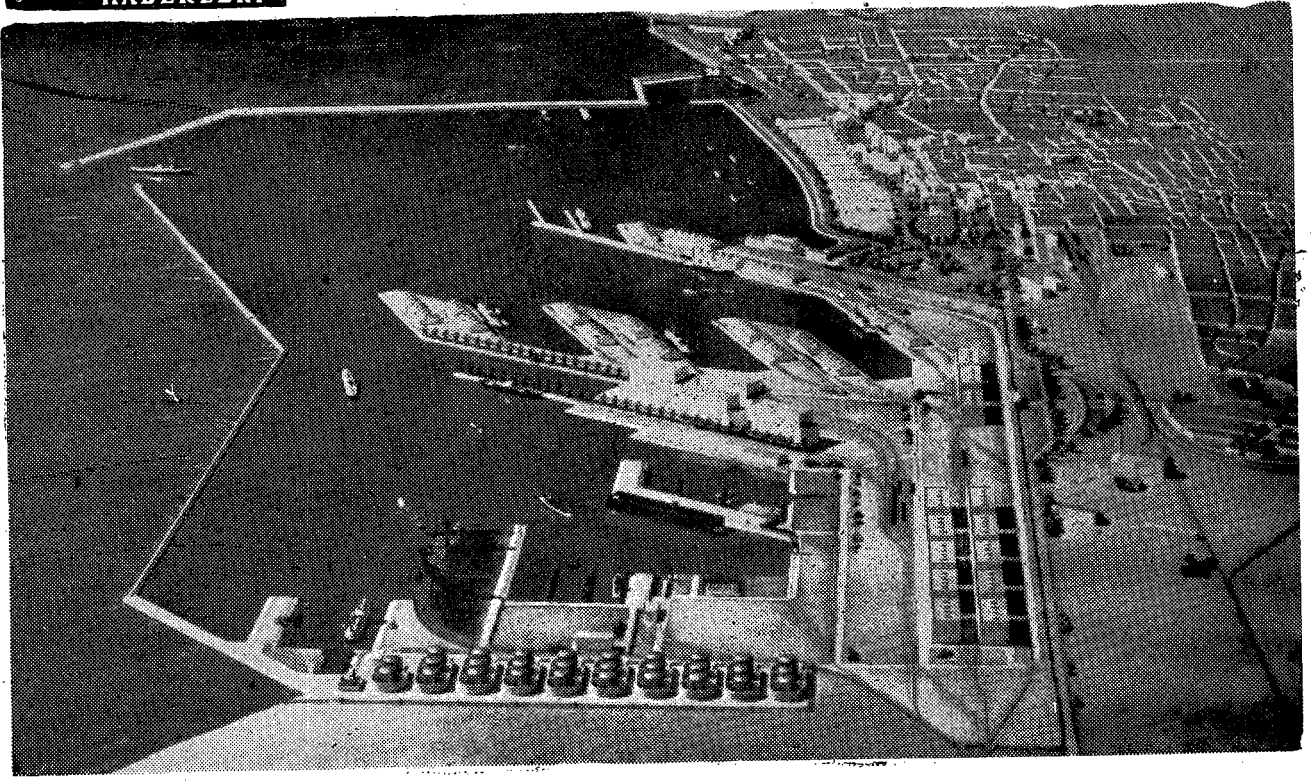




Mersin limanı genel durum planı

Liman ve Barınaklarımız

Tarihçe :

Üç taraftan denizlerle çevrili ve takriben 7260 kilometre uzunluğunda kıyılara malik olan memleketimiz, tıpkı İtalya, Fransa ve İspanya Akdeniz memleketleri gibi bir deniz memleketi olduğu halde liman tesisleri bakımından maalesef bu sayılan memleketlerden çok geride bulunmaktadır.

Yurdumuz asırlarca Asya ve Avrupa münasebetlerinde köprü vazifesi görmüş ve mühim kervan yollarının müntehi bulunduğu kıyılarımızda, bu sebeple bir çok ticaret şehirleri vucut bulmuştur.

Bu gün dahi dış ticaretimizin % 95 i deniz yolu ile yapılmakta, nüfusumuzun yarısından fazlası kıyı bölgelerinde yaşamaktadır. 24 ilimizin denizde kıyısı vardır, 14 büyük kıyı şehrimizin il merkezi olduğu limanların ekonomik sosyal ve diğer yönlerden memleketimiz için taşıdığı ehemmiyeti ifadeye kâfidir. Bütün bunlara mukabil liman mev-

Yazan :
Neddet GÜRAN
Yük. Müh.



zuu; memleketimizde en fazla ihmale uğramış mevzulardan biridir.

Yakın zamanlara kadar Karadenizde Sinop ve Akdenizde Yumurtalık tabii mersasından gayri gemilerin sığınabileceği bir barınma limanı yoktu. Akdeniz ve bilhassa Karadeniz kıyılarında gemiler can ve mal emniyetinden mahrum olarak seyretme zorunda kalır ve kıyılarla münasebetleri hava şartlarına bağlı bulunurdu. Bazı şehirlerde vasıtalar karaya çekilmek suretile yolcu ve eşya alıp verirlerdi.

Liman faaliyeti uzun yıllar boyunca bu iptidai şartlar altında cereyan etti. Bu hal; gemileri yarı atıl birer sermaye haline getirdiği gibi tahmil ve tahliye edilen eşya da ziyaa ve kıymet düşüklüğüne uğrar, tüccar da bu kararsız durum yüzünden açık liman şehirlerinden kaçı-

arak malını İstanbul ve İzmir gibi batı büyük liman şehirlerine naklederdi. Bu sebeple eşyalar mahdud birkaç noktada denize ulaşan mevcut kısa kara ve demir yolunu bırakarak uzun yollardan bu batı limanlarına taşınır, bu yüzden de yüz milyonlarca fuzulî ton-kilometre masrafı maliyet üzerine yüklenirdi.

Liman inşa faaliyetinin Tanzimattan Cumhuriyet ilânına kadar geçen devresi için izahat vermeğe pek lüzum görmüyoruz. Ancak Cumhuriyet Türkiye'sine yukarıda zikredilen ve modern teçhizatın mahrum İstanbul ve İzmir limanlarının intikal ettiğini kaydedebiliriz.

Cumhuriyet ilânından sonraki durum :

Bütün Türkiye'nin ihtiyacını karşılamaktan uzak olan ve iktisadi gelişmeyi engelleyen bu liman durumunu ıslah etmek için 1923 yılından 1940 yılına kadar muhtelif limanların inşası için birçok teşebbüsler yapılmış ve bir çok hususi kanunlar

istihsal edilmiş ise de maalesef tabikât safhasına geçilmemiş, yalnız mevcut ve imtiyazlı şirketler elinde ki limanların imtiyaz hakları satın alınmıştır.

1940 yılından itibaren Marmara kıyılarıyla İskenderun ve Mersinde memleket savunması ile ilgili bazı iskeleler inşa edilmiş ve 1949 yılına kadar bu suretle yapılan iskelelerin adedi 16 ya balığ olmuştur. Bunlar halen mahallî idareler, Belediyeler. Denizcilik Bankası ve Devlet Demiryolları gibi müesseselere devredilerek işletmeye açılmış bulunmakta dırlar.

1940 yılına tekaddüm eden devrede yapılan umumî tetkikler en âcîl liman ihtiyacının kendisini Karadeniz bölgesinde duyurmakta olduğunu göstermiş ve bu kıyılarda barınma limanı inşasına zaman kaybedilmeden başlanılması zarurî görülmüştür. Bu yıllar İkinci Dünya harbinin başladığı devreye müsadif olduğundan malzeme ve makine teminindeki müşkilât, hatta imkânsızlıkla karşılaşmış; önce memleket içinde Denizyolları, Devlet Demiryolları, askerî makamat ve şirketler elinde liman inşaatında kullanılmaya elverişli makine ve tesisler araştırılarak bulunabilen kara ve yüzel makineler ve edevatla mütevaî bir

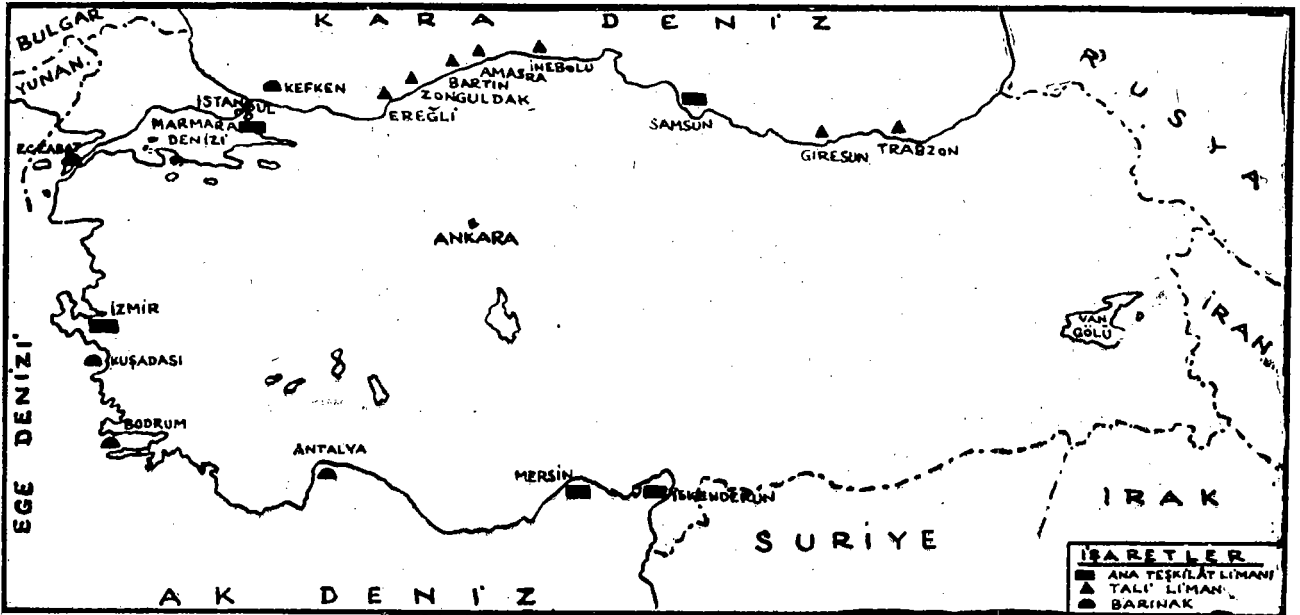
makine parkı kurulmuş ve ilk olarak Karadeniz Ereğlisi limanı inşaatı şantiye hazırlıklarına 1942 yılında emaneten başlanmıştır. Diğer taraftan bu işin teahhüde bağlanması için gerekli çalışmalar yapılmış, 945 yılında eksiltmeye ve aynı yılın temmuzunda limanın ihalesi bir Türk şirketine yapılmıştır. Bu iş için müteahhide devlet elindeki makineler devredilmiş, eksik kalan makineler de 1949 - 1950 yıllarına kadar tamamlanarak inşaat 1954 yılında tamamlanıp hizmete açılmıştır.

Diğer taraftan doğuda da bir deniz emmiyet bazı kurulması hazırlıklarına geçilmiş ve 1946 yılı sonunda da bir kısım makineleri devlet tarafından verilmek ve eksigi yurt dışından getirilmek suretille 946 yılı sonlarında ihale edilen Trabzon limanı inşaatına 1949 yılında başlanmış ve 1954 yılında tamamlanarak hizmete açılmıştır. Bu suretle evvelâ birisi Karadenizin batı bölgesinde, diğeri doğu bölgesinde olmak üzere iki barınma limanı sağlanmıştı.

Sinopla Ereğli arasındaki mesafenin uzaklığı sebebiyle 1946 yılından sonra İnebolu ve Amasra limanlarının inşası işi de keza makineleri yurt dışından getirilerek müteahhide verilmek suretiyle ele alınmış ve

1954 yılında tamamlanarak hizmete açılmıştır.

Barınma limanları inşaatının ele alınmasıyla liman inşa tekniği memleketimizde muvaffakiyetli bir tecrübe devresi geçirmiş ve bu faaliyetler devam ederken memleketimizin iktisadî gelişmesinde yokluğunun sıkıntısı şiddetle duyulan esaslı ticaret limanlarımızın inşasına ait hazırlıklara da devam edilmiş ve 1948 yılında Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası ile yapılan temaslara, 1949 yılında memleketimize gönderilen bir müteahhiss hey'etle yapılan çalışmalarla daha ileri götürülerek 1950 temmuz tarihli anlaşma ile 12,5 milyon ve 1954 anlaşmasıyla 3,8 milyon olmak üzere cem'an 16,3 milyon liralık bir kredi, keza 5775 ve 7045 sayılı kanunlarla sağlanan 500 milyon liralık sarı teahhüt yetkisi ile İstanbul'da Salıpazarı ve Haydarpaşa İzmir'de Alsancak, Samsun limanları ve İskenderun'da maden cevheri yükleme ve boşaltma mihaniki tesisleri 1952 - 1954 yılları arasında teahhüde bağlanmıştır. Bunlardan Salıpazarı tesisleri 1956, Haydarpaşa birinci kısım tevsiatı 1958, İskenderun tesisleri 1956, İzmir Alsancak limanı 1958, Samsun limanı 1961 yıllarında tamamlanarak hizmete açılmıştır; aynı kanun şumulii



Liman ve barınaklarımız

içinde Haydarpaşa ikinci, üçüncü kısım tevsiat işleriyle tophane rıhtımı inşaatı da teahhüde bağlanarak 1958 yılında tamamlanmış ve hizmete açılmıştır. Aynı zamanda Mersin limanının inşası da hususî bir kredi yardımıyla 1954 yılında ele alınmış ve ana imalât tamamlanarak 1958 yılı sonunda hizmete açılmıştır.

Halen Mersin ve Haydarpaşa üçüncü kısım tevsiat işleri ile inşası tamamlanmış olan limanlarda tali mahiyetteki noksan kalan işlerin tamamlanmasına çalışılmaktadır.

Bütün kıyı şehir ve kasabalarımızın önünde iktisadî ihtiyaçlara cevap verecek yeterlikte kıyı tesislerinin meydana getirilmesi şayanı arzu olmakla beraber bütçe imkânlarının bunların heyeti umumiyesine birden başlamağa müsait bulunmadığı aşikârdır. Bu itibarla uzun yıllar ele alınmamış bulunan liman mevzularımızın bir plân ve sıra dahilinde ele alınmaları yoluna gidilerek önce deniz seferlerinde can ve mal emniyetini sağlayacak olan barınakların inşası ile bu sahadaki faaliyete girilmiş ve bu inşaatın yapılmasında devlet eliyle temin edilen makine parkından ve Türk müteahhitlerinden faydalanım imkânları temin edilmiştir. Bunu takiben ele alınan büyük limanlarımızın inşasında eldeki makine parkı takviye edilmiş ve Türk şirketleri yabancı şirketlerle ortaklık teşkil etmek suretiyle rekabete iştirak ederek limanlarımızdan bir kısmı bu şirketler yardımıyla inşa edilmiştir.

Bunun yanı sıra ana limanlar dışında memleketimiz kıyılarında ele alınmasına ihtiyaç duyulan ve bir kısmı ele alınan bir çok liman, ara liman, barınak, iskele ve rıhtımlar mevcuttur ki bunlar da 6237 ve 7305 sayılı kanunlarla alınan yetkilere dayanılarak yürütülmektedir. Bunlardan Giresun limanının inşası 1954 yılında teahhüde bağlanmış ve 1959 yılında ikmal edilerek hizmete açılmıştır.

Batı Karadeniz bölgesinde şiddetli denizlerde İstanbul boğazı ile Ereğli arasında küçük tekneler için bir barınma limanı teşkil etmek üzere Kefken barınağını iki ada arasına bağlayan kısmı inşa edilerek hizmete açılmış ve gemilerin barın-

masını sağlayacak kısmın inşasına da halen devam edilmektedir.

Bunların yanı sıra Antalya küçük taşıt limanının tamiri ve tahkimi, keza Bodrum ve Eceabat küçük barınakları da inşa edilerek hizmete açılmıştır. Kuşadası barınağı ve iskele inşaatı halen devam etmektedir.

Diğer taraftan ve aynı kanun şumulu içinde sayıları 50 ye varan irili ufaklı ve bazıları inşa bakımından büyük hususiyetler arzeden ve büyük gemilerin yanaşmasına elverişli iskeleler de inşa edilmiş ve bunların mühim bir kısmı tamamlanarak hizmete açılmıştır. Halen 9 iskele inşaatı devam etmektedir.

Sarfedilen para yekûnu :

1940 yılından bu yana muhtelif hususî kanunlarla alınan teahhüde bağlama ve harcama yetkilerinin tutarı takriben 1 milyar 200 milyon liradır. Bu paradan şimdiye kadar inşaatları teahhüde bağlanmış işler için 1961 yılı sonuna kadar takriben 832 milyon lira sarf edilmiş olacaktır.

Kazanılan yanaşma yerleri :

Samsun, İstanbul, İzmir, Mersin, ve İskenderunda tesis edilen beş teşkilât limanı memleketimize 32 adet 10 bin tonluk büyük ve 16 adet vasa-tî 5 bin tonluk orta cesamette olmak üzere cem'an 48 adet yanaşma yeri kazandırılmıştır ki bu suretle limanlarda evvelce mevcut 2 büyük ve 14 orta cesametli gemiye ait cem'an 16 yanaşma yerine ilâveten yeniden bunun üç misli bir yanaşma sahası kazanılmıştır. Bu suretle yalnız bu beş limanda 34 büyük ve 30 küçük olmak üzere cem'an 64 yanaşma yeri, ayrıca iki adet 50 bin tonluk petrol gemisi yanaşma yerine malik olmuş oluyoruz. Bu beş limandaki yanaşma yerleri ile memleketimiz dünya deniz ticaret âleminde yeniden doğmaktadır.

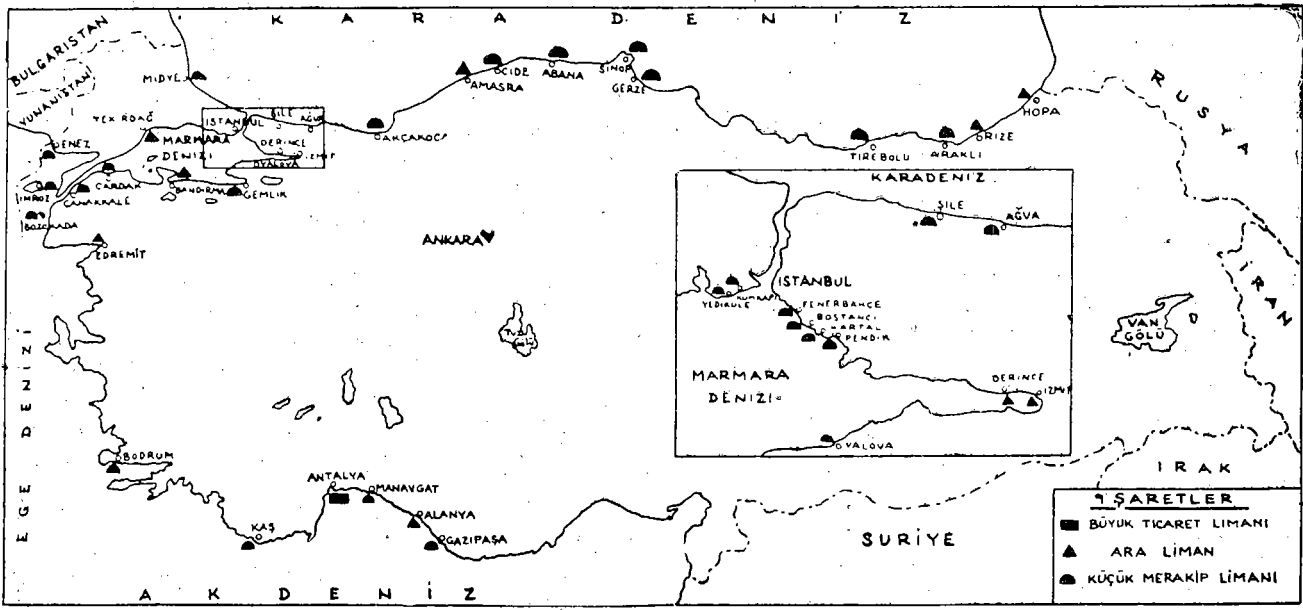
Trabzon, Giresun, İnebolu, Zonguldak ve Ereğli limanlarının teşkil ettiği diğer beş limanlı grubun kazandırdığı 9 büyük ve 5 orta tonajlı gemi yanaşma yeri de buna eklenirse 1961 yılında memleketimiz kıyılarında yalnız beş ana teşkilât limanı ve ikinci grupta sayılan diğer beş limandaki yanaşma yerleri sayısı 43 i büyük ve 35 i orta cesamette olmak üzere cem'an 78 ve petrol ge-

mileri için 2 yanaşma yeri ile birlikte yanaşma yerleri 80 e balığ olmak tadır. Bu yekûna kıyılarımızda adetleri 50 civarında bulunan irili ufaklı iskelerimizin yanaşma yerlerini de ilâve edecek olursak elde edeceğimiz netice bizim için çok mühim, çok mes'ut ve çok sevindirici bir hadise teşkil eder.

Müstakbel liman programı :

Limanlarımızın memleketimizin iktisadî ve sosyal gelişmesinde oynadığı ve oynaması mukadder rol kısaca yukarıda belirtilmiştir. İnşaatına başlanmadan önce çok ağır şartlar altında denizyolları ile bağlantı sağlanabilen limanlarda henüz inşa sırasında iken nisbi bir mahfuziyet temin edilmesi halinde bile derhal bir canlılık görülmesi şayanı dikkattir. Bu hal Trabzon, Samsun, Giresun, Mersin ve İstanbul limanlarında daha çok müşahade edilmiştir.

Bütün dünya limanlarının istatistiklerinden açıkça görülmektedir ki limanlar müesses bulunduğumuz memleketin ve kendi hinterlandının iktisadî gelişmesine muvazi olarak devamlı bir genişleme gösteren tesislerdir. Henüz inkişaf etmemiş sahalarında bir yeni madenin bulunuşu, bir zirai planlamanın tatbiki konuluşu, bir yeni endüstri kolunun kuruluşu ve ilâh..... akabinde bu tesislere mahreç teşkil edecek limanların trafik şartları değişmekte ve bu şartların lüzum gösterdiği yeni yeni tesislerin hemen kurulmasına tevesül edildiği görülmektedir. İzmir ve İstanbul limanları hariç olarak esaslı ve tali bütün liman işlerimize ve adı geçen limanların tevsiatı işlerine başlıyalı henüz 15 yıllık bir zaman geçmiş olduğu nazarı dikkate alındığı takdirde limanlar inşaatının henüz başlangıç devresinde olduğumuz kabul edilebilir. İktisadî kalkınma hareketlerimiz neticelerini verdikçe limanlara müteveccih kara ve deniz nakliyatı artacak, her limanda ihtiyacın emrettiği ölçüde tevsiat ele alınacak ve henüz el değmemiş mühim liman ve barınaklarımızın inşasına da girilecektir. Bu maksatla yapılan tetkikler ilerlemek te mevcut limanların tevsiatı dışında 37 liman ve barınağımızın etüt ve projelerinin hazırlanması işi de programına göre yürütülmektedir.



Etüt ve projeleri yapılan 37 liman

Ereğli'de yeniden kurulmakta olan demir çelik fabrikasının deniz yolu ile gelecek cevherini karaya çıkarmak üzere Ereğli limanında ve cevherin gemilere verilmesi için Samsun, Mersin ve İskenderun'da ilâve tesislerin vücuda getirilmesi ve ayrıca küre bakır cevherinin gemilere verilmesi için İnebolu'da lüzumlu tevsiat ile ilk etapta Antalya, Bandırma ve Hopa limanlarının inşası, diğer taraftan etüt ve projeleri hazırlamakta olan 37 adet liman ve barınağın da imkânlar nisbetinde ve bir program dahilinde önümüzdeki yıllarda ele alınması müstakbel liman programımızın ana hatlarıdır.

Etüt ve projeleri yapılan bu 37 adet liman ve barınağı Karadeniz doğu kıyısından başlamak üzere şu şekilde sıralayabiliriz:

- 1) Hopa ara limanı
- 2) Rize ara limanı
- 3) Araklı küçük merakip limanı
- 4) Tirebolu küçük merakip limanı
- 5) Gerze küçük merakip limanı
- 6) Sinop küçük merakip limanı
- 7) Abana küçük merakip limanı
- 8) Cide küçük merakip limanı
- 9) Amasra ara limanı
- 10) Akçakoca küçük merakip limanı

- 11) Ağva küçük merakip limanı
- 12) Şile küçük merakip limanı
- 13) Midye küçük merakip limanı
- 14) Yedikule küçük merakip limanı
- 15) Kumkapı küçük merakip limanı
- 16) Fenerbahçe küçük merakip limanı
- 17) Bostancı küçük merakip limanı
- 18) Kartal küçük merakip limanı
- 19) Pendik küçük merakip limanı
- 20) Derince ara limanı
- 21) İzmit ara limanı
- 22) Yalova küçük merakip limanı
- 23) Gemlik küçük merakip limanı
- 24) Bandırma ara limanı
- 25) Tekirdağ ara limanı
- 26) Çardak küçük merakip limanı
- 27) Çanakkale küçük merakip limanı
- 28) Enez küçük merakip limanı
- 29) İmroz küçük merakip limanı
- 30) Bozcada küçük merakip limanı

- 31) Edremit ara limanı
- 32) Bodrum küçük merakip limanı
- 33) Kaş küçük merakip limanı
- 34) Antalya büyük ticaret limanı
- 35) Manavgat küçük merakip limanı
- 36) Alanya ara limanı
- 37) Gazipaşa küçük merakip limanı

Temenniler :

İktisadi gelişmemizle tahassül edecek trafik akımını limanlarda frenlemeyecek surette gelişme temposuna uygun ölçüde limanların inşası ve tevsiini sağlamak için sarf teahhüt yetkileri ve yıllık ödeme hudutlarını arttırmak icap etmektedir.

Bu suretle önümüzdeki yıllarda tamamen iktisadi ve dolayısıyla sosyal ve memleket müdafaası ile de ilgili olan liman tesislerimizin inşalarında daha uzun yıllara şamil iyi hazırlanmış ve düzenlenmiş bir programa uyularak çalışmaya devam etmek bir zaruret olarak telâkki edilmelidir.

Müteakip yıllarda da yapılmış limanlarımızın bakım ve onarımlarıyla limanlarda çok büyük ehemmiyet arzeden derinlik idamesi işleri de esaslı bir teşkilâta bağlanmak suretiyle yürütülmelidir.