



OSMANLI DÖNEMİNDE MARAŞ'TA TİCARET  
(XIX. YÜZYILIN SONU VE XX. YÜZYILIN BAŞLARINDA)



Dr. Harun ŞAHİN<sup>1</sup>

**ÖZ**

Maraş, tarihte Anadolu'yu dış dünyaya bağlayan önemli ticaret yolları üzerinde bulunmaktaydı. Tarihteki bu önemi nedeniyle ki, Maraş ve çevresi büyük devletler arasında hakimiyet mücadelelerine sahne olmuştur. Maraş yöresinin Selçukluların egemenliği altına girdikten sonra da iktisadi önemini devam ettirdiği anlaşılmaktadır. Maraş'ta, Dulkadirli Beyliği zamanında ise ticari hayatın canlı olduğu bugün bile anlaşılabilir. Osmanlı Devleti'nin yöreyi hâkimiyeti altına almasından sonra (1522) bölgenin ekonomik önemi azalmaya başlamıştır. Ancak daha sonraki dönemlerde bölgenin ticari hayatında canlılığın arttığı görülmektedir. XVIII. yüzyılda Osmanlı Şehirleri'ni olumsuz yönde etkileyen siyasi karışıklıklar Maraş ve çevresini de ekonomik olarak etkilemiştir. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde ulaşım konusunda yaşanan büyük sıkıntılar Maraş ve çevresinde de ticari hayatı büyük ölçüde etkilemiştir. Maraş'ın dış dünyayla yaptığı ticaret Halep Ticaret Evi onayıyla yapıyordu. İskenderun Limanı hem Halep, hem de vilayete tabi şehirlerin dış dünyaya açıldığı yegâne iskele konumundaydı. Bölgede üretilen ürün fazlası Suriye, Mezopotamya, Doğu Asya ve Avusturya'ya ihraç edilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Maraş, Halep, İskenderun

COMMERCIAL LIFE OF MARAŞ IN THE OTTOMAN PERIOD  
(AT THE END OF NINETEENTH CENTURY AND AT THE BEGINING OF  
TWENTIETH CENTURY)

**ABSTRACT**

Maraş was standing on the important trade ways which connect Anatolia to the foreign world. Because of it's importance in history, Maraş and it's neighbourhood has become an area for sovereignty struggles between the big nations. It's understood that Maraş territory's importance has continued after entering to the sovereignty of Seljuks. In Maraş, at the time of Dulkadir Administration it's even today understood that the commercial life was alive. After Otoman State has occupied the territory, it's economical importance has decreased. But later the commercial life of the territory has increased. The political crises which effect the Otoman cities in a negative way in 18. century, has also effected Maraş and

<sup>1</sup> T.C. Nizip Kaymakamlığı, Dr. Abdulkadir Erdil İ.Ö.O., [harunshahin2@yahoo.com.tr](mailto:harunshahin2@yahoo.com.tr)



it's territory economically. However, the big problems of transportation which occurred lately in Ottoman State, has also effected the commercial life in Maraş. Maraş's trade with the foreigners was being done with the approval of Aleppo Trade House. The port of İskenderun was the only port for both Halep and other cities. Much of the products have been exported to Syria, Mesopotamia, East Asia and Austria.

**Key Words:** Maraş, Aleppo, İskenderun

## GİRİŞ

Osmanlı Devleti'nin taşra eyalet ve sancaklarının siyasi ve sosyal tarihlerini konu alan bilimsel çalışmalar önemlidir. Ancak, siyasi tarihin yanı sıra Osmanlı Devleti'nin iktisadi ve mali tarihinin aydınlatılması amacıyla yapılan araştırmalar da büyük önem arz etmektedir. Özellikle son zamanlarda Osmanlı kentlerinin iktisadi ve mali yapılarını ortaya koymak amacıyla hazırlanan bilimsel çalışmalarda artışlar dikkat çekmektedir. Söz konusu çalışmalardan Osmanlı Arşiv belgelerine dayalı olarak birincil kaynaklara müracaat edilmek suretiyle yapılmakta olan çalışmalar daha da önemlidir. Konuyu iktisadi ve mali açıdan ele alan kent tarihi çalışmaları sayesinde Osmanlı toplumunun iktisadi yapısı daha iyi anlaşılmasına başlanmıştır.

Araştırmamızda Maraş Sancağı'nı konu edinmemizin birkaç nedeni vardır. Maraş çok eski dönemlerde, yol güzergâhı üzerinde bulunduğu ticari hayatın canlı olduğu önemli bir ticaret merkezi konumundaydı. Yapılan arkeolojik ve tarihi araştırmalar sonucunda Hititler döneminde yörede önemli beşeri tesisler bulunduğu ve ekonomik canlılığın olduğu anlaşılmaktadır. (Darkot, 1955:311) Maraş, geçmişte büyük medeniyetlere ev sahipliği yapmış Osmanlı Devleti'nin önemli ve kadim şehirlerinden biriydi. Maraş tarihte Anadolu, Mezopotamya ve Mısır'dan gelen ticaret yollarının birleştiği önemli bir kavşak niteliğindedir. Maraş ve çevresi bu stratejik önemini Osmanlı dönemine kadar büyük ölçüde korumuştur.

Yukarıdaki düşüncelerden yola çıkarak Maraş'ta ticarî hayatta yaşanan gelişmeleri başta Osmanlı arşiv belgeleri ve Halep Vilayet Salnameleri olmak üzere yerli ve yabancı tarihçilerin eserleri ile, bu konuda yapılmış bilimsel çalışmalardan yararlanarak Maraş Sancağı'nın ticari durumunu ortaya koymaya çalışacağız. Araştırmamız dönem olarak XIX. yüzyılın sonu ile XX. yüzyılın başlarını kapsamaktadır. XX. yüzyılın başlarında Maraş Sancağı'ndaki ticari faaliyetleri ortaya koymadan önce, öncelikle XX. yüzyıla kadar Maraş Sancağı'nın ticaret ve ulaşım durumu üzerinde duracağız.

## I. XX. YÜZYILA KADAR TİCARET VE ULAŞIM

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



Maraş, Orta Tunç Çağı'nda (M.Ö. 2000-1500) Suriye ve Mezopotamya bölgesini Kapadokya ve Anadolu'nun diğer kentlerine bağlayan önemli bir kervan yolu üzerindeydi. (İl Turizm Müdürlüğü, 2002:10-11) Maraş yöresi höyük tipi yerleşim yerlerinin fazlaca olduğu bir bölgedir. Höyükler vadi düzlüklerinde, dere yataklarında ve yolların geçtiği yerlerde kurulmuştur. Bu dönemde Maraş'ın ulaşım bakımından önemli bir konumda olduğu tahmin edilmektedir. Şehir M.Ö. 19. yüzyılda Hitit Devleti'nin önemli bir kenti konumundaydı. Hititler zamanında kurulmuş olan ve Fırat Nehri kıyısında bulunan Samsat (Samasola)'dan gelen bir yol Maraş ve Göksun'dan geçerek Kayseri'nin güneyinden Boğazköy'e (Hattuş) ulaşmaktaydı. (Gürbüz, 2001:215)

Hititlerden sonra Maraş'ta Asurluların hâkim olduğu görülmektedir. Maraş, Asur Ticaret Kolonileri çağında da Anadolu'yu Mezopotamya'ya bağlayan önemli bir ticaret yolu üzerinde bulunmaktaydı. Bu dönemde Orta Anadolu'daki bağımsız kent devletlerinden Kaniş ile Yukarı Mezopotamya'dan Dicle kıyısındaki Asur şehirlerini birbirine bağlayan bir yol Asur, Urfa, Adana ve Gülek Boğazı'ndan geçmekteydi. Söz konusu yol Maraş yakınlarından da geçmekteydi. Daha önceki devirlerde olduğu gibi bölge Romalıların hâkimiyeti altına girdikten sonra da önemli bir yerleşim yeri olma özelliğini korumuştur. Selçuklular zamanında ise Kayseri'den gelip Göksun'dan ve Maraş'tan geçerek Halep'e ulaşan bir kervan yolu işlek olarak kullanılmaktaydı. Kayseri, Sarız, Hurman, Elbistan, Göynük, Halep yolu üzerinde bulunan Göynük kasabası, Maraş'a çok yakın bir yerleşim yeri idi. Bu güzergâh Ceyhan Nehri üzerinden Maraş'a ulaşmaktaydı. Bu yol Osmanlılar döneminde de kullanılmıştır. (Gürbüz, 2001:192-215)

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

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

XVI. yüzyılda Maraş'ta birçok sosyal müessesenin tesis edilmiş olması (cami, mescit, han, hamam vs.) şehrin ticari noktada canlılık kazandığının bir göstergesidir.<sup>2</sup> Maraş Osmanlılar zamanında da konar-göçer aşiretlerin geçiş noktasında bulunmaktaydı. Bu geçişlerde yörükler, ürettikleri hayvansal ürünleri Maraş'ta pazarlama imkânı bulmaktaydılar. (Gürbüz, 2001:193)

Maraş daha önce de belirttiğimiz gibi önemli bir kervan yolu üzerinde kurulmuştu. Ulaşımının kervan yollarından sağlandığı zamanlarda şehir ekonomik ve askeri açıdan önem kazanmıştır. Şehirden geçen önemli kervan yollarından biri kuzey Anadolu'dan gelerek

<sup>2</sup> E. Çelebi'nin Maraş Şehri'yle ilgili gözlemlerinden biri de şehir halkının ticari faaliyetlerle geçindiğini belirtmesidir. Bkz. Evliya Çelebi (1935), Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Cilt:9, İstanbul: MF. V. Devlet Matbaası, s.347



Erzurum yaylasından geçip Toroslar'a ve daha sonra da Çukurova'ya inen, buradan da Suriye ve Mısır bölgesine ulaşan yoldur. Orta Anadolu'dan gelerek güneye doğru devam eden Bağdat kervan yolu da Maraş'tan geçmekteydi. (Yurt Ansiklopedisi, 1982/8:5701)

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

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

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

Tarihte Maraş'tan geçen en önemli güzergâhlardan biri Antakya, Halep ve Mezopotamya'dan gelerek İç Anadolu'ya ulaşan yol olmuştur. Bu yol Maraş'tan gelip Ceyhan Vadisi (Fırnis ve Süleymanlı civarı) Elbistan'a ve buradan da Göksun veya Elbistan'a, buradan da Kayseri'ye kadar ulaşmaktadır. İç Anadolu'dan gelen bir kısım yollar Elbistan, Göynük (Maraş'ın doğusundaki tarihi bir yerleşme) üzerinden Halep'e ulaşmaktaydı. Aynı zamanda doğu şehirlerinden gelerek Akdeniz kıyılarına geçiş yapan yolların da Maraş'tan geçtiği olmuştur. (Gürbüz, 2001:215) Maraş tarihte Ön Asya ve Afrika'yı Anadolu'ya bağlayan önemli yollar üzerinde kurulmuştur. (Yurt Ansiklopedisi, 1982:8/5701)

Yukarıda belirttiğimiz gibi tarihte Maraş coğrafi konumu itibariyle bulunduğu bölgede önemli bir merkez rolü oynamıştır. Bunun nedeni şehrin ticari ve askeri olarak önemli bir ulaşım güzergâhı üzerinde olmasından kaynaklanıyordu.

XIX. yüzyılın sonlarında Maraş Sancağı'nın ulaşım durumunu inceleyen Cuinet, bu dönemde sancakta Maraş-Karataş yolu ile Sis-Adana yolları haricinde arabanın işleyebileceği yolların bulunmadığını belirtiyor. Arabanın işleyebileceği yolların bir bölümünün kullanımına izin verilmediği gibi yolların yalnız belli kısımları işe yaramaktaydı. Bu dönem Adana-Mersin demir yolu hattının Fırat'a kadar uzatılması ve Maraş'tan geçmesi ümit edilmektedir. Maraş'ı çevresine bağlayan bağlantı yollarının yapımı Halep Vilayeti vergi gelirlerinden karşılanabileceği belirtilmektedir. Sancakta hemen hiç yol bulunmamasına rağmen taşımacılık tamamen kara yoluyla gerçekleştirilmekteydi. Bölgede su taşımacılığı kullanılmamaktaydı.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Kazada yol ve geçitler henüz gelişmemiştir. Taşımacılıkta deve, at ve öküzlerden yararlanılmaktadır. Bkz. Şemseddin Sami, "Haleb", age., Cilt: 6, s.4264



Taşımacılıkta at, eşek, öküz ve ineklerden yararlanılmakta ve bunlardan oluşturulan kervanlarla ulaşım sağlanabilmekteydi. (Cuinet, 1891:232)

Maraş, 1599 yılında Celali Hüseyin Paşa tarafından yağmalanmıştır. XVIII. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı Şehirleri'ni olumsuz yönde etkileyen siyasi karışıklıklar Maraş ve çevresini de ekonomik olarak etkilemiştir. Şehirde ayanlarla eski aileler arasında anlaşmazlık sürüp gitmekteydi. Maraş ve çevresi XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bölgedeki aşiretlerin asayiş sorunu nedeniyle ticari bakımdan güvensiz bir bölge olmuştur. (Gündüz, 2001:194)

XIX. yüzyılın ikinci yarısında bölgenin iktisadi yapısı özetle şöyleydi: Köylerde tarım, hayvancılık ve ormancılık faaliyetleri yürütülürken şehirde ise küçük el sanatları ticaret, manifatura, tarımla meşgul olunmaktaydı. Bu dönemde ovalarda zirai üretim yapılırken dağlık yerlerde zeytincilik, bağcılık ve ceviz üretimi yaygındı. Maraş Şer'iyye kayıtlarından özellikle Bertiz yöresinde bağcılığın yaygın olduğu anlaşılmaktadır. Kayıtlarda miras bölüşümü yapılırken kürüm-ü mülk (üzüm çubuğu) ifadesi sıklıkla geçmektedir. Şehirde dericilik, demircilik, marangozluk ve boyacılık önemli sanat dallarıydı. Bu yıllarda şehrin en önemli ticaret mallarından biri cehridir. Cehri bitkisi boya sanayiinde kullanılmakta olması nedeniyle yörede altın ağaç olarak da adlandırılmıştır. Bölgenin en önemli ticaret merkezi durumunda olan Halep'in cehri ihtiyacını Maraş-Antep yöreleri karşılamaktaydı. 1906 yılında cehri üretimi 300 ton olarak gerçekleşmiştir. (Hurç, 2004/II:581)

Osmanlı döneminde Maraş'ın iktisadi ve ticari önemi azalmasının en önemli nedenlerinden biri özellikle Osmanlı Devleti'nin son döneminde ulaşım konusunda yaşanan büyük sıkıntılardır. Ticari faaliyetlerin büyük ölçüde aksamasına neden olan ulaşım sorununa Osmanlı arşiv kayıtlarında da değinilmektedir.<sup>4</sup>

Cuinet'e göre XIX. yüzyılın sonlarına gelindiğinde şehrin ticari önemi büyük ölçüde azalmıştı. Ulaşım konusunda geri kalmışlık özelliği taşımaktaydı. Bu dönemde işlek olan Adana-Mersin demiryolu hattı Fırat'a ulaşmamaktadır.<sup>5</sup> Söz konusu demiryolu hattının Maraş'a kadar uzatılması şehrin iktisadi durumunu iyileştireceği ümit edilmektedir. Taşımacılıkta motorlu araçlardan yeteri kadar yararlanılamıyordu. Bu nedenle de ulaşım genellikle hayvan gücüne (deve, at, eşek, katır, öküz vs.) dayanmaktaydı. Çevre vilayetlere ihraç edilen ürünler büyük ölçüde yük hayvanlarıyla taşınmaktaydı. (Cuinet, 1891:232)

1890'ların başında Maraş'ta Hindistan pirincinden daha kaliteli pirinç üretilmekteydi. Bu nedenle Maraş'ın en önemli ihraç ürünü pirinçti. Pirinçler ülkenin farklı bölgelerine Mısır'a ve Orta Asya'ya gönderiliyordu. Ancak mevcut pirinç üretim miktarının çok az bir kısmı dış satıma konu oluyordu. Yörede sarı bal mumu da üretiliyordu. Bu ürünlerin büyük bir bölümü Marsilya'ya ihraç ediliyordu. Mazı ağacından mobilyalar, kurutulmuş meyve ve üzüm, sabun imalatı, pamuk ve susam üretimi, salep, zeytinyağı, tahtadan işlenmiş ürünler, ağaçtan çantalar, deve ve keçi kılından üretilen çantalar da imal edilmekteydi. Bu ticaret Halep Ticaret Evi onayıyla yapılıyordu. Üretilen pirinç ve şarabın fazlası Suriye, Mezopotamya ve Doğu Asya'ya da ihraç edilmiştir. Sancakta üretimi eski

<sup>4</sup> Bkz. BOA, DH.İD., Dosya no:25, Gömlek no:17, Belge No:1/10

<sup>5</sup> 7 S 1311 tarihli belgede Maraş-Karaman Ereğlisi, Porsuk-Aksaray ve Malatya-Harput Demiryolları imtiyazının Mersin-Tarsus-Adana Şimendifer Kumpanyası Müdürlüğü'ne verilmesi talep edilmektedir. Bkz. BOA, Y..PRK.TNF, Dosya No:4, Gömlek No:3



dönemlerden beri yapılan bal ise yerinde tüketilmekle birlikte Avusturya'ya da ihraç edilmiştir. (Cuinet, 1891:228-233)

Yukarıda Maraş'ta üretildiği belirtilen ürünlerin dış satımı Halep, İzmir ve İskenderun yoluyla gerçekleştirilmekteydi. XIX. yüzyılın sonlarında Maraş'ın ihtiyacı olan ürünlerin ithalatı Beyrut üzerinden yapılmıştır. Bu yıllarda yörenin en önemli ithalat ürünleri şunlardır: Kahve, kundura yapımında kullanılan işlenmiş kösele, sigara kâğıdı. Ayrıca Avusturya ve Fransa'dan şeker, Avusturya'dan kibrit, İngiltere'den pamuk ipliği ve pamuklu kumaş, Almanya'dan da kırmızı pamuk ipliği ve yünlü kumaşlar getirilmekteydi. (Yurt Ansiklopedisi, 1982:5665-5666) Fransa'dan kahve, mum, deri, yünlü kumaş, sigara kâğıdı, şeker, kibrit; Almanya'dan yün kumaş, kırmızı yün iplik; İngiltere'den beyaz yün iplik, pamuklu bez; Mısır'dan şeker; İsviçre'den yazma, mendil; Rusya'da (Bakü'de) üretilen petrol İskenderun kanalıyla ithal edilmekteydi. (Cuinet, 1891:235)

Yine yüzyılın hemen sonunda Maraş Sancağı'nda tarımsal üretim ihtiyaçtan fazla üretilmektedir. Bunlar iç ve dış ticarete konu olmaktadır. İhraç edilen ürünlerden pirinç ve rakı şarabı Şam ve Cezire taraflarına, diğer bir kısım mahsulât da (palamut ve dağlardan toplanan bir kısım ürünler) İskenderun kanalıyla Avrupa'ya gönderilmiştir. Kaliteli tütünler üretilmekte ve Mısır'a ihraç edilmekteydi. (Şemseddin Sami, 1316:4263)

## II. XX. YÜZYILIN BAŞLARINDA TİCARİ HAYAT

Halep Şehri XX. yüzyılın başlarında Maraş'ın ticari münasebetlerinin en yoğun olduğu şehirlerden biriydi. Halep şehriyle birçok alanda ticaret yapıldığı gibi Maraş'ta üretilen sebze ve sebze tohumları yıl boyunca Halep'e ihraç ediliyordu. (El-Halebî, 1993/I:104) İskenderun Limanı hem Halep, hem de vilayete tabi şehirlerin dış dünyaya açıldığı yegâne iskele konumundaydı. Oysa 1860'larda Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla birlikte Avrupa, İran ve Bağdat ticaretinin İskenderun bağlantısında kopma olmuştur. Daha önce kara ticaretinde yol güzergâhında bulunan Halep ve Maraş şehirleri dış ticaretin Süveyş Kanalı'yla denizlere taşınmasıyla birlikte İskenderun Limanı önemini kaybetmiştir. Söz konusu ticaretin yönünün değişmesiyle birlikte Halep, Maraş, Urfa, Antep, Kilis ve Antakya'da sınaî üretim o denli olumsuz etkilenmiştir ki, kumaş tezgâhlarının yarısı atıl duruma düşmüştür. (İbn-i Nüzhet Cevad, 1328:148)

Bu dönem Maraş'ta dericilik en yaygın ekonomik faaliyetlerden biriydi. Deri mamülllerinden sahtiyan (cilalanmış boyalı deri) ile çizmeler, dokumacılıkta bez ve aba üretimi, serraciye (at takımları) Kayseri, Kozan, Adana, Cebel-i Bereket ve Malatya yörelerine ihraç edilmekteydi. Bağcılığın yaygın olarak yapıldığı Maraş'ta üretilen pekmez ve kuru üzüm Adana, Sivas ve Malatya'ya pazarlanmaktaydı. (Doğan, 1999:306)

1326 tarihli Halep Vilayet Salnamesi'ne göre bu dönem şehirde üretimi yaygın olarak yapılan çeşitli saraciye ürünleri, aba, sahtiyan, alaca, çarşaf ve hamam takımları, pekmez ve çeşitli şıralar Sivas, Kayseri, Adana ve Harput (Elazığ) vilayetlerine ihraç edilmekteydi. (Öztürk, 2006:792)

Maraş mutasarrıflığınca 1911 tarihli tahrirat raporunda yörenin ticaret ve ulaşım olanaklarıyla ilgili olarak şöyle denmektedir: Maraş Sancağı'nın özellikle Maraş, Elbistan, Göksun ve Zeyton kazalarını birbirine bağlayan ve işlek olarak kullanılan yollar ihtiyacı karşılayamamaktadır. Bu yolları kullanan vatandaşlar büyük sıkıntılar yaşamaktadırlar.



Özellikle hayvancılık yapan vatandaşlar hayvan sevkıyatını büyük güçlüklerle yapabilmektedirler. Maraş Sancağı'nın bütününde ulaşım güçlüğü sağlanabilmektedir.<sup>6</sup> Yöreyi, dış dünyaya bağlayacak medeniyetle buluşturacak ve ticari ilişkileri tesis edecek modern yollar bulunmamaktadır. Bu bakımdan iktisadi ve sosyal olarak geri kalmışlık özellikleri taşımaktadır. Maraş Sancağı'nın iktisadi gelişimi için İstanbul-Bağdat demiryolu hattı çok önemlidir. Çünkü demir yolu ulaşımı şehirlerin ekonomik ve sosyal gelişimi için en önemli bir refah kaynağıdır.<sup>7</sup>

Sancak içerisinde Maraş, Zeytun ve Elbistan yolları bu dönemde hububat nakliyatı ve ticareti açısından önem arz etmektedir. Bölgede elde edilen ürün fazlası durumundaki hububat ulaşım yetersizliği nedeniyle sancak içindeki yerlere ve sancak dışına ihraç edilememektedir. Elde edilen mahsulün fazla olan kısmı ulaşım yetersizliğinden dolayı üreticilerin elinde kalmakta ve üreticiler zarar etmektedir.<sup>8</sup>

Besim Atalay'a göre XX. yüzyılın başlarında Maraş'ta faal nüfusun çok az bir bölümü ticari faaliyetlerde bulunmaktadır. Şehirde ticaretle meşgul olan nüfus 500 kişidir. Bu güne kadar şehrin ticari potansiyelini ortaya koyabilecek herhangi bir istatistik yapılmamıştır. Ancak yetkilerden alınan bilgilere göre Maraş'ın yıllık ithalatı 5 050 000 kuruş iken ihracatı 17 514 000 kuruştur. Yüzyılın başlarında Maraş'ın en önemli ihraç ürünleri şunlardır: Kereste, pirinç, cehri, yün, yapak, mazı, sahtiyan, kösele, saraç eşyası, alaca, aba, halı, kilim, fıstık, ham deri, körüklük deri, katran, biber, fasulye, üzüm, pekmez, yağ, peynir, kanep, koltuk, sandalye. Maraş'ın en önemli ithal ürünleri ise şöyledir: Basma, bez, kahve, şeker, un, sabun, gaz, tuz, aktariye eşyası, kösele, bakır, demir, cam. Söz konusu ithalat ve ihracat büyük ölçüde Halep ve İskenderun üzerinden yapılmaktaydı. Adana ve Osmaniye yoluyla yapılan ticaret ise ikinci derece önemliydi. Maraş'ta piyasalarda fazlaca nakit sermaye bulunmamaktadır. Bu yıllarda tarımsal üretimde özellikle pirinç üretimde görülen üretim artışları tarımsal gelirleri arttırmıştır. Şehrin iktisadi ve ticari faaliyetlerde geri kalmışlığının nedeni olarak ulaşım problemi gösterilmektedir.<sup>9</sup> (Atalay, 1339:171)

Atalay'ın yukarıda da belirttiği gibi bu dönemde özellikle tarımsal üretimde artışların gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Maliye Nezareti'nce Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen yazıda (1912 tarihli irade) Maraş'ın ticari potansiyelinin gittikçe arttığı belirtilmektedir. Maraş'ta yaşayan yerli tüccarlar yetkili makamlara gönderdikleri bir arzuhalde; şehirde üretim artışıyla birlikte ithalat ve ihracat miktarlarının arttığı, yine şehirde iktisadi canlanmaya paralel olarak nakit ihtiyacını gidermek amacıyla Osmanlı Bankası'nın bir şubesinin Maraş'ta açılmasının gerekliliği üzerinde durulmuştur.<sup>10</sup>

1918 yılında Maraş'ın ileri gelenlerinden bir grup eşraf ve ulemanın Dâhiliye Nezareti'ne gönderdiği telgrafta ise Maraş Sancağı'nda yaşanan önemli ekonomik sıkıntılar

<sup>6</sup> Besim Atalay XX. yüzyılın başlarında Maraş'ta ulaşım konusunda şöyle demektedir: "Maraş yol hususunda pek fakirdir. Kasabanın içerisi belli başlı güzel ve büyük caddelerden mahrum olduğu gibi merkezi mülhakata bağlayacak umumi yollardan da mahumdur. Bkz. Besim Atalay (1339), Maraş Tarihi ve Coğrafyası, İstanbul: Matbaa-i Âmire, s.166

<sup>7</sup> Bkz. BOA, DH.ID., Dosya no:25, Gömlek no:17, Belge No:1/10

<sup>8</sup> Bkz. BOA, DH.ID., Dosya no:25, Gömlek no:17, Belge No:3/2

<sup>9</sup> Atalay, age, s.171; Ayrıca I. Dünya Savaşı dolayısıyla Maraş, II. Ordunun iase bölgesine alınmıştır. Savaş döneminde II. Ordunun gıda ve giysi ihtiyacının karşılanması için Maraş'tan dışarı ihracat yasaklanmıştır. Bkz. BOA, MV, Dosya no:206, Gömlek no:9; Yine savaş dolayısıyla olsa gerek, Maraş'tan tarım ürünlerinin ihracı yasaklanmaktadır. Bkz. BOA., DH. KMS., Dosya no:43, Gömlek no:19

<sup>10</sup> Bkz. BOA, DH. İD., Dosya no:108-2, Gömlek no:34



dile getirilmektedir. Söz konusu belgede şunlar belirtilmektedir: Maraş Sancağı ticaret ve zirai üretim açısından her türlü gelişme özelliklerine sahip bir şehirdir. Bu özelliklerinden dolayı da büyük öneme sahiptir. Ancak yörenin yol bakımından yetersiz oluşundan dolayı dışalım ve dışsattım faaliyetlerinde güçlükler yaşanmaktadır. Tüketim fazlası ticari ve zirai ürünler (hububat ve mensucat malları) stoklarda çürümeye terk edilmiştir. Bu konuda üretici kesim üretim konusunda büyük sıkıntılar çekmektedir. Ticaretin gelişebilmesi için özellikle demiryolu hattının Maraş'a ulaştırılması gerekmektedir. Oysa Meşrutiyet döneminde bölgede bu konuda yeterli çalışma yapılmamıştır.<sup>11</sup>

Maraş'ın eşraf ve ulemalarınca Dâhiliye Nezareti'ne çekilen bir başka telgrafta Maraş'ın iktisadi ve ticari durumu gözler önüne serilmektedir. Söz konusu belgeye göre Maraş Sancağı vilayet merkezi olan Halep'e uzak bir mesafededir. Vilayet merkezine yakın olan kazalar iktisaden gelişirken, Maraş'ın merkeze uzak kalması şehrin iktisadi gelişmesini engellemiştir. Ayrıca Hassa, İslâhiye, Bahçe ve Cebel-i Bereket kasabasının Maraş'a bağlanması ise ekonomik sıkıntıları daha da arttırmıştır. Maraş her yönüyle ticaretin ve tarımsal üretimin gelişmesine müsait bir şehirdir. Ancak, tarım ve ticaret konusundaki gelişmeler yetersizdir. Bölgede ulaşım sorunu tarımsal üretimin ihracatını önemli ölçüde düşürmektedir.<sup>12</sup>

Maraş'ın Halep Vilayeti sınırları içinde olduğu dönemde Halep şehriyle ticari münasebetlerinin iyi olduğu anlaşılmaktadır. (El-Halebî, 1993/I:93) Oysa Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde sınırların değişmesi ve Halep şehrinin ülke sınırları dışında kalması nedeniyle Maraş'ta ticareti de olumsuz yönde etkilenmiştir. Daha sonraki dönemlerde ticarete Maraş'a yakın olan Gaziantep'in gelişmesi bir bakıma Halep şehrinin yerini almıştır. XX. yüzyılda komşu illerin ulaşım bakımından Maraş'tan daha iyi olması, Maraş'ın ise ulaşım noktasında geri planda kalması yörenin ticaret ve sanayide gelişmesini önemli ölçüde etkilemiştir.<sup>13</sup> Maraş 1980'li yıllara kadar ekonomisi büyük ölçüde tarıma dayanan ve ticari ilişkileri daha çok ilçeler ve köyler arasında gerçekleşen bir şehir olmuştur.<sup>14</sup> (Gürbüz, 2001: 211)

## SONUÇ

Maraş ve çevresi tarihte Suriye ve Mezopotamya bölgeleri Kapadokya ve Anadolu'nun diğer kentlerine bağlayan önemli bir kervan yolu üzerindedir. Maraş Hitit İmparatorluğu ve Asur Ticaret Kolonileri çağında da Anadolu'yu Mezopotamya'ya bağlayan önemli bir ticaret güzergâhında yer almaktaydı. Bu nedenle Kayseri ve Maraş gibi ticaret şehirleri Romalılar ile Sasanilerin hâkimiyet mücadelelerine sahne olmuştur. Maraş yöresinin Türklerin hâkimiyeti altına girdikten sonra da ticari önemini devam ettirdiği anlaşılmaktadır. Maraş, Dulkadirli Beyliği döneminde de ticari hareketliliğe sahne olmuştur. Güneyde

<sup>11</sup> Bkz. BOA, DH.İD., Dosya no:191, Gömlek no:1-6, Belge No:4

<sup>12</sup> Bkz. BOA, DH. İD, Dosya no:222, Gömlek no:21, Belge no:7; Zaman zaman Maraş'ta mahsul ihracı yasaklanması üreticiyi olumsuz yönde etkilemekteydi. Bkz. BOA, DH. KMS., Dosya no:43, Gömlek no:19

<sup>13</sup> 09 Ş 1331 tarihli belgede "Maraş, transit ticaret mahalli olmadığı cihetle gaz yağından usulen alınması lazım gelen resimden başka bir şey almamaktadır" denmektedir. Görüldüğü gibi XX. yüzyılın başlarında Maraş, transit ticaret yollarının dışında kalmıştır. Bkz. BOA, DH. UMVM, Dosya no:111, Gömlek no:14

<sup>14</sup>Bkz. Harun Şahin (1995), "Kahramanmaraş İli'nin Tarımsal Yapısı", KSÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Seminer Çalışması, Kahramanmaraş





Memlûklular ile kuzeyde Osmanlılar arasında ulaşımın sağlanmasında bir geçit olduğundan askeri harekâtlarda sıklıkla kullanılmıştır.

Osmanlı Devleti'nin yöreyi hâkimiyeti altına almasından sonra (1522) bölgenin ekonomik önemi azalmaya başlamıştır. Ancak daha sonraki dönemlerde bölgenin ticari hayatında canlılığın arttığı belirtilmektedir. Çünkü Halep'ten ve Güneydoğu Anadolu'dan gelen yolların Maraş'tan geçmekte olması bölgenin ticari canlılığını arttırmıştır. XVI. yüzyılda Maraş'ta birçok sosyal müessesenin tesis edilmiş olması (cami, mescit, han, hamam vs.) şehrin ticari noktada canlılık kazandığının bir göstergesidir.

Maraş Osmanlılar zamanında da konar-göçer aşiretlerin geçiş noktasında bulunmaktaydı. Bu geçişlerde yörükler, ürettikleri hayvansal ürünleri Maraş'ta pazarlama imkânı bulmaktaydılar. XVII. yüzyılda İç Anadolu şehirlerinin talep ettiği lüks mallar Halep'ten gelmekteydi. İç Anadolu şehirleriyle Halep arası ulaşım da Maraş üzerinden sağlanmaktaydı. XVIII. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı Şehirleri'ni olumsuz yönde etkileyen siyasi karışıklıklar Maraş ve çevresini de ekonomik olarak etkilemiştir. Osmanlı döneminde Maraş'ın iktisadi ve ticari önemi azalmasının en önemli nedenlerinden biri de özellikle Osmanlı Devleti'nin son döneminde ulaşım konusunda yaşanan büyük sıkıntılardır. Taşımacılıkta motorlu araçlardan yeteri kadar yararlanılamıyordu. Bu nedenle de ulaşım genellikle hayvan gücüne (deve, at, eşek, katır, öküz vs.) dayanmaktaydı. Çevre vilayetlere ihraç edilen ürünler büyük ölçüde yük hayvanlarıyla taşınmaktaydı. Ticari faaliyetlerin büyük ölçüde aksamasına neden olan ulaşım sorununa Osmanlı arşiv kayıtlarında da değinilmektedir.

1890'ların başında Maraş'ta Hindistan pirincinden daha kaliteli pirinç üretilmekteydi. Bu nedenle Maraş'ın en önemli ihraç ürünü pirinçti. Pirinçler ülkenin farklı bölgelerine Mısır'a ve Orta Asya'ya gönderiliyordu. Ancak mevcut pirinç üretim miktarının çok az bir kısmı dış satıma konu oluyordu. Yörede sarı bal mumu da üretiliyordu. Bu ürünlerin büyük bir bölümü Marsilya'ya ihraç ediliyordu. Mazı ağacından mobilyalar, kurutulmuş meyve ve üzüm, sabun imalatı, pamuk ve susam üretimi, salep, zeytinyağı, tahtadan işlenmiş ürünler, ağaçtan çantalar, deve ve keçi kılından üretilen çantalar da imal edilmekteydi.

Maraş'ın dış dünyayla yaptığı ticaret Halep Ticaret Evi onayı ile yapılıyordu. Üretilen pirinç ve şarabın fazlası Suriye, Mezopotamya ve Doğu Asya'ya da ihraç edilmiştir. Sancakta üretimi eski dönemlerden beri yapılan bal ise yerinde tüketilmekle birlikte Avusturya'ya da ihraç edilmiştir. Maraş'ta üretilen sebze ve sebze tohumları yıl boyunca Halep'e ihraç ediliyordu. İskenderun Limanı hem Halep, hem de vilayete tabi şehirlerin dış dünyaya açıldığı yegâne iskele konumundaydı. Oysa 1860'larda Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla birlikte Avrupa, İran ve Bağdat ticaretinin İskenderun bağlantısında kopma olmuştur. Daha önce kara ticaretinde yol güzergâhında bulunan Halep ve Maraş şehirleri dış ticaretin Süveyş Kanalı'yla denizlere taşınmasıyla birlikte İskenderun Limanı önemini kaybetmiştir. Söz konusu ticaretin yönünün değişmesiyle birlikte Halep, Maraş, Urfa, Antep, Kilis ve Antakya'da sınaî üretim o denli olumsuz etkilenmiştir ki, kumaş tezgâhlarının yarısı atıl duruma düşmüştür.

Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde sınırların değişmesi ve Halep şehrinin ülke sınırları dışında kalması nedeniyle Maraş'ta ticari faaliyetler olumsuz yönde etkilenmiştir. Daha sonraki dönemlerde ticarete Maraş'a yakın olan Gaziantep'in ve Adana'nın gelişmesi bir bakıma Halep'in yerini aldığı söylenebilir.



## KAYNAKÇA

### I. BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ BELGELERİ

- BOA, DH.İD., Dosya No:25, Gömlek No:17, Belge No:1/10  
BOA, Y..PRK.TNF, Dosya No:4, Gömlek No:3  
BOA, DH.İD., Dosya No:25, Gömlek no:17, Belge No:3/2  
BOA, MV., Dosya No:206, Gömlek No:9  
BOA, DH. KMS., Dosya No:43, Gömlek No:19  
BOA, DH. İD., Dosya No:108-2, Gömlek No:34  
BOA, DH.İD., Dosya No:191, Gömlek No:1-6, Belge No:4  
BOA, DH. İD, Dosya No:222, Gömlek No:21, Belge No:7  
BOA, DH. KMS., Dosya No:43, Gömlek No:19  
BOA, DH. UMVM, Dosya No:111, Gömlek No:14

### II. KİTAPLAR

- BESİM ATALAY (1339), Maraş Tarihi ve Coğrafyası, İstanbul: Matbaa-i Âmire  
CUINET, V. (1891), La Turquie D'Asie, Tome Deuxieme, Paris : Ernest Leroux, Editeur  
DEDEOĞLU, M. (1996), Dünden Bugüne Kahramanmaraş, Ankara  
DOĞAN, A. (1999), XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Maraş, Konya: Basılmamış Doktora Tezi  
EVLİYA ÇELEBİ (1935), Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Cilt:9, İstanbul: MF. V. Devlet Matbaası  
FAROQHI, S. (2006), Osmanlı Şehirleri ve Kırsal Hayatı, Doğu-Batı Yayınları  
FAROQHI, S. (1993), Osmanlı'da Kentler ve Kentliler, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Türkiye Araştırmaları 3  
GÜRBÜZ, M. (2001), Kahramanmaraş Merkez İlçenin Beşeri ve İktisadi Coğrafyası, Kahramanmaraş: Kahramanmaraş Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları No:2  
İBN-İ NÜZHET CEVAD (1328), Musavver Memalik-i Osmaniye Coğrafyası, İkinci Sene, İstanbul: Tefid Kütüphanesi  
İL TURİZM MÜDÜRLÜĞÜ (2002), 2002 Kahramanmaraş Turizm Envanteri, Kahramanmaraş: İl Turizm Müdürlüğü Yayını  
KAMİL BÂLÎ EI-HALEBÎ EŞŞEHİR-U BİLĞAZZİ (1993), Nehrü'z-Zeheb Fî Tarih-i Haleb, El-cüz'ül-evvel, Haleb: Menşurat-u Darü'l-kalemi'l-Arabiyyi bi Haleb  
KOZAK, Y. (2005), V ve VI Numaralı Maraş Ahkam Defterlerinde Maraş'a Gönderilen Hükümler, Kahramanmaraş: K.S.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi



ÖZTÜRK S. (2006), Osmanlı Salnamelerinde Maraş Sancağı 1284-1326/1867-1908, Cilt 1, İstanbul: Kahramanmaraş Belediyesi Kültür Armağanı

ÖZVERİ, C. (2004), 1813-1834 Tarihlerini Kapsayan IV numaralı Maraş Ahkâm Defteri'nde Maraş Kadılığı'na Gönderilen Hükümler, Kahramanmaraş: K.S.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi

ŞEMSEDDİN SAMİ (1316), “Haleb”, Kamusu'l-A'lam, Cilt: 6, İstanbul: Mearif Nezareti Tarifından Tab' Edilmiştir.

TEXIER, C. (2002), Küçük Asya, Coğrafyası Tarihi ve Atlası, Çev.: Ali Suat, Üçüncü Cilt, Ankara: Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı

### III. MAKALELER

DARKOT, B. (1955), “Maraş”, İslam Ansiklopedisi, 69. Cüz, İstanbul: Mearif Vekâleti Yayını

GÜNDÜZ, T. (2001), “Kahramanmaraş”, Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, Cilt: 24, İstanbul: İSAM Yayını

HURÇ, R. (2005), “XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Kahramanmaraş'ın Sosyo-Ekonomik ve Kültürel Yapısı”, I. Kahramanmaraş Sempozyumu, Cilt II, Yayına Haz.: Said Öztürk, İstanbul: MARAŞDER

GÖKHAN, İ. (2005), “13. Yüzyılın İlk Yarısında Maraş”, I. Kahramanmaraş Sempozyumu, Cilt I, Organizasyon: Maraşder-Kahramanmaraş Belediyesi, Yayına Haz.: Said Öztürk, İstanbul: MARAŞDER

ŞAHİN, H. (1995), “Kahramanmaraş İli'nin Tarımsal Yapısı”, KSÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Seminer Çalışması, Kahramanmaraş

YURT ANSİKLOPEDİSİ (1982), “K. Maraş”, Cilt: VIII, İstanbul: Anadolu Yayınları