

# ANAVATANA KATILMASI SIRASINDA HATAY'DA DEMİRYOLU, KARAYOLLARI VE LİMANLARIN DURUMU



Cengiz ATLI\*

## Özet

Hatay Anadolu'nun en eski yerleşim merkezlerinden biridir. Osmanlı İmparatorluğu'nda önce Halep'e bağlı bir sancak ve daha sonra kaza olarak yönetilmiştir. 1516'da Yavuz Sultan Selim bu toprakları ele geçirmiş ve Osmanlı İmparatorluğu dönemi başlamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun Hatay'daki hâkimiyeti 1918 yılına kadar devam etti. Mondros Mütarekesinden sonra Fransız işgaline uğrayan ve 1921 yılında Türkiye Cumhuriyeti sınırları dışında kalan Antakya, İskenderun ve havalisinde İskenderun Sancağı adıyla bir yönetim kuruldu. 6 Eylül 1938 günü Mecliste yeni "Hatay Anayasası" kabul edildi. Anayasaya göre "Sancak" yerine devletin adı "Hatay Devleti" olarak kabul edilmiş ve idare şekli Cumhuriyet olarak belirlenmiştir. Hatay devletinde, merkez Antakya olmak üzere İskenderun, Ordu (Yayladağı), Kırıkhan ve Reyhaniye ilçe olarak belirlendi. 16 Şubat 1939 günü yapılan toplantıda Türkiye Cumhuriyeti kanunları Hatay kanunu olarak aynen kabul edildi. 28 Haziran'da Hatay Millet Meclisinin son toplantısı yapıldı. Bu toplantıda Hatay'ın Türkiye'ye katılma kararı kabul ediliyordu.

7 Temmuz 1939 tarih ve 3711 sayılı kanunla, Fransızlarla yapılan 23 Haziran anlaşması sonucunda, Türkiye milli hududu içine giren Hatay'ın Türkiye'ye ilhak edildiğini, Hatay vilayetinin kurulduğunu, Dört Yol kazasının Seyhan'dan Hassa nahiyesinin İslahiye'den (Gaziantep) ve kaza haline getirilerek Hatay vilayetine bağlandığını belirten hükümler içeriyordu. Hatay verimli toprağı, ılıman iklimi ve Amanos Dağları ile çevrili yapısıyla tarih boyunca kültür ve uygarlık merkezi olmuştur. Özellikle İskenderun Limanı'nın işlevsel hale gelmesiyle bölgede artan nüfus, tarımın yanında ticari hayatın da canlanmasını sağlamıştır. İskenderun Limanı'nın ekonomide yerini tam olarak belirlemesi bölgeye demiryolu hattının gelmesiyle gerçekleşmiştir. İç kesimler ile liman arasında bağlantıyı sağlayacak bu hat Mersin'in ekonomik anlamda gelişmesini kat kat

---

\* Prof. Dr., İğdır Üniversitesi Fen/Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, cengiz3636@hotmail.com ORCID NO: 0000-0001-7617-679

artırmıştır. Bu dönemde şark bölgesinin nakliyatı Nusaybin Hattı üzerinden sağlanmaktaydı. Hatay'ın anavatana katıldıktan sonra Nusaybin üzerinden gelen demiryolunun İskenderun limanına kadar genişletilmesi amaçlanmıştı. Bu dönemde toplam 537 km karayolu mevcuttu. Bildirimizin konusu 1939 yılında Hatay'ın anavatana katılması sırasında Hatay'da demiryolu, karayolları ve limanların durumunu arşiv kaynakları, temel kaynaklar, TBMM tutanakları ve hatıratlar ışığında aydınlatılmaya çalışılacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Hatay, Demiryolu, Karayolu, Liman, Bağımsızlık

## THE STATUS OF RAILWAYS, HIGHWAYS AND PORTS IN HATAY DURING ITS ACCESSION TO THE HOMELAND

### Abstract

Hatay is one of the oldest settlements in Anatolia. In the Ottoman Empire, it was first ruled as a sanjak of Aleppo and later as a district. In 1516, Yavuz Sultan Selim conquered these lands and the period of the Ottoman Empire began. The dominance of the Ottoman Empire in Hatay continued until 1918. After the Armistice of Mudros, an administration named Iskenderun Sanjak was established in Antakya, Iskenderun and its surroundings, which were occupied by the French in 1921 and remained outside the borders of the Republic of Turkey. On September 6, 1938, the new "Hatay Constitution" was accepted in the Parliament. According to the constitution, the name of the state was accepted as "Hatay State" instead of "Sancak" and the mode of administration was determined as the Republic. In the Hatay state, the center was Antakya, and Iskenderun, Ordu (Yayladağı), Kırıkhan and Reyhaniye districts. At the meeting held on February 16, 1939, the laws of the Republic of Turkey were accepted as the law of Hatay. The last meeting of the Hatay National Assembly was held on 28 June. At this meeting, Hatay's decision to join Turkey was accepted.

With the law dated 7 July 1939 and numbered 3711, as a result of the June 23 agreement with the French, Hatay, which entered the national border of Turkey, was annexed to Turkey, the province of Hatay was established, the town of Dört Yol was from Seyhan, the town of Hassa was from İslahiye (Gaziantep) and it included provisions stating that it was turned into a district and connected to the province of Hatay. Hatay has been a center of culture and civilization throughout history with its fertile soil, mild climate and surrounded by the Amanos Mountains. The increasing population in the region, especially after the Iskenderun Port became functional, enabled the revival of commercial life as well as agriculture. The exact positioning of Iskenderun Port in the economy was realized with the arrival of the railway line to the region. This line, which will provide the connection between the inner parts and the port, has increased the economic development of Mersin many times. In this period, the transportation of the eastern region was provided via the Nusaybin Line. After Hatay joined the motherland, it was aimed to expand the railway coming from Nusaybin to the port of Iskenderun. During this period, a total of 537 km of highways were available. The subject of our paper will be tried to be clarified in the light of archival sources, basic sources, parliamentary minutes and memoirs, the status of railways, highways and ports in Hatay during the annexation of Hatay to the homeland in 1939.

**Keywords:** Hatay, Railway, Road, Port, Independence

## GİRİŞ

Hatay Nahiye (1517) Halep → Arap vilâyeti Kaza, (1526) , Halep Eyaleti Sancak (17.yy) Halep Eyaleti Sancak, (1853-1865) Halep Eyaleti (salname) Kaza (1866-1918) Halep → Halep vilâyeti (salname) Kaza, (1918) İngiltere işgali Muhtar bölge, (1921) İskenderun sancağı Devlet, (1937) Hatay Devleti (Türkiye-Fransa garantörlüğünde) Vilâyet (1939) Hatay vilâyeti Türkiye'ye <sup>1</sup> bağlı olarak idare edilmiştir.

Hatay ilçeleri ile birlikte Osmanlı İmparatorluğu zamanında Arabistan Vilayeti adı altında Halep'e bağlı bir kaza olarak idare edilmiştir. 1918 yılı sonunda İngilizlerin ve bilahare Fransızların işgalinden sonra Ankara İtilafnamesi ile Antakya ve İskenderun Müstakil Sancağı altında Fransız manda idaresine verilmiştir. Bu süre içinde yazları Antakya, kışın İskenderun mutasarrıflık merkezi olmuştur. İdari birim olarak Antakya mutasarrıflık merkezi, İskenderun, Kırıkhan kaza halinde idare edilmiştir. 20 Ekim 1921 tarihinde imzalanan Ankara İtilafnamesi sonucunda Fransızlar Adana, Mersin, Osmaniye, Kilis ve Gaziantep'i boşaltmayı kabul ettikleri halde İskenderun'un boşaltılmayıp şehre İskenderun sancağı adıyla ve Suriye sınırları içinde özel bir idarî muhtariyet verilmesini kabul ettiler. 1937 yılında, Suriye ile Fransa arasındaki müzakereler sırasında Türkiye'nin müdahalesiyle İskenderun sancağı yerine bağımsız Hatay Devleti kuruldu. İskenderun da merkezi Antakya olan bu devletin sınırları içinde yer alıyordu 11 Temmuz 1939 tarih ve 4255 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 3711 sayılı kanunla Anavatana katılmış Hassa kazasını Gaziantep'ten ve Dörtöyol kazasını da Adana Vilayetinden alarak idari teşkilatı oluşturmuştur. 1939'da Hatay Devleti'nin Türkiye'ye bağlanması üzerine İskenderun, merkezi Antakya olan Hatay vilâyetine bağlı bir kazanın merkezi oldu

Hatayın Anavatana ilhakından önce Türkiye'de ilk nüfus sayımı 1927 de ikinci nüfus sayımı 1935 te yapılmıştır. Bu tarihlerde Hatay Türkiye sınırları dışında olduğundan kesin nüfusunun tespitine bir kaynak bulunamamıştır. Fransız işgali sırasında 1930 yılına ait rakamlara göre İskenderun'un nüfusu 13.000 civarında idi. İlhaktan sonraki ilk nüfus sayımında ise (1940) 11.859 olarak tespit edildi. Hatay'ın anavatana ilhakından sonra 1939 da mevzi nüfus sayımına müteakip 1940 yılında yapılan genel nüfus sayımında il merkezi Antakya'nın 26.939, bucak ve köylerin 85.307 toplam 102.246 idi.

---

<sup>1</sup> Tahir Sezen, **Osmanlı Yer Adları**, Ankara 2017, s.337.

**Tablo 1: Hatay'da Kentli Nüfusun Yıllara Göre Dağılımı (1940)**

Yıl	Toplam Nüfus	Kentli Nüfus (10 bin ve Üzeri)	Kentleşme Oranı (%)
1940	246.138	38.798	15.76

1935'de 34 bin civarında tahmin edilen Antakya nüfusu, 1940 yılı sayımında 27 bin olarak tespit edilmiştir. Kentleşmenin durağanlaşmasında etkili faktörlerden biri, 1939 yılında Hatay'dan Suriye'ye yönelik olan göçlerdir.<sup>2</sup>

### **1939 yılı Hatay'ın Coğrafi ve Etnografi Durumu**

Ülkemizin güney vilayetlerini teşkil eden illerden biri olan Hatay vilayeti Türkiye ile Fransa arasında 23. Temmuz 1939 tarihinde Ankara'da imzalanan anlaşmaya göre Türkiye'ye ilhak edilen eski İskenderun Sancağı ile 3711 numaralı kanuna göre Seyhan ve Gaziantep vilayetlerinden alınarak bu vilayete ilave olunan Dört Yol ve Hassa kazalarını ihtiva etmekte olup yüzölçümü 5207 km<sup>2</sup> ye ulaşmıştı. Hatay vilayeti 3711 numaralı kanunla ilave olunan Dört Yol, Hassa, İskenderun, Kırıkhan, Seyhaniye, Yayladağı, kazalarından ve bunlarla vilayet merkezi Antakya'ya tabi toplam 16 nahiyeye ve 76 köyden oluşmaktaydı. 20 Ekim 1940 tarihli nüfus sayımına göre toplam nüfusu 234. 000 kişiden oluşmaktaydı.<sup>3</sup> Hatay'ın kuzey kısmı İskenderun Körfezinin kuzey noktasından başlayarak Dört Yol ve Hassa kazalarını da içerisine alarak Meydanekbez civarındaki 1 numaralı hudut taşına kadar 45 km bir mesafe ile Seyhan ve Gaziantep vilayetlerinden ayrılmaktaydı. Bu içi sınır güneye doğru uzanan Gavur dağlarını dikine kat ederek doğuya doğru uzanmakta ve bu dağları müteakip Amik Ovasının kuzey kısmından geçerek Meydanekbez civarındaki Karasu nehrinde son bulmaktaydı.

Hatay'ın asıl Suriye ile olan sınırı ise Meydanekbez civarındaki 1 numaralı hudut taşından başlayarak Kürt Dağının<sup>4</sup> batı yönüne takiben güneye doğru 70 km kadardı. Sınırın bu kısmı araba ve hatta hayvanla dolaşılmayacak derecede engebeli bir arazidir. Sınırın bu kısmı Hamam köyünün tam içerisinden geçerek köyü ikiye ayırmakta ve 5 metre uzunluktaki bir yolla hududu teşkil eylemekteydi. Mezku yolun bir

<sup>2</sup> Bayram Çetin, "Hatay'da Kentleşmenin Seyri (1940-2009) ve Mekânsal Dağılışı", *Eastern Geographical Review*, 28, s.238.

<sup>3</sup> BCA. 30.10.180.246.3.

<sup>4</sup> Suriye'nin kuzeybatısında ve Türkiye'nin güneydoğusunda yer alan dağlık bir bölgedir.

tarafında suni ipekli kumaşlar satan bir Suriyeli bakkal ve 5 metre karşısında ülkemiz sınırları içerisinde kalan köy binaları mevcuttu. Aynı yolun kuzeye doğru ilerisi Suriye hududu dahiline girmekte ise de yol üzerinde bulunan ve bir kısmı Suriye'ye bir kısmı da Türkiye tarafına bakan ikişer kapılı evlerden oluşmaktaydı. 5 metre genişliğindeki bu yolun iki tarafında bulunan Suriye'ye ve Türkiye'ye ait bulunan bu evlerden özellikle yağmurlu ve karanlık gecelerde karşıdan karşıya kolaylıkla kaçakçılık yapılmaktaydı. Türkiye'den Suriye'ye canlı hayvan ve Suriye'den Türkiye'ye muhtelif cins eşya kaçakçılığı mevcuttu.

Hatay'ın Reyhaniye bölgesinde Asi Nehrinin teşkil eylediği alan takriben 40 km civarındaydı. Sınırın iki tarafında özellikle Arap köyleri bulunmaktaydı. Burada yüksekliği pek fazla olmayan ufak tepeler vardı. Bu kısımda sınıra 2 km mesafede bulunan Suriye'ye ait Harim kazası<sup>5</sup> önemli bir konumdaydı. Son defa Fransızlarla yapılan hudut tespitine müteakip Halep Antakya yolunun Harim Kazası civarından geçen kısmı tamamen Türkiye sınırları içinde kalmasından dolayı, Suriye'ye ait bulunan Harim kasabası bu yoldan istifade edememekteydi. Halep Antakya asphalt yolunun Suriye'de kalan kısmı ile birleştirilmek üzere Harim kasabasının dağ kısmından geçecek şekilde bir şose<sup>6</sup> yapılmaktaydı. Bu yolun inşasına müteakip Halep ile Harim arasında otomobil nakliyatı başlamıştı.

Hatay'ın bir diğer önemli sınır noktası Asi Nehri mıntıkasıdır. Bu kısım Reyhaniye bölgesinde birleşerek sınıra tamamen dahil olan Asi Nehri kuzeyden güneye ve kaynağına doğru takriben 25 km boyunca Hatay ile Suriye arasındaki hudut hakkını teşkil etmektedir. Asi Nehrinin Türkiye'den ayrıldığı noktadan itibaren sınır güney batıya doğru 40 km uzunlukta devam eder. Hududun bu kısmında ve her iki tarafında Arap köyleri bulunmaktadır.

Hatay'ın en önemli sınırlarından birisi Yayladağı mıntıkasıdır. Sınır bu kısımda içten sahile ve doğudan batıya doğru girintili çıkıntılı bir arazide 30 km kadar devam ettikten sonra Cebeliakra Dağının<sup>7</sup> denizle birleştiği Karaduran Deresinin kaynağında sona erir. Yüksekliği bazı yerlerde 1759 metreye kadardır. Hududun bu kısmı ve her iki tarafı Ermeni köyleri ile çevrilidir. Sınırın bu kısmı ormanlık araziden ve bir kısmı da Cebeliakra

<sup>5</sup> Harem veya Harim, İdlib Valiliği sınırları içinde bir Suriye şehridir. 160 metre rakıma ve 21.934 nüfusa sahiptir. Harem, Halep'in 55 km batısında, Türkiye sınırında yer almaktadır.

<sup>6</sup> Genellikle taş kırıkları üzerine kum dökülerek yapılan karayolu.

<sup>7</sup> Kel Dağı, Türkiye'de Hatay İli'ne bağlı Yayladağı İlçesi'nde bulunan, aktivitesini yitirmiş volkanik bir dağdır. Antik adı Silpiyus Dağı'dır. Yerel halk tarafından Cebel-i Akra diye bilinir.

Dağının güneyinden geçmektedir. Hatay ili aynı zamanda Akdeniz ile sınırlıdır. Cebeliakra Dağının deniz tarafında son bulduğu ve Karaduran Deresinin mensabından itibaren sahil kuzeye doğru Asi Nehri mensabına kadar 10 km'lik bir mesafede çok sarp ve kayalık bir konumdur. Bu kısımda deniz tarafına bakan gümrük muhafaza karakolu sahilden çok yüksek bir mevkie bulunduğundan denizden gelip geçen vesaitle file müdafaa edemeyecek konumda bulanmaktaydı. Karaduran Deresinin mensabının güney kısmında ve Suriye hududu dahilinde kayıkların barınmasına müsait bir liman inşasına başlanmıştı.

Asi Nehrinin denize döküldüğü noktaya takriben 1 km mesafede Süveydiye<sup>8</sup> nahiyesi bulunmaktadır. Bu kasabanın ahali si birkaç Rum ailesi dışında tamamen Alevilerden oluşmaktaydı. Birkaç Türk memurdan başka kasabada kimsenin Türkçe konuşmadığı görülmekteydi. Lazkiye'deki Alevilerle çok sıkı ve aynı zamanda ticari ilişkileri bulunmaktadır. Sahil Asi nehir menbaasından itibaren kuzeybatıya doğru uzandıkça Musa Dağının ve Kızıl Dağın eteklerinde gittikçe sarp bir arazi bulunmaktadır. Nehir mensabından itibaren ortalama 35 kilometre devam ettikten sonra Domuz Burnu (Reselhinzir) bölgesinde sahil doğuya doğru genişler. Bu kısımda bulunan Arsus Nahiyesi %85 Rum Ortodoks nüfus yaşamaktadır. Sahil bu kısımda Reselhinzir burnundan itibaren gittikçe kavimli bir vaziyet olarak İskenderun'a kadar 20 km devam eder. Sahilin bu kısmında %90 Arapça konuşan Alevi kişiler bulunmaktadır.

### **1-Demiryollarının Durumu:**

Demiryolu yapımına cumhuriyetin ilk yılları içinde çok önem verilmişti. 1923 yılında 4112 km olan demiryolu uzunluğu bulunmaktaydı. Bu hattın sadece 1734 km'lik kısmı devlet tarafından işletilmekteydi. 1938 de hattın uzunluğu 6927 km'ye ulaşmıştı.<sup>9</sup> İlk çağlara kadar uzanan bir tarihi geçmişe sahip, coğrafi açıdan ise bir geçiş noktası olan Hatay, Osmanlı yönetim biriminde İskenderun Sancağı olarak yer almıştır. Hatay tarihten günümüze birçok kültüre merkezlik etmiştir. Şimdiki Hatay vilayeti içinde yer alan ve yukarıda belirtildiği gibi sancağa adını veren İskenderun'un kuruluşu ise Büyük İskender'e kadar uzanmaktadır. Osmanlı Devleti döneminde İskenderun Sancağı önemli bir liman kenti olması yanında, 1913 yılında inşa

---

<sup>8</sup> Bugün Samandağ olarak bilinir.

<sup>9</sup> Mukaddes Arslan, Milli Mücadele Tarihimizde Demiryolları ve Demiryolcular, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu**, Ankara, 2010, s. 71.

edilen demiryolu ile Bağdat Demiryolu hattına bağlanarak ayrı bir önem kazanmıştır.

Hatay'da bulunan demiryolu hattının inşasına 1902 yılında Bağdat Demiryolu Osmanlı Şirketi tarafından satın alınan imtiyaz üzerine başlanmıştır. Şirketin o dönemki İdare Meclisi Reisi Gwinner isimli kişi idi. 1902 yılında başlanılan inşaat 1912 yılında işletmeye açılmıştı. 1904 yılında yapımına başlanan İskenderun-Toprakkale demiryolu hattı ise 1 Kasım 1913 tarihinde tamamlanarak işletmeye açıldı. İnşa edilen demiryolu ile hat Bağdat Demiryolu hattına bağlanarak ayrı bir önem kazanmıştır.<sup>10</sup> Toprakkale-İskenderun demiryolu parçasının Hatay milli hudutları dahilinde kalan 19 küsur kilometrelik Payas-İskenderun kısmının, gerek Hatay için haiz olduğu mevki ve gerekse liman meselesiyle birlikte ülkemiz için işletme tekniği bakımından önemli bir konumda idi. Bu konumu Suriye-Bağdat hatları (L.S.B) şirketine de bir yük teşkil etmekte bulunması göz önünde tutularak, işletmesinin demiryollarımıza devri ile satın alınma konusu üzerinde gereken teşebbüse girilerek incelemelerde bulunulmuştu. Bu bağlamda Suriye sınırları üzerindeki demiryollarının işletilmesine dair Türkiye-Fransa arasındaki anlaşma ile 27 Ekim 1933 tarih ve 2285 sayılı kanun gereğince imtiyazı 15 yıl süreyle Cenup Demiryolları Türk Anonim Şirketine verilmiş idi.<sup>11</sup> İşletmenin demiryollarımıza devri üzerine, Türkiye ile Fransa arasında karşılıklı anlaşmayla güney demiryolları işletme rejimine ilişkin hususu gösteren 27/10/1932 tarihli müşterek beyanname ve protokollerine göre Toprakkale-Payas ve Fevzipaşa-Meydanıekbez hat kısımları işletmesinin güney demiryolları tarafından Devlet Demiryollarına devri sırasında İskenderun-Payas kısmı işletmesinin de intikalinin temini Hariciye Vekaletine bildirilmişti. mezkur Vekaletin 29/6/1937 tarih İkinci Daire Reisliğinin 14184/229 sayılı tezkeresiyle Fransa Hükümetinin buna yanaşmadığı cihetle meselenin daha sonra ele alınabileceği bildirilmişti.

İkinci defa Türkiye – Suriye ilişkilerini tanzim eden ve Türkiye ile Fransa arasında 30/5/1926 tarihinde imzalanan dostluk ve iyi komşuluk mukavelesinin feshi ile yeniden yapılan mukavelede Cenup Demiryolları muamelatı haricinde ulaşımına ilişkin hususunun Hariciye Vekaletinin 2/5/1938 tarih 1-ci Daire Reisliği 1-ci Şubenin 9303/201 sayılı yazısı ile demiryollarımıza intikali yeniden mevzuubahsi edilmiştir.

<sup>10</sup> Adnan Sofuoğlu, **İşgalden Katılma Hatay**, 2008, s.3.

<sup>11</sup> **Hatay İl Yıllığı**, 1967, s. 159.