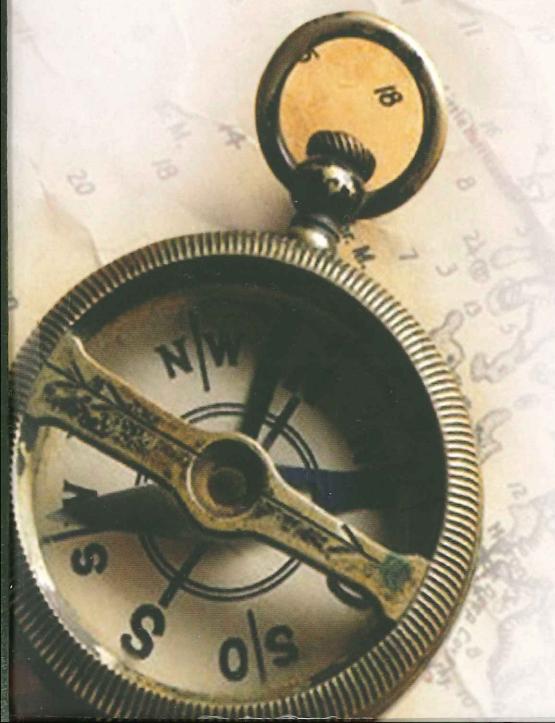




Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu - III

MERSİN ve DOĞU AKDENİZ

BİLDİRİLER KİTABI



TÜRK DENİZ TİCARETİ TARİHİ SEMPOZYUMU- III

MERSİN ve DOĞU AKDENİZ

7-8 Nisan 2011

**BİLDİRİLER
KİTABI**

EDİTÖR

Prof.Dr. Fevzi DEMİR

TÜRK DENİZ TİCARETİ TARİHİ SEMPOZYUMU III

MERSİN ve DOĞU AKDENİZ

7-8 Nisan 2011

BİLDİRİLER

EDİTÖR

Prof.Dr. Fevzi DEMİR

© Yayınlanan bildiri metinlerindeki yazı, fotoğraf, harita, illüstrasyon, yazım, noktalama vb. konusundaki tüm sorumluluklar bildirilerin yazarlarına aittir.

Mersin Valiliği himayelerinde Mersin Üniversitesi ve Mersin Deniz Ticaret Odası tarafından ortaklaşa düzenlenen Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu-III Mersin ve Doğu Akdeniz Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Mersin Deniz Ticaret Odası tarafından bastırılmıştır.

Birinci Baskı:

Eylül 2011 Mersin

Baskı:

Merkez

Umur Basım ve Kirtasiye San. ve Tic. A.Ş.
Esenkent Mah. Dudullu Org. San. Böl. 2. Cadde No: 5 34776 Ümraniye / İstanbul
Tel: 0 216 645 62 00 Faks: 0 216 420 04 35
www.umur.com.tr
Antalya Bölge
Akdeniz San. Sitesi 5008 Sokak No: 23 Antalya
Tel: 0 242 221 11 96 Faks: 0 242 221 46 15

TÜRK DENİZ TİCARETİ TARİHİ SEMPOZYUMU - III
MERSİN ve DOĞU AKDENİZ

7-8 Nisan 2011

ONUR KURULU

Hasan Basri GÜZELOĞLU	Mersin Valisi
Macit ÖZCAN	Mersin Büyükşehir Belediye Başkanı
Prof.Dr. K. Suha AYDIN	Mersin Üniversitesi Rektörü
M. Cihat LOKMANOĞLU	Mersin Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı

BİLİM VE DANIŞMA KURULU

Prof.Dr. Bayram BAYRAKTAR	Dokuz Eylül Üniversitesi
Prof.Dr. Fevzi DEMİR	Mersin Üniversitesi
Prof.Dr. Güldem CERİT	Dokuz Eylül Üniversitesi
Prof.Dr. H. Çetin BEDESTENCİ	Çağ Üniversitesi
Prof.Dr. Muammer TEKEOĞLU	Çukurova Üniversitesi
Prof.Dr. Selahattin KURU	Toros Üniversitesi
Prof.Dr. Serra DURUGÖNÜL	Mersin Üniversitesi
Prof.Dr. Şerife YORULMAZ	Mersin Üniversitesi
Doç.Dr. Kemal ARI	Dokuz Eylül Üniversitesi
Yrd.Doç.Dr. İbrahim BOZKURT	Mersin Üniversitesi
Yrd.Doç.Dr.Şenay ÖZDEMİR GÜMÜŞ	Mersin Üniversitesi

DÜZENLEME KURULU

Prof.Dr. Yüksel ÖZDEMİR	Mersin Üniversitesi
Korer ÖZBENLİ	Mersin Deniz Ticaret Odası
Doç.Dr. Hüseyin ÖZBİLGİN	Mersin Üniversitesi
Halil DELİBAŞ	Mersin Deniz Ticaret Odası
Ali YAVUZ	Mersin Deniz Ticaret Odası
Eser OLGUNCAN	Mersin Üniversitesi
Özgül BERBER YAĞDIRAN	Mersin Üniversitesi

İÇİNDEKİLER

Sempozyum Açılış Konuşmaları

Mersin Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı M. Cihat LOKMANOĞLU'nun konuşmaları	5
Mersin Üniversitesi Rektörü Prof.Dr. K. Suha AYDIN'ın Konuşmaları	5
Mersin Valisi Hasan Basri GÜZELOĞLU'nun Konuşmaları	6
Açılış Oturumu	
<i>İktisat ve Deniz Ticaret Tarihinde Doğu Akdeniz ve Mersin'e Nasıl Yaklaşılmalı?</i>	8
Mehmet GENÇ	
Prof.Dr. Ahmet TABAKOĞLU.....	13
Prof.Dr. İdris BOSTAN	18
1- Oturum	
Oturum Başkanı: Prof.Dr. Mustafa ŞAHİN	
<i>Deneysel Arkeoloji: Antik Çağda Doğu Akdeniz'de Deniz Ticareti ve Uluburun Gemisi</i>	24
Osman ERKUT	
<i>Myndos Mangal Ataşları Işığında Akdeniz'de Ticari İlişkiler</i>	32
Prof.Dr. Mustafa ŞAHİN	
<i>Antikçağ'da Akdeniz'de Ticaret ve Korsanlık</i>	36
Doç.Dr. Murat DURUKAN	
<i>Roma Cumhuriyet Dönemi'nde Deniz Yoluyla Yapılan Sanat Eserleri Ticareti</i>	51
Prof.Dr. Serra DURUGÖNÜL	
<i>Mersin'in Antik Dönem Ticaret Tarihinde Soli Pompeipolis Limanı</i>	56
Prof.Dr. Remzi YAĞCI	
2. Oturum	
Oturum Başkanı: Prof.Dr. Zeki ARIKAN	
<i>F. Braudel, F. Tabak ve J. Attali'den Birkaç Görüntü Eşliğinde Doğu Akdeniz'e Ticaretin Uzun Tarihi İçinden Bakmak</i>	65
Prof.Dr. Fevzi DEMİR	
<i>Türk Deniz Ticaretinde Güvertesiz Gemiler; Şat, Mavna, Salapurya ve Diğerleri</i>	83
Dr. Sinan ÇAKIR, Ümit ÜLGEN	
<i>Akdeniz Dünyasının Bilinen İlk Denizcilik Kanunu: Rodos Avarya Kanunu</i>	93
Doç.Dr. Efrumiye ERTEKİN	

3. Oturum

Oturum Başkanı: Mehmet GENÇ

Beylikler Döneminde Antalya Limanı105

Prof.Dr. Zeki ARIKAN

XIV-XV. Yüzyılda Çukurova'nın Stratejik Önemi115

Fatma Akkuş YİĞİT

16. Yüzyılda Alman Seyahatnamelerine Göre Doğu Akdeniz Limanları: Trablusşam, Yafa ve İskenderiye123

Ergun ÖZSOY

Domenico Trevisan'ın Venedik'ten Mısır'a Akdeniz Yolculuğu133

Yrd.Doç.Dr. T.Tolga GÜMÜŞ

4. Oturum

Oturum Başkanı: Prof.Dr. İdris BOSTAN

XIX. Yüzyıl Başlarında İçel Limanları139

Ensar KÖSE

XIX. Yüzyıl Başlarında Tarsus İskelesi ve Doğu Akdeniz Ticareti163

Arş.Gör. Songül ULUTAŞ

Osmanlı Arşiv Belgelerinde Erdemli Alata İskelesi ve Ticari Potansiyeli187

Mehmet MAZAK

İskenderiye'de Vapur Dündükleri: Mısır Meselesinin Bir Vechesi193

Arş.Gör. M.Emre KILIÇASLAN

5. Oturum

Oturum Başkanı: Prof.Dr. Güldem CERİT

Batılı Devletlerin Akdeniz'de Yaptıkları Ticarette Kıbrıs Adasının Rolü199

Doç.Dr. Ali Efdal ÖZKUL

Venedik-Mısır Deniz Ticareti: Venedikli Bir Tüccarın Mısır'da İflası221

Yrd.Doç.Dr. Metin Ziya KÖSE

19. Yüzyılın Sonunda Kaçakçılığa Karşı Adana Vilayeti Kıyılarının Güvenliğinin Sağlanması231

Yrd.Doç.Dr. Şenay ÖZDEMİR GÜMÜŞ

Ceyhan Terminali Aracılığıyla Taşınan Ham Petrolün Dünya Pazarlarına Ulaştırılması:

Bu Dağıtımdaki Türk Tanker Filosunun Payının Tarihsel Gelişimi.....241

Barış KULEYİN, Alev GÖZCÜ

6. Oturum

Oturum Başkanı: Prof.Dr. Ahmet TABAKOĞLU	
<i>Doğu Akdeniz'de Deniz Fenerleri</i>	268
Yrd.Doç.Dr. M.Taner ALBAYRAK	
<i>Cumhuriyetin İlk Yıllarında Mersin'in Deniz Ticareti Yönünden Öne Çıkmasını Sağlayan Çevresel Etkenler ve Ali Cenani Bey'in Notları</i>	288
Doç.Dr. Kemal ARI	
<i>II. Dünya Savaşı Yıllarında Mersin Limanı</i>	310
Yrd.Doç.Dr. İbrahim BOZKURT	
Poster Bildiriler	
<i>Arkeolojik ve Tarihsel Bulgular Işığında Ortaçağ'da Mersin ve Çevresinde Deniz Ticareti</i>	327
Doç.Dr. Ergün LAFLI	
<i>Geçmişten Günümüze Denizcilik İçin Oşinografi ve Meteoroloji</i>	335
Yrd.Doç.Dr. Fulya YÜCESOY ERYILMAZ, Yrd.Doç.Dr. Mustafa ERYILMAZ	
Sempozyum Genel Değerlendirme: Oturum Başkanları	353
Prof. Dr. Zeki ARIKAN	
Mehmet GENÇ	
Prof. Dr. İdris BOSTAN	
Prof. Dr. Güldem CERİT	
Prof. Dr. Ahmet TABAKOĞLU	
<i>Sempozyumdan Görüntüler</i>	356

II. Dünya Savaşı Yıllarında Mersin Limanı
Yrd.Doç.Dr. İbrahim BOZKURT
Mersin Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü

ibrboz@mersin.edu.tr

ÖZET:

Dünya tarihinin tanık olduğu geniş çaplı savaşlardan birisi olan II. Dünya Savaşı'na Türkiye fiili olarak katılmamıştır. Ancak savaşa girmemesine rağmen toplumsal ve ekonomik sıkıntıları en derinden hisseden ülkeler arasında yer almıştır. 1939-1945 yılları arasını kapsayan bu dönem, dünya ticaretini ve bu ticaretin adeta birer karakolları görünümündeki limanları da etkilemiştir. Bu etkileme tabii ki dünya ticaretinin serbest dolaşımını engelleme niteliğinde olmuştur. Bu bağlamda bildirinin amacı, II. Dünya Savaşı yıllarda küresel ticaretin görünümünü Mersin Limanı örneğinde incelemektir.

Anahtar Sözcükler: Mersin, Limanı, Ticaret, İhracat, İthalat

THE PORT OF MERSIN IN THE WORLD WAR II

ABSTRACT:

Turkey didn't virtually join the World War II, which was one of the most murderous wars around the world ever. Although it didn't attend the war, Turkey took the place among the countries that experienced social and economic problems deeply. This term between 1939-1945 affected the world trade and the ports which seemed the patrols of that trade. This impress appeared for the purpose of stopping the free circulation of the world trade. In this context the aim of the announcement is to analyze the view of the global trade in the World War II in the scope of Mersin port.

Key Words: Mersin, port of Mersin, trade, export, import.

MERSİN LİMANI'NIN TARİHSEL GELİŞİMİ

1800'lü yılların başlarına degen Tarsus Limanı ticari önemini korumakta iken (Mutlu, 1941:6), XIX. Yüzyılın ilk çeyreği ile birlikte Tarsus Limanı'nın önemini kaybettiğini görmekteyiz. (Oğuz, 2009:2210-2211). XIX. Yüzyılın ikinci yarısı, Mersin Limanı'nın ticari etkinliğinin ivme kazandığı bir dönüm noktasıdır. Sanayi Devrimi sonrası ortaya çıkan ekonomik gelişmeler, küresel ticaretin iki yönlü gelişimi (hammadde-pazar), Süveyş Kanalı'nın açılması, Çukurova'nın geniş tarım alanlarının endüstriyel tarıma yönelik olarak üretime başlaması vd. etkenler Mersin Limanı'nın kullanılmasını gereklili kılmıştır.

Öte yandan Amerika'nın İç Savaşı yılları (1861-1865), dünyadaki tekstil sanayinin gereksinim duyduğu pamuk üretiminin karşılanamadığı bir dönem olmuştur. Amerikan İç Savaşı, öncesi ve sonrası ile savaşın ortaya çıkardığı yıkım, başta tarımda olmak üzere üretime son derece ağır bir darbe vurmuştur. Bu ülkenin güneyindeki geniş ovalarda pamuk üretimi azalmıştır. Örneğin Amerika'nın savaş öncesinde 1860'taki pamuk üretimi 4.500.000 balya iken 1864'te bu rakam 300.000 balyaya kadar düşmüştür. Bu durum Amerikan pamuklarının en önemli alıcısı

İngiltere'nin tekstil sanayisi için alternatif yer yerler arayışı içerisinde girmesinde önemli etkenlerden birisi olmuştur.

İngiltere'nin yeni pamuk üretimi arayışları ise zaten bir ölçüde pamuk üretimi yapılan Hindistan, Osmanlı İmparatorluğu ve Osmanlı'nın bir eyaleti olan Mısır gibi yerbere odaklanması neden olmuştur. Kısa zamanda ortaya koyduğu üretim hacmiyle Mısır, İngiliz tekstil sanayiine üretim yapmaya başlamıştır. Ünlü Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın Mısır'da tarımsal üretimin geliştirilmesine yönelik çalışmalarından olumlu sonuçlar almasından sonra aynı başarıyı, Osmanlı'ya karşı başkaldırısı sırasında ele geçirdiği Çukurova'da da gösterdiğini görmekteyiz. XIX. yüzyılda Mısır'da ve Çukurova'da tarımsal üretimin ve Doğu Akdeniz'de ticaretin artışı ile doğru orantılı olarak bölgedeki diğer liman kentleri ile birlikte Mersin'in de siyasal ve ekonomik açılarından geliştiğini anlıyoruz. Sözü edilen bölgelerde demiryolları, sulama kanalları, yeni araba yolları, vd. alt yapı çalışmalarını zorunlu kılmış, Mersin'i de içine alan (Doğu Akdeniz'deki) kentlerin modernleşme süreci içerisinde yer almasını sağlamıştır.¹ 1870'li yıllarda geniş tarım toprakları ekime açılmış, göçeve Türkmenlerin yerleşik hayatı ve tarımsal üretmeye yönlendirilmesi yolunda ciddi girişimlerde bulunulmuştur. 1885'deki kuraklık pamuk üretimine zarar vermişse de bu durum Mısır'dan kaliteli tohumlar getirilmesiyle giderilmeye çalışılmış, tarımın ticarileşmesinin sağlanması yönündeki çabalar da artmıştır. Tarımın ticarileşmesi yolundaki gelişmeler, 1896–1913 döneminde ivme kazanmıştır. (Pamuk: 1994:116).

Adana Ovası'nda zirai üretimin artışına paralel olarak Mersin'deki liman faaliyetleri de gelişmiştir (İA, 1993:770). XIX. yüzyılda Mersin'i Adana'ya bağlayan otomobil yolu, Mersin iskelesinin ihtiyacını artık karşılayamaz duruma gelmiştir. 1883'te Bâbîali'den imtiyazı alan İngiliz, Fransız ve İstanbul bankacılarının ortaklaşa katıldıkları 165.000 İngiliz sermayeli bir şirket tarafından yapılan 67 km uzunluğundaki demiryolu, Ağustos 1886'da işletmeye açıldı. Demiryolunun ulaşımı ve taşımacılığa açılmasıyla Mersin, XIX. yüzyılın sonlarından itibaren Adana Vilâyeti'nin bütünüyle, Külek (Gülek) Boğazı sayesinde Konya, Kayseri ve Niğde yörelerinin de kısmen iskelesi durumuna gelmiştir.

Aynı yıllarda limana daha sık olarak Fransız bandırımlı Messageries Maritimes ve Compagnie Fabre, İzmir'deki Yunan ve İngiliz Şirket-i Mahsûsa ve Hîdîviye ait firmalar ile Rus bandırımlı gemiler uğramaktaydı. 1892 yılında ise Fransa ve İngiltere, Rusya, Avusturya, Danimarka, Yunanistan, İtalya ve İsveç bandırımlı gemiler Mersin Limanı'na ticaret için düzenli giriş-çıkış yapmaktadır. (AVS; 1309:102).

I.Dünya Savaşı'nda Toros ve Amanos tünellerinin açılmasıyla Gülek Boğazı'ndan gelen ticaret hacmi artmış bu gelişme Mersin Limanı'ndaki ticaret hacmini de olumlu yönde etkilemiştir (İA, 1993:771 ; TA, 1976:15).

Mersin'de limandaki ticari hareketlilik, kentin idari gelişimi ve nüfus artışını da beraberinde getirmiştir. 1841 yılında küçük bir balıkçı köyü olarak Mersin, Tarsus Kazası'nın Gökçeli Nahiye'sine bağlı bir konumdaydı. Daha sonra sırasıyla: 1864'te kaza, 1888 yılında ise Tarsus Kazası'nı da kendisine bağlayarak, sancak olmuştur. 1924 yılında ise Vilayet merkezi haline

¹ Sözü edilen gelişmelerin Mısır Örneğinde yansımaları için bkz. Ali Bilgenoğlu, "Amerikan İç Savaşı ve Mısır: Pamuk Örneğinde Mısır Modernleşmesi ve Amerikan İç Savaşı'nın Sürece Olan Katkısı", Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, C.3, S.11, Bahar, 2010.

getirilmiştir. (İnce, 1938:45). 1933 yılında, çevredeki ilçeler de birleştirilerek oluşturulan İçel Vilayeti'nin merkezi de yine Mersin'dir. (İçel İl Yıllığı, 1972:210-211). Bilindiği üzere 2002 yılında "İçel" adı "Mersin" olarak değiştirildi.

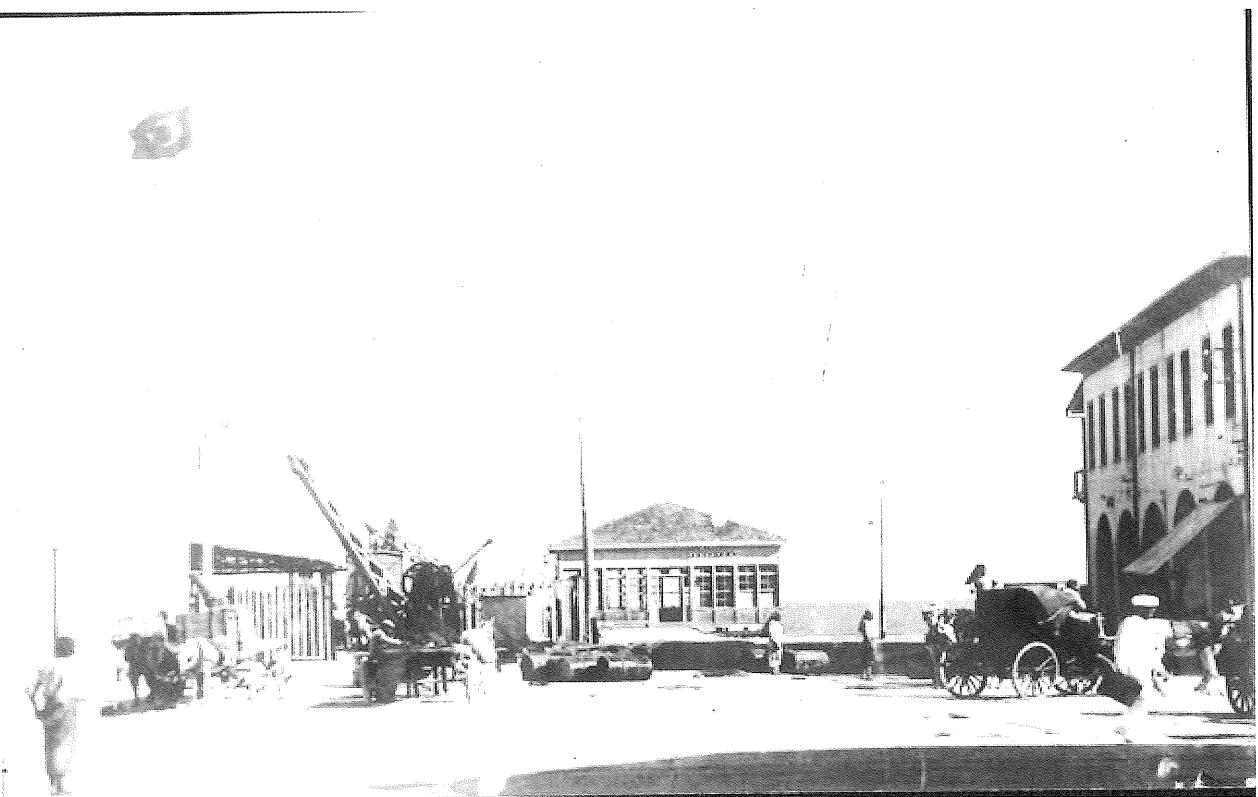
1879'da ise nefs-i Mersin kasabasında 625 Müslüman, 147 Rum, 37 Ermeni ve 50 Katolik'in yaşadığı belirtilmiştir (AVS,1296:150). Mersin Kazası'nın tamamında ise; 79 köyü ve 3197 hanesinde 7471 Müslüman yaşamaktaydı (AVS, 1296:151). 1891 tarihinde ise Mersin Kazası'nda toplam nüfusu 21.576'ydı. (1308 H. A.V.S.). 1925 yılında, Mersin merkez kazasının toplam nüfusu 33.370 idi. (TCDS'de 1925-26:825). Buna yönetsel olarak vilâyete bağlı durumdaki Tarsus Kazası'nda eklediğimizde, Mersin'in nüfusu 103.343'ü bulmaktaydı. 1927 yılında Mersin Vilâyeti, Merkez Kazayla, Tarsus Kazası'ndan ve 4 nahiyyeden ibaretti. Elvanlı, Erçel nahiyyeleri merkez kazasına, Namrun (Karatekin), Gülek nahiyyeleri de Tarsus Kazası'na bağlıydı. 1927 yılında yapılmış olan Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk nüfus sayımı sonucuna göre, Mersin Vilâyeti'nin genel nüfusu toplam 109.423'tü. (TCDS, 1926-27:1096).

2010 yılı verilerine göre il nüfusu 1.647.899 Mersin merkez nüfusu ise 843.429'dur. Mersin ilinin 1927 - 2000 yılları arasında nüfus sürekli artış göstermiştir.

- Mersin ilinde en yüksek nüfus artışı 1985 - 1990 yılları arasında % 40.6'dır. Mersin ili 1990 - 2000 yılları arasında yıllık nüfus artış hızı %26.5'dir.
- Buna göre Mersin merkezinin nüfusu, 1891'den günümüze 40 kat artmıştır.
- 1891 ======> 2010
- (21.500) (850.000) (40 kat)
- İl genelinde ise 1927'den 2010'a nüfus artışı 15 kat olarak gerçekleşmiştir.
- 1927 ======> 2010
- (109.423) 1.647.899 (15 kat)

Mersin Limanı'nın tarihsel gelişimine baktığımızda I.Dünya Savaşı döneminde Toros ve Amanos Tünellerinin açılmasıyla eskiden beri Gülek Boğazı'ndan gelen ulaşım ve buna bağlı olarak ticaret hacmi artmıştır. Böylece Mersin, Çukurova'nın ve Konya-Kayseri ve Niğde bölgesinin başlıca limanı olmuştur. I.Dünya Savaşı, tüm Türkiye limanlarını olduğu gibi Mersin Limanı'nda ekonomik veriler bakımdan olumsuz etkilemiştir. I.Dünya Savaşı öncesi 465.000 ton olan ticaret hacmi, 1932'de 443.000 tona düşmüştür, ancak 1938'de 765.000 tona ulaşabilmiştir.

1920'lerin sonunda liman hizmetlerinin 5 iskele üzerinden yürütülmekte olduğunu görüyoruz. Bu iskeleler şunlardır: 1- Gümruk İskelesi (iskelenin ucundaki ahşap yapı yolcu salonu olarak kullanılmıştır), 2-Taş İskele (hhracat için kullanılan iskelelerden en önemlisi), 3- Ahşap İskele (1880'de Mersin'deki ilk vapur acentelerinden biri olan Mesajeri Maritim şirketi tarafından yapılmıştır. Bunun yanında 1883 yılında İspanya Konsolosluğu yapan Mavromati'ler tarafından da bir iskele yapıldığı bilinmektedir) (Develi, *a.g.e.*, s. 179; Vural-Artan, *a.g.m.*, s. 18), 4- Belediye İskelesi (ise 1923 yılında Mersin Belediyesi tarafından yapılmıştı) ve 5- Demiryolları İskelesi (Alman İskelesi olarak da bilinen) (1928'de beton olarak inşa edilen ve üzerinde 3 adet vinç bulunan iskelenin uzunluğu 140 metre, genişliği 16 metreydi. Demiryolları İskelesi, 1931 yılında tüccarların da kullanımına açılmıştır. (Yeni Mersin, 5 Temmuz 1931). İstasyona yakın olduğu için ihrac mallarının sevk edilmesinde büyük kolaylık sağlamaktaydı (Vural-Artan, 1995: 18).



Gümruk İskelesi 1934, Kaynak: <http://www.mersin.bel.tr/eskimersin//Gümruk İskelesi - 1924.jpg>

Kentin en önemli yerel gazetesi Yeni Mersin'e; limandaki iskelelerin alt yapı yetersizliği nedeniyle bazı sorumlara yol açtığı haberleri yansımıştır. Diğer şikayetler ise şöyle özetlenebilir: Tüccar, mali bazen teslim edemiyor ya da yükleme-boşaltma işlemleri eksik yapılmıyor, gıda maddelerinde bozulmalar görülüyor ve dolayısıyla tüccar zarar ediyordu (Yeni Mersin, 21-23 Temmuz 1929).

İskeleler "bozuk" olduğundan, vapurdan alınan ve boşaltılan eşya karaya verilememektedir. İskeleye iyi havalarda 4, kötü havalarda ancak 2 mavna yanaşabilmektedir. İskelelerin darlığı yüzünden tüccarlar mallarını, neredeyse iki katlı bina yüksekliğinde istiflemek zorunda kalyordı. Yanaşacak iskele bulamayan tüccarlar arasında sıra kapma sorunu yaşanıyordu. Hatta yüklenemeyen mallar mavnalarda ıslanıyor, bozuluyordu. Fırtınalı kötü havalarda bu zarar daha da artmaktadır. (Yeni Mersin, 1 Kasım 1929).

Mersin Limanı'ni oluşturan iskeleler bütünü, hem doğal koşulların getirdiği zorluklar hem iskelelerin yetersizliği Mersin'de ticaretin uzun yıllar düzensiz bir biçimde yapılmasına neden olmuştur. Bu bağlamda iskelelerin ve nakliye araçlarının yetersizliği, kötü hava koşulları vb. nedenler, Mersin'de ticari yaşamı olumsuz etkilemiştir. Bu nedenle ilerleyen dönemlerde Mersin'de modern bir liman yapılması fikri güçlenmiştir. Bu yönde Hükümet'in ciddi çalışmaları olmuş, bütçede yer verilmişse de bunların uygulanması çeşitli nedenlerden dolayı mümkün olmamıştır. (Durak, 2006: 71). Limanın yapılması konusunda ilk teklif, 1922 yılında bir Fransız vatandaşı olan K. Grunbland ve şirketinden gelmiştir. Uzun görüşmeler neticesinde teklif önce Nafia Encümeni tarafından kabul edilmiştir. Ancak Nafia tarafından kabul edilen bu imtiyaz

antlaşması Maliye Encümeni tarafından reddedilmiştir. Nedenler çeşitli olmaka birlikte; teknik nedenlerin ilk başta yer aldığı metinde Mersin Limanı'nın konumu dolayısıyla sağladığı ticaret potansiyeli göz önüne alındığında, limanın devlet tarafından yapılması gereği savunulmuştur. (Karacan, 2005: 44). Mecliste yapılan görüşmeler neticesinde, limanın devlet tarafından yapılmasına Nisan 1924'te karar verilmiştir. Keşifleri yapmak ve yapımına girişilmek üzere ilk yıl için 200.000 lira ödenek ayrılmış ve 1927 yılına kadar bitirilmesi planlanmıştır. Yapılan planlamalara rağmen, liman bu dönem içerisinde yapılamamıştır. Haziran 1927'de yeni bir kanunla, izleyen dört yılda yapılması ve ödenek ayrılması planlanmıştır. Ancak yine de istenen düzeyde bir liman inşası gerçekleştirilememiştir. 1927'deki kanun 1929 yılının büyük yatırım programına ait kanunla ortadan kaldırılmış ve Mersin Limanı'nın inşası yeni döneme bırakılmıştır.²

Mersin Limanı, Fransız işgalinde Grunbland Şirketi tarafından işletilmiştir. Ancak şirketin işgal dönemi sonrasında limanla ilişkisinin hemen kesilmediği anlaşılmaktadır. Liman İnhisar Şirketi'nin kuruluşuna kadar geçen süre içinde birçok şirket, liman inşaatı için hükümete teklife bulunmuştur. Bu şirketlerden biri de yine Grunbland Şirketi'dir. Şirketin, teklifinde, limanın işletme imtiyazı da önerilmektedir. 25 yıllık imtiyazı öngören bu teklifte, Hükümetin istediği zaman imtiyazı geri alabileceğini belirtmektedir. Limanın bütün bina, arazi ve işletmelerine sahip olmayı isteyen şirket, iskele ve liman inşaat için sağlanacak malzemelerin vergiden muaf tutulmasını da teklif etmiştir. Grunbland Şirketi'ne işletme ve inşa hakkı verilmemiştir. Milli Mücadele sonrasında yapılan ekonomik politika ve düzenlemelerin birçoğunda, ülkenin dışa bağımlı hale gelmesini önleyecek tedbirler alınmaya çalışılmıştır. Bu nedenle Cumhuriyet kadrosu, ilk yillardan itibaren, her alanda devlet egemenliğini sağlayabilmek için ekonomiye de "milli" bir nitelik kazandırmaya çalışmıştır. Ülke olanaklarını en üst düzeyde kullanmak temel politika olmuştur. Bu doğrultuda devlet İnhisarına geçen limanlar, yerel idarelerin yönetimini üstlendiği anonim şirketlere devredilmiştir. Yabancı şirketlere yalnızca limanların modernleştirilmesi ve inşası için başvurulmuştur. (Durak, 2006: 72-73.).

Bu bağlamda Mersin'deki liman hizmetleri de 1927 yılı itibarıyle Mersin Liman İnhisarı Türk Anonim Şirketi tarafından yürütülmüştü. 1925'te devlet İnhisarında bulunan İstanbul, İzmir, Trabzon ve Mersin limanlarının işletilmesi, devlet politikasının genel yapısına uygun olarak, yerel yönetimlerin egemenliği ve kontrolündeki anonim şirketlere devredilmiştir. Mersin Liman İşleri İnhisarı da, 27 Mayıs 1927'de Ticaret Vekaleti tarafından, Mersin Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi'ne verilmiştir. Şirket'in kurucuları Mersin, Tarsus, Adana Belediyeleri, Mersin Özel İdaresi, Mersin Ticaret Odası ve Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'dir (Mersin Limanı TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 1965:7).

² TBMM Zabıt Credis, D.2, C.17, s.598-601.



Kaynak: Mersin Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi 1927-1939 Yıllarına Ait Broşür, Ata Çelebi Basımevi, 1940.

TBMM 1929 yılında, Sivas-Erzincan-Erzurum, Adapazarı-Bolu-Bayındır ve Filyos-Ereğli hatları ile Samsun, Mersin ve Ereğli limanlarının inşası ve Trabzon, İnebolu, Amasra'da birer dalgakıran yaptırılması için on iki yılda harcanmak üzere 140 milyon liranın ayrılmasına karar vermiştir. Bu kanun 1932 yılına kadar uygulanmış fakat dünyadaki ekonomik buhranın etkilerini azaltmak açısından alınan tasarruf tedbirleri neticesi yatırımlar durdurulmuştur (Yücel, 1989: 66).

Süleyman Fikri (Mutlu) Bey tarafından 1933 yılının Mayıs ayında meclise, Filyos-Ereğli hattı ile Ereğli Limanı'nın yapılması hakkında 1/661 sayılı kanun layihesi sunulmuştur. Burada Süleyman Fikri Bey, limanın yapılması ile ilgili görüşlerini aktarırken, Mersin Limanı'nın henüz yapılmamasından duyduğu üzüntüyü de dile getirmiştir.³

Yeni Mersin Gazetesi'nde şirketin 1939 yılına ait toplantı ve bazı üyelerin seçimi ile ilgili haber söyle aktarılmıştır:

"Mersin Liman İnhisar Şirketi dün öğlenden evvel saat on da heyeti umumiye içtimaiyi şirket binasında yapmıştır. Toplantıda ruznamede mevcud maddeler görüşülmüş ve 1939 senesi muamelati hakkında idare meclisi raporu okunarak tasvip ve kabul edilmiştir. Şirketin merakip, demirbaş eşyası ile gayri menkul emvali ve amortismanı tayin ve tesbit olunmuştur. Merakip için sigorta pirim ve ihtiyat akçesi ayrılmış ve bilanço tasdik edilmiştir. Müddeti biten müräkipliğe tekrar B. Fuat Mörel ve müddeti biten meclisi idare azalıklarına tekrar B. Sait Arif Akıncı ve B. Veysel Arıkol seçilmişlerdir". (Yeni Mersin, 1 Mart 1940).

Şirketin, liman hizmetlerini 30 yılına yerine getirmesi kararlaştırılmışsa da 1942 yılı sonunda tüm hakları, Devlet Demiryolları tarafından satın alınmıştır. Mersin Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi, yaklaşık 15 yıllık işletmesi süresince sadece liman hizmetlerini yerine getirmekle kalmamış, iskelelerin onarılması ve ticarette yaşanan sorunları gidermek için kurumlar arası bağlantıları da sağlamıştır. (Durak, 2006:73-74).

³ TBMM Zabit Cəridesi, D.4, C.15, s.311.

Mersin
Liman İşleri İnhisarı
Ü. A. Şirketi

- 3 -

- 1 — Sirketin Ünvanı : Mersin Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi.
- 2 — İmtiyaz ve İnhisar mukavelenamesi tarihi : 1 / Kânunuevvel / 926
- 3 — Sirketin işe başladığı tarih : 1 / Ağustos / 927
- 4 — Sirketin merkezi : Mersin
- 5 — Telgraf Adresi : Mersin Liman Şirketi
- 6 — Telefon : Müdürlük No. 13 — Muhabere No. 54 — İşletme . . . No. 34
Katafathane No. 27 — Taş iskelesi No. 100 — Belediye iskelesi No. 103
- 7 — Sirketin müddeli : 30 yıl
- 8 — Sirketin imtiyaz ve İnhisarı danlınlıkta bulunan işler : İmtiyaz mukavelenamesinin birinci maddesinde yazılı olduğu üzere ; "Mersin Limanında gemilere taşlı Su tevziatı ve kömür de dahil olmak üzere yolcu ağırlığı haricinde bilüm tahmil ve tahliye ve dalgaçık ve tahlisiye işleri inhisarıdır."
- 9 — Sirketin hissedarları :

Münakâlet Vekâleti
Mersin, Adana, Tarsus Belediyeleri
İçel Vilâyeti İlâusu İdaresi
Mersin Ticaret Odası

Liman Şirketi ayrıca, çalışanlarını desteklemek üzere bir de kooperatif kurulmasını sağlamıştır. Mersin Liman Şirketi İşçileri Kooperatif Şirketi, Eylül 1929'da 32 yılına kurulmuşsa da faaliyetine 1937 yılına kadar devam etmiştir. Kurucu başkanı ise Vali Faik Bey'dir⁴. (Durak, 2006: 74). Ancak, mevcut iskelelerin ticari yoğunluğu kaldıracak yapıda olmayışı her dönemde sıkıntı yaratmıştır. Bununla birlikte, Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren Mersin'e modern bir liman yapılmayı beklenen de her zaman gündemde kalmıştır.

Liman İnhisar Şirketi, kurulduğu 1929 yılından Devlet Demiryolları'na devredildiği 1942 yılına kadar limanı teknik, vasita ve iskeleler açısından oldukça iyi hale getirmiştir. Yükleme-Boşaltma faaliyetleri daha düzenli hale getirilmiş böylelikle limanın verimliliği artmıştır. Modern bir limanın yapımı için beklenenler bu dönemde karşılık bulmamıştır. 1951 Nisan'ında Cumhuriyet Gazetesi'nde "Mersin Limanı'nın Yapılması Lüzumu" başlıklı yazında limandaki iskelelerin yetersizliği, yılda dört yüzbin balya pamuğun, yüz yirmi bin ton mahsulün ihracatının ve ithalatın nasıl yapılacağı konusunda sorunlar belirtilmektedir. Mersin Liman inşaatının masrafı da en fazla 60 milyon TL'ye bitirileceği ifade edilmiştir. (Cumhuriyet, 23 Ağustos 1951). Türkiye'nin Akdeniz kıyılarında yapılacak liman yerinin belirlenmesi konusunda uzun süren tartışmalardan sonra nihayet 1954 Nisan'ında Mersin Limanı'nın inşası⁵ bir Hollanda şirketine ihale edilmiş ve inşaata başlanmıştır.

Hatay'ın Türkiye'ye katılması ve İskenderun Limanı'nın gelişmesi, Mersin'in kısa süreli imtiyazlı liman olma üstünlüğünü sona erdirmiştir. Örneğin 1952'de Mersin Limanı'na 614.000 tonluk gemi giriş çıkış yaparken, İskenderun Limanı için bu rakamlar, 1.289.000 ton olarak

⁴ BCA, FK.: 30.18.01.1, Sayı: 82391, Yer No: 4.40.6, T.: 27.07.1929.

⁵ Cumhuriyet, 26 Nisan 1954.

belirtilmiştir. Ancak Mersin Limanı, coğrafi durumu ve İç Anadolu ile Çukurova mallarını daha kolay nakliye edilebilmesi açısından İskenderun Limanı'na göre önem verilen bir liman olmuştur (Türk Ansiklopedisi, 1976:15).

Mersin Limanı'nın hinterlandının geniş olması ihracat mallarındaki çeşitliliğin artışındaki önemli bir etkendir. Mersin Limanı ticareti hakkındaki 1938 yılı verilerine göre, hububat, pamuk, maden ve canlı hayvan ihracı ilk sıraları almıştır. (Bkz. Tablo 1 ve Tablo 2)

YIL	Hububat TL/ Ton	Pamuk TL/ Ton	Madenler TL/ Ton	Digerleri TL/ Ton
1937	3.550.517/ 66.843	1.922.300/ 4.606	908.139/ 39.798	2.033.629/ 22.272
1938	4.191.107/ 83.776	4.820.482/ 13.826	1.748.020/ 66.156	3.415.064/ 33.865

Tablo 1: Mersin Limanı İhracatı (1937-1938), Kaynak: Cumhuriyet, 2 Temmuz 1938

Aynı yıllarda Mersin Limanı'ndan Ortadoğu ülkelerine canlı hayvan ihracatı yapılmaktaydı. (Bkz. Tablo 2)

Yıl	İhraç Edilen Hayvan Sayısı	Gelir
1937	72.467	295.354
1938	19.795	75.434

Tablo 2: Mersin Limanı'ndan İhraç Edilen Canlı Hayvan Sayısı (1937-1938), Kaynak: Cumhuriyet, 2 Temmuz 1938

Çukurova'nın tarımsal zenginliklerini dış pazarlara ulaştırmak işlevini üstlenen Mersin Limanı, daha çok bir ihracat limanı görünümündedir. Dış ticarette ihracat, bu limanda hep önde gelen etkinlik olmuş, ithalat onu izlemiştir.

1937 yılı içinde Mersin Limanı'ndan yabancı ülkeler'e yapılan ihracatın değeri 9.757.000 Lira, miktarı ise 156.298 tona ulaşmıştır.

	1936	1937
Pamuk	5.305.000	2.038.000
Çavdar v.s.	321.000	1.975.000
Madenler	186.000	1.148.000
Bağday	419.000	2.068.000
Arpa	201.000	521.000
Tiftik, Yapak	1.429.000	500.000
Küspe	291.000	451.000
Bakliyat	145.000	363.000
Canlı Hayvan	215.000	337.000

Tablo 3: Mersin Limanı 1936-37 yılı İhracat Rakamları

II.DÜNYA SAVAŞI YILLARI

Türkiye İkinci Dünya Savaşı'nda izlediği politika ile savaşa girmemeyi başaranın sıcak savaşın yıkımından kendini korumasını bildi. Ancak alınan tüm tedbirlere karşın Türkiye Cumhuriyeti savaşa dahil olmadığı halde ekonomik açıdan çok yıpranarak çıkacaktır. 1929 dünya ekonomik krizi sonrası zaten bir hayli daralmış bulunan ithalat, savaşlarının ilk iki yılı içerisinde yarı yarıya düştü. Yetişkin nüfusun büyük bir bölümünün askere alınması, üretimde büyük düşmelere yol açtı; örneğin buğday üretiminde yüzde elliye yaklaşan bir düşüş meydana geldi. Ordunun güçlendirilmesi için silah altına alınan asker sayısının arttırılması ve savaşa hazır tutulması, savunma harcamalarını hiç olmadığı kadar yükseltti. Daha önceki dönemlerde ülke bütçe gelirlerinin yaklaşık % 40'ı savunma harcamalarına ayrılrken savaşın başlaması ile birlikte savunma harcamaları bütçe harcamalarının yaklaşık % 60'ına yükseldi. Örneğin 1942'de 394.3 milyon TL. büyülüğündeki bütçenin 221 milyon TL. si savunma harcamalarına tahsis edilmiştir. (Tezel, 1994:404).

Şevket Süreyya Aydemir'in belirttiğine göre, Türkiye de savaş öncesinde ekonomiyi savaş şartlarına hazırlamak için bir çalışma yapmadı. Ordunun kendi içinde yaptığı hazırlıklar dışında, savaş ekonomisi şartları ve meseleleri üzerinde durulmadı. (Aydemir, 1975: 70). Oysa, devletin savaşın devam ettiği yıllarda üretim ve bölüşümü yönetecek ve denetleyecek bir organizasyon kurması gerekiirdi. Buna karşılık, Herslag'in ifade ettiği gibi, uygulana gelen devletçilik politikası Türkiye'nin savaş şartlarına daha kolay uyumunda etkili oldu. (Hershlag, 1968: 131).

Harcamaları karşılamada vergi gelirleri ve borçlanma hasılatı yeterli olmadı. Artan harcamaların belli bir kısmı ancak Merkez Bankası kaynaklarından karşılanabiliyor. Böylece ülkede emisyon hacmi artıyor ve bunun sonuçları da diğer olumsuz şartlarla birleşerek enflasyonu hızlandırdı. Savaş öncesinde başlatılan planlama çalışmaları ve sanayi yatırım programları, savunma harcaamaları nedeniyle askiya alındı. Tüm bu etkenlerin, savaşlarının Türkiye'de bir iktisadi gerileme dönemine zorunlu girişi hazırladığını bize göstermektedir. 1940 sonrasının darlık koşulları bir yandan var olan toplumsal yapı ile, diğer yandan siyasi kadrolara ve bürokrasiye geniş yetkiler veren iktisat politikaları ile birleşmesi, bu dönemde gelir dağılımında önemlilik değişikliklere yol açmış ve bu dönüşümler savaş sonunda ekonomik, sosyal ve siyasi gelişmeleri büyük ölçüde biçimlendirmiştir. Savaş yılları aynı zamanda yönetimin bir yandan bu süreci haksız kazanç elde etmek isteyenlere karşı önlemler almak isteyen, etkin devlet müdahalelerini yerleştirmek ve ekonomik/ kültürel katkılara yöneltmek için bazı uygulamaların yürürlüğe konduğu dönem olarak değerlendirilmesine neden olmuştur (Boratav, 1995: 63-64).

MERSİN LİMANI

Yer :Mersin Limanı

- **Tarih :**1.Aşama :1954-1960,
- **Ek Tesisler :**1963-Günümüze
- **İşveren :**TCDD
- **Yapım :**Hollanda Kraliyet Liman

1926 yılında kabotaj hakkının elde edilmesiyle birlikte Mersin, Tarsus, Seyhan ve Ceyhan belediyeleriyle, Mersin Ticaret Odası ve Mersin Özel İdaresi'nin ortaklaşa girişimiyle Mersin Liman Şirketi kurulmuş, Mersin Limanı, 12 Kasım 1942 tarih, 5255 sayılı Resmi Gazete 'de yayınlanan 4303 sayılı yasa ile TCDD Genel Müdürlüğü 'ne bağlanmıştır.

<ul style="list-style-type: none"> • İnşası Şirketi (Koninklijke • Nederlandsche Maatschappij • Voor Havenwerker) • Bedel :70 Milyon TL 	<p>Mersin Limanı'nın temeli 3 Nisan 1954 'te atılmış 30 Ağustos 1958 tarihinde ticaret rihtiminin yapımı bitirilmiş, günümüzdeki liman ise, 27 Nisan 1960 tarihinde hizmete açılmıştır.. Ek bölgelerle liman inşaatı 1963 yılında tamamlanmıştır.</p>
--	---

Kaynak: Türkiye Mühendislik Haberleri/ Sayı: 442-443, 2006/ 2-3.

II. Dünya Savaşı konjonktüründe Türkiye ekonomisini yeniden düzenlemek amacıyla 18 Ocak 1940 yılında Milli Korunma Kanunu Türkiye Büyük Millet Meclisinde kabul edilmiştir. Refik Saydam Hükümeti'nin savaşta uygulamaya çalıştığı ekonomik önlemler, bazı yönleriyle Milli Korunma Kanunu, Varlık Vergisi ve Toprak Mahsulleri Vergisi, Çiftçiye Topraklandırma Kanunu, Köy Enstitüleri ve Milli Eğitim Bakanlığı'nın "liberal", hümanist ve aydınlanmacı kültür politikası, sınırlı bir küçük burjuva reformizminin etkili olduğu atılımlar olarak yorumlanabilir. Bu uygulamaların her biri, toplumsal yapı içerisindeki egemen güçlerin direnmesi ile ya son bulmuş ya da düşündedeki amaçları dışında bir yerlere sürüklenecektir. Toprak reformu, eğitim politikası, özellikle Köy Enstitüleri gibi konular ve uygulamalar üzerindeki tartışmalar, asılsız iddialar, CHP içindeki değişmeye ve çok partili rejim içinde ortaya atanların bile savunamadığı sahipsiz projeler olarak siyasal tarihimizdeki rolünü tamamlamışlardır. (Boratav, 1995: 64)

Savaş yıllarda Türkiye'de hükümet kuran Başbakanlar Refik Saydam ve Şükrü Saracoğlu'dur. İki hükümetinde bu dönemde ortaya çıkan ekonomik sorunları çare olabilmek amacıyla buldukları reçete aynıdır: "*Azalan üretim ve ithalat koşullarında oluşan darlıkların ve önenemeyen enflasyonist baskınların halk yoğunlarının tahammül sınırını aşmasını önlemek ve büyük kentlerin beslenmesini, ısınmasını ve giyimini sağlayabilmek...*" (Botarav, 1995:64-65).

Refik Saydam hükümeti, sorunu, katı fiyat denetimleri ve tarım ürünlerine düşük fiyatla el koyma yöntemleri ile çözmeyi denedi. Ocak 1940'ta çıkarılan Milli Korunma Kanunu, bu yaklaşımın ana aracı olacaktı. (Ücretli iş yükümlülüğü, çalışma süresinin uzatılması ve ücret sınırlaması gibi işgücünü denetleyen hükümlerin yanı sıra, sermayeye karşı da hükümltlere, özel işletmelere geçici el koyma, ithalatta ve iç ticarette azami, ihracatta asgari fiyatları saptama, temel besin maddelerinin vesikayla dağıtılması gibi geniş yetkiler veren bu kanundur). (Boratav, 1995: 65).

Refik Saydam hükümeti, devletin iç ve dış ticaret üzerindeki denetimini artırmak için Ticaret Ofisi ve İlaç Müsteşarlığı gibi yeni örgütlenmelere gitti. Buğday, pamuk, şeker pancarı piyasa fiyatlarının altında satın alınıyor, pamuklu dokuma ve şeker (vesikalı dağıtımın dışında) devlete yüksek karlar sağlayacak fiyatlarla; ekmek ve kömür ise ucuz kentli nüfusa satılıyordu. Özel ticaretin egemenliğinde pazarlanan mallarda ise fiyat denetimleri uygulanıyordu. Bu sistemin ne kusursuz olduğunu ne de tamamen iflas ettiğini söyleyemeyiz. Asker ucuzla beslenmiş ve giydirilmiş, kenti nüfus ise gelir sınırları fazla zorlanmadan ekmek ve kömür sağlayabilmişdir. (Boratav, 1995:66) Ancak piyasada denetime gidilen her alanda karaborsanın, istifciliğin, rüşvet ve nüfuz ticaretinin önüne geçilememiştir.

1942 Temmuz'unda Başbakanlığa getirilen Şükrü Saracoğlu, piyasa üzerindeki sıkı denetim mekanizmlarını gevsetme yoluna gitmiştir. İlaç Müsteşarlığı lağvedilmiş ve gıda maddeleri üzerindeki fiyat denetimleri hafifletilmiş ve yavaş yavaş kaldırılmaya başlanmıştır. Tüm bunlara rağmen 1942 ve 1943 yılları en yüksek enflasyonun yaşandığı dönem olmuştur. Saracoğlu

hükümetinin bu süreçler sonunda oluşan aşırı kazançlara ve enflasyona karşı bulduğu çözüm, iki vergilendirmeden oluşur: Varlık Vergisi ve Toprak Mahsulleri Vergisi. (Boratav, 1995: 66).

1940-1945 yılları ekonomik göstergeler açısından değerlendirildiğinde bir gerileme dönemi olarak adlandırılmaktadır. Ancak bu geçici dönem yine ekonomik göstergeler açısından değerlendirildiğinde savaşın bitiminden itibaren yerini bir başka döneme bırakacaktır.

SAVAŞ YILLARINDA MERSİN LİMANI

II.Dünya Savaşı yılları ortalarına kadar Mersin Limanı, (Mersin) Liman İnhisar Şirketi tarafından işletilmiş, 1942'den sonra ise limanın işletme hakkı Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'na devredilmiştir.

Mersin Limanı, daha önceki dönemlerde olduğu gibi Çukurova'nın ve bölgeyi çevreleyen iç bölgelerin ürünlerini Avrupa'ya, ve Ortadoğu'ya taşıyan bir dış kapı görünümündedir. II.Dünya Savaşı'nın başlamasına aylar kala Mersin Limanı'ndan Kıbrıs'a, Almanya'ya, İtalya'ya, Danimarka'ya, Suriye'ye, Çekoslovakya'ya, Romanya'ya ve Belçika'ya ihracat yapılmaktaydı. (Bkz. Tablo 4)

Kıbrıs'a	90 kg Sade Yağ	54 Lira
	280 kilo Ham Deri	209 Lira
	3 ton Çavdar	121 Lira
	163 Kilo Mazı	33 Lira
Almanya'ya	10300 Kilo Ham Deri	6150 Lira
	1.517.000 Kilo Arpa	67607 Lira
	13080 Kilo Pamuk	1625 Lira
	500 Bin Kilo Krom	13480 Lira
İtalya'ya	105,600 kilo Arpa	4426 Lira
	20 Bin Kilo Pamuk	3808 Lira
	99200 Kilo Çavdar	4216 Lira
Danimarka'ya	768.843 Kilo Küsbe	24.249 Lira
Suriye'ye	3125 Kilo Mazı	750 Lira
Çekoslovakya'ya	196.838 Kilo Pamuk	82.699 Lira
Romanya'ya	121.829 Kilo Pamuk	56.162 Lira
Belçika'ya	121.570 Kilo Ergani Bakırı	36546 Lira

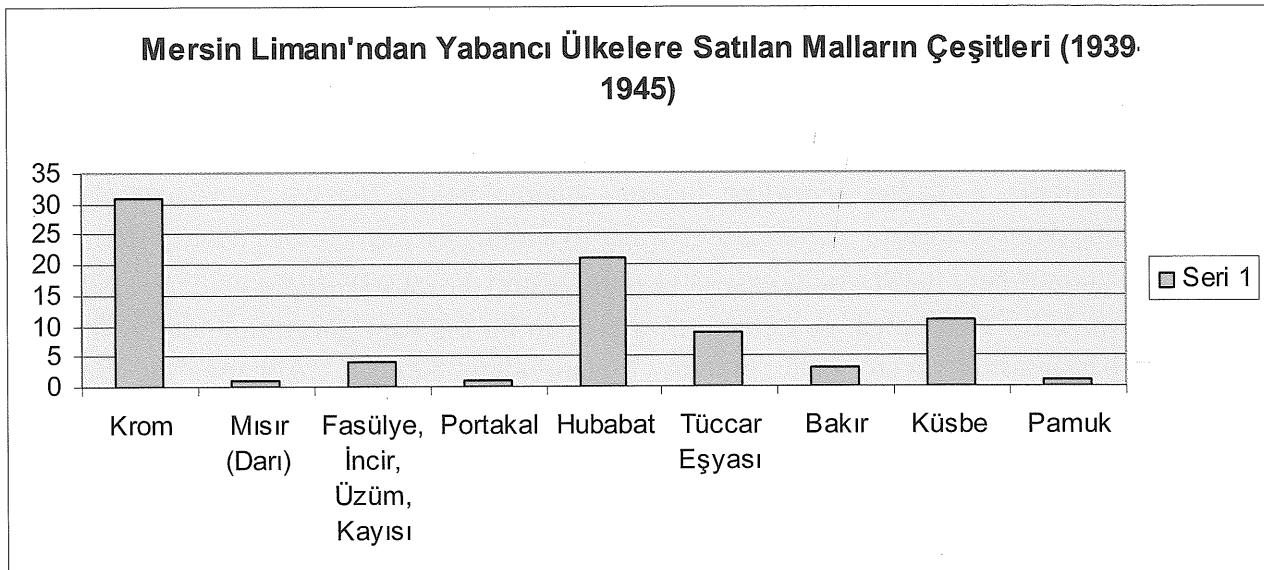
Tablo 4: Mersin Limanı İhracatı (24-30 Haziran 1939) Kaynak: Yeni Mersin, 2 Temmuz 1939.

II.Dünya Savaşı yıllarında Mersin Limanı ithalat ve ihracatı ile ilgili verilen bilgiler savaşın başlamasından hemen önceki yılları ve savaşın son aylarını da kapsayan 1945 yılına kadar olan süreci kapsar. (Bkz. Grafik I, II, III ve IV). Savaşın başlaması ile birlikte uluslararası ticaretin üzerindeki genel kriz havası Mersin Limanı'ni da etkilemiştir. Limana girip çıkan gemilerin sayısında ve getirdikleri/ aldıkları ürünün miktارında çok büyük düşüşler olmuştur. Bu süreçte dışarıya mal satılamamış, dışarıdan mal alınamamıştır. Yaşanan bu durum Türkiye ekonomisi ile birlikte Mersin Limanı hinterlandı içindeki hem üreticileri hem de tüketicileri etkilemiştir.

1939-1945 Yılları arasında Mersin Limanı'na gelen gemiler, bu gemilerin hangi ülkelere ait olduğu, ne getirdikleri ve ne aldıkları ile bilgiler Grafik I, II, III ve IV'te gösterilmiştir.

II.Dünya Savaşı'nda Mersin Limanı'na gelen gemiler, bu gemilerin hangi ülkelere ait olduğu, ne getirdikleri ve ne aldıkları ile bilgiler Grafik I, II, III ve IV'te gösterilmiştir.

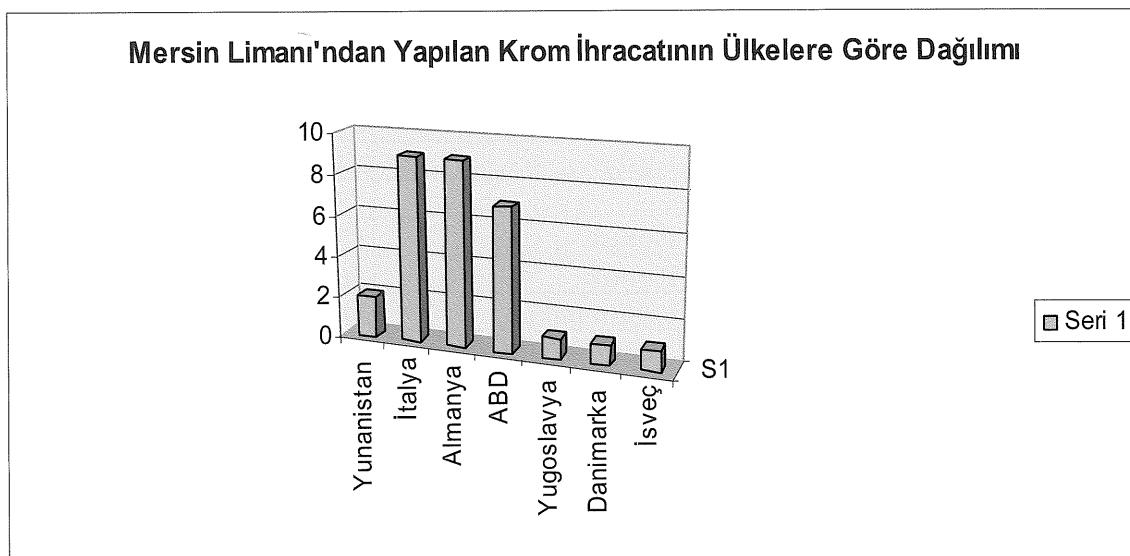
Grafik I:



Kaynak: Yeni Mersin Gazetesi, 1939-1945 yılları limanla ilgili haberler.

Grafik I'de görüldüğü üzere, Mersin Limanı'na gelen gemilerin yükledikleri mallar listesinin başında "krom" yer almaktadır. Kromdan sonra ihracat ürünlerleri arasında hububat önemlidir.

Grafik II.



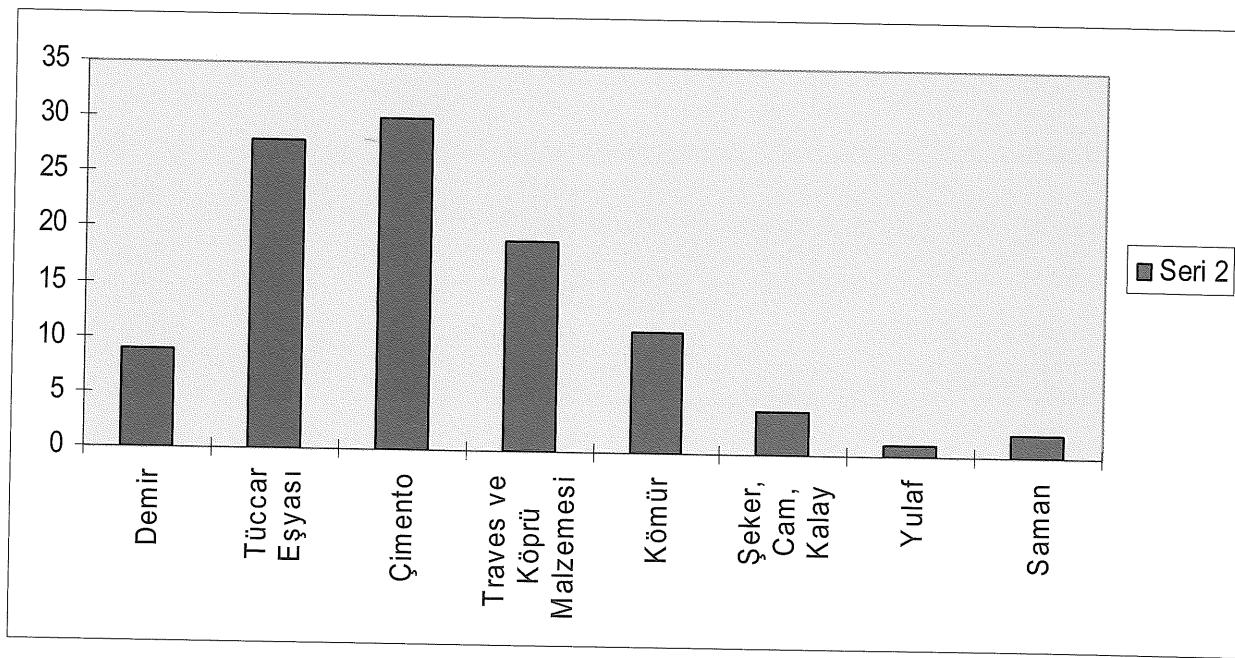
Kaynak: Yeni Mersin Gazetesi.

Grafik II'de görüldüğü üzere Mersin Limanı'ndan yüklenen kromun en önemli alıcıları sırasıyla Almanya, İtalya ve Amerika Birleşik Devletleri gelir. Almanya, Türkiye'den aldığı krom cevherini yüksek vasıflı çelik yapımında kullanıyordu. Savaş sanayiinde kullanılan krom cevherinin Almanya tarafından satın alınması müttefik devletlerce Türkiye'nin, savaş sırasında ve savaştan sonra eleştirilmesine neden olmuştur. Hatta 1944 Mart'ında Almanya'nın Türkiye'den krom alımı

İngiltere ve ABD'yi iyice rahatsız etmiş ve Türkiye'ye abluka uygulanması bile düşünülmüştü. Ancak bu yaptırımlar hem Türkiye dışında Almanya'ya krom satışları olması hem de böyle bir uygulamanın Türkiye-Almanya ticaretini ve dolayısıyla ilişkilerini artırabileceğinin gerekliliği hayata geçirilmemiştir. (Deringil, 1994:234). Bununla birlikte ABD Dışişleri Bakanı Hull, 9 Nisan 1944'te yaptığı açıklamada bütün tarafsız ülkelerden Almanya ile olan ticari ilişkilerini kesmelerini istemiştir.¹⁴ Nisan'da ise İngiliz ve Amerikan büyükelçileri Türkiye'ye birer nota vererek, Almanya'ya stratejik madde satışına son vermesini istemişlerdir. (Oran, 2002:466).

22 Nisan'da ise Nadir Nadi Cumhuriyet Gazetesi'nde Türkiye'nin İngiltere'nin istediği üzerine Almanya'ya krom ihracatını durdurmasını eleştiriyyordu: "Almanya ile aramızdaki alış-veriş münasebetleri bu bayların iddia ettiği gibi müttefiklerimizin düşmanlarına yardım olsun diye kurulmuş değildi. Bahis mevzuu olan milli varlık ve kudretimizin devamı idi...". (Cumhuriyet, 22 Nisan 1944).

Sonunda Türkiye'nin Almanya'ya krom sevkiyatını önce ayda 4.200 tona indirmeyi kabul etmesi ve ardından da 21 Nisan 1944'te satış tamamen durdurmasıyla sorun çözülmüştür. Almanya'ya krom sevkiyatının durdurulmasından sonra Müttefikler bu defa da Türkiye'den tüm stratejik madde ihracatını tamamen durdurmasını talep etmişlerdir. Mayıs 1944'te Türkiye ile İngiltere ve ABD arasında ticaret anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre Türkiye'nin Mihver devletlerle olan ticaretinin azalmasından dolayı uğrayacağı zarar, büyük ölçüde Müttefiklerce karşılaşacaktı. Örneğin 1944 yılında Almanya ile ticaretin (ithalat+ihracat) toplamı 100 Milyon TL'den sadece 700.000 TL'ye düşecektir. Anlaşmaya göre 1944 ABD ile ticaretin toplamı 63 Milyon TL'den 1945'de 118 Milyon TL'ye yükselecektir. İngiltere ile olan ticarette ise düşüş görülmüştür. (Oran, 2002: 466).

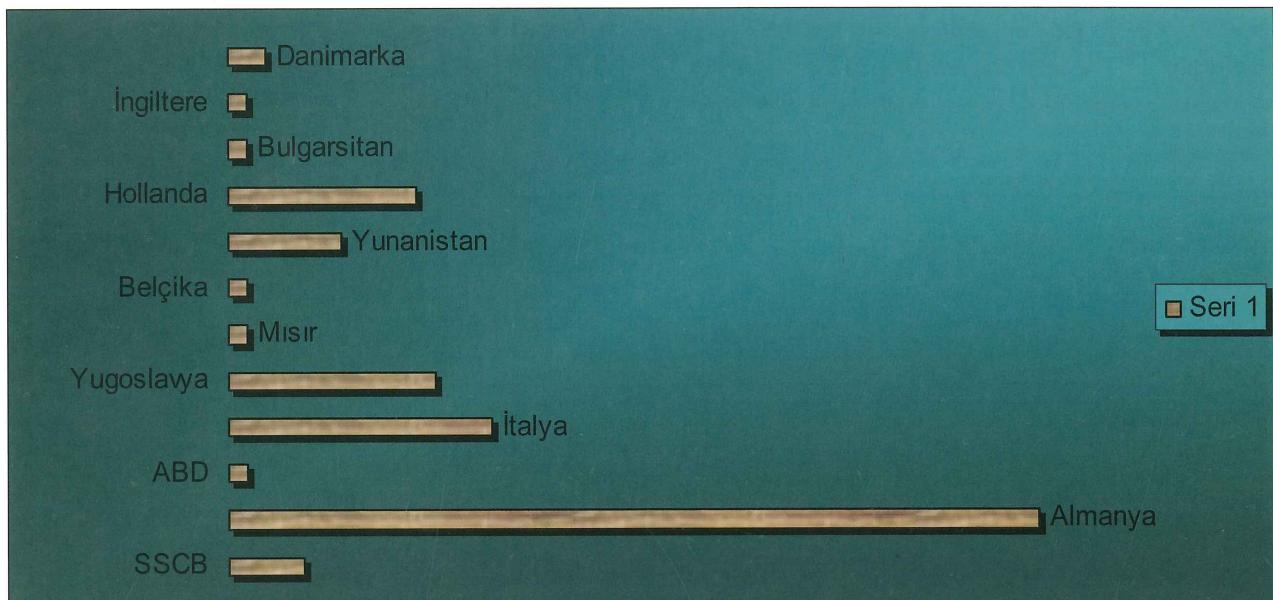


Grafik III: Mersin Limanı'na Gelen Malların Çeşitleri Kaynak: Yeni Mersin Gazetesi.

Grafik III'e göre; Mersin Limanı'na gelen mallar arasında çimento, tüccar eşyası ve traves/köprü malzemeleri listenin başında yer alır. Çimento ve köprü malzemelerinin ithalat ürünlerinin

önemli maddeleri arasında yer alması Türkiye'nin inşaat ve yol yapımındaki gereksinimini gösterir.

Grafik IV: Mersin Limanı'ndan Yapılan İthalatın Ülkelere Göre Dağılımı



Kaynak: Yeni Mersin Gazetesi.

Grafik IV'te gösterildiği üzere Türkiye'nin Mersin Limanı üzerinden ithalat yaptığı ülkeler, sırasıyla Almanya, İtalya, Yugoslavya ve Hollanda'dır.



II.Dünya Savaşı'nın tüm dünyayı kasıp kavurduğu günlerde Müttefik ve Mihver devletlerine ait gemiler, esir değişimi yapmak üzere Mersin Limanı'na gelmişlerdir. Talma ve Gradiska adlı gemilerin esir değişimi Yeni Mersin Gazetesi'ne şöyle yansımıştir:

"İngiliz-İtalyan esirleri dün mübadele edildi. Esirlerin hepsi kendilerini hürriyete kavuşturan Türk Milletine ve Kızılay Cemiyeti'ne derin minnet ve şükran duyguları besliyorlar. 21 Mart 1943 tarihinde Mersin Limanı'nda İtalyanların ve Almanların ellerinde bulunan İngiliz esir ve enterneleri ile Cidde'de bulunan, Alman ve İtalyan enternelerinin mübadelesi yapılmıştır. İngiltere Hükümeti, Cidde'de bulunan İtalyan ve Alman enternelerini Mersin'e getirmek üzere Talma isminde bir vapuru ve İtalyan Hükümeti de Gradiska adındaki hastane gemisini tahsis etmişlerdir. Cidde'den gelen Talma Vapuru'nda Cidde'de bulunan 25 Almanla 42'si subay, 106'sı gedikli ve 640'i tayfa olmak üzere 780 İtalyan bahriyeli ve 50 İtalyan sivil bulunmaktadır. Buna mukabil Gradiska Vapuru'nda Almanların elinde enterne bulunan 25 İngiliz bahriyeli ve İtalya'da esir İngiliz bahriyesi mensubu 42 subay, 106 gedikli, 640 tayfa, 19 ticareti bahriye mensubu ve 31 İngiliz sivil vardı. Bunların mübadelesi vapurdan vapura yapılmıştır". (Ulus, 22 Mart 1943).



SONUÇ

II. Dünya Savaşı yıllarında Mersin Limanı ticareti, hem limanın bazı teknik eksikliklerinden dolayı hem de savaşın ortaya çıkardığı nedenlerden dolayı kesintiye uğramıştır. Limanın ticari rakamlarındaki değişimlere bakıldığından, dünyadaki ve Türkiye'deki ekonomik gelişmelerin etkisinde kaldığı gözlenmektedir. 1939 yılında Mersin Limanı'na gelen gemi sayısı 400'ün üzerinde iken 1942'de bu sayı 200'ün altına düşmüştür. Savaş öncesinde (1937'de) 345.000 ton olan liman yükleme-boşaltma miktarı, 1940'da 230.000 tona kadar inmiştir.

İncelenen dönem içerisinde Mersin Limanı'na ait bir başka özellik ise Türkiye'nin sanayileşme hedeflerini gerçekleştirmek için ihtiyacı olan sanayi, inşa ve teknik malzemelerin indirildiği liman olmasıdır.

KAYNAKÇA

Adana Vilayeti Salnâmesi, H. 1296.

Adana Vilayeti Salnamesi, H. 1308.

Adana Vilâyeti Salnâmesi, H. 1309.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, 1925-26.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, 1926-27.

TBMM Zabıt Ceridesi, D.2, C.17, s.598-601.

TBMM Zabıt Ceridesi, D.4, C.15, s.311.

BCA, FK.: 30.18.01.1, Sayı: 82391, Yer No: 4.40.6, (T.27.07.1929).

Cumhuriyet Gazetesi

Uluslararası Gazetesi

Yeni Mersin Gazetesi

Mersin Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi 1927-1939 Yıllarına Ait Broşür, (1940). Ata Çelebi Basımevi.

Pamuk, Şevket, (1994), *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları

Tezel, Yahya Sezai, (1994). Cumhuriyet Döneminin İktisat Tarihi, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Aydemir, Şevket Süreyya, (1975). İkinci Adam, Cilt: II, İstanbul: Remzi Kitabevi.

Hershlag, Z.Y., (1968). Türkiye 'de İktisadi Planlama, İstanbul: İktisadi Araştırma Vakfı.

Oğuz, İbrahim. (2009), "Tarsus İskelesi'nin Önemini Kaybetmesi ve Mersin Limanı'nın Ortaya Çıkması", Mersin Sempozyumu, Mersin Üniversitesi-Mersin Valiliği-Mersin Belediyesi, Mersin, 19-22 Kasım 2008.

Karacan, Özcan, (2005). Atatürk Dönemi'nde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923-1938), Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı, Ankara.

Bilgenoğlu, Ali. (2010), "Amerikan İç Savaşı ve Mısır: Pamuk Örneğinde Mısır Modernleşmesi ve Amerikan İç Savaşı'nın Sürece Olan Katkısı", Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, Cilt 3, Sayı:11, Yıl: 2010/ Bahar.

Durak, Selçuk, (2006). 1929 Dünya Ekonomik Buhranı'nın Mersin Limanı Üzerine Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Mersin.

Yücel, N.Mutlu (1989). Bayındırlık Bakanlığı Tarihi 1920-1988, Ankara: Bayındırlık Bakanlığı Yayınları.

Boratav, Korkut, (1989). Türkiye İktisat Tarihi, 1908-1985, İstanbul: Gerçek Yayınevi.

Deringil, Selim, (1994). Denge Oyunu, İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye'nin Dış Politikası, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

İslam Ansiklopedisi, (1993), "Mersin", İslam Ansiklopedisi, C.VII

Türk Ansiklopedisi, (1976), "Mersin". C.XXIV, S.15-16, Ankara: M.E. Basımevi.

Mersin Limanı, (1965). TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, İzmir.

Fikri Mutlu, "Mersin Şehri Nasıl ve Ne Zaman Kuruldu (İskeleler)", İçel Halkevi Dergisi, Mersin, 1941, Sayı:42-43, s.6.

"Mersin Limanı", Türkiye Mühendislik Haberleri/ Sayı: 442-443, 2006/ 2-3. (www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/36.pdf/ (12 Nisan 2011 Tarihli Erişim)

Semih Vural-Gündüz Artan, "Mersin İskeleleri", *Mersin Deniz Ticareti*, Mersin, 1995.

<http://www.mersin.bel.tr/eskimersin//Gümrük İskelesi - 1924.jpg> (01.02.2011 Tarihli Erişim)