



BİR GEZGİNİN GÖZÜNDEN 1950'LERİN BAŞINDA HATAY HATAY DURING THE EARLY 1950S IN A TRAVELER'S EYES

ŞEMSETTİN ÇELİK

Dr. Öğr. Üyesi, Bayburt Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Tarih Bölümü
Asst. Prof. Dr. Bayburt University, Faculty of Humanities and Social Sciences, Department of History
semseddincelik@bayburt.edu.tr

 <https://orcid.org/0000-0002-8775-9647>

Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi-Journal of Turkish Researches Institute
TAED-63, Eylül-September 2018 Erzurum
ISSN-1300-9052

Makale Türü-*Article Types* : Araştırma Makalesi-Research Article

Geliş Tarihi-*Received Date* : 22.02.2018

Kabul Tarihi-*Accepted Date* : 23.08.2018

Sayfa-*Pages* : 639-667

 <http://dx.doi.org/10.14222/Turkiyat3892>



www.turkiyatjournal.com

<http://dergipark.gov.tr/ataunitaead>

This article was checked by

 iThenticate®

BİR GEZGİNİN GÖZÜNDEN 1950'LERİN BAŞINDA HATAY
HATAY DURING THE EARLY 1950S IN A TRAVELER'S EYES

ŞEMSETTİN ÇELİK

Öz

Bu çalışmada, Erzurum'da çıkan 1953 tarihli Hâkimiyet gazetesinde yayınlanan bir yazı dizisinden hareketle, 1950'lerin Hatay'ı anlatılmaya çalışılacaktır. "Hatay Notları" adlı bu yazı dizisi, Muzaffer Yenen tarafından kaleme alınmıştır. Hakkında fazla malumat sahibi olmadığımız yazar, İstanbul-Rodos-İskenderun arasında yapmış olduğu deniz yolculuğu sonunda gelmiş olduğu İskenderun'da, Hatay'ı da gezmeye karar verir. İşte adı geçen notlarını da, bu gezi sırasında kaleme alır. İlk önce Antakya'dan başlamak üzere, Hatay'ın ilçelerini gezer. Antakya'dan Reyhanlı'ya, Reyhanlı'dan Kırıkhan'a, Kırıkhan'dan İskenderun'a geçer. Gezginin, 1950'lerin Hatay'ı hakkında verdiği bilgiler, bize 1940'ların Hatay'ı ile Türkiye Cumhuriyeti'ne katılmadan önce Fransız idaresi altındaki şehri mukayese etme imkânı sunmaktadır. Yazarın, 20 Ocak 1953 tarihinde başladığı iki günlük kısa Hatay gezisinde, o dönemin Hatay'ı hakkında vermiş olduğu bilgiler, bizim için çok değerli ve önemlidir. Belki daha da önemlisi belgesel niteliğindeki bu yazı dizisinin, bundan 65 yıl önce, Hatay'dan yüzlerce kilometre uzakta bulunan Erzurum'daki bir gazetede yayınlanmış olmasıdır. Bu çalışmadaki amacımız, adı geçen yazı dizisinden hareketle 1950'lerin başında Hatay'ın, tarihi, kültürel, sosyal, ekonomik, ticarî, sanayi, ulaşım vb. yönlerden, şehir yaşamını ortaya koymaktır. Böylece Hatay'ın 1950'lerden önceki ve sonraki gelişim seyri hakkında karşılaştırma fırsatı sunulmuş olacaktır.

Anahtar Kelimeler: Hatay, Antakya, İskenderun, Amik Ovası, Sosyal-Kültürel ve Ekonomik Yaşam.

Abstract

In this study, starting from a series of articles published in Hâkimiyet newspaper dated 1953 in Erzurum, we will try to explain Hatay of the 1950s. This series of articles named "Hatay Notes" was written by Muzaffer Yenen. The writer, about whom we do not know much, decides to visit Hatay in Iskenderun, where he arrived after the sea journey he made between Istanbul-Rhodes-Iskenderun. The notes mentioned were written during this trip. He first visits the districts of Hatay, beginning with Antakya. He travels from Antakya to Reyhanlı, from Reyhanlı to Kırıkhan, and from Kırıkhan to Iskenderun. The information given by the traveler about Hatay of the 1950s enables us to compare the Hatay of the 1940s and the city under the French rule before joining the Republic of Turkey. The two-day short tour of Hatay, which started on January 20, 1953, is very valuable and important for us. Perhaps more importantly, this documentary series of articles was published in a newspaper in Erzurum, which is hundreds of kilometers away from Hatay 65 years ago. Our purpose in this study is to reveal Hatay's historical, cultural, social, economic, commercial, industrial, transportation, etc. aspects at the beginning of 1950s with regards to the mentioned articles. Thus, an opportunity to compare development progress of Hatay before and after the 1950s will be presented.

Key Words: Hatay, Antakya, İskenderun, Amik Plain, Social-Cultural and Economic Life.

Giriş

Şehirler, tarihte kendilerine has bazı hususiyetleriyle ön plana çıkarlar. Bazı şehirler askerî, bazıları ticarî, bazıları ise kültürel ve ilmî yönden önem arz ederler. Bunun yanı sıra birçok yönden önem taşıyan şehirler de vardır. İşte bunlardan biri de Hatay'dır. Mısır, Suriye ve Doğu Akdeniz'den, Anadolu'ya uzanan yollar üzerinde bulunan ve önemli medeniyet merkezlerine yakınlık arz eden Hatay, medeniyet ve kültür yollarının kavşağında yer alır. Bu özelliği ile Hatay, Anadolu gibi, medeniyetlere ve kültürlere tarih boyunca ev sahipliği yapmış ve onları bünyesinde birleştirmiş bir şehirdir. Bundan dolayı şehir, tarihte büyük küçük, önemli önemsiz birçok gezginin dikkatini çekmeyi ve onları kendine hayran bırakmayı başarmıştır. Yolların kavşağında bulunan kadim şehir Hatay'ın kendisine hayran bıraktığı gezginlerden biri de Muzaffer Yenen'dir.

Muzaffer Yenen¹, 1953 Ocak ayında Hatay'da bulunmuş ve burada gördüklerini "Hatay Notları" adıyla bir yazı dizisi şeklinde, 1953 yılı sonlarında Erzurum'da çıkan Hâkimiyet gazetesinde yayınlamıştır. Gezginin, 26 tefrika halinde yayımlanan gezi notlarının Hatay'ın doğal, tarihî, iktisadî, kültürel ve idarî kısımlarını, Hatay Halkevi Başkanı Şükrü Balcı'nın "Turistik Hatay" adlı kitabından istifade ederek yazmıştır. Bu usul büyük seyyahların da başvurduğu bir yöntemdir. Yenen de genelde diğer seyyahların yaptığı gibi şehirle ilgili bazı bilgileri daha önce orayla ilgili yazılmış olan eserden faydalanmak suretiyle aktarmıştır. Ancak burada aktarımda bulunulan eserin yayın tarihi ile yazarın bölgeyi gezdiği tarihin birbirine yakın olması önem arz ediyor. Çünkü yazarın faydalandığı eser ile yazarın Hatay'da bulunduğu tarih arasında üç yıl gibi kısa bir süre vardır. Bu süre içerisinde iktisadî, idarî ve kültürel konularda önemli bir değişiklik olması zordur. Bunu, o dönemle ilgili diğer belgelerden tespit etmek de mümkündür. Bu bakımdan yazarın verdiği bilgilerin sıhhati açısından bir problem söz konusu değildir.

Bu makalede gezginin notlarından hareketle 1950'lerin başında Hatay'ın tarihî, sosyo-ekonomik, kültürel, turistik vb. bakımlardan durumu ortaya koyulmaya ve Fransız mandası altındaki dönem ile 1940'lı yıllardaki durumuyla mukayese edilmeye çalışılacaktır. Bunu yaparken tabii sadece gezginin notlarıyla kifayet edilmeyecektir. Bu notlar, arşiv belgeleri ve yerel gazeteler gibi kaynaklarla takviye edilecektir. Önce Hatay'ın genel durumu vs. hakkında yazarın verdiği bilgiler, diğer kaynaklarla desteklenerek aktarılacaktır. Ardından gezginin Hatay seyahati sırasında takip ettiği güzergâhla ilgili anlattıkları ele alınacaktır.

Hatay'ın Coğrafi Durumu

Hatay, bir takım tarihi olaylara rağmen tarihî, fizikî ve beşerî coğrafya bakımından daima Anadolu'nun bir parçası olmuştur. Bu yüzden Ahmet Faik Türkmen, "Hatay, Suriye ile değil Anadolu ile ilgilidir" demiştir.² Amanoslar, genelde ormanlık olup diğer silsile çıplaktır. Amanoslarla Habibineccar dağları silsilelerinde, yer yer mâmur köyler vardır. Bu köylerin halkı ziraatla, ormancılıkla ve hayvancılıkla geçinir. Yine bu iki dağ silsilesi

¹ Makalenin konusunu teşkil eden "Hatay Notları" adlı yazı dizisinin yazarı Muzaffer Yenen'in kim olduğu ve hayatı hakkında herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır.

² Ahmet Faik Türkmen, *Mufassal Hatay Tarihi*, C.1, İstanbul 1937, s. 18.

üzerinde, soğuk ve sıcak iklim meyveleri yetiştirilen bahçeler mevcuttur.³ Dağ silsilelerinden geri kalan kısımları, bütünüyle verimli vadilerden ibarettir. Dört yol'dan başlayarak denize kadar uzanan vadiler, bağ ve bahçelerle doludur.⁴

Hatay'ın ova kısmını, adını buradaki nehir ve göle de veren Amik Ovası teşkil eder. Amik Gölü, balık çeşidi bakımından zengindir. Afrin ve Karasu nehirleri Amik Gölü'nü beslediği gibi, etraflarına taşarak geniş bir bataklık oluşmasına da sebep olmuşlardır.⁵

Hatay'ın İktisadî Durumu

İktisadî bakımından Hatay'ın, I. Dünya Savaşı'ndan önce Osmanlı idaresinde, ürettiği ve imal ettiği ürünleri, yurdun her tarafına sevk edilir ve yurdun her tarafında rağbet görürdü. Fransız işgaliyle birlikte bağımsızlığını kaybettiği gibi, iktisadi özgürlüğünü de kaybetmiştir. Bu süreçte Hatay, başta gelen zeytincilik ve buna bağlı sabunculuk, kozacılık, dokumacılık ve debağat (dericilik) alanında büyük kayıplar yaşamıştır.⁶ Ancak anavatana katıldıktan sonra, bunları canlandırmaya başlamış ve hızlı bir gelişme ve kalkınma safhasına girmiştir. Örneğin Hatay'ın iktisadî hayatında önemli bir yer tutan ipekböcekçiliğinin inkişafı için, 1940 yılında Fransa'dan ithali zaruri olan sarı ipekböceği tohumundan alınması icap eden gümrük resminde indirime gidilmiş⁷ ve 1941 yılında ise, Hatay zeytinciliğini geliştirmek için bölgede örnek teşkil edecek modern bir tasirhane (yağhane)⁸ kurulması faaliyetine girişilmişti.⁹

Bu dönemde koza fiyatlarındaki problemlen dolayı üretim azalmış ve buna dayanan sanayi kurulamamıştı. Bu durum Hatay milletvekillerinin meclisteki konuşmalarına da yansımıştı.¹⁰ Bunun dışında yeni kurulan fabrikaların imalata başlaması, dericilik alanında teknik imkânlardan büyük ölçüde faydalanılması ve dokumacılık alanındaki inkişaf sayesinde, emekleriyle geçinen halkın refah durumu bir hayli düzelme göstermişti.¹¹ Bu dönemde Hatay'da biri eski, diğeri yeni olmak üzere iki debbâğhane vardı. Bunlardan eski olanı şehrin merkezindeydi.¹²

Antakya'da eskilere ilaveten iki modern prina ve sabun fabrikası kurulmuş, böylece sabunhanelerin sayısı 12'ye çıkmıştı. Bu modern fabrikalardan biri, prina yağı üretimi, sabun imali ve bu işlerle uğraşmak amacıyla, Antakya'da Akiş Prina Yağı ve Sabun Sanayi İşletmesi Türk Anonim Ortaklığı adıyla 1946 yılı başında Tabakhane civarında

³ *Hakimiyet*, 23 Kasım 1953.

⁴ *Hakimiyet*, 24 Kasım 1953.

⁵ *Hakimiyet*, 24 Kasım 1953.

⁶ *Hakimiyet*, 24 Kasım 1953; Şerife Yorulmaz, "Fransız Manda Yönetimi Döneminde İskenderun Sancağı (Hatay)'nın Sosyo-Ekonomik ve Siyasal Durumuna İlişkin Bazı Kayıtlar(1918-1939)", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı: 22, Ankara 1998, s. 241-244.

⁷ *BCA*, 030.0.018.001.002.90.28.8.

⁸ Tohumların ezilerek yağ çıkarıldığı atölye. Ferit Develioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Ankara 1996, s. 1038.

⁹ *BCA*, 030.0.010.000.000.171.188.10.

¹⁰ Hasan Çağlayan, *Hatay Milletvekillerinin TBMM'deki Çalışmaları (1939-1950)*, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Hatay 2016, s. 150.

¹¹ *Hakimiyet*, 25 Kasım 1953.

¹² *İleri Hürriyet*, 7 Ağustos 1949.

kurulmuştu.¹³ Bu fabrikanın başlıca hususiyeti motorlarının dışında bütün kazanlarının ve çeşitli aletlerinin yerli malzeme ile yapılmış ve kendisi de şirketin ortaklarından olan ustabaşı Amasralı İsmail Sipahioğlu'nun eseri olmasıydı. Bir diğeri ise, yılda bir milyon kilo prinayı zayi olmaktan kurtararak yağa dönüştürecek ve sadece bununla da bin ton sabun yapılabilecek olmasıydı.¹⁴ Ayrıca pamuk üretimindeki artışa bağlı olarak 1952 yılında Antakya'da pamuk, iplik ve dokuma, yağ ve sabun sanayi fabrikası kurulmaya başlanmıştı.¹⁵ Adana'nın tanınmış fabrikatörlerinden Nuri Has tarafından kurulan 10 bin iğlik iplik fabrikası, 19 Nisan 1953 Pazar günü Cumhurbaşkanı Celal Bayar tarafından açılmıştır.¹⁶

Bunların yanı sıra şehirde, 5 un ve buz fabrikası vardı. Mobilyacılık alanında kaliteli işler ortaya konulurken, dokumacılık alanında da sayısı 1.000'i geçen el tezgâhında renkli rensiz her türlü dokuma işlenmekteydi. Bu dokumaların bir kısmı Hatay'da sarf olunurken, büyük kısmı komşu illere satılmaktaydı. Dokumaların çoğunun iplikleri, yerli çıkırlarda bükülerek örülüyor ve boyası da dokuyanlar tarafından veriliyordu. Yenen'e göre, bu tarihlerde Hatay kilim ve abacılığı piyasalarda meşhurluğunu muhafaza etmekteydi.¹⁷

Hatay, 1950'lerde bir pamuk bölgesi haline gelmeye başlamıştı. 1943 yılında pamuk ekimi 657 hektar iken 1950'de 24.123 hektara; pamuk üretim miktarı ise 1943 yılında 280 ton iken 1950'de 24.778 tona yükselmişti.¹⁸ Toprak verimliliği bakımından Amik Ovası'nda yetişen pamuk Adana'da dahi yetişmiyordu. Burada dönüme 100-150-200 kiloya kadar pamuk alınırken, Adana'da 30-40 kilo alınmaktaydı.¹⁹ Ekonomi ve Ticaret Bakanlığının, 1951 yılında Çukurova ve Hatay Bölgelerinde tespit ettiği pamuk rekoltesine göre, Çukurova'da 21.853 balya yerli, 345.333 balya akala olmak üzere 368.186 balya, Hatay'daki istihsal ise, 80.150 balya pamuk hesap edilmişti.²⁰ Bundan dolayı, bu iş, sanayiye dönüşmüş ve iki firma İskenderun ve Antakya'da iplik ve dokuma fabrikaları kurmak için çalışmalarına başlamıştı. Yine vilayetteki ipeğin değerlendirilebilmesi için Hatay'da bir Filato fabrikası kurulması çabaları devam etmekteydi.²¹ 1950 yılı sonlarında, Adana'nın tanınmış çiftçilerinden Mahmut Ağa tarafından Kırıkhan'da, çırçır fabrikası kurulmuştu.²²

Cumhuriyet döneminde, Hatay'ın ziraî mahsulleri üzerinde çeşidi ve verimi artırma faaliyetlerinde de bir artış olmuştur. İptidai vasıtalarla yapılan ziraat, 1950'lere doğru makineleşmiş ve modern ziraat haline gelmiştir.²³ Yenen'e göre, Türkiye sınırlarının ve pazarlarının manda döneminde yıllarca kapalı kalmasından dolayı, meyve ve sebze

¹³ BCA, 030.0.018.001.002.110.5.11; *Atayolu*, 28 Ocak 1946.

¹⁴ *Atayolu*, 28 Ocak 1946.

¹⁵ BCA, 030.18.01.129.60.5.

¹⁶ *Atayolu*, 20 Nisan 1953, 17 Nisan 1953.

¹⁷ *Hakimiyet*, 25 Kasım 1953.

¹⁸ *Atayolu*, 17 Haziran 1951.

¹⁹ TBMM Zabıt Ceridesi, B:54, 27.2.1949, O:2, s. 875.

²⁰ *Atayolu*, 29 Ocak 1952.

²¹ *Atayolu*, 30 Mart 1950; *Hataypostası*, 31 Mart 1950.

²² *Atayolu*, 16 Kasım 1950.

²³ *Atayolu*, 30 Mart 1950.

bahçeleri harap olmuştu. İltihaktan sonra 1950'lerin başına kadar bu bahçeler, yeni baştan canlandırılmış, Hatay'ın her türlü meyve ve sebze mahsulü artık hak ettiği fiyatlarla ülke içinde ve dışında müşteri bulmaya başlamıştı.²⁴ 1944 yılında Dörtöyl'de Devlet Üretim Çiftlikleri Turunçgiller İşletmesi kurulmuştu.²⁵ 1946 yılında Hatay mahsulü çeşitli taze sebze ve meyvelerle, taze balık, Suriye'ye ihraç edilmeye başlanmıştı.²⁶ Son yıllarda narenciye ve zeytinciliğe verilen teşvikler sayesinde bölgede narenciye ve zeytincilik alanında büyük gelişmeler olmuştu.²⁷ Özellikle ekim ve verimi her geçen yıl biraz daha artan, bol sulu, tatlı, dayanıklı Hatay portakalları, buna örnek teşkil etmekteydi.²⁸ 1940'larda Dörtöyl ve Payas portakallarıyla tanınmıştı. Erzin ise tanınmaya hazırlanıyordu.²⁹ 1950'lere doğru, Samandağ İlçesiyle Antakya'nın Harbiye Bucağında senede 30-40 milyon portakal yetiştirilmişti.³⁰ Ziraat mahsullerinin Hatay ekonomisine esaslı bir katkı sunması, halkın maddi durumunun düzelmesini de etkilemişti.

Gezgin Muzaffer Yenen'in aktardığına göre, Hatay'da ziraata elverişli toprak miktarı 202.822 hektardır. Bunu, Hatay'ın yüzölçümüne oranlandığımızda tarıma elverişli arazinin %38 olduğu görülür. 1943-1948 yılları arasındaki ortalama ziraat yapılan arazinin büyüklüğü 116.205 hektarı bulmaktaydı. Bunun 68.554 hektarı tarla, 2.619 hektarı bağ, 10.635 hektarı zeytinlik, 28.007 hektarı meyve bahçesi, 5.007 hektarı sebzelik ve 1.308 hektarı ipek böceği dutlukları olarak kullanılmıştır. Ziraat yapılan arazinin dışında mera olarak kullanılan 50.000, ormanlık alan 215.708, ziraata elverişli olmayan arazi 20.000 ve kurutulması mümkün olan bataklık saha 38.800 hektarlık alan kaplamaktaydı.³¹

1950'lerin başında Hatay'da sulu arazi toplamı Şükrü Balcı'ya göre, 19.053 hektar olup bunun ekilen kısmı 15.727 hektar kadardı. 1943'ten beri bazı bölgelerde sulama yoluyla çeltik ekiminin yasak edildiği alan 3.325 hektarı bulmaktaydı. Bu durumda, Hatay'da ziraat yapılan arazinin ancak % 13,5'inde sulu ekim yapılmaktaydı. Ası Nehri'nden başka Afrin ve Karasu gibi, iki tane daha büyük nehir ve 42 çayın bulunduğu Hatay'da sulu arazinin azlığının nedeni, nehirlerin düzensiz bir şekilde akması ve bunlardan fayda sağlanamamasıydı. Akarsuların tanzim edilmesiyle bu oranın 3-5 misline çıkacağı hesaplanmıştı.³²

Ziraata elverişli toprakların başında Amik Ovası gelmekteydi. Hatay'ın zahire ambarı olarak nitelendirilen Amik Ovası'nda ziraatın bollaşması ve çeşitlenmesi ancak Cumhuriyet döneminde başlamıştı. Bunda milli bankaların çiftçiyi destekleyen yardımlarının da büyük payı vardı.³³ Ancak Hatay'ın en verimli alanı olan Amik Ovası'nın ortasında, çevreye sıtma ve ölüm saçan bataklığın mevcudiyeti, bu alandan istenildiği gibi

²⁴ *Hakimiyet*, 25 Kasım 1953.

²⁵ Adem Yaman- Fatih Yaman, *Hatay İline Genel Bakış*, Hatay, 2007, s. 46.

²⁶ BCA, 030.0.018.001.002.111.36.11.

²⁷ *Atayolu*, 30 Mart 1950.

²⁸ *Hakimiyet*, 26 Kasım 1953.

²⁹ Cemal Alagöz, "Coğrafya Gözüyle Hatay", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, II/2, Ankara 1944, s. 214.

³⁰ *TBMM Zabıt Ceridesi*, B: 54, 27.2.1949, O:2, s. 874.

³¹ *Hakimiyet*, 27 Kasım 1953.

³² Şükrü Balcı, *Turistik Hatay*, Basım Yeri ve Yılı Yok, s. 18; *Hakimiyet*, 28 Kasım 1953.

³³ *Hakimiyet*, 26 Kasım 1953.

faydalanılmasına engel teşkil ediyordu. Yine bu ova içerisinde yer alan Amik Gölü, 196.000 dekarlık önemli bir sahayı kaplıyordu. Bataklığın 95.000 dekarlık kısmının kurutulması mümkündü. Bu alanın kurutulması önemli bir tarım alanının kazanılmasını sağlayacaktı. O gün yapılan hesaplamalara göre, 2,5-3 milyon liraya kurutulacak bataklıktan elde edilecek toprak, bir yılda 13-14 milyon liraya varan bir gelir getirecekti.³⁴ Cumhuriyet döneminde, Amik ovasındaki tarım arazilerini taşkınlardan korumak, tarım arazisi elde etmek ve sıtma hastalığını kontrol altına almak için, bataklığın kurutulmasına 1940'ların başında başlanmıştır.³⁵ Coğrafya Profesörü Cemal Alagöz, 1943 yılındaki Hatay tetkiki esnasında, Amik bataklıklarının kurutulma işinin devam ettiğini ifade etmektedir.³⁶ Bu iş, 1950'li yıllarda halen daha bitirilememiş ve 1975 yılında kurutma işlemi tamamlanarak göl tamamen haritadan silinmiştir.³⁷ Ancak Vedat Çalışkan, kurutma çalışmalarının 1986 yılına kadar sürdüğünü kaydetmektedir.³⁸

1949 yılı başlarına kadar Asi Nehri'nin yatağı Antakya yakınlarına kadar taranmış ise de Antakya yakınları kayalık olduğundan tarama işi durmuştur. Bu kısımda yapılan tarama sonucu Amik Gölü'nden 200.000 dönüme yakın bir arazi elde edilmiştir. Bu arazi Antakya-Bedirge Bucağında kurulan Devlet Fidanlığı'na izafeten Orman Genel Müdürlüğü namına tescil edilmiştir. Ancak topraksız köylüler, izin almaksızın bu arazilere gelip yerleşmişler ve ziraat yapmaya başlamışlardır. Devlet de bu duruma ses çıkarmayıp bu köylülerden az bir miktar para almıştır. Mecliste bu bilgileri veren Rasim Yurtman, gölün iyice kurutulması tamamlandığında 200.000 dönüm arazinin adaletli bir şekilde topraksız Türk köylülerine dağıtılmasını istemiştir.³⁹ Amik Gölü'nden elde edilen bu 200.000 dekara yakın arazi, 1950 yılı içerisinde topraksız çiftçiye dağıtılmıştır.⁴⁰ 1949 yılında başlayan toprak dağıtımı çalışmaları 1959 yılına kadar devam etmiştir. Bu çerçevede 10.085 aile toprak sahibi yapılmıştır.⁴¹ Bu kurutma çalışmalarına bağlı olarak Amik Ovası'nda, 1940'larda çeltik tarımı yapılırken 1950'lerde çeltiğin yerini pamuk almıştır.⁴² Yine 1950'lerden itibaren Marshall Planı çerçevesinde Türkiye'ye yapılan yardım dolayısıyla Hatay'da makineli fennî ziraat yapılmaya başlanmıştır. Bunun sonucu olarak Hatay'da traktör sayısında da önemli bir artış olmuş, bununla birlikte tarım alanında büyük bir değişim ve gelişme yaşanmıştır.⁴³

³⁴ Balcı, *Turistik Hatay*, s. 19-20; *Hakimiyet*, 28 Kasım 1953; *Hakimiyet*, 28 Kasım 1953.

³⁵ Amik bataklıklarının kurutulması işi için ilk olarak 1942 yılı Ağustos ayı başlarında ihaleye çıkılmıştır. *Yeniğün*, 29 Temmuz 1942; Bu bataklığın kurutulması işi 1946 yılında yer yer devam etmekteydi. *Atayolu*, 8 Ağustos 1946.

³⁶ Alagöz, "Coğrafya Gözüyle Hatay", s. 215.

³⁷ Korkmaz ve Gürbüz, Amik Gölü'nün 1950'li yıllardan itibaren kurutulmaya başlandığı yazmaktadır. Ancak yukarıda da belirtildiği gibi, Cumhuriyet Döneminde gölün kurutulmasına 1940'ların başından itibaren başlamıştır. Hüseyin Korkmaz-Mehmet Gürbüz, "Amik Gölü'nün Kültürel Ekolojisi", *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı:17, Ocak-2008, İstanbul, s. 9.

³⁸ Vedat Çalışkan, "Amik Ovası ve Amik Gölü: Bir Sulak Alanı Kurutma Deneyiminin Günümüze Ulaşan Etkileri", *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı: 41, İstanbul 2003, s. 102.

³⁹ *TBMM Zabıt Ceridesi*, B:54, 27.2.1949, O:2, s. 875; Bedirge Orman Fidanlığı 1945 yılında kurulmuştur. *Ormancılık İstatistik Albümü 1955-1959*, Tarım Bakanlığı, Orman Genel Müdürlüğü, Ankara 1963, s. 125.

⁴⁰ *Atayolu*, 30 Mart 1950.

⁴¹ Çalışkan, "Amik Ovası ve Gölü...", *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı: 41, İstanbul 2003, s. 111.

⁴² Korkmaz-Gürbüz, "Amik Gölü'nün Kültürel Ekolojisi", s. 19.

⁴³ Yaman, *Hatay İline Genel Bakış*, s. 25; Nur Düzgün, *Güney'in İncisi Hatay*, Adana, s. 37-39.

Yenen'in bahsettiğine göre, bu dönemde madencilik bakımından Hatay'da krom madeni istihsalinde de hayli bir gelişme meydana gelmiş ve bu memlekete giren döviz miktarını da yükseltmiştir. Bu sırada Altınözü ilçesinin Şenköy nahiyesi civarında bir mermer ve asfalt ocağı da işletilmeyi beklemekteydi.⁴⁴

Hayvancılık açısından Hatay'ın iktisadî durumuna bakılınca, 1948 sayımına göre, bölgedeki hayvan miktarı şöyleydi: 86.175 koyun, 144.263 keçi, 73.337 sığır, 1.500 manda, 8.308 at, 9.787 eşek bulunuyordu.⁴⁵ 1933 yılındaki bir istatistikle karşılaştırıldığında manda yönetimi dönemine göre, hayvan sayısında önemli bir artış olduğu görülmektedir.⁴⁶ Hayvancılığın ıslahı ve gelişmesini sağlamak için 1949 yılında Kırıkhan yakınlarındaki Soğuksu'da hayvan üretme ve ıslah etme istasyonu kurulmuştur.⁴⁷ Bu istasyon için 1948 yılı Haziran ayı başlarında Bakanlar Kurulu kararıyla hazineye ait 600 dekar arazi tahsis edilmiştir.⁴⁸

Hatay'ın Kültürel Durumu

Manda yönetimi döneminde Hatay'da kültür konusunda gelişmeye engel olmak için izlenen yol, köylüleri okulsuz bırakmak, kasabalardaki okullarda öğrenciye ulusal varlıklarını unutturmak ve Arapçanın yerleşmesi için çalışmalar yapmaktı.⁴⁹

1950'lerin başında, Yenen'in anlatımına göre, Hatay'ın merkezini teşkil eden Antakya'da bir lise, bir ortaokul, bir erkek ve bir kız sanat enstitüsü ve bir akşam kız sanat okulu bulunuyordu. İskenderun, Dört Yol, Samandağ ve Kırıkhan'da birer ortaokul, İskenderun'da bir erkek sanat ve bir akşam kız sanat okulu vardı. 138 ilkokulun 23'ü şehirlerde, 115'i ise köylerdeydi. 42 bağımsız öğretmenli köy okulu mevcuttu. Ayrıca bir köy demircilik ve marangozluk kursu ile 3 köy kadınları gezici kursu çalışmalarını sürdürmekteydi. Bu dönemde Hatay'da eğitim çağındaki çocukların okuma oranı %35'ti. Antakya'da Milli Eğitim Bakanlığınca kurulmuş bir yayınevi ile genel kitaplık vardı.⁵⁰

Hatay'ın Yayla ve Mesire Yerleri

Hatay, yaylaları ve mesire yerleriyle zengin bir şehirdir. 1953 yılında burayı gezen Yenen, şehrin yaylalarından ve mesire yerlerinden de bahsetmiştir. Belen'in meşhur şifalı atik suyu ve berrak havasıyla güzel bir yayla olduğunu ifade etmiştir. O günkü durumda Belen'de otel ve gazino mevcut olup kasaba İskenderun'a 15 km'lik asfalt yolla bağlıydı.⁵¹ Elektrikle aydınlatılan Belen, İskenderun-Antakya yolu üzerinde bulunuyordu.⁵² Belen

⁴⁴ *Hakimiyet*, 26 Kasım 1953; Balcı, *Turistik Hatay*, s. 16.

⁴⁵ *Hakimiyet*, 26 Kasım 1953.

⁴⁶ Yorulmaz, "Fransız Manda Yönetimi Döneminde...", s. 242.

⁴⁷ *Hakimiyet*, 26 Kasım 1953.

⁴⁸ BCA, 30.18.1.2.116.39.1.

⁴⁹ Yorulmaz, "Fransız Manda Yönetimi Döneminde...", s. 237.

⁵⁰ *Hakimiyet*, 28 Kasım 1953.

⁵¹ *Hakimiyet*, 30 Kasım 1953.

⁵² İskenderun'un sayfiyesi halindeki Belen'de, 1935'lerde elektrik tesisleri vardı. Mehmet Sılay, *Belen Derbendi*, Ankara 1998, s. 11.

yaylasında kirası 100-500 lira arasında değişen ve yazlığına kiralanabilen yüzden fazla ev bulunuyordu.⁵³

İskenderun ile Belen arasındaki sırtlarda bağlık bahçelik bir yer olan Atik yaylası, suyu ile meşhurdur. 10 yataklı bir oteli bulunan yayla, asfalt yola 4 km'lik bir tesviye yolla bağlıdır. İskenderun'a 17, Antakya'ya 47 km uzaklıktadır. Müftüler yaylası ise, Soğukoluk ile Nergizlik arasında küçük bir köy olup burada sadece şahıslara ait yazlık evler bulunuyordu.⁵⁴ Belediye yaz aylarında İskenderun-Soğukoluk-Nergizlik-Müftüler ve Belen arasında otobüs seferleri yapıyordu.⁵⁵ Hatay'da 1940'ların başından beri, şehir ve kasabaların dışında bazı köyler de elektrikle aydınlatılıyordu.⁵⁶ Müftüler köyü ve yaylası bunlardan biriydi. Antakya halkının yaz aylarında rağbet ettiği mesire yerlerinden biri de, Soğuksu idi. Antakya'ya 3 km uzaklıkta ve Antakya-Reyhanlı asfaltı üzerinde kır kahvelerinin bulunduğu bir mesire alanıydı.⁵⁷ Aynı yol üzerinde Yenişehir Gölü bulunuyordu ki, doğal güzellikleriyle muhteşem bir mesire alanıydı.⁵⁸

Gezgin Yenen'in Şükrü Balcı'dan istifade ederek aktardığı bilgiye göre, Hatay, biri Reyhanlı ilçesinin Hamam köyünde, diğeri Kırıkhan'da iki sıcak su kaynağıyla da meşhurdur. Bina içerisine alınmış Hamam Kaplıcası kükürtlü ve şifalı bir suya sahiptir. Burada o günkü şartlarda güzel ve konforlu bir otel ve bu otele ait pavyonlar bulunuyordu. Bu banyolar özellikle ilkbahar mevsiminde çok rağbet görüyordu. Hamam Kaplıcaları'nın rengi duru, tadı az ve suyu tortusuzdu.⁵⁹ Şemsettin Mursaloğlu, 1934 yılında yaşadığı acı bir anısını anlatırken, bu kaplıcadan Hamam Ömerağa Kaplıcası olarak bahsetmektedir. O zamanlar, oteli bulunmayan Reyhanlı'ya 10 km uzaklıktaki bu kaplıcanın havuzunun dolması için, güneşin altında hamamın sandalyelerine oturarak uzun süre beklediklerini anlatmaktadır.⁶⁰ Her yıl bahar aylarından itibaren bu kaplıcaya muntazam otobüs seferleri yapıyordu.⁶¹ 1950 yılında Hamam otobüs seferleri her gün 7.30'da 314 plakalı otobüs, Bekir Öcal mağazası önünden kalkıp Reyhanlı yolu ile Hamam-Kırıkhan-Antakya'ya dönmekteydi. Yine aynı saatte Bekir Öcal Mağazası önünden kalkan 337 plakalı otobüs ise, Kırıkhan yolu ile Hamam-Reyhanlı-Antakya'ya dönmekteydi. Yolcu ücreti ise 125 kuruştur.⁶² Açıkta akan Kırıkhan'ın hemen yakınındaki kaplıcanın ise, şifa özelliği bulunuyordu. Ancak basit bir şekilde banyo yapmaya elverişli hale getirilen bu kaplıcanın barınma yerleri yoktu.⁶³

⁵³ *Hakimiyet*, 30 Kasım 1953; Balcı, *Turistik Hatay*, s. 58.

⁵⁴ *Hakimiyet*, 30 Kasım 1953.

⁵⁵ 1949 yılında yayla ücretleri, İskenderun'dan Soğukoluk'a 75, Müftüler'e 90 ve Nergizlik 100 kuruştur. *İskenderun*, 25 Haziran 1949.

⁵⁶ *Yeniğün*, 13 Temmuz 1942.

⁵⁷ *Hakimiyet*, 30 Kasım 1953.

⁵⁸ Yenişehir Gölü, Reyhanlı ilçesinin bir mahallesi mahiyetindeydi. Balcı, *Turistik Hatay*, s. 12.

⁵⁹ Balcı, *Turistik Hatay*, s. 61; *Hakimiyet*, 30 Kasım 1953.;

⁶⁰ İşgal yıllarında Suriye Jandarinasından görmüş oldukları aşağılayıcı muameleyi anlatmıştır. Ayrıntı için bkz. Şemsettin Mursaloğlu, "Hatay Kurtuluş Davası Başlarken/Bir Anı", *Türk Tarih ve Edebiyatında Hatay Fikir ve Sanat Dergisi*, Sayı: 1, Ankara 1986, s. 6.

⁶¹ *İleri Hürriyet*, 6 Mayıs 1949.

⁶² *Atayolu*, 4 Mayıs 1950.

⁶³ Balcı, *Turistik Hatay*, s. 61; *Hakimiyet*, 30 Kasım 1953.;

Hatay'ın İlçeleri

Yenen, Hatay'ın ilçelerini ve tarihi kasabalarını da gözden geçirmiş ve malumat vermiştir. Ancak burada onun verdiği bilgilerin tamamını aktarmaktan ziyade, dikkat çekici olanlarına yer verilecektir.

1950 sayımına göre, Hatay'ın nüfusu 296.277'di. Antakya, İskenderun, Dört Yol, Altınözü, Yayladağı, Reyhanlı, Kırıkhan, Hassa ve Samandağ olmak üzere, 9 ilçe⁶⁴, 16 nahiye ve 382 köyden müteşekkildi. İlçeler merkeze muntazam asfalt yollarla bağlıydı.⁶⁵

Antakya'ya 25 km. uzaklıktaki Samandağ'ın ilçe merkezi Süveydiye olup asıl kasaba sahildeydi. Süveydiye, vaktiyle geniş bir limana sahipti. 1950'lerde ise, onlardan yalnızca birkaç harabe kalmıştı. Kumsalı bulunan Süveydiye yaz mevsiminde halkın denize girdiği yerd. Kumsalın arkasında ise çağlayanlar ve büyük bahçeler yer almaktaydı.⁶⁶

İskenderun-Beyrut asfaltı üzerinde bulunan Yayladağı'nın eski adı "Ordu" olup Antakya'ya uzaklığı 50 km. idi. Altınözü, henüz daha yeni ilçe olmuş ve kaza merkezi kurulma aşamasındaydı. İlçe 1950'lerde bol zeytin istihlal eden bir bölgeydi. Eski adı "Reyhaniye" olan Reyhanlı ise⁶⁷, Amik Ovası'nın bitiminde ve İskenderun-Halep ve Antakya-Halep şosesininin kavşağındaydı. Transit yolları üzerinde bulunan bu ilçe, zirai mahsullerinin bolluğuyla önem arz ediyordu. Elektrikle aydınlatılmasının yanı sıra, içme suyu, otel, gazino, kulüp gibi tesisleriyle de küçük bir şehir hayatına kavuşmuştu.⁶⁸

Kırıkhan'a⁶⁹ gelince, bu ilçe bereketli Amik Ovası'nın ambarı olması ve İskenderun-Halep şosesi üzerinde bulunmasından dolayı, vaktiyle birkaç evlik bir yer iken, kısa sürede büyük gelişme göstermiş ve elektriği ve içme suyu bulunan küçük bir ilçe haline gelmişti. Gavur dağları eteğinde bulunan Hassa, Kırıkhan-İslahiye şosesi üzerinde bulunan küçük bir ilçeydi. Dört Yol ilçesi ise, İskenderun-Adana asfaltı üzerinde bulunuyordu. Demiryolu ilçenin 4 km. uzağından geçiyordu.⁷⁰

1950'lerin başında İskenderun 20.000 nüfusla, Antakya'dan sonra Hatay'ın ikinci kalabalık ilçesiydi. Özellikle Hatay'ın anavatana katılmasından sonra, yeniden imar görmüş, asfalt caddeleri, güzel binalarıyla cazip bir sahil şehri haline gelmişti. Büyük iskelesi, demiryolu ve hava meydanıyla Akdeniz'in başlıca transit merkezi olmuştu.⁷¹ 1952 yılında İskenderun'un, otomatik telefona kavuşması bekleniyor ve yeni bir hava alanının yapılması planlanıyordu.⁷² Bu özelliklerinin dışında İskenderun, yukarıda bahsettiğimiz, Soğukoluk, Nergizlik, Belen, Atık, Müftüler gibi yaylalarıyla, turizm bakımından da

⁶⁴ Musa Şaşmaz, *Türkiye'nin İdari Taksimatı (1920-2013)*, C. VII, Ankara 2014, s. 173.

⁶⁵ *Hakimiyet*, 16 Kasım 1953.

⁶⁶ *Hakimiyet*, 1 Aralık 1953.

⁶⁷ 2 Haziran 1943 tarihinde Reyhaniye kazasının ismi Reyhanlı olarak değiştirilmiştir. Şemsaddin Çelik, *Hatay'da Siyasî Hayat (1939-1950)*, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Erzurum 2014, s. 201.

⁶⁸ *Hakimiyet*, 1 Aralık 1953.

⁶⁹ Burası 1910 yılında Belen'e bağlı bir köydür. Ahmet Şerif, *Anadolu'da Tanin*, Haz. Mehmed Çetin Börekçi, C. I, Ankara 1999, s. 144.

⁷⁰ *Hakimiyet*, 2 Aralık 1953.

⁷¹ *Hakimiyet*, 2 Aralık 1953; Balcı, *Turistik Hatay*, s. 9-10.

⁷² *Sabah*, 23 Nisan 1952; *Atayolu*, 20 Mart 1952.

gittikçe önem kazanmaya ve dikkat çekmeye başlamıştı.⁷³ Halk yaz aylarını, bu yaylalarda geçiriyordu.⁷⁴

Muzaffer Yenen, Hatay'ın tarihi kasabaları hakkında da şu bilgileri vermiştir: Hatay'ın anavatana katılması üzerine, Dört Yol ilçesi içinde Hatay'a bağlanan Payas, İskenderun'a 20 km uzaklıkta tarihi bir kasabaydı. Portakal ve zeytin mahsulünün bol olduğu bir kasabaydı. Payas, Hatay anavatana katılmadan önce, portakallarını, tamire ihtiyacı da olsa kendi limanı vasıtasıyla yurtdışına ihraç edecek bir vaziyetteydi.⁷⁵ Dört Yol'a bağlı nahiyelerden biri olan Erzin, hem ziraî hem de idari bakımdan önem kazanmış bir yerdi. İskenderun-Adana asfaltı üzerinde bulunan nahiyede, o zamanlar otel ve gazino bulunmaktaydı.⁷⁶

Tarihi bir kasaba olan Belen, o günlerde Yenen'e göre güzel bir yaylaydı. İskenderun'un diğer yaylaları gibi, Belen de elektrikle aydınlatılıyordu. Şifalı Atık suyu buraya aktılmıştı. 1950'lerde Belen civarındaki Bakras Kalesi, Derbesak ve Gündüzlü harabeleri gibi meşhur tarihi yerlerine düzgün birer şose yapılamadığından motorlu taşıtlarla ulaşım yapılması zordu.⁷⁷

İskenderun-Antakya Yolculuğu: Antakya Yolunda

Buradan itibaren gezginin Hatay seyahati sırasında takip ettiği güzergâhla ilgili anlattıkları ele alınacaktır. Çalışmanın konusunu teşkil eden notların yazarı Muzaffer Yenen, bir deniz yolculuğu sonucu İskenderun'a gelmiştir. İstanbul'dan başlayıp Rodos üzerinden devam eden bu deniz yolculuğu 20 Ocak 1953 Salı günü İskenderun'da sona ermişti. İskenderun'a kadar gelen gezgin, o günkü halde 58 km. uzaklıkta bulunan Antakya'yı görmeden Erzurum'a dönmenin acı bir kayıp olacağını düşünür. Bu sebeple İskenderun'dan otobüsle Antakya'ya doğru yola çıkmaya karar verir.⁷⁸ Bir iki günlük bu kısa seyahat Yenen'in Hatay ile ilgili önemli tespitlerini kayda geçirmesi açısından oldukça verimli olmuştur.

Gezginin anlatımından, Anadolu'nun farklı yerlerini gezdiği halde o güne kadar Hatay bölgesine gelmediği anlaşılıyor. Böylece ilk kez gezip gördüğü bir coğrafyayı anlatmaktadır. Yolculuk esnasında, İskenderun ile Antakya arasındaki yolun geniş ve muntazam asfalt oluşu gezginin gözünden kaçmaz. Zira özellikle İskenderun ile Antakya arasındaki yolun asfaltının güzelliği dikkatini çeker ve burasını o dönemlerdeki Ankara'nın Çankaya ve Dikmen yokuşuna benzetir. Ardından Hatay'ın yolları için şu ifadeyi kullanır: *Hükümet merkeziyle İstanbul'dan sonra memleketimizin en güzel, en modern ve en temiz yollarına malik bulunan Hatay Vilayetinin, bu bakımdan diğer vilayetlerimize de canlı bir örnek teşkil etmesini, vatandaş sıfatıyla gönülden temenni ederim.*⁷⁹ Bu ifade, 1950'lerde Hatay'ın karayolları bakımından ulaşım vaziyetini göstermesi açısından önemlidir.

⁷³ *Hakimiyet*, 2 Aralık 1953.

⁷⁴ Alagöz, "Coğrafya Gözüyle Hatay", s. 214.

⁷⁵ BCA, 030.0.010.000.000.8.48.14.

⁷⁶ *Hakimiyet*, 3 Aralık 1953.

⁷⁷ *Hakimiyet*, 3 Aralık 1953.

⁷⁸ *Hakimiyet*, 11 Kasım 1953.

⁷⁹ *Hakimiyet*, 11 Kasım 1953.

Hatay, 1950'lerde ulaşım bakımından Türkiye'nin önde gelen şehirlerinden biriydi. Bunda hac yollarının buradan geçmesinin payı olduğu gibi⁸⁰, Osmanlı döneminde başlatılan yol yapım çalışmalarının⁸¹ manda döneminde ve Hatay'ın iltihakından sonraki dönemde de sürdürülmesinin payı vardır. 1918'lerde Hatay'ın yol şebekesi 87 km'den ibaretti.⁸² İşgalden sonra Fransızlar, bölgede yönetimlerini kolaylaştırmak için yol yapımına özel bir önem vermişlerdir.⁸³ Ankara İtilafnâmesi sonrası, Fransızlar, Hatay'da halktan aldıkları vergiler ve vergi vermeyenlerin de bedenen çalıştırılması ile yol yapımına başlamışlardı. Bunun sonucunda Topboğazı-Antakya 30 km, Yeniköy-Yenişehir 19 km ve Antakya-Yenişehir arasında 52 km yol yapmışlardı.⁸⁴ 1918'de Hatay'ın yol şebekesi 87 km iken, 1922'de 101 km'ye, 1935'te ise 156 km'ye ulaşmıştır. Fransız manda yönetimi, sadece köprüler ve şoselerle ilgilenmişti.⁸⁵ Bu arada şunu da belirtmek gerekir ki, Fransızların, Hatay'daki imar faaliyetleri tamamen kendi çıkarları doğrultusunda ve işlerini kolaylaştırma amacı taşımaktaydı. Buna rağmen Hatay'ın Türkiye'ye iltihakı için Fransa ile imzalanan 23 Haziran 1939 tarihli anlaşmaya bağlı protokolün 2. Maddesi gereğince, Fransa'ya, Hatay'da yaptığı yatırımlara karşılık olarak, Türkiye Cumhuriyeti tarafından, 7 milyon Fransız francı ödenmiştir.⁸⁶

Ulaşım alanında yapılan bütün bu faaliyetlere rağmen, Hatay'ın yol bakımından ihyası Türkiye'ye katıldıktan sonra gerçekleşmiştir. Türkiye tarafından Hatay'ın gelişip kalkınması için mevcut yolların tamirinin yanı sıra, yeni yollar da yapılmıştır.⁸⁷ Öyle ki, köylere varıncaya kadar Hatay'da ulaşım alanında büyük bir atılım ortaya konulmuştur. Hatay vilayetindeki asfalt yolların onarılması için Suriye'den getirilecek makineler ve bu makinelerin yedek parçalarının, her türlü vergi, harç ve zamdan muaf tutulması kararlaştırılmıştır.⁸⁸ 1939 yılı ortalarında, Hatay Vilayetinde 152 km asfalt, 170 km kırma taş şose ve 215 km toprak yol olmak üzere toplam 537 km yol bulunmaktaydı.⁸⁹ Türkiye'ye katıldığında Hatay'ın asfalt yollarının tamamına yakını bozuk bir durumdaydı ve tamir edilmeleri gerekmektedir. Ancak ihtiyaç duyulan tamirat 1940 yılına kalmıştı. 1940 yılı ortalarında ihalesi yapılan İskenderun-Payas yolunun inşaatı 1942 yılı baharında devam etmişti.⁹⁰ Bu çerçevede tamire ihtiyacı olan köprüler onarılmış, Belen yolunda yıkılmaya yüz tutmuş istinat duvarları yeniden inşa edilmiş, virajlar tamir ve takviye

⁸⁰ Yusuf Duran, *İskenderun Sancağında Fransız Mandası*, Ankara 2010, s. 137; Ayrıca bkz. Münir Atalar, "Hacc Yolu Güzergâhi ve Masrafı (Kara Yolu, 1253/1837)", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Sayı: 4, Ankara 1993, s. 44.

⁸¹ Naim Ürkmez, *Tanzimat'tan I. Dünya Savaşı'na İskenderun* Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, Erzurum 2012, s. 212-245; Tekin, Mehmet, *Hatay Tarihi*, Ankara 2000, s. 114-117.

⁸² Tarık Mümtaz Yazganalp, *Çizgiler ve Bilgiler*, Halep 1936, s. 205.

⁸³ Fransızların bölgedeki yönetimlerini üç aşamaya ayırmak mümkündür: 1- Manda yönetiminin kuruluşu (1920-1925), 2- Manda yönetiminin bölgede tutunma çabası (1926-1936), 3- Sancak'ta Manda yönetiminin son yılları (1937-1938). Duran, *İskenderun Sancağı*, s. 44, 89, 111.

⁸⁴ Yazganalp, *Çizgiler ve Bilgiler*, s. 205; Türkmen, *Mufassal Hatay Tarihi*, s. 115; Mehmet Tekin, *Hatay İşgal Yılları ve Bağımsız Hatay Devleti Kronolojisi(1918-1920)*, Ankara 2015, s. 237.

⁸⁵ *Yenigün*, 4 Kasım 1938.

⁸⁶ BCA, 030.0.018.001.002.91.59.18.

⁸⁷ *Yenigün*, 3 Haziran 1941.

⁸⁸ BCA, 030.0.018.001.002.99.80.4.

⁸⁹ BCA, 030.10.0.0.67.447.4.

⁹⁰ BCA, 030-0-010-000-000-155-94-7.

edilmiştir.⁹¹ Bundan dolayı 1953 yılında bu yoldan geçen Yenen, İskenderun ile Antakya arasındaki bu yolun virajlarının korkuluklarla ve beyaz taşla emniyete alındığından bahsetmiştir.⁹²

II. Dünya Savaşı sonrası, Hatay Milletvekili Rasim Yurtman, Meclis'te, Hatay'da köyleri, Bucakları birbirine bağlayan 350 km asfalt yol bulunduğu ancak bu yolların harap bir halde olduğundan bahsetmiştir.⁹³ 1946 yılına kadar Hatay'da Fransızlardan devralınan 183 km asfalt yolla 153 km şosenin bakımı sağlanmıştır. Ayrıca Fransızlardan devralınan asfalt yollar üzerine iki defa asfalt kaplama ve yeniden 20 km asfalt yol yapılmıştır. Manda yönetimi döneminde yapılamayan 12 km'lik İskenderun-Arsuz şosesi ikmal edilmiş, Antakya-Süveydiye⁹⁴ şosesinde gerekli çalışmalar yapılmış ve Fevvar Çayı üzerine bir köprü inşa edilmiştir. Antakya şehir köprüsünün genişletilmesi için proje hazırlanmıştır.⁹⁵ Nihayetinde 1947 yılına kadar Hatay yollarının ve köprülerinin önemli bir bölümü tamir edilmiş ve yeni yol ve köprüler inşa edilmiştir. 156 km asfalt şose üç defa kaplanmış ve birçok defa da tamir edilmiştir. Bu yollar, Şenköy'de açılan asfalt ocaklarından çıkarılan asfalt sayesinde asfaltlanmıştır.⁹⁶ 1950'lere doğru Hatay'da yol bakımından önemli bir mesafe kaydedilmişti. Örneğin, atla bile gidilmesi zor olan 32 km'lik Yayladağı-Bezge yolu, 1949 Kasım ayında açılmış ve otomobil geçişine uygun hale getirilmiştir.⁹⁷

Hatay'ın bir yandan il, ilçe, bucak ve köyleriyle bağlantısı sağlanırken bir yandan da çevre illerle bağlantısını kuracak ve Hatay'ın gelişmesini sağlayacak transit yolların yapımı gerekiyordu. Bu yüzden 1939 tarihli bir raporda, Hatay ile civar vilayetlerin iktisadî ilişkileri ve diğer umumi ihtiyaçlar bakımından Hatay yollarının diğer ana yollara bağlanması gerekliliği vurgulanmıştır.⁹⁸ Bunun için II. Dünya Savaşı'ndan sonra ortaya çıkan yeni durumda komünizmle mücadele çerçevesinde, ABD'den gelen yol malzemeleriyle, İskenderun'u Erzurum'a ve Karadeniz'e bağlayacak yollar yapılacaktır.⁹⁹ Bu amaçla 1947 yılı sonlarında 10 Amerikalı uzman Hatay'a gelmiştir. Bayındırlık Bakanı Nihat Erim'in katılımıyla, 1948 yılı ortalarında İskenderun-Erzurum yolunun temeli atılmıştır.¹⁰⁰

Hatay bölgesinin stratejik, ekonomik ve özel durumu nedeniyle, CHP döneminde inşasına başlanan İskenderun-Erzurum yolunun yapımı, DP döneminde de devam

⁹¹ *Yeniğün*, 16 Şubat 1940.

⁹² *Hakimiyet*, 11 Kasım 1953.

⁹³ *TBMM Zabıt Ceridesi*, C.III, D.8, 1946, s. 500-501.

⁹⁴ Günümüzde Hatay ili Samandağ ilçesi.

⁹⁵ *Atayolu*, 30 Ekim 1946; Sellerin tahrip ettiği Antakya-Harbiye şosesi üzerindeki Fevvar Köprüsü'nün ayakları 1950 yılı sonlarında tamir edilmiştir. *Yeniyol*, 30 Kasım 1950.

⁹⁶ *Yeniğün*, 29 Birinciteşrin 1944; *Atayolu*, 29 Ekim 1947. Şenköy'ün eski adı "Şeyhköy"dür. Hatay Vilayeti Mektupçuluğu, *Hatay Vilayeti İdari Taksimatı 1940*, Antakya, Yeniğün Basımevi, s. 20.

⁹⁷ *Atayolu*, 30 Mart 1950; *İleri Hürriyet*, 8 Kasım 1949.

⁹⁸ *BCA*, 030.10.0.0.67.447.4.

⁹⁹ *Atayolu*, 8 Kasım 1947; 3 Aralık 1947.

¹⁰⁰ *Atayolu*, 21 Temmuz 1948.; İskenderun-Erzurum yolu, ABD'nin özel isteği ve ödeneğiyle yapılmıştır. Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım (1923-1960)*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir 2006, s. 269.

etmiştir.¹⁰¹ Bu yol Hatay'ı, Doğu Anadolu'ya ve Karadeniz'e bağlayacak bir yoldu. Diğer taraftan 1951 yılında Hatay'ın Kilis-Hassa yolu ile Orta Anadolu'ya bağlanması tasavvur edilmişti.¹⁰²

CHP döneminde Hatay merkez ile ilçeleri birbirine bağlayan yolların yapımına ağırlık verilmiştir. DP iktidarında ise daha ziyade köy ve yayla yollarının inşasına öncelik verilmiştir. Bu amaçla Kırıkhan, Reyhanlı, Hassa, Samandağ, Antakya, Dört Yol ve İskenderun'a bağlı köy ve sayfiye yerlerinin yolları, DP iktidarının ilk iki yılında yapılmıştır.¹⁰³ Gezginimiz Yenen'in gezi notlarında sıklıkla bahsettiği Hatay'ın güzel, temiz ve muntazam yolları işte yukarıda anlatıldığı şekliyle bu hale gelmiştir.¹⁰⁴

Görüldüğü üzere, Hatay'ın yol bakımından gelişme göstermesi, Fransız manda yönetimi döneminden ziyade, Türkiye'ye katılımı sonrasında gerçekleşmiştir. Bu dönemde şehrin ekonomik yönden kalkınması için Türkiye Cumhuriyeti tarafından her türlü katkı sağlanmış ve gerekli yatırımlar yapılmıştır. II. Dünya Savaşı'nın ülkeyi olumsuz etkilemesine rağmen, Hatay için eldeki imkânlar çerçevesinde yapılması gerekenler yerine getirilmeye çalışılmıştır. Savaş sonrası yaşanan gelişmeler, bölgeyi daha da önemli hale getirmiş ve gelen ABD yardımlarıyla yolların yapımında önemli mesafe kat edilmiştir. Hatay'ın diğer şehirlerle bağlantısı sağlanmış ve bölgedeki mahsulün dışarıya satılması kolaylaşmıştır.

1953 yılında Hatay'ı gezen Yenen'e göre, İskenderun şehir merkezi, işlek yollara sahip kalabalık bir yerdir.¹⁰⁵ Bunda İskenderun'un Osmanlı döneminden beri yaşamış olduğu değişim ve gelişimin payı vardır. Manda yönetiminde, Sancak'ın merkezi oluşundan dolayı, Fransızların yürüttüğü imar faaliyetlerinden en büyük payı da İskenderun almıştır. 1919'da Fransızlar, İskenderun, Antakya ve Kırıkhan'ı "Özerk İskenderun Sancağı" şeklinde idari bir bütün haline getirince, Halep-İskenderun karayolunu 158 km'den 100 km'ye indirmek için çalışma başlatmışlardır. Yine işgal yıllarında, İskenderun'un deniz kıyısındaki büyük caddesi 12 km uzunlukta ve 25 m genişlikte bir sahil yolu olarak yapılmıştır. İskenderun, bu dönemde bölgede benzeri olmayan kamu binaları da kazanmıştır. Bunda şüphesiz İskenderun'un önemli bir liman şehri oluşunun da etkisi vardır.¹⁰⁶ Fransızlar, manda yönetimi döneminde Hatay'da bayındırlık ve imar faaliyetlerine giriştiler. Özellikle 1925-1937 yılları arasında Hatay'da yol ve bina inşası ile su, elektrik, kadastro gibi imar faaliyetlerine ağırlık verdiler. İlk olarak yol ve liman gibi ulaşım alanlarında ıslah çalışmalarına başlamışlardır. Manda yönetimi, 1920'lere kadar iskele görünümünde olan İskenderun Limanı'nda ıslah ve büyüme faaliyetine girişti. 200

¹⁰¹ *Yeniyol*, 23 Aralık 1950.

¹⁰² *Ayun Tarihi*, 17 Haziran 1951.

¹⁰³ *Yeniyol*, 13 Mart 1952.

¹⁰⁴ *Hakimiyet*, 11 Kasım 1953.

¹⁰⁵ *Hakimiyet*, 11 Kasım 1953. Hatay'da 1919 yılına kadar 10 otomobil var iken, Fransız işgalinden sonra, yolların asfaltlanmasıyla otomobil önem kazanmış ve otomobil sayısı 1930'da 253'e yükselmiştir. Tabii bunda manda yönetiminin otomobil vergisini az tutması ve otomobil ithalatını teşvik etmesinin de rolü vardır. Otomobil sayısı 1934'te 280, 1935'te ise 269'dur. Yazganalp, *Çizgiler ve Bilgiler*, 206; Türkmen, *Mufassal Hatay Tarihi*, s. 116.

¹⁰⁶ Büyük güçler açısından İskenderun'un önemi için bakınız, Naim Ürkmez, *Doğu Akdeniz'de Bir Liman Kenti: İskenderun (1914-1919)*, Ankara 2016, s. 10-17.

m. uzunluğundaki rıhtım 1922’de aydınlatıldı ve körfezde bir deniz feneri yapıldı. Halep ile yapılacak ticaret için, limanın demiryoluyla birleştiği alanda depolama merkezi olarak 4.000 m²’lik bir hangar inşa edildi.¹⁰⁷ İskenderun Limanı’nın gerçek manada inşası, Hatay’ın anavatana katılmasından sonra yapılan projelerle gerçekleştirilmiştir.¹⁰⁸ Temmuz 1944’te limana son kazık çakılmış,¹⁰⁹ ancak inşa çalışmaları 14 Eylül 1944’te bitmiş¹¹⁰ ve 8 Ocak 1945 günü Nafia Vekili Sırrı Day’ın da katıldığı bir törenle açılmıştır.¹¹¹ 1947 yılında Marshall yardımı çerçevesinde İskenderun Limanı, tekrar modernize edilmek istenmiştir. 12,5 milyon dolar tahsisat ayrılmış ve modernize çalışmalarını organize etmek için de mütehassıs heyet kurulmuştur.¹¹² Daha büyük ve modern bir liman yapmak için 1954 yılında çalışmalara başlanmış ve Limanın 1955 sonlarında tamamlanarak hizmete açılması planlanmıştır.¹¹³

İşte yukarda kısaca limanın gelişimini anlattığımız yer, gezginin İskenderun-Antakya yolunda seyahat ederken Gavur dağlarının karlı tepelerinden seyrettiği İskenderun Körfezi’dir. Bu yoldan sırtlara doğru tırmanınca Gavur dağlarının karlı tepelerinden aşağıda kalan İskenderun Körfezi’nin manzarasını edebi cümlelerle anlatmaktan kendini alamayan gezgin, şöyle devam eder: “*Deniz seviyesinden 800-1000 m. yükseklikte bulunan Soğukoluk Yaylası ile Sarımazı mevkiini ve rüyalar ülkesini andıran Belen nahiyesiyle, tepelerde yayılmış cennetten bir köşe hissini veren Belen Yaylası’nı çabucuk geçerek, peşimizde bıraktık.*”

Gerçekten de Soğukoluk, İskenderun Körfezi’nin seyir terası durumundadır. 1930’larda Soğukoluk; otel, yazlık, pansiyon ve gazinoların bulunduğu Ortadoğu’nun en gözde yaylasıdır. 1940’lı, 50’li yıllarda yaz aylarında Beyrut’tan, Şam’dan, Halep’ten, Mersin ve Adana’dan aileler taksilerle veya kendi özel araçlarıyla gelip burada konaklardı.¹¹⁴ Soğukoluk’ta 1980’den önce meydana gelen bazı olumsuz hadiseler yüzünden buradaki tüm binalar, çeşitli bakanlıklarca kamulaştırma yoluyla satın alınmış ve dinlenme tesisi haline getirilmiştir.¹¹⁵ Soğukoluk’un adı da 1980’den sonra, Güzelyayla olarak değiştirilmiştir. Bugün piknik ve kamp alanıdır.¹¹⁶

Yenen, yaklaşık bir saatlik yolculuktan sonra, Derindere ile Çakıllıköy karakollarını aşarak İskenderun’dan itibaren tırmanmaya başladığı yüksek, arızalı yayla mıntıkasının, Hici köyünden itibaren tatlı meyillerle, tarihi bir geçit olan Top Boğazı’na alçaldığını ve buradan da Hatay’ın Amik Ovası’na uzandığını anlatır. Antakya, Halep, Kırıkhan ve

¹⁰⁷ Duran, *İskenderun Sancağında*, 191; Osmanlı hakimiyetinde doğal bir liman olan İskenderun’da modern bir liman yapmak için çalışmalara başlanmış ancak I. Dünya Savaşı’nın çıkması üzerine bu başarılamamıştır. Mehmet Beşirli, “Haydar Paşa Liman Şirketi’ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi (1911)”, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 11, Konya 2004, s. 182-190.

¹⁰⁸ BCA, 030.10.0.0.67.447.4; 1942 Haziran ayında, Nafia Vekili A. Fuat Cebesoy, İskenderun Limanı inşaatını, tesisleri ve iskeleyi gezmiş ve incelemelerde bulunmuştur. *Yeniğün*, 30 Haziran 1942.

¹⁰⁹ *Yeniğün*, 24 Temmuz 1944.

¹¹⁰ *Yeniğün*, 15 Eylül 1944; *Atayolu*, 4 Eylül 1944.

¹¹¹ *Tanin*, 8 Ocak 1945

¹¹² *Atayolu*, 25 Eylül 1947; *Atayolu*, 16 Eylül 1950.

¹¹³ *Yeni yol*, 9 Şubat 1955.

¹¹⁴ <http://www.antakyaturu.com/index.php?okod=67> (21.05.2017).

¹¹⁵ Silay, *Belen Derbendi*, s. 62.

¹¹⁶ <http://www.belen.gov.tr/sogukoluk-guzelyayla-mahallesi-piknik-alani> (21.05.2017).

Reyhanlı'ya ayrılan şoseslerin güzergâhındaki Top Boğazı'nın, önemli bir kavşak noktası olduğunu ifade eder. İskenderun-Antakya yolundaki seyahatte Yenen, gördüğü yerleri bir bir sayar ve Antakya'nın devlet fidanlığını, Bedirge nahiyelerini ve Bakrası, Bağlama, Avaki (Yeni adı Avaklı)¹¹⁷, Yeniköy köylerini geçerek saat 13'te Antakya'ya ulaşır.¹¹⁸ Bu arada gezginin anlatımından, 1953'te İskenderun-Antakya arası yolculuğun, otobüsle yaklaşık iki saat sürdüğü anlaşılmaktadır.

Antakya

Yenen, altı günlük yorucu deniz yolculuğundan sonra, Hatay'daki ilk gecesini Antakya'da Turizm Oteli'nde geçirmiştir. 21 Ocak 1953 Çarşamba günü sabahı kaldığı otelden çıkarak çarşığı pazarı, resmi dairelerin bulunduğu yerleri, şehir parkını ve belli başlı yerleri gezmiştir. Yazar, bu kısımda Antakya hakkında bilgiler vermiş ve bu bilgiler ışığında şehrin, bir zamanlar ihtişamlı ve parlak bir dönem geçirdiğinden bahsetmiştir. Buna da şehrin etrafında ayakta kalabilen eski eserlerin bakiyelerini delil olarak göstermiştir.

Antakya birçok medeniyete ev sahipliği yapmış ve birçok devlet arasında el değiştirmiş bir şehirdir. 1940'larda Anadolu-Suriye-Mısır şosesi Antakya'dan geçiyordu.¹¹⁹ Tarihte yaşadığı bütün olumsuzluklara rağmen, Hatay'ın merkez ilçesi Antakya, eski mamuriyetini ve ihtişamını kaybetmemiş, ancak bir zamanlar daha fazla nüfusu barındırırken, 1950'lerde 30.000 nüfuslu bir kasaba haline gelmiştir.¹²⁰ Örneğin 1935 yılında Antakya'nın nüfusu 34.000 civarındaydı.¹²¹ 1940 sayımında 26.939, 1945 sayımında ise 27.448'dir. Hatay'ın Türkiye'ye katılmasından sonra, Antakya'da yavaş yavaş nüfus artmaya başlamış ve 1950'lerde sanayileşmeyle birlikte köylerden şehre nüfus akımı olmuştur. Bu göçler neticesinde şehrin nüfusu 1955'te 38.138'e ulaşmıştır.¹²²

Yenen, Antakya'da gördükleri karşısında şu değerlendirmeyi yapmaktan kendisini alamaz. Cumhuriyet idaresinin enerjik ve devamlı çalışmaları sayesinde Hatay, eski eserlerin yanında yenilerin inşasıyla medeni ve modern tesislerini günden güne zenginleştirerek, doğal güzellikleriyle, turizm bakımından "cennet" demeye layık bir hale gelmeye başlamıştır.¹²³

Cumhuriyet öncesi dönem göz önüne alındığında Antakya için bunu söylemek mümkün değildir. Zira Antakya ve Antakyalının manda yönetimi altında yaşadığı bu zor dönemde Antakya'nın güzellikleri solmuş durumdadır. 1935 yılında Antakya'yı ziyaret eden milli şairimiz Mehmet Akif ERSOY'un şu dörtlüğü manda idaresi altındaki Antakya'nın halini ortaya koyması açısından manidardır.¹²⁴

¹¹⁷ Eski ismi "Avakiye" olup, yeni adı "Avaklı"dır. Bkz. *Hatay Vilayeti İdari Taksimatı 1940*, s. 13.

¹¹⁸ *Hakimiyet*, 12 Kasım 1953.

¹¹⁹ Alagöz, "Coğrafya Gözüyle Hatay", s. 213.

¹²⁰ *Hakimiyet*, 14 Kasım 1953.

¹²¹ Yorulmaz, "Fransız Manda Yönetimi Döneminde...", s. 241.

¹²² *Hatay İl Yıllığı 1967*, İstanbul 1968, s. 13-15.

¹²³ *Hakimiyet*, 14 Kasım 1953.

¹²⁴ M. Ertuğrul Düzdağ, *Mehmed Akif Mısır Hayatı ve Kur'an Meali*, İstanbul 2009, s. 114-115. Ali İlmî Fâni Bey, Milli Şairimiz Mehmet Akif Ersoy'un vefatından sonra, Hatay'ın Türkiye'ye katılması üzerine, bu dörtlüğe, aşağıda sadece bir dörtlüğü verilen bir şiirle cevap vermiştir:

“Viranelerin yascısı baykuşlara döndüm.
Gördüm de hazânında şu cennet gibi yurdu,
Gül devrini bilseydim onun bülbül olurdu,
Yâ Rab! Beni evvel getireydin ne olurdu?”¹²⁵

1950’lerde Antakya

Yazarın gördüğü Antakya’ya dair izlenimleri aşağıda aktarılmıştır:¹²⁶ Kaynağını Suriye’den alarak Amik Ovası’nı suladıktan sonra Samandağ’dan denize dökülen Asi Nehri, Antakya’nın içinden geçerek şehri iki yakaya ayırıyordu. 1950’lerde nehrin tek geçidini Antakya Köprüsü (Roma Köprüsü) teşkil ediyordu.¹²⁷ Hatay’ın merkezi olan Antakya’nın yoğunluğu, ulaşım vasıtalarının fazlalığı şehrin iki yakasını birbirine bağlayan bu köprünün genişletilmesi ihtiyacını doğurmaktaydı. Her iki yönden 2,5 m ilave yapmak suretiyle köprünün 5 m. genişletilmesi kararlaştırılmıştı.¹²⁸ Ulaşımındaki bu yoğunluğu, Antakya’da 1949 yılında başlayan şehir içi taksi seferlerinden de anlamak mümkündür ki, 1950’lerde de bu yoğunluk biraz daha artmıştı.¹²⁹

Gezgin, şehrin yerleşimini de şöyle betimlemiştir:¹³⁰ Asi Nehri’nin Antakya’ya giriş istikametine göre, batı yakasında Cumhuriyet Alanı, Arkeoloji Müzesi, Vali Konağı, Halkevi, Belediye, Postahane, Erkek Sanat Enstitüsü, İnönü İlkokulu ve Cumhuriyet Caddesi bulunmaktaydı. Doğu yakasında ise Hükümet Dairesi, Cezaevi, Kışla, St. Pierre Kilisesi, Günahkârlar Hamamı, Dörtayak Abidesi, Memekli¹³¹ Köprüsü, Cebrail Tepesi, Habibinneccar Camii, Ulu Camii, Roma Hamamları, surlar, suyolları gibi, hem tarihî mabetler, kaleler, abideler ve hem de resmi binalarla çarşılar, pazarlar, sinemalar, barlar vardı. Şehrin en kalabalık semti burası olduğu gibi sanayi ve sanat kısmını da burası teşkil ediyordu.

Hatay, konuşulan dilden dini ve sosyal yapısına, giyim kuşamına, binaların mimarî tarzına, tarihî kıymeti olan eserlerden mesire yerlerine, çarşı pazarına varıncaya kadar

¹²⁵ Mehmet Akif, bu şiirini, Antakya’da Asi Nehri kenarında yaptığı gezilerden biri esnasında Ali İلمي Fani’nin ricası üzerine, bir kışlanın gönderinde dalgalanan Fransız bayrağına, bir de batmakta olan güneşe bakarak söylemiştir. Akif, Mısır’daki gurbet hayatının son yıllarında hava değişimi için Beyrut’a gitmiştir. Bereketzâde Cemil Bey, burada bulunduğu sırada onu, Ali İلمي Fani aracılığıyla Antakya’ya davet etmiştir. Daveti kabul eden Mehmet Akif, Ali İلمي Fani ile birlikte 8 Ağustos günü yola çıkmış ve 9 Ağustos’ta Antakya’ya ulaşmıştır. Antakya’da bir ay kalan Akif, günlerinin büyük bir kısmını Bereketzâde Cemil Bey’in konağında geçirmiş, 3 gün de Tosunpınar’da Halefzâde Mesrur Ağa’nın konağında kalmıştır. 8-9 Eylül 1935 tarihinde Lübnan’a, oradan da Mısır’a gitmiştir. Mehmet Tekin, “Mehmet Akif ve Hatay”, *Türk Tarihi ve Edebiyatında Hatay Fikir ve Sanat Dergisi*, Sayı: 4, Kasım 1986, Ankara, s. 6.

¹²⁶ *Hakimiyet*, 14 Kasım 1953.

¹²⁷ Balcı, *Turistik Hatay*, s. 40; Yaman, Antakya-Reyhanlı yolunun 20. km’de Asi Nehri üzerindeki Demirköprü’nün, bu köprünün benzeri olduğunu ve Antakya Köprüsü’nün daha sonra yıkıldığını yazmaktadır. Yaman, *Hatay İline Genel Bakış*, s. 34.

¹²⁸ *Hakimiyet*, 14 Kasım 1953.

¹²⁹ *Atayolu*, 29 Eylül 1949; *Atayolu*, 18 Mart 1950.

¹³⁰ *Hakimiyet*, 14 Kasım 1953.

¹³¹ Kaval manasındadır. *Türkiye’de Halk Ağzından Derleme Sözlüğü*, TDK, C. 8, Ankara 1975.; Şükrü Balcı, halk dilinde bu köprüye “Memekli” denilmesinin nedenini, kemerleri arasından sızan suların zamanla salkım halinde donmuş teressüpler meydana getirmesiyle açıklamıştır. Balcı, *Turistik Hatay*, s. 40.

birçok özelliği ile o dönemin canlı şehirlerinden biriydi. Neşriyat bakımından da zengin bir şehirdir. Yerel gazetelerinin varlığının yanı sıra İstanbul ve Ankara'dan düzenli olarak gelmekte olan günlük gazeteler, halkın güncel haberleri takip etmelerini sağlamaktaydı.

1950'lerin başında Hatay'da konuşma dili olarak Türkçenin yanı sıra Arapça konuşulmaktaydı.¹³² Kaleme aldığı notlarında yazar, konuşulan dilin Türkçe ile Arapça olduğunu, münevver zümrenin Fransızcaya da vakıf olduğunu belirtmiştir.¹³³ Ancak Ahmet Faik Türkmen, tarihi olayların seyri esnasında Hatay'ın zaman zaman birçok kavmin din ve dillerinin çarpışmasına sahne olduğunu, fakat bu mücadeleler sırasında beliren ve hâkim olan unsurun Türk kültürü ile Türk dili olduğunu belirtmiş ve Hatay'da hâkim olan dilin Türkçe, hâkim olan varlığın da Türklük olduğunu vurgulamıştır.¹³⁴ Keza birçok yerde de Antakya'nın bir İslam-Türk şehri ve aynı zamanda Antakya çevresinin de bir Türkmen yörenisi olduğu ifade edilmiştir.¹³⁵

Yenen, Hatay'da Müslümanların çoğunluğunun Hanefi mezhebinden olduğunu, Şafi olanların pek az olduğunu, Samandağ, İskenderun ve Antakya'nın Harbiye mevkiinde "Fellah" adı verilen Alevilerin (Nusayri)¹³⁶ bulunduğunu anlatır. Sosyal yapı olarak halkın mutaassıp olmayıp serbest ve açık fikirli olduğunu ve kaçma, saklanma, örtünme gibi adetlerinin bulunmadığını ifade eder. Antakya'da erkeklerin pantolon ve ceket giydiklerini, şalvarla çarşafı daha ziyade köylülerin giydiklerinden bahseder. Millî kıyafetleri siyah şalvarla kırmızı sırmalı abaydı. Bayramlarda bu kıyafetleri giyerek 10 kişiyle başlayıp 50 kişiye kadar genişleyen halka halinde "Depki"¹³⁷ adındaki tanınmış millî oyunlarını oynarlardı.¹³⁸

Antakya'da evlerin inşa şekline gelince, genelde şark tipinde, kısmen de modern tipte olup bir iki katlıydı. Üç katlı evlere nadiren rastlanırdı. İlk katların zemin kısımları daima taştan, mermerden ve betondan; üst katlar ise ahşaptandı.¹³⁹ Yenen'e göre, aşırı yağmurlu ve rutubetli olan Hatay'da, bu türde meskenlerin inşa edilmesi, romatizmanın artmasına sebep olmaktadır. Antakya'nın iklimi icabı sık sık yağan yağmurdan korunmak için halkın çoğunluğu ayaklarında lastik çizme, ellerinde şemsiyelerle sokakta dolaşırdı.

¹³² Şemsettin Çelik, "Hatay Alevileri (Nusayri) Hakkında Bazı Notlar (1938-1950)", *Alevilik Bektaşilik Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 11, Köln-Almanya 2015, s. 93.

¹³³ *Hakimiyet*, 16 Kasım 1953.; Dil meselesi, bu bölgede ta Osmanlı döneminden beri var olan bir problemdir. Zira Ahmet Şerif Bey, 1910 yılında İskenderun'u ziyareti esnasında, burada Arapçanın genel bir dil gibi olduğundan, hangi milletten olursa olsun, İskenderun'da oturup da Arapça bilmeyenin pek nadir olduğundan bahsetmiştir. Ahmet Şerif, *Anadolu'da Tanın*, s. 143.

¹³⁴ Türkmen, *Mufasssal Hatay*, s. 25.

¹³⁵ Selahattin Tozlu, "Antakya ve Çevresi Türkmenleri Hakkında Bazı Notlar (Büyük Selçuklulardan Osmanlılara Kadar)", *Sosyal Bilimler Dergisi*, VII/39, 2007, s. 145-156; Aydın Efe, *Antakya ve Çevresi Türkmenleri: Küçük Alioğulları ve Reyhanlı Aşireti (XIX. Yüzyıl)*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum 2012, s. 4.

¹³⁶ Selahattin Tozlu, "Osmanlı Arşiv Belgelerinde Antakya ve İskenderun Nusayri (19. Yüzyıl)", *Türk Kültürü ve Hacı Bektaş Veli Araştırma Dergisi*, Sayı: 54, 2010, s. 83.

¹³⁷ Halay. Hisarcık-Yayladağı, Antakya köyleri -Hatay, Gâvurdağı, Cebelibereket -Adana, *Türkiye'de Halk Ağzından Derleme Sözlüğü*, TDK, c. 4., Ankara 1969.

¹³⁸ *Hakimiyet*, 16 Kasım 1953.

¹³⁹ 1941 tarihli gazetedeki satılık ev ilanı buna güzel bir örnek teşkil etmektedir. 2 m genişliğinde havlusu taşla döşeli, kibleye karşı iki kattan ibaret olup alt kısmında eski tarzda taşla yapılmış iki oda ve üst kısmında ahşaptan iki oda ve bir mutfaklı bir ev. *Yeniğün*, 4 Nisan 1941; *Hakimiyet*, 16 Kasım 1953.

Şehrin, Arap tarzı mimarisindeki iç sokakları dar ve yağmur sularının tahliyesi için akıntılıydı. Yerler açık renkli parkelerle döşenmişti. Kaldırımları geniş olan Antakya’da, ana caddelerin hepsi asfalttı. Altyapı bakımından Antakya’nın suyu ve kanalizasyonu mevcut ise de, şehrin bakıma ve tamire muhtaç bozuk sokakları çöktü.¹⁴⁰

1950’lerin başında Antakya’nın pazarı Perşembe günleri kurulurdu. Pazara çevre köylerden gelen köylüler, şehre getirdikleri mahsullerini satarak, ihtiyaçlarını temin ederlerdi. Çok kalabalık olduğu için pazarda dolaşmak oldukça güçtü. Otelleri, lokantaları, eğlence ve mesire yerleri boldu. Yenen, özellikle kendi kaldığı Turizm Oteli’nin zikre şayan olduğundan bahseder.¹⁴¹ Bu otel, 1952 Ocak ayı sonlarında Belediye tarafından Özel İdareden satın alınmıştı. 130.000 liraya satın alınan Turizm Oteli’nin devir teslimine ise Nisan ayı başında başlanmıştı.¹⁴² Şehrin taşıt ihtiyacı faytoncular ve taksiler tarafından karşılanırdı. Yenen’e göre, 1950’lerin başında Hatay, aranılan her şeyi bulmanın mümkün olduğu, ancak hayat pahalılığının olduğu bir şehirdi. Yine Türkiye’nin birçok yerinde olduğu gibi, Hatay’da da yapılan imar faaliyetlerine rağmen, ev buhranının bariz bir şekilde hissedildiği bir şehirdi.¹⁴³ Şükrü Balcı’ya göre, buna devlet teşkilatının genişlemesi sonucu birçok devlet dairesinin şehrin ötesinde berisinde işgal ettiği bina çokluğu neden olmaktaydı. Eğer resmi daireler büyük bir binaya toplanırsa, hem vilayet merkezindeki ev buhranı azalacak hem de bu dairelerin bir arada olmasından dolayı halkın işi daha kolaylıkla görülecekti.¹⁴⁴ Bunun için de, Yenigün gazetesi, şehir merkezinde boş bulunan Kurşunlu Han’ı önermişti.¹⁴⁵ Ancak 1950’lerde evsiz vatandaşların, ev sahibi olmalarını sağlamak için ucuz arsalar verilmesi düşünülmüş, bunun için hazineye ait arsaların belediyelere devri işine başlanmıştı.¹⁴⁶

Yenen’in yazdığına göre, Antakya, 1950’lerde 110 voltluk enerji temin eden bir elektrik tesisatına sahipti. Ancak bundan istenilen randıman alamıyordu. Elektrik üretimi için, tarihî kıymete sahip mesire yerlerinden biri olan Harbiye mevkiindeki Defne Şelalesi üzerine hidroelektrik santrali yapılmaya başlanmıştı.¹⁴⁷ Manda yönetimi döneminden beri gündemde olan ancak bir türlü başarısız olan şelaleden elektrik istihali işi, 1950’lerin başında gerçekleştirilmişti. Buradan üretilen elektrik enerjisi 3.500 kilovattı. İleride bu miktarın bir kat daha artırılma imkânı vardı. Üç buçuk milyon liraya ihalesi yapılan tesislerin yapımına başlanmıştı. İlk etapta Harbiye, Antakya, Kırıkhan, Belen, Soğukoluk ve İskenderun bundan yararlanacaktı. Bundan başka 1.000 kilovat kadar da sanayi için tahsis edilebilecek ve bu sanayinin gelişmesinde önemli bir rol oynayacaktı. Daha sonra ikinci tesisat da ikmal edildiği takdirde Hatay, bütün kasaba, bucak merkezi ve köylerinin dahi bir merkezden aydınlatma imkânı elde edecekti.¹⁴⁸

¹⁴⁰ *Hakimiyet*, 17 Kasım 1953.

¹⁴¹ *Hakimiyet*, 17 Kasım 1953.

¹⁴² *Atayolu*, 2 Nisan 1952.

¹⁴³ *Hakimiyet*, 17 Kasım 1953.

¹⁴⁴ Şükrü Balcı, “Mesken Buhranı”, *Yenigün*, 22 İkteşrin 1943.

¹⁴⁵ *Yenigün*, 26 İkteşrin 1943.

¹⁴⁶ *Atayolu*, 30 Mart 1950.

¹⁴⁷ *Hakimiyet*, 17 Kasım 1953..

¹⁴⁸ *Atayolu*, 30 Mart 1950; Harbiye (Defne) Hidroelektrik santrali 1950-1954 tarihleri arasında İller Bankası tarafından 4 milyon sarf edilerek tamamlanmıştı. Ancak yeterli su olmadığından randımanlı çalışmamaktaydı.

Yenen, gezi notlarında Hatay'ın içme sularının büyük bir kısmının kireçli olduğunu buna karşın güzel ve leziz sularının da bulunduğunu kaydetmişti. En güzel, en lezzetli olanları ise Kırıkhan, Batı Ayaz, Atik sularıydı. Hatta bunlardan Atik suyu, bu tarihlerde kapalı şişelerle Suriye'ye ihraç edilmekteydi.¹⁴⁹ Cerrahoğulları tarafından Belen'de Atik suyundan meyvalı gazoz imal etmek için modern makinelerle donatılmış bir gazoz imalathanesi kurulmuştu.¹⁵⁰ Atik Gazozu imalathanesinde şifalı Atik suyu ile üretilen gazozlar hem Hatay'da satılıyor¹⁵¹ hem de Suriye'ye ihraç ediliyordu.¹⁵² Atik içme suyu, bir zamanlar Adana ve Tarsus'a kadar dağıtılmaktaydı.¹⁵³

Hatay, bu tarihlerde neşriyat bakımından da zengin bir şehirdi. Üç yerel gazetenin yanı sıra, İstanbul'dan iki günlük, Ankara'dan da günlük gazetelerin düzenli olarak geldiği ve güncel haberlere halkın zamanında vakıf olduğu bir şehirdi.¹⁵⁴ 1950'lerin başında Antakya'da çıkan yerel gazeteler Atayolu, Sabah ve Yeni Yol'du.

Antakya musiki bakımından fazla gelişme gösterememiştir. Köylüler davul, zurna, kaval ve argul(argıl)¹⁵⁵ çalmaktaydı. Saz şairleri bakımından eksikliği bulunan şehrin halk şairi olarak Sofular köyünden Kul Selim, divan sahibi şairleri olarak da Şen köylü İbrahim Nazım ile Antakyalı Yahya Efendi vardı.¹⁵⁶

Antakya'daki yaban hayatına da değinen Yenen, Antakya'da keklik, yabankazı, yabanördeği, bıldırcın, toy¹⁵⁷, tilki, kurt, çakal, sırtlan, porsuk, yabandomuzu gibi bol miktarda av hayvanının varlığından bahseder. Ancak bu kadar bol av hayvanının olmasına rağmen, avcılık kulüp ve cemiyetinin bulunmayışını şaşırıcı bulur.¹⁵⁸ Amik Gölü'nün kurulmasından daha sonra bu yaban hayatı da etkilenmiştir.

Gezgin, bu dönemde Antakya'nın başlıca sanayi tesisleri olarak iplik dokuma, pamuk, zeytinyağı, un fabrikalarıyla, sabun, tuğla ve kiremit imalathanelerini kaydeder. Mobilyacılık ile yemenicilik sanatlarının şehirde en fazla gelişme gösteren meslekler olduğunu belirtir.¹⁵⁹ Gerçekten de Antakya eskiden beri el sanatlarının yaygın olduğu bir şehirdir. Bunu daha sonra yazılan eserlerden de tespit etmek mümkündür. Ancak bunlardan bir kısmı 1950'lere gelinceye kadar sönmüştür. Yukarıda bahsedilen fabrikaların yanı sıra 1950 yılında, Antakya'da Nesip Huri tarafından kırmızı kiremit fabrikası da kurulmuştur.¹⁶⁰

Hatay İl Yıllığı 1967, s. 70; 25 Nisan 1954'teki açılış törenine, Cumhurbaşkanı Celal Bayar geç geldiğinden dolayı katılmamıştır. *Atayolu*, 26 Nisan 1954.

¹⁴⁹ *Hakimiyet*, 18 Kasım 1953.

¹⁵⁰ *Hataypostası*, 25 Temmuz 1950.

¹⁵¹ *Yeni Yol*, 5 Ağustos 1950.

¹⁵² *Hakimiyet*, 18 Kasım 1953.

¹⁵³ Sılay, *Belen Derbendi*, s. 40.

¹⁵⁴ *Hakimiyet*, 17 Kasım 1953.

¹⁵⁵ Aynı boyda iki kamış düdüğün birleştirilmesiyle yapılan, çingenelerin tulumla ve çobanların ağızla çaldıkları bir çalgı, argıl. Antakya ve çevresi Hatay. *Türkiye'de Halk Ağzından Derleme Sözlüğü*, TDK, c. 1., Ankara 1963.

¹⁵⁶ *Hakimiyet*, 17 Kasım 1953.

¹⁵⁷ Toygillerden, böcek ve tane ile beslenen, eti için avlanan, kızıl tüylü bir kuş (Otis tarda). *Güncel Türkçe Sözlük*, www.tdk.gov.tr/

¹⁵⁸ *Hakimiyet*, 18 Kasım 1953.

¹⁵⁹ *Hakimiyet*, 18 Kasım 1953.

¹⁶⁰ *Atayolu*, 20 Temmuz 1950.

Hatay Arkeoloji Müzesi

Yenen'in Antakya gezisi sırasında, kendisini en fazla etkileyen mekân Hatay Arkeoloji Müzesi'dir. Yenen gezi notlarında bu müzeden hayranlıkla bahsetmektedir. Hatay'daki tarihi eserleri toplu olarak içinde barındıran bu zengin müzenin temeli, 1933 yılında manda yönetimi zamanında atılmıştır. Hatay'ın iltihakından sonra, 1939'da inşaatı ikmal edilmiştir. Cumhuriyet döneminde yeniden tanzim edilerek 1948 yılında resmen açılmıştır. Müzede Neolitik devirden İslam ve Osmanlı devirlerine varıncaya kadar çok değerli eserler mevcut olup mozaikler bakımından müze, dünyanın en zengin hazinesi sayılmaktadır. Müzedeki eserlerin tümü Antakya ve civarıyla, Amik Ovasından çıkarılmıştır.¹⁶¹

Bu müzenin kurulmasına 1932 yılında Fransa'nın Suriye Antikiteleler Müfettişi M. Prost'un isteği üzerine karar verilmiştir. Sancak'taki bütün eserleri Antakya'da toplamak amacıyla kurulan bu müzenin planı, M. Mişel Eceşer tarafından hazırlanmıştır.¹⁶² Kazılarda çıkarılan tarihi eserlerin tevzi işinde Türkiye namına Maarif Vekaleti'nin teklifi ile 1939 Eylül ayı başlarında, Amerikalı Profesör Campbell görevlendirilmiştir.¹⁶³ Yine Hatay'daki hafriyatta çıkan mozaiklerin tertip, tanzim ve teşhiri işlerinde çalıştırmak için, 15 Temmuz 1939'dan geçerli olmak üzere, Profesör Henry Pearson, 19 Eylül 1939 tarihinde tayin edilmiştir.¹⁶⁴

Müzedeki eserlerin bir kısmı Chicago Orientel Institute tarafından 1933-1939 yılları arasında Tell Cüdeyde, Tell Dahap, Çatal Höyük, Tell Tainat ve Tel el Sheyik höyük kazılarında,¹⁶⁵ diğerleri ise 1936-1948 yılları arasında British Museum adına kazı yapan Sir Leonard Wolley tarafından Samadağ ilçesi el-Mina ve Telle'l-Atçana (Halk ağzında Aççana Tepesi) bölgesinden çıkarılmıştır.¹⁶⁶

Arkeoloji Müzesi, Antakya'da Cumhuriyet meydanında olup 1950'lerde Çarşamba günleri hariç, her gün -buna Pazar ve bayramlarda dahil olmak üzere- öğleden sonra ziyaretçilere açıktı. Özellikle yabancı turistlerin büyük önem verdikleri müze, Hatay için bir iftihar vesilesiydi.¹⁶⁷ Bu tarihlerde müzeye giriş ücreti, normal günlerde 14, Pazar ve bayram günleri 7 kuruştur.¹⁶⁸

Yenen, Arkeoloji Müzesi hakkında verdiği bilgilerden sonra, St. Pierre Kilisesi, Günahkârlar Hamamı(Horonion), Dörtayak, Roma Köprüsü, Memekli Köprüsü, Cebrail Tepesi, Habibinneccar Camii, Ulu Camii, Roma Hamamları ve Sirk, surlar ve suyolları, Kuş Mağarası ve Şir Maymun Köprüsü, Kuseyr Kalesi, Erzin Su Kemeru, Mağaracık, Payas Kalesi, Sarıseki Şatosu, Bakras Kalesi gibi Hatay'daki tarihi eserlerle ve Hatay'ın

¹⁶¹ *Hakimiyet*, 18 Kasım 1953.

¹⁶² Yaman, *Hatay İline Genel Bakış*, s. 20.

¹⁶³ *BCA*, 030.0.018.001.002.88.87.13.

¹⁶⁴ *BCA*, 030.0.018.001.002.88.92.2.

¹⁶⁵ Yaman, *Hatay İline Genel Bakış*, s. 20.

¹⁶⁶ Bu kazılarda, L. Woolley yöre halkından insanları da çalıştırmıştır. Kazıda çalışanlar, Woolley'in kazıda çıkan malzemeleri, kendilerine göstermediğini ifade etmişlerdir. Bu da bölgeden çıkarılan bir kısmının malzemenin götürülmüş olması ihtimalini doğurmaktadır. Selahattin Tozlu, *Antakya (Hatay) Tarihi Bibliyografyası*, Fırat Üniversitesi Yayınları, Elazığ 2009, s. 17.

¹⁶⁷ *Hakimiyet*, 19 Kasım 1953.

¹⁶⁸ Balcı, *Turistik Hatay*, s. 39.

coğrafi durumuyla ilgili malumat vermiştir. Ancak bu kısımda vermiş olduğu bilgileri, yukarıda da belirtildiği üzere, tamamıyla Şükrü Balcı'nın kitabından aktarmıştır. Dolayısıyla burada, bunların detayına girmeden, sadece Hatay'ın coğrafi, iktisadi, ziraî kültürel kısımları ele alınacak ve mevcut diğer belgeler ışığında mukayeseli bir şekilde değerlendirmesi yapılacaktır.

Antakya-Reyhanlı Yolculuğu

Yenen 21 Ocak 1953 Çarşamba günü öğle saatlerinde Antakya'nın Piyasa meydanında bulunduğundan bahsetmektedir. Buradan Hatay'ın her tarafına sık sık otobüsler, taksiler ve kamyonlar kalkmaktaydı. Yazar, şoför mahallinde yer ayırttığı bir otobüsle 12.30'da, Reyhanlı'ya hareket etmiştir. Otobüsü dolduran yolcuların hemen hemen hepsinin de bağıra bağıra Arapça konuştuklarına şahit olmuştu.¹⁶⁹ Ancak bunu genelleymeyiz. Bu, sadece gezginin bindiği otobüsün görüntüsünden ibarettir. Çünkü yöredeki çeşitli köylere gitmek üzere otobüse binmiş yolculardan birkaçının Arapça konuşması Türkmen aşiretleriyle meskûn bu bölgenin sosyal yapısını açıklamaktan uzaktır. Zira, sokaklarında Türk düşünürü Cemil Meriç'in büyüdüğü Reyhanlı, Türkmen aşiretleriyle meskûn bir yerdirdi.¹⁷⁰ İslam dininin etkisiyle Arapçanın itibarda olduğu dönemlerde bazı Türk köyleri bu dili konuşmayı öğrenmiştir. Zaten konuşulan Arapça da Türk fonetiğine göre konuşulan bir Arapça'ydı.¹⁷¹

Antakya-Reyhanlı yolculuğunda Yenen, dar ve kayalık bir boğaz olan Demirkapı geçidini gördüğünü ve buradan Altınözü'ne gidildiğini ifade etmektedir. Bu geçidin yanındaki sırtta da bir Ermeni kilisesinin harabelerinin gözüktüğünden bahseder. Otobüsle muntazam asfalt yoldan Hacı Kürüş mahallesinden geçerken, yolun her iki tarafının taş duvarlarla kaplı olduğunu ve bu duvarların arkasında meyve ağaçlarıyla sebze bahçelerinin gözüktüğünü anlatır ve şöyle devam eder.¹⁷²

Biraz sonra Soğuksu mevkiyle, Dalyan köylerini aşıyoruz. Gözlerimizin önünden alabildiğine uzanan yemyeşil bir ova!.. Sağımızdaki dağların eteklerinde yayılmış Narlıca ile, Asi Nehrinin kavisler çizdiği ulca köylerini gerimizde bıraktık. Fransızlar zamanından kalmış, yol boyunca uzanan demir telefon direkleri, bilhassa görülmeye değer şeyler!. Damalhan ve Supha köylerinden sonra, ekilmiş buğday tarlalarının yanı başından ilerlemeye başladık...

Yazar, bu seyahati esnasında, Müdembe ve Demirköprü¹⁷³ köylerini geçerken şahit olduğu, Hatay'ın kırsalındaki evlerin manzarasıyla ilgili de bilgi vermiştir. Burada gördüğü

¹⁶⁹ *Hakimiyet*, 4 Aralık 1953.

¹⁷⁰ Mehmet Sılay, *Hatay'da Sosyo-Kültürel Çevre*, Antakya 1994, s. 10-11.; Ayrıntılı bilgi için bkz. Tozlu, *Antakya (Hatay) Tarihi Bibliyografyası*, s. 63-72.

¹⁷¹ Alagöz, "Coğrafya Gözüyle Hatay", s. 212.

¹⁷² *Hakimiyet*, 4 Aralık 1953.

¹⁷³ Antakya-Reyhanlı yolunun 20. km'de Demirköprü köyünde Asi Nehri üzerindeki taşköprüdür. Yıkılan Antakya Köprüsü'nün benzeridir. Yaman, *Hatay İline Genel Bakış*, s. 20.; Bu yol üzerindeki Demirköprü'nün ismi vilayet meclisinin Veli Münir Karabay başkanlığındaki 10 Mart 1942 tarihli toplantısında, Bahri Bahadır ve arkadaşlarının vermiş olduğu önergeyle "Hitit Köprüsü" olarak değiştirilmiştir. Aslında bu köprünün ismi Cısr-ı Hadid (Demirköprü)tir. Hititlerle bir alakası yoktur. *Yeniğün*, 11 Mart 1942; Bu köprünün adı, 1967

fakir köylülerin mesken olarak kullandıkları evler, sazlardan yapılmış ve üstleri çamurla sıvanmış durumdaydı.¹⁷⁴ Hatay yöresinde bu tip geçici evler Amik Gölü'nde yetişen saz ve kamışlardan yapılır ve bunlara “Berdi Ev” veya “Huğ” denirdi. Topraksız çiftçiler ile mevsimlik işçilerin kaldığı bu dayanıksız evler, tamamıyla gölde yetişen sazlardan inşa edilir ve bazılarının üzeri çamurla sıvanırdı.¹⁷⁵ Buradaki evleri, daha önce yazarın bahsettiği, Antakya merkezdeki evlerle kıyaslamak imkânsızdır. Ayrıca yazarın bu gözlemleri, o günkü şartlarda Hatay'ın kırsal kesimin durumunu göstermesi açısından da önemli bir tespittir.

Bu yolculuk esnasında, dört kemerli Taş Köprü'de mola verince, uzaklardan Bohşun (Boşın)¹⁷⁶ köyü dikkatlerini çekmiştir. Kalkıştan on dakika sonra, Suriye hudutları içerisinde bulunan Selkın kazası, yayvan bir tepenin altında bütün ayrıntısıyla görülebilmekteydi. Bu arada çok sulak ve çeltik tarlalarıyla kaplı bulunan Horlak ve Sıçanlı¹⁷⁷ köyleri de görüş alanlarındaydı. Bu köyler görüş alanından çıkınca, çok uzaklardan Hatay Devlet Üretme Çiftliği, bütün ihtişamıyla kendini göstermişti. Yenen, Reyhanlı seyahati esnasında yolda görmüş olduğu Hatay Devlet Üretme Çiftliğini, “benzeyiş cidden bu kadar olurdu” ifadesiyle Seyhan'ın verimli topraklarına benzetmiştir. Çiftliğin ucu bucağı görünmeyen geniş ekili zümrüt gibi arazisiyle, modern binaları, siloları ve ambarlarının varlığından bahsetmektedir.¹⁷⁸ Bu çiftlik, 1941 yılında 7.500 da alana kurulmuş ve 1950 yılında Devlet Üretme Çiftlikleri Genel Müdürlüğüne bağlanmıştır.¹⁷⁹

Yenen'in Antakya-Reyhanlı seyahati esnasında bahsettiği en enteresan bilgi, Asker Çayırı yahut Çayırğâh ile ilgili olanıdır. Burası Reyhanlı'nın 4 km. güneybatısında Askeri Çayırğâh adıyla bilinen bir yerdir.¹⁸⁰ Asker Çayırı veya Çayırğâh¹⁸¹ adı verilen mevki tam sınır üzerinde bulunan bir yer olup o zaman burada her yıl dini bayramlarda (Ramazan ve Kurban Bayramlarında), Türk ve Suriye hükümetlerinin izniyle köylüler bayramlaşmak için bir araya gelirlerdi. Gümrük ve Jandarma Teşkilatlarının gözetimi altında gerçekleştirilen bu buluşmalarda, her iki taraftan hısım ve akrabalar bir araya gelerek bayramlaşıp hasret giderirlerdi. Bu adet, Hatay'ın anavatana katılmasından sonra, Fransızlarla yapılan bir anlaşma çerçevesinde devam edegelmişti. 1950'lerde bu mevkiye Suriye'nin sınır karakolu olmayıp kaçakçılık faaliyetlerini önlemek amacıyla, Türkiye'ye

Hatay İl Yıllığında da Demirköprü (Hitit Köprüsü) şeklinde kayıtlıdır. *Hatay İl Yıllığı 1967*, İstanbul 1968, s. 33.

¹⁷⁴ *Hakimiyet*, 4 Aralık 1953.

¹⁷⁵ Türkmen, *Mufasssal Hatay Tarihi*, s. 58.

¹⁷⁶ Bu köyün eski adı “Buşın”, yeni adı ise “Boşın”dır. *Hatay Vilayeti İdari Taksimatı 1940*, s. 10; 1968'lerde Hatay merkeze bağlı olan bu köyün ismi köylerimiz adlı çalışmada “Boşın” olarak geçmektedir. *Köylerimiz 1 Mart 1968 gününe kadar*, İçişleri Bakanlığı İller İdaresi Genel Müdürlüğü, Ankara 1968, s. 98.

¹⁷⁷ Horlak'ın, eski adı “Hırlak (Küçüksıçanlı)”, yeni adı “Kırlak” olup Reyhaniye'ye bağlıdır. Ancak 1968 tarihli Köylerimiz adlı çalışmada bu köye rastlanamamıştır. *Hatay Vilayeti İdari Taksimatı 1940*, s. 35; Sıçanlı ise, yine 1968'lerde Reyhanlı'ya bağlı bir köydür.

¹⁷⁸ *Hakimiyet*, 5 Aralık 1953.

¹⁷⁹ <http://www.nuveforum.net/1191-terimler-sozlugu-h/259647-hatay-tarim-isletmesi/> (11.05.2017).

¹⁸⁰ BCA, 030-0-010-000-000-81-532-7.

¹⁸¹ 1940'larda Reyhaniye'ye bağlı bir köydür. Eski adı “Çayırğâh Askeri” olup yeni adı “Asker Çayırığı”dır. *Hatay Vilayeti İdari Taksimatı 1940*, s. 33.

ait bir gümrük karakolu bulunuyordu. Burada Türkiye ile Suriye sınırını birbirinden ayıran tek şey belirli mesafelerle toprağa gömülmüş olan beyaz hudut taşlarıydı.¹⁸²

Yenen'in Gümrük Karakolu olarak bahsettiği yer, Reyhanlı Gümrüğü İdare Memurluğu olması kuvvetle muhtemeldir. Zira Fransız yönetimi zamanında Fransız Gümrüğü İskenderun'da bulunuyordu. Fransızların Hatay'dan ayrılmasından sonra, 1938'de Fransız gümrüğü de İskenderun'dan çekilmişti. Hatay Devleti zamanında Reyhanlı Köyü-Yenişehir mahallesinde Gümrük Merkez Memurluğu kurulmuş, Hatay'ın Anavatana katılmasıyla da 1939'da bu memurluk, Reyhanlı Gümrüğü İdare Memurluğu'na çevrilmişti. 1951 yılında da Cilvegözü'ne taşınmış ve yerin dar olması nedeniyle 1984 yılında, Cilvegözü Köyü istimlak edilerek gümrük sahası genişletilmişti. Daha önce Türkiye-Suriye sınır kapıları Öncüpınar ve Akçakale'de yapılan karşılıklı bayramlaşma, 2001 yılı Kurban Bayramında da Cilvegözü sınır kapısında yapılmıştı.¹⁸³

Yolun devamında Yenen, Yenişehir köyünden geçmiş ve burasının o zamana kadar geçtiği köyler arasında en büyüğü olarak nitelendirmiştir. Tabii tepelerin hemen altındaki Yenişehir Gölü'nü de görmüştür. Biraz ileride asfalt yol ikiye ayrılmakta ve sağ yol Halep'e, sol yol ise, Reyhanlı'ya gitmekteydi. Buradan itibaren Reyhanlı görünmeye başlamış ve saat 14'te Reyhanlı'ya varmışlardır. Buna göre, Antakya-Reyhanlı arası o zamanlar 44 km. olup 1,5 saat çekmekteydi.¹⁸⁴

Reyhanlı-Kırıkhan Yolculuğu

Gezginimiz Yenen, Reyhanlı'da bir saatlik bir moladan sonra, yine aynı intizamla uzayan güzel asfalttan ve Amik Ovası'nın yemyeşil manzarası arasından, 39 km. uzaklıktaki Kırıkhan'a hareket etmiştir. Yol üzerinde, sık sık Toprak Mahsulleri Ofisi'nin ambarlarıyla karşılaşmıştır. Afrin Nehri'nin içinden aktığı Çatalhöyük Köyü ile Taş Köprüsü'nü ve Şarki Ayrancı ve Garbi Ayrancı köylerini geçtikten sonra, yarısı Suriye topraklarında, yarısı da Türkiye topraklarında bulunan Kudret Hamamı adındaki sıcak su kaplıcalarını aşmıştır.¹⁸⁵ Burası Antakya'nın Kuzey doğusunda Kırıkhan ilçesine bağlı Hamam köyü civarındaydı. 1967 yılındaki ölçümlere göre, Kudret Hamamı suyunun sıcaklığı 36-37 derecedeydi. Borularla gelen sıcak sulardan başka, hamam çevresinde de birçok kaynaklara rastlanmıştı.¹⁸⁶ Bu arada Yenen, Halep'e ve Hamam'a ayrılan yolların tam kavşağında, Cırcır'ın nahiyesiyle karakolunun bulunduğunu ifade etmiştir. Burası Amik Ovası'nda höyüklerin en yoğun olduğu bölgeydi. Köylerin çoğu da bu höyüklerin çevresinde meydana gelmişti. Burada da evler genelde sazdan yapılmıştı. Bunun nedeni bölgede yaşayan aşiretlerin, göçebe yaşam tarzına sahip olması ve gerektiği zaman evlerini kolayca söküp başka yerlere taşımak amacına dayanıyordu.¹⁸⁷

Yenen, yolculuğun devamını ise, şöyle anlatır:

¹⁸² *Hakimiyet*, 5 Aralık 1953; 7 Aralık 1953.

¹⁸³ Sevdâ Çetinkaya, "Cilvegözü Sınır Kapısının Coğrafi ve Fonksiyonel Özellikleri", *VI. Hatay Tarihi ve Kültürü Sempozyumu Bildirileri, 19-20 Nisan 2002*, Haz. Mehmet Tekin, Antakya 2004. s. 244, 251.

¹⁸⁴ *Hakimiyet*, 5 Aralık 1953; *Hakimiyet*, 7 Aralık 1953.

¹⁸⁵ *Hakimiyet*, 7 Aralık 1953.

¹⁸⁶ Gülen Dinçer, "Kudret Hamamında (Antakya) Yapılan Hidrobiyolojik Çalışmalar", *V. Türk Biyoloji Kongresi Tebliğleri 10-15 Temmuz 1967*, İstanbul 1967, s. 181.

¹⁸⁷ *Hakimiyet*, 7 Aralık 1953.

“Doğumuzda Akpınar köyü¹⁸⁸ ve uzaklardan da zirveleri karlarla örtülmüş Amanos dağları, ufukumuzu çerçevesiyor. Kızılkaya (Murat Paşa Kızılkaya), Kastal (Kastal Kızılkaya)¹⁸⁹, Hırsızpınarı, Muratpaşa¹⁹⁰ köylerini geçip, peşimizde bıraktığımız zaman, ovanın bittiğine şahit olduk. Habibineccar dağlarının eteklerinden başlayan ova, nihayet Amanos dağlarının eteklerinde sona erivermişti. Kaleobası, Hacı Alaslı, Çataltepe, Abalaklı, Torun köylerini geçince, (Karasu)demir köprüsüne geldik. Altından Karasu nehri akıyordu. Buradan Kırıkhan kazası bütün ihtişamıyla görünmeye başladı...”¹⁹¹

Yazar, çarşı yolunu takip ederek Kırıkhan’a girdiklerini, yağmur sularının akması için asfaltın iki kenarında, taştan dar arkların bulunduğunu ifade etmektedir. Ona göre, 1953’te Kırıkhan, bağlık, bahçelik, ağaçlık, sebzelik ve çok şirin bir yerdi.¹⁹² Bu havalideki bağcılığın gelişmesine yardım etmek ve üzüm fiyatlarını artırmak için¹⁹³, Tekel İdaresi, Kırıkhan’da, 1945 yılı sonunda bir şarap fabrikası kurmuştu.¹⁹⁴

Kırıkhan-İskenderun Yolculuğu

İskenderun’a doğru yola koyulan Yenen, batı tarafında köyü görünen Soğuksu değirmenin önünden geçmiş, ilerideki Bayram ve Mustafa köyleri ile yolun doğusundaki Kıcı¹⁹⁵ ile Kurtlu¹⁹⁶ köylerini görmüştü. Yolun ilerisinde Top Boğazı Karakoluna gelmiş ve bir gün önce İskenderun’dan Antakya’ya giderken geçtiği yola ulaşmıştı. Bu yoldan yine elli, altmış kadar virajdan oluşan iki üç metre ilerisinin zor seçilebildiği sisli Belen sırtlarını aşarak Derindere Karakolundan sonra, Belen geçidine varmış ve oradan da nahiye merkezine gelmiştir.¹⁹⁷

Bundan sonrası yine yazarın anlatımına bırakalım:¹⁹⁸

Sol tarafımızda üstü çiçeklendirilmiş bir mezar vardı! Baş tarafında yükselen geniş mermer sütuna, sarı yıldızla şunlar yazılmış: 1330 (1914) senesinde başlayan Harb-i Umumi’de vatan ve millet için fedai can eden, 41. Fırkanın ruhları burada medfundur.

Şoför mezara baktığını görünce:

“Burası Belen Şehitliğidir beyim” dedi.

¹⁸⁸ Reyhanlı’nın Hamam Bucağına bağlı bir köydür. *Köylerimiz*, s. 26.

¹⁸⁹ Bu iki köyün tam isimleri parantez içerisinde yazıldığı gibidir. Ancak Kastal Kızılkaya köyüne köylerimiz adlı etütte rastlanmamıştır. *Köylerimiz*, s. 415; *Hatay Vilayeti İdari Taksimatı* 1940, s. 30.

¹⁹⁰ Kırıkhan’a bağlı bir köydür. *Köylerimiz*, s. 414.;

¹⁹¹ *Hakimiyet*, 7 Aralık 1953.

¹⁹² *Hakimiyet*, 8 Aralık 1953.

¹⁹³ *Atayolu*, 22 Ağustos 1946.

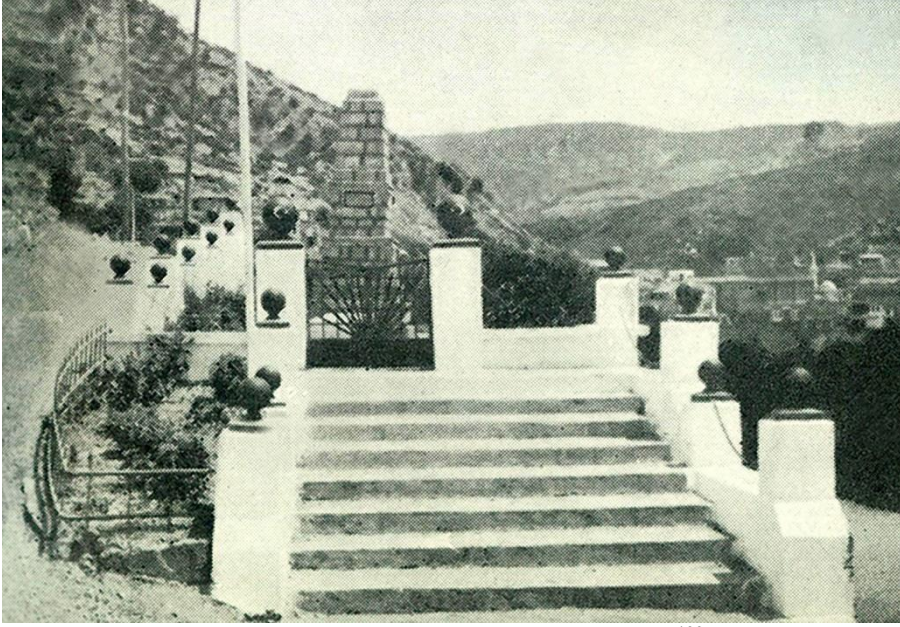
¹⁹⁴ *Yeniğün*, 23 Eylül 1945.

¹⁹⁵ Kıcı köyü İskenderun’un Belen bucağına bağlıydı. Diğer köyler tespit edilemedi. Şaşmaz, *Türkiye’nin İdari Taksimatı (1920-2013)*, s. 190.

¹⁹⁶ Bu köyün ismine 1914 tarihli Beylan(Belen) kazasına bağlı köylerin isimleri arasında rastlanmıştır. Silay, *Belen Derbendi*, s. 29.

¹⁹⁷ *Hakimiyet*, 8 Aralık 1953; 9 Aralık 1953.

¹⁹⁸ *Hakimiyet*, 9 Aralık 1953.



41. Fırka Şehitliği'nin 1948'deki Hali¹⁹⁹

Birinci Dünya Savaşı'nda vatan ve millet için canlarını feda eden 41. Fırka kahramanları için, Belen Şehitliği ilk olarak 1914 yılında fırka komutanı Musa Kazım Bey tarafından yaptırılmıştır. Yine Musa Kazım Bey'in delaletiyle fırka askerlerinden Halepli oğullarından Mahmut Usta'ya bir de abide inşa ettirilmiştir. Bu abidenin üstündeki kitabe işgal yıllarında Ermeni Lejyonları tarafından sökülülmüştür. Hatay Devleti zamanında bu abidenin kitabesi yeniden yazdırılarak yerine takılmıştır. Belen Şehitliği, 1980 ihtilalinden sonra, 1981 yılında bakıma alınmış ve abide eski özelliğini kaybetmiştir.²⁰⁰

Yenen, "Hatay Notları" nı şu cümleleriyle tamamlamıştır.²⁰¹

*...Artık akşam olmuş hava iyiden iyiye kararmıştı. Bundan sonra yokuşlu yolumuz yoktu. Şimdi hiç durmadan baş aşağı gazla iniyorduk. Sarı Mazı mevkiyle Soğukoluk yaylasını geçince, İskenderun Körfezi pırıl pırıl yanan elektrik ışıkları altında görünmeye başladı. Limana girmiş bulunan gemilerden süzülen ziyalar, durgun denizin sahinde tel tel akisler yaparak sahile uzanyor. ...Nihayet 17'yi 30 geçe İskenderun'a vasil olduk."*²⁰²

Muzaffer Yenen, İskenderun'da başladığı Hatay gezisini yine burada bitirirken, onun ifadesiyle İskenderun'un en lüks ve güzel gazinosu Çiçek'te²⁰³ akşam yemeğini

¹⁹⁹ Bu fotoğraf için Adnan Çalışkan'a teşekkür ederiz.

²⁰⁰ Sılay, *Belen Derbendi*, s. 27.

²⁰¹ *Hakimiyet*, 9 Aralık 1953.

²⁰² *Hakimiyet*, 10 Aralık 1953.

²⁰³ Çiçek lokantası ve gazinosu, denize nazır bir yerdedi. Balcı, *Turistik Hatay*, s. 59.

yemiş ve sonra sinemaya gitmiştir. Daha sonra Metrdotel'den²⁰⁴ eşyasını alarak faytonla tren istasyonuna hareket etmiştir. 23'te trenle Payas, Dört Yol ve Erzin üzerinden Toprakkale'ye gelmiş ve Adana'dan gelen Malatya-Diyarbakır postasına aktarma yaparak 1.45'te Erzurum'a varmak üzere, buradan Malatya'ya hareket etmiştir.²⁰⁵

Sonuç

1953 yılında Hatay'ı gezen Muzaffer Yenen, "Hatay Notları" adlı yazı serisinde, şehri tarihî, turistik, sosyo-ekonomik, kültürel vb. birçok yönden ele almış ve bize çok değerli bilgiler aktarmıştır. Daha da önemlisi belgesel niteliğindeki bu bilgilerin, Hatay'dan yüzlerce kilometre uzaklıktaki Erzurum'da yerel bir gazetede yayınlanmasıdır. Söz konusu bilgiler, Hatay'ın o günkü durumuyla Fransız mandası altındaki vaziyetini karşılaştırma imkânı vermesi açısından ayrıca bir önem taşımaktadır. Yazarın notlarına baktığımızda, bilinenin aksine, Fransız manda yönetiminde Hatay'da yapılanları göz ardı etmemekle beraber, anavatana katıldıktan sonra Hatay'a, Türkiye Cumhuriyeti tarafından kayda değer yatırımlar yapıldığı aşikârdır. Bu minvalde bilhassa yol yapımında Fransızların 18 yılda yaptıklarını Türkiye Cumhuriyeti 8-10 yıl gibi kısa bir sürede gerçekleştirmiştir. Cumhuriyet döneminde Hatay'da manda döneminden daha fazla asfalt yol yapıldığı gibi mevcut asfalt yollar da iki kez asfaltla kaplanmıştır.

Benzer şeyleri İskenderun Limanı için de söylemek mümkündür. Zira İskenderun Limanı'nın modern bir hale getirilmesi Cumhuriyet döneminde gerçekleşmiştir.

Ticaret, tarım ve sanayi alanında Hatay'ın ilerlemesi ve gelişmesi, Türkiye'nin bölgeye yönelik politikalarıyla sağlanmıştır. Hatay, Cumhuriyet döneminde özellikle meyve, sebze ve pamuk üretim alanında büyük bir atılım göstermiştir. Pamuk üretimindeki artışa bağlı olarak Hatay'da yeni iplik ve dokuma fabrikaları kurulmuştur. Bunun yanı sıra yağ, sabun, kiremit, un ve çırçır fabrikalarıyla sanayi alanında belirgin bir inkişaf meydana gelmiştir.

Kısacası, gezginin notlarında da ifade edildiği gibi Hatay, Fransız idaresi altında kaybettiği siyasî, sosyal, iktisadî, kültürel hürriyetini Türkiye Cumhuriyeti'ne katıldıktan sonra tekrar kazanmıştır. Türkiye'nin bölgeye özel önem vermesi ve her bakımdan desteklemesi sonucu şehir, 1940'lardan itibaren büyük bir atılım süreci içerisine girmiş ve 1950'lerin başında canlı, yaşanabilir bir yer haline gelmiştir.

²⁰⁴ Burası İskenderun'a vardığında eşyasını bıraktığı oteldir. Yenen'in gazetedeki notlarında bu şekilde yazmaktadır. Ancak ismin yazımında bir hata olması kuvvetle muhtemeldir.

²⁰⁵ Hakimiyet, 10 Aralık 1953.

Kaynaklar

1. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

- BCA, 030.0.018.001.002.91.59.18.
BCA, 030.0.018.001.002.99.80.4.
BCA, 030.10.0.0.67.447.4.
BCA, 030-0-010-000-000-155-94-7.
BCA, 030.10.0.0.67.447.4.
BCA, 30.18.1.2.116.39.1.
BCA, 030.0.018.001.002.88.87.13.
BCA, 030.0.018.001.002.88.92.2.
BCA, 030.0.018.001.002.90.28.8.
BCA, 030.0.010.000.000.171.188.10.
BCA, 030.0.018.001.002.110.5.11.
BCA, 030.0.018.001.002.111.36.11.
BCA, 030.0.010.000.000.8.48.14.
BCA, 030-0-010-000-000-81-532-7.

2. Resmi Yayınlar

- Ayın Tarihi, 17 Haziran 1951.
Köylerimiz 1 Mart 1968 gününe kadar, İçişleri Bakanlığı İller İdaresi Genel Müdürlüğü, Ankara 1968.
Ormancılık İstatistik Albümü 1955-1959, Tarım Bakanlığı Orman Genel Müdürlüğü, Ankara, 1963.
TBMM Zabıt Ceridesi, C.III, D.8, 1946.
TBMM Zabıt Ceridesi, B:54, 27.2.1949, O:2.
TBMM Zabıt Ceridesi, B:110, 31.5.1937, O:1.

3. Gazeteler

- Atayolu
Hakimiyet
Hataypostası
İleri Hürriyet
İskenderun
Sabah
Tanin
Yeni Devir
Yenigün
Yeniyol

4. Telif Kitap, Makale vd.

- Ahmet Şerif, *Anadolu'da Tanin*, haz. Mehmed Çetin Börekçi, C. I, Ankara 1999.
Alagöz, Cemal, "Coğrafya Gözüyle Hatay", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, II/2, Ankara 1944, (203-216).

- As, Efdal, “*Cumhuriyet Dönemi Ulaşım (1923-1960)*”, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir 2006.
- Atalar, Münir, “Hacc Yolu Güzergâhı ve Masrafı (Kara Yolu, 1253/1837)”, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Sayı: 4, Ankara 1993, (43-90).
- Balcı, Şükrü, “Mesken Buhranı”, *Yenigün*, 22 İlkteşrin 1943.
- Balcı, Şükrü, *Turistik Hatay*, Basım Yeri ve Yılı Yok.
- Beşirli, Mehmet, “Haydar Paşa Liman Şirketi’ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi(1911)”, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 11, 2004 Konya, (179-203).
- Çağlayan, Hasan, *Hatay Milletvekillerinin TBMM’deki Çalışmaları (1939-1950)*, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Hatay 2016.
- Çalışkan, Vedat, “Amik Ovası ve Amik Gölü: Bir Sulak Alanı Kurutma Deneyiminin Günümüze Ulaşan Etkileri”, *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı: 41, İstanbul 2003, (97-125).
- Çelik, Şemsettin, “Hatay Alevileri(Nusayrileri) Hakkında Bazı Notlar (1938-1950)”, *Alevilik Bektaşilik Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 11, Köln-Almanya 2015, (65-98).
- Çelik, Şemsettin, *Hatay’da Siyasî Hayat (1939-1950)*, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Erzurum, 2014.
- Çetinkaya, Sevda, “Cilvegözü Sınır Kapısının Coğrafi ve Fonksiyonel Özellikleri”, *VI. Hatay Tarihi ve Kültürü Sempozyumu Bildirileri, 19-20 Nisan 2002*, Haz. Mehmet Tekin, Antakya 2004, (241-253).
- Develioğlu, Ferit, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Ankara 1996, s. 1038.
- Duran, Yusuf, *İskenderun Sancağında Fransız Mandası*, Ankara 2010.
- Düzdağ, M. Ertuğrul, *Mehmed Akif Mısır Hayatı ve Kur’an Meali*, İstanbul 2009.
- Düzgün, Nur, *Güney’in İncisi Hatay*, Adana, Basım Yılı Yok.
- Efe, Aydın, *Antakya ve Çevresi Türkmenleri: Küçük Alioğulları ve Reyhanlı Aşireti (XIX. Yüzyıl)*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum 2012.
- Gülen, Dinçer, “Kudret Hamamında (Antakya) Yapılan Hidrobiyolojik Çalışmalar”, *V. Türk Biyoloji Kongresi Tebliğleri 10-15 Temmuz 1967*, İstanbul 1967, (181-184).
- Hatay İl Yıllığı 1967*, İstanbul 1968.
- Hatay Vilayeti Mektupçuluğu, *Hatay Vilayeti İdari Taksimatı 1940*, Antakya, Basım yılı yok.
- Korkmaz, Hüseyin- Mehmet Gürbüz, “Amik Gölü’nün Kültürel Ekolojisi”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı:17, İstanbul Ocak-2008, (1-26).
- Mursalöğlu, Şemsettin, “Hatay Kurtuluş Davası Başlarken/Bir Anı”, *Türk Tarih ve Edebiyatında Hatay Fikir ve Sanat Dergisi*, Sayı: 1, Ankara 1986, (6-7).
- Sılay, Mehmet, *Belen Derbendi*, Ankara 1998.
- Sılay, Mehmet, *Hatay’da Sosyo-Kültürel Çevre*, Antakya 1994.
- Şaşmaz, Musa, *Türkiye’nin İdari Taksimatı (1920-2013)*, C. VII, Ankara 2014.
- Tekin, Mehmet, *Hatay İşgal Yılları ve Bağımsız Hatay Devleti Kronolojisi(1918-1920)*, Ankara 2015.
- Tekin, Mehmet, *Hatay Tarihi*, Ankara 2000.

- Tozlu, Selahattin, “Antakya ve Çevresi Türkmenleri Hakkında Bazı Notlar(Büyük Selçuklulardan Osmanlılara Kadar)”, *Sosyal Bilimler Dergisi*, VII/39, 2007, (145-161)
- Tozlu, Selahattin, *Antakya (Hatay) Tarihi Bibliyografyası*, Fırat Üniversitesi Yayınları, Elazığ 2009.
- Türkiye’de Halk Ağzından Derleme Sözlüğü*, TDK, c. 4., Ankara 1969.
- Türkiye’de Halk Ağzından Derleme Sözlüğü*, TDK, c. 1., Ankara 1963.
- Türkmen, A. Faik, *Mufassal Hatay Tarihi*, C.1, İstanbul 1937.
- Ürkmez, Naim, *Tanzimat’tan I. Dünya Savaşı’na İskenderun*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum 2012.
- Ürkmez, Naim, *Doğu Akdeniz’de Bir Liman Kenti: İskenderun (1914-1919)*, Ankara 2016.
- Yaman, Adem- Fatih Yaman, *Hatay İline Genel Bakış*, Hatay 2007.
- Yazganalp, Tarık Mümtaz, *Çizgiler ve Bilgiler*, Halep 1936.
- Yorulmaz, Şerife, “Fransız Manda Yönetimi Döneminde İskenderun Sancağı(Hatay)’nın Sosyo-Ekonomik ve Siyasal Durumuna İlişkin Bazı Kayıtlar (1918-1939)”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı: 22, Ankara 1998, (231-259).

5. İnternet Kaynakları

<http://www.antakyaturu.com/index.php?okod=67>

(Son Erişim Tarihi: 21.05.2017).

<http://www.belen.gov.tr/sogukoluk-guzelyayla-mahallesi-piknik-alani>

(Son Erişim Tarihi: 21.05.2017).

www.tdk.gov.tr.

<http://www.nuveforum.net/1191-terimler-sozlugu-h/259647-hatay-tarim-isletmesi/>

(11.05.2017).

