Demiryolu Posta Tarihi
MERSİN-TARSUS-ADANA DEMİRYOLU HATTI

Railway Postal History
MERSİN-TARSUS-ADANA RAILWAY LINE

sadettin güzhan

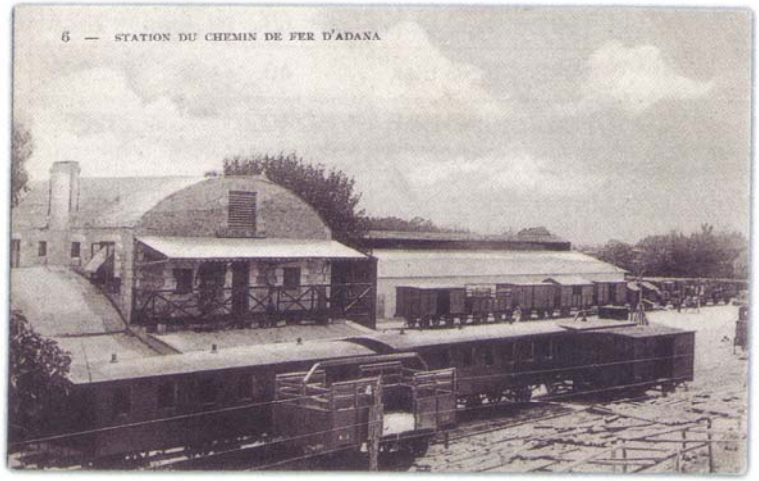
Mersin - Tarsus - Adana Demiryolu hattının imtiyazı 1876 yılında, 72 sene müddetle, Fransız ve İngiliz grubuna verilmiş ve hat Evain de Vandeuvre adlı Fransız baronunun girişimleriyle kurulan "Tarsus - Toros ve Adana Demiryolu Kumpanyası" tarafından döşenerek 17 temmuz 1886 yılında işletmeye açılmıştır. 67 km uzunluğundaki demiryolu hattı, antik çağdan beri "Cilicia Pedias" (Ovalık Kilikya) olarak adlandırılan engebesiz Çukurova' ya, herhangi bir zorlukla karşılaşılmadan döşenmiştir.

1904 Senesine ait salnamede bu hata ait istasyonlar ve bunların arasındaki mesafeler aşağıda olduğu gibi verilmektedir:

In 1876, a French-English joint consortium was granted a 72-year concession for operating Mersin-Tarsus-Adana railway line. Then the "Tarsus - Toros- Adana Railway Company," which was founded through the initiatives of French Baron Evain de Vandeuvre, laid the rails and submitted the line to traffic on July 17, 1886. The 67 km rails were laid on the smooth surface of the Çukurova Plain, known in ancient times as "Cilicia Pedia" (the flat Cilicia) without encountering any serious difficulty.

A 1904 yearbook features the stations and their distances as follows:

İstasyon ismi *Station name*	Aralarındaki mesafe *Distance Between*	Toplam uzunluğu *Total Length*	Açılış tarihi *Operating Date*
Mersin	0	"	17 Temmuz 1886
Yakaköy	10,80 km	"	17 Temmuz 1886
Hacıtalib	8,40 km	"	17 Temmuz 1886
Tarsus	7,15 km	"	17 Temmuz 1886
Gülek Boğazı	5,05 km	"	17 Temmuz 1886
Yenice	11,75 km	"	17 Temmuz 1886
Vanisoğlu	17,10 km	"	17 Temmuz 1886
Adana	6,75 km	67,00 km	17 Temmuz 1886



Adana Garı'ndan bir görünüş. Ön planda yolcu vagonları, arka planda ise yük vagonları görülmektedir. O tarihlerde bu vagonlar genel olarak iki akslı yapılıyordu.

A view from Adana Railway Station... Passanger wagons at the front and freight wagons at the back... At that time, these wagons were manufactured with two axels.

Adana'nın, bu demiryolu hattı ile Mersin'e bağlanması neticesinde, gerek pamuk üretiminde gerekse şehrin sosyo-ekonomik yapılanmasında hızlı bir ilerleme kaydedilmiştir. 1864 senesinde Adana'da sadece Fransızlar tarafından kurulan, pamuk işlemeye dayalı bir çırçır fabrikası varken, 1886' da demiryolu ile Mersin Limanına bağlanması sonucunda kentte pamuk üretimine dayalı çırçır, iplik, bez, basma, dokuma, boya, un, buz ve tütün işleme ve benzeri tesisler açılmıştır.

İmtiyazı Almanlara verilen Anadolu-Bağdat Demiryolu hattının inşası başlayınca Mersin-Adana hattının uzama olanağı da ortadan kalktı. Şirketlerinde daha fazla istikbal göremeyen İngiliz ve Fransız yatırımcılar hattın imtiyazını 1906 senesinde Alman Bankası' na satmak zorunda kaldılar. Her iki hattın Yenice'de birleşmesi sonucunda Mersin, Anadolu-Bağdat hattının Akdeniz' e uzanan bir şubesi haline dönüştü.

Gerek yöresel kalkınma ve gerekse Bağdat hattının devreye girmesi sonucu, yetersiz duruma düşen eski Adana istasyon binasının yanına yeni bir istasyon binası inşa edilerek hizmete açıldı.

Adana's railway connection to Mersin Port not only boosted its traditional cotton production but also ignited a socio-economic restructuring of the city. While in 1864 there was only one cotton mill factory in Adana which was built by French, in 1886 after being connected to Mersin Port, new facilities like thread and cloth, weaving and embossing which are based on cotton-based production, fabric, paint flour, ice, tobacco processing were opened.

When the Anatolian-Baghdad railway started to built by Germans who got the privilege, there was no more possibility of extending Mersin-Adana line. French and English investors who did not see any more future profit in their company, had to sell their privilege to German Bank in 1906. Nevertheless, the two lines eventually merged at Yenice and Mersin Port became an important Mediterranean branch of the Anatolia-Baghdad railway line.

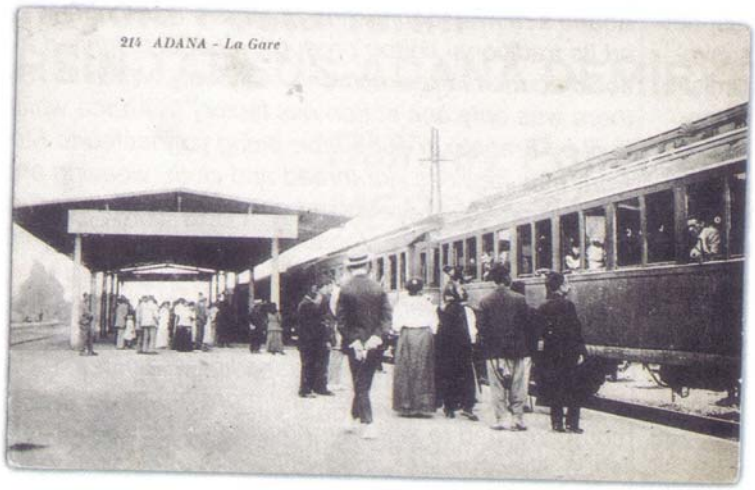
Due to the inclusion of Baghdad line and local development, the old Adana railway station building became insufficient to meet the raising needs, so a new building was built adjacent to old one.

Yeni istasyon binası ve bina önünde yolcu bekleyen atlı arabalar. Fayton, landon ve kupa tipinde olan bu binek arabalar vasıtasıyla, şehrin kuzeyinde bulunan gar binası ile şehir merkezi arasındaki bağlantı sağlanıyordu. Her istasyonlu şehirde olduğu gibi Adana'da da şehirden istasyonuna uzanan yolun civarına konaklama tesisleri, iş yerleri, lokantalar, eğlence merkezleri açılmaya başladı, tren şehir hayatına yeni bir renk kattı.

The new Adana railway station building and horse carriages waiting for customers. These carriages which were in types of phaeton, landon and coupe carried passengers between the station and the city whole day long. As naturally happened in cities with station, hotels, restaurants, entertainment places started to open and the train brought a new colour to the city..

Yeni yapılan (Bağdat Demiryolu) gar binasının peron tarafından görünümü

The view of the new built station building from the platform side (Bagdad Railway)



Adana Garı'nın Bağdat Demiryolları tarafından kullanılmaya başlaması ile beraber istasyondan kalkan tren katarlarının boyları uzadı, yolcu sayısı arttı.

After Adana Station was started to be used by Baghdad Railway line, the trains got longer and the passenger numbers increased.

Karapınar-Dorak arasında bulunan 3795 m uzunluğundaki "Toros" ve Mamure - Islahiye arasındaki 5 km'lik "Amanos" geçişinin (Bahçe Tüneli) 1917 ve 1918 senelerinde bitirilmesinden sonra bu hattın Anadolu ve Suriye'ye kesintisiz olarak bağlanması sonucu bölgede önemli gelişmeler yaşandı.

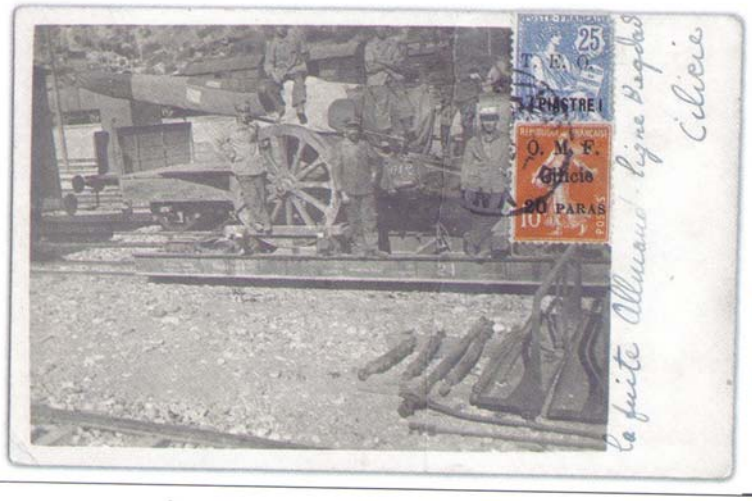
The 3795m "Toros" tunnel between Karapınar-Dorak and 5km "Amanos" tunnel (Garden Tunnel) between Mamure-Islahiye were completed in 1917 and 1918 respectively. With the addition of these tunnels into Baghdad line, a noteworthy progress was recorded in the area.

Birinci Dünya Savaşından sonra Adana yöresi, 1919 senesi başından 1921 senesi Kasım ayı sonuna kadar Fransız kuvvetlerinin işgali altında kaldı. Bölgedeki halkın çoğunluğunu Türkmenler, Ermeniler, Rumlar, Araplar ve Kürtler meydana getiriyordu. Fransız işgalinin sona ermesi ile gayrimüslim halk yöreyi terk ettiği için, tenhalaşan yöreye Doğu Anadolu'dan gelen halk yerleştirildi.

After the First World War, Adana region was occupied by French forces beginning from early 1919 until the end of November 1921. Turkomans, Armenians, Greeks, Arabs and Kurds made up the majority of the population living in the region. Since following the end of French occupation the non-muslim minorities had left the area, the people from Eastern Anatolia were brought in to fill the gap.

Fransız İşgal Kuvvetleri'nin 1919 senesinde tedavüle çıkarttığı "CILICIE" el baskı sürşarjlı, 20 Para değerinde posta pulu. 1916 senesinde Şehir Postalarının 50. Yıldönümü münasebetiyle Osmanlı Posta İdaresi tarafından Viyana'da bastırılmış olan pulun 12.000 adedi sürşarj edilmiştir. Bu sürşarjlı pul daha sonra "Adana - Osmaniye" ibaresi ile tekrar sürşarj edilerek bu hatta kullanılmıştır. Aynı serinin 1 Piastre'lik pulu da vardır.

The "CILICIE" overprinted stamp valued at 20 Para issued by the French Occupying Forces in 1919... Approximately 12,000 of the stamps, which were printed in Vienna, 1916 by the Ottoman Postal Office to commemorate the 50th Anniversary of the City Postal Service, were overprint. These stamps were later re-surcharged with Adana-Osmaniye route inscriptions. The series also feature a stamp worth 1 Piastre.



27.02.1920 tarihinde Adana'dan Lille/ Fransa'ya gönderilmiş Fransız kartpostalı.

Resim, Birinci Dünya Savaşında Bağdat hattı üzerinden geri çekilen Alman birliklerini göstermektedir.

A French postcard sent to Lille, France from Adana on February 27, 1920...

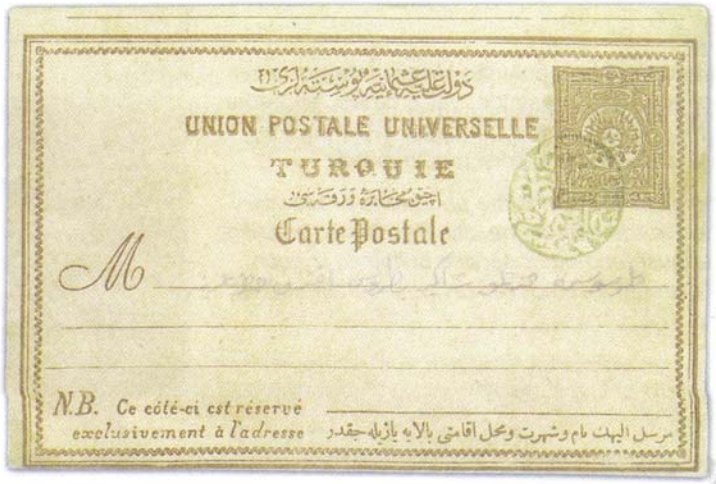
The card shows the retreating German forces over the Baghdad line in the First World War.

Fransız İşgal Kuvvelteri'nin 1919 senesinde tedavüle çıkarttığı "T.E.O. / CILICIE " el baskısı sürşarjlı 1 Piastre değerinde posta pulunun 10'lu bloğu. 1914 senesinde Osmanlı Posta İdaresi tarafından Londra'da bastırılmış olan bu posta serisine ait pulun 13 600 adedi sürşarj edilmiştir. Blok üzerinde "Adana-Osmaniye 2" seyyar posta damgası görülmektedir.

"T.E.O. / CILICIE" el bası overprinted postal stamp of 10 block with the value of 1 Piastre , which was put in circulation by the French Occupation Force in 1919. 13 600 pieces of the postal series which were printed in London by the Ottoman Postal Management in 1914, were overprinted. "Adana-Osmaniye 2" travelling postmark is seen on the block.

1892 senesi 20 para değerli ampir antiyesi 1900 senesinde Adana'da postaya verilmiş ve "ADANA İKİNCİ SEYYAR MEMURLUĞU" negatif seyyar damgası vurularak, demiryolu ile Tarsus'a gönderilmiştir.

1892 20 paras Empire postal stationery sent via railway on 1900 from Adana with "ADANA İKİNCİ SEYYAR MEMURLUĞU" negative travelling seal to Tarsus.



1910 senesi 20 para değerli Reşat antiyesi 23.09.1912 senesinde Adana'da postaya verilmiş ve "ADANA - MERSİNA 2" seyyar posta damgası vurularak, demiryolu ile Göttingen/Almanya'ya gönderilmiştir.

1910 20 paras Reşat postal stationery sent from Adana in 23.9.1912 to Göttingen / Germany via railway with "ADANA-MERSİNA 2" travelling cancellation.

Adana İstasyonu'nun 1930'lu senelerdeki görünümünü gösteren fotokart.

Adana Station view photocard around 1930.

19. Yüzyılın başlarında küçük bir Türkmen köyü olan Mersin, daha sonra Tarsus'un bir ilçesi konumunda gelmiştir. Ancak Tarsus üzerinden demiryolu ile Adana'ya bağlanmasından sonra ise nüfusu 20 000 kişiyi aşarak, hem merkez durumuna yükselmiş, hem de Çukurova'nın dışa açılan limanı olarak önem kazanmıştır. Birinci Dünya Savaşı sonrasında Mersin ve yöresi de İngiliz ve Fransız kuvvetleri tarafından işgal edildi. 3 Ocak 1922 tarihine kadar Fransızların işgali altında kalan Mersin daha sonra Kuva-i Milliye Kuvvetleri tarafından kurtarıldı.

Mersin, which was a Turkoman village, after being connected to Adana via railway, the population became more then 20000 people and became a cental district as well as the importance gained as being the outer world door to Çukurova. Mersin and surrounding area were occupied by British and French Forces after the First World War. Mersin remained under French occupancy until January 3, 1922 and was rescued by Kuva-i Milliye Forces afterwards.

Şehrin doğusunda bulunan Mersin İstasyonu'nun genel görünüşü. Resimde, yolcu binası, ambarlar ve diğer hizmet binaları ile buhar lokomotifli bir trenin istasyonu terk edişi görülmektedir.

In the picture which is the panorama of Mersin Station in the east of the city. Passenger building, storehouse and other service buildings is seen with a steam locomotive leaving the train station

Kartpostalda istasyona gelen yük vagonlarının boşalma işlemi görülmektedir.

In the postcard, discharging of a railway car which arrived to the station, is seen.

İnönü'nün İngiliz devlet adamı Winston Churchill ile 30 Ocak 1943 senesinde Adana'da yapmış olduğu görüşme büyük bir gizlilik içinde Yenice İstasyonu'nun yan hattına çekilmiş bir vagonun içinde gerçekleştirilmiştir. Cumhurbaşkanı İnönü'ye dönemin Başbakanı Şükrü Saraçoğlu, Genel Kurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak ve Dış İşleri Bakanı Numan Menemencioğlu refakat etmişlerdi. Bu görüşme sonunda Türkiye her ne kadar Müttefik Kuvvetlerine yakınlaşma sağlandıysa da savaşa girmeyi kabul etmedi. Oysa Churchill'in geliş nedeni, Türkiye ile Balkanlar 'da ikinci bir Avrupa savaş cephesi açmaktı. Tüm baskı ve zorlamalara karşın, İnönü Türkiye'yi savaşın dışında tutmayı başardı. Bu görüşme, Türkiye'nin Almanya ile arasının açılmasına karşın savaş sonrası anlaşmaların oluşmasında bir kolaylık sağladı.

Yenice Station, which is on this line, hosted a a very important historical meeting. The meeting Inönü had with British statesman Winston Churchill was held in January 30, 1943 in a big secrecy, inside of a rail car which was parked at Yenice Station. Prime Minister Şükrü Saraçoğlu, Chief of the General Staff Marshal Fevzi Çakmak and Foreign Minister Numan Menemencioğlu accompanied President İnönü. In the end of this meeting, Turkey did not agree to get into war and Churchill could not open a second Europe Front in the Balkans. Inspite of all the pressure and forcings, Inönü managed to keep Turkey out of war.

Mersin istasyonu'nu limana bağlayan caddeden genel bir görünüş. Adana'dan gelen yük vagonları bu hat üzerinden limana ulaştırılarak yükler gemilere aktarılmaktaydı.

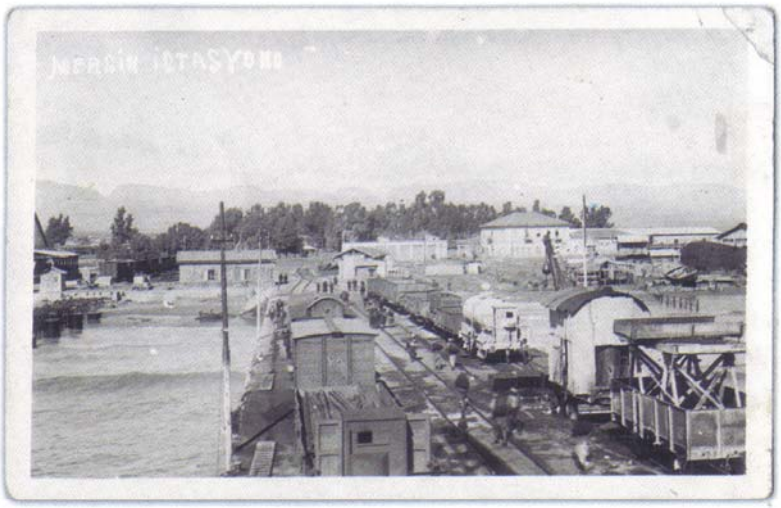
General view of Mersin Station from connecting street to the harbor. Goods waggons comming from Adana were carried to the boats from this line.

Başlangıçta sadece Çukurova bölgesine hizmet veren Mersin Limanı daha sonra gittikçe önemini arttırarak Güney ve Ortadoğu bölgesinin en önemli ithalat ve ihracat merkezi konumuna yükseldi.

Mersin Harbour, which was giving service to Çukurova area in the beginning, gained importance in time and became the import and export center of South and Middle East region.

Mersin limanındaki iskeleden karaya doğru bir görüntü. Mersin İstasyonu'ndan gelen yük vagonları iskele üzerinde bulunan üç sıra hatta taksim edilerek, yine bu noktalarda bulunan vinçler yardımıyla iskeleye yanaşan gemilerin boşaltma ve yükleme işlemleri yapılmaktadır.

Mersin Harbour view from the pier to the land. The goods waggons coming from Mersin Station being split to the three lines on the pier, manages the loading and unloading of the vessels coming to the pier via the forklifts again stationed in the same area.



Mersin Limanı'ndan bir görüntü. Liman istasyon gibi şehrin doğusunda bulunmaktadır. İskele üzerinde yük vagonları ve boşaltma vinçleri görülmektedir.

A view from the Mersin Harbour. Harbour is located in the east of the city, just like the station. Goods waggons and unloading forklifts are seen on the pier.

Tarsus İstasyonu'nun peron tarafından görüntüsü. İstasyon binası önünde hat kontrolü yapan elemanları taşıyan Drezin ile tren ve yolcu bekleyen vatandaşlar ve seyyar satıcı görülmektedir.

A view from the Tarsus Station Platform side, which is one of the important stations on the Adana-Mersin Railway Line. Drezin, who carries the staff who makes line control and people who are waiting for a train or a passenger and a street peddler is seen in front of the Station Building.

Mersin gümrük binasının önden görünüşü. Resimden de görüldüğü gibi binanın önünden demiryolu geçmekte ve burada ithalat ve ihracat ile ilgili işlemler yapılmaktadır.

The front view of Mersin customs building. As seen on the picture railway is passing in front of the building and import and export operation is done here.

Bir Piaster değerinde 1914 birinci Londra serisine ait pul yapıştırılarak postaya verilen mektup zarfına "MERSİN - ADANA 1" seyyar posta damgası vurularak, demiryolu ile İstanbul üzerinden Werdohl / Almanya'ya gönderilmiştir. Çift daireli, çift lisan ve tarihli seyyar posta damgasının dış çapı 32 mm'dir.

Cover sent throught railway with 1914 1st London series 1 piaster stamp and with "MERSİN - ADANA 1" travelling cancellation via İstanbul to Werdohl / Germany. The bilingual traviling cancellation's diameter is 32 mm.