

BANDIRMA ŞEHRİNİN FONKSİYON ALANLARI

Functional Areas of the Bandırma City

Dr. Gaye ERTİN*

ÖZET

Araştırma, Balıkesir iline bağlı Bandırma şehrinin fonksiyonel sınıflandırma-daki yerini, kullanım alanlarını ve gelişmesini belirlemek amacıyla hazırlanmıştır. M.Ö. 7. yüzyılda tarihi Cyzikos kenti ile aşağı yukarı aynı tarihlerde kurulan kentin, ilkçağlardaki adı Panormos (Panderma)'dır. Cyzikos'un limanı ve mahallesi olan Panormos tarihi dönemler içinde konumundaki elverişlilik nedeniyle, Cyzikos'un yerini almıştır. Ancak kentin liman olarak önem kazanması ve gelişmesi Osmanlı İmparatorluğunun batı sermayesine açıldığı kapitülasyonlar döneminde olmuş ve kent Ege ile İçbatı Anadolu bölümlerinin maden cevherlerinin Avrupa pazarlarına taşınmasında önemli bir görev üstlenmiştir.

Günümüzde Bandırma körfezinin çizdiği geniş yay içine yerleşen kentte, askeri fonksiyon hakim olmasına rağmen, anakimya sanayi koluna ait fabrikalar ile gübre sanayine ait kuruluş, şehrin sanayi fonksiyonunun hızla geliştiğini gösterir. Bandırma limanının etkisiyle bir liman şehri kimliği de taşıyan kent, askeri üssün şehirden kalkması durumunda sanayi ve ticaret fonksiyonu ile gelişmesini sürdürecektir.

Balıkesir iline bağlı ilçe ve köylerden nüfus çeken ve buna bağlı olarak alansal bakımdan büyüyen Bandırma'da, şehrin gelişmesi, Çanakkale ve Balıkesir karayollarına, başka bir deyişle güneye doğrudur. Son yıllarda belediyenin Livatya koyu batısında, Büyük Livatya mevkiinde, kooperatif evleri inşa etmeye başlaması ile şehir kuzeydoğu yönüne doğru da gelişmeye başlamıştır.

Tek merkezli bir şehir olan Bandırma orta ölçekli kentlere özgü karakterler taşır.

ABSTRACT

This study is on functional classification, landuse and development of the Bandırma city which is connected to the Balıkesir province. The city was established in almost the same date as Cyzikos in 7. B.C. and its name in the Antiquity was Panormos (Panderma). This place was a quarter and the port of Cyzikos but later took the place of this town due to its conveniency. However the town became renowned during the capitulations era of the Ottoman Empire. The port had an important part in exportation of Aegean and Interior-West Anatolia's minerals to European markets.

*İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü

Although military function is dominant today, chemical industries and fertilizer factories in this city which is located within the wide arc of the Bandırma gulf show its great development. The city has also a port-city outlook and has the capacity of further development with its industrial and commercial activities even after removal of the military base.

The city enlarging towards the south towards the Çanakkale and Balıkesir motorways and growing with attracting population from countries and villages of Balıkesir province. Recently the city is also growing towards the northeast due to construction of cooperative houses at Livatya.

Bandırma with only one center has the characteristics of middle scaled towns.

Giriş

Bu çalışma Türkiye'nin kentleşme oranı en yüksek bölgelerinden olan Marmara Bölgesi içinde yer alan Balıkesir iline bağlı Bandırma şehrinin mekansal evrimi ve fonksiyon sahalarının (farklı kullanım alanları) araştırılmasını içerir.

Balıkesir'in Marmara Denizi kıyısındaki iskelesi olan Bandırma'nın geçmiş tarihi Belkis tombolusu üzerinde yer alan antik Cyzikos kentine kadar uzanır (1). Önceleri Cyzikos'un bir mahallesi olan Bandırma daha sonraki yıllarda tarihi kentin yerini alan bir liman şehri olmuştur. Zamanımızda çeşitli özelliklere sahip olan kent, 1980 yılında inşası bitirilen yeni liman ile Balıkesir ilinin, hatta Ege Bölgesinin kuzey kesiminin, denizlere açılan kapısıdır. Şehir, yakın çevresinde yer alan ana kimya ve gübre sanayine ait büyük ölçekli fabrikalar ve özellikle, Balıkesir karayolu girişindeki küçük ölçekli kuruluşlarla yoğunlaşan sanayi yatırımları ile gelişme potansiyeli oldukça yüksek olan önemli bir merkezdir.

Zaman içinde gösterdiği potansiyel ile gelişmeye ve değişmeye başlayan Bandırma, günümüzde il olmaya aday merkezler arasındadır. Araştırmada Bandırmanın il olması durumunda, il merkezi konumuna gelecek olan şehrin bu duruma ne dereceye kadar hazır olduğu da incelenmiştir. Bu amaçla şehrin geçmişten günümüze kadar kaydettiği gelişmeler üzerinde durulmuş ve hali hazır durum, fonksiyon sahaları tespit edilerek, belirlenmiştir.

Bilindiği gibi gerek şehrsel fonksiyonların kazanılmasında, gerekse şehirlerin fonksiyonel bakımdan sınıflandırılmasında toplam nüfus ve bu nüfusun içindeki faal nüfus oranı önemli bir faktördür. Bu bakımdan Bandırma incelirse, genel nüfus ile çalışan nüfusun büyük bir uygunluk içinde olduğu ve

(1) Strabo'ya göre (Geographika s. 35) Cyzikos Propontis'te bir ada olup, kıtaya iki köprü ile bağlıdır. Köprülerin yakınında aynı ismi taşıyan bir şehri ve gerektiğinde kapanabilen iki limanı ve ikiyüzdenden fazla gemiyi alabilecek büyüklükte barınağı vardır. Şehir, büyüklük, güzellik ve hem savaş hemde barış zamanında idaresinin mükemmelliği ile Asia'daki en başta gelen şehirlerle rekabet eder durumdadır.

faal nüfus oranının (% 44) diğer bir deyişle çalışan nüfus oranının toplam nüfusta hemen hemen yarıya eşit bir değer gösterdiği söylenebilir (1985 Genel Nüfus Sayımı -Balıkesir İli Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri- D.İ.E.)

Çalışan nüfus içinde en büyük paya genel hizmetler veya toplum hizmetleri (% 34.6) sahiptir (Çizelge 1). Bu nedenle Bandırma fonksiyonel bakımdan genel hizmetlerin hakim olduğu şehirler grubunda yer alan bir memur şehridir. Ancak Bandırma, gerçekte, büyük bir idari merkez (il merkezi v.b.) durumunda değildir. Nitekim genel veya toplum hizmetlerinin içinden, savunma ve kamu idaresi başlığı altında toplanan hizmetler çıkarılırsa, genel hizmetlerin faal nüfus içindeki payı düşer (% 14.5). Bu durum ise şehirde, 6. Ana Jet Hava Üssünün etkisiyle, askeri fonksiyonun etkin bir rol üstlendiğini göstermesi bakımından önemlidir. Gerçekten de askeri fonksiyon (% 20.1), şehirdeki diğer fonksiyonlar gözönüne alındığında (Çizelge 1) hakim durumdadır. Ancak gerçek anlamdaki askeri merkez veya garnizon şehirlerinde, askeri nüfus oranının % 40-81 arasında değiştiği düşünülürse (2) Bandırma'daki değerler şehre "askeri merkez" kimliği kazandırmaya yeterli olmadığı görülür. Ayrıca askeri fonksiyon şehirde hakim durumda olmasına ve şehrin gerek nüfuslanmasında, gerekse gelişmesinde, fizyonomik görünüm (askeri alan, lojmanlar, orduevi v.b.) ve kapladığı alan itibarıyla önemli bir etki göstermesine rağmen, askeri üssün şehirden bütünüyle kalkması durumunda kentin bu gelişmeden olumsuz yönde etkileneceği de düşünülemez. Nitekim imalat sanayi (% 17.5) ve ticaret (% 16.8) gibi fonksiyonların askeri fonksiyona yakın değerler göstermesi bunu kanıtlar.

Çizelge 1: Bandırma Şehrinde Faal Nüfus Miktarı ve Oranı (1985)

Sektörler	Nüfus Miktarı	Nüfus Oranı (%)
Toplum Hizmetleri	10.693	34.6
İmalat Sanayi	5.415	17.5
Ticaret	5.197	16.8
İnşaat	2.696	8.7
Tarım	2.551	8.2
Ulaştırma, Haberleşme	2.228	7.2
Mali Kurumlar, Sigorta ve Taşınmaz Mallar	1.358	4.3
İstihraç Sanayi	390	1.2
İyi Tanımlanmamış Faaliyetler	315	1.02
Elektrik, gaz, su	28	0.09

Gerçekten genel veya toplum hizmetlerinin hakim fonksiyon olduğu Ban-

(2) TÜMERTEKİN, E. Türkiye'de Şehirleşme ve Şehirsiz Fonksiyonlar, s. 74-75.

dırma'da ikinci fonksiyon olarak imalat sanayi görülmektedir. İmalat sanayinde çalışan nüfus miktarı, sanayinin belirgin bir gelişme ivmesi kazandığı 1970 yılından itibaren yaklaşık iki kat artmasına rağmen, imalat sanayinin toplam faal nüfus içindeki oranı düşmüştür. Bu durum ise, ticaret, inşaat ve tarım sektöründe çalışanların toplam faal nüfus içindeki oranının artmasına bağlanabilir. Sözkonusu fonksiyonlar içinde ticaret, şehir içindeki ticarethanelerin sayısının artmasına ve özellikle de 1980 yılından itibaren işlevini arttırarak modern hale gelen Bandırma limanına, inşaat sektörü ise, şehrin merkezindeki clearing faaliyeti ile boş alanlarda yeni inşa edilmekte olan konutlarla gelişme göstermiş ve faal nüfus içindeki oranlarını arttırmışlardır. Bu fonksiyonlar içinde, tarım sektöründe çalışanların gerek nüfus miktarı, gerekse faal nüfus içindeki oranının artması ise ilginçtir. Ancak bu durum şehirdeki tarım alanlarının alansal bakımdan genişlemesine bağlı olmayıp, göç yoluyla çevre köylerden gelen nüfusun, tarım alanlarını şehirdeki evlerinden gidip gelerek işleme veya tavuk çiftliklerinde çalışması ile ilgilidir.

ŞEHİR İÇİ FONKSİYON SAHALARININ DAĞILIŞI

Bandırma şehri fonksiyonel sınıflandırmaya göre, toplum hizmetlerinin özellikle de askeri fonksiyonun hakim olduğu bir şehirdir. Ancak özellikle son yıllarda askeri alanların şehir içindeki sahalardan çekilmesi ve kentin dış çeperinde, Çanakkale karayolu güneyinde toplanması (askeri havaalanı, lojmanlar, kıışalar v.b.) askeri tesislerin kent içinde yarattığı farklılığı azaltmıştır. Buna karşılık şehir girişlerinde yer alan büyük ve küçük ölçekli fabrikalar ile sanayi alanları, ticarethanelerin sahasını genişletmesi ve Bandırma limanının etkisiyle ticaret, başka bir deyişle ekonomik fonksiyonların hakimiyeti artmıştır. Diğer taraftan şehiriçi arazi kullanımında konut alanlarının en geniş paya sahip olması, sözkonusu alanların özelliklerinin belirtilmesini zorunlu hale getirmiştir.

Yukarıda belirtilen fonksiyon sahaları dışında (Konut, ekonomik kullanım ve askeri alanlar) Bandırma limanı da şehre özel bir fonksiyon kazandırmış ve liman şehri kimliği taşımasına neden olmuştur. Gerçekten gerek liman üstünden yapılan taşımacılık dolayısı ile ticaret, gerekse limanın şehir içinde farklı kullanım alanları yaratması (silo, ambar, antrepo, rıhtım v.b.) şehre ayrı bir özellik kazandırmıştır.

KONUT ALANLARI: Bandırma şehrinde konut alanlarının özelliklerine geçmeden önce, şehrin gelişmesi başka bir deyişle tarihsel süreç içinde geçirdiği değişim veya evrim üzerinde durmak yerinde olacaktır.

Günümüzde Bandırma körfezinin çizdiği geniş yay içine yerleşmiş olan şehrin, ilkçağlardaki ismi "güvenli liman" anlamına gelen Panormos veya Panderma'dır (3). Antik Cyzikos (Erdek, Belkıs) kentinin bir mahallesi ve limanı

olan (4) Panormos'un ne zaman kurulduğu bilinmemekle birlikte ilk demir çağı döneminde Bandırma ve çevresinin yerleşim açısından belirgin bir önem taşıdığı (5) ve ikinci Yunan sömürge dalgasının Marmara sahillerine yöneldiği dönemde (M.Ö. 800) Bandırma çevresinde de birtakım yerleşmeler kurdukları bilinmektedir (6). Ancak ilk çağlarda Panormos veya Panderma ismi ile tanınan Bandırma şehrine ait ilk bilgiler tarihi Cyzikos kentinin kuruluşu ile başlar. Propontis bölgesinin en eski lon kentlerinden biri olan Cyzikos M.Ö. 7. yy'da kurulmuştur (7). Bandırma'da da Çanakkale karayolu kuzeyindeki Kocahüyük civarında çıkarılan seramik parçaları ve inşaatlar sırasında bulunan lahitten anlaşılacağı üzere şehrin kuruluş tarihi, Cyzikos kenti ile ilişkilidir. 7 yy.'da Yunan sömürgelerinin Karadeniz sahilinde genişlemesi ve ticarete başlaması Cyzikos'a ticaret fonksiyonu kazandırmış (8) ve büyük bir olasılıkla Panormos limanının ticari önemini arttırmıştır. Ancak tarihi dönem içinde Panormos'un ticari önemini artırması ve Cyzikos'un yerini alması coğrafi koşullara bağlı olarak gerçekleşmiştir. Nitekim Cyzikos limanı zamanla tomblonun kumullarıyla dolması sonucu işlevini kaybetmiş, bu nedenle de derin suların gerisinde, sağlam temel üzerinde bulunan Panormos limanı olarak önem kazanmıştır (9).

Limanın önem kazanması ile gelişmeye başlayan şehrin, eski sit alanının denizden 10-15 dakika uzaklıkta ve bir kilometre içerde, bugünkü yerinin kuzeydoğusunda "Livatya" denen mevki de olduğu bilinmektedir (10). Gerçekten de gerek fırtınalara, gerekse düşman saldırılarına karşı körfezin "emniyetli liman olabilecek kısmı Livatya koyudur. Söz konusu koy çevresinde denizden çıkan taşların liman yıkıntısı olması da, bu görüşü kuvvetlendirmiştir. Kent eski sit alanını, denizden gelecek saldırı tehlikesinin azalması ve denizden yararlanma düşüncesi ile zaman içinde değiştirmiş ve kıyıya inmiştir.

M.Ö. 334 yılına kadar Perslerin elinde kalan Bandırma ve çevresi bu tarihten sonra Iskender'in, Iskender'in ölümünden sonra ise Roma ve Bizans İmparatorluğunun egemenliğine girmiştir (11). 1076-1106 yılları arasında Selçuklu hakimiyeti altında kalan şehir, Haçlı seferi sırasında tekrar Bizanslıların eline geçmiştir (12).

Kentin kesin olarak Türklerin eline geçiş tarihi, XIII. yy. sonları XIV. yy.

(4) SALMAN, M. Ön Ver. s. 107

(5) ÖZDOĞAN, M. "1987 yılı Edirne Balıkesir İlleri Yüzey Araştırması" s. 577

(6) STEWIG, R. Batı Anadolu Bölgesinde Kültür Gelişmesinin Ana Hatları, s. 17

(7) AKURGAL, E. Anadolu Uygarlıkları, s. 312

(8) STEWIG, R. Ön Ver. s. 43

(9) EROL, O. "Türkiye Kıyılarındaki Terkedilmiş Tarihi Limanlar ve Bir Çevre Sorunu Olarak Kıyı Çizgisi Değişimlerinin Önemi, s. 15

(10) UZUNÇARŞILI, İ.H. Karesi Vilayeti Tarihçesi, s. 93

(11) SALMAN-M. Ön. Ver. s. 107

(12) STEWIG, R. Ön. Ver. s. 123

başlarında Balıkesir ve Çanakkale dolaylarında kurulan Karesioğulları beyliği zamanına rastlar (13). Şehir, Osmanlı Devletinin kurucularından Orhan Gazi'nin, Balıkesir, Manyas çevrelerini Karesioğulları Beyliğinden alarak oğlu Süleyman Paşa'ya vermesi ile, bir Osmanlı kasabası olmuştur (14).

XVI. yy. sonlarında İstanbul Galata kadılığına bağlanan Bandırma'ya çeşitli tarihlerde gelen gezginlerden Evliya Çelebi (15) kentin, Anadolu Eyaleline bağlı, Bursa sancağı içinde yer aldığını, oniki mahalle, onyeddi cami, tüccar hanları, okul, dervişler tekkesi, hamamı, her meslek grubuna ait sanatkarın bulunduğu çarşısından söz etmekte, kapalı çarşısının bulunmadığını eklemekte ve büyük bir ticaret iskelesinin, deniz kenarında iki katlı kiremit örtülü konutların bulunduğu, havasının, suyunun hoş ve güzel, üzüm ve kavununun ünlü, bağ ve bahçelerinin ise hesapsız olduğunu belirtmektedir.

1816 yılında 5000'in üstünde nüfusa sahip olan Bandırma'da 150'si Rum, 600'ü Ermeni evi olmak üzere 1000 konut bulunmakta (16), bunlardan Rum ve Ermenilerin şehrin batı ve doğusunda, Türklerin ise merkez mahallelerde oturduğu bilinmektedir. 1830 yılında Erdek kazasının Kapıdağ nahiyesine bağlanan, Rum ve Ermenilerin ticaret ve balıkçılık, Türklerin ise zanaatla uğraştığı Bandırma, 1874 yılında büyük bir yangın geçirmiş ve tahrip olmuştur.

Bandırma'nın çehresi 1876-77 yıllarındaki Osmanlı-Rus savaşından sonra Kırım ve Romanya'dan gelen Tatar göçmenlerin şehre yerleştirilmesi ile değişmeye başlamıştır. Nitekim artan nüfus kasabanın yönetsel yapısının değişmesini ve 1880 yılında kaza merkezi, 1881 yılında Belediye olmasını sağlamıştır. Cuinet (17) 1894 yılında şehrin nüfusunun 7000 Müslüman, 1515 Rum ve 1516 Ermeni olmak üzere 10.031 kişi olduğunu ve kentte 1850 hane bulunduğunu belirtmiştir. Ancak kentin asıl önem kazandığı ve gelişmeye başladığı dönem, Osmanlı İmparatorluğunun batı sermayesine açıldığı kapitülasyonlar döneminde olmuş ve gerek iskelenin uluslararası taşımacılığa açılması, gerekse demiryolunun yapımı, bu gelişmenin yaratıcısı olmuştur. 1910 yılında iskele ve demiryolunun henüz hizmete girmemesine rağmen, inşaatların başlaması şehrin gelişimini olumlu yönde etkilemiştir. Nitekim Hasluck (18) Bandırma'yı anlatırken, beş cami, beş kilise bulunduğunu, caddelerin geniş ve düzgün kaldırım taşı olduğunu, mevcut iskelesine ilaveten modern bir iskelenin inşasına başlandığını belirtmiştir.

I. Dünya Savaşı sırasında Çanakkale boğazının kapanması ile önemi artan kent 2 Temmuz 1920 yılında işgal edilmiş ve 17 Eylül 1922 tarihine kadar Yunan işgali altında kalmıştır.

(13) UZUNÇARŞILI, İ.H. Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu-Karakoyunlu Devletleri, s. 96-97

(14) UZUNÇARŞILI, İ.H. Ön. Ver. s. 101

(15) EVLİYA ÇELEBİ, Seyahatname,

(16) STEWIG, R. Ön. Ver. s. 207

(17) CUINET, V. La Turquie d'Asia,

(18) HASLUCK, W.F. Cyzikus, s. 50-51

1922 yılında Yunanlıların geri çekilmesi sırasında şehri ateşe vermeleri ile çıkan yangın Bandırma'yı büyük ölçüde tahrip etmiştir. Modern Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu 1923 yılı ve bu tarihi izleyen yıllarda, şehrin gelişmesi yangından zarar gören konutların ve çarşının onarılması ve yeniden yapılması biçindedir. 1923-50 yıllarını kapsayan dönemde nüfusu doğal yolla artan Bandırma'nın oldukça durağan bir karakter gösterdiği dikkati çeker. Sözkonusu dönem içinde, Bandırma körfezinin doğusu ve demiryolu arasına sıkışan kentin adeta bir yağ lekesi şeklinde hafifçe güneydoğuya doğru uzandığı görülür (Şekil 1). Gönümüzde şehrin merkezi alanlarını meydana getiren mahalleler (Bentbaşı, Çınarlı, Dere, Günaydın, Hacı Yusuf'un bir kısmı, Paşa Mescid ve Sunullah'ın demiryolunun kuzeyinde kalan kısmı) toplu, kısmen bahçe içinde tek veya iki katlı konutların yer alması ile gevşek bir yerleşme dokusu göstermiştir. Şehrin bu durağan yapısı 1950-55 yılları arasında bir ölçüde de olsa hareketlenmiştir (Çizelge 2).

Çizelge 2. Bandırma Şehrinin Yıllar İtibarıyla Nüfus Miktarı

Yıllar	Nüfus Miktarı
1927.....	11.127
1935.....	13.285
1940.....	15.715
1945.....	17.335
1950.....	18.925
1955.....	25.637
1960.....	28.880
1965.....	33.116
1970.....	39.525
1975.....	45.752
1980.....	53.497
1985.....	70.137
1990.....	77.444

Bir taraftan askeri birliklerin kışlalara, bu birlikleri denetleyen, yöneten ve eğiten astsubay ve subayların ise şehir içine yerleşmesi, diğer taraftan Türkiye ve Bulgaristan arasında yapılan antlaşma sonucu gelen göçmenler ile artan nüfus, bu gelişmeyi destekler niteliktedir. Nitekim Bandırma'ya gelen göçmenlerden bir kısmının Sunullah, Onyediy Eylül ve Paşabayır gibi kentin dış çeperini çizen mahallelere yerleştirilmesi, bir kısmının da (45 hane) Yeni mahallenin bulunduğu alandaki (1978 yılına kadar Dere mahallesine bağlı) parselli arsalar üzerinde ev yapmalarına izin verilmesi (1954-55) şehrin gelişmesinde etken olmuştur. Aynı tarihlerde bugünkü Balıkesir karayolunun batısındaki alanda, belediyenin ev sahibi olmak isteyen Bandırmalılara arsa parselleyerek ucuza satması, şehrin güneye doğru sıçramalı bir biçimde büyümesini sağlarken Altıyüzevler mahallesinin de ilk nüvesini oluşturmuştur (1954). Bu biçimde eklenen yeni konut alanları ile sahasını genişleten

şehirde 1950 yılına kadar toplu özellik gösteren yerleşme dokusu sıçramalı ve dağınık bir özellik kazanmıştır (Şekil 1).

Şehirde 1950-55 yıllarında nüfus artışına bağlı olarak gerçekleşen alansal bakımdan büyüme, bu dönemi izleyen yıllarda yerini tekrar durağanlığa bırakmış ve bu durum 1975 yılına kadar sürmüştür. 1975 yılından itibaren kente yönelik göç hareketinin dinamizm kazanması, şehrin gelişmesinde etken olmuştur. Göç hareketinin belirgin bir ivme kazanmasında, 1970 yılından itibaren anakimya sanayi koluna bağlı büyük ölçekli fabrikaların kurulması ile başlayan sanayileşme, limanın yeni biçimiyle inşa edilmesi ve hizmete girmesi, inşaat sektöründe büyük bir canlanmanın yaşanması, v.b. gibi faktörler, önemli rol oynamıştır. Nüfus artışı ile kent mekanının kullanılışı arasında kurulan ilişki, yerleşim alanları üzerine, yeni mahalleler kurulması, mevcut mahallelere yeni konutlar eklenmesiyle alansal bakımdan büyüme ve merkezde clearing faaliyetleri, biçimde yansımıştır.

Genelde Gönen, Biga, Manyas ve Susurluk gibi Balıkesir'e bağlı ilçelerden veya bu ilçeler ile Bandırma'ya bağlı köylerden gelenler, kent belediye sınırları dışında ancak kente yakın konumda olan, köylere ait arsaları (mera veya harman yeri) ucuza alarak evler inşa etmişlerdir. Zaman içinde konut miktarında artışın meydana gelmesi ve konutların kent belediye sınırlarına doğru kayması, sözkonusu konut alanlarının Bandırma Belediyesine bağlı yeni mahallelere dönüşmesine neden olmuştur. Şehrin batısında Erdek karayolu üzerinde Çalışkanlar köyüne ait arazilerin satın alınması ile gelişen ve 1975 yılında belediyeye bağlanan Ayyıldıztepe, kentin doğusunda Kayacık köyüne ait arazilerin satın alınması ile gelişen ve 1984 yılında belediyeye bağlanan Yüzüncü Yıl mahallesi bu biçimde kurulan yeni mahallelerdir (Şekil 1). Sözkonusu mahallelere Balıkesir iline bağlı ilçe ve köylerden gelenlerin yanısıra 1980 yılından itibaren Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinden gelenler de eklenmiştir. Bu mahallelerden özellikle Yüzüncü Yıl mahallesinin meteoroloji istasyonu ve Nato yolu arasında kalan kesimi doğu ve güneydoğu kökenlilerin toplandığı alanlardır.

Kentteki mevcut mahallelerden özellikle Bandırma'nın dış çeperini çizenler, sözkonusu göç hareketinden etkilenmiş ve nüfus olarak kalabalıklaşmış bu biçimde de şehir alansal bakımdan hızlı büyüme sürecine girmiştir. 1980 yılından itibaren belirgin bir gelişme gösteren bu mahallelerden Çınarlı mahallesi, Bandırma ilçesine bağlı köylerden gelenlerle Kayacık köy yoluna, Haydarçavuş mahallesi Manyas, Gönen ilçelerinden gelenlerle Küçük Livatya mevkiine, Onyediy Eylül mahallesi Karacabey, Manyas ilçeleri ve Doğu Anadolu Bölgesinden gelenlerle Balıkesir karayoluna, Sunullah ve Yeni mahalle ise Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesinden gelenlerle Çanakkale karayoluna doğru gelişmişlerdir. Buna karşılık özellikle 1985 yılından itibaren çok hızlı bir gelişme ivmesi gösteren Paşabayır mahallesi Bandırma'nın yerli halkının özel kooperatifler aracılığı ile toplu konutlar yaptırması sonucu, kentin

merkezi alanlarında yer alan Paşa Mescit, Dere ve Ihsaniye mahalleleri ise 1989 yılında Bulgaristan'dan zorunlu göçe tabi tutulan göçmenlerin katılımları ile büyümüşlerdir. Ancak merkez ve merkeze yakın konumdaki mahallelerde kentin alansal bakımdan büyümesi, yatay yönde yayılmaktan çok dikey yönde, apartmanlar vasıtası ile yoğunlaşması, başka bir deyişle clearing faaliyeti ile gerçekleşmiştir (Çizelge 3).

Çizelge 3. Bandırma Şehrinde Nüfusun Mahallelere Göre Dağılışı

Mahalle Adı	Nüfus Miktarı
Altıüzevler.....	4.843
Ayyıldıztepe.....	1.516
Bentbaşı.....	3.072
Çınarlı.....	4.364
Dere.....	1.723
Günaydın.....	2.764
Hacı Yusuf.....	8.462
Haydarçavuş.....	2.166
Ihsaniye.....	6.301
Onyediy Eylül.....	11.440
Paşabayır.....	13.733
Paşa Mescit.....	2.351
Sunullah.....	7.323
Yeni.....	1.813
Yüzüncü Yıl.....	5.346

Özellikle güneye Çanakkale karayoluna ve güneydoğuya Balıkesir karayoluna doğru gelişen şehrin alansal bakımdan büyümesini sağlayan konut alanları, görünüm, hitap ettiği gelir grubu, kullanılan malzeme ve yerleşme dokusu bakımından birbirinden farklı özellikler gösterir.

Bandırma'nın eski ve karakteristik konut tipi ahşap evlerdir. Şehrin kıyıya yakın kesimlerinde özellikle merkez mahallelerinde yer alan bu konutlar, gerek Yunanlıların çıkarttığı yangın, gerekse merkezdeki clearing faaliyetinden etkilenerek tamamen ortadan kalkmışlardır. Buna karşılık özellikle 1876-77 yılından sonra gelen göçmenlerin inşa ettiği kerpiç evlerin çok az bir kısmı günümüze ulaşabilmiştir. Çınarlı, Paşa Mescit gibi kat yükseltme izninin verilmediği mahalleler ile Hacı Yusuf mahallesindeki bazı sokaklarda yer alan konutların çoğunluğu tek katlı ve bitişik nizamlı görünüme sahip olup, dar sokaklara açılmakta ve az bir kısmının ise avluları bulunmaktadır. Genelde orta ve alt gelir grubuna hitap eden bu konutların bir kısmı ise Paşa Mescit mahallesi örneğinde olduğu gibi çingenelerin oturduğu konutlar biçindedir.

Geçmişte iki katlı bahçesiz veya küçük bahçeli 1-2 katlı evlerin yer aldığı merkezde ise, clearing faaliyetine bağlı olarak sözkonusu tipteki konutlar

yıkılmış ve yerlerine apartmanlar yapılmıştır. Şehirde 1975 yılından sonra hızlanan clearing faaliyeti sonucunda, İnönü caddesi, Kurtuluş ve Ordu caddeleri arasında kalan caddeler ile Hacı Yusuf mahallesinin büyük kısmı 7-8, sözkonusu caddelere bağlanan sokaklar üzerinde ise 3-4 katlı apartmanlar yer almıştır. Betonarme yapı malzemesi ile inşa edilen bitişik nizamlı yerleşme dokusuna sahip apartmanlar orta ve üst gelir grubuna yöneliktir.

Merkezde clearing faaliyetine bağlı olarak gelişen apartmanların yanısıra mahallelerin boş olan kısımlarında da toplu konut kooperatiflerince yaptırılan apartmanlara rastlanır. 1980 yılından itibaren büyük bir ivme kazanan kooperatifleşme özellikle kentin Paşabayır mahallesinde dikkati çeker. Çanakkale karayoluna doğru gelişen ve üst gelir grubuna hitap eden bu kooperatif blokları, merkezdekilere oranla son derece modern konutlar biçimindedir. Paşabayır mahallesi dışında kooperatif bloklarının en geniş yayılış gösterdiği alan Hacı Yusuf mahallesi sınırları içinde Büyük Livatya mevkiinde Bandırma Belediyesi'nin öncülüğünde 1988 yılında inşasına başlanan 2000 konutluk kooperatiflerdir. Kentin diğer mahallelerinde de rastlanan kooperatifler, merkezdekilerden farklı olarak boş alanlar üzerine inşa edildiklerinden aralarında bahçe biçiminde boşluklar bulunmakta, bu nedenle gevşek dokulu yerleşim özelliği göstermektedir.

Ayrıca kentte, devlete ait resmi kuruluş ve fabrikaların çalışanlarına yaptırdığı lojmanlar ile gelişen planlı konut alanlarına da rastlanır. Nitekim Erdek karayolunun kuzeyi ve güneyi ile Hacı Yusuf mahallesindeki Etibank lojmanları, Sunullah mahallesindeki tekel evleri, Yeni mahalledeki petrol-iş sendikasının yaptırdığı "Beyaz evler" ve polis lojmanları bu tip alanlara örnek oluşturur.

Kentin Ayyıldıztepe ve Yüzüncü Yıl mahallesi gibi kenar mahalleleri ile Hacı Yusuf-Çamlıca mahallesi arasında uzanan "Küçük Livatya" mevkiindeki hafif tepelik alanlarda ise hakim konut tipini 1-2 katlı basit görünümlü gecekondu tipi evler meydana getirir. Hisseli tapulu arsalar üzerine imar izni alınmaksızın inşa edilen bu konutlar 1985 ve 1990 yıllarında çıkan imar affından yararlanarak müstakil tapuya dönüştürülmüştür. Cadde ve sokakların belli bir plandan yoksun olarak gelişigüzel dağıldığı sözkonusu mahallelerde konutlar geniş saha üzerine serpişmiş ve oldukça gevşek bir yerleşme dokusu meydana getirir.

EKONOMİK KULLANIM ALANLARI: Bandırma şehrinde konut alanlarından sonra, en geniş sahayı ekonomik kullanım alanları oluşturur. Bu kullanım alanları ise ticarethaneler, sanayi ve depolama alanları ile tarım alanları olmak üzere birtakım alt gruplara ayrılır.

Ticarethaneler, haritadan da izlenebileceği gibi, kentteki karayolu ulaşım sistemlerinin dağılımına büyük bir paralellik gösterecek biçimde bir dağılım düzeni içersindedir (Şekil 2). Gerçekten de doğu-batı yönde uzanan

İsmet İnönü caddesi ile, kenti güney-kuzey yönde boylayarak İsmet İnönü caddesine ulaşan Ordu ve Kurtuluş caddeleri kentin ticaret alanlarını belirler. Ticarethanelerin yoğun olduğu sözkonusu üç cadde (İsmet İnönü, Ordu ve Kurtuluş) arasında kalan ve ışınsal uzantılar biçiminde kenti boylayarak İsmet İnönü caddesine açılan (güney-kuzey yönde uzanan General Ali Hikmet, Atatürk, Şehit Süleyman Bey, Kaşif Acar, İstiklal, Mareşal Fevzi Çakmak caddeleri ile İstiklal ve Mareşal Fevzi Çakmak caddeleri arasında doğu-batı yönünde uzanan Terzi, Pazar, Borsa caddeleri) caddeler ve sokaklarda da (Saatçiler sokak, Aymazlar çıkmazı v.b.) ticarethaneler yoğun olarak toplanmıştır.

Ticaret alanını meydana getiren caddelerin her iki tarafında yoğunlaşmış olan işyerleri genellikle kat yükseklikleri 3-8 kat arasında değişen apartmanların alt katında yer alır. Bu durumun oluşmasındaki en büyük neden kentin merkezi alanının clearing faaliyeti sonucu yenilenmesi ve eski 1-2 katlı evler ile ticarethanelerin yıkılıp yerlerine modern ve kat sayısı fazla binaların yapılmasıdır. Nitekim 1960-70 yılından önceki tarihlerde caddelerin limana yakın olan kısımlarında tek katlı baraka biçiminde dükkanların bulunduğu ve bu dükkanların çoğu Osmanlı şehrinde olduğu gibi, belli meslek gruplarına göre (kasap, deri eşya, kundura, çorap, v.b.) ihtisaslaştığı ve yoğunlaştığı belirtilmiştir. Günümüzde ise bu durum büyük ölçüde değişmiştir.

Kentte konut alanları ile ticaret alanlarının iç içe olması, merkezi iş alanında gece ve gündüz arasında büyük bir nüfus farkı yaratmamaktadır. Bu durum ise Bandırma'nın henüz büyük kentlere özgü bir karakteristiğe sahip olmadığını göstermesi bakımından önemlidir.

Şehirde yer alan ticarethaneler sundukları mamul mallar açısından incelendiğinde, genelde günlük ve periyodik gereksinime yanıt veren mağazaların çoğunlukta olduğu gözlenir. Ayrıca dayanıklı tüketim malları, tarımsal ürün veya makina aksamı, inşaat malzemesi v.b. gibi uzun vadeli gereksinime hizmet veren mağazalar, banka şubeleri ve farklı meslek gruplarına yönelik bürolar (doktor, avukat, emlak büroları v.b.) geniş bir yayılım gösterir. Kentte genellikle caddeler üzerinde, şeritsel bir yayılım gösteren sözkonusu işyerleri arasında büyük şehirlerde gözlenen ve her türlü gereksinime yönelik hizmet veren, çok katlı olarak inşa edilmiş süpermarket veya alışveriş merkezlerine rastlanmaz. Buna karşılık şehirde giyim, ziynet eşyası, parfümeri, tuhafiyeye, v.b. gibi malların satıldığı dükkanlar ile çeşitli büroların bulunduğu pasajlar veya işhanları dikkati çeker. Bandırma pasajı, Mülkübey işhanı, Karadeniz pasajı vb. gibi isimler alan ve 1970 yılından sonra yapımı hızlanan bu işhanlarının en eskisi ise 1952 yılında yapılan kapalı çarşıdır. Ancak söz konusu kapalıçarşının geleneksel Osmanlı kapalıçarşıları ile ilgisi olmadığı gibi, son derece dar bir alanda yer aldığını ve iki katlı olan çarşısının üst katının belediye merkezi olarak kullanıldığını eklemekte fayda vardır.

Bandırma'da belli caddelerde yoğunlaşan ticarethanelerin söz konusu

caddeler üzerindeki hizmet nitelikleri incelendiğinde, kenti doğu-batı yönünde kateden İsmet İnönü caddesinin (özellikle caddenin Günaydın, Haydar Çavuş ve kısmen de Hacı Yusuf mahalleleri arasında kalan kesimi) sunduğu mamul mallar bakımından büyük çeşitlilik gösterir. Otel, çeşitli banka şubeleri, özel otobüs işletmelerinin büroları, lokanta ve fast food yiyecek satan büfeler yanında günlük (bakkal, gıda maddeleri satan marketler, kuruyemişçiler v.b.) ve periyodik gereksinime (giyim, ayakkabı, tuhafiyeye, kırtasiye, züccaciye, v.b.) yanıt veren mağazalar ve dayanıklı tüketim malları satan dükkanlar (elektrikli ev eşyası, avize, halı v.b.) bitişik nizamlı biçimde ve bir arada bulunurlar. Ayrıca İsmet İnönü caddesine bağlanan Şehit Süleyman Bey, Kaşif Acar, İstiklal, Mareşal Fevzi Çakmak ve Kurtuluş caddelerinde de ticarethaneler sundukları mamul mallar ve yerleşme dokusu bakımından İsmet İnönü caddesine benzerlik gösterirler. Söz konusu caddeler arasında, özellikle hal binasının yer aldığı Kaşif Acar caddesinin toptan ticaret üzerinde önemli rolü vardır. Ayrıca General Ali Hikmet caddesinde 2-3 katlı binaların alt katında yer alan dükkanların günlük, İstiklal caddesindekilerin periyodik gereksinime yönelik ticarethaneler biçiminde yoğunlaştığını, Aymazlar çıkması ile Pazar caddesinde yer alan ticarethanelerin ise alt gelir grubuna yönelik olduğunu belirtmek gerekir.

Merkezi karakter taşıyan İsmet İnönü caddesinin yanı sıra, ticarethanelerin yoğun olarak toplandığı Ordu ve Atatürk caddelerinde ise her iki caddenin de ana karayolu güzergahına açılması, ticarethanelerin merkezden şehir girişine doğru değişik bir görünüm kazanmasına neden olmuştur. Nitekim Ordu caddesinin İnönü caddesinden demiryoluna kadar uzanan kesiminde günlük ve periyodik gereksinime yanıt veren işyerleri çoğunlukta, demiryolundan Çanakkale karayoluna kadar uzanan kesiminde ise çevredeki kırsal yerleşmelere ve tavuk çiftliklerine yönelik hizmet veren ticarethaneler (zahire, un ve yem, tohum, ziraat makineleri aksamı v.b.) ile teneke kutu, ambalaj, ke-reste, nalburıye, oto yedek parça ve yağları, oto satış mağazaları v.b. gibi uzun vadeli gereksinime yönelik ticarethanelerin yoğunluk kazandığı görülür.

Ordu caddesi ile aynı özelliklere sahip olan ve Balıkesir-Bursa karayoluna açılan Atatürk caddesinde de günlük ve periyodik gereksinime yanıt veren ticarethaneler, merkezden uzaklaştıkça, yerlerini uzun vadeli gereksinime yönelik hizmet veren çeşitli tipteki dükkanlara bırakmaya başlar. Nitekim soba, büro malzemesi, mobilya, televizyon ve saat tamiri, nalburıye, tarım ilaçları, tohum, zahire, un ve yem, elektrik malzemesi satan dükkanlar, git-tikçe gelişme gösteren inşaat sektörüne hizmet eden (marangozhane, camcı, çelik doğrama ve çerçeve, banyo ve mutfak malzemesi ve tesisatları v.b.) ticarethaneler ile otobüs terminaline yakın kesimlerde sayıları hızla artan oto yedek parça, oto boya ve lastik, oto alım satım, oto tamir ve benzin istasyonu gibi ana karayolu ulaşım sistemi ile ilişki kurmuş ticarethaneler belli gruplaşma göstermeksizin bir arada bulunurlar.

Diğer taraftan kentin iş ve ticaret sahaları dışında, ancak yine de toplumun gıda ve giyim gereksinimi ile yakından ilişkili ve ucuz olması nedeniyle tercih edilen haftalık semt pazarları da alan bakımından şehirde belli bir mekana sahiptir ki bunların içinde Pazar caddesi ve bu caddenin paralelindeki sokaklar üzerinde kurulan en önemlisidir.

Sanayi ve depolama alanları da şehrin mekansal kullanımında oldukça geniş alan kaplarlar. Bunlardan şehrin fonksiyonel özelliği üzerinde etkinlik derecesi gittikçe artan sanayi fonksiyonu ile ilgili olanlar, özellikle 1967-70 yıllarından itibaren büyük bir gelişme potansiyeli göstermiştir.

Şehirde 1967-70 yılından önce mevcut olan sanayi, genelde tarımsal ve hayvansal ürünleri değerlendiren, çevredeki kırsal yerleşmelere yönelik üretim yapan fabrika veya imalathaneler biçimindedir. Nitekim iki adet un fabrikası, üç adet yağ, dört adet pamuk çirçirleme ve presleme fabrikası, Tekel yaprak tütün bakım ve işletme atölyeleri, çevredeki bağ ve sebze bahçelerine bağlı üretim yapan tahin ve sebze konserve imalathaneleri ile deri işleme ve kundura atölyeleri, tarımsal ve hayvansal ürünlerin değerlendirilmesine, hayvan yemi üreten fabrikalar ise çevredeki kırsal yerleşmelere yönelik faaliyet gösteren fabrikalara örnek oluşturur. Şehir içine dağınık olarak yerleşmiş, küçük ölçekli bu fabrikalara, hammaddesini yakın çevreden sağlayan iki adet kiremit fabrikası, kereste, bıçkı, çorap atölyeleri ve balık konserve imalathanelerini de eklemek gerekir.

1967-70 yılından itibaren Bandırma'daki sanayi faaliyetleri, gerek ürettiği mal ve çalıştırdığı işçi sayısı, gerekse tesislerin şehir içinde dağılışı bakımından, görünümünü büyük ölçüde değiştirmiş, anakimya sanayi ve gübre üretimine yönelik, 500-600 işçi çalıştıran kuruluşlar ile şehir dışında yer alan büyük ölçekli fabrikalara dönüşmüştür (Şekil 2). Söz konusu fabrikalar içinde ilk olarak faaliyete geçen, şehrin güneyinde, Balıkesir karayolu üzerinde yer alan, Etibank Asit-Boraks Fabrikasıdır. Polonya öncülüğünde yapılan ve 1967 yılında üretime geçen fabrikanın, Bandırma'da kurulmasına karar verilmesi, tamamen ulaşım-pazar ilişkisinden kaynaklanmıştır. Nitekim Susurluk ve Kırka çevresinden çıkarılan bor madenine demiryolu aracılığı ile en yakın konumda olan ve işlendikten sonra liman aracılığı ile Avrupa pazarına ihraç eden kent Bandırma'dır. 1970'li yıllarda kapasitesi artırılan ve ek tesisler yapılan fabrika günümüzde 65.000 ton boraks, 35.000 ton borik asit, 30.000 ton sodyum perborat üretir.

Erdek karayolu üzerinde yer alan ve S.S.C.B. öncülüğünde yapılarak 1972 yılında üretime geçen ikinci tesis ise Etibank Sülfürik asit fabrikasıdır. Kuruluş amacı başta Bandırma Asit-Boraks Fabrikası olmak üzere diğer asit boraks fabrikaları ile gübre fabrikalarına gerekli olan sülfürik asit girdisini sağlamaktır. Gerçekten de yıllık 130.000 ton sülfürik asit üreten bu fabrika,

bu üretiminin 35.000 tonunu Bandırma Asit-Boraks Fabrikasına, geri kalanını ise diğer fabrikalara gönderir.

Şehrin belediye sınırları dışında yer almasına rağmen ana kimya sanayi ile özellikle de sülfürik asit fabrikası ile yakın ilgisi nedeniyle sözedilmesi gereken diğer bir tesis de Bandırma Gübre Fabrikasıdır (BAGFAŞ). Erdek karayolu üzerinde yer alan ve ilk üretime geçtiği 1973 yılında sadece normal süper fosfat üreten fabrika 1975-77 yılları arasında triple süper fosfat, diamonyum fosfat, nitrojen potasyum klorür ve amonyum sülfat üretmeye de başlamıştır.

Şehrin özellikle 1970 yılından itibaren hızla gelişmeye başlaması, başta küçük sanayi kolları (oto tamir atölyeleri ve marangozhane vb) olmak üzere, 1967 yılından önce kurulan küçük ölçekli fabrikaların (un, kiremit, çırçır, v.b.) şehir içinde kalmalarına neden olmuştur. Şehirde konut alanları ile iç içe olan ve gerek görünüm, gerekse çevreye etkisi açısından olumsuzluk yaratan sözkonusu bu tesislerin şehir dışına taşınmaları, zamanımızda, zorunlu hale gelmiştir. Balıkesir yönünden gelen anakarayolu güzergahı üzerinde yoğunlaşan bu tesislerden biri Etibank Asit-Boraks Fabrikasından önce yolun solunda yer alan küçük imalata yönelik sanayi kollarının toplandığı sanayi sitesidir. Oto tamir, torna, kaporta ve boya, metal imalathaneleri, soğuk demir., bıçkı, tarımsal alet imalatı ve tamiri, kereste ve marangozhanelerin yer aldığı sanayi sitesinde 568 işyeri yer alır. İlk 168 işyeri 1980 yılından önce kooperatifçe satın alınan bu sahaya taşınmış olmasına rağmen, sitenin asıl hızlı gelişmesi 1985 yılından sonra olmuştur. Çırak okulunun da bulunduğu sanayi sitesinde tarımsal makina imalatı yapan atölyeler dışındaki imalathanelerde 10 kişiden daha az sayıda işçi çalışır. Daha önceki yıllarda şehir içinde faaliyet gösteren küçük kapasiteli fabrikaların bir kısmı kapanmış, diğerleri Balıkesir karayolu üzerindeki yeni yerlerine taşınmış ve yeni tesislerin eklenmesiyle de şehir girişindeki sözkonusu karayolu üzerinde yoğunlaşmıştır (Un, yem, çeltik, yağ, mermer ve granit kesim yerleri, prefabrik yapı elemanları) (Şekil 2).

Şehirdeki sanayi ve hammadde ile yakından ilgili depolama tesisleri ise li-man çevresinde (T.M.O. depoları, maden cevheri ve kömür depoları v.b.) Balıkesir karayolu üzerinde (zahire ambarı ve kömür depoları) ve anakimya sanayi koluna ait fabrika sahalarında (cevher stoklama ve ambarlar) toplanmıştır.

Tarım alanları ise, kentte geçmiş dönemlerde Büyük Livatya mevkii adını alan kesimde zeytinlikler ve bağlar, Küçük Livatya mevkii, Kayacık köy yolu çevresi ile henüz Sunullah ve Yeni Mahalle'nin gelişmediği dönemlerde sözkonusu mahallelerin sınırları içinde bağlık alanlar, Malta deresi ve Soğuksu mevkii civarında sebze bahçeleri biçiminde oldukça geniş yer tutmuştur. Günümüzde ise şehrin alansal bakımından büyümesi sonucu, kent sınırları içinde, tarımsal kullanım alanına hemen hemen hiç hastlanmaz. Ancak Sümerbank'a ait olan Sivaz Çiftliği'nde merinos cinsi koyun yetiştirilir.

Özellikle çevredeki kırsal yerleşmelere damızlık koyun yetiştiren bu çiftlik Kurban Bayramı'nda Bandırma ve çevresindeki koyun alım satım piyasa fiyatlarını da belirler. (Şekil 2).

Ulaşım sistemleri: Bandırma şehrinin başka alanlara ulaşılabilirliğini sağlayan ulaşım sistemleri, deniz, demir, kara ve bir dönem için havayolu olmak üzere oldukça çeşitlidir. Bu ulaşım sistemleri içinde en dikkat çekici olanı denizyoluyla yük ve yolcu taşımacılığında büyük bir hareketlilik yaratan, şehrin ticari fonksiyonu üzerinde önemli rol oynayan ve Bandırma'ya liman şehri kimliği kazandırarak ulaşım hizmet eden liman tesisleridir. Özellikle bir ticaret limanı fonksiyonu üstlenen tesisler şehir içi arazi kullanımında da farklı kullanım alanları (silo, ambar, depolama, rıhtım v.b.) yaratmıştır. Bandırma'ya çoğu şehirden farklı bir özellik kazandıran limanın tarihçesi de oldukça ilginçtir.

Osmanlılar döneminde ahşap bir iskele biçiminde olan Bandırma limanı, 1912 yılında, İzmir'den gelen demiryolunun denize ulaştığı yerde, uzun mesafeli taşımacılık yapmak amacıyla, Fransızlar tarafından yeniden inşa edilmiş ve bu iskele kapitülasyonlardan yararlanan batı sermayesinin önemli bir ithalat ve ihracat kapısı olmuştur. 1913 yılında denizel etkilere karşı korunması amacıyla bir mendirekle korunan iskele, 1922 yılında Yunanlıların şehirden geri çekilirken tüm kenti ateşe vermeleri ile zarara uğramıştır. Daha sonra 1924 yılında onarılarak, 100 metre uzunluğunda betonarme kazıklar üstüne oturan bir iskeleye dönüştürülmüştür. 1942 yılında mevcut iskeleye dirsek şeklinde bir eklenti yapılmış, fakat rüzgarları önleyememesi sonucu aynı yıl ilave bir mendirek daha inşa edilmiştir. Küçük tonajlı gemilerin yanaştığı bu iskeleye, büyük tonajlı gemilerin yanaşmaması nedeniyle yükleme ve boşaltma uzun süre motorlarla yapılmıştır. Mevcut iskele 1968 yılında yeniden projelendirilmiş, yeni rıhtımlar ve mendirek ilaveleri ile büyümüş, 1 Mart 1980 tarihinde ise bugünkü modern görüntüsüyle işletmeye açılmıştır.

Batıda Yeni mahalle, doğuda Ense burnu arasında kalan liman bugün, iki mendirekle fırtınalara karşı koruma altına alınmıştır (Şekil 2). 529 metre olan batı mendireği ile 995 metre olan doğu mendireği arasındaki genişlik 255 metredir. Mendireklerle liman karasahası arasındaki deniz alanı 270.000 m²'dir ve 400-350 metre çaplı iki manevra sahası bulunur. Liman içindeki su derinliği ise 4-12 metre arasında değişir.

Yükleme, boşaltma, şifting, depolama, plotaj (kılavuz ve servis motoru), römorkaj, gemilere tatlısu verilmesi, katı-sıvı atık alınması ve yolcu taşımacılığı görevlerini üstlenen limanın kara sahası ise 150.000 m² dir. 2667 metre rıhtım uzunluğuna sahip olan limanda rıhtımlar işlevlerine göre, askeri, motor, Etibank, T.M.O., maden ve kömür, genel yüke mahsus olmak üzere ayrılmaktadır. 23-27 gemiye aynı anda hizmet verebilen rıhtımlardan kontine sistem hariç günde ortalama 8000 ton dökme-katı, 2300 ton karışık eşya yüklenip boşaltılabilir. İç limanda yer alan rıhtımlar dışında batı mendireği üzerinde kü-

çük tonajlı gemilerin yanaşabileceği bir akaryakıt iskelesi ile dış liman sınırları içinde Bandırma Gübre Fabrikasına (BAGFAŞ) ait özel amaçlı bir iskele bulunur. Yükleme ve boşaltma işlevinin fabrika olanakları ile gerçekleştiği bu iskelede, dökme-katı yük ve torba yükleri için 12 ton kaldırma kapasiteli bir adet rıhtım vinci ile dökme sıvı eşyanın boşaltılması için mekanik tesis vardır.

Limandan yüklenecek olan veya boşaltılan malın bir süre için korunduğu depolama hizmetleri ise yükün cinsine göre açık veya kapalı sundurmalarda (depolarda) tutulur. 7000 m² kapalı, 150.000 m² açık depolama alanı olan limanda ayrıca Etibank'a kirali rıhtımda 40.000 ton, T.M.O. kuruluşuna ait rıhtımda 20.000 ton stoklama kapasiteli silolar bulunur. Oldukça geniş bir hinterland'a sahip olan limandan bor maden cevheri, hububat, salça, şeker, buğday unu, ihraç edilirken, gübre hammaddesi, küspe, sorgun, ayçiçeği yağı, pirinç ve kömür ithal edilir (Çizelge 4-5). Sözkonusu malların boşaltılıp, yüklenmesinde ise mekanik sistemler kullanılır. Bandırma limanında 14 adet elektrikli seyyar rıhtım vinci (5-10 ton kapasiteli), 1 adet elektrikli sabit rıhtım vinci (25 ton kapasiteli), 3 adet paletli seyyar vinç (27 ton kapasiteli) 5 adet mobil vinç (10-25 ton kapasiteli), 14 adet kargo yük forklift (3.5-5 ton kapasiteli) 8 treyler-dorse (20 ton taşıma kapasiteli), 3 adet traktör (ziraat tipi, treyler için), 2 adet kepçeli traktör, 4 adet pnömomatik (dökme katı yük için), 3 römorkör, 2 marinbot, 1 adet kılavuz servis botu ve şintine arıtma tesisi (157 m³ depo, 10 ton/saat kapasiteli 2 adet seperatör, 54 m³ kapasiteli dinlenme tankı) bulunmaktadır.

ÇİZELGE 4. BANDIRMA LIMANI ULUSAL YÜK TAŞIMASI (KABOTAJ) (1991)

	AKARYAKIT (TON)	MADEN KÖMÜRÜ (TON)	MADEN CEVHERİ (TON)	BAŞ HAYVAN (TON)	M ³ KERESTE	İNŞAAT MALZEMESİ (TON)	TAHİL (TON)	SEBZE MEYVA (TON)	TİCARET EŞYASI (TON)
BOŞ	6.866	-	24.690	-	-	-	1.000	-	350
YÜK	-	-	5.400	-	-	-	1.000	-	15.250

ÇİZELGE 5. BANDIRMA LIMANI ULUŞLARARASI YÜK TAŞIMASI (1991)

	AKARYAKIT (TON)	MADEN KÖMÜRÜ (TON)	MADEN CEVHERİ (TON)	BAŞ HAYVAN (TON)	M ³ KERESTE	İNŞAAT MALZEMESİ (TON)	TAHİL (TON)	SEBZE MEYVA (TON)	TİCARET EŞYASI (TON)
İTHALAT	157.922	107.545	5.500	—	—	—	4.787	28.526	380.489
İHRACAT	—	—	597.171	8.510	—	3.392	84.980	—	138.949

KAYNAK: Kabotaj ve Uluslararası deniz taşıması istatistikleri, D.I.E.

Bandırma limanının yolcu taşımacılığı işlevi ise geçmiş yıllara oranla oldukça gerilemiştir. Sadece, 64 deniz mili uzaklıktaki, İstanbul'a düzenli sefer yapan yolcu gemileri geçmiş yıllarda, Cumartesi günleri dışında hergün çalışmışlardır. Günümüzde feribotlarla yapılan yolcu seferleri, fazla tercih edilmemesi nedeniyle haftada 5 güne düşmüştür (4 gündüz, 1 gece seferi)

Denizyolu dışında, yük ve yolcu taşımacılığı işlevini üstlenen diğer ulaşım sistemi ise demiryoludur. Osmanlı İmparatorluğunun batı sermayesine açıldığı kapitülasyonlar döneminde, Ege ve İçbatı Anadolu bölümündeki maden cevherlerinin taşınması amacıyla yapımına karar verilen Bandırma-Izmir hattı, 1911 yılında Fransızlar tarafından inşa edilmiştir. 1911 yılından Cumhuriyet devrine kadar İ.K.T. (Izmir Kasaba Temdidi) adı altında çalışan demiryolu, şehre güney yönden girmekte ve Etibank tesisleri ile liman işletme tesisindeki rihlimlar üzerinde tali hatlara ayrılmaktadır.

Bandırma şehrinin şehirlerarası ulaşımında belli bir dönem için etkili olan diğer bir ulaşım sistemi de havayoludur. Askeri hava üssündeki havaalanından kalkan ve 1970'li yıllarda Bandırma İstanbul arasında düzenli olarak yapılan uçuşlar karlı çalışmadığı gerekçesiyle kaldırılmıştır.

Kentin başka alanlar ile ilişki kurmasında en önemli yükü karayolu ulaşım sistemi üstlenmiştir. Bu bakımdan karayolu bağlantısını sağlayan yollar, kente güneyden giren Balıkesir-Bursa, bu karayolu üzerinden batıya ayrılan ve kentin dış çevresinden geçen Çanakkale ve İnönü caddesinin devamı biçiminde uzanarak, kenti batı yönde boylayan Erdek-Bandırma karayoludur. Şehirlerarası bağlantıyı sağlayacak olan yeni Erdek - Bandırma karayolunun yapım çalışmalarına da başlandığını burada belirtmek yerinde olur.

Kent içi ulaşımında ise ana toplayıcı yol özelliğini, merkezi karakter taşıyan İsmet İnönü caddesi ile anahız yollarına (şehirlerarası yollar) bağlanan Ordu (Çanakkale karayolu) ve Atatürk (Balıkesir karayolu) caddeleri üstlenmiştir. Mahalle arasındaki sokak ve tali caddeleri merkeze bağlayan ikinci derecedeki önemli caddeler (toplayıcı yollar) kenti kuzey ve güney yönde katederek İsmet İnönü caddesine ulaşırlar. Kentiçi ulaşımında, kullanılan yolların yanısıra, şehirselle bütünleşmeyi sağlayan belediye otobüs hizmetlerinin de ayrı bir önemi vardır. 1970 yılına kadar belediye otobüs seferlerinin olmadığı Bandırma'da şehrin dış çeperi ile merkezi arasındaki uzaklık bir ulaşım aracına gereksinim duyulmadan yaya olarak veya faytonlarla karşılanmıştır. Ancak şehrin dış çevresinde yeni mahallelerin gelişmesi üzerine, merkezle bütünleşmeyi sağlamak amacıyla belediye otobüs seferleri konmuş ve seferler şehrin gelişmesine paralel olarak genişletilmiştir (Yeni mahalle 1970, Paşabayır 1980-81, Yüzüncüyıl 1985, Ayyıldıztepe 1982).

Diğer taraftan kentin ana karayolu güzergahı ile bağlantılı konumda olan Atatürk caddesi üzerinde yeşil alanlar ile son derece modern görünümde olan ve oldukça geniş saha kaplayan şehirlerarası otobüs terminali, yine aynı cadde üzerindeki belediye garajı ve limana yakın konumdaki Adnan Menderes Bulvarı üzerinden Manyas, Gönen ve Erdek v.b. gibi ilçelere işleyen minibüslerin durakları, kentin mekansal kullanımında ulaşım fonksiyonunun payını artırır.

ASKERİ FONKSİYON SAHALARI: Bandırma'da 6. Ana Jet Hava

Üssünün yer alması kentin askeri fonksiyon kazanmasında etken olmuştur. 1952 yılında Bandırma'ya yerleşen askeri birliklere ek olarak, 1962 yılında Kayacık köy yolu altındaki geniş sahaya da NATO tesisleri yerleşmiştir. Kent mekanına dağınık olarak yerleşmiş olan askeri tesislerin günümüzde bir kısmı şehir içindeki sahalardan çekilmiş (7-8 yıl önce çekilen, Etibank tesisleri yanındaki, askeri alan) veya NATO tesisleri gibi şehirden tamamen taşınmıştır. Sözkonusu tesislerin çekilmesi ile Bandırma askeri sahaların şehir içinde yarattığı farklılıktan yoksun kalmıştır.

Günümüzde sadece Çanakkale karayolunun güneyinde yer alan askeri saha, harp üssü veya savunma amaçlı kullanıma yöneliktir. Askeri havalanının yer aldığı bu sahada askeri kitlenin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla (Kışlalar, lojmanlar, askeri cezaevleri v.b.) çeşitli tesisler dikkati çeker (Şekil 2). Uçakların periyodik bakımlarının da yapıldığı küçük bir atölye bulunmasına rağmen, büyük ölçekli bakımlar Eskişehir'de gerçekleştirilir.

RESMİ VE İDARİ FONKSİYON ALANLARI: Bütün küçük ve orta ölçekli şehirlerde olduğu gibi, Bandırma'da da belli bir saha üzerinde yoğunlaşmış, resmi ve idari fonksiyon alanlarından söz edilemez. Şehirde genel idari kuruluşları temsil eden ve hemen hemen bütün resmi daireleri kapsayan Hükümet Konağı ile Belediye ve Emniyet İlçe Müdürlüğü ticarethanelerin yoğun olarak toplandığı İsmet İnönü caddesinde yer alır. Bu binalardan Hükümet Konağının kendine ait bir binası olmasına rağmen, Kapalıçarşının üst katını kullanan belediyenin kendine özel bir binası bile yoktur. Kentte PTT, İtfaiye (Atatürk caddesi), Nüfus dairesi (Pazar caddesi), İcra memurluğu (Mülkübey işhanı), mezbaha (Etibank sülfürik asit Fab. yanı), ve meteoroloji (Balıkesir karayolu girişi) gibi resmi kurumların büyük kısmı yine iş ve ticaret sahasının içine dağılmış durumdadır (Şekil 2).

DİĞER KULLANIM ALANLARI: Bandırma şehrinde yukarıda sözedilen fonksiyon sahaları dışında, kentlere özgü diğer kullanım alanları da dikkati çeker. Kent içine dağınık olarak yerleşmiş olan bu kullanışlar, eğitim, sağlık, spor, turizm ve rekreasyon, dini hizmet tesisleri ve mezarlıklar şeklinde sıralanırlar.

Sözkonusu kullanım alanlarından ilk ve orta dereceli okulların oluşturduğu eğitim alanları, ihtiyaçlar doğrultusunda kentin çeşitli mahallelerinde yer almışlardır. Erkek Sanat ve Kız Enstitüsü gibi meslek okullarının da bulunduğu kentte, eğitim alanındaki en büyük yenilik Balıkesir'e bağlı Bandırma İktisadi Ticari İlimler Fakültesinin, Balıkesir karayolu üzerinde yer alan binasında bu yıl öğretime başlamasıdır (Şekil 2).

Kent içinde yer alan sağlık tesisleri ise, Kaşif Acar caddesi ile Çanakkale karayolu üzerinde toplanmıştır. Bunlardan 1946 yılında yapılan Devlet Hastanesi ile 1948 yılında yapılan Verem Savaş Derneği Kaşif Acar caddesi üzerinde, S.S.K. hastanesi ve özel hastane ise Çanakkale karayolu üzerinde yer almıştır.

Kentin sosyal donatım alanlarının yeniden düzenlenmesi ve yenilenmesi amacıyla yapılan çalışmalarda en büyük payı spor alanları almıştır. Bu amaçla, Çanakkale-Balıkesir karayolunun ayrıldığı kavşak noktasının, güneyinde oldukça geniş bir alan stadyum ve kapalı spor salonuna ayrılmıştır. Halen Kaşif Acar caddesi üzerinde yer alan stadyum yeni spor tesislerinin inşasının bitmesi ile buraya taşınacaktır (Şekil 2).

Kentte yer alan turizm ve rekreasyon alanları ise, kullanım amaçlarına göre, oteller vasıtasıyla turizm, park ve eğlence yerleriyle de rekreatif amaçlı hizmet verirler. Turizm açısından büyük bir çekicilik göstermeyen kent, Kapıdağ yarımadası (özellikle Erdek) ve Marmara adalarına yakın konumda oluşu nedeniyle, turistlerin günübirlik uğrak yeridir. Turistlerin uzun süreli olarak kentte kalmamaları, liman çevresi, Atatürk, Ordu caddesi ve İnönü caddesi üzerinde yer alan tek veya iki yıldızlı konaklama tesisleri grubuna giren otellerin, gerek sundukları hizmet, gerekse kalite açısından standartlara uygun hizmet vermesini engellemiştir.

Rekreasyonel kullanımlardan olan parklar ise, kentte geniş bir yayılım göstermezler. Kurtuluş caddesi üzerinde eski mezarlığın yerine yapılan Belediye parkı, İsmet İnönü caddesinin Dut Liman yoluna açıldığı yerdeki Hürriyet parkı ve Erdek yönüne giden yol üzerindeki Atatürk parkı, kentin en önemli yeşil alanları arasında yer alır. Diğer taraftan kıyı kesiminde yer alan çay bahçesi ve gazinolar özellikle yaz aylarında ilgi çekmektedir. Buna karşılık özellikle kış aylarında ilginin arttığı, kültürel etkinliğe yönelik tiyatro v.b. tesisler bulunmaz. Kentte sadece bir sinema yer alır.

Kentin açık alanları arasında yer alan mezarlıklardan askeri şehitlik ve şehir mezarlığı ise Balıkesir karayolu üzerindedir.

SONUÇ

Bandırma körfezi kıyısında hafif tepelik bir alanda kurulmuş olan Bandırma şehri orta ölçekli kentlere özgü karakterler taşır. Nitekim kentte idari fonksiyonu temsil eden resmi bina ve kurumlar iş ve ticaret sahası ile iç içe bulunmakta, başka bir deyişle kentin merkezi karakter taşıyan birkaç cadde ve sokağına dağılmış olan resmi binalar kentte idari fonksiyon sahası ayırmaya olanak vermemektedir. Bu bakımdan kent orta büyüklükteki şehirlere özgü karakterler taşımaktadır.

Kentte merkezi iş alanını oluşturan ticarethaneler de birkaç cadde ve sokağa yerleşmiştir. İsmet İnönü, Kurtuluş ve Ordu caddeleri arasında kalan ve kent merkezi konumunda olan saha oldukça eski olmasına rağmen clearing faaliyetinin etkisiyle değişime uğramıştır. Genelde yeni inşa edilen apartmanların alt katlarında yer alan ticarethaneler konut alanları ile birarada bulunduğundan, büyük şehirlerde olduğu gibi merkezi iş alanında gece ile gündüz arasında nüfus farkı yaratmamaktadır. Böylece Bandırma büyük

şehirlerin bu karakteristik özelliğinden de ayrılmaktadır. Kentte en hızlı gelişen fonksiyonlardan biri ticarettir. Bu durum ise, kentin liman şehri kimliği taşıyan özel bir fonksiyona sahip olması ile yakından ilgilidir. Gerçekten de Türkiye'nin önemli ihracat limanları arasında yer alan Bandırma limanı bir taraftan limana özgü farklı kullanım alanları yaratmış (rıhtım, antrepo, depo), diğer taraftan da liman üzerinden yapılan ticaret ile kentin ekonomik fonksiyonu üzerine etki etmiştir. Özellikle 1980 yılından itibaren yeni rıhtım inşaatları v.b. inşaatlar ile işlevini arttıran limandan, başta bor maden cevheri olmak üzere çok çeşitli ürünler (hububat, şeker, salça, buğday), dış ticarete konu olmaktadır. İstanbul-Bandırma arasında yolcu taşımacılığı işlevini de üstlenen limanın çok geniş bir hinterlandı olmasına rağmen, mevcut sanayi tesislerinin yetersiz oluşu tam kapasite ile çalışmasını engellemektedir. Gerçekten de kentte limanın etkisiyle gelişmiş birkaç büyük ölçekli fabrika dışında, kentin ikinci fonksiyonu durumunda olan sanayi, daha çok küçük ölçekli kuruluşlar biçimindedir.

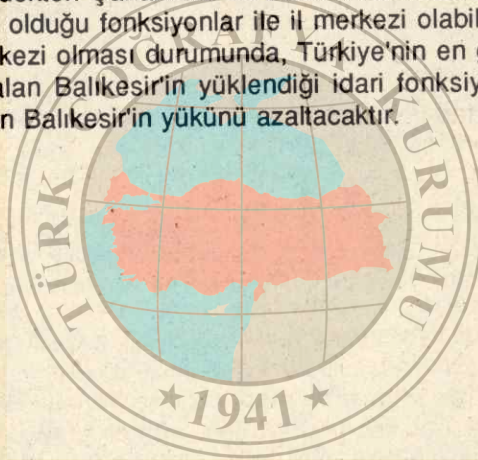
Susurluk ve Kırka dolaylarından çıkarılan bor maden cevherinin 1911 yılında Fransızlar tarafından inşa edilen demiryolu vasıtası ile Bandırma'ya taşınması ve Etibank tesislerinde işlenen madenin liman aracılığı ile pazara sevk edilmesi, 1967 yılından itibaren, büyük ölçekli fabrikaların gelişme sürecini hızlandırmıştır. Nitekim 1967 yılında üretime geçen Etibank Asit borik fabrikasını 1972 yılında kurulan ve asit borik fabrikalarına yönelik üretim yapan Etibank sülfürik asit fabrikası ile 1973 yılında açılan Bandırma gübre fabrikası (BAGFAŞ) izlemiştir. Ana kimya sanayi kolunda faaliyet gösteren ve ürettikleri mamul mal bakımından birbiri ile ilişkili olan sözkonusu fabrikaların yanısıra, 1967 yılından önce kentiçine dağınık olarak yerleşmiş bazı küçük ölçekli fabrikalara da rastlanır. Bu fabrikalar, günümüzde Balıkesir karayolu girişinde (un, çelik, prefabrik yapı malzemeleri, granit, mermer kesim atölyeleri, küçük sanayi sitesi v.b.) yoğunlaşmıştır.

Diğer taraftan kentte hakim durumda olan askeri fonksiyon ise, Bandırma'ya askeri merkez karakteri vermeye yeterli değildir. Gerçekten de, gerçek anlamdaki askeri merkezlerde askeri nüfus oranı % 60-80 arasında değişirken, bu değer Bandırma'da % 20 dolayındadır. Ayrıca son yıllarda şehir içindeki sahalarından çekilerek Çanakkale karayolu güneyindeki alanda toplanan askeri birlikler şehirden tamamen çekilseler bile Bandırma sanayi ve ticaret fonksiyonu ile gelişmesini sürdürebilecek kapasitededir. Ancak askeri birliklerin bir dönem için şehrin gelişmesi üzerinde etken olduğu da bir gerçektir. Nitekim 1950 yılına kadar durağan bir karakter gösteren şehir, asker nüfusun 1952 yılında kente yerleşmesi ile kısmen de olsa hareketlenmiştir.

Kentin hızlı gelişme ve alansal bakımdan büyüme gösterdiği dönem 1975 yılı ve bu yılı izleyen tarihlerde olmuştur. Liman inşaatının tamamlanması, yeni sanayi yatırımları ve tarımsal ürünleri değerlendirerek maddi gücünü arttıran çevre köylerdeki kırsal nüfusun Bandırma'ya yerleşmek istemesi, şehrin nüfus

olarak kalabalıklaşmasına neden olmuştur. Kentin nüfus alması sonucu inşaat sektörünün canlanması, mekana, merkezde clearing faaliyeti, mevcut mahallelerin alansal bakımdan büyümesi ve yeni mahallelerin eklenmesi biçiminde yansımıştır. Doğu ve batı yönünde ortaya çıkan gecekondulu tipi binalar, güney ve kuzeydoğuda inşa edilen kooperatif blokları, bu göç olgusunun kent üzerindeki doğal yansımasıdır.

Tarihi dönem içinde eski sit alanının Livatya koyunda ve bugünkü yerinin kuzeydoğusunda olduğu tespit edilen Bandırma, Cyzikos limanının yer aldığı kesimin tombolo kumulları ile dolması sonucu önem kazanmış ve Cyzikos limanının yerini alarak gelişmiştir. Osmanlılar döneminde yerleşim çekirdeğini, bugünkü limanın bulunduğu kesimden körfezin doğu kıyısına doğru uzanan, Hacı Yusuf ve Haydar Çavuş mahalleleri meydana getirmiştir. Günümüzdeki gelişmesini bu çekirdekten Çanakkale ve kısmen Balıkesir karayoluna doğru sürdüren kent sahip olduğu fonksiyonlar ile il merkezi olabilecek kapasitededir. Bandırma il merkezi olması durumunda, Türkiye'nin en geniş alana sahip illeri arasında yer alan Balıkesir'in yüklendiği idari fonksiyon görevini paylaşacak ve bu açıdan Balıkesir'in yükünü azaltacaktır.



KAYNAKÇA

- AKURGAL, E. (1988) Anadolu Uygarlıkları, İstanbul
- ARDEL, A. İNANDIK, H. (1957) "Kapıdağ Yarımadası Berzahı (Belkıs Tombolosu)" I.Ü. Coğrafya Enst. Der. Sayı: 8, s. 65-66
- DARKOT, B. TUNCEL, M. (1981) Marmara Bölgesi Coğrafyası, I.Ü. Coğ. Enst. Yay. No. 118, İstanbul
- EREL, L. (1992) "Marmara Denizi Çevresinde 1950-1990 Yılları Arasında Şehirleşme" Türk Coğrafya Dergisi Sayı: 27, s. 85-104 İstanbul
- EROL, O. (1983) "Historical Changes On The Coastline Of Turkey" In. Bird. E.C.F. P. Fabbri (Eds) Coastal problems of the Mediterranean Sea. Proc. of a symp. held in Venice 10-14 May. 1982 Int. Geographical Union Comm. on the Coastal Environment s. 95-108 Bologna
- EROL, O. (1991) "Türkiye Kıyılarındaki Terkedilmiş Tarihi Limanlar ve Bir Çevre Sorunu Olarak Kıyı Çizgisi Değişimlerinin Önemi" I.Ü. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Ens. Der. "Bülten" Sayı: 8, s. 1-44, İstanbul
- EVLIYA ÇELEBLİ (1896) Seyahatname
- GÖNEY, S. (1977) Şehir Coğrafyası, I. Ü. Coğ. Enst. Yay. No: 91, İstanbul
- HAPÇIOĞLU, N. (1977) "Kapıdağ Kıyılarındaki Jeomorfolojik Gözlemler" I.Ü. Coğ. Enst. Der. Sayı: 22, s. 203-212, İstanbul
- HASLUCK, F.W. (1910) Cyzicus, Cambridge Archaeological and Ethnological Series, Cambridge
- ÖZDOĞAN, M. (1988) "1987 Yılı Edirne ve Balıkesir İleri Yüzey Araştırması" VI. Araştırma Sonuçları Toplantısı, T.C. Kültür Bakanlığı yay., Ankara
- PHILIPPSON, A. (1910) Reisen und Forschungen im Westlichen Kleinnasien I Petermanns Mitteilungen Nr. 167 Gotha
- RAMSAY W.M. (1961) Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası, Çeviren: M. Pektaş, İstanbul
- SALMAN, M. (1957) Balıkesir Tarih ve Coğrafyası, Balıkesir
- STEWIG, R. (1970) Batı Anadolu'da Kültür Gelişmesinin Ana Hatları, Çeviren R. Turfan, M.Ş. Yazman, İTÜ Mimarlık Fak. Şehircilik Enst. Yay. İstanbul
- STRABON (1972) Geographika, Kitap XII, Bölüm IV-VIII, Çeviren: A. Pektaş, I. Ü. Edebiyat Fak. Yay. No: 1715, İstanbul
- TOLUN, B. (1976) Şehiriçi Arazi Kullanımı, I.Ü. Coğ. Enst. Yay. No: 83, İstanbul
- TUNÇDİLEK, N (1986) Türkiye'de Yerleşmenin Evrimi, I. Ü. Deniz Bil. ve Coğ. Enst. Yay. No: 4 İstanbul
- TÜMERTEKİN, E. (1973) Türkiye'de Şehirleşme ve Şehirsiz Fonksiyonlar I.Ü. Coğ. Enst. Yay. No: 72, İstanbul
- UZUNÇARŞILI, İ.H. (1925) Karesi Vilayeti Tarihçesi, İstanbul
- UZUNÇARŞILI, İ. H (1988) Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu-Karakoyunlu Devletleri, Türk Tarih Kurumu Yay. Ankara
- YALÇINKAYA, E. (1936) Balıkesir Tarihinde ne idi? Balıkesir
- YALMAN, B. (1987) "Kyzikos" İlgilili Der. sayı 49