

## YİRMİNCİ YÜZYILIN BAŞLARINDA MARAŞ SANCAĞININ ULAŞIM DURUMU

### The Transportation of Marash Sanjak In The Early Twentieth Century

Harun ŞAHİN\*

#### ÖZET

*Maraş, tarihte önemli kervan ve göç yolları üzerinde bulunmaktaydı. Bu nedenle geçmişte birçok kültür ve uygarlığın kaynaştığı bir bölge olmuş ve şehir birçok kez farklı milletlerin hâkimiyet mücadelelerine sahne olmuştur. Hititler, Asurlular, Medler, Persler, Romalılar, Araplar ve Türkler bölgede varlık göstermiş unsurlardan bir kısmıdır. Tarihte Maraş ve çevresi coğrafi konumu, verimli toprakları ve elverişli iklim koşulları nedeniyle önemli bir ticari merkez rolü oynamıştır. Bu özelliğinden dolayı Maraş, ticari ve askeri olarak büyük önem kazanmıştır. Ancak Osmanlı hâkimiyeti sonrasında bölgenin jeopolitik önemi kısmen azalmıştır. Osmanlı Devleti'nin son döneminde Maraş Sancağı'nda ulaşım bakımından büyük sıkıntılar yaşanmaktaydı. Sancağı dış dünyaya bağlayan yolların birçoğunda arabayla ulaşım sağlanamamaktaydı. Üzerinde çalışma yapılan yollar ise daha çok asker sevkiyatı ve hububat taşımacılığını kolaylaştırmak amacıyla yönelik olmuştur. Bölgede elde edilen ürün fazlası yol imkânsızlıkları nedeniyle sancak içine ve dışına ihraç edilememiştir. Meşrutiyet'ten sonra yol yapım faaliyetleri Nafia Nezareti'nce planlanmıştır. Meşrutiyet sonrasında karayolları alanında özellikle valilerin özel gayretleriyle olumlu gelişmeler yaşanmıştır.*

**Anahtar Kelimeler:** Maraş, Halep, Antep, Elbistan, İslahiye, Göksun

#### ABSTRACT

*Marash is standing on a historically important caravan and migration route. Because of this it has been a region where many cultures and civilizations have united in the past and the city has seen the struggle from domination of different nations. Hittites, Assyrians, Meds, Persians, Romans, Arabs and Turks are just a few of the nations which have existed there. In history Marash and it's neighborhood have been at the centre because of the geographical location, fertile soils and suitable climate conditions. Because of this speciality, Marash has great importance both for trade and the military. However after the Otoman domination, the geopolitic importance of the region diminished. In the late years of the Otoman Empire, there were big problems in Marash due to transportation. On most of the routes which link the city to other cities, transportation by car was not possible. The main transportation routes were mostly designed for easy movement of soldiers and grain. Most of the manufactured products in the region were not exported in or out of the city due to the transportation difficulties. After the Second Meşrutiyet, new road works were planned by the Ministry of Nafia and since the Meşrutiyet, there have been very positive developments in highways, especially with the special efforts of the governors.*

**Key Words:** Marash, Aleppo, Aintab, Elbistan, İslâhiye, Göksun

### 1. GİRİŞ

20. yüzyılın başlarında Maraş Sancağı'nın ulaşım durumunu ortaya koymadan önce, Osmanlı ulaşım sistemi ve ortaya çıkan gelişmeler konusunda kısaca açıklamalarda bulunacağız.

\* Yrd. Doç. Dr., Bingöl Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümü Öğretim Üyesi. E-posta: [hsahin@bingol.edu.tr](mailto:hsahin@bingol.edu.tr)

Osmanlı ulaşım sitemini iki kategoride ele almak gerekmektedir. Birincisi; nehir ve deniz ulaşımı, ikincisi ise kara yolu ulaşımıdır (Tabakoğlu 1986:366).

Selçuklular bir deniz devleti olamadıklarından denizlerdeki hâkimiyetleri Osmanlı Devleti'ne yetişememiştir. Oysa Osmanlı Devleti'nde özellikle İstanbul'un fethinden sonra denizciliğe daha çok önem verilmiştir. Osmanlı Devleti gibi toprakları geniş bir alana yayılmış olan bir devletin iyi ve sağlıklı bir şekilde yönetilebilmesi için iyi işleyen bir ulaştırma ağına sahip olması gerekiyordu. Osmanlı devletinin denizlerdeki hâkimiyeti bu bakımdan önem kazanmaktaydı. I. Süleyman döneminde Osmanlı Devleti Akdeniz'de hâkimiyet kurabilecek bir güce ulaşmıştır. Nehir ulaşımında ise Anadolu'nun özellikle kuzey bölgesindeki nehirler ulaştırmaya elverişli değildi. Nehir ulaştırması daha çok Tuna, Fırat ve Dicle üzerinde sınırlı olarak yapılabilmektedir. Osmanlı Devleti genişledikçe yeni nehir ve deniz yolları da ele geçirilmiştir. 16. yüzyılın ortalarına gelindiğinde Osmanlı Devleti, Akdeniz'in en büyük donanmasına sahipti. Böylelikle Osmanlılar Doğu Akdeniz ve Ortadoğu ulaşım ağını tamamen ellerine geçirmişlerdi. Bu gelişmeler Batılı ülkeleri doğrudan Asya'ya ulaşma imkânlarını araştırmaya itmiştir. Portekizlilerin Ümit Burnu'nu dolaşarak Asya'ya ulaşması sonucunda Osmanlıların elinde bulunan İpek ve Baharat yollarına rakip çıkmıştır (Tabakoğlu 1986:368). Artık iki kıta arasındaki ticaret malları Osmanlı kervanları yerine, deniz yoluyla, gemilerle taşınmaya başlanmıştır. Bu gelişmeler sonucunda Osmanlı sanayi ve ticareti pazarlarını yitirmeye başlamış ihracatta önemli düşüşler yaşanmıştır. Yeni deniz yolunun önemi sonraki yüzyıllarda daha da artmıştır (Sevimay 1995:113).

Osmanlı ulaştırma sisteminde kara ulaşımı ile deniz ulaşımı bir bütünlük arz etmekteydi. Osmanlı'nın önemli limanları aynı zamanda kara yollarının bitiş noktalarında bulunmaktaydı. Osmanlılar, Selçuklular ve Bizans'tan miras kalan kara yolu imkânlarını daha da geliştirmişlerdir. Osmanlı döneminde ulaşım sisteminde önemli değişiklikler yapılmamakla birlikte, yol üzerlerinde kervansaray, köprü, imaret, han vb. birçok tesis kurup geliştirmişlerdir. Özellikle Rumeli'de bu tür bayındırlık eserlerinin çevresinde şehirler kurulmuştur. Yol, geçit ve köprülerin güvenliği için zaviyeler yaptırılmış dervişler bu işlerle görevlendirilmiştir. Kaldırımcılar, köprücüler gibi görevliler yolların yapımı ve bakımı için istihdam edilmiştir. Önemli geçit ve yolların güvenliği için derbentler oluşturulmuştur (Tabakoğlu 1986:369-370).

19. yüzyıla gelindiğinde kıtalar ve devletlerarası taşımacılıkta teknolojik gelişmelere paralel olarak buharlı gemiler öne çıkmaya başlamıştır. Ayrıca Avrupa'da kara yolları ve limanlar birbirine demiryolu ağlarıyla bağlanmaya başlamıştır. Böylelikle taşımacılık daha kolay ve ucuza yapılmaya başlanmıştır. İpek ve Baharat yollarının Ümit Burnu'nun keşfiyle öneminin azaldığını belirttik. Bu gelişmeler Osmanlı dış ticaretini büyük ölçüde etkilemişti. 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılması Osmanlı ekonomisini olumsuz yönde etkileyen diğer önemli bir gelişme olmuştur (Sevimay 1995:113-114).

20. yüzyıla kadar ulaştırma alanındaki gelişmeler ülkenin transit ticaretini daraltmakla kalmamış, kolay ve ucuza taşınır Avrupa tüketim mallarının Osmanlı pazarlarını ele geçirmesine de neden olmuştur. Osmanlı tarımı ve sanayisi de bu gelişmelerden büyük ölçüde etkilenmiştir. Örneğin Şam, Halep, Bağdat, Diyarbakır ve Bursa gibi önemli şehirlerde dokuma sanayii ve ticaretinde önemli gerilemeler yaşanmıştır. Bu gelişmelerin sonucunda yerli üretim zamanla ortadan kalkmaya başlamıştır. Bütün bu gelişmelere paralel olarak ülkenin ulaşım ağının bozuk ve yetersiz oluşu sınaî ve tarımsal üretimin daha da azalmasına neden olmuştur (Sevimay 1995:114).

## 2. XX. YÜZYILA KADAR ULAŞIM

Bir bölgenin ekonomik yönden gelişmesindeki en önemli unsurlardan biri de hiç şüphesiz bölgenin ulaşım sistemidir. Tarihte ulaşım yolları üzerinde kurulan şehirler iktisaden gelişme özelliği göstermişlerdir. Bu basit sebep sonuç ilişkisine Maraş ve çevresini örnek gösterebiliriz. Maraş yöresi çok eski devirlerde önemli kervan ve göç yolları üzerinde bulunmaktaydı. Yontma Taş Devri'nde bile yerleşim yeri olarak kullanıldığı bilinmektedir. Şehrin çok eski kervan yolları üzerinde kurulmuş olması nedeniyle tarihte birçok kültür ve uygarlığın kaynaştığı bir bölge olmuş ve şehir birçok kez farklı milletler tarafından ele geçirilmiştir. (Dedeoğlu 1996:7-8)

Maraş Şehri, Orta Tunç Çağı'nda (M.Ö. 2000-1500) Suriye ve Mezopotamya bölgesini Kapadokya ve Anadolu'nun diğer kentlerine bağlayan önemli bir kervan yolu üzerindeydi. (İl Turizm Müdürlüğü 2002:10-11) Maraş yöresi höyük tipi yerleşim yerlerinin fazlaca olduğu bir

bölgedir. Höyükler vadi düzlüklerinde, dere yataklarında ve yolların geçtiği yerlerde kurulmuştur. Bu dönemde Maraş'ın ulaşım bakımından önemli bir konumda olduğu tahmin edilmektedir. Şehir M.Ö. 19. yüzyılda Hitit Devleti'nin önemli bir kenti konumundaydı. Çok eski devirlerde kurulmuş olan ve Fırat Nehri kıyısında bulunan Samsat (Samasola)'dan gelen bir yol Maraş ve Göksun'dan geçerek Kayseri'nin güneyinden Boğazköy'e (Hattuşas) ulaşmaktaydı (Gürbüz 2001:215).

Hititlerden sonra Maraş'ta Asurluların hâkim olduğu görülmektedir. Maraş, Asur Ticaret Kolonileri çağında da Anadolu'yu Mezopotamya'ya bağlayan önemli bir ticaret yolu üzerinde bulunmaktaydı (Gündüz 2001:192). Bu dönemde Orta Anadolu'daki bağımsız kent devletlerinden Kaniş ile Yukarı Mezopotamya'dan Dicle kıyısındaki Asur şehirlerini birbirine bağlayan bir yol Asur, Urfa, Adana ve Gülek Boğazı'ndan geçmekteydi. Söz konusu yol Maraş yakınlarından da geçmekteydi (Gürbüz 2001:215).

Daha önceki devirlerde olduğu gibi bölge Romalıların hâkimiyeti altına girdikten sonra da önemli bir yerleşim yeri olma özelliğini korumuştur. Selçuklular zamanında ise Kayseri'den gelip Göksun'dan ve Maraş'tan geçerek Halep'e ulaşan bir kervan yolu işlek olarak kullanılmaktaydı. Kayseri, Sarız, Hurman, Elbistan, Halep yolu üzerinde bulunan Göynük kasabası, Maraş'a çok yakın bir yerleşim yeri idi. Bu güzergâh Ceyhan Nehri üzerinden Maraş'a ulaşmaktaydı. Bu yol Osmanlılar döneminde de kullanılmıştır (Gürbüz 2001:215).

Selçuklular döneminde Maraş hem siyasi hem de ticari olarak önem kazanmıştır. Bu dönemde şehirden iki önemli kervan yolu geçmekteydi. Bunlardan birincisi Halep-Antep-Pazarcık-Akçaderbent ve Elbistan'dan geçerek Kayseri ve Sivas'a devam etmekteydi. Diğer yol ise Halep-Antep- Maraş-Göksun-Sarız üzerinden Kayseri'ye ulaşmaktaydı (Gökhan 2005:345).

Maraş ve çevresinin iktisadi ve sosyal gelişmişlik bakımından en parlak dönemi Dulkadir Beyliği döneminde yaşanmıştır. (Baş 2007: ) Dulkadir Beyliği'nin Maraş ve çevresinde hüküm sürdüğü dönemde Maraş şehrinde Güneyde Mısır ve Suriye ile Anadolu arasında bir geçit konumunda olup asker sevkıyatları Maraş'tan geçen yollardan yapılırdı. Daha çok İç Anadolu'dan gelerek Elbistan üzerinden Ceyhan Nehri'ni takiben ve Maraş'a ulaşan yol kullanılmıştır. Maraş'ta Osmanlı hâkimiyetinin başlamasıyla birlikte şehir eski ticari önemini biraz kaybetmiştir. Bununla birlikte zaman zaman ulaşım bakımından Adana, Halep, Antakya ve Antep'ten gelen ve Maraş üzerinden geçerek Malatya'ya kadar uzanan yol kullanılmıştır (Gürbüz 2001:217).

Maraş daha önce de belirttiğimiz gibi önemli bir kervan yolu üzerinde kurulmuştu. Ulaşımının kervan yollarından sağlandığı zamanlarda şehir ekonomik ve askeri açıdan önem kazanmıştır. Şehirden geçen önemli kervan yollarından biri kuzey Anadolu'dan gelerek Erzurum yaylasından geçip Toroslar'a ve daha sonra da Çukurova'ya inen, buradan da Suriye ve Mısır bölgesine ulaşan yoldur. Orta Anadolu'dan gelerek güneye doğru devam eden Bağdat kervan yolu da Maraş'tan geçmekteydi (Yurt Ansiklopedisi 1982/8:5701).

17. yüzyıla gelindiğinde İç Anadolu şehirleri, özellikle lüks mal taleplerini Halep'ten sağlamaktaydılar. İç Anadolu kentleri ile Halep arasındaki ulaşım da Maraş yol kavşağı konumundaydı. Söz konusu yol Maraş, Furnus (Fırnis), Zeytun (Süleymanlı)'dan geçerek Kayseri'ye kadar uzanmaktaydı. Bu yol Osmanlılar döneminde ve öncesinde uzun zaman kullanıldığı günümüze kadar kalan yol kalıntılarından da anlaşılmaktadır. Süleymanlı (Zeytun) Köyü Osmanlılar döneminde kaza merkezi olmuş ve devlet bu bölgenin güvenliğini sağlamak amacıyla derbentçiler görevlendirmiştir. Köy içinde üç adet tarihi köprünün bulunması bu yolun önemini göstermektedir (Gürbüz 2001:218).

17. yüzyıl Anadolu'sunda Maraş hala işlek bir yol üzerinde bulunmaktaydı. Bu yol Sivas ile Malatya şehirlerini Divriği üzerinden birbirine bağlıyordu. Aynı yol Ceyhan Nehri'ni takip ederek güneye doğru ilerlemekteydi. Bu yol Elbistan'dan geçerek daha güneyde Maraş'a ulaşmakta, buradan da Akdeniz'e uzanmaktaydı (Faroqhi 1993:77).

Osmanlı dönemi ulaşım sistemine ait haritalara bakıldığında Şam, Halep, Antakya ve Urfa'dan geçerek Maraş'a gelen ve Göksun'dan geçerek Kayseri'ye veya Elbistan üzerinden Malatya'ya geçen önemli bir yol vardır. Şehir, Malatya üzerinden Sivas ve Kayseri'ye bağlanırken, Adana üzerinden de Akdeniz, Ege ve İç Anadolu bölgelerindeki kentlere bağlanmaktadır. Bu yol sistemi Hititlerden günümüze kadar tüm zamanlarda önemli olmuştur (Gürbüz 2001:218).

19. yüzyılın sonlarında Maraş Sancığı'nın ulaşım durumunu gözlemleyen Cuinet (1891:232) bu dönemde sancakta Maraş-Karataş yolu ile Sis-Adana yolları haricinde arabanın işleyebileceği yolların bulunmadığını belirtiyor. Arabanın işleyebileceği yolların bir bölümünün kullanımına izin verilmediği gibi yolların yalnız belli kısımları işe yaramaktadır. Adana-Mersin demir yolu hattının

Fırat'a kadar uzatılması ve Maraş'tan geçmesi ümit edilmektedir. Maraş'ı çevresine bağlayan bağlantı yollarının yapımı Halep Vilayeti vergi gelirlerinden karşılanacaktır Sancakta hemen hiç yol bulunmamasına rağmen taşımacılık tamamen kara yoluyla gerçekleştirilmekteydi. Bölgede su taşımacılığı kullanılmamaktaydı. Taşımacılıkta at, eşek, öküz ve ineklerden yararlanılmakta ve bunlardan oluşturulan kervanlarla ulaşım sağlanabilmekteydi (Cuinet 1891:232).

### 3. XX. YÜZYILIN BAŞLARINDA ULAŞIM

Özellikle Osmanlı Devleti'nin son döneminde ulaşım konusunda büyük sıkıntılar yaşandığı arşiv kaynaklarından anlaşılmaktadır. Meşrutiyet'ten sonra yol yapım faaliyetleri Nafia Nezareti'nce (günümüzdeki Bayındırlık Bakanlığı) planlanmıştır. Meşrutiyet'ten sonra karayolları alanında özellikle valilerin özel gayretleriyle olumlu gelişmeler yaşanmıştır. Ancak, yapılan bu yeni yollar da motorlu araçların hareketi için pek elverişli olmamıştır (Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) Dâhiliye Nezareti İdari Kısım (DH İD) Dosya No.25/Gömlek No.17: Belge No.1/10).

Bütün olumsuz şartlara rağmen arşiv belgelerinden anlaşılacağı üzere devlet yetkililerinin ulaşımın iktisadi ve siyasi önemini iyi kavradıkları ve bu amaçla mevcut imkânlar ölçüsünde yol çalışmalarına devam ettikleri görülmektedir. 20. yüzyılın başında Maraş'ı çevre kaza ve şehirlere bağlayan yolların durumu aşağıdaki tabloda görülmektedir:

**Tablo 1:** 20. Yüzyılın Başlarında Maraş Sancağı'nda Şose Yolların Durumu

YOLLAR	KÖPRÜ VE MENFEZLER Adedi	YAPIMI DEVAM EDEN		YENİ		TAMAMLAN		YOLUN (m) %	YOLUN GENİŞLİĞİ		UZUNLUĞU Km
		Km	m	Km	m	Km	m		Tesviye Edilen Toprak (m)	Şose (m)	
Antep-Maraş Yolu	14	73	758	16	242	—	—	6	8	5	90
Maraş-Zeytun Yolu	1	10	500	49	500	—	—	8	7	4	60
Zeytun-Elbistan Yolu	4	50	976	5	24	—	—	12	7	4	56
İskenderun- Maraş Yolu (İslâhiye Hattından)	—	195	—	—	—	—	—	8	7	4	195

**Kaynak:** (Öztürk 2006/2:454)

20. yüzyılın başlarında Maraş'ı dış dünyaya bağlayan dört şose yol bulunmaktadır. Söz konusu yol inşaat çalışmalarında önemli mesafe kat edilmekle birlikte mevcut yol çalışmalarının henüz tamamlanamadığı görülmektedir. H.1321 tarihli Halep Salnamesi'nde Maraş Sancağı'ndaki yol çalışmalarının daha geniş bir bölgeye yayıldığı görülmektedir. Önce 90 km uzunlukta olan Maraş-Antep güzergâhında yol çalışması yapılırken sonraki aşamada Maraş'ı Halep'e bağlayan yol üzerinde çalışmaların yapıldığı görülmektedir.

Besim Atalay (1339:166) yüzyılın başlarında Maraş kentinin ulaşım sistemiyle ilgili aşağıdaki bilgileri aktarmaktadır: Bu yıllarda Maraş yol konusunda oldukça fakirdir. Şehir merkezinde yeterli büyüklükte caddeler bulunmamaktadır. Kenti kazalara ve köylere bağlayan umumi yollar bulunmakla birlikte ulaşım pek elverişli değildir. Şehri Antep'e bağlayan 52 km uzunluğunda bir şose yol bulunmaktadır. Ancak bu yol yapım aşamasında olup henüz tamamlanamamıştır. Bu yıllarda Maraş'ta henüz demiryolu hattı bulunmamaktadır. Daha önceleri başlanıp tamamlanamayan diğer bir yol da Maraş-İslâhiye yoludur. Bu yol Bağdat demiryolunun tamamlanmasıyla birlikte gelecekte büyük bir önem kazanacaktır.

Maraş mutasarrıflığınca sancağın ulaşım imkânlarını belirlemek amacıyla bir tahrirat yapılmıştır. H. 1328(1910) tarihli tahrirat raporunda şöyle denmektedir: Maraş Sancağı'nın özellikle Maraş, Elbistan, Göksun ve Zeytun kazalarını birbirine bağlayan ve işlek olarak kullanılan yollar ihtiyacı karşılayamamaktadır. Bu yolları kullanan vatandaşlar büyük sıkıntılar yaşamaktadırlar. Özellikle hayvancılık yapan vatandaşlar hayvan sevkıyatını büyük güçlüklerle yapabilmektedirler. Maraş Sancağı'nın bütününde ulaşım güçlüğüle sağlanabilmektedir. Maraş Sancağı, bölgeyi dış dünyaya bağlayacak medeniyetle buluşturacak ve ticari ilişkileri tesis edecek modern yollara sahip değildir. Bu bakımdan iktisadi ve sosyal olarak geri kalmışlık özellikleri taşımaktaydı. Maraş Sancağı için İstanbul-Bağdat demiryolu hattı önem arz etmektedir. Çünkü demir yolu ulaşımı bu dönemde şehirlerin gelişimi için en önemli bir refah kaynağıdır. Maraş'ı İstanbul-Bağdat demiryolu hattına yaklaştırabilecek Maraş'tan İslâhiye sınırına kadar bir şose yol yapımı önem arz etmektedir. Bu yolun inşasıyla sancağın iktisadi gelişmede önü açılacağından yol yapımına en kısa zamanda teşebbüs edilmelidir. Söz konusu yolun uzunluğu yaklaşık olarak 70 km olacaktır. Maraş Livası'nın H. 1326 yılı tarik bedelatı gelirleri toplamı 248 000 kuruştur. Ayrıca H. 1327(1909) yılında 644 kuruş olarak tahakkuk etmiş olan gelirin 282 000 kuruşluk kısmı tahsil edilmiştir. Maraş-İslâhiye yol çalışmalarına yukarıda verilen tarik bedelatı gelirleriyle teşebbüs edilecek olursa yol çalışması tahminen H. 1335(1916) yılında tamamlanabilecektir. Bu durumda yol çalışmasının uzun zaman alması, yolun bir kısmı yeniden inşa edilirken diğer kısımları bozulmaya yüz tutacağından yol için tahsis edilen tarik bedelatı gelirleri bu iş için yeterli olmayacaktır. Mevcut gelirlerin bu yol çalışmasına aktarılması durumunda Zeytun, Göksun ve Elbistan yollarının tamiratına bile girişilemeyecektir (DH İD 25/17:1/10).

Nafia Nezaretine gönderilen H. 1328(1910) tarihli diğer bir yazıda Maraş Sancağı'nın yol durumuyla ilgili olarak şunlar söylenmektedir: Bahçe mevkii Maraş şehir merkezine 55 km uzaklıkta olup demiryolu ulaşımının sağlanabildiği bir istasyona sahiptir. Maraşlı vatandaşlar tarafından Maraş ile Bahçe arasında bir şose yolun yapımı için Nafia Nezareti'ne gönderilmek üzere Maraş İdare Meclisi'ne dilekçe verilmiştir. Nafia Nezareti, Maraş-Bahçe yolunun yapımı için yapılan talebi yol ödeneğinin yetersiz olmasından dolayı reddetmiştir. Nafia Nezareti'nce yapılan bu açıklamalara karşılık yol için istida veren vatandaşlar bu yolun mükellef işçiler ve yol için yapılacak ianat denilen yardımlarla başlatılmasını talep etmişlerdir. Vatandaşların bu yoldaki taleplerine karşılık şöyle denmektedir: H. 1329 (1911) yılı içinde yapılacak yollar için 6 000 lira Antep-Maraş yolu için tahsis edilmiştir. Başmühendislikçe yapılan açıklamada bu ödeneğin Antep-Maraş yolunun ikmaline dahi yetmeyeceği tahmin edilmektedir. Ayrıca sözü edilen mükellef işçilerin yol çalışmalarında istihdamı kanunen yasaklanmıştır. Bu bakımdan Maraş-Bahçe yol inşasına başlanması mümkün görülmemektedir. Yine yukarıdaki raporda şöyle denmektedir: Halep Vilayeti'nde bulunan yol yalnız Halep'ten İskenderun'a ve Halep'ten Antep'e kadar yapılmış olup bu yollar için yol bekçileri tayin edilmemiş olduğundan yollar tahrip olmuş, bu bakımdan bu yolların yeniden inşası ve tamiri gerektiği bildirilmiştir (DH İD 25/17:2/2).

Maraş, Zeytun ve Elbistan yolları bu dönemde hububat nakliyatı açısından önem arz etmektedir. Bu bölgelerde elde edilen ürün fazlası yol imkânsızlıkları nedeniyle sancak içine ve dışına ihraç edilememektedir. Elde edilen mahsulün fazla olan kısmı ulaşım yetersizliğinden dolayı üreticilerin elinde kalmakta ve üreticiler zarar etmektedir. Bu bakımdan söz konusu yolların yeniden tamir ve inşası bölgede yaşayan çiftçilerin ve dolayısıyla da devlet gelirlerinin artmasını sağlayacaktır (DH İD 25/17:3/2).

Halep Vilayeti Yol İdaresi'nce H.1330 (1911-12) yılında bir yol cetveli düzenlenmiştir. Bu cetvelde H. 1330 yılı itibariyle Halep Vilayeti'nde inşası tamamlanmış yollarla inşası devam eden yolların durumu, H. 1330 yılından itibaren yeniden yapılması planlanan yollar ve mevcut yolların şimdiki durumu (araba işleyip işleyemediği) gösterilmektedir. H. 1330 yılında Maraş'ı çevre kentlere bağlayan yolların durumu gösteren tabloya göre 1914 yılında Maraş Sancağı'nı dış dünyaya bağlayan yolların birçoğunda arabayla ulaşım sağlanamamaktadır.

**Tablo 2:** Maraş Sancağı'nın Yol Durumu, 1914

TURUK-I HUSUSA-İ VİLAYAT	ESAMİ-İ TURUK	TUL			
		Umum Kilometro	Hitam Bulan Kilometro	Derdest Olan Kilometro	
İnşası hitam bulan	Haleb-Pazarck Tariki	120	20	---	Araba mürur edebilir.
	Ayıntab-Mer'aş Tariki	80	14	16,580	Birinci, ikinci, üçüncü, dördüncü kısımlar ikmal edilmiştir. 5.,6.,7.,8.,9.,10.,11. kısım derdest ikmaldir. 49,420 kilometresi muhtac-ı tamir olub ve keşnamesi tanzim edilmiştir. Araba mürur edebilir.
330 senesinden itibaren müceddiden inşası mültezem	Ayıntab-Mer'aş Tariki	49,420	---	---	On ikinci kısım araba mürur edebilir.
	Mer'aş-İslâhiye Tariki	41	---	5,500	Araba mürur edemez.
	Mer'aş-Zeytun Tariki	45	---	16	Araba mürur edemez.
	Haleb-Bab Tariki	20	4	11,300	Araba mürur edemez.
	Hemedaniye-Meara Tariki	29	---	---	Topboğazı-Antakya kısmında araba mürur eder ise de Topboğazı-Süveydiye kısmında edemez.

	Topboğazı- Antakya- Süveydiye Tariki	60	10	---	Araba mürur edemez.
	Ayıntab- Akçakoyunlu Tariki	30	---	---	Haleb'den Edleb'e kadar araba mürur eder.
Acilen inşası mutasavver olan	Haleb-Edleb- Cirsuğur- Lazkiye Hududu Tariki	106	---	---	Araba mürur edemez.
	Haleb-Harem- Antakya- Süveydiye Tariki	120	---	---	Araba mürur edemez.
	Hamidiye Köprüsü- Elbistan Tariki	65	---	---	Araba mürur edemez.
	Elbistan-Efsus Tariki	25	---	---	Araba mürur edemez.
İkinci derece inşası mutasavver olan	Haleb- Nermaniye- Humam Tariki	60	---	---	Araba mürur edemez.
	Bab-Benec (...) Tariki	66	---	---	Yalnız 15 kilometresi tesviye edilirse araba suhuletle mürur eder.
	Pazarcık- Behisni Tariki	50	---	---	Araba mürur edemez.

**Kaynak:** Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye-i Vilayat Müdiriyeti (DH UMVM) 74/31:14

I. Dünya Savaşı öncesinde Maraş Sancağı'ndaki yol çalışmaları konusunda arşiv kaynaklarında şu bilgilere yer verilmektedir: Dâhiliye Nezareti'nce H. 1330'da yapılan bayındırlık çalışmaları raporuna göre; Maraş şehir merkezinin kuzeyinde bulunan tarihi kaleden başlayarak şehrin güneyine ve Maraş-Antep Caddesi'nin başlanıcına kadar uzayan ve tek gidiş-gelişli, 12 m genişliğinde 2 km uzunluğunda bir cadde oluşturulmuştur (Öztürk 2006/2:791). Maraş-İslâhiye yolu 41 km, Maraş-Göksun yolu ise 120 km'dir. H. 1330'da Maraş'tan başlayarak İslâhiye sınırında son bulan Maraş-İslâhiye yolunun birinci kısmını oluşturan 7,5 km'lik yolun 5 km'sinin toprak tesviyesi ile birlikte 2,5 km kadar da şose inşaatı tamamlanmıştır (DH UMVM 137/9:1-2).

Dâhiliye Nezareti'nin H. 1331 yılı verilerine göre Maraş-İslâhiye yolunun uzunluğu 141 km olarak ölçülmüştür. Maraş-Göksun yolu ise 120 km'dir (DH UMVM 137/9:2). H. 1332 yılı zarfında inşasına başlanan yol bulunmamaktadır. Ancak daha önceki dönemlerde inşasına başlanan yollarda çalışmalar savaş dolayısıyla tamamlanamamıştır. Yol çalışmalarında teşkil edilen amele taburundan günlük 235 asker Maraş-İslâhiye yol çalışmalarında istihdam edilmiştir (DH UMVM 153/10:7).

I. Dünya Savaşı yıllarına ait belgeler incelendiğinde Maraş Sancağı'nda amele taburlarının faaliyetleriyle ilgili kayıtlara da rastlanmaktadır. Amele taburları, Osmanlı Ordusu'nun geri hizmet birliklerinden biri olarak I. Dünya Savaşı'nın başında kurulmuştur. Amele taburlarının yaptığı faaliyetler Osmanlı ordu teşkilatı içindeki bir kısım birliklerce daha önce de yapılmaktaydı. Osmanlı Devleti'nin klasik döneminde amele taburlarının gördüğü benzer hizmetler farklı isimler altında askerleri birlikler tarafından yapılmaktaydı. Amele taburları gayrimüslim ve Müslüman askerlerden oluşmaktaydı. Bu birliklerde bulunan askerler cephede savaşmasında sakınca oluşturan vatandaşlardan oluşmaktaydı. I. Dünya Savaşı yıllarında ülkenin hemen her bölgesinde amele taburları teşkil edilmişti. Bu birliklerde görevli neferlere niteliklerine göre farklı ücretler ödenmekteydi. Amele taburları ihtiyaç duyulan her yere sevk edilerek bu yörelerin ihtiyaçları giderilmeye çalışılmıştır. Bunlar I. Dünya Savaşı yıllarında geri hizmet birlikleri olarak karayolu çalışmalarında, köprü inşaatlarında, demiryolu yapımında, zararlı hayvanlarla mücadelede, ağaç kesimi, tarımsal faaliyetlerde vb. ihtiyaç duyulan birçok alanda istihdam edilmişlerdir (Mutlu 2007:11-109).

I. Dünya Savaşı yıllarında çeşitli hizmetlerin yerine getirilmesi için kurulan amele taburlarında başta Müslümanlar olmak üzere çeşitli milletlerden topluluklar da istihdam edilmiştir. Bu milletlerden biri de Ermenilerdir. Ermeni vatandaşların demiryolu inşasında yer almasının nedenlerinden biri de fakir düşmüş Ermenilere aş ve iş imkânı sağlanmasıdır. H. 1328 tarihli iradeye göre; Maraş'ta bu yıllarda kıtlık yaşanmaktadır. Bu nedenle de bir kısım Ermeniler muhtaç duruma düşmüşlerdir. Devlet yetkilileri bu durumdaki Ermenilere para olarak yardım etme gereğini duymaktadır. Bu amaçla muhtaç durumdaki Ermenilerden 5 000 kişinin Bağdat Demiryollarında istihdam edilmesi planlanmıştır (DH İD 107/6). R. 1332 yılı Şubat ayı istatistik cetveline göre Maraş Sancağı'nda yapılan yol çalışmaları aşağıdaki tabloda görülmektedir.

**Tablo 3:** Maraş Sancağı'nda Yol Yapım Çalışmaları, 1917

YOLLARIN MEBDE VE MÜNTEHASI	BU AY ZARFINDA İCRA KILINAN	BU AY ZARFINDA İHTİYAR OLUNAN MASARİF (KURUŞ)			MÜLAHAZAT
		İnşaat Masarifi	Tamirat Masarifi	Yekun	
Mer'aş-Elbistan	---	0	100	100	Tamir ve tevsi' olunan Kayacık yoluna gönderilen barut nakliyesi
Elbistan Kazası	---	0	1 465	1 465	Elbistan köprüsünün tamir masarifi
Elbistan Kazası	---	805	0	605	Pınarbaşı köprüsünün müceddiden inşası
Elbistan Kazası	---	3 030	0	3 030	Azğun köprüsünün müceddiden inşası



Pazarcık Kazası	---	10 145	0	10 145	Aksu üzerine müceddiden yapılan köprü
Yekûn		13 980	1 565	15 545	

**Kaynak:** (DH UMVM 148/56:2)

H. 1332 yılında Maraş eşraf ve ulemasının Dâhiliye Nezareti'ne gönderdiği telgrafta şöyle denmektedir: Maraş Sancağı ticaret ve ziraat noktasında her türlü terakkiye müsait bir şehirdir. Bu özellikleri itibarıyla büyük siyasi öneme sahiptir. Şehrin ulaşım imkânlarının yetersizliğinden dolayı ithalat ve ihracat faaliyetlerinde güçlükler yaşanmaktadır. İhracata konu olan hububat ve mensucat malları adeta ambarlarda çürümeye terk edilmiştir. Bu konuda üretici kesim üretim konusunda büyük sıkıntılar çekmektedir. Bunların yanı sıra asker sevkiyatı da ulaşım yetersizliğinden dolayı güçlüklerle yapılabilmektedir. Ulaşım noktasında gelişmiş bölgeler ümrân olmasına karşılık Maraş'ta Meşrutiyet döneminde ulaşım konusunda yeterli çalışma yapılmamıştır. Mal ve asker sevkiyatının sağlıklı yapılabilmesi için Maraş'a 70 km uzaklıkta bulunan Bağdat Demiryolu hattının şehre bağlanması gerekmektedir (DH İD 191/1-6:4).

Maraş-İslâhiye yol çalışmalarında Maraş'ta bulunan Nevşehir istihkâm bölüğü ve amele taburu askerleriyle ve gönüllü olarak vatandaşlar da bu çalışmalara destek vermiştir. Ancak H.1332 yılında ülkenin içinde bulunduğu zor koşullardan dolayı Maraş-İslâhiye yol çalışmaları zaman zaman durdurulmuştur. Aksu Köprüsü için yol çalışmaları için oluşturulmuş olan amele taburundan 15 asker görevlendirilmiştir. Ayrıca Maraş-Malatya yolunun Armutlu kısmıyla Maraş-Göksun-Elbistan yolu, hububat taşımacılığı ve asker sevkiyatını kolaylaştırmak amacıyla vatandaşlar tarafından tesviye edilmiştir. Maraş-Malatya yolunun Armutlu kısmı 2 km olub bu yıl tamir edilmiştir. Elbistan-Malatya yolu ise 80 km'dir. Bu yolun 70 km'lik kısmı tesviye edilmiştir. Ayrıca Maraş-Göksun-Elbistan yolunun da 300 km'lik kısmının toprak tesviyesi yapılmıştır. Bu dönemde Maraş'ta 1 200 kişilik bir amele taburu teşkil edilmişti. Amele taburunda bulunan askerler zaman zaman yol çalışmalarından alınarak tarım alanlarında da çalıştırılmıştır. Bu yıl Maraş-Elbistan, Göksun-Sivas, Elbistan-Efsus, Göksun-Elbistan, Maraş-Göksun, Maraş-Yenicekale, Göksun-Andırın, Elbistan-Malatya ve Maraş-Malatya yollarında yol inşaatı ve köprü çalışmaları devam etmiştir. Özellikle asker sevkiyatı ve hububat nakliyatı için İslâhiye-Maraş yolu çok önem arz etmektedir (DH UMVM 144/57:4; DH UMVM 149/29:12; DH UMVM 148/80:4; DH UMVM 144/57:1-4).

Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu savaş koşullarına rağmen Maraş Sancağında imkânlar ölçüsünde yol çalışmalarına devam edildiği anlaşılmaktadır. Bu dönem sancaktaki yol çalışmaları, daha çok asker sevkiyatı ve hububat taşımacılığını kolaylaştırmak amacıyla yönelik olmuştur.

1923-1950 yılları arasında Türkiye'nin ulaşım politikası, demiryolu hatlarının iyileştirilmesi ve geliştirilmesi yönünde gerçekleşmişti. Bu bakımdan ülkede kara yolu yapımı konusunda pek ilerleme kaydedilmemiştir. Devlet karayollarındaki gelişme ancak Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurulmasıyla birlikte başlamıştır. 1950 yılına kadar yol bakımından pek gelişme gösterememiş olan Maraş'ta 1950'lerden 1960 yılına kadar karayolu ulaşımında önemli gelişme görülmüştür (Dedeoğlu 1996:31).

Kahramanmaraş, Türkiye demiryolu ağına 1948 yılında Köprüağzı İstasyonu'na 28 km'lik şube hattı ile bağlanmıştır. İl sınırları içinde demiryolu hattının uzunluğu 161 km'dir. Demiryolu ulaşımından il merkezi ile Türkoğlu ve Pazarcık ilçeleri yararlanmaktadır. Köprüağzı tren istasyonu kenti Kurtalan Ekspresi demiryolu hattına bağlayarak Van, Tatvan, Muş, Elazığ, Malatya, Gaziantep, Adana, Mersin, Ankara ve İstanbul şehirlerine ulaşımı sağlamaktadır (İl Turizm Müdürlüğü 2002:7).

#### 4. SONUÇ

Bir bölgenin ekonomik gelişiminde ulaşım sistemi en önemli etkenlerden birini oluşturmaktadır. İlk çalardan itibaren ulaşım yolları üzerinde kurulan yerleşim yerlerinin önemli ticari hareketliliğe sahne olduğu görülmüştür. Maraş ve çevresi tarihte önemli göç ve kervan yolları

üzerinde yer almaktaydı. Yerleşim yerinin geçmişi Yontma Taş Devri'ne kadar dayandırılmaktadır. Maraş'ın geçmişte çok eski ulaşım ağı üzerinde kurulmuş olmasının önemli bir sonucu olarak, tarihte birçok kültür ve uygarlığın kaynaşmasına ve milletlerin mücadelelerine sahne olmuştur. Hititler, Asurlular, Medler, Persler, Romalılar, Araplar ve Türkler bölgeye hakim olmuş önemli unsurlardan yalnızca bir kısmıdır.

Geçmişte Maraş ve çevresi fiziki coğrafyası, üretime elverişli toprakları ve iklim koşulları nedeniyle önemli bir yerleşim alanı olmuştur. Sahip olduğu bu özelliklerinden dolayı Maraş, ticari ve askeri bakımdan da büyük önem kazanmıştır. Ancak, Osmanlı hâkimiyeti sonrasında bölgenin jeopolitik ve ticari önemi zamanla azalmaya başlamıştır. Özellikle Osmanlı Devleti'nin son döneminde Maraş'ta ulaşım konusunda büyük sıkıntılar yaşanmıştır. 20. yüzyılın başlarında Maraş Sancağı'nı dış dünyaya bağlayan mevcut yolların birçoğunda arabayla ulaşım sağlanamamıştır. Üzerinde çalışma yapılan yollar çoğunlukla asker ve hububat taşımacılığını kolaylaştırmak amacıyla yönelik olmuştur. Asker ve hububat taşımacılığında Maraş, Zeytin ve Elbistan yolları oldukça önemlidir. Sancakta üretilen ve ihracata konu olan ürünler ulaşım problemleri nedeniyle istenen ölçülerde ihraç edilememiştir.

Meşrutiyet'ten sonra yol yapım faaliyetleri Nafia Nezareti'nce planlanmış ve karayolları alanında özellikle valilerin özel gayretleri sonucu olumlu gelişmeler yaşanmıştır. Ancak, yapılan bu yeni yollar da motorlu araçların hareketi için pek elverişli olmamıştır. Bununla birlikte, Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde yaşanan bütün olumsuz şartlara ve gelişmelere rağmen devlet yetkililerinin ulaşımın iktisadi ve siyasi önemini iyi kavradıkları ve bu amaçla mevcut imkânlar ölçüsünde yol çalışmalarına devam ettikleri arşiv belgelerinden anlaşılmaktadır.

## KAYNAKLAR

### I. Başbakanlık Osmanlı Arşivi Belgeleri

DH İD, 222/21:7      DH İD, 191/1-6:4      DH İD, 25/17:1/10  
DH İD, 25/17:3/2      DH İD, 25/17:2/2      DH İD, 107/6  
DH UMVM, 144/57:4      DH UMVM, 137/9:1      DH UMVM, 137/9:2  
DH UMVM, 144/57:1-4      DH UMVM, 148/80:4      DH UMVM, 149/29:12  
DH UMVM, 153/10:7      DH UMVM, 153/70:4

### II. Kaynak Eserler

Besim Atalay (1339). *Maraş Tarihi ve Coğrafyası*, İstanbul: Matbaa-i Âmire.

Cuinet, Vital (1891). *La Turquie D'Asie*, Tome Deuxieme, Paris : Ernest Leroux, Editeur.

İl Turizm Müdürlüğü (2002). *2002 Kahramanmaraş Turizm Envanteri*, Kahramanmaraş: İl Turizm Müdürlüğü Yayını.

Şemseddin Sami (1316). "Haleb", *Kamusu'l-A'lam*, Cilt: 6, İstanbul: Mearif Nezareti Tarafından Tab' Edilmiştir.

Yurt Ansiklopedisi (1982). "K. Maraş", Cilt:8, İstanbul: Anadolu Yayınları.

### III. Araştırma ve İnceleme Eserler

Baş, Yaşar-Tekin, Rahmi, *Maraş Vakıfları (Dulkadirli ve Osmanlı Dönemi)*,

Konya Ereğli Oğuz Dulkadiroğlu Bektik Kültürünü Yaşatma Derneği

Kültür Hizmeti No:1, Konya-Ereğli 2007

- .....
- Dedeoğlu, Mesut (1996). *Kahramanmaraş Ekonomisi*, Ankara.
- Faroqli, Suraiya (1993). *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Türkiye Araştırmaları 3.
- Gökhan, İlyas. (2005). "13. Yüzyılın İlk Yarısında Maraş", *I. Kahramanmaraş Sempozyumu*, Cilt I, Organizasyon:Maraşder-Kahramanmaraş Belediyesi, Yayına Haz.: Said Öztürk, İstanbul: MARAŞDER.
- Gündüz, Tufan (2001). "Kahramanmaraş", *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Cilt: 24, İstanbul: İSAM Yayını.
- Gürbüz, Mehmet (2001). *Kahramanmaraş Merkez İlçenin Beşeri ve İktisadi Coğrafyası*, Kahramanmaraş: Kahramanmaraş Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları No:2.
- Mutlu, Cengiz (2007). *Birinci Dünya Savaşı'nda Amele Taburları (1914-1918)*, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- Öztürk, Said (2006). *Osmanlı Salnamelerinde Maraş Sancağı 1284-1326/1867-1908*, Cilt 2, İstanbul: Kahramanmaraş Belediyesi Kültür Armağanı.
- Sevimay, Hayri R. (1995). *Cumhuriyet'e Girerken Ekonomi: Osmanlı Son Dönem Ekonomisi*, İstanbul: Kazancı Kitabevi.
- Tabakoğlu, Ahmet (1986). *Türk İktisat Tarihi*, İstanbul: Dergâh Yayınları, Tarih Dizisi

