazalarında hizmet verecek sağlık görevlilerinin maaşlarını finanse edebilmek amacıyla, Burnaz ve Ayas kıyılarında mevcut ahşap iskelelerin yerine demirden modern iskeleler yapılması talep edilmiştir. Bu modernizasyon sayesinde ihracat ve ithalat işlemlerinde hem hız hem de kolaylık sağlanacağı, böylece dış ticarete konu olan ürünlerden elde edilecek vergi gelirlerinin kamu sağlığı harcamalarına yönlendirileceği öngörülmüştür. Adana Valisi, söz konusu demir iskelelerin inşası ve bu yapılardan alınacak rüsum gelirlerinin düzenlenmesine ilişkin ilk taktirinden yaklaşık bir buçuk ay sonra, Dahiliye Nezareti'ne ikinci bir yazı göndererek sürecin hızlandırılmasını talep etmiştir (BOA ŞD 2136/11, lef. 1, 2; BOA ŞD 2136/14, lef. 1, 2).

Bu talepten yaklaşık bir yıl sonra, 26 Ağustos 1907 tarihinde Cebel-i Bereket İdare Meclisi konuyu bir kez daha ele almış ve demir iskele inşası yeniden gündeme getirilmiştir. Bu defaki başvuruda yalnızca kamu sağlığı harcamalarına kaynak sağlama amacı değil, aynı zamanda ekonomik ve güvenlik temelli gerekçeler de öne sürülmüştür. Yumurtalık, çevresindeki geniş tarım arazilerinde üretilen ürünlerin ihracı açısından doğal bir mahreç noktasıydı. Ancak modern bir iskelenin bulunmaması, bölgedeki ticaretin karmaşık ve kontrolsüz bir şekilde yürütülmesine neden olmaktadır. Tüccarlar, sahil boyunca ve evlerinin alt katlarında kurdukları mağazalarda ithalat ve ihracat faaliyetlerini sürdürmektedir. Bu denli çok sayıda ve dağılmış ticaret noktasının gümrük prosedürleri

çerçevesinde etkin bir biçimde denetlenmesi oldukça zordur. Kasabanın iç kısmında bulunan mevcut gümrük idaresi geniş bir alana düzensiz bir şekilde yayılmış olan dış ticaret faaliyetlerine nezaret edememektedir. Bu durum yalnızca vergi kaçacağına yol açmakla kalmayıp aynı zamanda silah vb. tehlikeli ve yasaklı eşyanın ülkeye sokulması riskini de doğurmaktadır. Talepte, sahilde inşa edilecek tek bir iskele sayesinde mevcut dağınık düzeni tek merkezde toplayarak yalnızca bir polisle bile etkili bir denetim sağlanabileceği belirtilmiştir (BOA DH.MKT 1184/56, lef. 4, 5).

1907 senesi Ekim ayında, Yumurtalık'ta bir iskele inşa edilmesine yönelik ilk kez fizibilite çalışması yapılmıştır. Bu kapsamda, öncelikle Yumurtalık'ta inşa edilecek demir iskelenin yaklaşık maliyetinin belirlenmesi istenmiştir. Aynı zamanda Cebel-i Bereket livasında istihdam edilmesi gereken doktor ve ebelerin yıllık maaş giderleri ile bu giderleri karşılamakla yükümlü belediyelerin gelir durumları da sorgulanmıştır. Yapılan araştırma sonucunda, söz konusu demir iskelenin inşa maliyetinin yaklaşık 400 lira olacağı tahmin edilmiştir. Bu meblağın, iskele üzerinden sağlanacak gelir fazlası teminat gösterilerek banka aracılığıyla borçlanma (istikrâz) yoluyla temin edilmesi planlanmıştır. İskele rüsûmundan elde edilecek gelirin yıllık 150.000 kuruşu aşacağı öngörülmüştür. Buna karşılık doktor ve ebe maaşlarının yıllık toplamı ise 97.000 kuruş olarak hesaplanmıştır. Ayrıca, liva merkezi ve bağlı belediyelerin mevcut gelirlerinin temizlik hizmetleri gibi temel harcamalara bile yetmediği belirtilmiştir. Üstelik, liva merkezi olan Erzî'nin bir köy statüsünde bulunması nedeniyle burada yol açma ve kamulaştırma (istimlâk) gibi altyapı harcamaları da öngörülmüştür. Bu çerçevede, inşa edilecek iskelenin sağlayacağı gelir fazlasının yalnızca sağlık giderlerini değil, aynı zamanda bu tür altyapı ihtiyaçlarını da karşılaması beklenmiştir (BOA ŞD 2137/25, lef. 1, 3, 4 Kasım-3 Aralık 1907; BOA BEO 3239/24917, lef. 2).

Gümrüğe gelip gidecek mallardan alınacak iskele vergisinin uygulanabilirliği tartışılmaya devam ederken,

bu süreçte Osmanlı dış ticaret rejiminin temel olarak yabancı devletlerle yapılan kapitülasyonlara ve ticaret anlaşmalarına dayandığı unutulmamalıdır. Nitekim 11 Ocak 1908 tarihinde Şûrâ-yı Devlet Maliye Dairesi'nde yapılan görüşmede, ithalat vergileri meselesi yeniden gündeme gelmiş ve kısa süre önce yabancı devletlerin sadece %3'lük ek vergi uygulamasını kabul ettiğine dikkat çekilmiştir.⁴ Bu bağlamda, Ayas'ta planlanan iskelenin uygulamaya konulacak vergisinin yabancı devletler nezdinde şikâyet konusu olup olmayacağı araştırılması talep edilmiştir. Aynı oturumda, Cebel-i Bereket sancağındaki kazalarda görev yapacak doktor ve ebelerin maaşlarının iskele gelirlerinden karşılanması yönündeki önerinin gerekçesi de sorgulanmıştır (BOA MV 117/133; BOA BEO 3239/242917, lef. 1, 3; BOA ŞD 2769/51, lef. 2). Bu talep, aslında sürecin en başından itibaren Cebel-i Bereket İdare Meclisi tarafından dile getirilmiş ve yaklaşık üç yıl boyunca ısrarla tekrarlanmıştır. Ancak Maliye Dairesi, uygun bir dille doktor ve ebe tayinlerinin, kamu sağlığı önlemlerinin, yolların tamiri ve benzeri imar faaliyetlerinin belediyelerin asli görevleri arasında yer aldığını ifade etmiştir. Dolayısıyla, Ayas'ta bir iskelenin bulunup bulunmaması ya da bu iskeleden elde edilecek gelirlerin yeterli olup olmaması, yerel idarelerin bu görevlerini yerine getirip getirmeyeceğine dair meşru bir gerekçe olarak kabul edilmemiştir. Bu nedenle, söz konusu harcamalar için gerekli kaynağın doğrudan belediye bütçeleri içinden tahsis edilmesi önerilmiştir (BOA BEO 3239/24917, lef. 2, 11 Ocak 1908).

Modern ve demirden bir iskele inşasının gündemde olduğu bu süreçte, Ayas'ta tüccarlar tarafından inşa edilmiş çok sayıda hususî iskele zaten mevcuttur. Ancak Cebel-i Bereket İdare Meclisi, bu dağınık yapılanmanın çeşitli sakıncalar doğurduğunu belirterek, özel iskelelerin kaldırılmasını gündeme getirmiştir. Zira her bir iskelenin denetlenmesi oldukça zor görülmektedir. Belgelerde, bu hususî iskeleler aracılığıyla kimliği belirsiz şahısların ve firari Ermenilerin bölgeye giriş-çıkış yaptığı, hatta silah sevkiyatı gerçekleştirildiği yönünde tespitler yer

4 Osmanlı Devleti 1905 senesinde %8 olan ithalat vergisine %3 daha eklemek istemiştir. Ancak bu talep Batılı Devletler ile uzun süreli bir diplomatik kriz ortaya çıkarmıştır. Hatta yabancı elçiler söz konusu krize misyoner mekteplerin tanınması, Maâdin Nizâm-nâmesinin değiştirilmesi ve Makedonya ıslahatı gibi farklı başlıklar da ilave ederek sorunu iyice karmaşık bir hale getirmişlerdir. Nihayet 1907 senesi içinde uzlaşa sağlanmış ve ithalat vergisinin %11'e çıkarılabilmesi kabul edilmiştir. Belgede "Memâlik-i ecnebiyeden gümrük idârelerine vürüd edecek eşyâdan %3 nisbetinde resm-i munzamm ahzına devletlerin ahiren muvâfakatı istihsâl olunarak" ifadesiyle bu sürece açıkça atıf yapılmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz.: (Saçlı, 2024, s. 108-112).

almaktadır. Ayrıca yabancı gemilerde bulunan mürettebat ve yolcuların sahilin herhangi bir noktasından kontrolsüz biçimde karaya çıkmaları da güvenlik açısından ciddi bir tehdit olarak değerlendirilmiştir. Tüm bu nedenlerle, demir iskele projesinin vakit kaybedilmeksizin tamamlanması gerektiği vurgulanmıştır. Bu aşamada yaklaşık üç yıldır her çuval ya da sandık eşyadan alınması planlanan onar para iskele resminin, beşer para olarak belirlenmesi gündeme gelmiştir. Söz konusu verginin ahzına sebep olarak ise bu sefer, iskelede görev yapacak memurun maaşı ile ileride doğabilecek tamirat giderleri gösterilmiştir. Zira bunun dışındaki nedenlerin “şâyân-ı kabûl olamayacağı” ifade edilmiştir.⁵ Ayrıca verginin uygulanabilmesi için yerel halk ve tüccarların rızasının alınmasının gerekliliği de vurgulanmıştır (BOA DH.MKT 1254/62, 15 Mayıs 1908; BOA ŞD 2138/3, lef. 1, 12 Nisan 1908; BOA Y.A.RES 158/42, lef. 2, 19 Temmuz 1908). İskeleden alınacak verginin meşruiyetini temellendirmek için ise Mersin Limanı’nın uzun süredir benzer bir vergi uygulaması yaptığı emsal olarak gösterilmiştir (BOA DH.MKT 2779/24).

1908 senesi sonrasında bir süre kesintiye uğrayan yazışmalar, üç yıl aradan sonra yeniden başlamıştır. 13 Şubat 1911 tarihli ve Ümraniye (Dört Yol) kazasından gönderilen takrirden, söz konusu iskelenin hâlâ inşa edilmediği anlaşılmaktadır. Daha önce yaklaşık 400 lira olarak hesaplanan iskele inşa maliyeti bu kez 10.000 kuruş olarak öngörülmüş ve bu bedelin belediye sandığından karşılanması uygun bulunmuştur. Ayrıca iskelenin masrafını iki üç sene içerisinde telafi edebileceği tahmin edilmiştir. Projeden elde edilecek gelirle belediye bütçesinin güçlendirilmesi ve uzun süredir gündemde olan doktor ile ebe maaşlarının karşılanması da hedeflenmiştir. Bu dönemde, geçmiş yıllardan farklı olarak vergi miktarları doğrudan belirlenmemiş; bunun yerine bir tarife hazırlanarak değerlendirilmek üzere Şûrâ-yı Devlet’e sunulması istenmiştir. Ayrıca sürecin bir diğer dikkat çekici yönü, iskele inşa edilecek mevkiinin adı üzerinde tartışmaların başlamasıdır. Bu durum, projede somut bir aşamaya geçildiğini göstermektedir. 1911 yılına gelindiğinde merkezî yönetimin konuya yaklaşımında da

önemli bir değişim gözlenmektedir. Daha önceki yıllarda Adana Valiliği, tüm girişimlerinde Bâb-ı Âlî’den onay alma yoluna gitmiştir ki; bu da Osmanlı bürokratik teamüllerine uygun bir tutumdur. Ancak bu defa Dahiliye Nezâreti, iskele inşasının ilgili yerel idarelerin yetki sahasında bulunduğunu belirterek, merkezin iznine ihtiyaç olmadığını bildirmiştir. “İskele inşâ’sı mahallinin dâire-i salâhiyeti dâhilinde bulunduğuna nazaran muhtaç-ı istifzân mevâddan değildir” ifadesiyle, karar alma yetkisi ilk kez doğrudan yerel yönetime bırakılmıştır. Bu yetki devri aynı zamanda masraf ve sorumlulukların da devri anlamına gelmektedir (BOA DH.İD 75 1/30, lef. 2, 3, 5, 6).

Bir yandan iskele inşası gündemdeki yerini korurken, diğer yandan Yumurtalık Limanı’nın gerektiğinde askerî amaçlarla kullanılabilir bir liman hâline getirilmesine yönelik planlamalar yapılmaya başlanmıştır. Her ne kadar bölge resmen müstahkem bir mevki statüsünde olmasa da ilerleyen dönemler için bu yönde bir tasavvur söz konusudur. Bu çerçevede, liman çevresindeki mirî ve boş arazilerin yabancılara satılmaması gerektiği vurgulanmış; sahil hattı boyunca tapulu olan bazı arazilerin ise zamanla istimlâk edilmesinin zorunlu olabileceği ifade edilmiştir. Ancak bu tür bir istimlâk sürecinin, yüksek maliyet doğurma ihtimali ve arazi sahiplerinin fiyat spekülasyonuna yönelme riski nedeniyle dikkatli biçimde, zamana yayılmış olarak yürütülmesi önerilmiştir. Aynı dönemde Mersin’de faaliyet gösteren Avusturya konsolosluk tercümanının bölgeden arazi satın alma girişiminde bulunduğu da belgelerde yer almaktadır. Arazi meselesi bu çalışmanın kapsamı dışında kalsa da dönemin sonunda bazı kıyı bölgelerinde mülkiyetin kamu yararı gözetilmeden birkaç kişi üzerinde toplandığı ve devlet arazilerinin hileli işlemlerle el değiştirdiğine dair endişelerin kayıtlara geçtiği görülmektedir (BOA ŞD 16/25, lef. 1-7, 17 Eylül 1910-19 Nisan 1911; BOA BEO 4195/314588, lef. 3, 4, 25 Mayıs-7 Haziran 1913).

SONUÇ

Bu çalışma, Osmanlı Devleti’nin son döneminde Yumurtalık Limanı’nı modern bir liman haline getirme çabalarını ortaya koymuştur. 1880’lerden 1914’e kadar uzanan süreçte hem merkezî idare hem de yerel aktörler

⁵ 1900 senesinden itibaren Antalya limanında “özel bir tarife üzerinden alınan vergi” de tüccarın itirazına konu olmuştur. Teke Mutasarrıflığı ise Yumurtalık’taki tartışmaya benzer bir şekilde verginin liman inşaatı masraflarını karşılamak üzere alındığını savunmuştur (Ünver, 2022, s. 307).

tarafından farklı zamanlarda çeşitli projeler gündeme getirilmiştir. Bu projeler ekonomik, idarî, sağlık ve güvenlik temelli gerekçelerle şekillenmiştir. Başlangıçta imtiyaz sözleşmeleri yoluyla başkentten yönetilmeye çalışılan girişimler zamanla yerel taleplerin belirleyici olduğu bir sürece evrilmiştir. Ermeni Meselesi'nin yoğunlaştığı 1900'e giden süreç limana güvenlik stratejisi temelli yaklaşımın da belirginleştiği bir dönemdir.

Cebel-i Bereket Mutasarrıflığı tarafından 1883'ten itibaren kamu sağlığı hizmetlerinin finanse edilmesi, vergi kayıplarının önlenmesi, kaçakçılığın ve silah sevkiyatının engellenmesi gibi gerekçelerle iskele inşası talep edilmiştir. Belgelerde zaman zaman "liman", "rıhtım" ve "iskele" ifadeleri arasında geçişler yapılarak birbirinin yerine kullanılmakla birlikte süreç ilerledikçe özellikle "demirden tek bir iskele" ifadesinin öne çıkması, fiziki projenin kapsamındaki daralmayı da işaret etmektedir. Sürecin sonunda ise karar alma yetkisinin taşraya bırakılmasıyla, merkez-taşra ilişkilerinde dikkat çekici bir dönüşüm yaşandığı dikkat çekmektedir. Çukurova'nın tabii bir limanı olan Yumurtalık, bu bağlamda Osmanlı'nın geç dönem kalkınma projeksiyonlarında Akdeniz'e açılan stratejik bir menzil olarak konumlandırılmaya çalışılmıştır.

KAYNAKLAR

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Sadâret - Mukâvelenamereler (A.}DVN.MKL): 24/3.

Babialı Evrak Odası (BEO): 1348/101089; 1523/114169; 3239/242917; 3239/24917; 3239/24917; 4195/314588.

Dahiliye Nezâreti - İdare (DH.İD): 75 1/30.

Dahiliye Nezâreti - Mektubî Kalemi (DH.MKT): 1184/56; 1254/62; 2156/71; 2162/97; 2235/153; 2779/24; 539/76.

Dahiliye Nezâreti - Şifre Kalemi (DH.ŞFR): 230/98.

Hariciye Nezâreti - Hukuk (HR.H): 386/27.

Hariciye Nezâreti - Londra Sefareti (HR.SFR.3): 293/7.

Hariciye Nezâreti - Tahrirât-ı Hariciye Odası (HR.TH) 219/40; 221/86.

Îrâde - Meclis-i Mahsûs (İ.MMS): 73/3342.

Meclis-i Vükela Mazbataları (MV): 117/133.

Şûrâ-yı Devlet (ŞD): 16/25; 2121/14; 2136/11; 2136/14; 2137/25; 2138/3; 2769/51.

Yıldız - Sadâret Resmi Evrakı (Y.A.RES): 158/42; 6/41.

İkincil Kaynaklar

Akkuş Yiğit, F. (2016). Doğu Akdeniz'in önemli liman-kalesi: Ayas. İçinde Y. Kurt & M. F. Sansar (Ed.), *Tarihte Adana ve Çukurova: C. I* (s. 451-467). Akademisyen Kitabevi.

Altan, E. (2005). Dördüncü Haçlı Seferi'nden sonra Anadolu. *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, 42.

As, E. (2015). Lozan Barış Antlaşması'nda demir yollarına yönelik alınan kararlar ve cumhuriyetin ilk yıllarında yaşanan gelişmeler. *90. Yılında Lozan ve Türkiye Cumhuriyeti Uluslararası Sempozyumu Bildiriler*, 13-15 Kasım 2013 Ankara, I, 663-698.

Bayram, S. (2009). *Osmanlı döneminde Selanik Limanı: 1869-1912* [Doktora]. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Beşirli, M. (2004). Bağdat Demiryolu'nun Akdeniz uzantısı: Toprakkale-İskenderun Demiryolu. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, XI(23).

Bilgili, N. (2016). *İstanbul Limanları'nın modernizasyonu: Dersaadet Rıhtım ve Anadolu Demiryolları Şirketlerinin inşaa faaliyetleri (1890-1934)* [Yüksek Lisans]. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Demir, F. (2016). Kilikya'daki Aigeai kenti ve tarihi. *Çukurova Araştırmaları Dergisi*, 2(2), 1-13. <http://dx.doi.org/10.18560/cukurova.1059>

Ersan, M. (1999). Wilbrand von Oldenburg Seyahatnamesine göre XIII. yüzyılın başlarında Çukurova. *III. Uluslararası Çukurova Halk Kültürü Bilgi Şöleni, 30 Kasım-2 Aralık 1998, Ankara*, 279-285.

Fesch, P. (1999). *Abdülhamid'in son günlerinde İstanbul* (E. Üyepazarıcı, Çev.). Pera Turizm ve Ticaret A.Ş.

İnan, A. (1989). Samsun-Kayseri Demiryolu yapım sözleşmesi. *Türk Dünyası Araştırmaları*, 60.

Karakoç, F. D. (2013). 19. yüzyıl sonunda Halep'te İngiliz belgelerine göre toplum, yönetim ve konsolosluk arasındaki ilişkiler. *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, XXIV(24).

Karlangıç, O. (2022). Kuruluşundan lağvedilişine kadar Cebel-i Bereket Sancağının idari yapısı [1879-1933]. *Osmanlı Medeniyeti Araştırmaları Dergisi*, 15. <https://doi.org/10.21021/osmed.1155659>

Kaynar, İ. S. (2015). Haydarpaşa-İzmit Demiryolu ve iskelelerle ilişkisi. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 5(12).

Kütükoğlu, M. (2011). İzmir Rıhtımı inşaatı ve işletme imtiyazı. *Tarih Dergisi*, 32.

Öreñç, A. F. (2016). Modern İstanbul Limanı'nın inşası sürecinde Galata ve Eminönü semtlerinde kentsel değişim. *Osmanlı İstanbulu IV: IV. Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu Bildirileri 20-22 Mayıs 2016*, 205-258.

Özer, S. (2010). Chester Projesi'nin Hakimiyet-i Milliye gazetesine yansması. *History Studies*, 287-299.

Özüçetin, Y., & Altay, E. (2013). Demiryolu inşası fikri ve sahibinin adıyla ifade edilen bir proje: "Chester Projesi". *JASSS: The Journal of Academic Social Science Studies*, VI(1).

Saçlı, N. (2024). *Osmanlı Devleti'nde Amerikan ekonomik varlığı (1850-1908)*. Filiz Kitabevi.

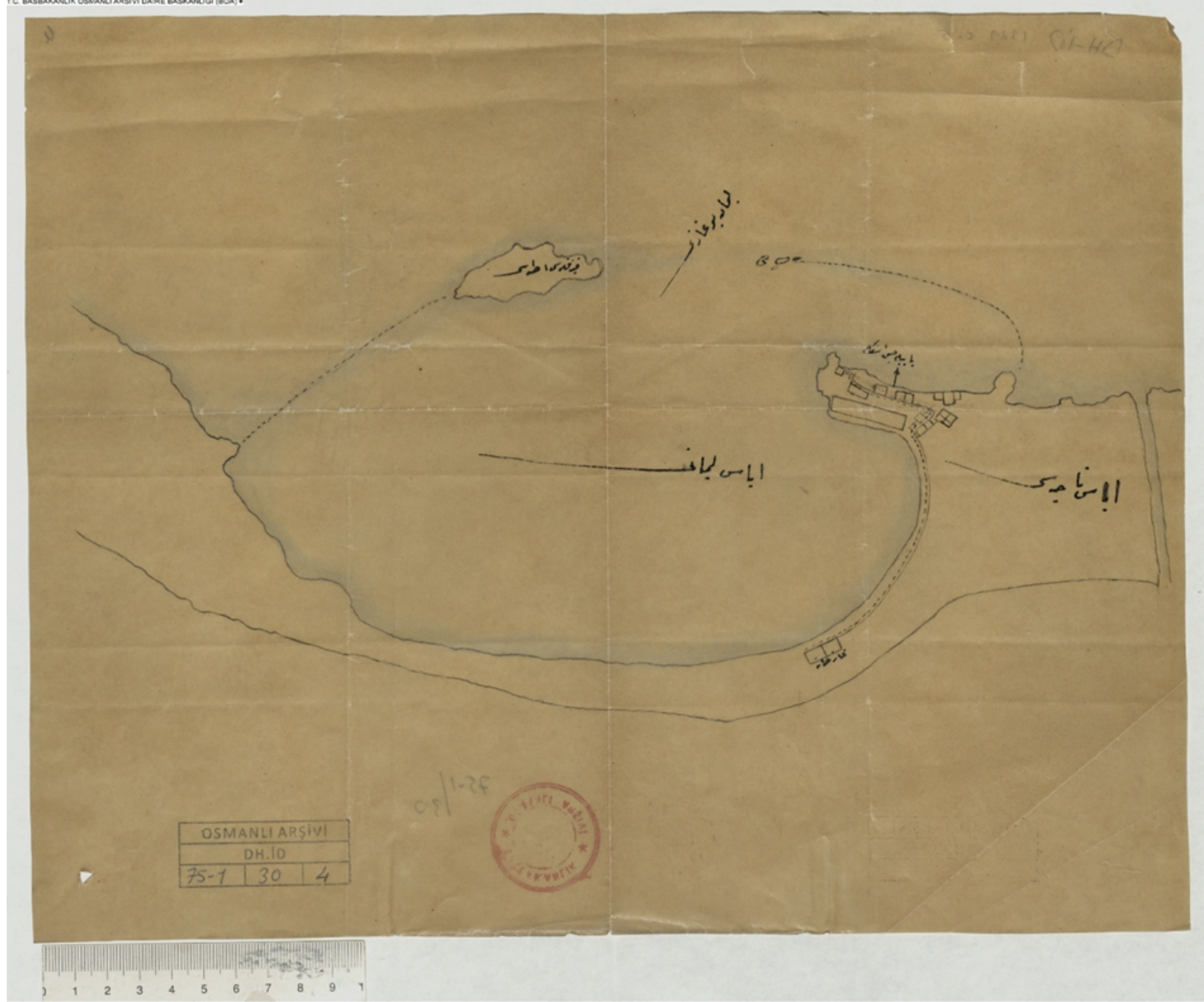
Şakiroğlu, M. H. (1990). Venedikli seyyah Marco Polo ve eseri (hakkında yapılan en yeni metin neşri vesilesiyle). *Erdem: Atatürk Kültür Merkezi Dergisi*, VI(17).

Tezel, Y. S. (1970). Birinci Büyük Millet Meclisi anti-empyalist miydi? : Chester ayrıcalığı. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 25(04). https://doi.org/10.1501/SBFder_0000001284

- Tuncel, M. (2000). İskenderun. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (C. 22, s. 580-582). TDV Yayınları.
- Turan, Ş. (1988). Karadeniz ticaretinde Anadolu şehirlerinin yeri. *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri, 13-17 Ekim 1986, Samsun*, 147-158.
- Umar, Ö. O. (2001). Trablusgarb Savaşı sırasında İtalya'nın Beyrut'u bombardımanı. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, XVII*(51).
- Ünver, M. (2022). Osmanlı Devleti'nin son döneminde kara ve demir yolu ulaşımının Antalya Limanı'nın ihracat ve ithalatına etkisi. İçinde F. Şimşek (Ed.), *Antalya'nın Denizcilik ve Deniz Ticareti Tarihi* (s. 299-319). İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yayınları.
- Völay, Ş., & Münir, F. (1998). Balkan Harbinden sonra Akdeniz sorunu ve Osmanlı Asyasını tehdit eden tehlikeler. *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, 12*.
- Yavuz, B. S. (2003). Türk Kurtuluş Savaşı yıllarında uluslararası rekabet alanı olarak Transkafkasya ve Türkiye'nin ekonomik ilişkileri (13 Ekim 1921 Kars Antlaşması Sonrası). *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları, II*(4).
- Yılmazçelik, İ., & Erdem, S. (2014). Sultan II. Abdülhamid devri deniz ulaşımı ağı ve denizlerarası nakliyat. *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 26-29 Eylül 2013, Türk Denizcilik Tarihi, V*, 157-220.

EKLER

T.C. BASBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ DAİRE BAŞKANLIĞI (BOA) •



Harita 1. Yumurtalık (Ayas) Limanı Haritası (BOA DH.İD 75 1/30)



Harita 2. Yumurtalık (Ayas) Limanı Haritası (BEO 4195/314588)