

# KALKAN VE ÇEVRESİNDE (ANTALYA İLİ) EKONOMİK YAPIDAKİ DEĞİŞİMLER VE TURİZM OLGUSU

*Changes In Economic Structure And Tourism In Kalkan And Surroundings (Antalya Province).*

Yrd. Doç. Dr. T. Levent EREL\*

Yrd. Doç. Dr. Ergin GÜMÜŞ\*

Oktay ÜÇÜNCÜ\*\*

## ÖZET

Kalkan, Güneybatı Anadolu'da, Antalya İlinin en batısında yer alan Kaş İlçesine bağlı Bucak Merkezidir. Eğimli yamaçlardan oluşan tarım arazisinde, geniş alan kaplayan zeytinlikler en önemli gelir kaynağıdır. Dağ sıralarının meydana getirdiği engel, yüzyıllar boyunca büyük kentlerle karayolu ilişkisi kurulmasını engellemiştir. Bu olumsuz şartlara rağmen, yakın çevrede bulunan köylerin ürünlerini deniz yoluyla pazarlayan, gelen ithal mallarının toplandığı ve dağıtımının yapıldığı canlı bir ticaret iskelesi olarak varlığını sürdürmüştür. 1950 Yılından itibaren modern karayollarının ekonomik etki alanına sokulması, deniz ticaretinin aksamasına, dolayısıyla Kalkan'ın sönükleşmesine neden olmuştur. Nihayet 1980'lerde karayolunun zorluklara rağmen Kalkan'a ulaşması, turizm olgusunu başlatmıştır. Turizmden kazanılan yüksek gelir sayesinde, hem tarımsal ekonomide, hem de nüfus ve yerleşme yapısında önemli değişiklikler meydana gelmektedir.

## ABSTRACT

Kalkan is a small administrative center in Southwest Anatolia, connected to Kaş Township in the west end of Antalya Province. Its most important source of income is olive trees which cover a wide section of the cultivated areas formed mainly of sloping land. For many centuries, the walls of mountains in the background have obstructed Kalkan's connections with larger cities in the mainland through roads. In spite of these negative conditions, Kalkan continued its existence for many centuries, as a lively commercial port, from which products from nearby villages were marketed and imported goods were gathered and distributed by the sea. Starting from the 1950's the construction of modern highways adversely affected sea trade, which led to Kalkan losing its past importance. Finally in the 1980's the construction of a road reaching Kalkan, with all difficulties, marked the start of Kalkan becoming a tourism attraction. The income obtained from tourism activities has brought about important changes in the economy, and in the population and settlement structures.

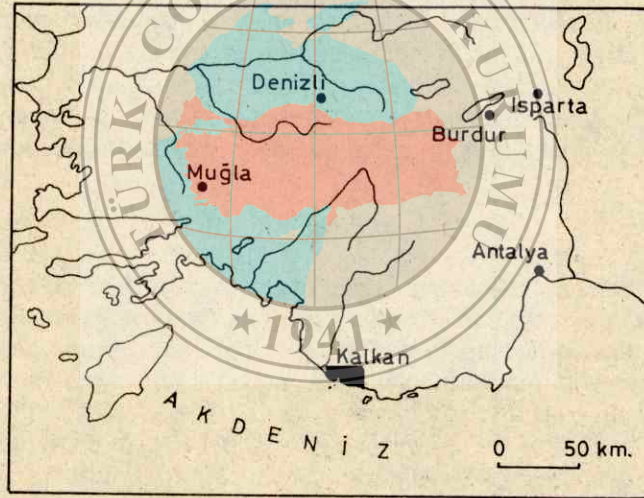
\* İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimler ve İşletmeciliği Enstitüsü.

\*\* Turizm İşletmecisi.



### Metod

Ekonomik yapıda geçmişten günümüze meydana gelen değişimleri ortaya koyabilmek için, eski tarihlerde sahayı gezen araştırmacıların eserleri incelenmiştir. Yakın yıllarda araziden yararlanma durumunu ve turizm olgusu ile ilişkilerini belirleyebilmek için, önce Kaş Tapu Kadastro Müdürlüğündeki kayıtlar taranmış, 1973 yılında zeytinliklerin kapladığı alan tespit edilmiştir. İkinci adımda 1:1000, 1:2500, 1:5000 ölçeklerdeki kadastro paftalarının birleştirilmesiyle elde edilen haritaya, 1983 yılındaki yararlanma durumu, ekili - dikili parsellerde yetiştirilen ürünler arazide kontrol edilerek işaretlenmiştir. 1993 Yılına ait yararlanma karakteri, 1:1000 ölçekli imar planı paftaları kullanılarak haritalanmıştır. Yine imar planı paftaları kullanılarak, turistik tesislerin dağılımı, yatak kapasiteleri de göz önüne alınarak ayrı bir harita halinde sunulmuştur. Böylelikle yakın yıllarda başlayan, günümüzde de devam eden ekonomik değişimin harita ve tablolarla karşılaştırarak ortaya çıkarılmasına çalışılmıştır<sup>x</sup>.



Harita 1

### Fiziki Yapı

Kalkan - Kaş - Kaleüçağız (Ölüdeniz) arasındaki kıyı kesiminde, Beydağ dizilerinin ilk sıralarını meydana getiren yüksek kütleler kıyıya paralel biçimde uzanır. Daimi akarsu yoktur. Bugün mevcut olan ve içlerinde sel karakterli mevsimlik de-

<sup>x</sup> Araştırmalarımızda ilgi ve yardımlarını esirgemeyen Kalkan Belediyesine, Kaş Belediyesine, Kaş Kaymaklığına, Orman Müdürlüğüne, Turizm Müdürlüğü elemanlarına, Ankara Gazeteciler Cemiyeti eski başkanı rahmetli Beyhan Cenkçi'ye, Nevzat Göçmen, Celal Hafıfbilek, Eşref Erdil, Reşat Gürsoy ve Kemal Akın'a teşekkürü borç biliriz.



relerin bulunduğu derin vadiler, Post Tirenien'de deniz seviyesi değişiklikleri sonucunda, akarsuların vadilerini yeni kaide seviyesine uyum sağlayarak kazmaları ile oluşmuştur. Daha sonra Flandır Transgresyonu ile boğulan bu kıyılarda, kıyıya paralel adalar, adacıklar, kanallar, koylar ve burunlardan meydana gelen "Dalmaçya Tipi" boğulmuş kıyı şekli ortaya çıkmıştır. Kaş ve Kaleüçağız civarında bu kıyı tipinin eseri olan, gemilerin barınmalarına elverişli, derin, korunaklı limanlar bulunur. Ancak gerideki dağ sıraları, bu limanların hinterlandlarını büyük ölçüde sınırlamaktadır.

Kalkan'ın yer aldığı 3,5 km genişlik, 4,5 km kadar uzunluğundaki koyda, gemilerin demirlemelerine elverişli derinlikler mevcuttur. Kalkan ve Fırnaz iskelelerinde, küçük tonajlı tekneler kıyıya kadar sokulabilir. Buna karşılık koyun ağız denize açıktır. Güneybatıda, Yalı Burnu'na 2 km, Kalkan İskelesine 6 km mesafede yer alan Yılan ve Sıçan Adaları, koy içinde demirleyen tekneleri açık denizden gelebilecek fırtınalardan koruyamayacak konumdadır. Bu nedenle Kalkan Koyu güvenli bir barınak yeri değildir.

Batıda, Eşen Çayının (Kocaçay) denize döküldüğü kıyı ovasında, alüvyal dolgu 12 km'lik sahil şeridine yayılmıştır. Ovası doğudan sınırlayan Eren Tepe'nin (547 metre) yüksekliklerinden sonra, Kışla Dağı'nın (1210 metre) eğimli yamaçları başlar. Daha doğuya, Kaş yönüne gidildiğinde, Yumru Tepe (1090 metre), Şahinkaya Tepe (1112 metre), Asas Dağı (1366 metre), Felenk Dağı (876 metre) denize dik yamaçlar halinde inerek, doğu - batı yönde ulaşımı büyük ölçüde engeller. Kalkan'ın tarım sahasının yer aldığı Kışla Dağı'nın yamaçlarında, eğim değerleri kuzey ve doğu yönlerde çok fazladır. Bu kesimde, kıyıda sadece 2 km içerdeki Kerevet Tepe'de yükseklik 923 metreyi bulur. Kuzey yönde ise, bir duvar gibi Kışla Dağı yükselmektedir. Batı yönde eğimler nisbeten hafifler. Hemen batıda, zeytinliklerle kaplı İç Tepe 135 metre, Dış Tepe ise 320 metre yüksekliğe sahiptir.

Kıyı şeridinin gerisindeki dağ dizilerinin arasında, 600 - 800 metreler arasında, içlerinde Bezirgan, İslamlar, Yeniköy, İkizce, Sarıbelen, Hacıoğlu köy yerleşmelerinin yer aldığı irili ufaklı bir dizi polye sıralanmıştır. Bunların en büyüğü ve Kalkan'a en yakın olanı, 3,5 km kuzeydoğudaki Bezirgan polyesidir. Deniz yüzeyinden yüksekliği 700 metre kadardır. 4,5 km uzunluk ve 1,5 km genişliğindeki polye tabanında toplanan yağmur suları, düzlüğün güneyindeki düdene girer. Sular yeraltında 300 - 400 metre kadar aktıktan sonra açığa çıkar ve Kalkan'ın hemen doğusundan denize ulaşır. Düden kışın biriken suların hepsini çekemediğinden, bu mevsimde polye tabanının yarısı sularla kaplanıyordu. Bu nedenle düdenin ağzının tıkanmaması için sık sık temizleme yapılıyordu. 1980'li yıllarda projelendirilen çalışmalarla, tarım sahası yıl boyunca yararlanılabilir duruma getirilmiştir. Kalkan'ın, yakın ve ulaşımı kolay olması nedeniyle Bezirgan Köyü ile kopmaz ekonomik bağları mevcuttur.

Kıyı kesiminde yıllık sıcaklık ortalamaları yüksek değerlere ulaşır. Yıllık sıcaklık ortalamaları Fethiye'de 16,1°, Finike'de 18, 4°, Antalya'da 18,6° değerler



göstererek, batıdan doğuya gidildikçe artar<sup>x</sup>. Gerideki dağ sıralarının meydan getirdiği engel, kış mevsiminde soğuk hava kütlelerinin kıyı şeridinde inmesini engeller. Bu nedenle kış aylarında ortalamalar 10° civarında oynar. Sıcaklık kışın çok nadir olarak 0°'nin altına düşer, ortalama donlu gün sayısı, yılda bir günü bile bulmaz. Yaz devresi, bahar aylarını içine alacak biçimde uzun sürer. En sıcak ay ortalamaları yüksek değerler göstererek 27° - 28° arasında oynar. Yaz aylarında sıcaklık sık sık 40°'nin üzerine çıkar.

Yılda ortalama 850 mm civarında yağış alınır. Bununla birlikte Akdeniz ikliminin karakteristik özelliği sonucu, düşen yağışın mevsimlere göre dağılımında büyük bir dengesizlik söz konusudur. Yağışların tamamına yakını kış ve bahar aylarında alınmakta, yaz yağışlarının yıllık yağış miktarındaki payı % 1'i bile bulmamaktadır. Kasım - Nisan ayları arasındaki devrede, düşen yağışlarla toprakta depolanan su miktarı, kültür bitkilerine yetecek düzeydedir. Mayıs - Ekim arasında kalan devrede ise, yağışın yetersiz olması kuraklık problemini ortaya çıkarır. Özellikle Temmuz - Ağustos aylarında yağışın kesilmesi, buna karşılık yüksek sıcaklık değerlerine bağlı olarak buharlaşmanın artması, kuraklığı had safhaya çıkarır.

Kıyı kesiminde yağış miktarı ormanların, özellikle kızılçam ormanlarının gelişmelerine yeterlidir. Ancak yüzyıllardır insan eliyle büyük tahrip gören bu ormanların yerini, çoğu yerde maki topluluğu kaplamıştır. Alt seviyede, meşe türleri, kokulu ardıç, tesbih, delice (yabani zeytin), keçi boynuzu, nar, zakkum, mersin, sakız, defne erguvan, katırtırnağı gibi sert yapraklı çalı ve ağaçcıklar ile lavanta, yasemin, kekik, adaçayı gibi kokulu bitki türlerinin bulunduğu maki şeridi yer alır. Makiler, kızılçam ormanlarının tahrip edildiği sahalarda bu ormanların sahasını kaplayarak, yer yer de kızılçamların ormanaltını oluşturarak 700 - 800 metrelere kadar çıkarlar. Toprak şartlarının elverişsiz olduğu alanlarda, yerlerini boyları bir metreden kısa, seyrek çalılıklardan oluşan gariklere bırakırlar.

Maki elemanlarının üzerinde, yaklaşık 800 - 900 metreler arasında, kızılçam ağaçlarından meydana gelen orman kuşağı başlar. Kızılçamlar tahrip görmedikleri sahalarda, adacıklar halinde deniz kıyısına kadar inerler. Daha üst seviyelerde, karakteristik şekil ve renkleriyle sedir ağaçları görülür. Susuz Dağının Akdenize bakan yamaçlarında 1250 metreye kadar inebilen sedirler, genel olarak 1450 metreden itibaren hakim tür olarak bulunurlar ve 1700 metre yüksekliklere kadar çıkabilirler. Sedirlerin üzerinde çüce ardıç ağaçlarının oluşturduğu şerit yer alır ve nihayet dağların en üst seviyelerinde alpin çayırlar kuşağına geçilir<sup>1</sup>.

### Kalkan'ın Ticari Fonksiyonu

İlkçağlarda Likya olarak adlandırılan Güneybatı Anadolu'daki Teke Yarımadası'nda, iskânın M. Ö. 3 bin yıllarına kadar indiği, daha sonra büyük şehirlerin ku-

<sup>x</sup> İklim değerlendirmesine, Fethiye, Kaş, Finike ve Antalya İstasyonlarının uzun süreli rasat verilerinden faydalanılmıştır.

<sup>1</sup> M. D. Kantarcı. "Türkiye Sedirleri (Cedrus Libani A. Richard) ve Doğal Yayılış Alanlarında Bazı Ekolojik İlişkiler". İst. Üniv. Orman Fak. Derg. Seri:A. Cilt:32. Sayı:2. (İstanbul, 1982). s. 115 - 116.



bulduğu bilinmektedir. Eşen Ovasındaki Patara (Gelemiş), ovanın iç kesimindeki Xanthos (Kınık), Kalkan'ın doğusunda yer alan Antiphellos (Kaş), en gelişmiş şehirler arasındaydı. Kalkan'ın hemen kuzeydoğusunda bulunan Pirha (Bezirgan), yine kuruluş tarihi eskilere giden bir yerleşmeydi. Eşen Ovasındaki Xanthos, Likya Bölgesinin idari merkezi, kıyıdaki Patara ise, hem ovadaki hem de yakın çevredeki kentlerin deniz ticaret yollarıyla ilişkisini kuran merkez liman durumundaydı <sup>2</sup>.

İlkçağda, Doğu Akdeniz Havzasından Suriye, Mısır, Kıbrıs, Rodos ve Ege Adaları ile Anadolu'nun güney kıyılarındaki limanlar arasında yoğun bir ticaret trafiği başlamıştı. Kıyıda fazla uzaklaşmayan gemiler, Güneybatı Anadolu sahilleri yakınından geçiyor ve buradaki limanlara uğruyorlardı. Kaş'ın 6 deniz mili güneyindeki Ulu Burun kayalıkları açığında Geç Tunç Çağına ait batıkta, Habeşistan veya Somali kökenli olduğu sanılan abanoz kütükler, Bolkar Dağı'ndan çıkarıldığı tahmin edilen kurşun bloklar, bakır ve kalay külçeler ile Kıbrıs'a ait eşyalar ele geçirilmiştir <sup>3</sup>. Antalya Körfezi'nin batısında, Kırılmaç (Gelidonya) Burnu açığında Beş Adalar kayalıklarında batan M. Ö. 13. yüzyıl ticaret gemisinin taşıdığı yükler arasında, Kıbrıs kökenli bakır bloklar, Yunanistan hatta İspanya'dan gelmesi muhtemel tenekeler, bronz yapılmasında kullanılan malzeme bulunmuştur <sup>4</sup>.

Eski belgelerde Kalkan'ın adına (Kalamaki) pek rastlanmaz. Çünkü yakınında bulunan Xanthos ve Patara gibi büyük kentler, korunaklı koyları ile Antiphellos Limanı, Kalkan'a gelişme fırsatı tanımamıştı. Kalkan, bu limanlar arasında yolculuk yapan gemilerin zaman zaman uğradıkları, fırtınalarda sığındıkları ikinci dereceden barınak yeri olma görevi üstlenmişti. Bununla birlikte ticaret yolunda egemenlik kurmak isteyen Mısır, Suriye, Pers, Rodos ve Roma Devletleri arasında bitmeyen mücadelede, limanlara sığınmayan büyük donanmaların Kalkan Koyunda demirledikleri bilinmektedir <sup>5</sup>.

Orta Çağda korsan baskınları, depremler, Eşen Çayının taşkınları, bu kıyı ovasındaki büyük kentlerin sönmüşler terkedilmelerine neden olmuştur. Xanthos depremlerle yıkılmış, Patara Limanı alüvyonlar ve rüzgarın sürüklediği kum yığınlarıyla kaplanarak devre dışı kalmıştır. Böylece, batıda geçilmesi güç kayalıklardan oluşan Yedi Burunlar ile doğudaki Kaş Limanı arasındaki kıyı kesiminde yegane sığınma yeri durumuna gelmesi, Kalkan'a stratejik önem kazandırmıştır

2. O. Akşit. Likya Tarihi. İst. Üniv. Edebiyat Fak. Yay. No: 1218. (İstanbul, 1967). s. 63, 66-67, 104.

3. C. Pulak "Ulu Burun (Kaş) Sualtı Kazısı 1989 Kampanyası". XII. Kazı Sonuçları Toplantısı. - 1. T.C. Kültür Bak. Anıtlar ve Müzeler Gen. Müd. (Ankara, 1990). s. 294-296.

4. G. F. Bass. "Report of The Underwater Excavation At Cape Gelidonya." Turkish Review of Archaeology. No: X-1 (Ankara 1962). P. 7-9.

5. F. Beaufort. Karamania Or A Brief Description Of The South Of Asia Minor. (London, 1818). s. 7

6. C. Türkay. Başbakanlık Arşivi Belgelerine Göre Osmanlı İmparatorluğunda Oymak, Aşiret ve Cemaatler, Tercüman Kaynak Eserler Dizisi. No:1. (İstanbul, 1979). s. 398, 452. F. Sümer Oğuzlar (Türkmenler). Tarihleri, Boy Teşkilatı, Destanlar. Ana Yay. No:1. (İstanbul, 1980). s. 455, 460.



10. Yüzyılda kalabalık Teke Türkmenlerinin gelmesiyle, bu saha "Teke İli" adını almıştır. Kalkanlı, İğdir, Kınık, Hacıveli, Kalkan ve yakın çevresinde yaşayan Türkmen gruplarının başlıcalarıydı<sup>6</sup>. Türkmenlerin bir bölümü gerek sahil şeridinin gerisindeki polye tabanlarında, gerekse Elmalı Yaylasındaki tarıma elverişli sahalarla yerleşerek köyler kurmuşlardı. Bazı gruplar ise hayvan sürüleriyle birlikte, yaz mevsimini yayla sahasında geçiriyor, kış soğuklarının başlamasıyla sahildeki kışlak merkezlerine iniyorlardı. Bu gelişmelerin sonucunda tarla tarımının yapıldığı kalabalık nüfuslu yerleşik köyler, göçebe hayvancılık sistemi gereği "Yayla" ve "Kışlak" adı verilen yarı - yerleşik iskân birimleri ortaya çıkmış, üretim artmıştır. Palamut, Ak-lar, Çayköy, Üzümlü (Margaz) Köylerinin, kuzeyde 1300 metre yükseklikte Sütleğen civarında yaylaları vardı. Bezirgan, İslamlar, Gelemiş Köyleri, yazın Elmalı Ovasına çıkarak, burada aynı adı taşıyan yayla yerleşmelerini kullanıyorlardı. Bezirgan, Sarıbelen (Sidek), Yuvacık (Dargaz), Kalkan'ın yaylasıydı. Özellikle Bezirgan Köyü, Kalkan'ın ikinci bir geçim sahası durumuna gelmişti<sup>7</sup>. Türkmen boylarının bir kısmı ise ormanlarda ağaçları keşerek, tomrukları naklederek ve diğer orman ürünlerinden yararlanarak geçimlerini sürdürmekteydi. Ormanlık sahada devamlı yer değiştiren bu gruplara "Ağaçeri" veya "Tahtacı" adları verilmiştir<sup>8</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde Kalkan, çevredeki tarım alanlarında yetiştirilen ürünlerin iç ve dış pazarlara sevk edildiği canlı bir ticaret iskelesiydi. Eşen Ovasının pamuğu, kıyıdaki patikadan buraya taşınıyordu. Elmalı Yayla düzlüğünde yer alan çok sayıda köyün buğday, arpa, burçak gibi tahılları, susam, kuru fasulye, nohut, mercimek, meyan kökü gibi ürünleri hayvanlara yüklenerek, en kestirme yol olan Gömbe - Akçay - Sütleğen - Bezirgan patikasından iskeleye indirilirdi. Bu mallar iskeleye depolarda toplanır, sonra sandallarla açıkta bekleyen büyük yelkenli gemilere aktarma edilerek pazarlanırdı. İzmir, Ege Adaları, Kıbrıs Adası, Yunanistan, Suriye, hatta Trieste ve Odessa Limanlarında bu ürünlere devamlı rağbet vardı. Tahıllar ve un, Malta Adasına sevk ediliyor, pekmez en fazla Marmaris, Bodrum ve Antalya'da alıcı buluyordu<sup>9</sup>.

Devlet, göçebe hayvancı grupları toprağa yerleştirmek, tarım sahalarını hayvan sürülerinin verdiği zararlardan korumak için tedbirler almaktaydı. Bu çabalara rağmen, zaman zaman göçebe gruplarla yerleşik köylüler arasında sürtüşmeler çıkıyordu. Huzursuzluğun 1782 yılında daha da arttığı belgelerden anlaşılmaktadır<sup>10</sup>. Fiziki şartlara uyum sağlayan hayvancılığın ve dayanıklı hayvan ürünlerinin, kır ekonomisine büyük katkısı vardı. Başta kılkeçisi olmak üzere canlı hayvanlar,

7. T. Yücel. "Teke Yöresi Orta Bölümünün Mevzii Coğrafyası". Ankara Üniv. D. T. C. F. Derg. Cilt: XVI. Sayı: 1 - 2. (Ankara, 1958). s. 196.

8. N. K. Atabeyli. "Antalya Tahtacılarına Dair Notlar". Türk Tarih Arkeoloji ve Etnografya Derg. Sayı: IV. (İstanbul, 1940). s. 203.

F. Sümer. (İstanbul, 1980). s. 157.

9. V. Cuinet. Turguie D'Asie, Geographie Administrative. Tome: 1. (Paris, 1892). s. 866.

L. Vannutelli. Anatolia Meridionale E Mesopotamia. II. (Roma, 1911) s. 146

10. C. Orhonlu. Osmanlı İmparatorluğunda Aşiretleri İskan Teşebbüsü, (1691 - 1696). İst. Üniv. Edebiyat Fak. Yay. No: 998. (İstanbul, 1963). s. 29, 34.

Y. Özkaya. "XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Anadolu'da Âyânlık İddiaları". Ankara Üniv. D. T. C. F. Derg. Cilt: XXIV. Sayı: 3 - 4. (Ankara, 1969). s. 215.



yün, yünlü el dokumaları Meis ve Rodos Adaları, Ege Limanları, hatta Kuzey Afrika ülkelerine ihraç ediliyordu.

Güneybatı Anadolu'nun en çok tanınan, en fazla rağbet gören ürünlerinin başında, Beydağlarındaki sedir ağaçlarının tomruk ve kerestesi geliyordu. Neme karşı son derece dayanıklı olan sedir keresteleri, gemi inşa malzemesi olarak eskiden beri yoğun biçimde kullanılmaktaydı. Sedir ve çam keresteleri ile, bu ağaçlardan elde edilen reçine, katran, zift gibi maddeler, Suriye, Lübnan ve Mısır'a özellikle Mısır'daki İskenderiye Limanına yollanıyordu. Nitekim, İskenderiye'de yapılacak sedler için gereken kerestenin, Teke Yarımadasının iskelelerine indirilmesi hakkında 1801 tarihli belge mevcuttur<sup>11</sup>. Sedirlere olan talebin, Tahtacıların kestikleri ağaç miktarının üzerine çıkması nedeniyle, 1892 yıllarında Bulgaristan'dan getirilen 500 kadar ormancının Beydağlarında çalıştıkları bilinmektedir. Bu işçiler açtıkları deliklerle ağaçların kalitesini kontrol ettikten sonra kesim yapıyorlardı. Yaşlı ağaçlarda açılan kesit izlerini hâlâ görmek mümkündür. Kesilen ve tomruk haline getirilen sedirler, kızaklama yapılarak hizarların bulunduğu mevkilere nakledilirdi. Biçilen keresteler hayvanlara yüklenerek Bezirgan güzerganından Kalkan İskelesine indirilir ve buradan gemilere yüklenirdi. Bulgaristanlı işçiler, Balkan Savaşı yıllarında geri dönmüşlerdir<sup>12</sup>.

Diğer ihraç malları, sünger, odunkömürü, meşe palamutu, gıda sanayisinde ve hayvan yemi yapılmasında kullanılan keçiboynuzu idi. Çevredeki koylarda bulunan zengin sünger yataklarının işletilmesi, artan talebe bağlı olarak 18. yüzyılda büyük gelişme göstermiş, İzmir, Köyceğiz, Marmaris, Bodrum, Meis ve Ege Adalarından gelen süngerciler bu yatakları yoğun biçimde kullanmaya başlamışlardı. Ancak yataklardan aşırı biçimde yararlanılması, daha sonra üretimin azalmasına neden olmuştur<sup>13</sup>. Kıyıda, Bucak, Gemibatan, Yeni İskele gibi mevkilerde, sandal, akçakesme, meşe ve pınallardan yakılarak elde edilen odun kömürünün bir kısmı açıkta bekleyen yelkenlilere yükleniyor, diğer kısmı ise iskeledeki depolarda toplanıyordu. Bu ürün "Kaş Kömürü" adı ile İzmir, Kıbrıs ve İskenderiye Limanlarında alıcı buluyordu<sup>14</sup>. Boyacılıkta ve deri tabaklanmasında kullanılan meşe palamutu veya meşe kozası, 19. yüzyıl sonunda ihraç malları arasında ilk sıralardaydı. Meşe palamutu, İkinci Dünya Savaşı yıllarına kadar İzmir ve İtalya'ya sevkedilmiştir<sup>15</sup>.

11. H. Kutluk. Türkiye Ormanlığı ile İlgili Tarihi Vesikalar. 1487 - 1923. T. C. Tarım Bak. Orman Genel Müd. Yay. No:106. (İstanbul, 1948). s. 655 - 656.

F. Beaufort. (London, 1818). s.10

V. Cuinet. (Paris, 1892). s. 866.

12. B. S. Evcimen Ormanlık Tarihimizde Bilgi Orman İşçileri". İst. Üniv. Orman Fak. Derg. Seri:B. Cilt:XIII. Sayı:2. (İstanbul, 1963). s. 139 - 142

13. S. Erinc - T. Yücel. Ege Denizi, Türkiye ile Komşu Ege Adaları. Türk Kültürünü Araştırma Enst. Yay. No:50. Seri:VII. Sayı:T 3. (Ankara, 1978). s. 63 - 64.

V. Rüsforum. Asya'nın Türkiye'sinde Memuriyet Üzerine (1930). s. 183.

L. Vannutelli. (Roma, 1911). s.142.

14. T. Yücel. (Ankara, 1958). s. 197.

L. Vannutelli. (Roma, 1911). s. 146 - 147.

15. K. Yund. Hüseyin Fehmi İmer, Hayatı - Hatıraları. 1871 - 1960. (İstanbul, 1973). s. 22 - 24.



Kalkan aynı zamanda çevredeki kır yerleşmelerinde yaşayan insanların ihtiyaç duydukları ithal mallarının toplandığı ve dağıtımının yapıldığı bir merkez durumundaydı. Deniz yoluyla Mısır'dan gelen pirinç, şeker ve kahve, Kıbrıs'ın hurma tatlısı, Marsilya'nın kiremiti, çeşitli limanlardan ithal edilen baharat, tuz, makarna, pamuk ipliği, kumaşlar, gazyağı iskelede depolanıyor ve buradan çevre köylere sevkediliyordu<sup>16</sup>. Bu canlı ticaret trafiğinde en önemli rakip, Meis'li Rum tüccarlardı. Bu nedenle Meis Adası'nın başlıca özelliklerine kısaca değinilmesinde yarar vardır.

### Meis Adası ile İlişkiler

Anadolu kara kütlesinin uzantısı durumunda olan Meis (Castellorizo), Güneybatı Anadolu kıyılarına sadece 2 km uzaklıktadır. Ormanları çok eski tarihlerde tahrip edilen adada, hayvan otlatmaya bile elverişli olmayan verimsiz alanlar geniş yer tutar. Arazi çoğu yerde çıplak kayalıklar halindedir. Doğal su kaynağından yoksundur. Balıkçılık, süngerçilik ve bağcılık yegane geçim kaynağıdır. İskân yeri olarak, Anadolu karasına bakan küçük koyun çevresi seçilmiştir. Adada yaşayan insan sayısının 19. yüzyıl ortalarında 3 bine yaklaştığını, mesken inşaatının hızlandığını, teknelerin yapıldığı bir tersanenin mevcut olduğunu, Fellow'un verilerinden öğrenmekteyiz<sup>17</sup>. Hatta nüfus, bu yüzyıl sonunda 8 bine yaklaşacak biçimde artmıştı. Bu gelişmeyi, adadaki kaynaklarla açıklamak mümkün değildir. Meisli Rum tüccarlar yüzyıllardan beri Güneybatı Anadolu'daki ormanları işletmiş, tarım ürünlerini deniz yoluyla pazarlamış ve kıyıda iskelelerde ticarethaneler kurmuşlardır. Buna karşılık ihtiyaç duyulan malların çoğu, yiyecekler, hatta içme suyu bile Anadolu'dan sağlanıyordu. Ekonomik gelişme, Anadolu kara parçası ile sürdürülen ticari ilişkilerin devamına bağlıydı ve bu ilişkilerin kopmaması için zaman zaman zorbalıklara bile başvuruluyordu. Birinci Dünya Savaşı yıllarında Anadolu kıyılarına baskınlar yapan Meisli Rum çeteleri, Türk idarecileri ve ileri gelenleri rehin alarak adaya götürmüşlerdi. Ada, 1916'da Fransızların kontrolüne gimiş, 1921 yılında İtalya'ya devredilmiştir. İtalyan idaresi yıllarında yapılan yatırımlarla, nüfus 10 bini geçmiştir. İkinci Dünya Savaşında İtalya yenilince Meis'in Yunanistan'a bağlanması, Anadolu ile olan ilişkilerini tamamen koparmıştır<sup>18</sup>. Ekonomisi çöken, A. B. D. ve Avustralya'ya olan göçlerle devamlı nüfus kaybeden adada, 1993 yılında yaşayan insan sayısı 200 kadardır.

### Ulaşım Zorlukları

Kalkan yakın yıllara kadar çevre ile karayolu bağlantısında basit patikalardan yararlanıyordu. Doğu-batı yöndeki ulaşımda, Kaş üzerinden Kalkan'a gelen, buradan Eşen Ovası'na inen yol kullanılıyordu. Kuzey yöndeki kara bağlantısı ise, Kalkan - Bezirgan - Sütleğen - Gömbe üzerinden Elmalı Yaylasına çıkan yoldan

16. V. Cuinet. (Paris, 1892). s. 853, 858.

17. C. Fellows. Travels And Researches In Asia Minor. More Particular In The Province Of Lycia. (London, 1852). s. 351 - 352.

18. J. L. Myres. "The Island Of The Aegean". The Geographic Journal. Vol. XCVII. No:3. March. (1941). s. 152 - 154.

S. Erinc - T. Yücel. (Ankara, 1978). s. 65.



yapılıyordu. Hayvan sırtında yolculuğa elverişli bu patikalar, kış aylarında sağnak yağışlar ve sellenmelerle geçilmez hale geliyordu. Kıyıda sert kalkerlerden oluşan falezler, geride ise dağ sıralarının meydana getirdiği duvar, modern karayolu yapılmasını son derece güçleştiriyordu. 1947 - 1948'de Kalkan - Kaş arasındaki 28 km'lik patika, halkın da yardımıyla onarıldı. Bu yıllarda Kalkan'ın diğer limanlarla düzenli deniz yolu bağlantısı da mevcut değildi. Devlet Deniz Yolları'nın, İstanbul - İskenderun arasında çalışan posta vapurları, ayda bir, bazen de iki kere Kalkan Koyunda demirliyordu<sup>19</sup>. Ancak şiddetli fırtınalar nedeniyle çoğu zaman bu vapurlara sandallarla yolcu ve mal nakledebilmek mümkün olmuyordu.

1950'li yıllardan itibaren, modern karayollarının kuzeydeki Elmalı Ovasına sokulduğu görülür. İstanbul - Antalya karayoluna bağlanan bu ova, büyük tüketim pazarlarıyla doğrudan ilişki kurabilir duruma gelmiştir. Eşen Ovasından da batı yönde Fethiye üzerinden İzmir'e düzenli kara ulaşımı sağlanmıştır. Oysa Eşen Ovası - Kalkan - Kaş kıyı şeridi ile kuzeydeki yamaçlar sahası, yol inşaat maliyetinin yüksek olması nedeniyle bu gelişmenin dışında kalmıştı. Ülke genelinde, inşaat ve asfaltlama işlemlerinin maliyet miktarlarına göre yapılan sıralamada, bu sahadaki yolların en üstte yer alması, ulaşım problemi hakkında fikir verir<sup>20</sup>. Ulaşımında karşılaşılan zorluklar, ekonomik etki alanının daralmasına, dolayısıyla Kalkan'ın sönükleşmesine yol açmıştır. Kalkan - Kaş patikası, 1960'larda motorlu araçları güçlülükle de olsa geçebileceği duruma getirilmiş, 1968'de inşaat hız verilmesine rağmen, dar ve derin boğazların aşılmasında can kaybına neden olan aksaklıklar inşaatı geciktirmiş, yolun tamamlanması ve asfaltlanması işlemi ancak 1983 yılında gerçekleştirilmiştir.

### Nüfus ve Yerleşme

1590 Yılında Kalkan'daki 261 hanede bini aşkın nüfus yaşıyordu. 1831 Yılında ise, Kaza Merkezi olan Kalkan'da 1672 İslâm nüfus mevcuttu. Bu sayıya diğer ulusların tüccarları da katılırsa, nüfusun 2 - 3 bin arasında oynadığı anlaşılır. Kalkan 20. yüzyılın başında, 9 metre yükseklik, 3 metre genişliğinde duvarla korunan, depolarda civar köylerden getirilen ürünlerin, çeşitli limanlardan gelen malların toplandığı canlı bir ticaret iskelesiydi<sup>21</sup>. Gümrük idare binası, 30 kadar ticarethane, zeytin sıkma presleri, şarap ve sabun imalathaneleri, kilim dokuma tezgahları mevcuttu. Birinci Dünya Savaşı yıllarında Meisli Rum çetelerin kıyıları yaptığı baskınlar, sonra Ege Adaları ve Meis'in Yunanistan'a devredilmesi, deniz yoluyla yapılan ticareti duraklatmıştır. 1950 Yılında devletin ormanları sıkı biçimde denetime alması, sedir ağaçlarının kaçak olarak kesilmesini önlemiş, ihraç ürünü olan

19. T. C. Devlet Deniz Yolları ve Limanları İşletme Müdürlüğü. 1950 Tarihinde İskenderun Hattı. D. H. İş Şubesi. (İstanbul).

20. T. C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı. Karayolu Taşınması. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1963 - 1967. Yardımcı Çalışmalar. No:28. Nisan. (Ankara, 1964). s. 59-60.

T. C. Karayolları Umum Müdürlüğü. Karayolları Planlama Etüdü. Planlama F. H. Müd. Ekim. (Ankara, 1960).

21. V. Cuinet. (Paris, 1892). s. 874.



meşe palamutuna talep azalmış, sünger yatakları aşırı kullanma sonucunda tükenmiştir. En önemlisi Kalkan'a ulaşmayan, fakat ekonomik etki alanına giren karayollarının sağladığı yeni imkânlar, çevre ile bağların kopmasına neden olmuştur. 1958'de Fethiye'de, 1968 yılında da doğrudan Kalkan'da meydana gelen depremlerin iskeledeki meskenleri yıkması veya kullanılmayacak biçimde tahrip etmesi, yerleşme dokusunu olumsuz yönde etkilemiştir. İç kesimde Devletin yaptırdığı, halk arasında "Deprem Evleri" olarak adlandırılan yeni meskenlere taşınılmış, böylece yerleşmesini ağırlık noktası kıyıda içeriye doğru kaymıştır.

Ekonomik gerilemenin 1980 yılına kadar sürdüğü, aşağıdaki tablodaki verilerde açık biçimde görülür. 1935'de 317 olan nüfus, iki katına 1970 yılında çıkabilmiş, bu yılda 746'yı bulabilen nüfus, 1980 sayımında azalarak 622'ye gerilemiştir. (Tablo 1)

Kalkan ve Bezirgan'da 1935-1990 Yılları Arasında Nüfus Miktarları							
	1935	1940	1950	1960	1970	1980	1990
Kalkan	317	359	397	499	746	622	1793
Bezirgan	996	1063	1291	1448	1374	1249	1078

Tablo:1

Ticaretin sönükleşmesi, iş imkânlarının azalması, çok sayıda insanın Kalkan'ı terk ederek İzmir, Fethiye, Antalya kentlerine, bir kısmının da çevre köylerdeki sulamalı tarım arazisine yerleşmelerine yol açmıştır. Komşu Bezirgan Köyünde 1935'de 996 olan nüfus, yeni elma bahçelerinin kurulmasıyla 1980 yılında 1249'u bulmuştur. Kuzeydeki Gömbe Yaylası, yaz aylarında kurulan pazarıyla alışveriş merkezi haline gelmiştir. 1980 Yılından itibaren durumu değiştiği, yukarıdaki tablodan anlaşılır. 1980'de 622 olan nüfus miktarı, 1990'da büyük bir artışla 1793'e çıkmıştır. Bu artışta en büyük pay şüphesiz, devreye giren turizm olgusunun yarattığı yeni potansiyeldir. Kalkan uzun yıllardan sonra, turizm sayesinde yeniden eski çekiciliğini kazanmıştır.

1990 Yılında Kalkan Bucağı sınırı içinde yer alan birçok kır yerleşmesinin, idari merkez olan Kalkan'dan daha fazla nüfusa sahip olmaları dikkati çeken bir husustur. Eşen Ovasındaki Kınık (3245), Ovaköy

#### Kalkan Bucağına Bağlı Köylerin 1990 Yılında Nüfusları

Kalkan.....	1793
Aklar.....	409
Bezirgan.....	1078
Çamlıköy.....	317
Çandır.....	1564
Çayköy.....	1058
Gelemiş.....	654
Hacıoğlu.....	317
İkizce.....	307
İslamlar.....	1788
Kınık.....	3245
Ovaköy.....	2799
Palamut.....	1149
Sarıbelen.....	835
Üzümlü.....	1438
Yeşilköy.....	1937
Yuvacık.....	399
Toplam.....	21.087

Tablo: 2



(2799), Yeşilköy'ün (1937) nüfusları Kalkan'ı geçer. Çandır (1564), Üzümlü (1438) ve İslamlar (1788) Köylerinin nüfus miktarları Kalkan'ınkine yakındır (Tablo: 2). Ancak bu durumun son birkaç yılda turizm yatırımcılarının, büyük kentlerin sıkıcı ortamından kaçanların, çevre köylerden iş bulmak için gelerek Kalkan'a yerleşen insanlarla önemli ölçüde değişmiştir. Yapılacak olan 1995 yılı sayımında Kalkan'ın nüfusunun 5 bine yaklaşması beklenmektedir.

### Kalkan'da Araziden Yararlanma

Başta zeytincilik olmak üzere, tahıl ekimi, badem üretimi ve hayvancılık, tarımsal ekonominin temelini oluşturan uğraşlardır. Akdeniz iklimine uyum sağlayacak biçimde yüzyıllar boyunca sürdürülen bu geleneksel faaliyetlerin yanında, zaman zaman yeni ticari ürünlerin de yetiştirilmesi için çaba sarfedildiği görülür. Örneğin, 1877 - 1878 Savaşı sonrasında, göçmenlerin gelmesiyle birlikte tütün ekimi devreye girmişti. Ancak kurallara uyulmadığı gerekçesiyle tütün ekimi, 1930'lu yıllarda bütün Antalya ilinde yasaklanmıştır. Belirli dönemlerde ipek üretimi yaygınlaşmıştır. Bugün görülen çok sayıda dut ağacı, bu çabaların sonucudur. Bazı yıllarda yabancı keçiboynuzu ağaçları aşılansmış, ihraç edilen keçiboynuzundan gelir elde edilmiştir.

1970 Yılından itibaren, taşkından korunma ve sulama projelerinin yapılmasıyla, yayla sahasında elmacılık, Eşen Ovasında pamuk ekimi, turunçgil üretimi, turfanda sebzeçilik ön plana çıkmış, hatta Bezirgan Köyü'nün tarım sahasında yeni elma bahçeleri kurulmuştur. Kalkan'ın tarım sahası ise, toprağın fakir olması, yüksek eğitim değerleri ve su kaynaklarının yetersizliği gibi nedenlerden bu gelişmenin dışında kalmıştır. 1978 Yılında, Gömbe Yaylasından getirilen içme suyundan faydalanılarak, yarım dekar alanda muzculuk denenmişti. Yeterli tecrübenin olmaması, bu atılımı başarısızlıkla sonuçlandırınca, ikinci adımda muz bahçesi sökülerek yerine limon fideleri dikilmişti. Daha sonra sulama yapılan çeşmeye yakın parsellerde, turfanda sebze yetiştirilen birkaç küçük plastik sera kurulmuştu. Zorluklara rağmen ısrarla sürdürülen bu çabalar, modern karayolunun Kalkan'a ulaşmasıyla birlikte başlayan turizm hareketinin rekabeti karşısında, gelişme fırsatı bulamadan sona ermiştir.

**Zeytincilik:** En köklü ve en eskilere giden tarımsal uğraşı zeytinciliktir. Bugün görülen geniş zeytinlikler, eski tarihlerde makilerin arasında bulunan yabancı zeytin ağaçlarının (Delice) aşılansmalarıyla meydana gelmiştir. Zeytinciliğin gelişmesinde, devlet tarafından yapılan teşviklerin de büyük payı vardır. 1894 - 1896 yıllarında, yabancı ağaçları aşılansanlara, sahanın tapu senedinin verileceğine dair hüküm bulunmaktadır<sup>22</sup>. 1939 Yılında çıkarılan bir diğer kanunla, yabancı ağaçların aşılansması teşvik edilmiş, 1947 - 1948 yıllarında zeytinlik kurarak devamlı bakım yapanlar, bu parsellerin tapuları dağıtılmıştır<sup>23</sup>. Bu uygulamalar sayesinde, Kalkan, Bezirgan, Saribelen, Gökçeören Köylerindeki eğimli yamaçlar tıraçalanak, tara-

22. H. Kutluk. (İstanbul, 1948). s. 331, 347.

23. T. C. Antalya - İçel Mıntaka Zeytincilik Mütehasıslığı. Zeytinciliğin İslahı ve Yabanilerinin Aşılansması Hakkında Kanun İle Bu Kanununun Tatbik Nizamnamesi. (1949). s. 3 - 4.



çalara hayvan sırtında toprak taşınarak kurulan zeytinliklerle değerlendirilmiştir. 1973 Yılında Kalkan'da, ekili - dikili sahanın, % 83'ünü kaplayan 4.163 dekar zeytinlik bulunuyordu. Zeytinlik sahası, turistik tesislerin yapılmasıyla 1980'li yıllardan itibaren giderek daralmaya başlamıştır.

**1983 Yılında Araziden Yararlanma:** Kalkan Bucak Merkezinin, Kışla Dağı'nın Akdenize inen eğimli yamaçları ile, Yılan ve Sıçan Adalarından oluşan, 5.020 dekar alan kaplayan 640 parsel arazisi mevcuttur. 1983 Yılında bu parsellerin 185 adetini ekili- dikili alan oluşturuyordu. 144 parsel kaplayan zeytinliklerin toplam arazideki payı, % 76,3 ulaşmaktaydı (Tablo:3).

Zeytinliklerin ortalama büyüklüğü 27 dekar olmakla birlikte, 450 dekara çıkabilen büyük zeytin parselleri de mevcuttu. Bu parseller tarım sahasının batısında toplanmıştı (Harita:2). Zeytinlikler 1973 yılında 4.163 dekar alan kaplarken, bu saha turistik yatırımların başlamasıyla 332 dekar azalarak 1983'te 3.831 dekara inmiştir. İskelenin 6 km güneybatısında yer alan Yılan Adasından, belirli zamanlarda hayvan sürüleri götürülerek mera olarak yararlanılıyordu. 577 dekar alan kaplayan mera sahası, arazi toplamının % 11,5'ünü oluşturacak biçimde ikinci sırayı alıyordu. Tarla tarımına ayrılan 46 parselde 333 dekar tutan ekili alan, zeytinliklerin

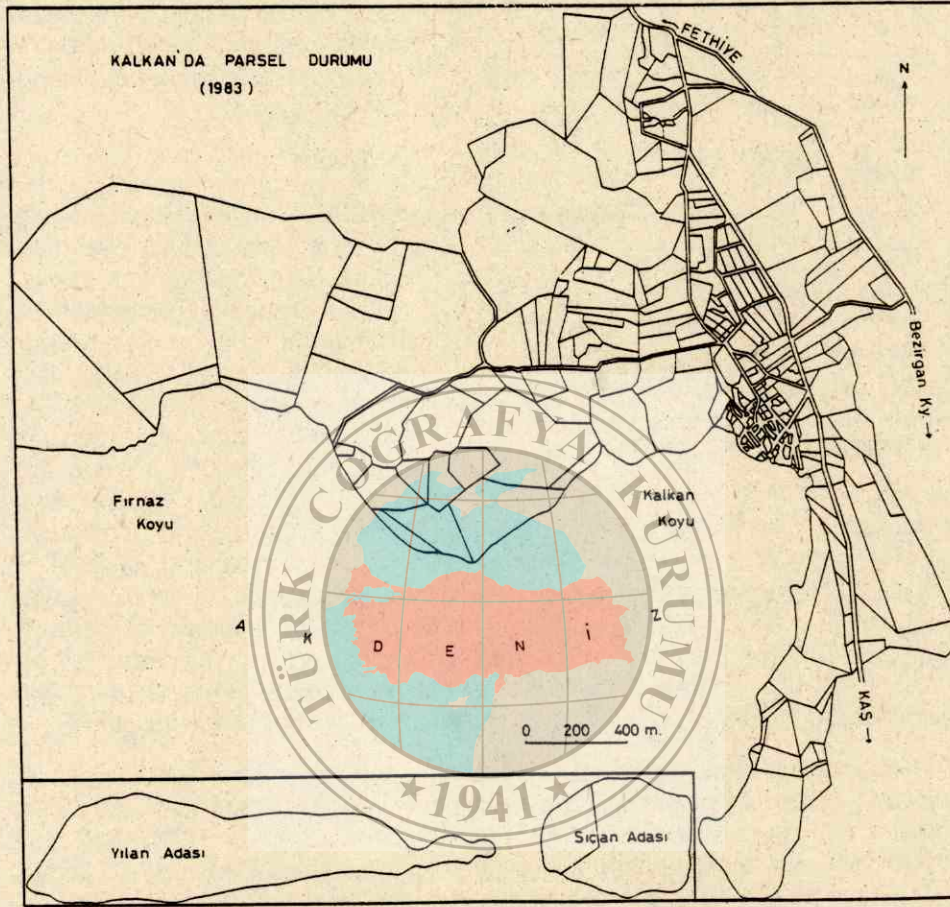
1983 Yılında Araziden Yararlanma		
	Dekar	%
Zeytinlik	3.831	76,3
Tarla tarımı	333	6,6
Badem	50	1,0
Mera	577	11,5
Yerleşme Sahası	145	2,9
Mezarlık	5	0,1
Kullanılmayan Saha	69	1,4
Taşlık-Kumluk	10	0,2
Toplam	5.020	100,0

Tablo:3

arasına adacıklar halinde dağılmış durumdaydı (Harita:3). Toplam arasinin % 6,6'sını meydana getiren bu sahanın büyük kısmı yeterli su kaynağının olmasından dolayı kuru tarıma, buğday (252 dekar), arpa (41 dekar), fiğ (34 dekar) gibi tahılların ekimine ayrılmıştı<sup>24</sup>. Aynı zamanda içme suyunun sağlandığı çeşmelerden sulama yapılarak kurulan birkaç küçük plastik sera, bostan ve limon bahçesinin kapladığı alan, 3 dekarı bile bulmuyordu. Yerleşme merkezinin hemen batısında 50 dekar büyüklüğündeki bir parsel, yaz kuraklığında dayanan badem ağaçları ile kaplıydı. Yine batı yöndeki kıyı şeridinde 69 dekarlık bir zeytin parselinde, turistik tesislerin ve yazlık sitelerin inşaatı sürmekteydi. Buradaki zeytin ağaçlarının bir kısmı sökülmüş, diğer kısmı da inşaat nedeniyle bakımsız kalmış durumdaydı. Bu sebepten dolayı bu parsel, 1983 yılı tablosunda kullanılmayan saha şeklinde belirtilmiştir.

24. T. L. Erel. Teke Yöresinin Güney Kesiminin Araziden Yararlanma Açısından Evrimi. İstanbul Üniv. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enst. Yayınlanmamış Doktora Tezi. (İstanbul, 1986).





Harita 2

**1993 Yılında Araziden Yararlanma:** Geçen on yıllık süre içinde, devreye giren turizm olgusunun tarım sahasında meydana getirdiği değişme, 1993 yılına ait yararlanma tablosunda açık biçimde gözlenir. Otel, motel, pansiyon, yazlık sitelerin oluşturduğu turistik amaçlı saha, diğer meskenler ve ticarethanelerle birlikte, arazi toplamının % 30'dan fazlasını kaplayacak duruma gelmiştir (Tablo:4)

Önceleri yerleşme merkezinde pansiyonculuk, hediyelik eşya satan küçük dükkanların kurulması şeklinde başlayan bu yatırımlar, sonra büyük bir hızla batı ve güney kıyı şeridi boyunca yayılmıştır (Harita:4) Bu gelişme en fazla zeytinlikleri etkilemiştir. Nitekim, 1983 yılında 3.831 dekarla arazinin 3/4 ünden fazlasına yayılan zeytinlikler, 1993'de arazinin yarısından biraz fazlasını kaplayacak biçimde 2.626 dekara kadar gerilemiştir (Tablo:4). Diğer taraftan 1983 yılında 333 dekar olan tarla tarımı sahası, 1993'de 235 dekara düşmüştür. Yılan Adasındaki 577 de-



1993 Yılında Araziden Yaralanma		
	Dekar	%
Zeytinlik	2.626	52,3
Tarla Tarımı	235	4,7
Badem	50	1,0
Mera	577	11,5
Yerleşme ve Turistik Amaçlı Saha	1.527	30,4
Mezarlık	5	0,1
Toplam	5.020	100,0

Tablo: 4

ece elverişlidir<sup>25</sup>. Güneşlenme süresi, kışın bile 5 saat civarındadır. Bu süre bahar aylarında 8 saati geçer. yaz aylarında ise 11 saatin üzerine çıkar. Deniz suyu sıcaklığı ortalaması 21°'yi bulur. Mayıs ayından itibaren deniz suyu sıcaklığı 21°'yi geçer, Sonbahar mevsiminde Kasım'a kadar bu değerin altına inmez. Bu sayede yedi ayı bulan uzun bir devrede, denizin imkânlarından yararlanmak ve tatil yapmak mümkün olur. Egli, 1950'larda bu sahaya yaptığı gezinin notlarında, Fethiye - Kalkan - Kaş kıyılarındaki doğal güzellikleri Fransız Riviera'sı ile karşılaştırmış, kıyı yolu yapıldığı takdirde turizmin büyük bir gelişme göstereceğini belirtmiştir<sup>26</sup>.

Kalkan'ın ilk defa tanınması ve turistlerin dikkatini çekmesi, denizyolu ile yapılan yolculuklarla gerçekleşti. Yazın, İstanbul - İskenderun hattı vapurlarıyla Akdeniz seyyahatlerine katılanlar, bu kıyıları tanıma fırsatı buldular. 1970 Yılından itibaren bilhassa İngiliz yatlarının gelmesi, yat turizmini canlandırdı. Büyük şehirlerimizden ve dış ülkelerden turistlerin gelmeye başlanması, konaklama ihtiyacının ortaya çıkardı. Bu ihtiyaca cevap verebilecek düzeydeki meskenler, "Ev Pansiyonlar" olarak işletmeye açıldı. Akın Pansiyon, Han, Pashas Inn, Lipsos ve Balıkçı Han, hizmet veren en eski pansiyonlardır. Turizmde asıl gelişme, modern karayolu ağına bağlanan Kalkan ile büyük şehirler arasında ulaşım süresinin kısılmasından sonra başlamıştır. 1983 - 1993 Yılları arasındaki devrede, turizmden kazanılan gelir sayesinde çok sayıda otel, motel, pansiyon inşa edilmiş, ev pansiyonculuğu daha da yaygınlaşmıştır. Bu gelişmede devletin uyguladığı teşvik kredilerinin de önemli katkısı vardır.

Ulaşımında en fazla kullanılan Antalya - Kaş - Kalkan sahil yolu, genişletme ve

kar mera ile iç kesimde yer alan 50 dekar badem bahçesi, turistik yatırımlara henüz elverişli durumda olmamalarından dolayı varlıklarını koruyabilmişlerdir.

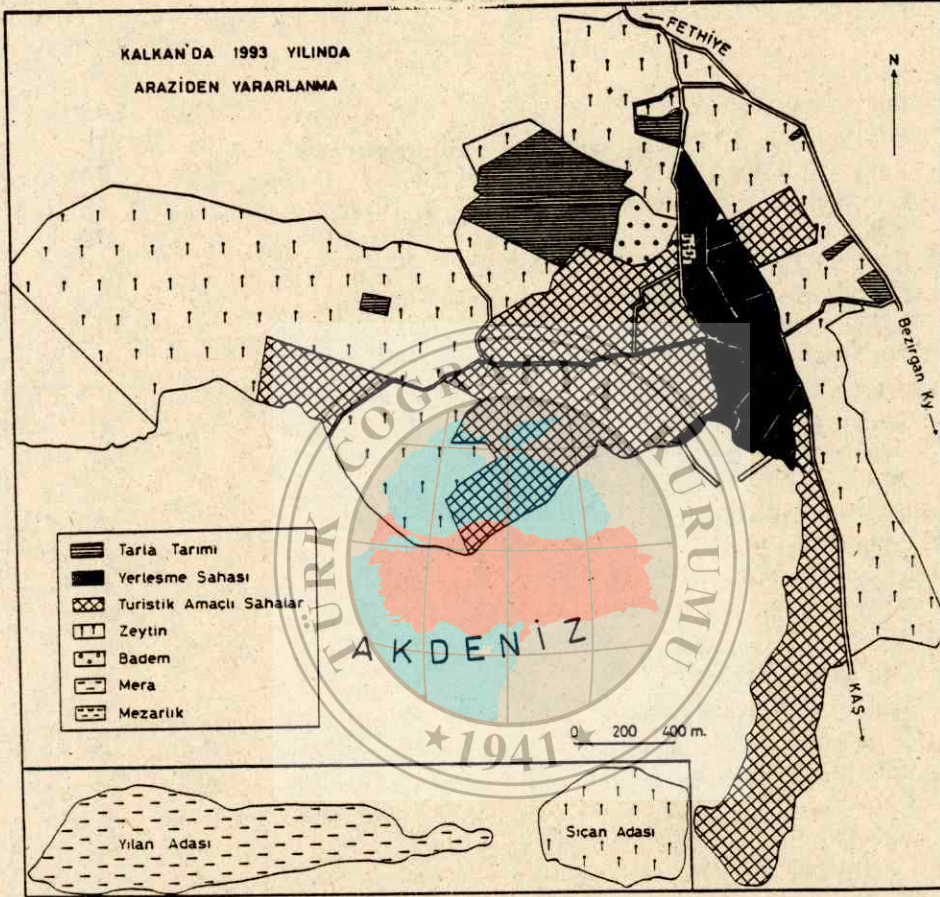
### Turizm

Kalkan ve çevresinde turizme çok elverişli doğal çekicilikler mevcuttur. Dalmaçya tipi kıyı şekillerinin Türkiye'deki en karakteristik örneklerinin bulunduğu Kalkan çevresinde, adalar, yarımadalar, korunaklı ve temiz plajların yer aldığı küçük koylar, su sporları yapmaya ve yat turizmine son dere-

25. T. L. Erel. "Antalya İlinde Turizmde Etkili Olan Doğal Çekicilikler". Akdeniz Turistik Otelciler ve İşletmeciler Der. (AKTİD). Yay. Sayı:2. (Antalya, 1987). s. 21-28.

26. E. Egli. Anadolu'nun Güneybatı Vilayetlerinde Bir Tetkik Gezisi. Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enst. Yay. R:455. Temmuz. (Ankara, 1954). s.19.





Harita 3

kısaltma düzenlemeleriyle, eskiye oranla daha güvenli hale gelmiştir. Batıdan, İzmir üzerinden gelen karayolu, Fethiye'den itibaren hem dar hem de virajlıdır. Halen bu virajları ortadan kaldırmak için yoğun çalışmalar yapılmaktadır. Bu güzergah üzerinde Kemer'den ayrılan sapakla, Korkuteli yolu ile İstanbul - Antalya karayoluna yeni ve düzgün bağlantı kurulmuştur. Kemer - Kalkan arasındaki kesimde onarım ve genişletme çalışmaları tamamlandığı zaman, Korkuteli yayla yolu kullanılarak İstanbul ve Ankara'ya daha kısa sürede ulaşılabilecektir.

Çevrede gününbirlik turlarla gezilebilecek tarihi eserlerin bulunması, konaklama süresini uzatarak kazanılan geliri artırır. Patara, Xanthos, Leton, Antiphellos Kentlerinin kalıntıları, Kalkan'a gelen herkesin ilgisini çeker. Kendine özgü iklimi,



## Kalkan'da Turistik Belgeli Tesisler

İşletme Belgeli Tesisler

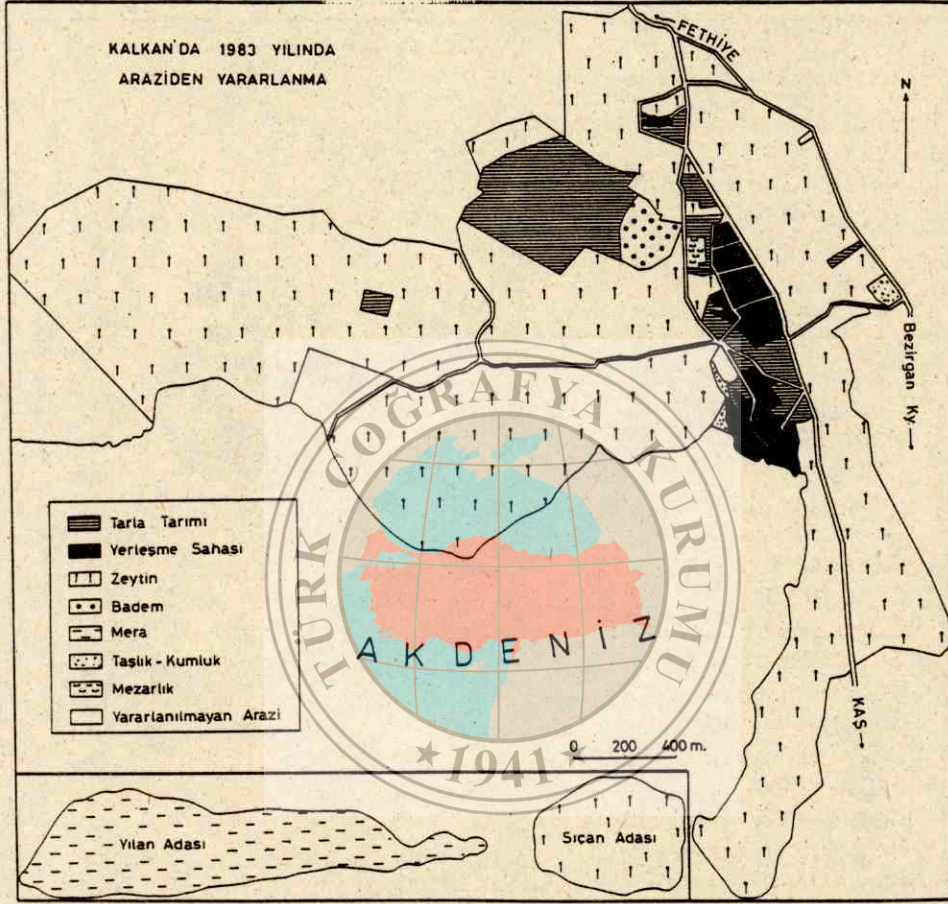
	<u>Oda Sayısı</u>	<u>Yatak Sayısı</u>
Pirat Otel (Üç Yıldızlı).....	124	248
Patara Prince Otel (Üç Yıldızlı).....	53	116
Asfiya Otel (Üç Yıldızlı).....	32	74
Enerhan Otel (Üç Yıldızlı).....	21	42
Yelken Otel.....	20	40
Kalamar Turistik Tesis: ( İki Yıldızlı).....	68	136
Horoskop Otel (İki Yıldızlı).....	48	96
Astrilda Otel (İki Yıldızlı).....	45	90
Eskala Otel (İki Yıldızlı).....	25	50
Kelebek Otel (İki Yıldızlı).....	20	40
Samira Otel (Bir Yıldızlı).....	21	42
Bezirgan Otel (Bir Yıldızlı).....	20	40
Zinbat Otel (Bir Yıldızlı).....	20	40
İlker Otel (Bir Yıldızlı).....	20	38
Güleç Otel.....	52	104
Bezirgan Otel.....	20	40
Oasis Pansiyon.....	18	36
Sevgi Pansiyon.....	18	36
Kalamaki Pansiyon.....	16	32
Kalkan Han Pansiyon.....	16	32
Diva Pansiyon.....	15	30
Escala Pansiyon.....	15	30
Paradise Inn Pansiyon.....	11	22
Balıkçıhan Pansiyon.....	10	20
Pasha's In Pansiyon.....	10	20
<b>Toplam.....</b>	<b>738</b>	<b>1.494</b>

Belediye Belgeli Tesisler

Gencer I Otel.....	42	84
Grıda Apart Otel.....	26	52
Gencer Apart Otel.....	10	30
Deniz Motel.....	10	20
Sultan Motel.....	8	16
<b>Toplam.....</b>	<b>96</b>	<b>202</b>
<b>Belgeli Tesislerin Genel Toplamı.....</b>	<b>834</b>	<b>1.696</b>

Tablo: 5

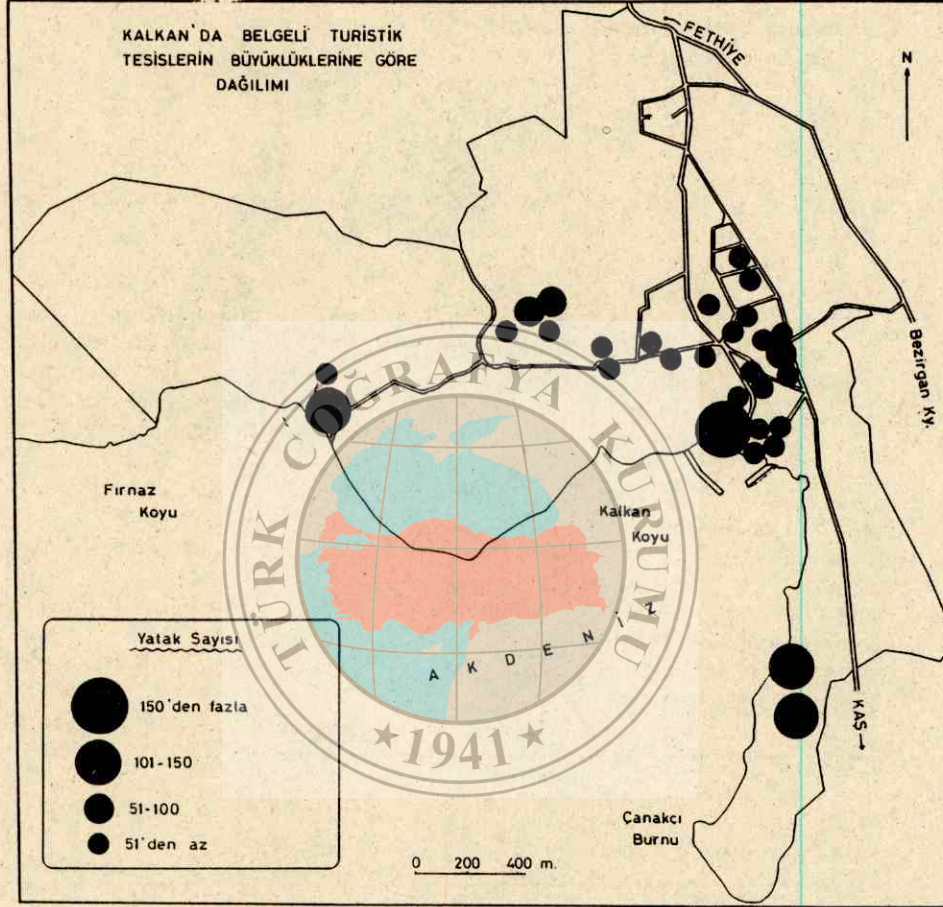




Harita 4

pınarları, sedir ormanlarıyla yayla sahası, turizm alanında yeni tanınmaktadır. 1993 Yılında 25 tanesi işletme belgeli, 5 tanesi de Belediye belgeli toplam 30 büyük tesis mevcuttur. Bu tesislerdeki 834 odanın yatak kapasitesi 1700'e yakındır (Tablo: 5). Diğer taraftan 45 kadar Belediye belgeli ev tipi pansiyonun sezonluk 800 - 900 civarında yatak sayısı mevcuttur. Böylece Kalkan'ın toplam yatak kapasitesi 2500 gibi yüksek bir değere ulaşır. Bu sayı yaz aylarında ihtiyacı karşılamaya şimdilik yeter. Ancak kış ve bahar aylarındaki bayram tatillerinde aşırı talep, konaklama problemini ortaya çıkarır. Yine bayram tatillerinde, yeterli personeli olmayan bazı yıldızlı tesislerde hizmetlerin aksadığı görülür. Kalitenin düşürülmemesi, hizmetlerin yönetmenlikler çerçevesinde verilmesi, Kalkan turizminin geleceği açısından çok önemli bir konudur.





Harita 5

Eski iskele onarılarak ve mendireklerle korunarak, yat limanı ve aynı zamanda balıkçı barınağı olarak hizmet verebilecek duruma getirilmiştir. Su derinliği 1 - 7 metre arasında değişen rıhtımlara, 70 - 80 tekne bağlanılabilir. Teknelere akar-yakıt, su, elektrik temin etme imkânları mevcuttur. Turizm, özellikle yaz aylarında hareketlenen yat turizmi, çevre köylerde üretilen el işlerine ticari değer kazandırmıştır. Yat limanı civarındaki meskenlerin alt katları halı, kilim, el dokumaları, hediyelik eşya satan dükkanlara, lokanta, kafe ve barlara dönüşmüş durumdadır. Ticarethaneler ile turistik acentelerin sayısı 60 kadardır. Konaklama sektörünün yanında, yine turizm ile ilişki içinde ticaret ve hizmet sektörlerinin ortaya çıkması, şehirleşme yolunda atılan önemli bir adımdır.



### Kaynakça

- AKŞİT, O. 1967. Likya Tarihi. İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. Yay. No:1218. İstanbul.
- AKŞİT, O. 1971 Hellenistik ve Roma Devrinde Likya. İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. Yay No:1622. İstanbul.
- ALPÖZEN, O. 1977. "Batık Kentler". Türkiyemiz. Sayı:22. Haziran. s. 2 - 6.
- ATABEYLİ, N. K. 1940. "Antalya Tahtacılarına Dair Notlar". Türk Tarih Arkeoloji ve Etnografya Derg. Sayı:IV. s. 203 - 211. İstanbul.
- BASS, G. F. 1962. "Report Of The Underwater Excavation At Cape Gelidonya". Turkish Review Of Archaeology. Number:XI-1. pp. 7 - 9. Ankara.
- BEAUFORT, F. 1818. Karamania Or A Brief Description Of The South Of Asia Minor. Second Edition. London.
- CUINET, V. 1892. Turquie D'Asie, Geographie Administrative. Tome:I. Paris.
- EGLI, E. 1954. Anadolu'nun Güneybatı Vilayetlerinde Bir Teknik Gezisi. Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enst. Yay. R:455. Temmuz. Ankara.
- EREL, T. L. 1985. "Antalya İlinde 1935 - 1980 Yılları Arasında Devrede Nüfus Hareketleri". İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. Coğrafya Bölümü Derg. Sayı:1. s. 191-201. İstanbul.
- EREL, T. L. 1986. Teke Yöresinin Güney Kesiminin Araziden Yararlanma Açısından Evrimi. İstanbul Üniv. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enst. Yayımlanmamış Doktora Tezi. İstanbul.
- EREL, T. L. 1987. "Antalya İlinde Turizmde Etkili Olan Doğal Çekicilikler". Akdeniz Turistik Otelciler ve İşletmeciler Der. (AKTİD) Yay. sayı:2. s. 21 - 28. Antalya.
- ERİNÇ, S. - YÜCEL, T. 1978. Ege Denizi, Türkiye İle Komşu Ege Adaları. Türk Kültürünü Araştırma Ens. Yay. No:50. Seri:VII. Sayı:A 3. Ankara.
- EVCİMEN, B. S. 1963. "Ormancılık Tarihimizde Bulgar Orman İşçileri". İstanbul Üniv. Orman Fak. Derg. Seri:B. Cilt:XIII. Sayı:2. s. 139 - 143. İstanbul.
- FELLOWS, C. 1852. Travels And Researches In Asia Minor. More Particularly In The Province Of Lycia. London.
- GÖZENÇ, S. 1980. "Arazi Kullanma (Land - Use) Haritalarında Standardizasyon ve Türkiye İçin Bir Öneri". İstanbul Üniv. Coğrafya Enst. Derg. Sayı:23. s. 37 - 46. İstanbul.
- GROUNHAUG, R. 1974, Micro - Macro Relations. Social Organization In Antalya, Southern Turkey, Department Of Social Anthropology Univ. Of Bergen.
- GÜÇER, L. 1964. XVI. - XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler. İstanbul Üniv. Yay. No:1075. İktisat Fak. Yay. No:152. İstanbul.
- KALKAN VAKFI. Kalkan And Ancient Lycia. Kalkan Vakfı Yay. Asır Matbaacılık. İstanbul.
- KANTARCI, M. D. 1982. "Türkiye Sedirleri (Cedrus Libani A. Richard) ve Doğal Yayılış Alanlarında Bazı Ekolojik İlişkiler". İstanbul Üniv. Orman Fak. Derg. Seri:A. Cilt:32. Sayı:2. s. 113 - 198. İstanbul.
- KUTLUK, H. 1948. Türkiye Ormancılığı İle İlgili Tarihi Vesikalar. 1487 - 1923. T. C. Tarım Bak. Orman Genel Müd. Yay. No:106. İstanbul.
- METZGER, H. 1981. "Fouilles Du Letoon De Xanthos En 1976". Türk Arkeoloji Derg. Sayı:XXVI- 1. s. 187 - 200. Ankara.
- MYRES, W. L. 1941. "The Island Of The Aegean". The Geographic Journal. Vol. XCVII. NO:3. March. pp. 137 - 157.
- ORHONLU, C. 1963. Osmanlı İmparatorluğunda Aşiretleri İskân Teşebbüsü (1691 - 1696)" İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. Yay. No: 998. İstanbul.



- ÖZKAYA, Y. 1969. "XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Anadolu'da Ayanlık İddiaları". Ankara Üniv. D. T. C. F. Der. Cilt:XXIV. Sayı: 3 - 4. Temmuz - Aralık 1966. s. 195 - 232. Ankara.
- PULAK, C. 1990. "Ulu Burun (Kaş) Sualtı Kazısı 1989 kampanyası". XII. Kazı Sonuçları Toplantısı 1. T. C. Kültür Bak. Anıtlar ve Müzeler Genel Müd. s. 293 - 310. Ankara.
- RÜSFORUM, V. 1930. Asya'nın Türkiye'sinde Memuriyet Üzerine.
- SÜMER, F. 1980. Oğuzlar (Türkmenler). Tarihleri, Boy Teşkilatı, Destanlar. Ana Yay. No:1. İstanbul.
- TÜRKAY, C. 1979. Başbakanlık Arşivi Belgelerine Göre Osmanlı İmparatorluğunda Oymak, Aşiret ve Cemaatler. Tercüman Kaynak Eserler Dizisi. No:1. İstanbul.
- T. C. ANTALYA - İÇEL MINTAKA ZEYTİNCİLİK MÜTEHASSISLIĞI. 1949. Zeytinciliğin İslahı ve Yabancılarının Aşılattırılması Hakkında Kanun İle Bu Kanunun Tatbik Nizamnamesi.
- T.C. BAŞBAKANLIK DEVLET İSTATİSTİK ENSTİTÜSÜ. Genel Nüfus Sayımları 1935,1940,1950,1960,1970,1980,1990 Yılları. Ankara.
- T. C. BAŞBAKANLIK DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI. 1964. Karayolu Taşımaları. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963 - 1967). Yardımcı Çalışmalar. No:28. Nisan. Ankara.
- T. C. DEVLET DENİZYOLLARI VE LİMANLARI İŞLETME MÜDÜRLÜĞÜ. 1950 Tarihinde İskenderun Hattı. D. H. İş Şubesi. İstanbul.
- T. C. KARAYOLLARI UMUM MÜDÜRLÜĞÜ. 1960. Karayolları Planlama Etüdü. Planlama F. H. Müd. Ekim. Ankara.
- VANNUTELLI, L. 1911. Anatolia Meridionale E Mesopotamia, II. Roma.
- YUND, K. 1973. Hüseyin Fehmi İmer, Hayatı - Hatıraları (1871 - 1960). İstanbul.
- YÜCEL, T. 1958. "Teke Yöresi Orta Bölümünün Mevzii Coğrafyası". Ankara Üniv. D. T. C. F. Derg. Cilt:XVI. Sayı:1 - 2. Mart - Haziran. s. 143 - 204. Ankara.