

## ÇANAKKALE BOĞAZI KIYILARININ COĞRAFYASI

*Geography of the Coasts of the Dardenelles*

Doç. Dr. Suna DOĞANER\*

### ÖZET

Çanakkale Boğazı kıyıları, fiziki coğrafya özellikleri bakımından İstanbul Boğazına benzemekle beraber, yerleşme, nüfus, ekonomik faaliyetler, turizm ve ulaşım bakımından büyük farklılık gösterir. Kıyıda yer alan en önemli yerleşmeler, Çanakkale, Gelibolu, Lapseki ve Eceabat'tır. Köylerin bir kısmı kıyıda kurulmuş, büyük çoğunluğu kuruluş yeri olarak yamaçları seçmişlerdir. Çanakkale Savaşları sırasında, nüfus ve ekonomisi zarar gören yerleşmelerin, gelişmesi yavaş olmuştur. Günümüzde Boğaz kıyılarının en büyük yerleşmesi Çanakkale 54000 nüfusludur (1990). Ekonomik faaliyetler tarıma bağlıdır, sanayi de tarıma dayanmakta, ticaret de buna bağlı olarak gelişme göstermektedir. Boğaz kıyılarının ekonomik kalkınmasını sağlamak için çeşitli yatırımlar planlanmıştır.

### ABSTRACT

Though the coasts of the Dardenelles exhibit similarities to the Bosphorus with respect to population, economic activities, tourism and transportation. The most important residential areas on the shore are Çanakkale, Gelibolu, Lapseki and Eceabat. Some of the villages have been established on the shore, and most of them have chosen the hill slopes as the establishment areas. The development of those residential areas the population and the economies of which have been affected during the Çanakkale war has been slow. Çanakkale which has the biggest residential areas on the Dardenelles today has a population of 54.000 (1990). The economic activities are dependent upon the agriculture. The industry is dependent on the agriculture too, and the trade has shown a development pattern as dependent on this. Various investments have been planned in order to provide for the economic development of the coasts of the Dardenelles.

### Giriş

Araştırma, Marmara Bölgesinde Çanakkale ili dahilinde, Çanakkale Boğazı kıyılarını kapsamaktadır. Çanakkale Boğazı, Türkiye'nin Anadolu ve Trakya toprakları, Asya ve Avrupa kıtaları arasında sınır oluşturur, ayrıca Karadeniz ve Akdeniz arasında iki suyolundan birisidir. Fiziki coğrafi özellikleri ve coğrafi konumu açısından İstanbul Boğazıyla benzer özelliklere sahip olmasına rağmen, yerleşme, nüfus, ekonomik faaliyetler, turizm, ulaşım bakımından büyük farklılık

\* İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü.



gösterir. Antik çağda parlak bir yerleşim dönemi yaşamış, fakat Byzantion'un kuruluşundan sonra doğu-batı ülkeleri arasında karayolu bağlantısında eski önemini kaybetmiş, fakat jeopolitik konumu sebebiyle, stratejik önemini günümüze kadar korumuştur. İdari bakımdan batı kıyıları, Çanakkale ilinin Gelibolu, Eceabat doğu kıyıları, Lapseki ve Merkez ilçeye aittir. Araştırma bir kıyı çalışması olup, kıyı gerisindeki coğrafi özelliklere kıyıyı etkilediği ölçüde yer verilmiştir.

Araştırmada temel amaç, günümüze kadar stratejik önemi vurgulanan boğaz kıyılarının, ekonomik yönden de ele alınarak, Güney Marmara Bölümünün gelişen diğer şehirleri gibi (Bandırma, Balıkesir, Bursa), Çanakkale şehrinin de gelişmesinin sağlanmasına katkıda bulunmaktadır. Boyutları bakımından Çanakkale Boğazının yarısı kadar olan İstanbul Boğazı, kıyılarını kesintisiz kaplayan büyük bir şehrin şehiriçi ulaşımını, Asya ve Avrupa ülkeleri arasında iki boğaz köprüsüyle karayolu ulaşımını ve büyük bir ticaret şehrinin ulusal ve uluslararası deniz taşımacılığını yüklenmiş durumdadır. Bu yoğunluğu hafifletmek ve Avrupa'nın Asya ile olan karayolu bağlantısını Çanakkale Boğazına ve İstanbul Limanının yükünü, Marmara denizinin diğer limanlarıyla birlikte, Çanakkale Limanını yöneltmek için neler yapılabilir sorusuna cevap aramak için, kıyının coğrafyası araştırılarak tarihi ve güncel durumu ortaya konmuştur.

Araştırmada, coğrafi özelliklerin boğaz kıyıları üzerinde yerleşme, nüfus, tarım, sanayi, ulaşım ve turizmi ne şekilde etkilediği üzerinde durularak, gelecekte bu kıyıların kullanımı hangi yönde olmalıdır sorusuna cevap verilmeye çalışılmıştır.

### **Çanakkale Boğazının Oluşumu ve Hidroğrafik Özellikler**

Çanakkale Boğazı, coğrafyacıların ilgisini çekmiş, Türkiye denizleri, kıyıları ve boğazlar konusunca çalışan araştırmacılar, boğazın oluşumuna eserlerinde yer vermişlerdir. Bazı araştırmacılar da özellikle Çanakkale Boğazı ve çevresinin jeomorfolojisi üzerinde araştırma yapmışlardır (YALÇINLAR 1948-49, BİLGİN 1960, EROL 1968, KRAFT, KAYAN, EROL 1980). Daha önce yapılan yabancı araştırmaları da inceleyen bu araştırmacılar, Çanakkale Boğazını, deniz suları altında kalarak boğulmuş bir akarsu vadisi olduğu, fikrinde birleşmişlerdir. Jeolojik evriminde, hafifçe kıvrılmış Neojen çökelleri, daha eski temel üzerinde (Mesozoik, Eosen, Oligosen) birikmiş, bu temel ve Neojen örtüsü, Üst Pliyosen yaşta bir aşınım yüzeyi tarafından kesilmiştir. Bu yüzey üzerinde kurulan boğaz vadisi, daha sonraki epirojenik hareketlerle yükselen aşınım yüzeyi içine gömülerek derinleşmiştir. Pliyosen sonlarından itibaren, akarsuların eseri olan bir vadi şeklinde gelişmeye başlayan Çanakkale Boğazı, Kuaterner'in son safhalarında denizle işga edilerek günümüzdeki şeklini almıştır (1).

(1) EROL1968. Çanakkale Boğazı Çevresinin Jeomorfolojisi Hakkında ön not, s. 54.



Boğaz, kuzey ve güney kesimde yapı hatlarına uygun olarak NE-SW doğrultusunda uzanır, orta kesimde ise (Nara Burnu-Kepez Çayı arası) N-S doğrultusundadır. En dar yeri Çanakkale-Kilitbahir arasında 1350 m, en geniş yeri Güzelyalı ve karşı kıyısında 8175 m.dir. Boğaz'ın kuzey başlangıcı Gelibolu-Çardak Feneri arasındaki çizgi, güney ağzı ise İlyazbaba Burnu-Kum Burnu arasındaki çizgidir. Anadolu kıyısı (Çardak Feneri-Kum Burnu) 94 km, Trakya kıyısı (Çankaya Burnu-Kale Burnu) 78 km uzunluğundadır. Boğaz derinliği 50 m yi aşan bir oluk halinde uzanır, en derin yerlerini 100 m yi aşan iki çukur (Nara Burnu önünde 102 m, Çanakkale-Kilitbahir arası 106 m.dir) oluşturur (2).

Çanakkale Boğazında, Marmara Denizinden Ege Denizine doğru üst akıntı, Ege Denizinden Marmara Denizine doğru alt akıntı olmak üzere, birbirine ters iki akıntı sistemi vardır. Bu akıntı sistemi, iki deniz arasındaki düzey, tuzluluk ve yoğunluk farkından oluşmuştur. Üst akıntının hızı, boğazın Karadeniz'den gelen su miktarına, mevsimlere, rüzgârlara ve boğazın darlaşan ve genişleyen yerlerine göre değişiklikler gösterir. Akıntı bakımından en tehlikeli yer, boğazın darlaştığı Nara Burnu ve Kilya Koyu arasındadır. Burada akıntının hızı, kuvvetli kuzey rüzgârları estiğinde, 4 mil/saati bulmaktadır. Koylarda akıntının hızı 1,5 mil/saatine düşer. Kuvvetli ve devamlı lodos (SW) rüzgarı estiğinde, üst akıntı kuzeye doğru yön değiştirir. Üst akıntının burunlara çarparak geri dönmesiyle ters akıntılar (anafor) oluşur. Ters akıntı en fazla Anadolu kıyılarının içeriye doğru geniş girinti yapan, orta ve güney kısmında (Sarısığlar ve Güzelyalı koyları) görülür. Ayrıca batıda Hamzakoy, Kilya ve Morto koyu (Anıt Liman), doğuda Çardak, Lapseki, Umurbey, Yapıldak Dere kıyılarında ters akıntılar vardır. Boğazın 25-30 m. itibaren daha derin yerlerinde, daha yoğun tuzlu olan Akdeniz sularının taşıdığı ve hızı daha az olan alt akıntı yer almaktadır.

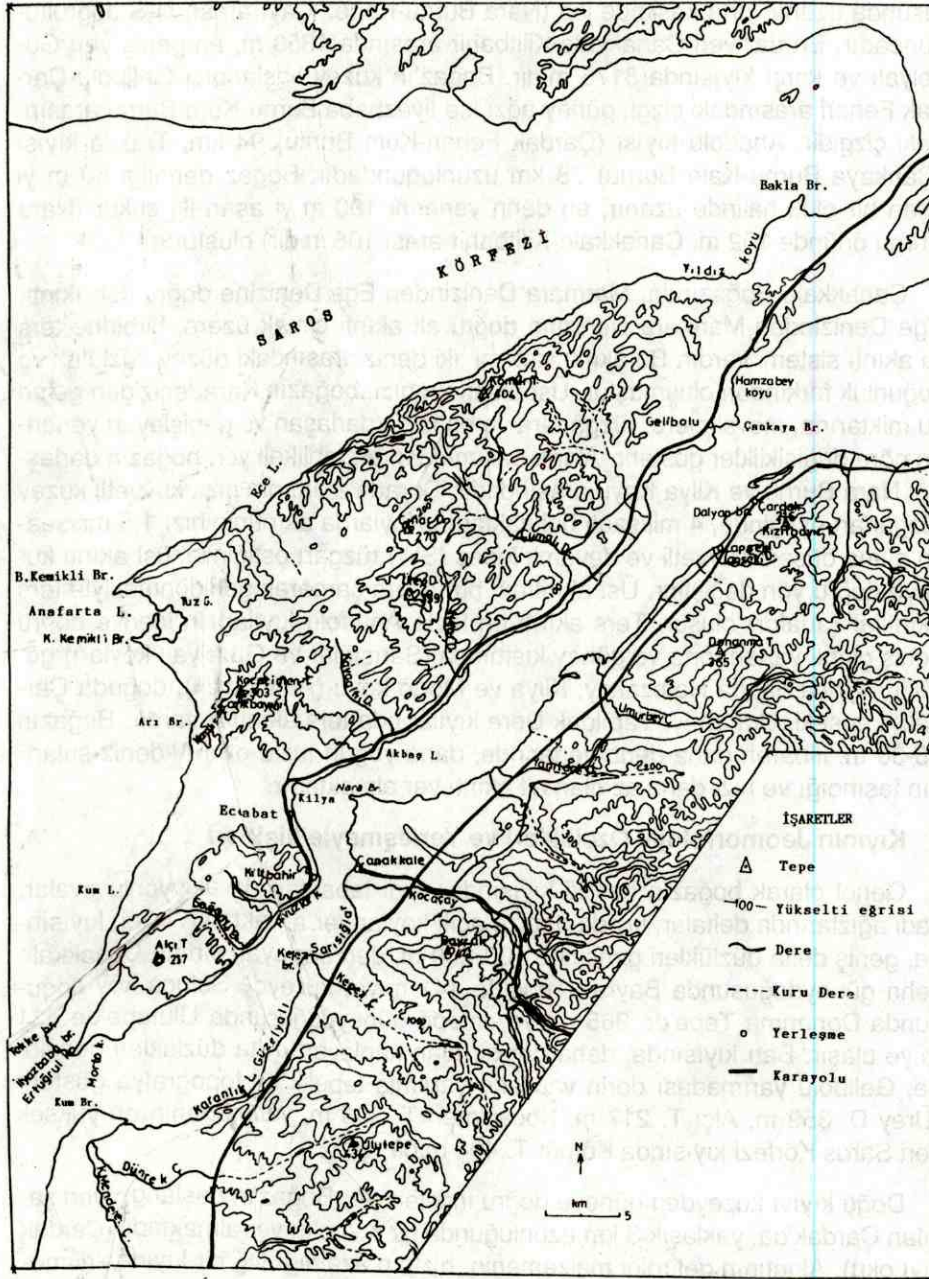
### **Kıyının Jeomorfolojik Özellikleri ve Yerleşmeyle İlişkileri**

Genel olarak boğazın her iki kıyısında, vadi tabanlarında alüvyonlu ovalar, vadi ağızlarında deltalar, kıyıda denize açık koylar yer almaktadır. Doğu kıyısında, geniş delta düzlükleri gerisinde 100-200 m. den başlayan sırtlar, Çanakkale şehri güneydoğusunda Bayrak Tepe'de 441 m.ye, kuzeyde Suluca köy doğusunda Donanma Tepe'de 365 m. ye, İntepe güneydoğusunda Ulutepe'de 434 m.ye ulaşır. Batı kıyısında, daha dar bir alan kaplayan delta düzlükleri gerisinde, Gelibolu yarımadası derin vadilerle yarılmış tepelik bir topoğrafya gösterir (Ürey D. 359 m, Alçı T. 217 m, Kocaçimen T. 303 m, yarımadaının en yüksek yeri Saros Körfezi kıyısında Kömür T. 404 m.dir (Şekil 1).

Doğu kıyısı kuzeyden güneye doğru incelenirse, Boğaz'ın başlangıç yeri sayılan Çardak'da, yaklaşık 3 km uzunluğunda bir kıyı oku yer almaktadır (Çardak kıyı oku). Akıntının getirdiği malzemenin, hızının azaldığı sığ bir kıyıda birikmesiyle oluşmuştur. Kıyı okunun son kısmı, açılıp kapanan bir asma köpiyle ka-

(2) İNANDIK, Deniz ve Kıyı Coğrafyası, s. 109.





Şekil 1 Çanakkale Boğazı Kıyılarının Topoğrafya Haritası  
Figure - Topographic map of coasts of the Dardanelles



raya bağlanmıştır. Kıyı okuyla kara arasında, balıkçılık yapılan Buruniçi lagün gölü oluşmuştur. Lagüne teknelerin girmesi için kuzeyde bir giriş açılmıştır, fakat bu girişin tekrar kapanması oluşumun devam ettiğini göstermektedir. Kıyı okunun boğaza bakan Kumluk adı verilen güney kısmı, turizm amaçlı tesisler yapılarak, yörenin plajı olarak kullanılmaktadır. Kıyıda ki ovada kurulan Çardak köyü, son 10 yılda kıyıya doğru gelişerek kıyıyla birleşmiştir. Delta ovasının gerisinde Kızılbaş Tepede yükseklik 216 m. dir.

Kıyı, Dalyan Burnundan sonra içeriye doğru girinti yapar. Lapseki Deresinin içinden geçerek denize döküldüğü, geniş delta ovasının kıyısında, Lapseki bulunmaktadır. Güneybatıya doğru uzanan kıyı, içinden karayolunun geçtiği dar bir kıyı ovasından sonra, Umurbey Çayının (Burgaz Dere) denize döküldüğü yerde, içeriye doğru geniş bir delta ovasına açılır. Denize doğru ilerleyerek Boğaz'ın dar kesimlerinden birisini oluşturan Umurbey deltası, Azmak adı verilen bataklık bir alan halindedir. Aynı yönde uzanan, Yapıldak ve Okçular Derenin denize döküldüğü kıyı ovasından, yeni Çanakkale-Lapseki karayolu geçmektedir. Eski karayolu, kuruluş yeri olarak sırtları seçen köylere uğramak üzere, içlerinden geçmektedir (Umurbey, Yapıldak, Musaköy).

Boğaz kıyıları, Yapıldak Dere ağzından itibaren batıya dönerek, Nara Burnuna kadar bu yönde uzanır. Nara Burnundaki kıyı oku ve karşı kıyıda Kilya ovası arası, Boğazın dar kesimlerinden birisini oluşturur. Nara Burnunda güneye dönen kıyı, Çanakkale şehrine kadar bu yönde uzanır. Çanakkale şehri içinden denize dökülen Kocaçay (Sarıçay), boğaz kıyılarının en büyük deltasını oluşturur. Kocaçay Vadisinden, yörenin iç kısmıyla bağlantısını sağlayan en önemli karayolu olan Çanakkale-Balıkesir karayolu geçmektedir.

Kocaçay ile Kepez Burnu arasında, içeriye doğru yarım daire şekilli Sarısığlar (veya Sarısığlık) koyunun güneyinden, Kepez çayı (yukarı çığırında ismi Kalabaklı çayı) denize dökülür. Kıyıda kurulan Kepez köyü, kıyıya doğru gelişme göstermektedir. Kepez Burnu ve Boğaz'ın Ege Denizine açıldığı Kum Burnu arasında, kuzey kısmında Güzelyalı, güney kısmında Karanlık Liman adı verilen büyük bir koy yer alır. (I. Dünya Savaşında İngiliz ve Fransız Savaş gemileri bu alana dökülen mayınlara çarparak batmışlardır). Güzelyalı, yazlık evler ve turistik tesislerle (otel, motel, kamping), Çanakkale ve çevresinin sayfiyesi durumundadır ve hızlı bir yapılaşma göstermektedir, Karanlık Limanda yapılaşma durdurulmuştur. Boğaz'ın doğu kıyıları Kara Menderes ve Dümrek çayının içinden geçtiği, Kara Menderes delta ovasıyla sona erer.

Boğaz'ın batı kıyısında, kuzeyde Çankaya Burnu güneyinde, küçük bir liman gerisinde yükselen tepede, Gelibolu şehri kurulmuştur. Gelibolu kuzeyinde, içeriye doğru yarım daire şekilli Hamzabey koyda, güneyde NE-SW yönünde uzanan kıyıda, dere ağızlarında (Cumalı Dere, Ilgar Dere, Kayaaltı Dere) yer alan küçük delta ovalarında, turizm amaçlı tesisler yapılmaktadır. Nara Burnu karşısında yer alan Kilya koyu (Poyraz koyu) gerisinde, Saros Körfezine kadar uza-



nan, kuzeyinde tepelerle sınırlanmış (Kanlısirt, Conkbayırı, Kocaçimen T), geniş bir alüvyal ova (Kilya ovası ve Geren ovası), yer almaktadır. Kilya ovası, güneyde Eceabat'ın kurulduğu, Eceabat ovasıyla (Maydos ovası) birleşir. Buradan itibaren kıyı Kilitbahir'e kadar N-S doğrultusundadır. Kilitbahir köyü, Çanakkale şehri karşısında Boğaz'ın en dar yerinde kurulmuştur ve kıyı gerisindeki tepelik alanın yamaçlarına doğru gelişme göstermektedir. Kilitbahirden itibaren tekrar NE-SW yönünde, vadi ağızlarında küçük koyların yer aldığı yüksek bir kıyı yer almaktadır. İlk koy, bir dere ağzında yer alan Havuzlar koyudur, daha güneyde Soğanlı Dere vadisi, karayolunun içeriye girmesini sağlar, Gelibolu yarımadasının güney kısmının en yüksek Tepesi, Alçı Tepe 217 m. dir. Yarımada'nın güney ucunda, üzerinde Çanakkale Şehitler Anıtının bulunduğu Hisar Burnu ve Seddülbahir köyü arasında Morto Koyu (Anıt Liman) yer alır. Bir tepede kurulan Seddülbahir köyü, kıyıda gelişecek yer bulamadığından güneyde Ertuğrul koyuna doğru gelişmektedir. Ertuğrul koyu, yazlık evler ve turistik tesislerle turizm amaçlı gelişme göstermektedir.

Gelibolu yarımadasının Saros Körfezi kıyıları, yüksek kıyı özelliğini gösterir. Kuzeyde, Bakla Burnundan içeriye doğru girinti yapan Yıldız koyunda, yazlık evler yapılmaktadır. Buradan itibaren güneybatıya doğru uzanan yüksek kıyıda, Ece Limanı küçük bir koy oluşturur. Batıya doğru uzanan Büyük Kemikli ve Küçük Kemikli burunları arasında, Suvla koyu (Anafartalar Limanı)'nda denize doğru doğal bir kanalla bağlanan bir lagün (Tuz Gölü) yer almaktadır. SW ya doğru devam eden kıyıda, Palamut koyu (Kabatepe) ve Kum Limanının yer aldığı dar ve uzun plajlar, turizm amaçlı kampinglerle kullanılmaktadır. Saros Körfezi kıyıları Tekke Burnunda sona ermektedir.

Çanakkale Boğazı kıyılarının jeomorfolojik özellikleri, etkisini en çok yerleşme ve ulaşım üzerinde gösterir. Yerleşmenin tarihçesine bakılınca, boğaza dökülen akarsu ve derelerin yerleşmeyi etkilediği görülmektedir. Antik dönemlerde, dere ağızları ve alüvyal ovalar, yerleşme için uygun yerler olarak seçilmiştir. Fakat antik dönemlerde, genellikle dere ağzı ve yakınlarına kurulan şehirler, kıyı çizgisinin alüvyonlaşma sonucu denize doğru ilerlemesiyle kıyı gerisinde kalmış ve alüvyonlaşmadan zarar görmüştür. Bu deltaların gelişimi, boğazın doğu kıyılarında akıntının daha az, denizin daha sığ ve akarsuların daha büyük olması ve daha fazla enkaz taşımasıyla ilgili olarak, daha fazla olmuş, hakim rüzgâr poyraz, akıntı da Marmara Denizinden Ege Denizine doğru olduğu için batıya doğru olmuştur. Boğaz'ın doğu kıyılarında Troya, Dardanium Abydos, Arisbe, batıda Koila, Sestos, Kressa şehirlerinin, antik dönemlerde kıyıda kurulduğu ve akarsuların getirdiği alüvyonlar sonucu kıyının denize doğru ilerlemesiyle, içeride kaldıkları anlaşılıyor. Antik Çağın en önemli şehri Troya ve çevresinde yapılan araştırmalar, kıyı çizgisinin 15.000 yıl önceki durumunu ortaya koymaktadır. Yaklaşık 15.000 yıl önce Kara Menderes çayı, Çanakkale Boğazı-



nın yerindeki ana akarsunun kolu olarak bulunuyordu <sup>(3)</sup>. 7000 yıl kadar önce deniz, Kara Menderes vadisinde 15 km kadar sokularak bir körfez oluşturmuştu. 7000-6000 yıl kadar önceki dönemde, Kara Menderes çayının getirdiği alüvyonlar, körfezi doldurmaya ve bir delta oluşturmaya başlamıştır. Günümüzden 5000-5200 yıl önce bu körfezin batısında Kumtepe'de ve doğusunda Troya'da yerleşilmiştir <sup>(4)</sup>. 3250 yıl önce Troya çevresinde bataklıklar oluşmaya başlamıştır. 2000 yıl kadar önce günümüzdeki kıyıdan 3 km içeriye sokulan körfez, ova-daki alüvyal gelişmeyle dolarak, kıyı çizigisi günümüzdeki şeklini almıştır <sup>(5)</sup>. Yerleşmeyi antik çağlarda etkileyen alüvyonlaşma olayının, Çanakkale Boğazının akıntı ve derinlik şartlarıyla artık yavaşladığı gözlenmektedir.

Günümüzdeki yerleşmeler ise, çoğunlukla kıyıdan içeride yer almakta ve kıyıda az sayıda yerleşme bulunmaktadır (Gelibolu, Eceabat, Çanakkale, Lapseki, Kilitbahir, Seddülbahir). Kıyıda kurulan yerleşmeler, yüzey şekillerinin uygunluğuna göre kıyı boyunca veya içeriye doğru gelişme göstermektedir. Boğaz kıyılarında iki şehrin kuruluşu, geçişi kontrol etmek için uygun olan en dar yerin seçilmesiyle ilgilidir. Bunlardan Çanakkale, bir burunda kurulan kale çevresinde, geniş ovanın varlığıyla yayılma olanağı bulmuştur. Aynı sebeple karşı kıyıda kurulan Kilitbahir, yüzey şekilleriyle sınırlandırıldığı için, içeriye doğru gelişme olanağı yoktur. Yerleşmenin gelişimini etkileyen bir başka sebep de, deniz turizmine uygun koyların turizm amaçlı yerleşmeye açılmasıdır (Hamzakoy, Ertuğrul koyu, Güzelyalı koyları). Boğaz kıyılarında diğer yerleşmeler, kıyıdaki dere ağızlarından uzakta, kıyı gerisindeki yamaçlarda kurulmuştur (doğuda Gökköy, Umurbey, Kangırlı, Yapıldak, Musaköy, İntepe, batıda Cevizli, Bayırköy, Cuma-lı, Yalova, Bigalı). Kıyıya çok yakın kurulmuş olan köyler, günümüzde kıyıyla birleşmiştir (doğuda Çardak, Suluca, batıda Sütlüce, Burhanlı).

Yüzey şekilleri, ulaşım üzerindeki etkisini doğu-batı doğrultusunda gösterir. Boğaz kıyılarında 100 m. den başlayarak, içerilere doğru 300-400 m. ye ulaşan tepeler, iç kısım ile karayolu bağlantısında güçlük çıkardığından iç kısım ile bağlantı sağlayan karayolları, dere vadilerini izlemektedir. Doğu kıyılarının iç kısmı ile bağlantısını sağlayan, en önemli karayolu, Kocaçay vadisinden geçmektedir. Batıda Gelibolu yarımadasının Saros Körfeziyle bağlantısını sağlayan karayolu, Kilya ovasını izler, daha güneyde ise Soğanlı Dere vadisi, kıyının ulaşımına uygun olmadığı bu kıyıda, karayolunun içeriye doğru sokulup, Alçı Tepeyi kuzeyden dolaşarak Seddülbahir'e ulaşmasını sağlar.

Yüzey şekillerinin önemli bir etkisi de, Çanakkale Savaşları sırasında özellikle Gelibolu yarımadasında, tarih üzerinde olmuştur. Mustafa Kemal Atatürk ko-

(3) KRAFT, KAYAN, EROL, 1982. Truva (Çanakkale) Çevresinde Holosen Transgresyonu, s. 246.

(4) KRAFT, KAYAN, EROL, 1980. Geomorphic Reconstructions in the Environs of Ancient Troy, s. 778.

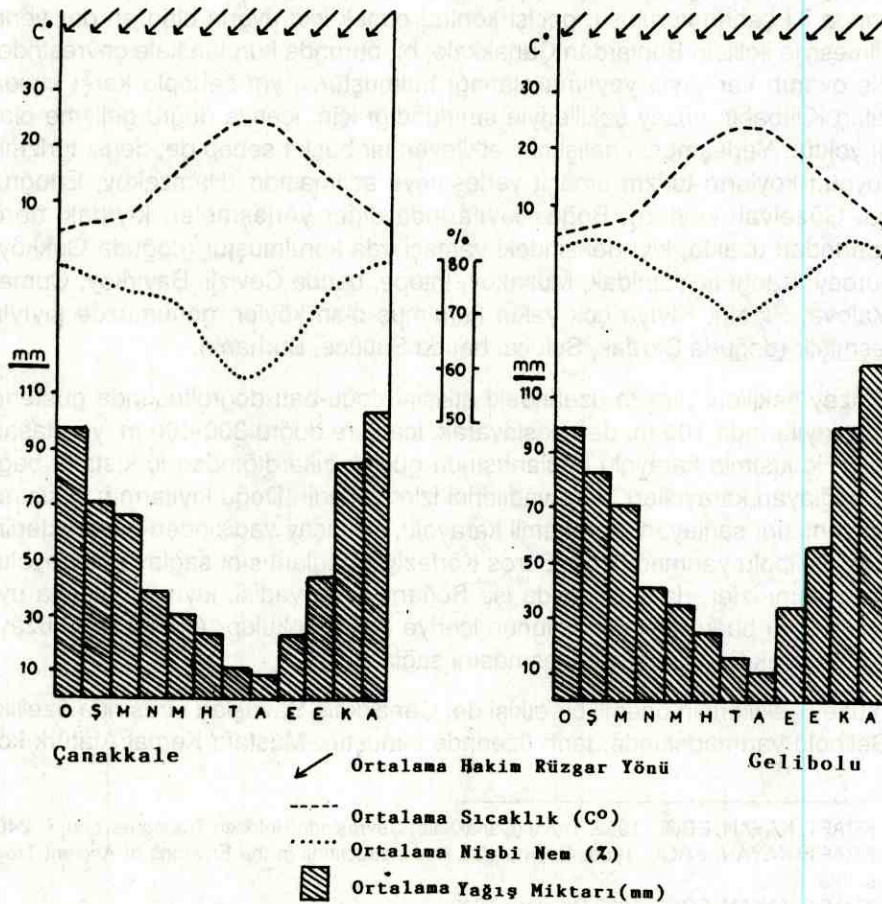
(5) KRAFT, KAYAN, EROL, 1982 Ön. ver. s. 249.

mutasındaki Türk kuvvetleri, yarımada hâkim Kanlısirt, Conkbayırı ve Kocaçimen tepeleri hattını, düşman siperlerini kontrol etmek için kullanarak, itilaf kuvvetlerini yenilgiye uğratmıştır.

### İklim Özellikleri

Çanakkale Boğazı kıyılarında, Karadeniz iklimi ve Akdeniz iklimi arasında geçiş özelliği gösteren, Marmara iklimi görülmektedir. Bu iklim, yazın azalmakla beraber yağış almasıyla her mevsimi yağışlı Karadeniz iklimine benzer. Kışlar soğuk geçer, soğuk baskınları ve don olayları görülebilir. Nispi nem ve bulutluluk fazladır.

Boğaz kıyılarında kuzeyde Gelibolu, güneyde Çanakkale meteoroloji istasyonlarının, uzun süreli kayıtlarının ortalamaları, iklim hakkında bilgi vermektedir



Şekil 2 - Çanakkale ve Gelibolu İstasyonlarının İklim Diyagramları  
Figure 2 - The Climate Diagram of Çanakkale and Gelibolu Stations



Çizelge 1 - Çanakkale ve Gelibolu İstasyonlarının İklim Verileri  
Table 1 - The Climate Data of Çanakkale and Gelibolu Stations

Çanakkale	O	Ş	M	N	M	H	T	A	E	EK.	K	A	YILLIK
Yağışlı gün sayısı	13.8	10.9	10.4	7.8	5.7	3.7	1.6	1.4	3.4	6.5	8.9	12.8	86.9
Donlu gün sayısı	8.5	6.4	4.3	0.3	0	0	0	0	0	0	1	4.2	24.6
Sisli gün sayısı	0.6	0.6	0.7	0.2	0.2	-	-	0	-	0.3	0.6	0.8	4.1
Açık gün sayısı	2.4	2.8	4.6	6.5	7.5	13.5	22.1	21.8	15.8	8.2	3.4	2.6	111.3
Kar yağışlı gün sayısı	1.5	1.1	0.8	-	-	-	-	-	-	-	-	0.5	3.9
Karla örtülü gün sayısı	2.0	1.6	0.7	0	-	-	-	-	-	-	1.9	0.9	5.4
Deniz suyu sıcaklığı °C	9.1	8.5	8.8	11.4	15.7	20.1	22.9	23.5	21.5	18.1	14.7	11.6	15.4
Ort. rüzgar hızı m/sn	5.7	5.8	5.3	4.7	3.9	4.0	4.7	4.9	4.7	4.6	4.8	5.6	4.9
Güneşlenme süresi saat ve dak.	3.25	4.28	5.31	7.43	10.00	11.39	12.29	11.45	9.18	6.40	4.52	3.32	7.37
Gelibolu	O	Ş	M	N	M	H	T	A	E	EK.	K	A	YILLIK
Yağışlı gün sayısı	12.3	9.9	9.2	7.0	5.7	4.1	1.9	1.3	3.1	6.3	9.1	12.9	82.7
Sisli gün sayısı	0.5	0.8	0.5	0.4	0.1	0.0	-	-	-	0.4	0.8	0.9	4.4
Açık gün sayısı	2.6	2.5	4.4	6.3	11.3	16.2	20.8	19.4	14.6	9.1	5.2	3.3	115.8
Kar yağışlı gün sayısı	1.7	0.8	0.8	-	-	-	-	-	-	-	-	0.7	4.1
Karla örtülü gün sayısı	2.4	1.6	0.7	-	-	-	-	-	-	-	0.2	1.1	5.9
Ort. rüzgar hızı m/sn	2.5	2.2	2.3	1.9	2.0	1.8	2.4	2.3	2.1	2.2	2.0	2.4	2.2

Kaynak: Ortalama ve Ekstremler Kıymetler Bültenleri (1974 ve 1984)



(Şekil 2 ve Çizelge 1). Bu verilere göre, yıllık ortalama sıcaklık 14°C civarındadır (Çanakkale 14.6°C, Gelibolu 14.8°C). Boğaz kıyıları, Marmara denizi kıyılarıyla yaklaşık aynı sıcaklık ortalaması gösterir (Florya 13.7°C, Tekirdağ 13.7°C, Bandırma 14.2°C), fakat Ege Denizi kıyılarına geçildiğinde, sıcaklık ortalaması yükselir (Ayvalık 16.6°C).

Aylık ortalamalara göre, en soğuk ay Ocak'tır (Gelibolu 5.4°C, Çanakkale 5.9°C). Boğaz kıyılarında, İç Anadolu ve Balkanlardan gelen soğuk hava dalgalarını engelleyecek, yüksek dağlar bulunmadığından, kışın şiddetli soğuk baskınları görülebilir (En düşük sıcaklık Çanakkale'de 1942 yılında -11°C, Gelibolu'da 1967 yılında -8.4°C olmuştur. Sıcaklığın 0°C'nin altına indiği günler sayısı (Çanakkale 25 gün), don olaylarının görüldüğünü göstermektedir. Aylık ortalama sıcaklık, Nisan ayında 10°C'nin üzerine çıkar, en yüksek değerine Temmuz ayında ulaşır (Çanakkale 24.6°C, Gelibolu 24.1°C). En yüksek sıcaklık, Çanakkale'de 1952 yılı Ağustos ayında 38.7°C, Gelibolu'da 36°C ile 1968 yılı Temmuz ayında olmuştur. Sıcaklık şartları bakımından İstanbul Boğazıyla karşılaştırılırsa, İstanbul Boğazı kıyılarında yıllık ortalama sıcaklık daha düşük olmakla beraber (Kilyos 13.9°C, Florya 13.7°C) don olaylarının daha az olduğu görülür (21 gün).

Yıllık ortalama yağış miktarı, Gelibolu'da 696 mm, Çanakkale'de 606.9 mm.dir. Karadeniz, Akdeniz ve İç Anadolu yağış rejimi arasında bir geçiş tipi olan, Marmara geçiş rejiminin etkisi altındadır. Bütün mevsimlerin yağış almamasıyla Karadeniz yağış rejimine, en fazla yağışlı mevsimin kış olması ve yazın yağışların azalmasıyla, Akdeniz yağış rejimine benzer. Boğaz'ın kuzey kıyılarının, güneye göre daha fazla yağış aldığı ve Ege Bölgesine doğru, Akdeniz yağış rejimine yaklaştığı görülür. Daha kuzeyde olan Gelibolu, yaz mevsiminde Çanakkale'ye göre daha fazla yağış almaktadır. Boğaz kıyılarında sonbaharla birlikte artan yağışlar, kışın en yüksek değerine ulaşır (Çanakkale'de Aralık, Gelibolu'da Ocak ayı en fazla yağış alır). Yağışlı gün sayısı, Haziranda ortalama 3-4, Temmuz ve Ağustos'ta 1 gündür.

Atmosfer basıncına bağlı olarak değişen rüzgâr rejimi, Boğaz'da yerel etmenlerin de etkisi altında kalmaktadır. Çanakkale Boğazında, Marmara Bölgesinin diğer yörelerinde olduğu gibi, kuzey sektöründen esen rüzgârlar hakimdir. Bunlar arasında NE (Poyraz) rüzgârı yazın frekansını, kışın hızını artırarak bütün sene hakim olarak eser. Türkiye'nin batısını yazın etkisi altına alan NE rüzgârı, Batı Anadolu üzerinden Karadeniz'e ulaşan hava akımlarının sonucu olarak oluşmakta, bir vadi halinde güneybatıya uzanan Boğaz oluşuna kanalize olarak frekansını artırmaktadır. Çanakkale Boğazında poyraz rüzgârı, basınç şartları stabil olduğu zaman günlerce kesintisiz ve karakterini değiştirmeden devam eder. Bu durum özellikle yaz aylarında deniz ve yat turizmini olumsuz olarak etkilemektedir. Güney sektörlü rüzgârlardan, frekansı yüksek olan SW (lodos) rüzgârı en çok ilkbaharda hakim durumdadır. Durgun bir sabahla başlayan



gün içinde (sabah rüzgâr hızı 3/4 m/sn) rüzgâr hızının, öğleden sonra iki kat arttığı (6-7 m/sn) ve akşam sabaha göre yüksek olmakla beraber öğleden sonraya göre (4-5 m/sn) azaldığı görülür. Boğaz kıyılarında bazen günlerce esen rüzgâr, deniz turizmini olumsuz etkilemekle beraber, teri buharlaştırarak insan bünyesi üzerinde ferahlatıcı etki yapmaktadır.

Yıllık ortalama nispi nem %70'in üzerindedir (Çanakkale %71, Gelibolu %79). Kuzeybatı Avrupa'dan gelen soğuk nemli hava kütleleri, özellikle kış mevsiminde nispi nemi artırmaktadır. Boğaz'ın kuzeyinde nispi nemlilik güneye göre fazladır. Nispi nem, Gelibolu'da Kasım, Aralık ve Ocak'ta %80'in üzerine çıkar ve yazın da %70'in altına düşmez. Çanakkale'de ise yazın %60'ın altına düşerek (Temmuz %59) bu mevsimde İstanbul'dan daha düşük bir orana sahiptir. İnsan bünyesi %70'in üzerindeki nispi nemlilikten rahatsızlık duymaktadır. Çanakkale'de yazın bu oranın düşüklüğü, sıcaklığın yüksek olmadığı günlerde, rüzgârla birlikte ferahlatıcı bir özelliğe sahiptir.

Yıllık ortalama açık günler sayısı 100 günün üzerindedir (Çanakkale 111 gün, Gelibolu 115 gün). Karadeniz kıyıları (Samsun 58 gün) ve İstanbul'a (Florya 78 gün, Kilyos 48 gün) göre yüksek olan bu değer Ege kıyıları (İzmir 144 gün) ve Akdeniz kıyılarına (Antalya 136 gün) göre daha azdır. Sisli günler sayısı, yılda ortalama 4 gündür. Deniz ulaşımı için önemli olan bu sürenin İstanbul Boğazından düşük olması (Florya 13 gün, Kilyos 22 gün) Çanakkale Boğazını deniz ulaşımında daha güvenli kılmaktadır.

Güneşlenme süresi, Çanakkale'de günde ortalama 7.37 saattir. Mayıs-Ağustos ayları arasında günde 10 saatin üzerine çıkar (en yüksek Ağustos'ta 12.29 saat). Yılda 2690 saat güneşlenme süresi, Karadeniz kıyıları (İnebolu 2000 saat) ve İstanbul'dan (Florya 2354 saat) yüksek, Ege ve Akdeniz kıyılarından düşüktür (Ayvalık 2763, Kuşadası 2971, Antalya 3047 saat).

Hava sıcaklıklarına bağlı olarak değişen deniz suyu sıcaklıkları, Çanakkale'de 4 ay, 20°C'nin üzerine çıkmakta (Haziran-Eylül), Ekim ayında da 18°C sıcaklığını korumaktadır. Denize girmek için uygun sıcaklık 18°C kabul edildiğinde, yılda 142 gün (31 Mayıs-19 Ekim), 20°C kabul edildiğinde, 108 gün (15 Haziran-30 Eylül) denize girmek için uygundur. Deniz suyu sıcaklığı 20°C'nin üzerine göre, denize girme mevsimi, Karadeniz kıyılarından uzun (Amasra 3 ay, Temmuz-Eylül), Ege kıyıları (Ayvalık 5 ay, Mayıs-Eylül) ve Akdeniz kıyılarından (Marmaris 6 ay, Haziran-Kasım) kısadır. İstanbul Florya istasyonu ile aynı süreye sahiptir.

Sonuç olarak, uzun süreli iklim verilerinin ortalamalarından, Çanakkale Boğazının ikliminin, Karadeniz ve Akdeniz iklimi arasında geçip tipi olduğu ortaya çıkmaktadır. Sıcaklık, açık günler sayısı, güneşlenme süresi, deniz suyu sıcaklığının Karadeniz'den Ege kıyılarına doğru yükseldiği, yağışın azaldığı bir geçiş zonundadır. İstanbul Boğazıyla karşılaştırıldığında, Çanakkale Boğazı kıyıların-



da yıllık ortalama sıcaklık daha yüksek, fakat don olayı daha fazladır. Yazın yağış tutarı daha az, nem oranı düşüktür. Çanakkale Boğazı ikliminin en belirgin özelliği, NE (Poyraz) rüzgârının bütün sene hakim olarak esmesidir.

### Bitki Örtüsü

Yerleşmenin antik çağa indiği Çanakkale Boğazı çevresinde, doğal bitki örtüsü, yerleşme, orman yangını, tarla açma, hayvan otlatma gibi sebeplerle zarar görmüştür. Gelibolu yarımadasında yapılan bilimsel bir araştırma, aslı bitki örtüsünün muhtemelen palamut meşesi (*Quercus Aegilops*) ve saplı meşe (*Quercus pedunculiflora*) ormanları olduğunu ortaya koymuştur <sup>(6)</sup>. Özellikle Çanakkale Boğazına bakan yamaçlarda, büyük ölçüde tahrip edilen orman, yeniden gelişme ortamı bulamamış, maki formasyonu, vadi içlerini ve 200-300 m. yüksekliğe kadar olan tepeleri kaplamıştır.

Günümüzde Çanakkale Boğazı çevresinde yer alan orman, "kuru ormanlar" niteliğinde olup, hakim elemanı kızılçamlardır (*pinus brutia*). Gelibolu yarımadasının kuzeybatısı, Saros Körfezine bakan yamaçlar ve vadi içleri, daha sık bir bitki örtüsüyle kaplıdır. Buralarda meşe türleri ve gürgen ağaçları çoğunluktadır.

Maki, Çanakkale Boğazı kıyılarında, dar bir kıyı şeridinde, aslı ormanların tahrip olduğu yerlerde ve ormanların kıyıya kadar indiği yerlerde ormanaltını oluşturarak, kıyıdan itibaren vadi içlerine sokulur ve 200-300 m. tepelere kadar tırmanır. Maki türlerinin asıl gelişme gösterdiği yer, Gelibolu yarımadasıdır. Bu yarımada'nın güneyinin tarihi savaş alanı olması, son 80 yıl içinde yoğun yerleşimden uzak tutmuş ve Kilya Körfezinden yarımada'nın güney ucuna ve Saros Körfezinde Ece Limana kadar olan kısmının, ulusal park olarak korunmuş olması (1973), bitki örtüsünün tahribini önlemiştir. Bu yarımada'da maki, hemen hemen bütün türleriyle yer alır. Bunlar arasında kocayemiş (*Arbutus unedo*), sandal (*Arbutus andrachne*), defne (*laurus nobilis*), zeytin (*Olea europaea* var. *oleaster*), funda (*Erica arborea*), akçakesme (*Phillyrea latifolia*), kermez meşesi (*Quercus caccifera*), tesbih (*Strax officinalis*), erguvan (*Cercis siliquastrum*), sakız (*Pistacia terebinthus*), katran ardıcı (*Juniperus oxycedrus*), laden (*Cistus Salviifolius*), katırtırnağı (*Spartium Junecum*), mersin (*Myrtus communis*) sayılabilir <sup>(7)</sup>.

Günümüzde Morto koyunun gerisinde geniş alan kaplayan zeytin ağaçları (*olea europaea* var. *oleaster*), arkeolojik devirde Hisar Burnunda kurulan Elaeus şehrine ismini vermiştir <sup>(8)</sup>. Makinin Gelibolu yarımadasında korunmaya alınmasının, yerleşme, tarla açma ve orman yangınlarıyla tahrip olan Ege ve Akdeniz kıyılarının bu yaygın bitki örtüsünün, Dilek Yarımadası Ulusal parkıyla birlik-

(6) DÖNMEZ, Trakya'nın Bitki Coğrafyası, s. 200,

(7) Aynı, s. 217.

(8) DARKOT, 1945, Çanakkale, s. 340.



te korunduğu ikinci yer olarak önemi vardır. Maki yapraklarını dökmeyen türleriyle, bitki örtüsü tahrip olan Boğaz kıyılarının yeşilliğini sağlayan önemli bir unsurdur.

Boğaz kıyıları ve çevresinin, önemli bir ağaç türü de kızılçamlardır (pinus brutia). Boğaz çevresindeki tepelerde yaygın olan kızılçamlar, batıda Cumalı Dere ve Kayaaltı Dere arasında ve güneyde Alçitepe yamaçlarında, doğuda ise Güzelyalı ve Karanlık Limanda kıyıya kadar inerler. Boğaz kıyıları bu kesimlerde, deniz kıyısından başlayan kızılçam ormanları ve bu ormanın alt katında ve vadi içlerindeki maki türleriyle, Ege ve Akdeniz kıyılarını andırmaktadır. Boğazın kuzey kısmında ise, batı kıyılarında orman, tarıma uygun olmayan yamaçlarda korunurken, doğu kıyılarda Lapseki doğusunda (Kızılbayır T) ve güneye doğru eski karayolunun doğusundaki tepelerde yer almaktadır. Kızılçamların hakim olduğu bu ormanda, dere vadileri boyunca, iç kısımlara sokulan maki türleri, ormanın alt katını oluşturur.

Boğaz kıyılarında akarsuların, özellikle doğu kıyısında Kara Menderes, Kepez, Kocaçay ve Umurbey çaylarının denize doğru taşıdıkları materyal ve sellenmeyle yerleşim alanlarını olumsuz etkilemesi, arkeolojik devirlerde yoğun yerleşim alanı olan bu kıyıda, tıpkı Ege kıyılarında olduğu gibi, bitki örtüsünün tahribiyle doğal dengenin bozulmasına bağlanabilir. Günümüzde de bu delta ovaları yer yer bataklık halindedir. Özellikle Kara Menderes ovasında bitki örtüsü, Yeni Kumkale köyü doğusunda ve Çakal tepe kıyısında dar bir kıyı şeridinde, küçük maki topluluklarından ibarettir.

Boğaz kıyılarının bitki örtüsü, yakın dönemlerde yerleşme ve tarımdan zarar görmüştür. Tarıma uygun ovaların ve yamaçların bitki örtüsünün, tarla açma yoluyla tahrip edildiği açıkça görülmektedir. Günümüzde ise tarım alanları, yerini tıpkı Marmara denizi batı kıyılarında olduğu gibi, turistik amaçlı yapılaşmaya (yazlık ev, motel vb.) bırakmaktadır. Yeni başlayan bu süreç, yakın bir gelecekte boğaz kıyılarını betonlaşmaya götürecektir. Çanakkale Boğazı kıyıları, yerleşmenin fazla yayılmamış olması ve güney kesimde kıyıya kadar inen orman varlığıyla, kıyıları kesintisiz yerleşmeye açılmış ve ormanın küçük korular halinde korunduğu İstanbul Boğazından farklıdır. Çanakkale Boğazı kıyılarında mevcut ormanların korunması ve tahrip olan orman yerine yamaçlarda ağaçlandırmaya gidilmesi gerekmektedir. Gelibolu Yarımadasında 4049 hektarlık orman alanı 25 Temmuz 1994'de dikkatsizlik sonucu çıkan bir orman yangınında yanmıştır. 1968'de aynı çevrede çıkan yangından sonra yangına hassas ibrelî ağaçların (kızılçam) ekilmesi nedeniyle bu yangında büyük hasar olduğundan, Gelibolu'nun ağaçlandırılması için oluşturulan projede yapraklı ağaçlara yer verilmiştir. Bu proje başta Orman Bakanlığı olmak üzere üniversiteler, hastaneler, yerel örgütler, özel kuruluşlar, bilim adamları ve Silahlı Kuvvetlerce de desteklenmektedir. Ağaçlandırma çalışmaları Aralık 1994'de başlamış ve Şubat 1995'e



kadar 3 milyon 300 bin fidan dikilerek 3250 hektar alan ağaçlandırılmıştır.

### Arkeolojik ve Tarihi Yerleşme

Çanakkale Boğazı kıyılarında, yerleşmenin tarihinin, Troya'da yapılan kazılar sonucunda Erken Bronz Çağına (M.Ö. 3000) kadar indiği kanıtlanmıştır (9). Daha eski dönemlere ait fazla kalıntı bulunmasa da, Neolitik döneme ait yerleşme izlerine, Kara Menderes Çayı (Scamander) batısında Kumtepe'de rastlanmıştır (10). Troya şehrini kuranların buradan gelerek, içeriye doğru sokulan körfezin doğusunda Troya'yı kurdukları sanılıyor. Günümüzde Biga yarımadası adı verilen, Boğaz'ın Marmara denizi ve Edremit Körfezi arasındaki kısmına, Troya krallarının hakimiyetinden dolayı (Troas (veya Troade) yarımadası adı verilmişti.

Boğaz kıyıları M.Ö. 3000-1200 yılları arasında, kesintisiz bir yerleşmeye sahip olmuş, kurulan şehirler daha sonraki dönemlerde Troya, Trak ve Yunan kolonileri arasında el değiştirmiştir. Kuzeyden gelerek Boğaz kıyılarına şehirler kuran Trak'lar, Boğaz'ın batı kıyılarına, günümüze kadar gelen isimlerini bırakmışlardır (Trakya). Ege Denizi kıyılarında şehirler kurarak denizcilik yapan Yunanlılar, bu kıyıyla ticarete başlamış ve yerli halkın izniyle Boğaz'da ticari koloniler kurmuşlardır (11). M.Ö. 6. yüzyıl ortalarında, Lidya Kralı Kroisos (Krezüs)'un Perslere yenilmesiyle, Boğaz kıyıları da Batı Anadoluyla birlikte Perslerin hakimiyetine geçmiştir. Boğaz'ın Asya ve Avrupa arasında geçiş yolu olması, tarihte yerleşmeyi etkilemiştir. Pers Kralı Serhas (Kserkses), M.Ö. 480'de ordularını Asya'dan Avrupa'ya Çanakkale Boğazında (Abydos ve Sestos arasında), birbirine bitiştirilmiş, önden ve arkadan demirlenmiş gemilerle, iki köprü kurdurarak geçirmiştir (12). Salamis Deniz savaşından yenilerek, aynı yoldan geri dönen Persler, arkadan gelen Yunan ordularının geçişini önlemek için, bu köprüleri kaldırmışlardır. Asya'yı fethetmek için çıkan Büyük İskender'de, ordularını M.Ö. 334'de Avrupa'dan Asya'ya Çanakkale Boğazından geçirmiştir (13). İskender'in ölümünden sonra el değiştiren Boğaz kıyıları, M.Ö. 191'de kesin olarak Roma hakimiyetine girmiştir. Bizanslılar zamanında deniz ticareti yapan devletler için çekici olmuş, en önemli şehirlerden olan Gelibolu, Venediklilerin ve daha sonra Katalonyalıların eline geçmiştir.

13. yüzyıl sonu veya 14. yüzyıl başlarından itibaren, Çanakkale Boğazının doğu kıyıları, Karasi Beyliğinin elinde bulunuyordu. Boğazın doğu kıyılarının kuzey kısmı, 1345 den sonra Osmanlı Hükümdarı Orhan Bey tarafından alınarak, oğlu Süleyman Paşa'ya verilmiştir (14). Güney kısmı ise, I. Murat zamanında 1360'da alınarak, bütün doğu kıyıları Osmanlı topraklarına katılmıştır. Türkler,

(9) AKURGAL, Ancient Civilisation and Ruins of Turkey, s. 49.

(10) BAYBURTOĞLU, Arkeoloji, s. 155.

(11) TEKİNDAĞ, "Çanakkale", s. 341.

(12) MANSEL, Ege ve Yunan Tarihi, s. 260.

(13) TEKİNDAĞ, ön. ver. s. 341.

(14) MERÇİL, Müslüman-Türk Devletleri Tarihi, s. 309.



karşı kıyıyı Karasi Beyliği zamanında ele geçirmeye çalışmışlar fakat başaramamışlardır. Süleyman Paşa idaresindeki Osmanlı ordusu 1353'de Lapseki kuzeyinden (burada kurulan otağ günümüzdeki Çardak köyüne ismini vermiştir) karşıya geçerek, Bolayır'ın kuzeyinde olduğu tahmin edilen Çempe (Çimbi) kalesini ele geçirmişlerdir. Burası Osmanlılar'ın Trakya'da ilk fethettikleri yer olmuştur <sup>(15)</sup>.

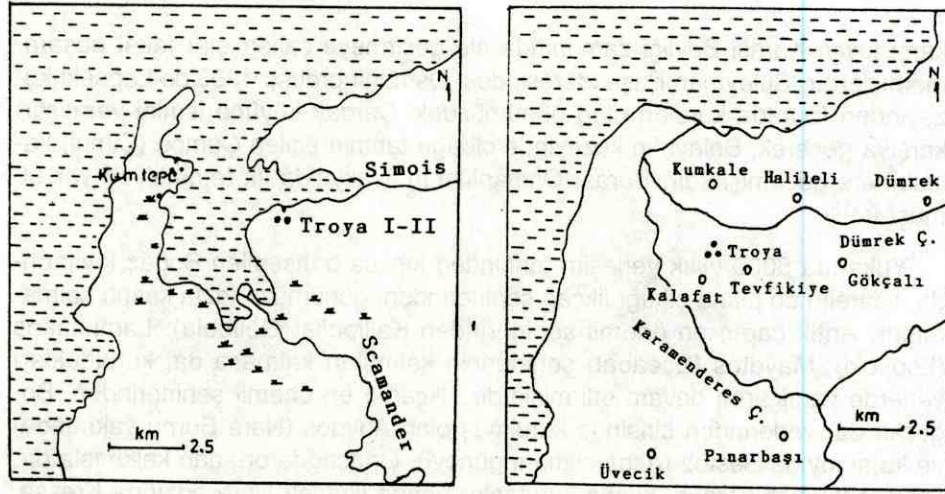
Yukarıda 5000 yıllık yerleşim tarihinden kısaca bahsedilen Boğaz kıyılarındaki, ticaretin ön plana çıktığı İlkçağ şehirlerinden, günümüze fazla kalıntı kalmamıştır. Antik çağın en önemli şehirlerinden Kallipolis (Gelibolu), Lampsakos (Lapseki), Maydtos (Eceabat) şehirlerinin kalıntıları kalmasa da, kuruldukları yerlerde varlıklarını devam ettirmişlerdir. İlkçağın en önemli şehirlerinden, Boğaz'ın dar yerlerinden birisinde kurulmuş olan Abydos (Nara Burnu yakınında) ve karşı kıyıda Sestos (Akbaş limanı güneyi), Ortaçağda ortadan kalkmışlardır. Diğer antik şehirlerden, kıyıda kurulanlar batıda Cumalı Dere ağzında Kressa, Kilya Koyu kuzeyinde İdaion, güneyinde Koila, Kilitbahir'de Knossema, doğuda Yapıldak Dere ağzında Arisbe, Kalabaklı Dere ağzında Dardanium (Dardanos), Kara Menderes Çayı ağzında Kumkale deniz ticaretinin sona ermesi ve bazılarının kuruluş yerinin alüvyonlanmadan zarar görmesiyle, ortadan kalkmışlardır. İlkçağ şehirlerinden günümüze kalıntı kalmamıştır, var olan kalıntıların bir kısmının, daha sonraki dönemlerde, kale yapımlarında kullanıldığı anlaşılıyor. 1959 yılında Dardanium şehriyle ilgili olduğu sanılan bir mezar bulunmuştur.

Kazılarla ortaya çıkarılacak zengin bir kültür hazinesine sahip olan Boğaz'da, bunun en güzel örneği, izi kalmadığı halde kazılarla ortaya çıkarılan Troya şehridir. M.Ö. 3000 yıllarında kurulup, M.S. 3. yüzyıla kadar kesin varlığı bilinen şehir, Bizans Piskoposluğu haline gelmiş ve zamanla kaybolmuştur. Fatih Sultan Mehmet İstanbul'un fethinden sonra, Boğaz kıyılarına iki kale yaptırmış (1462) ve muhtemelen bu tarihlerde Troya'yı bulmaya gelmiş fakat İskender'in adına kurulan (M.Ö. 310), Ezine ilçesi Dalyan köyünde Alexandreia Troas'ı bulmuştur. M.Ö. 9. yüzyılın büyük ozanı Homeros'un, İlyada ve Odyseia isimli epik destanında bahsedilen İlion şehrinin bir efsane değil, gerçek olduğuna inanan Heinrich Schliemann, 1870'de şehrin yerini doğru tahmin ederek kazılarla bulmuştur (Homeros'un anlattığı 10 yıl süren savaş Troya'nın sadece VIIa katına aittir).

Günümüze kadar devam eden kazılar, çok değerli arkeolojik bilgileri ortaya çıkarırken, coğrafi araştırmalar paleocoğrafya hakkında çok değerli bilgiler kazandırmıştır. Bu araştırmalar, Troya'nın bir liman şehri olduğunu ve kıyının alüvyonlaşma sonucu ilerleyerek körfezin dolduğunu ortaya çıkarmıştır (Şekil 3). Fırtınalarıyla tanınan Boğaz'ın güneydoğusunda, içeriye doğru sokulan bu körfezin iç liman işlevini sağlamasıyla, liman şehri olarak gelişme göstermiş, yangın, deprem ve savaşlar sonucunda yıkılarak 9 defa aynı yerde tekrar kurul-

(15) AKTEPE, "Osmanlıların Rumeli'de İlk Fethettikleri Çimbi Kal'ası, s. 291.





(KRAFT-KAYAN-EROL, 1980)

**Şekil 3 - 4500 Yıl Önceki ve Günümüzdeki Kıyı Çizgisi**  
**Figure 3 - The coastal line before 4500 years and today**

muştur. Şehrin çevresinde oluşan bataklıklarla, şehir körfezden içeride kalmış ve bu durum şehrin öneminin kaybolmasına sebep olmuştur. Günümüzde Troya kıyından 5 km. içeride bulunmaktadır<sup>(16)</sup>. Ovadaki taşkınlar kontrol altına alınmış, bataklıklar kurutulmuş olsa da, delta ovasında yerleşme birkaç köyden ibarettir (Yenikumkale, Tefikiye, Kalafatlı, Yeniköy).

İlkçağda, deniz ticareti sayesinde parlak bir dönem yaşayan Boğaz kıyılarındaki, ilkçağdan itibaren, ticaret zayıflamış, yüzey şekillerinin doğu-batı doğrultusundan karayolu ulaşımına uygun olmaması, ulaşım hatlarının Byzantion kurulduktan sonra (M.Ö. 658), kuzeye kaymasına sebep olmuştur. Bu durum Çanakkale Boğazı kıyılarındaki yerleşmenin sönükleşmesine yol açmıştır. Fakat Boğaz'ın Doğu Roma'nın başkenti olan (M.S. 395) Konstantinopolis'i, Akdeniz'den gelecek saldırılara karşı korumak için, uygun bir konuma sahip olması, Ortaçağda stratejik önemini artırmıştır. Bu sebeple kıyıları kale ve surlarla donatılmıştır. Çanakkale şehrinin kuruluşu da, 15. yüzyılda Boğaz'dan geçişi kontrol etmek için bir kalenin kuruluşuna bağlıdır. Yakın yıllarda ise, Boğaz'ın girişinde Çanakkale Savaşında harap olan (1915) Kumkale köyü terkedilmiş, ovada kurulan yeni yerine taşınmıştır. Boğaz'ın stratejik önemi, yerleşme üzerine etkisini günümüzde de devam ettirmektedir. Çanakkale ve Gelibolu'da askeri birlikler bulunmakta ve askeri alan olarak ayrılan yerler yerleşmeyi sınırlamaktadır.

### Günümüzde Kıyının Yerleşim Özellikleri

Günümüzde Çanakkale Boğazı kıyısındaki yerleşmeler, idari bakımdan, Ça-

(16) KRAFT, EROL-KAYAN, Truva (Çanakkale) Çevresinde Holosen Transgresyonu, s. 237.



nakkale ilinin ilçelerine aittir. Kıyıda yer alan önemli yerleşmeler, ilçe merkezleri Lapseki, Gelibolu, Eceabat ve il merkezi Çanakkale'dir. Köy şeklindeki yerleşmelerin bir kısmı kuruluş yeri olarak kıyıyı seçmiş (Kilitbahir, Seddülbahir, Güzelyalı), bir kısmı da kıyıdan içeride kurulup, yakın dönemde kıyıya doğru ilerleyerek kıyıyla birleşmiştir (doğuda Çardak, Suluca, Kemiklialan, Kepez, batıda Sütlüce, Burhanlı köyleri). Köylerin çoğunluğu kuruluş yeri için yamaçları seçmiştir. İlkçağda deniz ticaretine bağlı olarak yerleşmeler, genellikle kıyıyı seçerken kıyının alüvyonlarla dolması, ekonomisi tarıma dayanan yerleşmelerin, tarıma uygun alanların olduğu iç kısımları seçmesine yol açmıştır. Bir diğer sebep de, tarih boyunca denizyoluyla gelen istilalardan zarar görüldüğü için güvenlik amacıyla olmalıdır.

Boğaz'ın kıyısındaki yerleşmeler, doğuda kuzeyden güneye incelenecek olursa, kuzeyde yer alan Çardak köyü, Osmanlılar Döneminde askeri bir sebebe bağlı olarak kurulmuştur. Süleyman Paşa'nın bir otağ (çardak) kurdurarak karşı kıyıya geçtiği bu yere, daha sonra Gelibolu kalesiyle karşılıklı Boğaz'ı korumak için bir kale yaptırılmış, II. Murat İstanbul'u alma hazırlıklarına başladığı sırada, Venedikliler'in Bizansa yardımına engel olması için buraya Gazi Yakup Bey komutasındaki bir birliği yerleştirmiştir. Gazi Yakup Bey çevre köylerden getirdiği halkla burada bir köy kurmuştur. Günümüzde içinden Çanakkale-Ankara karayolu geçen Çardak köyü, son 10 yılda karayolunun batısına geçerek kıyıyla birleşmiştir. Tarım ve balıkçılıkla uğraşan köy, son yıllarda turizm bakımından ilgi çekmektedir.

Kıyı güneye doğru izlenirse, içeriye doğru girinti yapan koyun kıyısındaki ovada Lapseki yer almaktadır. Yerleşim tarihi İlkçağa inen eski Pityusa ve daha sonra Lampsakos isimli şehrin yerinde kuruludur. Karesi Beyliği zamanında, Türklerin eline geçmiştir. Liman şehri olarak kurulmuş, aynı zamanda tarım açısından verimli bir ovada yer alması yüzünden, yerini değiştirmeden günümüze kadar gelmiştir. Yüzey şekilleri doğu-batı doğrultusunda iç kısımla karayolu bağlantısına uygun değildir. Çanakkale-Ankara karayolu içinden geçmektedir. Gelibolu'yla feribot bağlantısı vardır. Kuzeyde Dalyan adı verilen kumsala doğru, yeni yapılarla gelişme göstermektedir, Lapseki güneyinde kıyıyla birleşen iki küçük köy bulunmaktadır (Sulucu ve Kemiklialan). Buradan itibaren Çanakkale'ye kadar olan kıyı, gerek delta ağzlarının yerleşmeye uygun olmaması, gerekse bazı kısımların "askeri bölge" olarak ayrılması gibi sebeplerle boş kalmıştır, köyler kıyıdan içeride, karayolunun doğusunda yer alırlar (Gökköy, Umurbey, Kangırlı, Yapıldak, Musaköy, Özbek).

Nara Burnundan itibaren güneye dönen kıyıda, Boğaz kıyılarının en büyük şehri, Çanakkale yer almaktadır. Bu şehrin çekirdeğini, Fatih Sultan Mehmet'in 15. yüzyılda (1452), Kocaçay ağzının sağ yakasında deniz kıyısında, Boğaz'dan geçişi denetlemek için yaptırdığı kale oluşturmuştur. Kocaçay'ın taşkınlarından dolayı yerleşmeye uygun olmayan bu yeri, ayrıca taşkınlardan koru-



mak için onarılarak günümüze kadar gelebilen, 700 m uzunluğunda 2 m kalınlığında bir duvar yaptırmıştır. Kale çevresinde göçebe toplulukların yerleştirilmesiyle, zamanla bir köy hüviyetini kazanmıştır. Şehrin gelişimi, kuruluşundan itibaren sakin bir iki asır geçirdiği dönemde olmuş, 17. yüzyıl ortalarından itibaren, Venediklilerin sık sık saldırılarına uğrayarak, zarar görmüştür. 1680'de buradan geçen Grelot, bu yüzden buradan 3000 nüfuslu bir köy olarak bahsetmektedir (17). Boğaz'ın en dar yerinde, geçişin denetlendiği yerde olması yüzünden, daima askeri önemi olmuş ve bu yüzden istilalara uğramıştır. Yakın geçmişte I. Dünya Savaşından zarar görmüştür. Diğer taraftan Kocaçay'ın taşkınları yerleşmeye zarar vermiştir. Taşkınların, korunmak için yapılan duvarları aşarak şehre zarar verdiği bilinmektedir. Bu yüzden şehir yakın zamanlara kadar, sadece Kocaçay'ın kuzeyinde yer almıştır. Atikhisar Barajıyla (1973) taşkınlar günümüzde kontrol altına alınmıştır.

Şehrin nüvesini, Kale çevresinde dar sokakları, toplu veya dağınık olarak korunmuş eski evleriyle Fevzi Paşa Mahallesi oluşturur. Gelişimi, düz bir ovada taşkınlardan uzak olduğu için, kuzeye doğru olmuştur. Bu yöndeki gelişimi "askeri bölge" ile sınırlanmıştır. Şehir, Barbaros Mahallesi (eski ismi Harmanlık) ile Kocaçay'ın güneyine geçmiştir. Günümüzde, kuzey-güney doğrultusunda uzanan ve Kocaçay'ı bir karayolu köprüsüyle aşan Atatürk Caddesi, şehri iki eşit parçaya bölmektedir. Kocaçay'ın kuzeyinde şehir, doğuya doğru Namık Kemal ve İsmet Paşa mahalleleriyle gelişirken, güneyinde Havaalanı bu yönde gelişimini sınırlamıştır. Şehrin gelişimi doğuda Balıkesir karayoluna, güneyde İzmir karayolunun geçtiği Kepez köyüne doğru olmaktadır. Kepez Köyü bir taraftan kıyıya doğru gelişirken, diğer taraftan Çanakkale'ye doğru gelişmektedir. Buradan itibaren, güneye doğru geniş bir yay çizen Güzelyalı koyunda yer alan Güzelyalı köyü dar kıyı şeridi boyunca kesintisiz olarak, yazlık ev ve turistik tesislerle (pansiyon, motel, kamping) yayılmıştır. Boğaz kıyılarının turizmden en fazla yararlanan kıyısı da burasıdır. Karanlık Limana kadar gelen bu tesislerin, ormanın kıyıya kadar indiği bu koyu betonlaştırmaması için yapılaşma durdurulmuştur. Bu koya hakim bir tepede, yakınından İzmir karayolunun geçtiği İntepe köyü yer almaktadır. Boğaz'ın güney ucunda Kara Menderes delta ovasında kıyıya en yakın yerleşme 2,5 km içeride kurulan Kumkale köyüdür.

Boğaz'ın batı kıyılarının başladığı kabul edilen yerde, iki geniş koy arasında liman olarak kullanılan küçük bir koyda, Gelibolu şehri yer almaktadır. Antik Kalipolis şehrinin yerinde, bir kale çevresinde gelişmeye başlayan şehir, Ortaçağ'da Venedikliler, Katalonlar ve Cenevizliler tarafından istilaya uğramış XIV. yüzyıl başında Türklerin hakimiyetine geçmiştir. 1391'de Yıldırım Beyazıt tarafından yaptırılan büyük bir tersane, gelişmesini sağlamıştır. Günümüzde şehrin gelişimi batıda karayoluna, kuzeyde ise turistik tesislerle Hamzabey (veya Hamzaköy) koyuna doğru olmaktadır.

(17) TUNCEL, "Çanakkale", s. 198



Gelibolu-Eceabat arasında köyler, kıyıda içeride karayolunun batısında kuruludur (Cevizli, Bayırköy, Ilgardere, Yalova, Bigalı). Kıyıya en yakın olan Sütlüce (eski Galata) ve Burhanlı köyü kıyıya doğru gelişmektedir. Ayrıca İnci Liman, Ilgar Dere ağızı, Akbaş Liman ve Kilya koyu turistik amaçlı tesisler ve yazlık evlerle yerleşmeye açılmaktadır.

Kilya koyu (Poyraz koyu) güneyinde Eceabat, antik Madytos ve daha sonraki dönemlerde, Maydos adlı bir köyün yerinde kurulmuştur. İsmi Boğaz kıyılarının fethi sırasında şehit düşen, Türkmen Beyi Halil Ece'den almıştır. Günümüzde ulaşım bakımından önemi vardır. Boğaz'ın iki kıyısı arasında deniz yolu bağlantısı sağlayan yerlerden birisidir. Uluslararası 87 no.lu karayolu buradan Çanakkale'ye geçmektedir. Karşı kıyıya geçmek için Gelibolu'ya göre Eceabat hattı seçilmektedir. Bu kıyıda, Boğaz'ın en dar yerinde yer alan, Kilitbahir köyünün küçük balıkçı barınağı kullanılarak küçük feribotlarla karşı kıyıyla bağlantı sağlanmaktadır. Kilitbahir Kalesinin yer aldığı bu yerleşme, turizmde ilgi çekmektedir. Köyün Zargana plajı, deniz turizminde Çanakkale'den günlük gidiş gelişlerle kullanılmaktadır. Buradan Boğaz'ın güney ucunda Seddülbahir köyüne kadar, kıyıda yerleşme yoktur. Seddülbahir köyü ve kalesi, Boğaz'ın girişini kontrol eden önemli bir mevkiye yer aldığından, Çanakkale Savaşları sırasında (1915) harap olmuştur. Günümüzde köy, plaj olarak kullanılan Ertuğrul koyunda turistik tesislerle (pansiyon, yazlık ev, mokamp) gelişmektedir. Köyün yakın çevresinde şehitlikler ve Morto koyunda Hisar Burnunda Çanakkale Şehitleri Anıtı, buraya ilgiyi artırmaktadır. Morto koyunda 1 motel ve köyde 10 pansiyon bulunmaktadır (1990).

Sonuç olarak, Çanakkale Boğazı kıyılarında yerleşmeler Boğaz'ın uzunluğuna göre çok az alan kaplamaktadır. Çanakkale Savaşlarında nüfus ve ekonomileri zarar gören yerleşmelerin gelişimi, daha sonraki dönemlerde askeri amaçlı olmuş, kıyıda "askeri bölge" olarak ayrılan yerler yerleşmenin yayılmasını önlemiştir. 10 yıl içinde özellikle son üç yılda hızlanan yapılaşma turizm amaçlıdır.

### Nüfus

Çanakkale Boğazı kıyılarında nüfus, jeopolitik konumundan dolayı ortaya çıkan stratejik durumundan etkilenmiştir. Tarihi boyunca istilalara maruz kalan Boğaz kıyılarında, nüfus artışının çok az olduğu ve en son 1915 yılında Çanakkale Savaşlarından zarar görerek azaldığı anlaşılmaktadır. 19. yüzyıl başlarında (1801'de) Çanakkale şehrinin nüfusunun 10000 olduğu bilinmektedir<sup>(18)</sup>. V. Cuinet ise 1890'lı yıllar için şehrin nüfusunu 11.062 olarak vermektedir<sup>(19)</sup>. Yaklaşık bir asırda nüfus artış oranı çok düşüktür (%0.1). Çanakkale Savaşlarından sonra nüfus gerilemiştir. Cumhuriyet Döneminin ilk nüfus sayımında Çanakkale 8515 nüfusludur (1927).

(18) STEWIG, Batı Anadolu Bölgesinde Kültür Gelişmesinin ana Hattarı, s. 207.

(19) CUINET, La Turquie d'Asie, s. 746.



**Çizelge 2.** Kıyıda Yer Alan Şehirlerin Sayım Yıllarına Göre Nüfusu

**Table 2.** Population of the cities on the shore.

Yıl	Çanakkale	Gelibolu	Lapseki	Eceabat
1927	8515	5445	2328	837
1935	11.495	6637	2275	1700
1940	24.621	12.713	7192	5796
1945	22.869	16.496	3384	5090
1950	11.824	9893	2387	3677
1955	16.041	12.341	2563	2557
1960	19.391	12.945	3129	2714
1965	22.789	12.945	3264	2842
1970	27.042	14.716	3341	3501
1975	30.788	13.466	3727	3642
1980	39.979	14.721	4407	4529
1985	48.059	16.715	5057	4236
1990	53.995	18.670	5789	4055

Kaynak, Genel Nüfus Sayımları. DİE.

nüfusun yıllık artış oranı %4.9'dür. Nüfusu 10 bini aşan ikinci şehir olan Gelibolu'nun, 1927'de 5445 olan nüfusu 1940'da 10 bini aşmıştır (12.713). Nüfusda kısa sürede görülen büyük değişiklikler, askeri birliklerin çekilmesi ve katılmasıyla ilgilidir. 1970-1990 arasında nüfusun yıllık artış oranı %1.3'dir.

Boğaz kıyılarının üçüncü büyük nüfuslu merkezi Lapseki'nin, 1890'lı yıllarda 2000 nüfuslu olduğu biliniyor <sup>(20)</sup>. Nüfusunda artış ve düşüşler görülmekle beraber, nüfus 1960 yılından itibaren düzenli bir şekilde artmaktadır. 1990 sayımında 5789'a ulaşmıştır. Son 20 yılda, yıllık nüfus artış oranı %3.6'dır. Kıyının diğer ilçe merkezi Eceabat'ın nüfusu da değişiklikler gösterir. 1970-1980 arasında yılda %2.9 oranında artış gösterirken, 1980-1990 arasında %1.1 oranında azalmıştır:

Kıyıda ve kıyıya doğru birleşmiş köylerden en büyük nüfus doğuda Kepez (4282, 1990) ve Çardak (2954), batıda Kilitbahir (1048) köyündedir. Diğer köyler, doğuda Suluca 451, Kemiklialan 164, Güzelyalı 869, batıda Sütlüce 829, Burhanlı 335, Seddülbahir 383 nüfusludur. Bazı köylerde ekonomik sebeplerle

Günümüzde Çanakkale ilinin nüfus yoğunluğu (44, 1990 yılı) Türkiye ortalamasının altındadır (73). Boğaz'ın batı kıyılarında Gelibolu yarımadasında, nüfus yoğunluğu 34'dür (Gelibolu ilçesi 50, Eceabat 19). Doğu kıyılarındaki Merkez ilçe ve Lapseki'nin ortalama nüfus yoğunluğu 55'dir (Merkez ilçe 86, Lapseki 25). Nüfus Gelibolu ve merkez ilçede yoğunlaşarak, il ortalamasının üstüne çıkmaktadır.

Kıyıda yer alan en büyük nüfus, il merkezi Çanakkale'ye aittir (53.995, 1990 yılı). Nüfusu 1935'de 10 bini, 1945'de 20 bini aşmış, 1945-1965 yılları arasındaki nüfus azalması, askeri birliklerin çekilmesiyle olmuştur (Çizelge 2). 1970-1990 arasında

(20) CUI NET, Ön. ver. s. 759



nüfus azalırken (Suluca, Kemiklialan, Kilitbahir), bazı köylerde nüfus artışı yeni bir gelir kaynağı oluşturan turizmle ilgilidir (Seddülbahir ve Güzelyalı).

Çanakkale ili göç veren iller grubundadır. 1975-1980 döneminde daimi ikametgâhı Çanakkale ili olan 22.509 kişi başka illere yerleşmiştir <sup>(21)</sup>. Marmara Bölgesinin üç iline gidenlerin oranı %43'tür (İstanbul %25, Balıkesir %12, Bursa %6). En fazla gidilen diğer iller İzmir (%9.5), Ankara (%5.8)'dir. 1980-1985 döneminde ise dış göçe 26.809 kişi katılmıştır <sup>(22)</sup>. (Göç verilen il oranları %24.9 İstanbul, %12.3 Balıkesir, %8.8 İzmir, %6.7 Ankara, %5 Bursa). İlin 1975-1980'de dış göç oranı %6, 1980-1985'de %6.8'dir. Aynı dönemlerde iç göçe katılanlar (Çanakkale iline diğer illerden gelenler) 1975-1980'de 21.194 kişi (iç göç oranı %5.7), 1980-1985'de 25.000 kişi (iç göç oranı %6.3) olmuştur.

### **Ekonomik Faaliyetler**

Çanakkale Boğazı kıyılarında yer alan merkez ilçe, Gelibolu, Lapseki ve Eceabat ilçelerinin ekonomik faaliyetleri incelendiği zaman, tarıma bağlı olduğu, sanayinin de tarıma dayandığı ve ticaretin de buna bağlı olarak gelişme gösterdiği görülür.

Tarımda, tahıllardan buğday üretimi başta gelmektedir (en fazla üretim Gelibolu'da). Arpa, yulaf ve çavdar üretimi, buğdayın çok gerisinden gelmektedir. Sanayi bitkilerinden şeker pancarı, pamuk üretimi önemli miktara ulaşmaz. Boğaz'ın batı kıyılarında ekilmeye başlayan ayçiçeği, 1960'lı yıllarda yaygınlaşarak karşı kıyıya geçmiştir. Bitkisel yağ sanayinin bir bitkisi olarak, Gelibolu başta olmak üzere bütün kıyıda üretimi vardır. Ayçiçeği ekim alanlarının artmasıyla, tahıllardan yulaf, çavdar ve arpa ekim alanları gerilemiş fakat ayçiçeğiyle dönüşümlü olarak ekilen buğday ekim alanları genişlemiştir. Yağından faydalanılan diğer bir ürün olarak susam üretimi vardır. Baklagillerden, iç bakla ihracatına yönelik olan bakla üretiminin Türkiye çapında önemi vardır (Çanakkale ili Türkiye bakla üretiminin %41'ini karşılar, 1989). Kıyıda susam üretimi en fazla merkez ilçe'de, bakla üretimi merkez ilçe ve Eceabat'tadır.

Dikili alanlarda, geleneksel bir tarımsal faaliyet olan bağcılık, 1870'lerde flogksera salgınından ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında, bu faaliyetle uğraşan nüfusun göç etmesiyle gerilemiş, 1950'li yıllara kadar bir duraklama geçirmiş ve tekrar gelişmeye başlamıştır (kıyıda en çok Lapseki ve merkez ilçe'de). Sofralık üzümler İstanbul ve diğer illere gönderilirken, şaraplık üzümler, Çanakkale Tekel Şarap Fabrikasında ve çeşitli imalâthanelerde işlenmektedir. Geleneksel bir faaliyet olan zeytincilik de nüfus değiş tokuşundan duraklama geçirmiş, 1950'li yıllardan sonra tekrar gelişme göstermiştir. Zeytincilik, Ege Denizi kıyılarında yaygın olup, Boğaz kıyılarında üretim yüksek değildir.

(21) KAYNAK, Daimi İkametgâha Göre İç Göçler, 1980, Dİ.E.

(22) KAYNAK, Daimi İkametgâha Göre İç Göçler, 1985, Dİ.E.



Sebzeçilik, son 20 yılda büyük bir gelişme göstermiştir. Ulaşım olanaklarının gelişmesi, sebze işleme sanayinin kurulması, büyük pazarlara (İstanbul, İzmir) yakınlığı sebzeçiliği desteklemiştir. Özellikle salça fabrikalarının kurulması, salçalık domates üretiminin artmasını sağlamıştır. Domates üretimi, kıyıda en fazla merkez ilçe ve Lapseki'dedir. Meyvecilik, taze meyve tüketimine yönelik olup en fazla elma ve şeftali üretimi vardır.

Ovalarda ve akarsu vadilerinde verimli topraklar üzerinde yapılan tarımda verim, modern tarım araçlarının kullanılması, iç pazarın genişlemesi, dış satım olanaklarıyla artmaktadır. Tarım alanlarının sulanmasında, Kocaçay üzerinde Atikhisar Barajı (1973, aynı zamanda taşkınları kontrol ediyor), Gelibolu-Tayfur Barajı ve Eceabat-Uzunhızırli göletinden faydalanılmaktadır. Ayrıca sulama amaçlı, Lapseki-Nusretiye, Merkez'de Dümrek ve Aşağıokçular göletleriyle, Umurbey ve Karamenderes Projeleri tamamlandığında, daha fazla tarım alanı sulanabilecektir.

İç kısımlarda, tarıma uygun olmayan engebeli arazilerdeki köylerin, esas geçim kaynağı ve mera hayvancılığı şeklinde olan hayvancılık, kıyıda tarımın yanında ikinci faaliyet olarak, besi hayvancılığı şeklinde yapılmaktadır. Büyükbaş hayvancılıkta, et ve süt verimi yüksek, yerli ve yabancı sığır ırkları beslenmektedir. Küçükbaş hayvanlardan, koyun yetiştiriciliği önemlidir. Koyun ve kılkeçi daha çok iç kısımlarda beslenmekle beraber, kıyı ilçelerinden Eceabat'ta koyun, Gelibolu'da kılkeçi beslenmektedir. Kumkale ve Gökçeada Tarım İşletmeleri, damızlık sığır ve koyun sağlamaktadır. Hayvansal ürünlerden, süt başta olmak üzere et ve deri üretimi vardır. Ayrıca İstanbul'a canlı hayvan satılmaktadır. Kümes hayvancılığında, tavukçuluk önem kazanır, köylerde arıcılık yapılmaktadır.

Ekonomik faaliyetler arasında, balıkçılığın ayrı bir yeri vardır. Gelibolu, Çanakkale, Lapseki, Çardak, Eceabat, Kilitbahir, Seddülbahir'de, nüfusun önemli bir bölümü balıkçılık yapmaktadır. Balıkçılık ilin Saros Körfezi, Gökçeada, Bozcaada ve Güney Marmara kıyılarında yoğunlaşmıştır. Boğaz'ın balıkçılık bakımından önemi, Karadeniz ve Akdeniz arasında göçmen balıkların geçiş yolu olmasıdır. Göçmen balıklar arasında uskumru, gümüş, palamut, torik, zargana, istavrit, kolyoz, lüfer, sardalya, orkinoz (ton balığı) sinarit sayılabilir. Beslenme açısından dibe bağlı olarak yaşayan balıklardan barbunya, çipura, kalkan, mercan, karagöz, kırlangıç, lahoz, mezigit, berlam, tekir, kupez, levrek bulunmaktadır. İlin yılda ortalama avlanan balık miktarı 5000-6000 tondur.

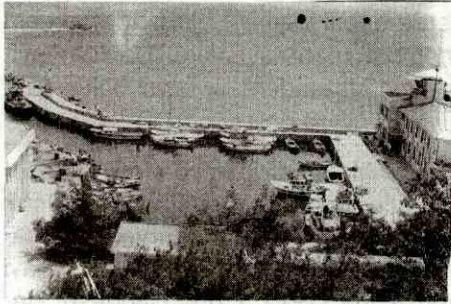
Avlanan balıklar, genel olarak Çanakkale ve Gelibolu'da toplanarak taze tüketilecek olanlar İstanbul, İzmir, Bursa, Bandırma gibi büyük pazarlara gönderilir diğerleri ise, tuzlama ve kurutma yanında konserve tesislerinde işlenir. Yılan balığı, köpekbalığı, midye çeşitleri, salyangoz, karides ihraç edilir. Balıkçılık nüfusun bir kısmının asıl faaliyeti, bir kısmının da tarımdan sonra ikinci uğraşdır. Karadeniz kıyılarından modern teknolojiye sahip balıkçıların gelmesi, yöre balıkçılarını etkilemektedir. Diğer taraftan deniz kirliliği yüzünden, balık üretiminin



azalması, yasakların artması gibi sebeplerle de yöre halkı kültür balıkçılığına yönelmektedir. Kültür balıkçılığında, Atikhisar Baraj gölünde (Kayadere köyü) aynalı sazan, tatlı su kereveti, tatlı su kefali üretilmekte, Ulusal Park içinde denizle bağlantılı olan Tuz gölünde levrek ve kefal üretimi planlanmış durumdadır. Tatlı su balıkları üretiminde Çanakkale ilinde 1992 yılında 362 ton (30 ton kefal, 330 ton sazan, 2 ton kerevit) balık üretilmiştir<sup>(23)</sup>.

Balıkçılığa uygun diğer yerler ise, azmak adı verilen dere ağızlarıdır (Karamenderes çayı ve Umurbey azmakları gibi). Karamenderes çayının kollarının birleştiği Kumkale köyünde kefal, yılan balığı ve pisi balığı avcılığı yapılmaktadır. Lapseki Buruniçi lagün gölünde, yılan balığı, kefal ve pisi balığı avlanmaktadır.

Hava koşullarının da etkisi altında olan balıkçılık için barınaklar önemlidir. Boğaz'ın batı kıyısında Gelibolu, Eceabat, Kilitbahir, Seddülbahir, doğu kıyısında Çanakkale Balıkçı barınakları ilin yaklaşık 350 teknesine hizmet vermektedir (Foto 1).



**Foto 1.** Kilitbahir Balıkçı Barınağı  
**Photo 1.** The mole of Kilitbahir for fishing boats

Yüzyılın başında önemli bir savaş geçiren Çanakkale Boğazı kıyılarının jeopolitik konumu, sanayi yatırımları için olumsuz bir faktör olmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarından 1970'li yıllara kadar, imalat sanayi tarıma dayalı küçük işletmeler (un, zeytinyağı, balık ve salça konserveciligi) halindedir. Kalkınmada öncelikli iller kapsamında olduğu, 1973-1980 yılları arasında, imalat sanayiine yapılan yatırımlar da gıda maddeleri sanayiine olmuştur. Gıda sanayiinde gelişen alt sektörler, sebze işleme (salça ve sebze konserve), su ürünleri, un ve unlu mamüller, süt ve süt ürünleri ve içki sanayidir. Sebze işleme sanayiinde, salça konserve yapımının Türkiye çapında önemi vardır. Çeşitli sebze konserve yapımı yanında, Türkiye'de yeni olan sebzeyi kurutarak toz haline getiren (hazır çorba, bebek maması, sos, baharat karışımı için) Yenice ve Çanakkale'de 2 önemli üretim tesisi bulunmaktadır. Ayrıca Türkiye'de yeni olan ve taze sebze ile eşdeğerde tutulduğu için ilgi gören dondurulmuş sebze üretim tesisleri bulunmaktadır.

Su ürünleri sanayinde, balıkçılığın gelişmesine bağlı olarak balık konserveciligi gelişmiştir. Balık konserve ve tuzlama yapan işletmeler vardır (başlıca sardalya ve orkinos). Un ve unlu mamüller sanayinde, merkez ilçede un fabrikaları bulunmaktadır. Süt ve süt ürünleri sanayinde, Süt Endüstrisi Kurumu (SEK)'na

(23) Kaynak: Su Ürünleri İstatistikleri 1992, DIE.



bağlı peynir ve tereyağ fabrikası Çan'dadır. Gıda sanayinde küçük işletmelerin sayısı daha fazladır. Süt üretiminin büyük bir bölümü kıyıda en fazla Gelibolu, sonra merkez ve Lapseki'de olmak üzere mandıralarda yapılmaktadır. Zeytin ve ayçiçeğine bağlı olan bitkisel yağ üretiminin de çoğunluğu, küçük imalathanelerde yapılmaktadır. İçki sanayinde Tekel Şarap ve Kanyak Fabrikası ve özel sektöre ait işletmeler ve ayrıca küçük imalathaneler vardır.

İmalat sanayinde gıda sanayinden sonra, taş ve toprağa dayalı sanayi ikinci sıradadır. Bu sanayinin alt sektörleri seramik, çimento ve tuğla sanayidir. Çanakkale 18. yüzyıl ortalarından 20. yüzyıl başına kadar önemli bir Türk seramik merkezi olmuştur <sup>(24)</sup>. Çanakkale'de duvar çinisi yoktur, en fazla tabak, çukur kase, küp, sürahi, testi ve vazo yapılmıştır <sup>(25)</sup>. 1836'da şehri ziyaret eden Moltke, çalışan çok sayıda çömlekçi yüzünden şehre Çanakkale isminin verildiğini yazmaktadır <sup>(26)</sup>. 19. yüzyılda yurt dışına ihraç edildiği bilinen çanak-çömlek yapımı, daha sonra gerilemiş ve günümüzde Çanakkale şehrinde çanak-çömlek ve seramik yapan 2 atölye kalmıştır. El sanatı olarak ilde en çok korunduğu yer ise Ezine-Akköy (16 atölye)'dür. İlin iki seramik fabrikası Çan'dadır (Çanakkale Seramik 1957, Kalebodur 1975). Yörenin kaolen yataklarının (Yenice, Çan ve Merkez İlçe'de) değerlendirildiği bu tesislerde enerji kaynağı olarak da yörenin linyit yatakları kullanılmaktadır. İlin en önemli maden kaynakları Çan'da linyit yataklarıdır. İl merkezinde kurşun-çinko işleyen bir madencilik tesisi bulunmaktadır.

Çanakkale çimento fabrikası, Ezine ilçesinin Mahmudiye köyündedir. Lapseki'de tuğla fabrikası bulunmaktadır. Ayrıca ilde tuğla ve kiremit yapan küçük imalathaneler vardır. Deri sanayinde, Balıkesir yolu üzerinde, deri ve giyim sanayi ve sentetik deri işleme fabrikaları bulunmaktadır. Diğer önemli bir sanayi tesisi petkim petrokimya plastik işleme fabrikasıdır (1971, Ezine Caddesi). Çanakkale için hazırlanan projeler arasında "Çanakkale Organize Sanayi Bölgesi" de bulunmaktadır (2000 dönüm üzerinde yaklaşık 50 fabrika yer alacaktır).

Ticaret, imalat sanayine bağlı olarak gelişme göstermektedir. İç pazarda İstanbul, İzmir, Bursa gibi başlıca büyük şehirlerle bağlantısı vardır. Tarımsal ürünler, deniz ürünleri, çimento ve seramik başlıca ticari ürünleridir. Deniz yolu bağlantısı ticaretini kolaylaştırmaktadır.

### **Turizm**

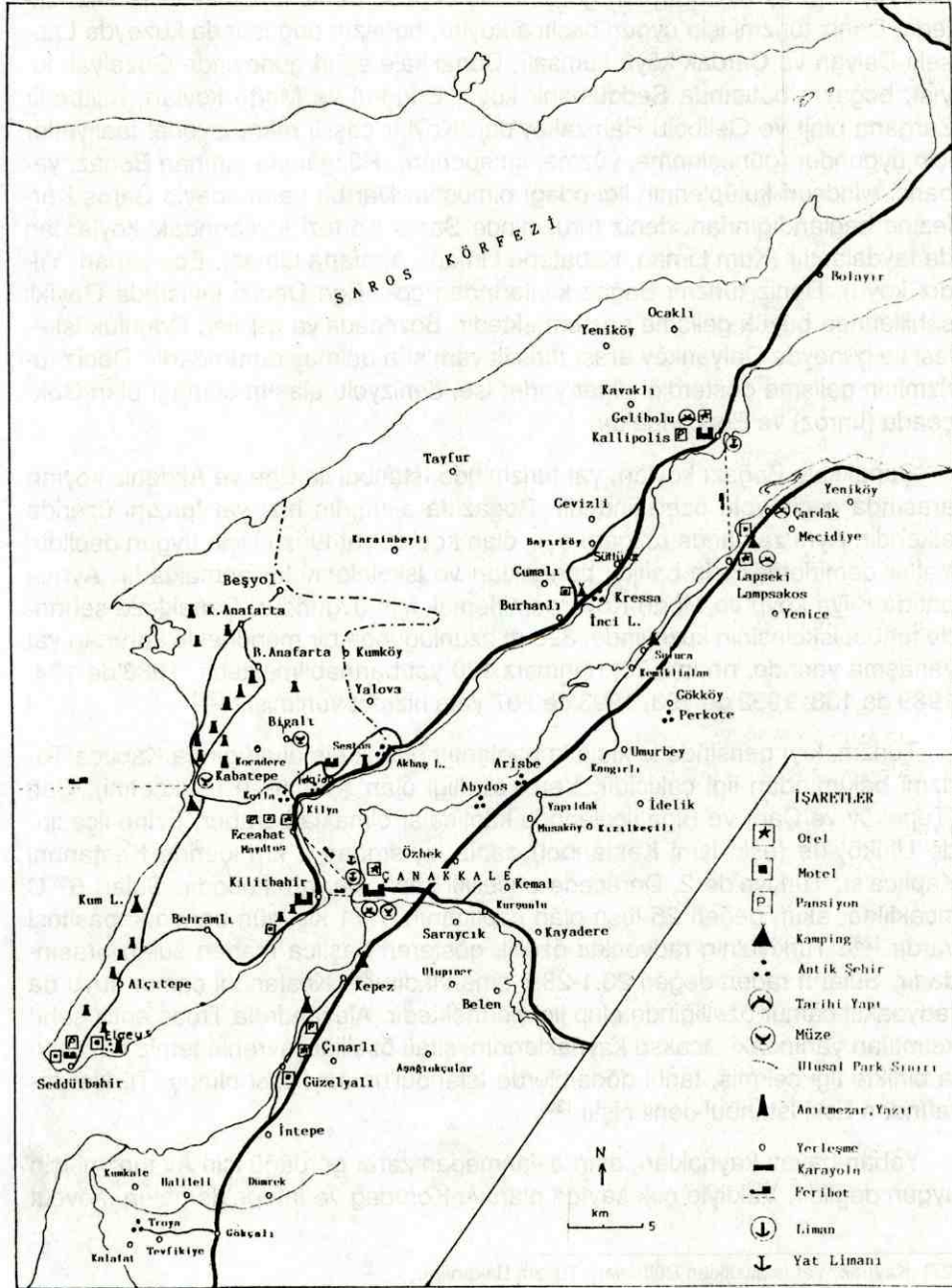
Çanakkale Boğazı kıyıları, sahip olduğu doğal ve kültürel özelliklerle turizmde ilgi çekmektedir (Şekil 4). Boğaz deniz ulaşımında önemli bir su yolu olmasına rağmen, içeriye doğru sokulan koy ve kumsallarıyla ve yaklaşık 4 ay süren,

(24) ÖNEY, Türk Devri Çanakkale Seramikleri, s. 1.

(25) ÖNEY, Türk Çini Sanatı, s. 129.

(26) MOLTKE, Türkiye Mektupları, s. 49.





Şekil 4 - Çanakkale Boğazi Kıyıların Turizm Haritası  
Figure 4 - Tourism map of the coasts of the Dardanelles



uygun deniz suyu sıcaklıklarıyla deniz turizmi için uygundur. Yapılaşmanın henüz yayılmamış ve sanayinin gelişmemiş olması, deniz turizmini desteklemektedir. Deniz turizmi için uygun başlıca koylar, boğazın doğusunda kuzeyde Lapseki-Dalyan ve Çardak köyü kumsalı, Çanakale şehri güneyinde Güzelyalı kıyısı, boğazın batısında Seddülbahir köyü, Ertuğrul ve Morto koyları, Kilitbahir Zargana plajı ve Gelibolu Hamzakoy'dur. Koylar çeşitli rekreasyonel faaliyetler için uygundur (güneşlenme, yüzme, su sporları). Rüzgârıyla tanınan Boğaz, yabancılık windsurf kulüplerinin ilgi odağı olmuştur. Dar bir yarımada Saros Körfezine bağlandığından, deniz turizminde Saros Körfezi kıyılarındaki koylardan da faydalanılır (Kum Liman, Kabatepe Limanı, Anafarta Limanı, Ece Liman, Yıldız koyu). Deniz turizmi Boğaz kıyılarından çok, Ege Denizi kıyısında Geyikli sahillerinde büyük gelişme göstermektedir. Bozcaada'ya geçilen Odunluk iskelesi ile güneyde Dalyanköy arası turistik yapılarla dolmuş durumdadır. Deniz turizminin gelişme gösterdiği diğer yerler ise, deniz yolu ulaşım olanağı olan Gökçeada (İmroz) ve Bozcaada'dır.

Çanakale Boğazı koyları, yat turizminde İstanbul ile Ege ve Akdeniz koyları arasında geçiş yolu özelliğindedir. Boğaz'da akıntının hızı yat turizmi üzerinde etkilidir. Aynı zamanda rüzgâra açık olan koylar, yat turizmi için uygun değildir. Yatlar demirlemek için balıkçı barınakları ve iskelelerini kullanmaktadır. Ayrıca batıda Kilya koyu ve Morto Koyu demirlemek için uygundur. Çanakale şehrinde feribot iskelesinin kuzeyinde, 325 m uzunluğunda bir mendirekle korunan yat yanaşma yerinde, rıhtımlı 70, rıhtımsız 120 yat barınabilmektedir. 1988'de 104, 1989'da 138, 1992'de 193, 1993'de 207 yata hizmet verilmiştir (27).

Turizm, kıyı gerisinde iç kısımla bağlantılı olarak ele alındığında Kaplıca Turizmi bakımından ilgi çekicidir. Yerel özelliği olan Ayvacık (Küçükçetmi), Çan (Tepeköy ve Çan) ve Biga ilçelerinde kaplıcalar olmakla beraber, Ezine ilçesinde Uluköy'de (eski ismi Kestanbol) deniz kıyısından 2 km içeride Kestanbol Kaplıca'sı, Türkiye'de 2. Derecede öncelikli kaplıcalar arasındadır. Suları 67°C sıcaklıkta, akım değeri 25 lt/sn olan kaplıcanın 6171 kişi/gün banyo kapasitesi vardır (28). Türkiye'nin radyoaktif özellik gösteren başlıca maden suları arasındadır. Suların radon değeri 23.1-26.8 eman/lt.dir (29). Kestanbol çamur suyu da radyoaktif çamur özelliğinde olup ilgi görmektedir. Alexandria Troas antik şehri kalıntıları yanındaki sıcak su kaynaklarının, şifalı özelliği çevrenin temiz havasıyla birlikte ilgi çekmiş, tarihi dönemlerde İstanbul'un sayfiyesi olmuş, Türkler tarafından Eski İstanbul denilmiştir (30).

Yaban hayatı kaynakları, aşırı avlanmadan zarar gördüğü için Av turizmi için uygun değildir. Vaktiyle çok sayıda olan ve Korudağ ve İntepe'de halen mevcut

(27) Kaynak: Yat İstatistikleri Bültenleri, Turizm Bakanlığı.

(28) ÜLKER, Türkiye'de Sağlık Turizmi ve Kaplıca Planlaması, s. 59.

(29) Aynı, s. 63.

(30) PİRİ REİS, Kitab-ı Bahriye, s. 115, MOLTKE, Ön. ver. s. 52.



olan karaca (*Capreolus capreolus*)'lar için Yenice'de (Bayramiç) 1979'da Av Koruma ve Üretme Sahası kurulmuştur. Yaban hayatı kaynakları Gelibolu Ulusal Parkında korunmaya alınmıştır. Tuz gölü çevresinde su kuşları toplulukları ve parkın yaban hayatı içinde yaban domuzu (*sus scrofa*), kurt (*canis lupus*), porsuk (*Meles meles*), sansar (*Mustela fina*), tavşan (*Iepus europaeus*), ağaç sincabı (*sciurus Spp.*) bulunmaktadır.

Bitki örtüsü, Gelibolu yarımadası ulusal parkında korunmaya alınmış ve doğal bitki örtüsünü korumak için, İntepe kıyılarında yapılaşma durdurulmuştur. Rekreasyon amacıyla Çanakkale-İzmir karayolu üzerinde kurulan Güzelyalı Ormaniçi Rekreasyon Alanı (860 kişi/gün kapasite) Çanakkale Boğazına hakim bir manzara seyir yeri olup yerli ve yabancı turistler tarafından büyük ilgi görmektedir.

Boğaz kıyılarının arkeolojisi, tarihi, gelenekleri ve sanatı Kültür Turizmine kaynak oluşturur. Kültür turizmi içinde "ören turizmi"ne konu olan arkeolojik şehirler bakımından, zengin olmasına rağmen bu şehirlerden kalıntı kalmamıştır. Kazılarla ortaya çıkarılan Troya, açık hava müzesi haline getirilmiştir. Arkeolojik ve mitolojik önemi olan bu şehir, düzenleme açısından (izah tabloları, plânlar, işaretlenen gezi yolları, tahta at maketi vb.) turiste büyük kolaylık sağlamaktadır. Çanakkale-İzmir karayolundan ayrılan bir hatla, ulaşım kolaylığı olması bu raya ilgiyi artırmaktadır.

Çanakkale Boğazı kıyılarının başlıca tarihi kalıntıları, savunma amacıyla yapılmış kaleleridir. Boğaz kaleleriyle ünlü olmasına rağmen, çoğu savaşta yıkılmıştır. Günümüze kadar gelebilen kaleler, kuruluşundan sonraki dönemlerde onarım görmüşlerdir. Bunlardan Gelibolu Kalesi, M.S. 711 yılında Bizans İmparatoru tarafından yaptırılmış, 1391'de Saruca Paşa tarafından onarılmıştır. Birinci Dünya Savaşında harap olan kaleden, günümüzde müze olarak kullanılan bir gözetleme kulesi ve iç liman olarak kullanılan su havuzu ve kale duvarları kalmıştır. Boğaz'ın günümüze kadar korunarak gelen iki kalesi, en dar yerinde Fatih Sultan Mehmet tarafından 15. yüzyıl ortalarında yaptırılan, Anadolu tarafında Kale-i Sultaniye (Çimenlik) ve karşı kıyıda Kilitbahir Kalesidir (1462) (Foto



**Foto 2.** Kilitbahir Kalesi

**Photo 2.** The Kilitbahir Castle

2). Her iki kalede 1551'de Kanuni Sultan Süleyman tarafından onarılmıştır. Çanakkale Boğazı girişinde, Anadolu kıyısında Kumkale (1658), Trakya kıyısında Seddülbahir kaleleri (1659) I. Dünya Savaşında harap olmuşlardır. Ayrıca Kilya Koyu kuzeyinde Bigalı Kalesi, Eceabat güneyinde Çamburnu kalesi, Anadolu kıyısında Nara kalesi gibi az kalıntı kalan kaleler de vardır. Tarihi yapılar arasında Türk dönemine ait cami ve türbeler (Gelibolu, Lapseki,



Çardak) bulunmaktadır. Çanakkale şehri meydanında 1726'da yapılan Saat Kulesi ilgi çekmektedir. Şehrin Fevzipaşa mahallesinde iki katlı tarihi evleri günümüze kadar gelmiştir. Birinci Dünya Savaşına kadar sağlam olduğu bilinen, türkülere ("Çanakkale içinde aynalı çarşı") konu olan ünlü "aynalı çarşı"sı yangın ve savaştan zarar görmüş, tarihi yapının sadece kapısı kalmıştır. Yerine kurulan çarşı içine aynalar konulmasına rağmen, onarımı gerekmektedir. 1889 yılında bir tüccar tarafından yaptırılan bu çarşı için, 1994 yılında Çanakkale'de oluşturulan Aynalı Çarşı'yı yaşatma komitesi çalışmaları sonucunda, Kültür Bakanlığı'nın onayı alınarak restore edilmesi için bir kampanya başlatılmıştır.

Kültür turizmi içinde müzeler büyük ilgi görmektedir. 1984 yılında Atatürk Caddesindeki yeni binasına taşınan Çanakkale Arkeoloji Müzesinde, etnografik eserler, Çanakkale seramikleri (19. ve 20. yüzyıl), Hellenistik ve Roma çağına ait taş eserler, çevredeki antik şehirlere (Troya, Lampsakos, Assos) çıkarılan çeşitli eserler, 1959'da Dardanos tümülüsünden çıkan altın takılar sergilenmektedir. Bu müzenin en zengin koleksiyonunun Troya hazineleri olması gerekirken, 1873'de Alman arkeolog Schliemann tarafından, bu hazine önce Yunanistan ve oradan da Almanya'ya götürülmüştür. II. Dünya Savaşı sırasında kaybolan yaklaşık 8700 parçadan oluşan eşsiz kültür mirasının, 1991 yılında Moskova'da Puşkin müzesinde olduğu açıklanmıştır. Bu eserler geri alındığında, Çanakkale müzesi çok zenginleşecektir. Çanakkale Boğazıyla ilgili bilimsel araştırmaların tarihi 19. yüzyıla kadar inmektedir. Günümüzde de devam eden bu araştırmalar sonucunda jeolojik ve paleocoğrafik açıdan bilimsel önemi olan fosiller bulunmuştur. Daha yakın yıllara ait çalışmalar (O. Erol - C. P. Nuttall 1972, İ. Yalçınlar, 1983) bu konuda çok geniş bilgiler içermektedir. 19. yüzyılda yurtdışına götürülen, müze ve koleksiyonlarda saklanan fosiller günümüzde de meraklıları tarafından toplanmaktadır. Fosillerin de tıpkı arkeolojik ve tarihi eserler gibi müzelerde korunmaya alınması gerekir. Bu bakımdan Çanakkale Boğazı kıyılarına ait fosillerin de, Çanakkale Müzesinde bu açıdan değerlendirilmesi gerekir. Troya antik şehri kalıntıları da açık hava müzesi şeklinde günde 2000 turist (1993) tarafından gezilmektedir. Çimenlik kalesi deniz müzesi ve kıyıda Nusrat mayın gemisi müze haline getirilmiştir. Bigalı köyünde (Çamyayla) Atatürk'ün Çanakkale savaşlarında 19. Tümen karargâhı olarak kullandığı ve kaldığı ev 1973'de Atatürk Evi olarak müze olmuştur. Çanakkale müzelerini yılda 250.000 civarında yerli ve yabancı turist gezmektedir (Çizelge 3).

Çanakkale turizminde en büyük ilgiyi, tarihi savaş alanı olan Gelibolu Yarımadası Ulusal Parkındaki, anıtmezar ve yazıtlar çekmektedir. 1973'de 33.000 hektarlık alanda kurulan parkı, yılda yaklaşık 100.000 kişi ziyaret etmektedir. Parkın içinde Kabatepe Tanıtma Merkezi ve Müzesinde, Çanakkale savaşlarına ait bir koleksiyon sergilenmektedir. Yaklaşık Türk (250 bin) ve yabancı (162 bin) 400 bin askerin şehit olduğu bu alanda, çarpışmaların olduğu mevkilerde yapılan anıtmezarlar ve yazıtlar büyük ilgi görmektedir. (Çanakkale Şehitleri Anıtı, İngiliz, Yeni Zelanda, Avustralya, Yahya Çavuş Anıtları, Conkbayırı, Ki-



**Çizelge 3 - Çanakkale Müzelerini Gezen Ziyaretçi Sayısı**

**Table 3 - Number of visitors visiting the museums of Çanakkale.**

Yıl	Yerli	Yabancı	Toplam
1981	36.723	34.354	71.077
1982	42.912	48.765	91.677
1983	53.309	58.060	111.369
1984	55.139	67.001	122.140
1985	65.065	103.113	168.178
1986	52.038	126.468	178.506
1987	53.683	145.701	199.384
1988	87.886	167.721	255.607
1989	32.691	213.227	245.918
1990	207.560	75.730	283.290
1991	47.786	93.663	141.449
1992	51.799	173.460	225.259

Kaynak: Kültür İstatistikleri, DiE.

**Çizelge 4. Çanakkale Şehrinde Konaklayan Turist Sayısı**

**Table 4. Number of tourist who stayed at Çanakkale province.**

Yıl	Yabancı	Yerli	Toplam
1988	72.646	54.649	127.295
1989	71.292	35.597	106.889
1990	65.527	32.312	97.839
1991	41.065	37.673	78.738
1992	61.421	51.757	113.178
1993	65.283	59.951	125.234

Kaynak: Konaklama İstatistikleri Bülteni, Turizm Bakanlığı.

reçtepe, Kanlısirt yazıtları gibi). Tarihi günlerde törenler yapılmaktadır (18 Mart Çanakkale Deniz Zaferi, 10 Ağustos Anafartalar Zaferi). Ayrıca festivallerle Çanakkale turizmine olaysal çekicilik sağlanmaktadır (10-15 Ağustos Troya Festivali, 3 Haziran Lapseki Kiraz Festivali, 10 Ağustos Gelibolu Sardalya Festivali). 23 Nisan 1990'da Çanakkale Savaşlarının başlangıcının 75. yıldönümü Gelibolu Yarımadasında büyük törenlerle anılmış, bu savaşlara katılan ülkeler en üst düzeyde temsil edilmiş (İngiltere Başbakanı Margaret Thatcher da katıldı), bu kutlamalar nedeniyle Çanakkale'nin yatak kapasitesi tümüyle dolmuştur.

Çanakkale şehri, Turizm Bakanlığından işletme belgeli 1868 turistik yatak kapasitesine sahiptir. Konaklayan turist sayısında son iki yılda düşüş görülmekle beraber, konaklayan turist sayısı bakımından Türkiye'de 13. sıradadır (1990). Konaklayan turistlerin %52.1'ini yabancılar oluşturur (1993) (Çizelge 4).

### Ulaşım

Çanakkale Boğazı kıyıları, ulaşımında karayolu ve denizyolundan faydalanmaktadır. Karayolu ulaşımında, yüzey şekilleri kuzey-güney doğrultusunda ulaşım engel oluşturmaz. Bu yüzden boğaz kıyılarını kuzeyden güneye izleyen düzgün karayolu bağlantısı vardır. Fakat yüzey şekilleri, iç kısımlarla bağlantısında güçlük çıkarır. Anadoluyla bağlantısının sağlandığı doğu kıyılarında bu engel, Cumhuriyet Döneminde uzun yıllar ilin diğer bölgeler-



le bağlantısının zayıf kalmasına yol açmıştır. 1950'li yıllardan sonra, karayollarının yapımıyla iç kısımla bağlantı kurmuştur. Günümüzde karayolu, yüzey şekillerinin uygun olduğu Kocaçay vadisinden geçmektedir. Bu karayolu, il merkezini Çan üzerinden Balıkesir'e bağlar. İlin Ankara ile karayolu bağlantısı Lapseki-Biga-Gönen-Bandırma-Bursa-Eskişehir üzerinden, İzmir'le bağlantısı Ezine-Ayvacık-Burhaniye-Ayvalık üzerinden yapılmaktadır. İl, Tekirdağ üzerinden İstanbul'a bağlanır.

Denizyolu ulaşımı, Boğaz'ın iki kıyısında yolcu, taşıt ve yük taşımacılığı sağlar. Çanakkale Boğazı, Anadolu-Trakya ve Asya-Avrupa arasında karayollarını birbirine bağlayan önemli bir su yoludur. Bu bağlantı Gelibolu-Lapseki ve Eceabat-Çanakkale arasında feribotlarla sağlanmaktadır. Uluslararası karayolu da geçtiği için en fazla Eceabat-Çanakkale arası kullanılmaktadır. Bu hat, Çanakkale'nin İstanbul ile yolcu ve yük taşımacılığında kullanılmaktadır. Yörenin Çanakkale'de toplanan ürünleri kamyonlarla (özellikle domates) Eceabat üzerinden İstanbul'a gönderilmektedir. Saat başlarında karşılıklı yapılan seferlerle, bu

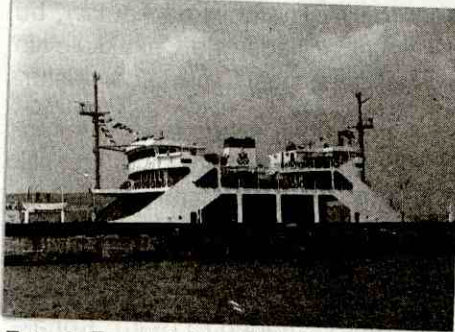


Foto 3. Eceabat-Çanakkale hattında bir feribot

Photo 3. A ferry on Eceabat-Çanakkale line.

hatta yılda yaklaşık 300.000 taşıt (araba, kamyon vb.) ve 8 milyon yolcu taşınmaktadır. Gelibolu-Lapseki arasında feribot yaklaşık %30 doluluk oranına sahiptir. Bu hatta, yılda yaklaşık 5 milyon yolcu ve 100.000 taşıt taşınmaktadır. Boğaz'ın iki kıyısı arasında en dar yerinde Kilitbahir-Çanakkale arasında özel küçük feribotlarla (7 feribot var) yılda yaklaşık 40.000 taşıt, 4 milyon yolcu taşınmaktadır (1992). Bu hat yoğun turizm mevsiminde Eceabat hattının yükünü hafifletmektedir.

Çanakkale Boğazında yapılacak olan köprü için boğazın dar yerlerinden Sarıçay-Kilitbahir veya Nara Burnu-Bigalı Kale arası düşünülmüştür. Avrupa-Asya arasında karayolu bağlantısı sağlayacak olan bu köprü, Avrupa'dan gelen turistlerin Ege ve Akdeniz kıyılarına ulaşmasını kolaylaştıracak, uluslararası E90 karayoluna ve İzmir'e bağlanacak olan köprü, İç Anadolu Bölgesi ve Ege Bölgesi'nin Trakya üzerinden Avrupa'ya açılmasını sağlayacaktır. Çanakkale limanından ayrıca Gökçeada'ya feribot bağlantısı bulunmaktadır. Bozcaada'nın bağlantısı Ege Denizi kıyısında Odunluk iskelesinden sağlanmaktadır.

Çanakkale Limanında ulusal yük taşımacılığında (kabotaj) yılda yaklaşık 500.000 ton yükün yükleme ve boşaltması yapılmaktadır (372.000 ton, 1989 yılı, 265.419 ton 1991 yılı 594.565 ton, 1992 yılı). Başta inşaat malzemesi olmak üzere maden cevheri, tahıl, ticaret eşyası ihraç edilmektedir (1.244.387



ton, 1992). İthalat, ihracata göre düşüktür. Başta maden kömürü olmak üzere inşaat malzemesi, akaryakıt ve ticaret eşyası ithal limanıdır (185.064 ton, 1992)<sup>(31)</sup>. Boğaz kıyılarını kalkındırmak için hazırlanan projeler arasında, Çanakkale şehrinin güneyinde, Kepez'de büyük bir liman kurulması yer almaktadır.

Çanakkale ilinin 1963 yılına kadar İstanbul ile havayolu bağlantısı varken talep azlığından kaldırılmıştır. Sadece zirai ilaçlama yapan uçaklar için kullanılan bu havaalanı yapılan çalışmalarla 1995 (Nisan) yılında İstanbul-Çanakkale arasında Ankara bağlantılı olarak yapılan uçuşlarla tekrar ulaşım açılmıştır. İlin demiryolu bağlantısı yoktur.

### Sonuç

Çanakkale Boğazı kıyılarının jeomorfolojik özellikleri, etkisini en fazla yerleşme ve ulaşım üzerinde gösterir. Antik dönemlerde kıyıda kurulan şehirler, kıyının alüvyonlarla denize doğru ilerlemesinden zarar görmüştür. Bu durum Troya'da açıkça belirgindir. Bir liman şehri olan Troya günümüzde kıyıdan 5 km. içeride kalmıştır. Boğaz'ın Asya ve Avrupa ayrıca Karadeniz-Akdeniz arasında geçiş yolu olması tarihte yerleşmeyi etkilemiş ve yerleşme istilâlardan zarar görmüştür. Yakın dönemde Çanakkale Savaşlarından zarar gören yerleşmelerin gelişimi daha sonra da askeri amaçlı olmuş ve kıyıda "askeri bölge" olarak ayrılan yerler, yerleşmenin yayılmasını önlemiştir. En fazla gelişme Çanakkale şehrinde görülmüştür. Son 10 içindeki özellikle 3 yıl içinde koylarda hızlanan yapılaşma turizm amaçlıdır. Tarihi boyunca istilâlara maruz kalması nüfusu da etkilemiş, Çanakkale savaşları nüfusun azalmasına sebep olmuştur. Kıyıda nüfus Çanakkale ve Gelibolu şehrinde yoğunlaşmıştır. Nüfusta kısa sürede görülen büyük değişiklikler, askeri birliklerin çekilmesi ve katılmasıyla ilgilidir. Çanakkale göç veren iller arasındadır. En fazla İstanbul'a göç vermektedir.

Yüzey şekillerinin doğu-batı doğrultusunda karayolu ulaşımına uygun olması, Byzantion kurulduktan sonra, yolların kuzeye kaymasına sebep olmuştur. Bütün ticaret yollarının daha sonraki dönemlerde de İstanbul'a yönelmesi, boğaz kıyılarında büyük bir şehrin gelişmesini engellemiştir. Boğaz kıyılarındaki şehirler askeri şehirler haline dönüşmüştür.

Çanakkale Boğazı stratejik bir askeri bölge olduğundan, Güney Marmara Bölümünde sanayi, Bursa, Balıkesir ve Bandırma'da gelişirken bu kıyıda gelişmemiştir. Ekonomik faaliyetler tarıma bağlıdır, sanayi de tarıma dayanmakta, ticaret de buna bağlı olarak gelişme göstermektedir. İmalât sanayi gıda sanayinde gelişme gösterir. Gıda sanayi, ilin tarım ve su ürünlerini işleme konusunda faaliyet göstermektedir. Sebze işleme sanayiinde, salça konservesi yapımının Türkiye çapında önemi vardır. Ayrıca sebzenin toz haline getirildiği ve dondurul-

(31) Kaynak: Kabotaj ve Uluslararası Deniz Taşımaları İstatistikleri, DİE.



duğu tesisler vardır. Balıkçılığın gelişmesine bağılı olarak balık konserveçiliğı gelişmiştir.

Boğaz kıyılarında sanayinin küçük işletmeler halinde kalması ve büyük sanayi tesislerinin iç kısımda (Ezine caddesi ve Balıkesir yolu) yer alması, kıyıyı çevre kirliliğı yönünden korumaktadır. Artan kıyı kullanımı, endüstriyel ve evsel atıkların Boğaz'a verilmesi, deniz kirliliğini de beraberinde getirecektir. Bu durumdan deniz turizmi ve önemli bir balık göç yolu olarak biyolojik ortam olumsuz yönde etkilenecektir. Isınma amaçlı ve imalât sanayiinde tüketilen linyit, büyük ölçüde hava kirliliğine yol açmaktadır. 1989-90 kış sezonunda (Ekim-Mart), havadaki ortalama kükürt dioksit konsantrasyonları bakımından, il merkezleri sıralamasında 15. sırada (230 mikrogram/metreküp) olan Çanakkale şehri 1990-91 kış sezonunda Konya'dan sonra 2. sıradadır. (379 ug/m<sup>3</sup>). Kükürt konsantrasyonu, kısa vadeli sınır değeri (400 ug/m<sup>3</sup>) 1990 yılında 60 gün aşmıştır. Özellikle seramik sanayiinde linyit kullanan Çan'da hava kirliliğı yüksek orandadır.

Turizm, deniz turizmi ve ören turizmine yöneliktir. Deniz turizminde en fazla kullanılan kıyı Güzelyalı koyudur. Kıyıyı kesintisiz kaplayan bu yapılaşmanın Karanlık Limana yayılmasını önlemek için yapılaşma durdurulmuştur. Ören turizminde Troya şehri ve tarihi savaş alanı olarak Gelibolu Yarımadası Ulusal Parkı büyük ilgi görmektedir.

Araştırmada elde edilen bulgulara dayanılarak şunlar önerilebilir:

Çanakkale Boğazı çevresi günümüzde doğal ve tarihi ortamı içinde bulunmaktadır. Fakat İstanbul şehrinin nüfus, sanayi ve ulaşım gibi sorunlarını hafifletmek için yeni bir merkez olarak görüldüğünden 1990'lı yıllarda hazırlanan yeni projelerle kalkınmaya hazırlanmaktadır. Bunlar arasında Çanakkale Organize Sanayi Bölgesi, Büyük Liman, Havaalanı projesi gibi yatırımlar bulunmaktadır. Fakat bu projelerin kültür ve çevre sorunları gözönüne alınarak gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Boğaz Köprüsü için düşünülen Sarıçay-Kilitbahir hattında köprü ayakları Kilitbahir kalesi ve Çanakkale tabyalarını olumsuz olarak etkileyecektir. Ayrıca Gelibolu Ulusal Parkında sit alanları ve tarihi dokuyu etkileyerek tarihi peyzajı bozacaktır. Güneyde ise dünya kültür mirasının en eskilerinden Troya bulunmaktadır. Böylece Boğaz Köprüsü kültür ve tabiat varlıklarını tahrip edecek niteliklere sahiptir.

Çanakkale, Organize Sanayi Bölgesi, liman, havaalanı gibi yatırımlar tamamlanmış olduğunda büyük oranda göç alacaktır. Yeni toplu konut alanlarıyla şehir genişleyecek yapılan havaalanı şehrin içinde kalacaktır. Bu sürecin başlangıcında, daha önce İstanbul Boğazı kıyılarında görülen yapılaşmanın ve kirlenmenin getirdiğı çözümsüzlüklerin yaşanmaması için, henüz doğal ve tarihi ortamı içinde yaşayan bu kıyıda koruma konusundaki önlemlerin şimdiden alınması gerekir.



Kıyının, sanayi, ulaşım ve yerleşmeye açılmasıyla yoğun bir yapılaşma ve nüfuslanma sonucu hızlı şehirleşme görülecektir. Bu durum turizmi de olumsuz etkileyecektir. İstanbul Boğazında olduğu gibi Çanakkale Boğazında da deniz turizmi ortadan kalkacaktır. Halkın geleneksel uğraşı olan bağcılık, zeytincilik ve diğer tarımsal faaliyetler yerini sanayiye bırakacaktır. Sanayinin getireceği hava kirliliği içinde önceden tedbirler alınmalıdır. Mevcut sanayi tesislerinden yörenin linyit yataklarını kullanan seramik ve çimento fabrikası hava kirliliğine yol açmaktadır. Bu sanayi tesislerinde ve yapılacak diğer sanayi tesislerinde doğal gaz kullanımına yer vermelidir.

Boğaz kıyılarında kültür turizmi içinde büyük yeri olan Troya çevresinin yapılaşmadan mutlaka korunması gerekir. Ayrıca kıyıda tarihi yapı ve kaleler restore edilmelidir. Çanakkale'nin "aynalı çarşı"sının restorasyonu desteklenerek şehre tekrar kazandırılmalıdır. Çanakkale şehri içinde kale çevresinde iki katlı tarihi evlerden oluşan yapı mutlaka korunmalı bu evler restore edilmelidir. Doğal ve tarihi önemi olan Gelibolu Ulusal Parkının ağaçlandırma projesi tamamlanarak bitki örtüsü eski durumuna getirilmelidir.

Son söz olarak, bu kıyılar kalkınmaya açılırken, arkeolojik ve tarihi önemi göz önüne alınarak coğrafi, arkeolojik ve tarihi çevrenin birarada korunmasına önem verilmelidir.



### Kaynakça

- AKTEPE, M. 1990 "Osmanlılar'ın Rumeli'de ilk fethettikleri Çimbi Kal'ası", İ.Ü. Edebiyat Fak. Tarih Dergisi, Cilt 1, sayı 2, s. 283-307, İstanbul.
- AKURGAL, E. 1969. Ancient Civilisation and Ruins of Turkey. İstanbul.
- AYDOĞAN, N. B. 1989. Çanakkale.
- BAYBURTOĞLU, C. 1982. Arkeoloji. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayını.
- BİLGİN, T. 1969. Biga Yarımadası Güneybatı Kısımının Jeomorfolojisi, İ.Ü. Coğrafya Enstitüsü Yay. No. 55, İstanbul.
- BOSWORTH, C. E. 1980. İslam Devletleri Tarihi (çev. E. Merçil - M. İpşirli), İstanbul.
- CUINET, V. 1894. La Turquie d'Asie. III. Cilt, Paris.
- DARKOT, B. 1938. Boğazların Menşei. Coğrafi Araştırmalar I. İstanbul.
- DARKOT, B. 1945. "Çanakkale" İslam Ansiklopedisi, Cilt 3, s. 331-340, İstanbul.
- DARKOT, B. 1953. Çanakkale Boğazının Coğrafyası. İ.Ü. Çanakkale Haftası, 1952, s. 87-95, İstanbul.
- DARKOT, B., TUNCEL, M. 1981. Marmara Bölgesi Coğrafyası, İ.Ü. Coğrafya Enstitüsü Yay. No. 118, İstanbul.
- DÖNMEZ, Y. 1990. Trakya'nın Bitki Coğrafyası. İ.Ü. Coğrafya Enstitüsü yay. no. 51, 2. baskı, İstanbul.
- EROL, O. 1968. "Çanakkale Boğazı Çevresinin Jeomorfolojisi Hakkında Ön Not" A.Ü. Coğrafya Araştırmaları Dergisi, sayı 2, Ankara.
- EROL, O. - C. P. NUTTAL 1972. "Çanakkale Yöresinin Bazı Denizel Kuarterner Depoları" A.Ü. Coğrafya Araştırmaları Dergisi, sayı 5-6, Ankara.
- EROL, O. 1972. "Truva Çevresinin Foto-Jeomorfolojik Haritası" Jeomorfoloji Dergisi, sayı 4, s. 10-19, Ankara.
- EROL, O. - A. İNAL, 1980. "Çanakkale Yöresi Karacaviran Köyü Çevresindeki Kuarterner Depoları ve Denizel Fosilleri" Jeomorfoloji Dergisi, sayı 9, s. 1-36, Ankara.
- KRAFT, J. C. - O. EROL - İ. KAYAN, 1980. "Truva Doğal Çevresinin Son 15.000 Yılındaki Değişimleri, Bilim ve Teknik, No. 155, s. 8-13, Ankara.
- KRAFT, J. C. - O. EROL, - İ. KAYAN, 1980. "Geomorphic Reconstruction in the Environs of Ancient Troy" Science, vol. 209, no. 4458, s. 776-782.
- KRAFT, J. C. - O. EROL - İ. KAYAN, 1982. "Truva (Çanakkale) Çevresinde Holosen Transgresyonu" TUBİTAK VII. Bilim Kongresi Yerbilimleri Sektörünü Tebliğleri, s. 237-250, Ankara.
- MANSEL, A. M. 1947. Ege ve Yunan Tarihi. Türk Tarih Kurumu Yay.
- MERÇİL, E. 1985. Müslüman Türk Devletleri Tarihi. Edebiyat Fakültesi yay. no. 3211, İstanbul.
- MOLTKE, H. Türkiye Mektupları (Çev. Hayrullah örs) 1969. İstanbul.
- ÖNEY, G. 1971. Türk Devri Çanakkale Seramikleri.
- ÖNEY, G. 1976. Türk Çini Sanatı.
- İRİ REİS. Kitab-ı Bahriye, I. Cilt.
- STEWIG, R. 1970. Batı Anadolu Bölgesinde Kültür Gelişmesinin Ana Hatları (Çev. R. Turfan, M. Ş. Yazman) İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehircilik Enstitüsü yay.
- TEKİNDAG, Ş. 1945. "Çanakkale" İslam Ansiklopedisi, cilt 3, s. 340-347, İstanbul.
- TUNCEL, M. 1993. "Çanakkale Boğazı". DİA, cilt 8, s. 199-203, İstanbul.
- TUNCEL, M. 1993. "Çanakkale". DİA, Cilt 8, s. 197-199, İstanbul.
- TURRILL, W. B. 1959. "Gelibolu Yarımadası Florası" (Çev. F. Yalıtırık), İ. Ü. Orman Fak. Der. Cilt 9, seri B, sayı 2, s. 160-176.



- TURRILL, W. B. 1960 "Gelibolu Yarımadası Florası" (Çev. F. Yaltırık), İ.Ü. Orman Fak. Der. Cilt 10, Seri B, sayı 1, s. 85-107.
- ÜLKER, İ. 1988. Türkiye'de Sağlık Turizmi ve Kaplıca Planlaması Kültür ve Turizm Bakanlığı yay. Ankara.
- YALÇINLAR, İ. 1948-49. "Çanakkale Boğazı Civarının Jeomorfolojisi Üzerine Müşahadeler" Türk Coğrafya Dergisi, sayı 11-12, Ankara.
- YALÇINLAR, İ. 1983. Türkiye'de Neojen ve Kuaterner Omurgalı Araziler ve Jeomorfolojik Karakterleri, İ.Ü. Edebiyat Fak. yay. no. 2741, İstanbul.
- YÜCE, H. - A. TÜRKER, 1991. "Marmara Denizinin Fiziksel Oşinografik Özellikleri ve Akdeniz Suyunun Karadeniz'e Girişi" Uluslararası Çevre Sorunları Sempozyumu, İstanbul 22-25 Mayıs 1991 Tebliğleri, s. 284-303.



