

ULAŞIMIN YERLEŞMEYE ETKİLERİNE İKİ TİPİK ÖRNEK: FEVZİPAŞA VE NURDAĞI KASABALARI

*Two Typical Examples to the Effects of Transportation on Settlement:
Fevzipaşa and Nurdağı Towns*

Yrd. Doç. Dr. Halil KOCA*

Prof. Dr. Hayati DOĞANAY*

ÖZET

*Bu araştırmamızda, büyük ölçüde ulaşım fonksiyonunun etkisiyle gelişmiş olan **Fevzipaşa** ve **Nurdağı** kasabaları incelenmiştir. Her iki yerleşme de, Akdeniz bölgesinin Adana bölümünde yer almakla birlikte, yönetim bakımından, arazisinin büyük bir kısmı Güneydoğu Anadolu bölgesinde bulunan Gaziantep iline bağlıdır. Bu yerleşmeler, Nur dağlarının (Amanosların) doğusunda, bu dağlar ile Hatay-Kahramanmaraş depresyonu arasındaki etek sahası üzerinde kurulmuştur.*

*Araştırmamıza konu olan yerleşmelerden **Fevzipaşa**, demiryolu ulaştırması ile gelişmiş bir kasaba yerleşmesidir. Yerleşme, 1912 yılında işletmeye açılan Fevzipaşa istasyonu ile ortaya çıkmış, en azından geçici yerleşmeden (kışlak, muhtemelen banı) devamlı yerleşmeye dönüşmüş ve giderek gelişerek bazı kentsel fonksiyonlar kazanmış bir kasabadır. **Nurdağı**'nın büyümesinde demiryolu ulaştırmasının etkileri olmakla birlikte, gelişmeyi sağlayan temel etmen, karayolu ulaştırmasıdır. Bu fonksiyon ile giderek büyüyen Nurdağı'nda, başta ilçe yönetim organizasyonunun kurulması (1984) olmak üzere, yönetim ve hizmet fonksiyonuyla ilgili örgütlenme gelişmesini teşvik etmiştir.*

Araştırmamızın amacı, ulaşım fonksiyonunun bu yerleşmeler üzerindeki etkilerine dikkati çekmek; özellikle ulaşımın yeni yerleşmeler ortaya çıkaran beşerî bir etmen olduğunu vurgulamaktır. Yine bu tür yerleşmelerin fonksiyonları, planı ve dokusunda ulaşımın ne gibi etkileri olduğu da ayrıca belirlenmeye çalışılmıştır.

ABSTRACT

In our research, Fevzipaşa and Nurdağı towns developed with the effects of transportation activities have been studied. Although, both settlements are located in the Adana section of the Mediterranean Region, they officially belong to Gaziantep most of whose land is largely in the South-East Anatolian Region. These settlements are situated at the foot area between the east of Nur mountains (Amanos mountains) and Hatay-Kaharamanmaraş depression.

* Atatürk Üniversitesi, Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi, Coğrafya Eğitimi Bölümü, Erzurum.

Fevzipaşa, the subject of our study, is a settlement which has developed with the railway transportation. The settlement is a town which had appeared with the establishment of Fevzipaşa railway station opened in 1912, it at least, succeeded to a constant settlement from temporary settlement (kışlak or likely banı) and has eventually gained some urban features with a rapid development. In spite of the fact that the railway transportation has effects on the development of Nurdağı, the main factor which supplies the development is road transportation. In Nurdağı, gradually developing with this function, beside the foundation of town administration (1984), the organization of administration and service function have supported the development of the town.

The aim of this research is to draw attention to the effects of the transportation function on these settlements, especially to emphasize that transportation is a human factor bringing out new settlements. Also, the effects of transportation affairs on the plan and form of towns will be dealt with.

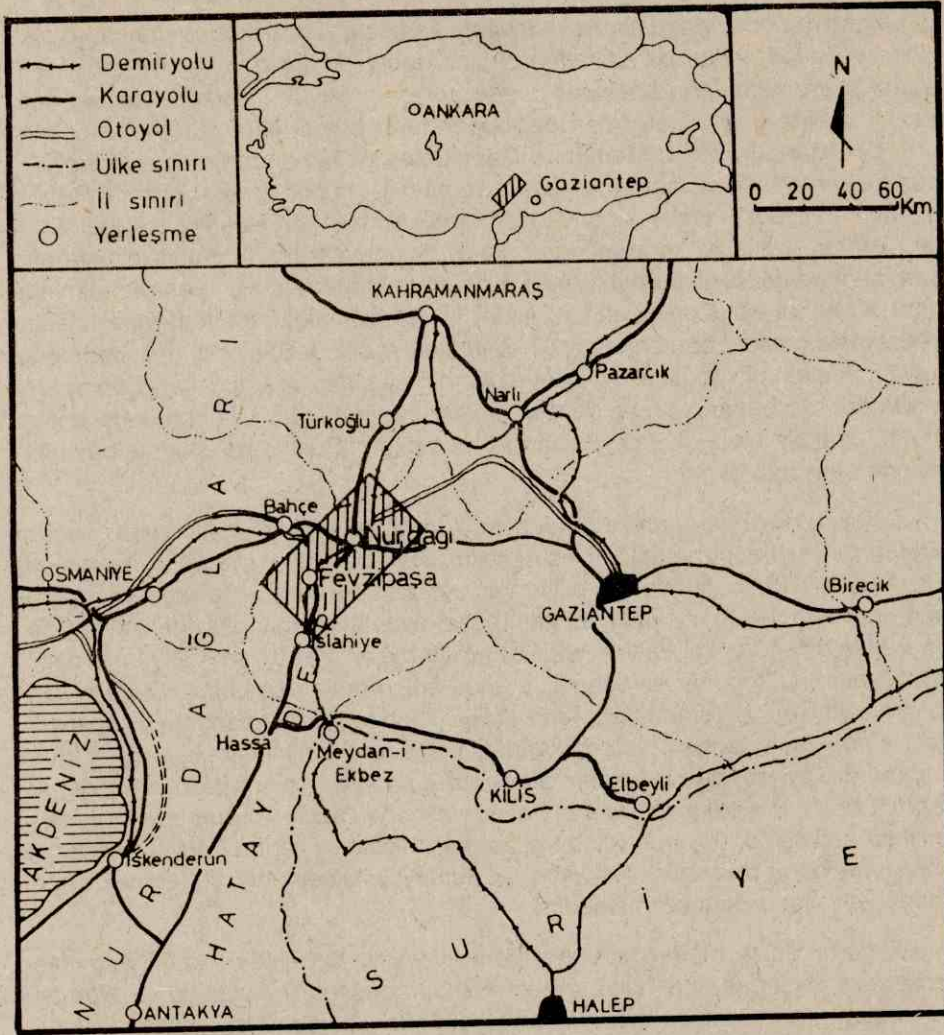
Giriş:

Bu araştırmada, büyük ölçüde demiryolu ve karayolu ulaştırmasının eseri olan, Fevzipaşa ve Nurdağı kasabalarının incelemesi amaçlanmıştır.

Her iki yerleşme de, Akdeniz bölgesinin *Adana Bölümünde* bulunmakla birlikte, yönetim bakımından, Gaziantep ili sınırları içinde kalırlar. Hatırlanacağı üzere bu ilin arazisi, büyük çoğunluğuyla Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde bulunmaktadır. Bu kasabalardan *Fevzipaşa*, yönetim bakımından Gaziantep'in İslahiye ilçesine bağlı belde yerleşmesi bir köy, *Nurdağı* ise, yine Gaziantep'e bağlı bir ilçe yönetim merkezidir (yönetim örgütü 1984'de kurulmuştur). Her iki yerleşme de, Torosların dış sıralarından biri olan *Nur dağları* veya *Amanoslan* yaklaşık doğu eteklerinde, diğer bir ifadeyle, bu dağlar ve *Hatay-Kahramanmaraş depresyonu* kesişme sahasında kurulmuşlardır (Şekil 1).

Hatırlanacağı üzere, İlkçağ ve belki de prehistorik devrelerden buyana kara ulaşım güzergâhlarında, genel olarak vadiler, havzalar, oluklar, dağ geçitleri, bel noktaları ve boğazlar gibi ulaştırmayı kolaylaştırıcı yeryüzü şekilleri tercih edilmiştir. Bunların sosyal, kültürel ve ticarî aktivite bakımından, önemli avantajları vardır. Dolayısıyla da vadi boyları, geçitler ve boğazlar çevrelerindeki stratejik önemi yüksek konumlarda kurulan yerleşmeler, daha çabuk gelişmişler ve hatta belli bir zaman süreci öncesinde hiç bir yerleşmenin bulunmadığı bu konumlar, ulaşımın gelişmesi ve onun teşvik ettiği ticarî aktivitenin bir sonucu olarak, yerleşmeye açılmışlar; bunlardan uygun konumda bulunanlar, zamanla büyük kent yerleşmesi durumuna da gelebilmişlerdir.

Gerçi günümüzde, XIX. Yüzyıl sonlarından başlayan ve giderek gelişen yol yapım teknolojileri, karayolu ve demiryolu güzergâhlarının bütünüyle doğal güzergâhlara bağımlı kalma zorunluluğunu dikkat çekici bir biçimde önlemiştir.



Şekil 1- Araştırma Sahasının Lokasyon Haritası.
Figure 1- The Location Map of the Research Area.

Başta tüneller ve viyadüklü yol sistemleri olmak üzere güzergâh yönleri boyunca yapılan teknik düzeltmeler, bu konudaki tipik örneklerdir¹. Bununla birlikte, yine de doğal güzergâhlar ve geçitler, ulaşım ve bunlara bağlı yerleşmelerin gelişmesini etkilemeye devam etmektedir. Nitekim daha yıllar önce bu korelasyona dikkati çeken TANOĞLU, önemli bir araştırmasında, aynen şunları söylemektedir:

Yerleşme ağı içinde ulaşım açısından daha uygun coğrafi şartlara sahip yerleşmelerin, merkezî bir konum arz eden yahut işlek ve hinterlandı geniş ve zen-

1- Doğanay, H., 1997, Coğrafya'ya Giriş. Öz Eğitim Yay. No. 17, İstanbul, s. 56-61.

ğın bir kıyıda bulunan, ulaşıma müsait nehir ağzlarında veya bu nehirlerin üzerinde yer alan, yahut da iktisaden birbirini tamamlayan dağ ve ova gibi çeşitli doğal bölge yakınlarındaki yerleşmeler zamanla büyük ulaşım ve ticaret merkezleri haline gelir². Gerçekten de, bugün birer büyük kent durumuna gelmiş, örneğin İstanbul, İzmir, Mersin ve Samsun'un gelişmeleri, limanlarından ayrı düşünülemez³. Dünyanın büyük liman kentleri de, şüphesiz ki, benzer özellikler gösterir⁴. Çünkü limanlar, çoğunlukla önemli ticaret merkezlerine tekabül ederler. Bunlar, deniz ve kara yollarının kesiştiği noktalar⁵. Bununla birlikte ulaşım, sadece deniz ulaştırması değil, bir sistem olarak yerleşmeleri denetiminde tutar. O kadar ki, ister megapol kentler ve isterse küçük kentler yada kasaba yerleşmeleri olsun, bunların coğrafi konumları analiz edildiğinde, hepsinin de az veya çok ulaşımın etkisi altında konumlarının seçildiği dikkati çeker. Bunlar arasında denizyolu, karayolu ve demiryolu kesişme konumlarında kurulmuş yerleşmeler, özel bir takım ekonomik avantajlara sahiptir. Bunlar, gelişme ve büyümelerinde esas rolü oynar.

Gerek Türkiye ve gerekse de dünyada, kuruluş ve gelişmesinin esas nedeni ulaşım fonksiyonunun sağladığı avantajlar olan, bir çok yerleşme bulunmaktadır. Ancak, Türk coğrafya ilmi bilim alanlarındaki bunca yayına rağmen, doğrudan doğruya ulaşım işlevinin sağladığı özel avantajlarla kurulup gelişmiş kasaba yerleşmeleri ile ilgili olarak yapılan araştırmalar, henüz sayıca yeterli değildir. Nitekim bu konuda, en önemli ve öncü araştırmalardan birini, *Demiryollarımızın İstasyon Nüfuslarına Etkileri* başlığı altında yapmış olan YÜCEL, *demiryolu-nüfus ve yerleşme* arasında korelatif bağları, yani etkileşim sürecini kurması yanında, ayrıca, bu tür araştırmaların azlığından da yakınmakta ve ... *gar etrafında bir sürü meskenler, ticaret hayatının icabettirdiği silo, antrepo gibi tesisler inşa edilmekte; böylece iskân sahası kendiliğinden yerine göre az veya çok genişlemektedir* müşahedesini yaparak demiryolu ulaşımının yerleşmeler üzerindeki etkisine dikkati çekmektedir⁶.

Biz de bu araştırmamızda, ulaşım fonksiyonu ve özellikle de demiryolu ulaştırmasının sağladığı avantajlar sonucu kurulup gelişen, *Fevzipaşa* ve *Nurdağı* kasabalarını, söz konusu işlevin etkileri yönünden incelemeye çalıştık. Bu etkileşimin katkılarını ortaya çıkarma çabamıza ek olarak, yine ulaşım fonksiyonunun etkisiyle, söz konusu yerleşmelerde meydana gelen morfolojik, yapısal ve dokusal değişmelere de kısmen değinilmiştir.

Araştırmamızda kullanılan dokümanter veriler, büyük çoğunluğuyla 1996 ve

2- Tanoğlu, A., 1954, İskân Coğrafyası. Esas fikirler, problemler ve metod. Türkiyat Mecmuası, S.11, İstanbul, s.3.

3- Doğanay, H., 1997, Türkiye Beşerî Coğrafyası. M.E.B. Yay.2982, Bilim ve Kültür Eserleri Dizisi: 877, Eğitim Dizisi: 10, İstanbul, s.448.

4- Göney, S., 1995, Yerleşme Coğrafyası Cilt 1, Şehir Coğrafyası I, İstanbul Üniv. Yay. No. 3908, Edebiyat Fak. Yay. No. 2274, Coğrafya Bölümü Yay. No. 91, İstanbul, s. 176-177.

5- Göney, S., 1995, a.g.e. s. 176.

6- Yücel, T., 1960, Demiryollarımızın İstasyon Nüfuslarına Etkileri. Türk Coğrafya Dergisi. S. 20-21, Ankara, s.143.

1997 yaz sezonlarında yerinde yapılan *gezi-gözlem* ve *mülâkat yoluyla sağlanmış olup* kısmen yayımlanmış dokümandan da yararlanılmıştır.

1. Sahanın Doğal Çevre Özelliklerinin Ulaşım ve Yerleşmelere Etkileri:

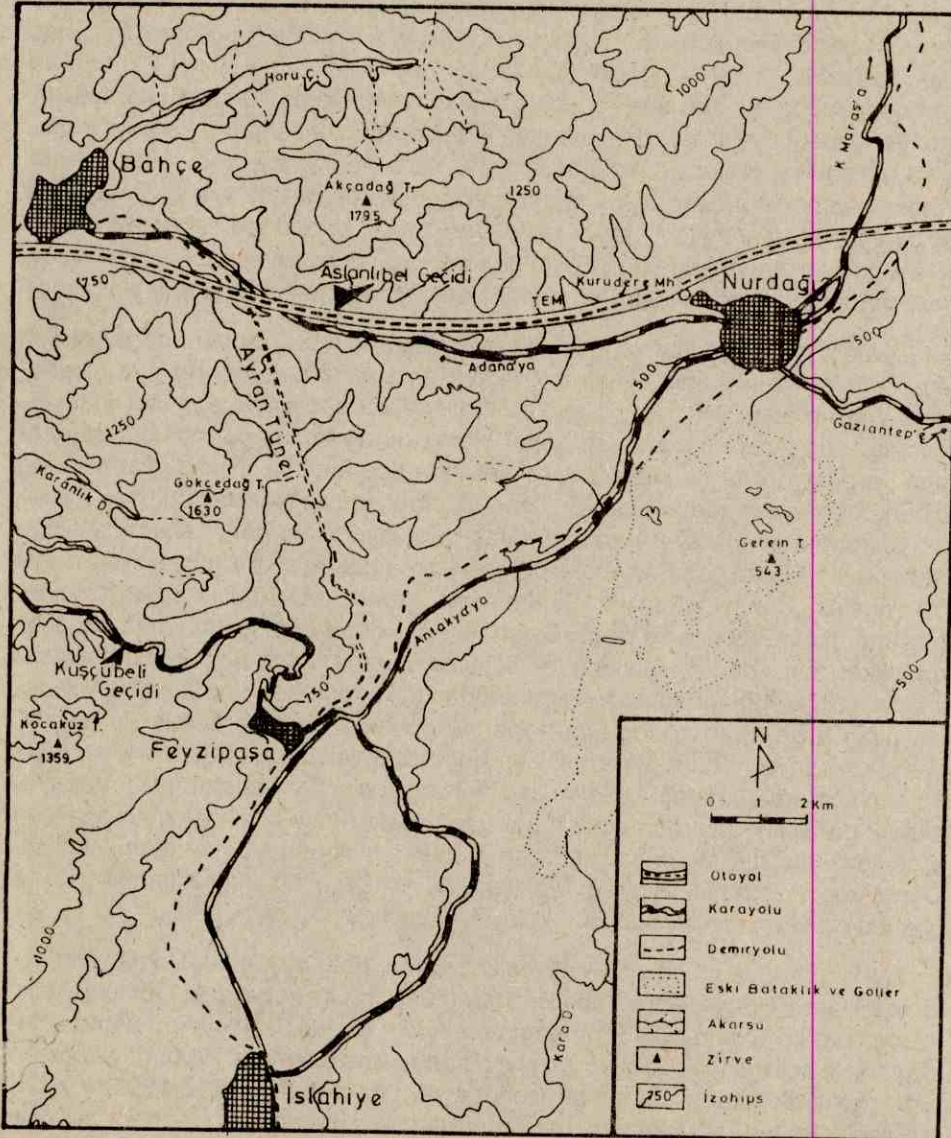
Araştırma konusu *Fevzipaşa* ve *Nurdağı* kasabalarının, ulaşım ile ilgili en önemli özelliklerinden biri, *Nur dağları* (Amanoslar) üzerindeki iki önemli *dağ geçidi* çıkışına çok yakın konumlarda yer almalarıdır. Bunlardan *Nurdağı*, *Aslanlibel* geçidininin (950 m.) kuşucuşu yaklaşık 6 km. ve *Fevzipaşa* kasabası ise, *Kuşçubeli* (1100 m.) geçidi (Gavurdağı geçidi adıyla da bilinir) 2.5 km. kadar doğusunda yer alır. Söz konusu geçitlere yakın ve bunları aşan karayollarının üzerinde, bir mola verme-dinlenme yeri olan bu yerleşmeler, kara ve demiryolu ulaşımının etkileriyle hızla gelişmiştir. Hatta bu iki yerleşmeyi, *kara ve demiryolu ulaşımının eseri olan yerleşmelerdir*, diye de niteleyebiliriz. Dolayısıyla söz konusu yerleşmeleri, *geçit veren Nur dağları* tarafından sağlanan ulaşım avantajından ayrı düşünemeyiz. İşte bu nedenle, yerleşme sahası ve yakın çevresinin topografik özelliklerini, biraz daha yakından tanımamız yararlı olacaktır.

İncelemeye konu olan yerleşmeler, *Nur dağlarının* doğusunda, dağlık alanın etek yöreleri ile Kapagöl ovasının (Hatay-Kahramanmaraş depresyonu üzerinde) kesişme alanı üzerinde, başka bir ifadeyle, bu dağların etek yüzeyinde kurulmuşlardır. Araştırma sahası, genel olarak güney-kuzey doğrultusunda uzanan ve *güney, orta ve kuzey kesimi* şeklinde üçe ayrılan⁷, *Nur dağlarının* orta bölümünün kuzeyinde yer alır. Bu uzanış doğrultusu ile *Nur dağları*, dar anlamda Çukurova ile Hatay-Kahramanmaraş depresyonu ve geniş anlamda Doğu Akdeniz ile Güneydoğu Anadolu Bölgesi arasındaki ulaşımı güçleştiren doğal bir engeldir. Çünkü, yaklaşık 175 km. uzunluğundaki bu dağlık alan üzerinde, ulaşım için sadece iki geçit (Belen ve Aslanlibel) bulunmaktadır. Ülkemizin en dikkat çekici dağlık kütlelerinden birini oluşturan bu sıra dağlardaki geçit sayısının azlığı, dağların mutlak yükseltisinden çok, doğu-batı doğrultusundaki genişliğinin fazla, batı ve doğu yamaçlarının faylarla kesilmiş olmasıyla ilgilidir. Genişliğin en az olduğu kesim, Belen geçidi paralelinde olup genişlik yaklaşık 13 km. kadardır. *Nurdağı* ilçe merkezi ile Kanlıgeçit (*Nur dağlarının* *Nurdağı* kasabası paralelinde ve bu dağların batı eteğindeki Kırıklı köyünün bir mahallesi) arasındaki uzaklık ise 25 km. kadardır. Buna karşılık güneyde, örneğin İslahiye-Osmaniye arasındaki genişliği, yaklaşık 40 km.dir. Dolayısıyla genişliği fazla olan bu dağların, geçitler dışında kolaylıkla aşılması mümkün değildir.

Nur dağlarında mutlak yükselti, çok az yerde 2000 m.yi aşar. Bunlar orta bölümde Hassa-Dört Yol arasındaki Bozdağ (2240 m.) ile kuzeydeki Döldül (Düziçi kuzeyinde) ile Çimen (2246 m.) dağı tepeleridir. Bu yüksek zirveler dışında *Nur dağları*, genellikle yükseltisi 1500 m.yi bulan ve çok az yerde 1800 m. ye ulaşan sırtlar şeklinde uzanır. Bu sırtlar üzerinde yer yer yükseltisi 1750-1800 m.yi bulan dağlık ve tepelik alanlar da vardır. Araştırma sahamızdaki geçitler de, böyle

7- Darkot, B., 1977, Ege ve Akdeniz Bölgesi. Atatürk Üniv. İşletme Fak. Arş.Enst. Ders Notları 35, Erzurum, s.27.

sırtlar üzerinde yükselen dağlar arasında yer alır. Nitekim biraz önce sözü edilen Aslanlıbel geçidi, Akçadağ (1795 m.) ve Gökçe dağ (1630 m.), Kuşçu beli veya Gavur dağı geçidi ise, Gökçe dağ ile Kocakuz tepesi (1359 m.) arasında uzanan sırtların en alçak noktasında yer alır (Şekil 2). Bu geçitlerden Aslanlıbel'in denizden yükseltisi 950 m., Kuşçu beli veya Gavur dağı geçidinin ise 1100 m. kadardır.



Şekil 2- Araştırma Sahasının Topografya Haritası.
Figure 2- The Topography Map of the Research Area.

Nur dağları, gerek yükseltisi ve gerekse genişlikleri, yani *topografik yapılarının*, ulaşım faaliyetlerini büyük ölçüde güçleştirdiği söylenemez. Ancak söz konusu dağların ulaşımı etkileyen en önemli yapısal özelliği, faylanmalar sonucu oluşmuş, dik veya dike yakın eğimli topografik bir yapı göstermesidir. Bu yapısal ve topografik özellikleri, örneğin batıda, *Arsuz* güneyindeki *Akıncı burnu* ile *Osmaniye doğusundaki Kanlıgeçit* arasında kalan kesimde; doğuda ise, *Güney Anadolu fayı* (GAF) tarafından etkilenmiş olan hemen bütün doğu yamaçlar boyunca gözlemlenmek mümkün olmaktadır.

Bu eğimli ve dik yüzeyler, Nur dağlarında E-W geçişlerini büyük ölçüde zorlaştırmıştır. Bu nedenle, dağ geçitleri büyük önem kazanmıştır. Örneğin, Aslanlıbel geçidi; Hatay-Kahramanmaraş depresyonu tabanına göre, yaklaşık 450 m.lik bir yükselti gösterir. Oysa, bu geçidi E-W yönünde aşarken kat edilen mesafe, kuşucuşu uzaklık olarak, nihayet 3.5 km. kadardır. Ama geçit çevresinde eğim değerleri, yer yer % 15'i bulmaktadır. Eğimin yüksek değerler göstermesi, karayolunun bu söz konusu kısa sayılabilecek mesafeyi aşması için çok sayıda keskin dönemeçler inşa edilmesini gerektirmiştir. Gerçekten de Nurdağı-Aslanlıbel geçidi arasında üç, Fevzipaşa-Kuşçubeli arasında ise, yedi adet keskin dönemeç inşa edilmek suretiyle bu geçitler, enlemesine (E-W yönünde) aşılabilemişlerdir. Engebe ve eğim değeri dikliklerinin fazla oluşu, yolların kuşucuşu uzunlukları ile açınım uzunlukları arasında, açınım uzunlukları lehine büyük farklar çıkmasına neden olmuştur. Örneğin, Nurdağı-Bahçe arasındaki mesafe, kuşucuşu uzaklık olarak, 12 km.yi aşmaz. Oysa açınım uzaklığı olarak bu karayolu (D. 400), hemen hemen 22 km. kadar tutmaktadır.

Nur dağlarında, *jeolojik-litolojik yapı özellikleri* de yol inşaatını belirgin bir biçimde etkilemiştir.

Gerçekten de, ulaşım açısından büyük önem taşıyan Nur dağları geçitleri çevresi, genel olarak sert ve dirençli kayaçlardan oluşur. Temelde Paleozoik ve onun üstünde Mesozoik kalker ile yine aynı yaşta flišlerin yer aldığı, Tersiyer (Orta Miyosen) formasyonlarından oluştukları kabul edilmektedir⁸. Örneğin Ayran tüneli güzergâhı boyunca alınan bir kesitte litolojik yapının; Üst Kratese-Paleosen flišleri, ultrabazik kayaç ve Orta Miyosen kalkerleri şeklinde sıralandığı kanaatine varılmıştır⁹. Bu nedenle, yörede yapılan tünellerin inşaatları çok yüksek maliyetli olup, tamamlanmaları da, uzun bir zaman alır. Örneğin, inşaatı ta-

• Kanlıgeçit, Adana ovalarının *Osmaniye doğusundaki uç kısmında*, Nur dağlarının eteği üzerinde yer alan bir geçit ve aynı zamanda bir mahalle yerleşmesinin (*Osmaniye'nin Kırıklı köyü*) adıdır. Yükseltisi 250 m.yi ancak bulan Kanlıgeçit, Nur dağlarını derin bir şekilde yarmış olan Horu ve Kalecik derelerinin kavuşma sahasında bulunmaktadır. Karayolu ulaştırması için önemli güzergâhlardan biri üzerinde yer alan saha, tarihî devrelerde eşkiyanın çok sık baskın yaptığı bir yöre olarak da bilinmektedir. Zaten yöre, adını, bu özelliğinden almıştır.

8- MTA., 1975, 1(500.000 Ölçekli Türkiye Jeoloji Haritası (Hatay), Ankara. s. 4 ve 10.
Yalçınlar, I., 1968, Amanos Dağlarında Bir Ordovisyen-Silüriyen Faunası. Türk Coğrafya Dergisi, S.20, Ankara, s.109.
9- Avşar, N., Demirkol, C., 1995, Orta Amanosların (Osmaniye) Stratigrafisi. Tarih İçinde Bütün Yönleriyle Osmaniye I. Sempozyumu, 15-18 Kasım 1993. Osmaniye, s. 328.

mamlanmış Türkiye demiryolu tünellerinin en uzununu olan Ayran tüneli (4920 m.), ancak 14 yıllık bir süre içinde (1904-1918) açılabilmiştir¹⁰. (Ayaş demiryolu tüneli tamamlandığında, 10,7 km.lik uzunluğu ile Türkiye'nin en uzun tüneli olacak ve dünya sıralamasında 17. sırayı alacaktır)¹¹.

Çevre-insan etkileşimine direnen bu litolojik yapı, yörede halen inşaatına devam edilen TEM. veya Tarsus-Gaziantep otoyolunun yapımını da etkilemiştir. Litolojik yapının çıkardığı güçlükler nedeniyle, TEM'in Bahçe-Nurdağı arasında kalan bölümü, *Ayran tüneline* olduğu gibi uzun ve tek bir tünelle aşılması yerine, *Aslanlıbel geçidi* avantajlarından yararlanılarak kısa tüneller ve yüksek viyadüklerle (köprülü karayolu) inşa edilerek aşılması planlanmıştır (1997'de viyadükler ve tünel inşası devam ediyordu). Yol güzergâhı boyunca yapılması zorunlu görülen viyadüklü yollar ve tüneller gibi *teknik düzeltmeler*, sadece litolojik yapının ortaya çıkardığı bir zorunluluk değildir. Bunda, biraz önce de söz konusu edildiği üzere, sık aralıklarla oluşmuş faylanmalar ve akarsuların derin bir biçimde yarmak suretiyle oluşturdukları derin vadilerin de önemli etkileri vardır. Hatta vadilerin dar ve çok derin olmaları, Türkiye'nin şimdilik en yüksek viyadüklü karayolunun, bu güzergâhta planlanmasına neden olmuştur. En yüksek viyadük, vadi tabanı zemininden 129 m. yükseklik göstermektedir (Fotoğraf 1).

Araştırma sahasında, *yeryüzü şekilleri (topografik yapı)* ile yerleşmelerin gelişmeleri ve planları arasında da dikkat çekici bir *etkileşim* söz konusudur. Bu etkileşimi, örneğin *V profilli bir vadi içinde kurulmuş Fevzipaşa kasabasının* yerleşim planında, açıkça görebiliyoruz. Kısa boylu ve derin bir vadi tabanı üzerinde kurulmuş bulunan kasaba, fizikî gelişme ve genişlemeye uygun bir konumda değildir (Fotoğraf 2). Vadi içinde yer alması, yatay büyümesini sınırlandırmıştır. Öte yandan kasaba, ulaşım fonksiyonu dışında, ekonomik büyümesini teşvik edecek, başka bir potansiyel kaynağa da sahip değildir. Çünkü Hatay-Kahramanmaraş depresyon sahasının, bu kasaba yerleşim alanı doğusundaki yöresi, eski bir bataklık ve göl alanıdır. Hatta bugün bile, bu sahada küçük bazı gölcükleri görmek mümkündür (Şekil 2). *Nurdağı* kasabası ise Adana, Antakya, Kahramanmaraş ve Gaziantep karayollarının kavşak noktasında kurulmuş olması yanında, nispeten potansiyeli yüksek tarım arazisine de sahiptir. Az eğimli ve hatta çoğunlukla düz olan bu tarım arazileri, yerleşmenin giderek gelişmesini teşvik etmesi yanında, kavşak noktasından çevreye doğru genişlemesine, yani *yatay büyümesi* sürecine de zemin hazırlamakta olup yerleşmenin planını etki-

10- Tünelin tamamlanma tarihi konusunda farklı görüşler vardır. Bu görüşlere kısaca değinmek istiyoruz.

a. DDY. Adana Bölge Müdürlüğü'nden aldığımız bilgilere göre tünel, 1912 yılında tamamlanmıştır.
b. Darkot, İslâm Ansiklopedisi Adana maddesinde (s. 128) tünelin açılış tarihi konusunda bir açıklama yapmamış, sadece Bağdat Demiryolunun 1914-1918 yılları arasında tünellerin tamamlanması ile kesintisiz olarak ulaşımına açıldığını belirtmekle yetinmiştir.
c. Earle M.E. 1974, Bağdat Demiryolu Savaşı. Çeviren Kasım Yargıcı, İstanbul. Bu eserde tünelin, 1916 yılında tamamlandığı belirtilmektedir (s. 316).

Kanaatimize göre, tünel 1916 yılında tamamlanmış, Amanoslardaki diğer tünellerin geç açılması nedeniyle Mamuriye (Osmaniye)-Fevzipaşa arası, ancak 1918 yılında ulaşımına açılmıştır.
11 Doğanay, H., 1997, a.g.e. s.71.

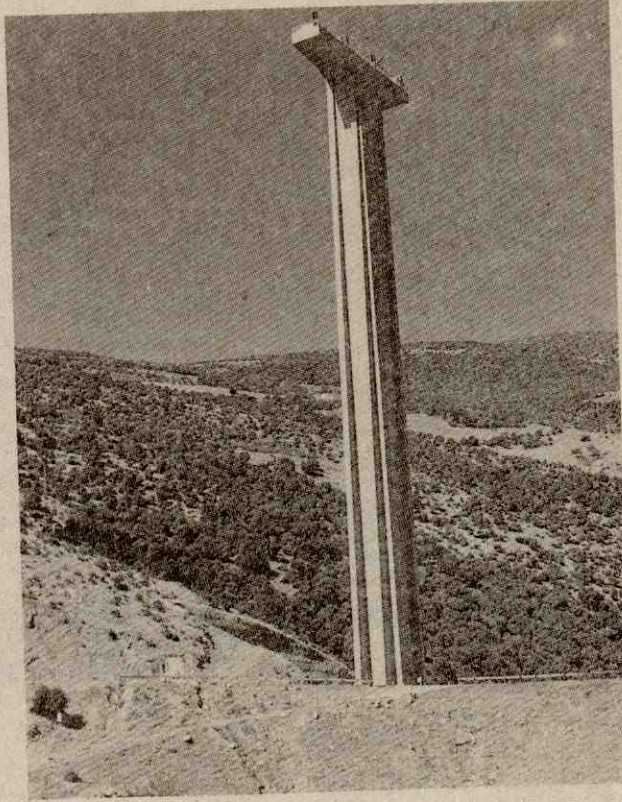


Foto: 1- Nurdağı kasabasının kuzeybatısından geçen Tarsus-Gaziantep Otoyolu üzerinde halen yapımına devam edilen ve zeminden yükseltisi 120 m.'yi bulan Türkiye'nin en yüksek viyadüğü.

Photo: 1- The highest viaduct of Turkey, which is 129 meters high and on Tarsus-Gaziantep highway passing through the north-west of Nurdağı town and is currently being built.

lemiştir.

Diğer doğal çevre faktörleri, araştırma sahasındaki ulaşım ve yerleşmeler üzerinde fazla bir olumsuz etki yapmazlar. Sadece bazı iklim elamanlarının mevsimlik etkileri söz konusudur. Bunlardan en önemlisi, yaz mevsiminde görülen yerel bir rüzgârın etkileridir. Yörede *garbî yeli* adı verilen N ve NNW yönlü bu rüzgârların, ortalama hızları 5-6 m/s.yi bulur. Gün içerisinde zaman zaman 10 m/s.yi bulan bu rüzgârlar, özellikle bazı küçük karayolu araçlarını olumsuz yönde etkilemektedir. Bu nedenle, halen yapılmakta olan viyadükler üzerine *rüzgâr tutucu* (rüzgâr perdesi) konulması planlanmıştır. Yörede yılda bir kaç defa, özellikle kış mevsiminde kar yağışları etkili olmaktadır. Zaman zaman buzlanmaya da neden olan bu kar yağışları, kısa da olsa ulaşımı kesintiye uğrata-

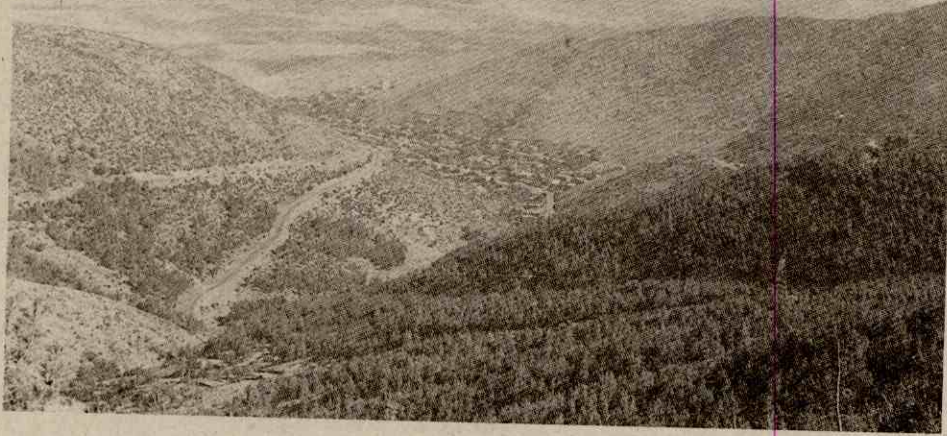


Foto: 2- Dar ve derin yarılmış bir vadi içinde kurulmuş bulunan Fevzipaşa kasabasının kuzeybatıdan görünüşü.

Photo: 2- A view from the north-west of Fevzipaşa town located in a valley which is narrow and deep.

bilmektedir. Diğer taraftan Akdeniz ikliminin görüldüğü sahamızda, sağanak şeklinde yağışlar etkili olmakta ve hatta kazalara da yol açabilmektedir. Karayollarının gerekli tedbirleri almasına rağmen, özellikle aşırı hız nedeniyle, yörede çok sık kazalar meydana gelir. Otoyol hizmete girdiğinde bu kazaların, tedbir alınmazsa daha da artacağı beklenebilir. Çünkü, keskin virajların ve dik eğimli yokuşların ortadan kalkması nedeniyle, araçların hızları daha da artacağından, çok sık kazalar meydana gelebilir. Bu konuda alınacak en önemli tedbir, yağışlı hava şartlarının etkili olduğu günlerde trafik denetimlerinin sıklaştırılması olmalıdır.

2. Beşerî Çevre Özelliklerinin Ulaşım ve Yerleşmeler Üzerine Etkileri:

Bilindiği üzere iki bölge arasındaki ulaşım bağlantısının kurulması, her şeyden önce, bu iki bölge arasında sosyal, siyasî ve ekonomik ilişkilerin bulunması ile mümkündür. Etkileşimin yoğunluk derecesini ise, yolun standardı ve trafik yoğunluğunu belirler. Bu konuyla ilgili en çarpıcı örnekleri, İstanbul-Ankara ve Mersin-Adana-Gaziantep karayollarında görmek mümkündür. Bu güzergâhlar, ülkemizin en yoğun karayolu trafiğine sahiptir.

Araştırma sahası, Güneydoğu Anadolu bölgesi ve hatta Doğu Anadolu bölgesini Akdeniz bölümüne bağlayan kara ve demiryollarının güzergâhı üzerinde bulunmaktadır. Özellikle GAP'ın tamamlanması, bu bölgeyle Mersin ve İskenderun limanları arasındaki ulaştırma aktivitesine daha büyük bir yoğunluk kazandırmış olacaktır. Nitekim bu limanlar ile Güneydoğu Anadolu bölgesi arasında artacak trafiği taşımak üzere, Çukurova'yı Gaziantep'e bağlayacak otoyol hemen hemen tamamlanmış olup, 1997 yılı itibariyle sadece Bahçe-Nurdağı bölümünün yapımı devam etmekte idi.

Tarihî devirlerde de, gerek stratejik ve gerekse ekonomik açıdan olsun Çukurova ile Ortadoğu bağlantısı araştırma sahası üzerinden yapılmıştır. Bu güzergâh, tarihin hemen hemen her döneminde, büyük önem taşımıştır. Nitekim Ortadoğu'dan Çukurova'ya giren toplumlar veya Anadolu'dan Suriye, Filistin ve Mezopotamya gibi bölgeleri fethetmek isteyenler, ya Nur dağlarındaki Belen, ya da Aslanlıbel geçitlerini kullanmışlardır¹². Bütün bu örneklerden anlaşıldığına göre inceleme sahası, birbirini tamamlayan bölgeler arasındaki ulaşım yolları üzerinde bulunmaktadır. Zaten sahamız, Türkiye'nin doğal yol güzergâhları üzerinde bulunmaktadır¹³. Bu uygun konumu nedeniyle Fevzipaşa ve Nurdağı, ulaşım yollarının etkisiyle kurulmuş ve gelişmiş yerleşmelerdir.

3. Demiryolu ve Karayolu Ulaşımının Etkileri:

Araştırmamıza konu olan *Fevzipaşa* kasabasının yerleşme çekirdeğini, *Fevzipaşa istasyonu* oluşturmaktadır. *Nurdağı* kasabasının yerleşme çekirdeği ise, bugün kasabanın bir mahallesi olan Kurudere köyüdür. Ancak, *Nurdağı* kasabasının gelişmesinde, 1929 yılında kurulan *Kömürler istasyonu* ve Adana, Gaziantep, Kahramanmaraş ve Antakya karayollarının kavşak noktasında yer almasının önemli etkileri vardır.

Araştırma sahasının yerleşme tarihi hakkında, elimizde tarihî kayıtlara dayanan kesin bilgiler bulunmamaktadır. Bununla birlikte, sahamıza çok yakın olan eski yerleşme üniteleri dikkate alınarak bazı açıklamalar yapılabilir. Örneğin, Fevzipaşa'ya 5 km. kadar uzaklıkta bulunan *Zincirli höyüğü* ve *Zincirli köyü* dikkate alındığında, sahanın yerleşme tarihini, İ.Ö. bin yıllarına kadar geriye götürmek mümkündür. Ancak, sahamızın Hatay-Kahramanmaraş çöküntü ovası üzerinde yer almasına rağmen, ovada yeraltı suyu seviyesinin yüksek olması ve yer yer bataklık ve göllerin varlığı gibi faktörler, yörede büyük yerleşmelerin gelişmesini önemli ölçüde engellemiştir. Osmanlı döneminde ise, sahamızdaki yerleşmeler, *mezra ve karye* yerleşmelerinden (köy) oluşmaktadır. XVI. yüzyılda Maraş sancağına bağlı Güvercinlik kazasındaki toplam 103 yerleşmenin, yaklaşık 61'i mezra ve 42'si de karye yerleşmesi olarak kabul edilmektedir¹⁴. Bu

12- Doğanay, H., 1995, Türkiye Ekonomik Coğrafyası. Öz Eğitim Yay., İstanbul, s.461.

13- Gürsoy, C.R., 1974, Türkiye'nin Tabii Yolları. Türk Coğrafya Dergisi, Yıl. XXII, S. 26, Ankara, s.29.

14- Yinanç, R., Elibüyük, M., 1988, Maraş Tahrir Defteri. Cild I. Ankara Üniv. Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Yay. No. 1, Ankara, s. 308-351.

dönemde, *Keller* (Fevzipaşa'nın eski adı), Kuşçu Mustafa, *Kurudere* (Nurdağı'nın eski adı) ve Kömürler adında mezra ve karye yerleşmelerine rastlanmıştır. Merhum *KARABORAN*'ın yapmış olduğu araştırmalardan anlaşıldığına göre, yöre, daha çok bir tür *kışlak* yerleşmesi olan *banı* yerleşmesi ile tanınmaktadır¹⁵. Gerek *banı* ve gerekse *mezra* yerleşmelerinin fonksiyonları, XX. Yüzyıl başlarına kadar devam etmiştir. Yörede yapmış olduğumuz araştırmalara göre, Fevzipaşa ve Nurdağı yerleşim alanları, XIX. yüzyılın sonlarına kadar bir *kışlak* veya *banı* yerleşmesidir. Devamlı yerleşme tarihi yeni olan Fevzipaşa ve Nurdağı kasabalarının gelişimini ayrı ayrı incelemenin daha yararlı olacağını düşünürüz.

a. Fevzipaşa Kasabası: Yörede yapmış olduğumuz araştırmalara göre Fevzipaşa veya eski adıyla *Keller*, devamlı yerleşmeye Bağdat demiryolu inşaatına başlanmasından sonra açılmıştır. Çünkü, araştırma sahasına çok yakın bir komunda (yaklaşık 3 km. uzaklıkta) inşa edilen ve 4920 m. Uzunluğunda olan demiryolu tünelinin yapımı için büyük bir işgücüne ihtiyaç duyulmuştur. Bu işçilerin barınma ihtiyaçları, *Keller Banısının* devamlı yerleşmeye açılmasındaki esas neden olduğu düşüncesindeyiz. Fevzipaşa istasyonunun kurulmasındaki temel nedenlerden biri, bu uzun tünel ve ona yakın olan iki küçük tünelin bakım, denetim ve korunmasının kolay bir şekilde yapılması ihtiyacıdır. Ayrıca, o dönemde kullanılan buharlı lokomotiflerin, yakıt ve su ihtiyacının karşılanması için de, belirli aralıklarda istasyonların kurulması gerekiyordu. Bağdat demiryolunun *Keller (Fevzipaşa)-Meydan-ı Ekbez* arasındaki bölümünün 1912 yılında açılması ile *Keller istasyonu* kurulmuştu. İstasyonun açılması, yörenin başka bölgelerle bağlantısını sağlamış ve yerleşmenin az-çok gelişmesine neden olmuştur. Nitekim 1918 yılında Bağdat demiryolunun kesintisiz olarak ulaşımına açılması, Fevzipaşa'nın önemini daha da artırmıştır. Türkiye-Suriye sınırının çizilmesi ile İslahiye-Halep demiryolu bağlantısı zayıflamış ve bunun bir sonucu olarak da, Hicaz ve Bağdat demiryolu eski önemini kaybetmiştir. Ancak, 1929'da Fevzipaşa-Narlı ve 1935 yılında Gaziantep-Kargamış bağlantısının sağlanması ile Fevzipaşa istasyonu, tekrar eski önemine kavuşmuştur. Bu durum, yöredeki yerleşmelerin giderek büyümesine neden olmuştur. Gerçekten de 1928 yılında, yörede Fevzipaşa veya *Keller* adında bir köy yerleşmesine rastlamıyoruz¹⁶. Oysa, 1935 Genel Nüfus Sayımı'nda Fevzipaşa (*Keller*), İslahiye (Gaziantep) ilçesine bağlı bir bucak merkezi olup, nüfusu 1593'e ulaşmıştı (Tablo 1). Kuşkusuz bu hızlı gelişme, Fevzipaşa İstasyonunun 1929,1933 ve 1935 yıllarında hinterlandında meydana gelen gelişlemenin bir sonucudur.

II. Dünya Savaşı'nın etkisiyle ülke genelinde görülen nüfus artışındaki duraklama eğilimi, Fevzipaşa'da etkili olmamıştır. Gerçekten de, 1940 yılında 1647 olan nüfus, 1945'de % 57 artarak 2484'e ulaşmıştı. Bu dönemdeki yıllık ortalama nüfus artış hızı, %11'i bulmuştu (Tablo 1, Şekil 3). Kuşkusuz bu yük-

15- Karaboran, H. Hilmi, 1985, İki Eğreti Yerleşme Şekli Banı ve Pey. Türk Dünyası Araştırmaları, S. 39, İstanbul s. 83-104.

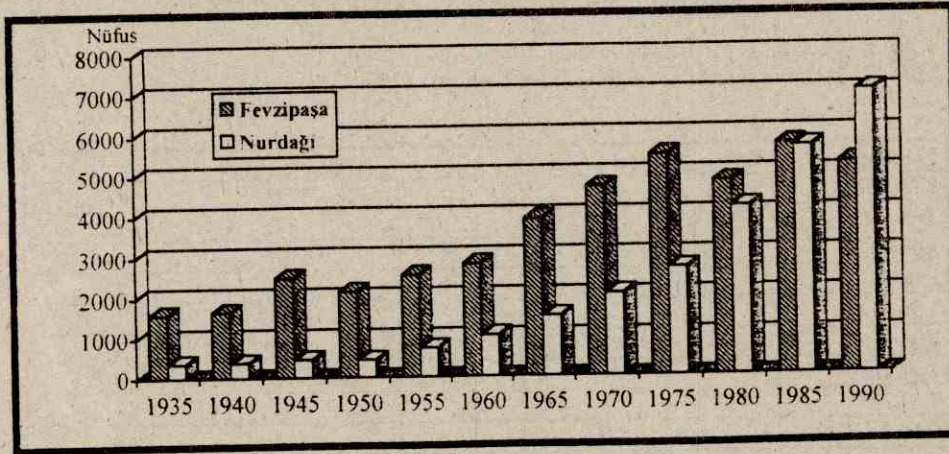
16- Mülkiye'de Köylerimiz, 1928, Ankara, s. 518-522 (Osmanlıca ve Fransızcadır)

Tablo 1- Fevzipaşa ile Nurdağı Kasabalarının Sayım Yıllarına Göre Nüfusu ve Nüfus Artışı.

Table 1- The population and its increase of Fevzipaşa and Nurdağı towns according to years of census.

Sayım Yılı	Fevzipaşa				Nurdağı			
	Kadın	Erkek	Toplam	Yıllık Artış Hızı %	Kadın	Erkek	Toplam	Yıllık Artış Hızı %
1935	726	867	1593	-	182	185	367	-
1940	774	873	1647	1.3	189	192	381	0.8
1945	910	1574	2484	10.2	213	245	458	3.4
1950*	-	-	2135	-2.8	-	-	449	-0.4
1955	1199	1336	2535	3.7	298	433	731	12.6
1960	1363	1441	2804	2.2	496	541	1037	8.4
1965	1756	2161	3917	7.9	734	769	1503	9.0
1970	2004	2690	4694	4.7	1008	1039	2047	5.0
1975	2449	3046	5495	3.4	1309	1363	2672	6.1
1980	2399	2425	4824	-2.4	1989	2182	4171	11.2
1985	2735	2801	5536	3.7	2805	2867	5672	7.2
1990	2531	2742	5273	-1.6	3522	3526	7048	4.9

Kaynak: DİE. Genel Nüfus Sayımı İdari Bölünüş bültenlerinden hesaplanmıştır.



Şekil 3. Fevzipaşa ve Nurdağı'nda Nüfusun Sayım Yıllarına Göre Gelişimi.

Figure 3. The development of population according to census years in Fevzipaşa and Nurdağı.

sek nüfus artış hızında, **seferberlik** nedeniyle Fevzipaşa'ya yerleştirilen asker nüfusun önemli bir etkisi vardır. Çünkü, yerleşme Nur dağlarındaki önemli geçitlere çok yakın olup, Ayran tünelini de kontrol eden bir konuma sahiptir. Bu durumu, Tablo 1'deki 1945 yılına ait nüfusun cins yapısı açıkça doğrulamaktadır. Savaş sonrasında, demiryollarında artan yük ve yolcu trafiği yanında, karayolları da gittikçe daha fazla önem kazanmaya başlamıştır. Nitekim, Gaziantep ve Kahramanmaraş'ı Adana'ya bağlayan ve Fevzipaşa'nın içinden geçen karayolu, bu dönemde açılmıştır. Bu gibi nedenlerle çok hızlı gelişen Fevzipaşa'da, 1958 yılında belediye teşkilâtı kurulmuştur. Bunu, başta eğitim birimleri, PTT, Tarım Kredi Kooperatifi ve Sağlık Ocağı'nın kurulması izlemiştir. Gerek kara ve

* 1950 Genel Nüfus Sayımı bülteninde nüfusun cins yapısı belirtilmemiştir.

demiryolu ve gerekse bu gibi hizmet birimlerinin etkisiyle Fevzipaşa nüfusu, 1975 yılına kadar düzenli olarak artmıştır (Şekil 3).

Kasabanın büyümesini yavaşlatan en önemli etmen, 1973 yılında Fevzipaşa'nın içinden geçen Adana-Gaziantep karayolu (E- 25 veya bugünkü D. 400) güzergâhının değiştirilmesidir. Yaklaşık 10 km. kadar kuzeyden geçirilen karayolunun 1973 yılında hizmete açılması ile **Fevzipaşa** kasabası eski önemini kaybederken, yeni güzergâh üzerinde bulunan **Kurudere** (Nurdağı) giderek daha fazla gelişmeye başlamıştır. Bu durumu, kasabanın 1975'ten sonraki nüfusunda görmek mümkündür. Fevzipaşa'nın 1975'te 5495'e ulaşan nüfusu, 1980'de 4694'e gerilemiş ve 1990'da ise çok az bir artışla 5273'e ulaşmıştır (Tablo 1). Bu arada, 1985 yılında Bahçe-Nurdağı arasındaki karayolunun bakıma alınması ile karayolu ulaşımı, kısa bir süre de olsa tekrar eski güzergâhtan, yani Fevzipaşa üzerinden yapılmaya başlanmıştır. Bu ve kasabada ayrıca gelişen hizmet fonksiyonunun etkisiyle, nüfusun 1985 yılında tekrar 5736'ya kadar yükseldiğini belirtmekte yarar vardır. Ancak, bu gelişme geçici olmuş ve 1990 yılında kasaba nüfusunda tekrar bir gerileme gözlenmektedir (Tablo 2, Şekil 3)

Tablo 2- Fevzipaşa'da Faal Nüfusun Fonksiyonlara Göre Dağılımı

Table 2- Distribution of the working-population according to their functions in Fevzipaşa

Fonksiyonlar	İşyeri Sayısı	% si	Çalışan Sayısı	% si
ULAŞIM	18	4.0	272	23.4
Ticaret	98	22.0	136	11.7
Eğitim	4	0.9	47	4.0
Sağlık	2	0.4	8	0.7
Yönetim	1	0.2	57	4.9
Diğerleri	32	7.3	65	5.6
Toplam	155	34.8	585	50.3
TARIM*	290	65.2	560	49.7
GENELTOPLAM	445	100.0	1165	100.0

Kaynak: İslahiye İlçe Tarım Müdürlüğü, Fevzipaşa Belediyesi, Fevzipaşa İstasyonu, Sağlık Ocağı ve arazi gözlemleri esnasında elde edilen verilerden derlenmiştir.

Kasabanın gelişmesinde büyük önemi bulunan **Fevzipaşa İstasyonu**, hakkında kısa bir açıklama yapmak uygun olur: Hatırlanacağı üzere 1912 yılında **Fevzipaşa-Meydan-ı Ekbez** bağlantısı ile hizmete giren istasyon, daha sonra Fevzipaşa-Bahçe ve Fevzipaşa-Narlı (1929) bağlantılarının kurulması ile bir demiryolu kavşağı olmuştur. İstasyonda sekiz demiryolu ayrımı bulunmakla birlikte, bunların sadece altısı faal durumdadır. Önemli bir işgücünün istihdam edildiği istasyonda, 1997'de 80'i işçi ve 150'si memur olmak üzere toplam 230 işgücü çalışıyordu. Hareket servisi ve depo olarak hizmet veren istasyonda, lojmanlar da mevcuttur.

* Geçimini tarımdan sağlayan her aileye ait tarım arazileri bir tarım işletmesi kabul edilmiştir.

Günde ortalama olarak 70 kadar trenin giriş-çıkış yaptığı istasyona, yılda yaklaşık 4200 tren uğrar. Yükün önemli bir kısmını ise, Divriği-İskenderun arasında taşınan demir cevheri oluşturur. Yolcu taşımacılığı, yük taşımacılığına göre önemli değildir. Ancak, Fevzipaşa'nın D.400 karayoluna sapa kalması nedeniyle, özellikle Gaziantep ve Adana'dan kasabaya önemli bir yolcu taşımacılığı söz konusudur (Fotoğraf 3). Fevzipaşa İstasyonu Müdürlüğü'nden aldığımız verilere göre, günlük yolcu bileti satışı 80 ilâ 120 arasında olup, yaz aylarında Hatay depresyonundaki tarım alanlarında çalışmak üzere gelenlerle bu sayı, 200'e kadar çıkmaktadır. Fevzipaşa istasyonundan 1996 yılında satılan yolcu bileti sayısı, yaklaşık 38 000'i bulmaktadır¹⁷.

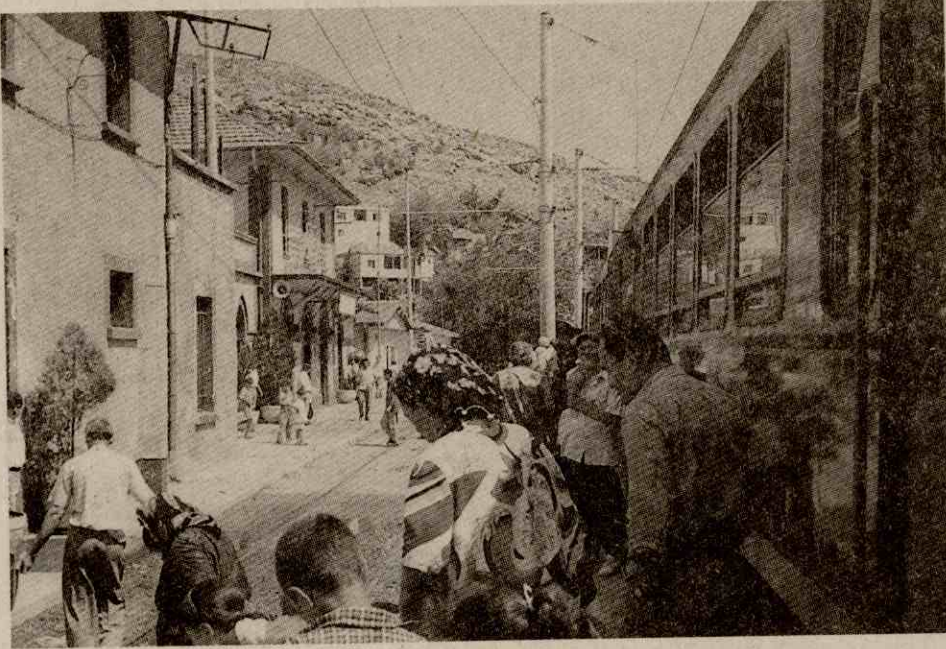


Foto: 3- 1912 Yılında hizmete açılan Fevzipaşa istasyonundan bir görünüş.
Photo: 3- A view from Fevzipaşa station opened to service in 1912.

Demiryolu ulaşımına bağlı olarak hızla gelişen Fevzipaşa'da, bazı şehirsal fonksiyonlar da ortaya çıkmıştır. Kasabanın tarımdan sonraki en önemli fonksiyonu, ulaşım'dır. Faal nüfusun yaklaşık % 24 kadarı, ulaşım sektöründe istihdam edilmiştir (Tablo 2, Şekil 4). Ulaşımın en gelişmiş fonksiyon olmasının tek nedeni, Fevzipaşa istasyonudur. Çünkü bu istasyonda, 80'i işçi ve 150'si de memur olmak üzere toplam 230 kişi istihdam edilmiştir¹⁸. İstasyonda çalışanların toplam sayısı, Fevzipaşa kasabasında demiryolu ulaşımının ne kadar önemli olduğunun bir göstergesidir. Ulaşım'dan sonra en fazla gelişmiş olan fonksi-

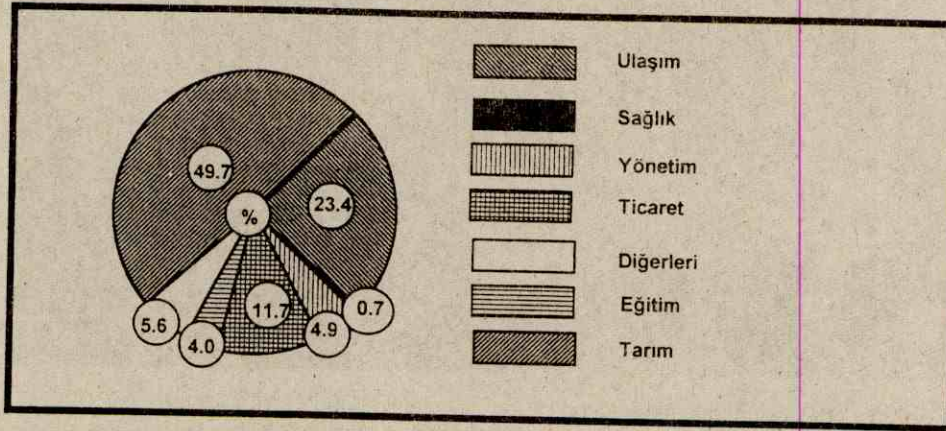
17- Fevzipaşa İstasyon Müdürlüğü kayıtlarından derlenmiştir.

18- Bu veri, Fevzipaşa İstasyon Müdürlüğü'nden alınmıştır.

yon % 11.7'lik oranıyla ticarettir (Şekil 4). Kasabada en fazla gelişmiş olan fonksiyon ise, yaklaşık % 50'lik oranıyla tarımdır (Tablo 2, Şekil 4).

Fonksiyonel sınıflandırmaya göre, tarım dışı sektörlerin az da olsa daha fazla gelişmiş olması nedeniyle Fevzipaşa, bir kent yerleşmesi sayılabilir. Bununla birlikte, nüfus azlığı ve planlı bir yerleşme olmadığı için Fevzipaşa, bir kasaba yerleşmesidir. Gerçekten de, kanalizasyon, birbirini dik kesen düzenli ve geniş cadde-sokak sistemlerinin bulunmadığı yerleşmede, planlı bir yapılaşma da dikkati çekmez. Dolayısıyla, fizyonomik açıdan yerleşme, kentten çok, büyük bir köy görünümü arz eder. Yine kasabada, kent hayat tarzının varlığından bahsetmek de mümkün değildir. Bu gibi nedenlerle Fevzipaşa, bir kasaba yerleşmesidir.

Buraya kadar yapılan açıklamalardan anlaşıldığına göre, istasyonlar bağlı oldukları yerleşmelerin nüfusunda önemli artışlara yol açarlar görüşü¹⁹, Fevzipaşa için de geçerlidir. Diğer taraftan, Fevzipaşa'nın yerleşme çekirdeğini, 1912 yılında işletmeye açılan Fevzipaşa (Keller) istasyonu oluşturmaktadır. O halde Fevzipaşa, demiryolu ulaşımının etkisiyle kurulmuş ve daha sonra gerek demiryolu ve gerekse karayolu ulaşım fonksiyonu ile giderek gelişmiş bir kasabadır.



Şekil 4- Fevzipaşa'da Faal Nüfusun Fonksiyonel Dağılımı (1997).

Figure: 4- Functional distribution of the working population in Fevzipaşa (1997).

Hızlı nüfus artışının bir sonucu olarak Fevzipaşa'da, bazı kamu hizmet birimleri oluşturulmuştur. Örneğin 1958 yılında belediye ve daha sonra da başta Jandarma Karakolu, ilk ve orta dereceli eğitim kurumları, Sağlık Ocağı, PTT. ve Tarım Kredi Kooperatifi gibi. Kuşkusuz bu gibi kurumların faaliyete geçirilmesi, yerleşmenin daha da gelişmesini sağlamıştır. Bu gelişme süreci, 1973 yılına kadar devam etmiştir. Bu dönemden sonra, D. 400 (E- 25) karayolu güzergâhının 1973 yılında değiştirilmesi, kasabanın daha fazla gelişmesini önlemiştir. İşte

19- Yücel, T., a.g. m., s. 21.

bu olumsuz etmenler, nispeten genel hizmet ve ticaret fonksiyonu ile giderilmiştir. Nitekim 1985 yılında kasaba, sayım yılları içindeki en yüksek nüfusuna (5736) ulaşmıştı. Ancak, kasabanın daha da gelişmesi şimdilik mümkün görünmüyor. Çünkü, dar bir vadi içerisinde kurulmuş olan Fevzipaşa, daha önce de belirtildiği üzere gelişmeye uygun bir kuruluş yerine sahip değildir. Bu vadi, doğudaki Kapagöl ovasına (Hatay-Kahramanmaraş depresyonu) açılmakla birlikte, bu sahadan hem demiryolunun geçirilmesi ve hem de ovada zaman zaman bataklıkların oluşması gibi faktörler, yerleşmenin ovaya doğru genişlemesini önlemiştir.

O halde Fevzipaşa, ulaşım fonksiyonu ile ortaya çıkmış ve gelişmiş bir **kasaba** yerleşmesidir. Konumunun gelişmeye uygun olmaması, demiryolu ulaşımının eski önemini kaybetmesi ve karayolundaki güzergâh değişimi gibi faktörler, yerleşmenin daha da gelişmesini sınırlandırmıştır.

b. Nurdağı Kasabası: Bu kasaba da, Fevzipaşa'nın gelişme koşullarına benzer bir büyüme göstermektedir. Ancak yine de, aralarında bazı farklar göze çarpar. Örneğin Nurdağı (Kurudere), demiryolu ulaşımından önce de vardı. Oysa biraz önce de değinildiği üzere Fevzipaşa, demiryolu ulaşımından önce, devamlı bir yerleşme olarak yoktu. Bu yerleşmenin, istasyona doğru yatay büyümesi ve gelişmesinde demiryolu ulaşımından ziyade, karayolu ulaşımının etkili olduğu dikkati çekmektedir.

Az önce de ifade edildiği üzere, Nurdağı'nın gelişmesinde, demiryolu ulaşımının etkileri oldukça sınırlıdır. Hatta bu etki, 1929 yılında hizmete giren *Körmürler istasyonu* ile sınırlı kalmıştır. Çünkü, söz konusu yılda Adana'nın Bahçe ilçesine bağlı olan Kurudere, nüfusu 376 kadar olan, küçük bir köy yerleşmesi idi (Tablo 1). Bununla birlikte, *Kurudere köyünün nüfusu*, istasyon kurulduktan çok daha sonra, ancak 1955'ten itibaren belirgin bir şekilde artmaya başlamıştır. Nitekim 1940'da 381, 1945'te 458 ve 1950'de 449 kadardı. Oysa, 1955'te 731, 1960'da 1037, 1970'de 2047, 1980'de 4171 ve 1990'da 7048'e ulaşmıştı (Tablo 2, Şekil 3). Bu nüfus artışında esas rolü, karayolu ulaşımının gelişmesine koşut olarak, yerleşmede motorlu araçların bakım ve onarımına yönelik, çok sayıda *atölye tipi sanayi tesisi kurulması oynamıştı*. Hiç kuşku yok ki bu gelişmede, Nurdağı'nda 1976 yılında yerel yönetim örgütü (belediye) ve 1984'de mülki yönetim örgütünün (ilçe yönetim merkezi durumuna getirilmiştir) kurulmasının da önemli katkıları vardır.

Nurdağı'nın gelişmesinde ulaşımın etkisini gösteren en önemli kriterlerden biri de, kasabadan geçen günlük motorlu araç sayısıdır. Örneğin Karayolları 5. Bölge Müdürlüğü'nden aldığımız verilere göre, 1996 yılında Nurdağı'nda yoğun bir araç trafiği göze çarpmaktadır. En fazla trafik yoğunluğu 7397 araçla Nurdağı-Adana güzergâhındadır. Bunu, günlük 4649 araçla Nurdağı-Gaziantep, 4560 araçla Nurdağı-Kahramanmaraş ve 1783 araçla Nurdağı-Antakya güzergâhları izler (Tablo 3). Günlük ortalama araç sayısında 1990 yılına göre, önemli artışlar meydana gelmiştir. Bununla birlikte Adana, Kahramanmaraş ve Antakya

güzergâhlarında belirgin bir artış görülürken, Nurdağı-Gaziantep arasındaki araç sayısında önemli bir azalma dikkati çekmektedir (Tablo 3). Gerçekten de, 1990 yılında günlük toplam 6027 aracın karşılıklı geçiş yaptığı Nurdağı-Gaziantep arasında, bu yoğunluk 1996'da 4649'a gerilemişti (Tablo 3). En belirgin azalma da 2847'den 1910'a gerileyen, kamyon ve TIR sayısında görülmektedir. Bu azalmanın en önemli nedeni, 1990-1991 Körfez ve Irak savaşı sonrasında, Mersin ve İskenderun limanları ile Irak arasındaki yük taşımacılığının eski önemini kaybetmesidir. Diğer taraftan, 1996 yılında ulaşım açılan Nurdağı-Gaziantep otoyolundan geçiş yapan araç sayısının da bu istatistiklere yansımadağını, ayrıca hatırlatmak gerekir.

Tablo: 3- Nurdağı-Adana, Antakya, Gaziantep ve Kahramanmaraş Güzergâhlarındaki Günlük Ortalama Trafik Yoğunluğu.

Table: 3- Daily average traffic density of the roads on Nurdağı-Adana, Antakya, Gaziantep and Kahramanmaraş routes.

GÜZERGAH	1990				1996			
	Otomobil	Otobüs	Kamyon	Toplam	Otomobil	Otobüs	Kamyon	Toplam
Nurdağı-Adana	2152	446	2884	5482	3635	503	3259	7397
Nurdağı-Gaziantep	2808	372	2847	6027	2359	380	1910	4649
Nurdağı-Kahramanmaraş	1380	300	2185	3865	2565	219	1776	4560
Nurdağı-Antakya	1120	9	376	1505	1312	12	459	1783

Kaynak: Karayolları Mersin 5. Bölge Müdürlüğü verilerinden derlenmiştir.

Nurdağı kasabası, fonksiyonel açıdan incelendiğinde, kasabanın en önemli fonksiyonun ulaşım sektörü olduğu görülür. Ulaşımından sonra en fazla gelişmiş sektörler tarım ve ticarettir. Gerçekten de, 1997'de Nurdağı'ndaki toplam 904 işyerinin, 386'sını veya % 42'sini ulaşım ile ilgili tesisler, % 37'sini tarım işletmeleri ve % 16 kadarını da ticarî işyerleri oluşturuyordu (Tablo 4). Ancak, şunu da hemen belirtelim ki, ulaşım ile ilgili tesislerin büyük bir kısmı, başka bir ifadeyle 307 kadar işyeri, ulaşım araçlarının bakım ve tamirlerinin yapıldığı atölyelerden ibarettir. Bunlar, kaporta, motor, oto-elektrik ve oto-lâstik tamirhaneleri gibi atölye tipi sanayi tesisleridir. Bu gibi işyerleri, kuruluş nedeni karayolu ulaşımı olduğu için, ulaşım fonksiyonu içinde incelenmiştir.

Nurdağı'nda faal nüfusun büyük bir kısmı, 1997 yılı itibarıyla ulaşım sektöründe çalışmakta idi. Toplam 2300'e ulaşan faal nüfusun, 828'i veya % 36'dan biraz fazlası ulaşım sektöründe istihdam ediliyordu (Tablo 4, Şekil 5). Ulaşımından sonra en fazla gelişmiş olan sektör tarım olup istihdam edilen nüfus ise, 720 kadardı. Tarımda çalışan nüfusun, faal nüfusa oranı % 31'i bulur. Ticaret, eğitim, sağlık ve yönetim gibi fonksiyonların çok fazla geliştiği söylenemez. Bunlardan, ticarete çalışanların toplam faal nüfusa oranı % 18 ve yönetim fonksiyonunun ise % 7 kadardı (Şekil 5). Diğerleri pek fazla önem taşımaz.

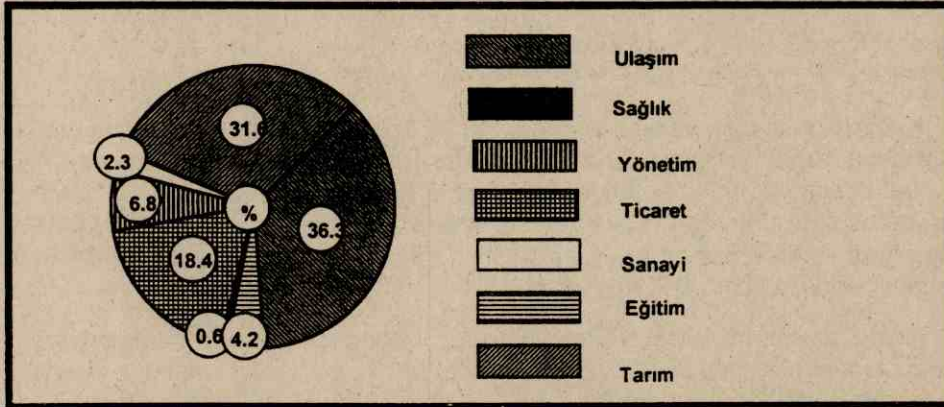
Ulaşım, Nurdağı'nın plan ve yerleşme dokusunda da önemli etkiler yapmıştır. Başlangıçta güneydeki Kömürler istasyonuna doğru genişleyen Kurudere köyü, karayolu ulaşımının etkisiyle, kavşak noktasından çevreye doğru genişle-

Tablo: 4- Nurdağı'nda Faal Nüfusun Fonksiyonel Dağılımı (1997).

Table: 4- Functional distribution of the working population in Nurdağı (1997)

FONKSİYONLAR	İşyeri Sayısı	% si	Çalışan Sayısı	% si
ULAŞIM	386	42.7	828	36.3
Demiryolu	1	0.1	24	1.0
Karayolu	71	7.9	136	6.0
Atölye Tipi Sanayi*	307	33.8	648	28.4
Benzin İstasyonu	7	0.9	20	0.9
EĞİTİM	6	0.7	93	4.2
SAĞLIK	5	0.5	12	0.6
TİCARET	147	16.3	417	18.4
YÖNETİM	13	1.5	156	6.8
SANAYİ	5	0.5	52	2.3
TOPLAM	562	62.2	1558	68.4
TARIM**	342	37.8	720	31.6
GENEL TOPLAM	94	100.0	2278	100.0

Kaynak: Nurdağı Kaymakamlığı, Sağlık Ocağı, Belediye ve arazi gözlemleri sırasında elde edilen verilerden derlenmiştir.



Şekil: 5- Nurdağı'nda Faal Nüfusun Fonksiyonel Dağılımı (1997).

Figure: 5- Functional distribution of the working population in Nurdağı (1997).

meye başlamıştır. Bugün kasaba, kavşak noktasından dört tarafa doğru yönelmiş karayolları boyunca büyümektedir. Başka bir ifade ile kasaba, radyal bir forma sahiptir. Ancak, bu yollar boyunca aynı derecede bir gelişme veya kavşak noktasından çevreye doğru simetrik bir genişleme olduğu söylenemez (Fotoğraf 4).

* Bu tip işyerleri karayolu araçlarının motor, kaporta, elektrik ve lastik tamiri için açılmış işyerlerini kapsar.

** Geçimini tarımdan sağlayan her aileye ait tarım arazileri bir tarım işletmesi kabul edilmiştir.

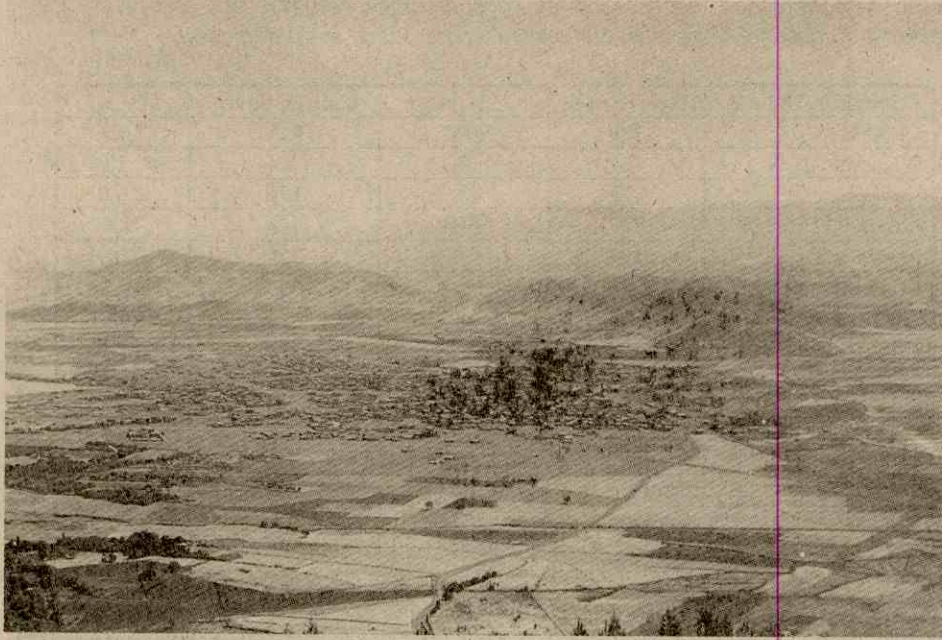


Foto: 4- Nurdağı kasabasının, Nur dağlarının doğu yamaçlarından görünüşü.

Photo: 4- The view of Nurdağı town from the slopes of the east of Nurdağı mountains.

Kasaba daha çok, yerleşmenin güneyinde bulunan kavşak noktasından kuzeybatıya doğru uzanan Adana karayolu boyunca büyümektedir (Fotoğraf 5). Bu hat üzerindeki genişlemenin diğer hatlara göre daha fazla oluşu, Nurdağı-Adana bağlantısının daha çok önem kazanmış olmasıyla ilgilidir. Ayrıca, Kuru-dere köyü yerleşmesinin 1929 yılında açılan Kömürler istasyonuna doğru genişleşmesinin de, az da olsa etkisi vardır.

Adana aksından sonra en fazla gelişmiş ikinci güzergâh, Kahramanmaraş karayolu aksı boyunca olan büyümedir (Fotoğraf 5). Bu karayolunun kuzeyinde yerleşme, güneyine göre daha fazla genişlemiştir. Çünkü, Kömürler istasyonunun depo ve yönetim birimleri, yerleşmenin güneydoğuya doğru gelişmesini sınırlandırmıştır (Şekil 6). Kahramanmaraş ve Adana karayolu arası, kasabada en yoğun yerleşilmiş sahadır. Başlangıçta yollar boyunca büyüyen yerleşme, 1984 yılından itibaren Nurdağı ilçe merkezi yönetim birimlerinin bu sahada kurulması ile iç kısımlara doğru da genişlemiştir.

Antakya ve Gaziantep karayolu boyunca, yoğun bir yapılaşma görülmez. Çünkü, Fevzipaşa-Kömürler ve Narlı demiryolu, karayolları kavşak noktasının hemen güneyinden geçmektedir. Bu demiryolu, yerleşmenin güneye doğru gelişmesini önlemiştir. Ayrıca, Nurdağı'nın güney ve güneydoğusunda yer alan bataklıklardan uzaklaşma düşüncesi de, bunda etkili olmuştur. Ancak, yerleşmenin giderek büyümesi nedeniyle, özellikle topografya açısından daha uygun

olan Antakya karayolu boyunca yeni bir yapılaşma sahası dikkati çekmektedir.

Bu arada, Tarsus-Gaziantep otoyolunun halen yapımı süren Bahçe-Nurdağı bölümünün tamamlanması, Nurdağı kasabasını da etkileyecektir. Otoyolun bu bölümü ulaşıma açıldığında, Bahçe-Nurdağı arası hem 2 km. kadar kısalacak ve hem de yoldaki keskin dönemeç ve eğimler (rampa veya yokuşlar) önemini kaybedecektir. Standardı daha yüksek olan bu otoyolun hizmete girmesi ile Nurdağı kasabası içinden geçen motorlu araç sayısı da, önemli ölçüde azalacaktır. Nitekim Nurdağı-Gaziantep otoyolunun hizmete girmesiyle, D.400 karayolunun Nurdağı-Gaziantep bölümünden geçen araç sayısında önemli bir azalma meydana gelmiştir (Tablo 3). Öyle anlaşılıyor ki, otoyolun Nurdağı-Bahçe bölümü tamamlandığında, Kahramanmaraş ve Gaziantep'ten gelen motorlu araçlar, kasaba içinden geçen D.400 karayolu yerine, daha doğudaki otoyolu

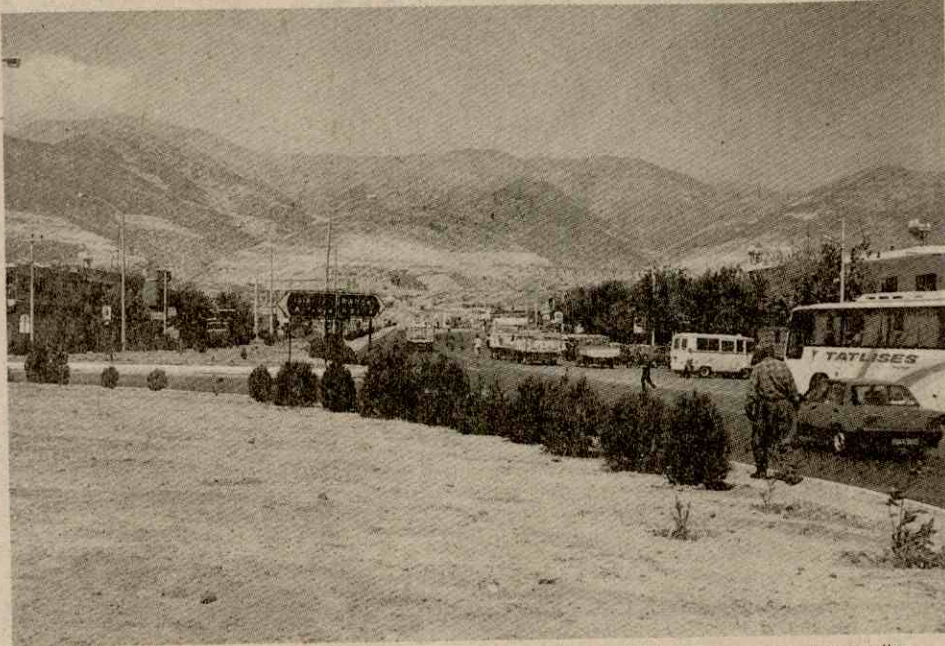
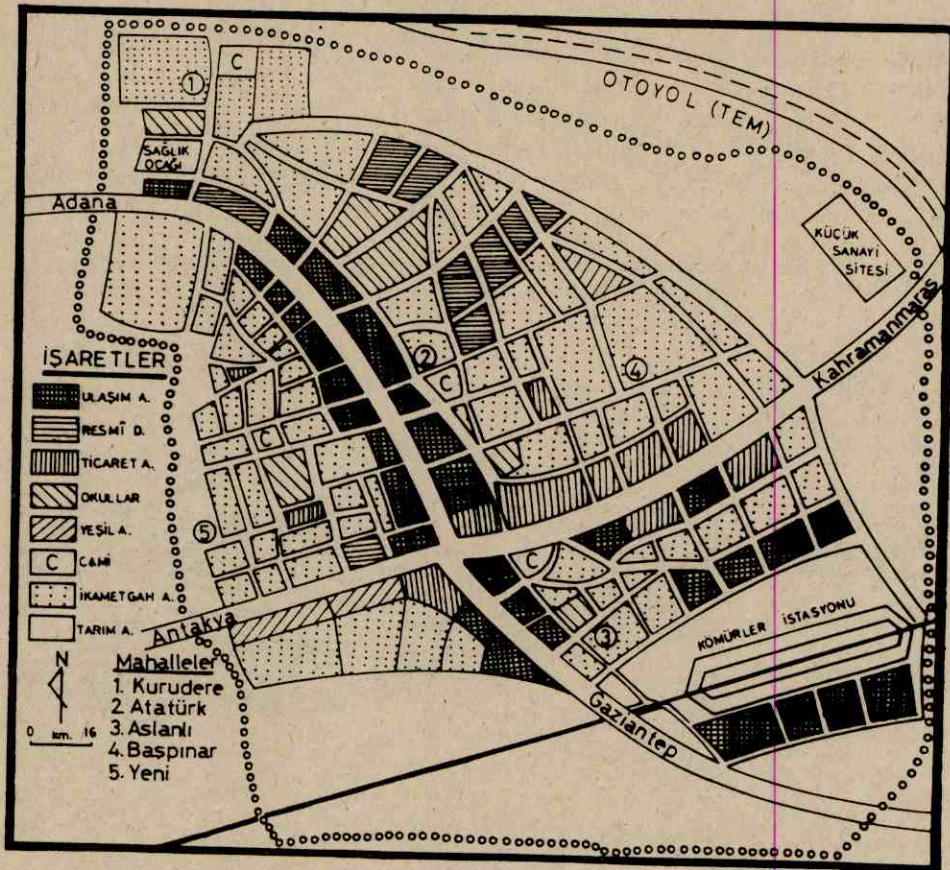


Foto: 5- Nurdağı kasabası, Adana-Antakya-Gaziantep ve Kahramanmaraş karayollarının kavşak noktasından çevreye doğru genişlemektedir. Bu kavşak noktasından Adana aksının görünüşü.

Photo: 6- Nurdağı town has been expanding from the cross-road of Adana-Antakya-Gaziantep and Kahramanmaraş roads towards its surrounding. The view of the road to Adana from this cross-road.

kullanacaklardır. Kuşkusuz bu da, yerleşmenin gelişmesini sınırlandıracaktır.

Çalışan nüfusun % 70'e yakını, tarım dışı sektörlerde istihdam edilmiş olmasına ve yerleşmenin plan ve dokusunda ulaşımın büyük etkilerine rağmen Nurdağı, bir **kasaba** yerleşmesidir. Çünkü, yerleşme belli bir plana göre gelişme-



Şekil: 6- Nurdağı'nda Fonksiyonel Kullanış Alanları.
Figure: 6- The functional uses of areas of Nurdağı.

miştir, yani plansız bir yerleşmedir. Örneğin, kasabada kanalizasyon sistemi yoktur. Ayrıca nispeten birbirini dik kesen cadde ve sokak sistemleri bulunmakla birlikte, bunların çoğu stabilize olup, yol sanat yapılarından da yoksundur. Küçük sanayi sitesinin bulunmadığı yerleşmede, ulaşım ile ilgili işyerleri veya atölyeler karayolları boyunca düzensiz bir şekilde kurulmuş ve hatta birçok yerde konutlarla içiçe girmiştir. Dolayısıyla Nurdağı, fonksiyonel açıdan kent olmasına rağmen, gerek nüfus azlığı ve gerekse teknik esaslara uygun bir yerleşme planının olmayışı, ayrıca kent hayat tarzının gelişmemiş olması gibi nedenler-

den dolayı bir **kasaba** yerleşmesidir.

Diğer taraftan kasabanın doğusundan geçirilen otoyol, yerleşmenin bundan sonraki gelişme seyrini de muhtemelen etkileyecektir. Şöyle ki, kasaba doğuya, otoyola doğru genişleyecektir. Hatta, bu genişlemenin ilk belirtisi, kasabanın doğusunda, otoyolun Nurdağı ve Kahramanmaraş kavşağının yakınında yapımı devam eden küçük sanayi sitesidir (Şekil 6). Kasaba açısından bu olumsuz gelişme, yerleşmenin büyümesini sınırlandırmakla birlikte tamamen durdurmaya cağı söylenebilir. Çünkü, kasabanın yönetim fonksiyonu, henüz tam olarak gelişmiş değildir. Toplam 24500 nüfuslu 28 köyün yönetim merkezi olan Nurdağı'nda (1990), yönetim ve ticaret fonksiyonuna bağlı olarak bir süre daha gelişme olanağı mevcuttur. Bu nedenle, yerleşmenin gelişmesinde azalan ulaşım fonksiyonunun etkisi, yönetim ve ticaret fonksiyonları ile belki de dengelenebilecektir. Öyle sanıyoruz ki Nurdağı, yönetim ve ticaret fonksiyonu ile gelişmesine devam edecek ve gelecekte küçük bir **kent** yerleşmesi olabilecektir.

Sonuç:

Ulaşımına uygun coğrafi konumlar, yerleşmeye açılmaları ve mevcut yerleşmelerin giderek büyümesi bakımından, önemli avantajlara sahiptir. Ancak, hemen hatırlatmak gerekir ki, fonksiyonel etki bölgesinin büyüklüğü ve ekonomik gravitesiyle yerleşmelerin nüfusça büyümeleri arasında, sıkı bir etkileşim söz konusudur. Zaten, demiryolu veya karayolu, yada her ikisinin güzergâhı boyunca kurulmuş yerleşmelerden, sadece bir kısmının gelişme şansına sahip olması, bu görüşü açıkça doğrular niteliktedir. Buna tipik örneklerden biri de, *Fevzipaşa ve Nurdağı kasabaları* olup bunlar, aslında demiryolu ve karayolunun eseri oldukları halde, *fonksiyonel etki bölgelerinin sınırlı* ve bu bölge içindeki ekonomik faaliyetlerin gelişme kaydetmediği bir sahada yer almaları gibi nedenlerle, kuruluşlarından bugüne *tipik birer kasaba yerleşmesi* olarak kalmışlardır.

Bununla birlikte, gerek *Fevzipaşa* ve gerekse *Nurdağı* yerleşmelerinin, demiryolu ve karayolu güzergâhında yer almaları nedeniyle, *ulaşım ve ulaştırma fonksiyonunun eseri* oldukları da, ayrıca hatırlanmalıdır.

Kaynakça

- Avşar,N.,Demirkol,C.,1995, Orta Amanosların (Osmaniye) Stratigrafisi.Tarih İçinde Bütün Yönleriyle Osmaniye I. Sempozyumu, 15-18 Kasım 1993. Osmaniye.
- Balcı, H., Türkiye'de Karayolları Problemi. İstanbul Üniv., Coğrafya Enst. Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.
- Darkot,B., 1993, İslam Ansiklopedisi, Adana Maddesi. C. 1, İstanbul.
- Darkot, B.,1977, Ege ve Akdeniz Bölgesi. Atatürk Üniv. İşletme Fak. Arş. Enst. Ders Notları 35, Erzurum.
- Doğanay, H., 1995, Türkiye Ekonomik Coğrafyası. Öz Eğitim Yay., İstanbul.
- Doğanay, H., 1997, Türkiye Beşerî Coğrafyası. M.E.B. Yay.2982, Bilim ve Kültür Eserleri Dizisi: 877, Eğitim Dizisi: 10, İstanbul.
- Doğanay, H.,1997, Coğrafya'ya Giriş. Öz Eğitim Yay. No. 17, İstanbul.
- Earle M.E. 1974, Bağdat Demiryolu Savaşı. Çeviren Kasım Yargıcı, İstanbul.
- Eken, B., 1964,Türkiye'de Demiryolları. İstanbul Üniv. CoğrafyaEnstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.
- Göney, S., 1995,Yerleşme Coğrafyası Cilt 1, Şehir Coğrafyası I, İstanbul Üniv. Yay. No. 3908, Edebiyat Fak. Yay. No. 2274, Coğrafya Bölümü Yay. No. 91, İstanbul
- Gürsoy,C.R., 1974, Türkiye'nin Tabii Yolları. Türk Coğrafya Dergisi, Yıl. XXII, S. 26, Ankara.
- Kalelioğlu, E., Gaziantep Yöresinde Yerleşme, Meskenler, Nüfus ve Ekonomik Faaliyetler. Ankara Üniv. D.T.C.F., Dergisi, Cilt XXVIII, Sayı: 3-4, Ankara.
- Karaboran, H.Hilmi,1985, İki Eğreti Yerleşme Şekli Banı ve Pey. Türk Dünyası Araştırmaları, S. 39, İstanbul.
- MTA., 1975, 1/500.000 Ölçekli Türkiye Jeoloji Haritası (Hatay). Ankara.
- Mülkiye'de Köylerimiz, 1928, (Osmanlıca ve Fransızca), Ankara.
- Tanoğlu,A.,1954, İskân Coğrafyası. Esas fikirler, problemler ve metod. Türkiyat Mecmuası, S.11, İstanbul.
- Tümertekin, E., 1984, Ulaşım Coğrafyası. İstanbul Üniv. Yay.No. 2053, Coğrafya Enst. Yay.No. 85, İstanbul.
- Yalçınlar,İ., 1968, Amanos Dağlarında Bir Ordovisyen-Silüriyen Faunası. Türk Coğrafya Dergisi, S.20, Ankara.
- Yazıcı,H., 1995, *Kızıldağ (Sivas) Geçidi Çevresinde Coğrafi Gözlemler*. Türk Coğrafya Dergisi, S. 30, İstanbul.
- Yinanç,R.,Elibüyük,M., 1988, Maraş Tahrir Defteri. Cild I. Ankara Üniv. Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Yay. No. 1, Ankara.
- Yücel, T.,1960, *Demiryollarımızın İstasyon Nüfuslarına Etkileri*. Türk Coğrafya Dergisi. S. 20-21, Ankara.