



MERSİN - ANTİK LİMANLAR ve TURİZME KATKISI

Giriş

Antik dönemde coğrafyacı Strabon*, Kilikia bölgesini,coğrafi özelliklerini dikkate alarak dağlık ve ovalık olmak üzere ikiye ayırmıştır. Alanya'dan Limonlu nehrine kadar olan bölümü Dağlık Kilikia, Limonlu'dan İskenderun Körfezi'ne kadar olan bölümü ise Ovalık Kilikia olarak adlandırmıştır. (Murat DURUKAN, Mersin Üniversitesi, Tarih içinde Mersin, Kolokyum II, s.6)

Bazı kaynaklarda ise Alanya'dan Soli-Pompeiopolis'e (Viranşehir'e) kadar uzanan bölge Dağlık Kilikia, Soli-Pompeiopolis'den İskenderun'a kadar uzanan bölge de Ovalık Kilikia olarak adlandırılmaktadır. (Ümit AYDINOĞLU, Mersin Üniversitesi, Tarih içinde Mersin, Kolokyum II, s.13)

Kilikia bölgesi, Anadolu'da, Suriye'de, Mezopotamya'da ve batıda kurulmuş olan büyük devletlere ait askeri ve ticari gemiler için önemli bir geçit yeri olmuştur. Bu nedenle bölge, antik dönemdeki deniz ticareti açısından da hareketlidir.

Jeolojik yapısına bağlı olarak Kilikia bölgesini Dağlık ve Ovalık olmak üzere ikiye ayıran coğrafi şartlar bölgedeki kentleşmeyi de etkilemiştir. Tarım arazilerinin ve yeraltı kaynaklarının zenginliği Ovalık Kilikia'nın daha hızlı gelişmesini sağlamıştır. (Murat DURUKAN, Mersin Üniversitesi, Tarih içinde Mersin, Kolokyum II, s.6)

Orman ürünleri ve hayvancılığın ön plana çıktığı Dağlık Kilikia'nın gelişimi bu kadar hızlı olmasa da Ovalık Kilikia'nın korunması için stratejik öneme sahip olması gelişimini olumlu yönde etkilemiştir.

Kilikia bölgesinin coğrafi yapısı, kara ve deniz ticaret yollarının şekillenmesinde ve buna bağlı olarak liman kentlerinin gelişiminde de belirleyici unsur olmuştur. Mersin ili içerisindeki limanlara

baktığımızda ilk çağlardan itibaren işlevselliğini sürdüren önemli limanların başında Tarsus ve Silifkenin geldiği görülmektedir. (Şenay ÖZDEMİR, Mersin Üniversitesi, Tarih içinde Mersin, Kolokyum II, s.105)

Bunun nedeni, Anadolu'nun iç kısımlarından sahile geçişi sağlayan Gülek ve Sartavul geçitleridir.

***Strabon**, (M.Ö. 64 - M.S. 24) **Antik Yunan**'da bir tarihçi, coğrafyacı ve filozof. Yaşadığı dönemde bilinen yerlere yapılan göçlere ve hangi milletlerin yerleşmeler yaptığı üzerine gerçekleştirdiği çalışmalar ile ün kazanmıştır. Bugünkü **Amasya ili** sınırları içinde varlıklı bir ailenin çocuğu olarak dünyaya gelmiştir.

1- Kilikya ve Antik Çağ Deniz Ticareti

Kilikia kıyılarının deniz ticaretine elverişli olması bölgenin ilk çağlardan beri yerleşime açık olmasında etkili olmuştur. ('İçel', Yurt Ansiklopedisi, c.5, Anadolu Yayıncılık, İstanbul 1982, s.3619;3631)

Gülek geçidi Tarsus'u, Sartavul geçidi ise Silifke'yi kara ve deniz ticaretinin köprüsü haline getirmiştir.

Bölge limanları, Osmanlı hakimiyetinin kurulmasından önce, özellikle İtalyan deniz kentlerinin tüccarları aracılığı ile Avrupa ticaretiyle bağlantı kurmuşlardı. Ortaçağda Ermeni Krallığı döneminde bölge önemli bir deniz kapısı durumunda idi. Ayas (Yumurtalık), Tarsus ve Korikos(Kızıkalesi) işlek limanlardı. (Heyd, a.g.e. s.408-409;Mersin Üniversitesi, Tarih içinde Mersin, Kolokyum II, s.107)

Bu dönemde bölgenin ticari ürünleri pamuk, yün, keçi kılı, demir, kereste, buğday, üzüm, şarap, at ve katır idi. Toroslar'dan sağlanan kereste gemi inşası için başta mısır ve diğer Doğu Akdeniz ülkelerine gönderiliyordu. (Heyd, a.g.e. s.411;Turan, a.g.e., s.138; Mersin Üniversitesi, Tarih içinde Mersin, Kolokyum II, s.107)

1-1- Mersin'deki Antik Limanlara Genel Bakış

Robert L. Vann,* Mersin'deki antik limanları araştırmış ve bulgularını X. Araştırma sonuçları toplantısında açıklamıştır.** Diğer araştırmalar ve Tarihi kayıtlar da göz önünde tutulduğunda Mersin kıyı şeridinde 12 ayrı Antik Limanın tespit edil diği anlaşılmaktadır. Ancak, Soli-Pompeiopolis'teki antik liman haricindeki limanlar günümüze kadar sağlam olarak gelememiş, doğal şartlar ve afetlerden kötü şekilde yıpranmış, bazıları da tamamen yok olmuştur.

* Robert L. VANN, School of Architecture University of Maryland College Park, Maryland 20742 USA.

** T.C. Kültür Bakanlığı - Anıtlar ve Müzeler Müdürlüğü - X. Araştırma Sonuçları Toplantısı, Ankara 25-29 Mayıs 1992, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara-1993, s.29-40;

1-2- Mersin'deki Antik Liman Kentleri

Tarsus (Kydnos)

Mersin-Adana yolu üzerinde Mersin'e 21 km. uzaklıkta bulunan Tarsus limanı üzerinden ilkçağlarda da Kıbrıs'tan gelen malların Gülek Boğazından Anadolu içlerine taşınması gerçekleştiriliyordu. Bu liman uzun yıllar boyunca Çukurova'nın dışarıya açılan penceresi görevini üstlendi. (Şerafettin TURAN, Türkiye-İtalya ilişkileri, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2000, s.91)

Şehrin yakınındaki bugün artık mevcut olmayan Rhegma Gölü, 10.yüzyıla kadar gemi girişine uygun olması ve sahip olduğu gemi kızakları ile bir gemi üssü niteliği taşımaktaydı. Tarsus Nehri'nin ağzından giren gemiler burasını liman olarak kullanıyorlar, mallarını buradaki depolara boşaltıyorlar, onarım ihtiyaçlarını karşılıyorlardı. (Ali Sinan BİLGİLİ, Osmanlı Döneminde Tarsus Sancağı ve Tarsus Türkmenleri, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2001, s.83)

Ancak bu önemli liman Roma döneminde nehir yatağının değiştirilmesi sonucunda bataklığa dönüşmüş ve işlevini yitirmiştir. (Hikmet ÖZ, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Bilinmeyen Tarsus Kitabı.)

Mezitli-Viranşehir (soli-Pompeiopolis)

Mersin'in yaklaşık 11 km. güneybatısındaki Mezitli İlçesi'nin Viranşehir mevkinde yer alan Soli-Pompeiopolis'in İ.Ö. 8.-7. yüzyılda kurulduğu kabul edilmektedir. Strabon, kentin Akhaioslar ve Rhodos'taki Lindoslular, Pompenius Mela ise Argoslu ve Rhodoslu kolonistler tarafından kurulduğunu yazmaktadır. Antik dönemde önemli bir liman olan Soli, günümüze kadar deniz kenarında sağlam kalan tek limandır. (Öz, 1988 : 30)

Tırtar (Akkale)

Mersin-Silifke yolu üzerinde Mersin'e 49 km. mesafede olup Genç Roma devrinde, geniş ufuklara hakim bir yerde kurulmuştur. Deniz kıyısında bir kompleks oluşturan Akkale yapı topluluğu içerisinde küçük bir liman bulunmaktadır. (Mersin Valiliği, Mersin Turizm Rehberi, Birinci Baskı, İstanbul, Ağustos 2007)

Ayaş (Elaiussa-Sebaste)

Mersin-Silifke yolu üzerinde Mersin'e 55 km. uzaklıktaki Elaiussa-Sebaste antik kenti, günümüze kadar ayakta kalan ören yerlerinden biridir. Adı "zeytin" anlamına gelen Elaiussa, ilkçağlarda anakaraya ince bir kistakla bağlanan küçük bir adacık üzerine İ.Ö. 2. yüzyılda kurulmuş ve limanı dolayısıyla ticaret merkezi konumuna sahip bir kent olmuştur. İ.S. 6. yüzyılda komşusu Korykos (Kızkalesi) kenti gelişmeye başlayınca Elaiussa-Sebaste, yavaş yavaş önemini yitirmeye başlamıştır. (Mersin Valiliği, Mersin Turizm Rehberi, Birinci Baskı, İstanbul, Ağustos 2007)

Kızkalesi (Korikos)

Mersin'in 60 km. güneybatısında yer almaktadır. Herodotos'a göre kent, Korykos (Gorgos?) adında Kıbrıslı bir prens tarafından kurulmuştur. İ.Ö. 80'de Roma egemenliği altına girmiş, İ.Ö. 20'de Kappadokia kralı Arkhelaos'un eline geçmiştir. Roma ve onu izleyen Bizans egemenliği sırasında büyük bir liman kenti olmuştur. (Mersin Valiliği, Mersin Turizm Rehberi, Birinci Baskı, İstanbul, Ağustos 2007)

Roma hakimiyeti süresince yapılan sulama tesisleriyle tarım gelişmiş ve Korykos bir zeytinyağı ihraç merkezi olmuştur. (Öz, 1988 : 30)

Korykos sahil kalesinin 200 m. açığındaki küçük adacık üzerindeki kaleye "Kızkalesi" denir. Kızkalesi bugün Mersin turizminin sembolü haline gelmiştir.

Susanoğlu (Korasion)

Mersin'in 65 km. güneybatısında, Susanoğlu (Atayurt) Beldesi'nde yer alan önemli bir liman kentidir. Geç Roma Dönemi'ne ait Isauria valisi Flavius Uranius (İ.S. 367-375) tarafından kurulmuştur. İ.S. 4. yüzyılda limansal işlevi açısından çok canlı bir yaşam sürmüştür. (Mersin Valiliği, Mersin Turizm Rehberi, Birinci Baskı, İstanbul, Ağustos 2007)

Antik Liman, fazla bozulmadan günümüze kadar gelebilmiştir.

Taşucu (Holmi) - Ak Liman

Mersin'in 90 km. güneybatısında yer alan Taşucu Beldesi'nin 5 km. güneybatısındadır. Bazı antik kaynaklara göre Taşucu'nun, bazı kaynaklara göre de Manastır denilen alanın Holmi olduğu belirtilmektedir. Korsan saldırıları nedeniyle gelişmemiştir. (Mersin Valiliği, Mersin Turizm Rehberi, Birinci Baskı, İstanbul, Ağustos 2007)

Kıbrıs'ın Osmanlı hakimiyetine geçmesinden sonra Taşucu Körfezi'nde, Kıbrıs ile ulaşım ve haberleşmeyi güvenli hale getirmek için Liman Kalesi (Akçakale) ve Ak Liman yapılmıştır.

(Şenol ÇELİK, 'İçel', Diyanet İslam Ansiklopedisi, C.5, İstanbul 2000, s.453-454;Mersin Üniversitesi, Tarih içinde Mersin, Kolokyum II, s.106)

Boğsak (Nesulion) Adası

Taşucu'nun 7 km. güneybatısında bulunan Liman Kalesi'nin güneybatısında yer alan Boğsak Adası'nın, (bazı kaynaklarda) gemi yanaşma ve demirleme yeri olarak kullanıldığından bahsedilmektedir.

Tisan (Aphrodisias)

Silifke-Antalya Karayolunun 35. km'sinden güneye ayrılan 14 km'lik yolun sonunda, bugün Tisan olarak bilinen Aphrodisias, denize uzanan Ovacık Yarımadası'nda bulunan, doğu ve batı olmak üzere iki limanı olan antik bir kenttir.

Doğu limandaki Köserelik Adası'nın, Roma ve Erken Bizans dönemlerinde nekropol alanı olarak kullanıldığı tahmin edilmektedir. Aphrodisias, Arkaik Dönem'e kadar uzanan bir geçmişe sahip olmakla birlikte, daha çok Erken Bizans Dönemi bazilikal planlı kilise kalıntısı ile meşhurdur ve mozaikli taban günümüze kadar korunmuştur. Kilisenin doğusunda yer alan denizin dibinde de yoğun amphora yığınlarına rastlanmıştır. (Mersin Valiliği, Mersin Turizm Rehberi, Birinci Baskı, İstanbul, Ağustos 2007)

Aydıncık-Gilindirez (Kelenderis)

Mersin'in 171 km. güneybatısında yer alan Kelenderis, Antik Dönemler'den Yakın Çağlar'a kadar önemli bir liman kenti olmuştur. Akdeniz'in doğusu ile batısı ve Kıbrıs Adası'ndaki deniz yolu üzerinde önemli bir konumda bulunması ve bölgenin en elverişli limanına sahip olması, Kelenderis'in önemini arttırmıştır. 19.yüzyıl ortalarından itibaren, Mersin Limanı'nın ortaya çıkması gibi çeşitli sebeplerden dolayı liman işlevini yitirmeye başlamıştır. (Mersin Valiliği, Mersin Turizm Rehberi, Birinci Baskı, İstanbul, Ağustos 2007)

Surlar ve Liman Hamamı kısmen ayakta kalabilen kalıntılar arasındadır. Ancak İskele yoktur. Barlett'in 1836 tarihli bir gravüründen iskelenin daha önceleri var olduğu anlaşılmaktadır.

(<http://mart.mersin.edu.tr/aydin.htm>)

Antik kentin hemen önündeki limanda, 2006 yılında başlatılan, Türk sualtı arkeologlarının yürüttüğü kazılarda ortaya çıkarılan taş bloklar, iskelenin varlığının ve M.Ö. 5.-6. yüzyıllardaki deniz ticaretinin kanıtı olmuştur. İskelenin bir deprem ya da tsunami nedeniyle sular altında kaldığı tahmin ediliyor. (Milliyet Gazetesi, 01.10.2007)

Antik Klenderis kenti kazıları sırasında, 1990 yıında, üzerinde bir liman kentinin betimlendiği 'Kelenderis Mozaïği' bulundu. Bu tarihi mozaïğin, dünyanın en eski şehir haritası olma özelliğine sahip olduğu tahmin edilmektedir. (Milliyet Gazetesi, 06.09.2005)

Bozyazı (Nagidos)

Mersin'in 209 km. güneybatısında yer alan Nagidos'un İ.Ö. 7. yüzyılda bir Samos Kolonisi olduğu ve böylelikle ticarete açılmış bir liman kenti kimliği kazandığı bilinmektedir. Antik kente ait kalıntılar kıyıya yakın bir tepe üzerindedir. Bu tepenin batısında ise antik liman yer almaktadır.

(Mersin Valiliği, Mersin Turizm Rehberi, Birinci Baskı, İstanbul, Ağustos 2007)

2002 yılı Nagidos kazılarında ortaya çıkarılan küçük buluntular Mısır, Samos, Kıbrıs, Rodos, Knidos, Soli, Milet ve Efes gibi antik dönemin önemli kentleriyle ticari bağlantılar kurulduğu yönünde ipuçları vermiştir. (<http://kvmgm.kultur.gov.tr>)

Anamur (Anamurium)

Mersin'in 227 km güneybatısından, Anamur-Gazipaşa karayolunun 4. kilometresinden sonra, deniz tarafındaki 2 kilometrelik yoldan ulaşılan Anamurium; Anamur Burnu'nun doğuya bakan yamaçlarındadır. Dağlık Kilikia'nın en iyi korunmuş şehirlerinden birisidir. Bölgedeki doğal kaynakların ihraç edildiği önemli bir ticaret kenti olmuştur. Antik kentin kalıntıları limandan başlayarak hafif bir eğimle yükselen arazi üzerine yayılmıştır. 7. yüzyılda Arap akınlarına uğrayan kent bu tarihten sonra tamamen terk edilmiştir.

(Mersin Valiliği, Mersin Turizm Rehberi, Birinci Baskı, İstanbul, Ağustos 2007)



Robert L. Vann - Antik liman Haritası

Yukarıda adı geçen antik liman kentlerinin ve limanlarından yapılan deniz ticareti hakkında daha ayrıntılı bilgilere sahip olabilmek için antik batıklar önemli bir bilgi kaynağıdır.

2- Akdeniz'deki Sualtı Araştırmaları Ve Batıkların Önemi

Antik Dönem'de Akdeniz'de yapılan ticaretin boyutunun ve gemi rotalarının tespitinde Antik Dönem batıkları önemli bir yere sahiptir. Ülkemizde de bu konu ile ilgili araştırma grupları ve kuruluşlar bulunmaktadır. Yerli ve yabancı araştırmacıların elde ettiği buluntular Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi'nde sergilenmektedir.

Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi Türkiye'nin tek, Dünyanın önemli Sualtı Arkeoloji Müzelerinden biridir. Müzedeki en büyük eser topluluğu amphoralardır. İki kulplu ve taşınabilir olan bu sivri dipli testiler (amohoralar), Antik Dönem ticaretinde şarap, zeytinyağı ve kuru gıda maddelerinin taşınmasında ve depolenmasında kullanılmıştır. Dünyanın en büyük Doğu Akdeniz amphora koleksiyonu Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi'nde bulunmaktadır.

Müzedeki Amphoraların haricinde, 6 ayrı batığın sağlam kalan bölümleri ve taşıdıkları kargoları sergilenmektedir.

2-1- Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi'nde Sergilenen Batıklar

(<http://www.bodrum-museum.com>)

- Kaş-Uluburun Batığı (15. yy) / Kargosu; yaklaşık 10 ton saf bakır külçeler, 1 ton kadar saf kalay külçeler, 150'den fazla (bilinen en eski) cam külçeler, abanoz ağacı kütükleri, su aygırı dişleri, deve kuşu yumurtaları, üç değişik boydaki amphoralar içinde menengeç reçinesi, cam boncuklar, zeytin. Önemli Diğer eserler ; Kenan Ülkesine ait zengin bir mücevher grubu.
- Bodrum-Gökova-Şeytanderesi Mevki-Tunç Çağı Batığı (16. yy) / Kargosu; büyük küpler ve amphoralar. Önemli Diğer eserler ; Batık tamamen parçalanarak dağıldığı için başka eser bulunamamıştır.
- Fenike-Gelidonya Batığı (12. yy) / Kargosu; bakır külçeler. Önemli Diğer eserler ; dünyanın ilk bilimsel sualtı kazısı bu batıkta gerçekleşmiştir.
- Marmaris-Serçe Limanı-Cam Batığı (11. yy) / Kargosu; sağlam cam kapların yanı sıra iki tona yakın kırık cam külçeler. Amphoraların içinde mercimek ve üzüm çekirdekleri. Önemli Diğer eserler; Batığın %25'i.

- Bodrum-Turgutreis-Yassı Ada- (7.yy) Batığı / Kargosu; 900 kadar amphora içinde taşınan şarap, Önemli Diğer eserler; tunç kantar.
- İzmir-Çeşme-Sığacık-Tektaş Batığı (5. yy) Klasik Dönem / Kargosu ;200 adet amphorada taşınan şarap, reçine, Sığır eti. Önemli Diğer eserler; geminin önüne doğru yan taraflara takılarak 'geminin gözleri' izlenimi veren iki adet mermer disk.

(<http://www.bodrum-museum.com>)

İncelenen Diğer Batıklar

- Marmaris-Selimiye-Bozburun Batığı (9. yy)
- Marmaris-Serçe Limanı- (İ.Ö.3. yy) Batığı

Ayrıca;

- İstanbul-Lang Mevki-Metro çalışmaları sırasında bulunan Antik gemi iskeleti.

Bu batıklardan elde edilen buluntular, Antik Dönem deniz ticareti ve rotaları hakkında önemli bilgileri elde etme olanağı sağlamıştır.

2-2- Kilikya Sualtı Araştırma Sonuçları

Orta Doğu Teknik Üniversitesi Sualtı Topluluğu (ODTÜ-SAD) Batık Araştırmaları Grubu, 1992'den beri sürdürmekte olduğu "Kilikya Kıyıları Sualtı Arkeolojik Yüzey Araştırması" çalışmaları sonucunda, Dana Adası'ndaki topukta ve Boğsak Adası'ndaki bir koyda olmak üzere iki batık alanı belgelenecek görüntülenmiştir. Dana Adası bölgesindeki topukta bulunan batığın hemen hemen tüm kargosu yağmalama sonucunda hasar görmüştür. Fakat, kumun altında halen sağlam parçalar da bulunmaktadır. Diğer batık ise, kayalara bindirerek battığı veya zamanla dalgaların etkisi nedeniyle darmadağın ve hasarlıdır. (<http://www.akademiktarih.com>)

Batıkların dışında Tisan-Köserelik Adası çevresinde amphoralara rastlanmıştır. Dana Adası çevresinde de amphora kırıkları tespit edilmiştir. Yeşil Ovacık Yarımadası'nın çevresinde inceleme yapılan diğer noktalarda metal çapalara rastlanmış, ancak taş çapaya rastlanmamıştır.

(<http://www.akademiktarih.com>)

Yerel dalgıçlardan edinilen bilgilere göre; antik batık haricinde Taşucu ve Yeşilovacık'ta iki adet (metal) gemi batığı, Susanoğlu deniz sit alanında amphora kırıkları ve Akkum İzcilik Kampı yakınında, deniz altında bulunan Fok Mağarası dalış turizmi için elverişli alanlardır.

Ayrıca, Akyar, Akkum, Altınorfoz ve Boğsak'taki dalış okulları, su altı turizmine destek verebilecek birimler arasındadır.

3- Antik Liman Ve Batıkların Turizm Çeşitliliğine Kazandırılması

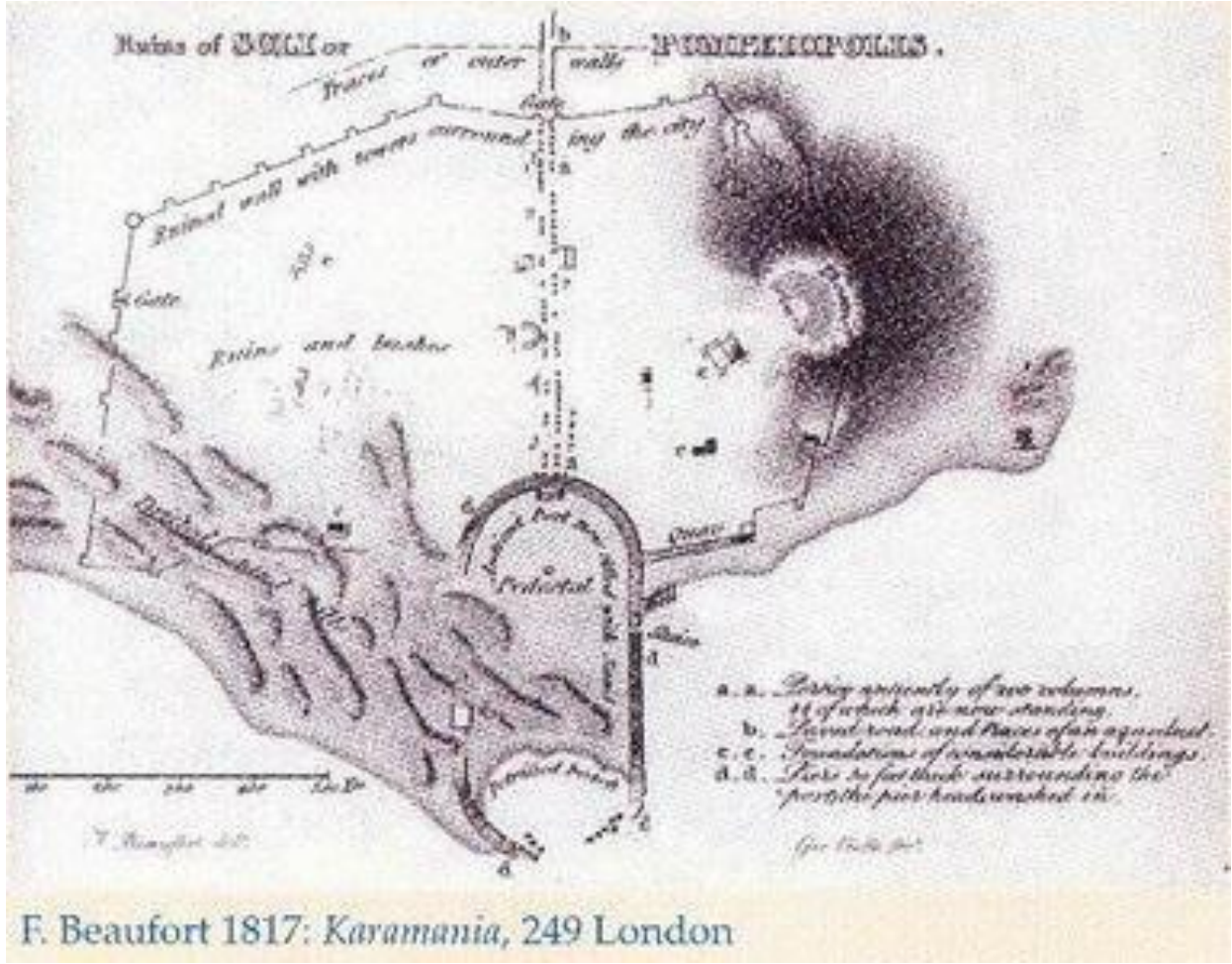
Konumuzun başında da belirttiğimiz gibi; bir çok antik liman günümüze kadar sağlam olarak gelememiş, doğal şartlar ve afetlerden kötü şekilde yıpranmış, bazıları da tamamen yok olmuştur. Soli-Pompeiopolis'teki antik liman bu limanlar içerisinde sağlam kalabilen ender ören yerlerinden birisidir.

3-1- Mezitli-Viranşehir (Soli-Pompeiopolis) Antik Limanının Önemi

Günümüzde, Soli antik kentinin çevresi, yerleşim alanları ile dolmuştur. Sütunlu yol, höyük, antik liman, Roma hamamı ve su kemerleri yok olma tehlikesi ile karşı karşıyadır. 1999 yılından beri Mersin Müzesi ve Doç. Dr. Remzi Yağcı başkanlığında devam etmekte olan kazılar sonucunda Soli hakkında daha geniş bilgiler elde edilmeye başlanmıştır.

3-2 Soli Antik Liman

Kalıntılarının bir bölümü bugün de görülebilen liman, birbirinden 200 m. aralıklarla düzenlenmiş iki dalgakırandan oluşmaktadır. Bunlardan batıdaki daha iyi korunmuştur. Büyük kalker blokların, demir perçinlerle tutturulduklarını gösteren izler halen görülebilmektedir. Batıdaki dalgakıranın batısı kum yığıntısı ile dolmuştur. Yapılan ölçümlere göre korunmuş olan uzunluğu 160 m., eni ise 23 m. dir. Yapı malzemesi olarak kullanılan kalker taşların yaklaşık olarak uzunluğu 160 cm., eni 60 cm. ve derinliği 60 cm.'dir. Doğudaki dalgakıranın çok azı kaldığı için ancak 40 m. kadarı ölçülebilmektedir. Antik Dönem'e ait liman kalıntısı gözle görülebilen ender ören yerlerinden birisidir.



Soli antik liman ve liman surları

3-3 Soli Antik Limanı'nın Öncelikli Olarak Turizme Kazandırılması

Antik Liman'ın kumla örtülü olması kazı işlemlerini kolaylaştıracaktır. Ancak limanın batı kalıntısı üzerinde maalesef bugün bir tesis bulunmaktadır. Bu tesis uzun vadeli izin aldığı için kazı çalışmalarını olumsuz yönde etkileyecektir. Antik Liman'ın batı tarafındaki kumsal alanın, bu tesise tahsis edilerek taşınması mümkün olursa bu sorun çözülebilir.

Antik limanın ortasında (deniz içerisinde) bulunduğu söylenen kaide üzerindeki heykele henüz rastlanmamıştır. Heykelin kaidesi ise kanalizasyon çalışmaları sırasında ortaya çıkarıldığı ve kanalizasyon geçirildikten sonra eski konumuna yerleştirildiği söylenmektedir.

Amiral Sir F. Beaufort'un 1817 tarihli çiziminde, Antik limanın üzerinin kum tepeleri ile kaplı olduğu görülmektedir. Bu kum tepeleri sahil boyunca Erdemli'ye kadar uzanır. Bu kum tepelerinin Antik limanı örtmesi, Pompeiopolis'in geçirdiği depremin ardından bir tsunami yaşamış olmasını

gündeme getirmektedir. Bir tsunami olduğu varsayılırsa, Antik limanın ortasında yer aldığı söylenen heykelin, denizin derinliklerine sürüklenmiş olmasını olasılıklar arasına katmak gerekir.

Sahilde ve sağlam olarak kalabilen ender Antik limanlardan biri olan Soli Antik Liman, (üzerinde bulunan tesisin kalkması sağlanabilirse) tamamen eski haline getirilebilecek şekilde restore edilebilecek durumdadır.

Bu restorasyonun sağlanması sonrasında;

- Bugüne kadar çıkarılan batıklardan elde edilen bilgiler doğrultusunda, orijinaline uygun temsili gemiler yapılarak bu limanda ziyarete açılabilir.
- Mezitli’de bir “Antik Denizcilik Müzesi” kurulması sağlanarak Antik Liman Turizmi daha cazip hale getirilebilir.

Müzedeki kurulabilecek sistemle dev ekrandan (360 derece Panoramik) sanal batık gezileri ve dönemin kıyafetlerini giymiş insanların turistleri karşılayarak ikramda bulunması eklenebilecek seçenekler arasındadır. Bu konuda Bodrum Müzesi örnek alınabilir.

- Mersin yat limanından Soli Antik limana, buradan da Kızkalesi’ne yapılacak bir deniz turu, (şu andaki şartlara göre) kısa vadede şekillendirilebilecek projeler arasına katılabilir.

4- Turizm Yatırımlarının Planlanması

Turizm sektörü; bir yandan ülkeler için önemli bir gelir kaynağı olması, diğer yandan uluslararası ticaretin gelişmesi ve günümüz insanının yaşam felsefesinin, yaşam standartlarının yükselmesine paralel olarak seyahat etme lehine değişmesi ile önemli gelişmeler kaydetmiştir. Bu gelişme aynı zamanda turizm sektörüne, özellikle tarihi zenginlikleri ve doğal güzellikleri fazla olan ülkelere ayrı bir önem atfederek bu ülkelerin kalkınmasında sektöre lokomotif görevi yüklemektedir. Mersin ili de, turizm çeşitliliğine elverişli yapısıyla sektöre büyük katkı sağlayabilecek ve gelişmelere ayak uydurabilecek durumdadır.

Ancak turizmdeki gelişmeler gerek ülkeleri gerekse işletmeleri artan rekabet nedeni ile yeni arayışlara itmektedir. Bunların başında da sunulan hizmette farklılıklar getirmek, çeşitlendirmek ve gelecekle ilgili tahminlerde bulunmak gelmektedir.

Turizm özellikle gelişmekte olan ülkeler bakımından büyük bir ihtiyaç olan döviz girdisinin sağlanması ve istihdam olanaklarını arttırması, uluslar arasında ortak bir yaşama biçiminin

gelişmesine yardımcı olması bakımından çok önemli bir faaliyettir. (Orhan İÇÖZ, Turizmin Bölgesel Ekonomik Etkileri ve Kuşadası Örneği, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 1987, s.20)

4-1- Turizm Sektöründe Talep – Tahmin

Turizm sektöründe meydana gelen gelişmelere paralel olarak bu sektörde gelecekle ilgili tahminlerin yapılması; turizm yatırımlarının planlanmasında ve turistik işletmelerin bütçelerinin hazırlanmasında oldukça önemli yararlar sağlamaktadır.

Turizm sektöründe uluslararası turizm örgütleri ülke ve bölgeler açısından, turizm işletmecileri de, işletme açısından geçmiş dönemlerdeki turizm hareketlerine ilişkin ekonomik göstergeleri inceleyerek gelecek yıllara ilişkin tahminlerde bulunmaktadırlar. Bu nedenle, "talep-tahmin modellemesi" yapabilmek için geçmiş dönemlerdeki turizm hareketlerinin ciddi ve tutarlı şekilde kayıt altına alınması gerekmektedir.

4-2- Turizm Talebi

Talep, genel olarak belirli bir malın veya hizmetin belirli bir piyasada, belirli bir anda, muhtemel fiyatlar karşısında alıcıların o mal ve hizmetlerden satın almayı düşündükleri miktarlardır. Tanımda yer alan mal ve hizmet kavramlarının her ikisi de turistik faaliyetleri kapsadığında turizm talebi, söz konusu olmaktadır. Turizm talebi, seyahat etme isteğinde bulunan ve bu isteği karşılamaya yeterli gelire sahip olan insanların sayısıdır. (Hasan OLALI, Timur ALP, Turizmin Ekonomisi İzmir, İzmir, 1988, s.20)

4-3- Turizm Talebine Etki Eden Faktörler

Turizm talebine etki eden çeşitli faktörleri; sosyal faktörler, ekonomik faktörler, politik ve psikolojik faktörler olarak üç grupta toplayabiliriz. (Ali Kemal GÜBÜZ, Turizmin Ekonomik Analizi, Alem Yayınları, Bursa, 1988, s. 83-91)

— Sosyal Faktörler

Sosyal faktörler; Kültürel faaliyet, eğitim olanakları, alışveriş, spor, değişik ülkeleri tanıma arzusu gibi etkenlerdir.

Devlet İstatistik Enstitüsü'nün 2001 yılı için yapmış olduğu bir araştırmaya göre; Türkiye'ye gelen yabancı turistlerin %53,37'si gezi ve eğlence amaçlı, %9,2'si kültür amaçlı ve %38,3'ü ise alışveriş amaçlı olarak gelmektedir.

Türkiye'ye gelen yabancı turistlerin yaş gruplarına göre dağılımına bakıldığında 15-25 ve 55-60 yaş grubunun diğer yaş gruplarına göre daha fazla olduğu görülmüştür.

—Ekonomik Faktörler

Ekonomik faktörler; Gelen yabancı turistlerin gelir düzeyleri, seyahat edilecek ülkenin turizm işletmeleri, tesis ve yatak kapasiteleri, ulaşım olanakları ve bunların fiyatları gibi etkenlerdir.

Devlet İstatistik Enstitüsü'nün yapmış olduğu bir araştırmaya göre; Türkiye'ye gelen yabancı turistlerin %72,5'i orta gelir grubundan, %15,8'i yüksek gelir grubundan, %11,7'si ise düşük gelir grubundan oluşmaktadır.

—Politik ve Psikolojik Faktörler

Gelen yabancı turistlerin, gidecekleri ülkenin barış, savaş, din, terör gibi etkenleri politik ve psikolojik etkenleridir.

(E. Osman ÇOLAKOĞLU, Uluslararası Turizm Talebine Etki Eden Faktörler, Anatolia, Yıl 1, Sayı 3-4, Nisan 1990, s.25-40)

Bu etkenlerin yanı sıra, yöre halkının bu konuda bilinçlendirilmesi ve eğitimi olması da önemli bir etkenidir. Bu nedenle ilköğretim öğrencilerinin çeşitli etkinliklerle bu konuda bilinçlendirilmesi ve sağlıklı iletişime hazır hale getirilmesi gerekmektedir.

4-4- Turizm Talebi ve Dış Tanıtım

Dış tanıtım bir ülkenin her türlü olanak ve değerlerinin yurt dışında tanıtılması olarak ifade edilebilir. Ancak bu kavramı daha geniş boyutlu olarak tanımlamakta olanaklıdır.

'Dış tanıtım; insanların ilgilerini bir ülkenin, bölgenin veya turistik istasyonun mal ve hizmetleri üzerine çekmek, bu konuda bilgi vermek, eğitmek, bazı telkinlerde bulunarak hafızada bir imaj yaratmak, zihinlerde bir inanç meydana getirmek suretiyle turistik mal ve hizmetleri satın almaya yöneltmek, böylece kısmen sosyal fakat sonuçta ekonomik menfaate ulaşmak için yararlanılan teknikler bütünüdür. (Saime ORAL, 'Turizm Pazarlaması Ders Notları' Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınları, İzmir, 1994, s.12)

Dış tanıtım, turizm talebi konusunda yapılan bir çok araştırmada talebi etkileyen önemli bir değişken olarak belirlenmiştir. (Fusun DERİŞ, 'Turizm Sektöründe Talep Tahmini ve Tahminde Kullanılan İstatistiksel Yöntemlere Genel Bakış' Araştırma Sempozyumu, DİE, Ankara, 1997)

5- MERSİN TURİSTİK VERİLERİ:

5-1 Giriş Yapan Turist Sayısı

Mersin İl Turizm Müdürlüğü kayıtlarına göre, 2007 yılında, Deniz Sınır Kapıları'ndan giriş yapanların sayısı; 136.954 yerli ve **17.603 yabancı** olmak üzere toplam 154.197 kişi olarak belirlenmiştir.

Kara ve Demir yollarından giriş yapanların sayısını gösteren herhangi bir kayıt bulunamamıştır. Ancak, kara yolu ile çok ciddi sayıda turist giriş yaptığı bilinmektedir.

5-2 Turistik Tesisler

BELEDİYE BELGELİ KONAKLAMA TESİSL.			
İLÇELER	TESİS	ODA	YATAK
ANAMUR	39	519	1.250
AYDINCIK	1	30	72
BOZYAZI	0	0	0
ÇAMLIYAYLA	2	43	100
GÜLNAR	3	42	150
ERDEMLİ	114	1.967	5.341
MERKEZ	21	597	1.177
MUT	4	59	142
SİLİFKE	90	1.153	3.275
TARSUS	1	15	32
TOPLAM	275	4.425	11.539

TURİZM YATIRIM BELGELİ TESİSLER			
TESİS	MİKTAR	ODA SAYISI	YATAK SAYISI
5 * Otel	4	939	1.950
4 * Otel	5	472	1019
3 * Otel	2	84	180
2 * Otel	3	103	212
Apart Otel	3	1.356	2.970
TOPLAM	17	2954	6.331

Toplam Turistik Tesis Sayısı	
Belediye Belgeli Konaklama Tesisleri	: 11.539
Turizm Yatırım Belgeli Tesisler	: 6.331
Toplam Tesis Sayısı	: 17.870

Yukarıdaki tabloda Mersin İl Turizm Müdürlüğü'nün, turistik tesislerle ilgili verileri yer almaktadır. Bu verilerde yer alan, toplam 17.870 adet tesis haricinde, Mersin-Antalya arasındaki turizm merkezlerinde 60.000 yatak kapasitesine sahip yeni yatırım alanları üzerinde çalışmalar başlamıştır.

(T.B.M.M. Tutanak Dergisi,23.12.1998 Çarşamba, 36. Birleşim.)

Mevcut tesislerin ve pansiyonların kalitelerinin artırılması yönünde projeler yapılması ve kalite kontrolleri ile standartlara uygunluğun sürekliliğinin sağlanması, göz ardı edilmemelidir. Türkiye'ye gelen yabancı turistlerin %72,5'i orta gelir grubundan, %11,7'si düşük gelir grubundan oluşmaktadır. Lüks tesisleri tercih edecek olan yüksek gelir grubunun oranı ise %15,8'dir.

5-3 Müzeler

Mersin İl Turizm Müdürlüğü kayıtlarına göre, 2007 yılında, Müze ve Ören Yerleri ziyaretçi sayısı; 230.254 yerli ve **56.890 yabancı** olmak üzere toplam 287.256 kişi olarak belirlenmiştir.

Yenişehir – Gazi Mahallesiinde, sahil yolu kenarına yapılması düşünülen müze, son yıllarda yapılan kazılar sonucunda bulunan yeni eserlerin sergilenmesi ile ziyaretçi sayısının artmasının artmasını sağlayacaktır.

5-4 Ulaşım

Bu gün Türkiye'nin en çok turist aldığı Akdeniz bölgesinde, Alanya sınırına kadar yaşanan yoğun turist potansiyeli, Alanya sonrasında bıçak gibi kesilmektedir. Çünkü buradan sonra ulaşım olanakları kısıtlıdır.

Ulaşım konusunda Mersin kıyı şeridinin deniz turizmi olanakları önemli bir şanstır. Ancak karayolu ulaşımı ile desteklenmesi gereklidir. Mersin-Antalya arasında yapımı süren otoban, Mersin'in turizm sektöründe hak ettiği yeri alabilmesini sağlayacak öncelikli yatırımlar arasındadır.

—Karayolu

Antalya'dan Mersin'e karayolu geçişini rahatlatacak olan otoban çalışmaları sürmektedir.

SEYAHAT ACENTELERİ	
TİPİ	MİKTARI
A GRUBU	26
AG GRUBU	15
B GRUBU	0
C GRUBU	1
TOPLAM	42

—Demir Yolu

Mersin'e demiryolu ile ulaşım mümkündür. Tren Garının şehir merkezinde olması ayrı bir avantajdır. Ancak, demiryollarının gelişmemiş olması turistlerin bu seçeneği tercih etmemesine neden olmaktadır.

—Yat Limanları

Mersin İlinde 6 adet yat liman ve yat yanaşma yeri bulunmaktadır. Çamlıbel mevkiindeki 350 yat kapasiteli yat baseni, 250 yat kapasiteli Kumkuyu yat limanı ve Mersin Merkez İlçesinde yapımı süren 500 yat kapasiteli yat limanı turizm açısından parlak bir gelecek vaat etmektedir.

(T.B.M.M. Tutanak Dergisi,23.12.1998 Çarşamba, 36. Birleşim.)

2007 - (Ticari-Özel) YATLA GİRİŞ YAPAN KİŞİ SAYISI			
	YERLİ	YABANCI	GENEL TOPLAM
Merkez	39	123	162
Anamur	1	6	7
Taşucu	13	15	28
TOPLAM	53	144	197

Mersin'e, 18. Doğu Akdeniz Yat Rallisi kapsamında 16 ülkeden 67 yat ve 198 yatçı gelmiştir.

Uygun aylarda Antik Deniz Ticareti rotalarında da uluslararası yarışlar düzenlenebilir.

—Hava Limanları

Şu anda Mersin'e en yakın havalimanı 60 km. mesafedeki Adana Havalimanıdır. Avantaj gibi görünmekle beraber, turizm açısından değerlendirildiğinde cazip değildir.

Serbest Bölgenin de etkisiyle, havalimanı Mersin için öncelikli bir gereksinim haline gelmiştir. Bu konuda yapılan etütler sonucunda Tarsus-Baharlı Köyü civarı havaalanı yapımına uygun bulunmuştur. Mersin-Anamur arasında ikinci bir havaalanının açılması düşünülmektedir.

(T.B.M.M. Tutanak Dergisi,23.12.1998 Çarşamba, 36. Birleşim.)

5-5 Rehberlik

Turizm hizmetlerin sağlıklı bir şekilde sunulabilmesi için rehberlik hizmeti şarttır. Mersin'deki profesyonel turist rehberi sayısı yetersiz gibi görünse de çözümsüz değildir. Mersin Üniversitesi Yabancı Dil Bölümünün yetiştirdiği öğrenciler, eğitim süreçleri içerisinde yöreyi tanıma şansını elde ettikleri için bu konuda yeterli olabilecek potansiyellerdir.

PROFESYONEL TURİST REHBERİ SAYISI		
	İngilizce	Almanca
ÜLKESEL	42	0
BÖLGESEL	2	0

Sonuç

Mersin ili, coğrafi konumu itibariyle, Akdeniz Bölgesi'nin önemli bir bölümünü kapsamaktadır. 330 km.lik sahil şeridiyle deniz-güneş-kum turizmi için ideal bir bölgedir. Ayrıca, Tarsus'tan Anamur'a kadar; antik kentleri, tarihi ve doğal değerleri, ören yerleri ile turizm kenti potansiyeline sahiptir. Ancak, Mersin sahip olduğu bu potansiyeli yeteri kadar verimli ve olumlu değerlendirememektedir.

Bir bölgenin turizm destinasyonu olması kolay bir iş değildir. Uzun yıllar emek ve ciddi bir altyapı yatırımı isteyen bir süreç gerekir. Bir bölgenin ya da ilin, çok zengin tarihi ve kültürel mirasa sahip olması, destinasyon olmak için yeterli değildir.

Bu gün Türkiye'nin en çok turist aldığı Akdeniz bölgesinde, Alanya sınırına kadar yaşanan yoğun turist potansiyeli, Alanya sonrasında bıçak gibi kesilmektedir. Çünkü buradan sonra ulaşım olanakları kısıtlıdır.

Ulaşım konusunda Mersin kıyı şeridinin deniz turizmi olanakları önemli bir şanstır. Ancak karayolu ulaşımı ile desteklenmesi gereklidir. Havayolu ulaşımı ile de desteklenirse, turizmde istenen potansiyele daha hızlı erişilebilir.

Mersin'in turistik verileri incelendiğinde, destinasyon için hazır hale geldiği ve bunu hak ettiği görülmektedir. "Antik Liman Turları"nın turizm çeşitliliğine eklenmesi, Mersin turizm ve destinasyonunu olumlu yönde etkileyecektir.

Veli Metin TÜRKOĞLU – 2008



SÖZLÜK

* **Amphora**; Yunanca amphi (iki taraflı) ve phoros (taşınabilir) sözcüklerinden oluşmaktadır.

* **Destinasyon**; Gidilecek (ve gezilmeye değer) yer.

* **Robert L. VANN**, School of Architecture University of Maryland College Park, Maryland 20742 USA.

* **Strabon**, (M.Ö. 64 - M.S. 24) Antik Yunan'da bir tarihçi, coğrafyacı ve filozof. Yaşadığı dönemde bilinen yerlere yapılan göçlere ve hangi milletlerin yerleşmeler yaptığı üzerine gerçekleştirdiği çalışmalar ile ün kazanmıştır. Bugünkü Amasya ili sınırları içinde varlıklı bir ailenin çocuğu olarak dünyaya gelmiştir.

KAYNAKÇA

Murat DURUKAN, Mersin Üniversitesi, Tarih içinde Mersin, Kolokyum II, s.6

Ümit AYDINOĞLU, Mersin Üniversitesi, Tarih içinde Mersin, Kolokyum II, s.13

Murat DURUKAN, Mersin Üniversitesi, Tarih içinde Mersin, Kolokyum II, s.6

Şenay ÖZDEMİR, Mersin Üniversitesi, Tarih içinde Mersin, Kolokyum II, s.105

'İçel', Yurt Ansiklopedisi, c.5, Anadolu Yayıncılık, İstanbul 1982, s.3619;3631

Heyd, a.g.e. s.408-409;Mersin Üniversitesi, Tarih içinde Mersin, Kolokyum II, s.107

Heyd, a.g.e. s.411;Turan, a.g.e., s.138; Mersin Üniversitesi, Tarih içinde Mersin, Kolokyum II, s.107

Robert L. VANN, School of Architecture University of Maryland College Park, Maryland 20742 USA.

T.C. Kültür Bakanlığı - Anıtlar ve Müzeler Müdürlüğü - X. Araştırma Sonuçları Toplantısı, Ankara 25-29 Mayıs 1992, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara-1993, s.29-40;

Şerafettin TURAN, Türkiye-İtalya ilişkileri, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2000, s.91

Ali Sinan BİLGİLİ, Osmanlı Döneminde Tarsus Sancağı ve Tarsus Türkmenleri, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2001, s.83

Hikmet ÖZ, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Bilinmeyen Tarsus Kitabı.

Mersin Valiliği, Mersin Turizm Rehberi, Birinci Baskı, İstanbul, Ağustos 2007

Öz, 1988 : 30

Şenol ÇELİK, 'İçel', Diyanet İslam Ansiklopedisi, C.5, İstanbul 2000, s.453-454;Mersin Üniversitesi, Tarih içinde Mersin, Kolokyum II, s.106

Milliyet Gazetesi, 01.10.2007

Milliyet Gazetesi, 06.09.2005

T.B.M.M. Tutanak Dergisi,23.12.1998 Çarşamba, 36. Birleşim.

Orhan İÇÖZ,Turizmin Bölgesel Ekonomik Etkileri ve Kuşadası Örneği, Dokuz Eylül Üniversitesi,Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 1987, s.20

Hasan OLALI, Timur ALP, Turizmin Ekonomisi İzmir, İzmir, 1988, s.20

Ali Kemal GÜBÜZ, Turizmin Ekonomik Analizi, Alem Yayınları, Bursa, 1988, s. 83-91

E. Osman ÇOLAKOĞLU, Uluslararası Turizm Talebine Etki Eden Faktörler, Anatolia, Yıl 1, Sayı 3, Nisan 1990, s.25-40

Saime ORAL, 'Turizm Pazarlaması Ders Notlar' Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınları, İzmir, 1994, s.12

Fusun DERİŞ, 'Turizm Sektöründe Talep Tahmini ve Tahminde Kullanılan İstatistiksel Yöntemlere Genel Bakış' Araştırma Sempozyumu, DİE, Ankara, 1997

http// - KAYNAKÇA

<http://kvmgm.kultur.gov.tr>

<http://www.bodrum-museum.com>

<http://www.akademiktarih.com>

<http://mart.mersin.edu.tr/aydin.htm>

