

# GÖKOVA KÖRFEZİNDE YAT TURİZMİNİN COĞRAFI KOŞULLARI

*Suna DOĞANER\**

## *Giriş*

Araştırma, Türkiye'nin Güneybatı kıyısında, Bodrum ve Datça Yarımadaarı arasında yer alan Kerme Körfezinin doğu ucu olan ve turizmde bütün körfeze ismini veren Gökova Körfezinin coğrafi koşullarının, yat turizmi açısından olanakları ve sorunlarını kapsamaktadır. Gökova Körfezinde yat turizmi, Bodrum Limanı ve Datça Yarımadasının batı ucu olan Knidos antik kenti arasında çizilen hattın doğusundaki koyları içine almaktadır.

Türkiye kıyılarında İzmir - Antalya arasında yoğunlaşan, Ege Denizi'nin kuzeyi ve Doğu Akdeniz'e doğru yayılmaya başlayan yat turizminde, Gökova Körfezinin özel bir yeri bulunmaktadır. Bunun başlıca nedenleri, körfezin özellikle güneydoğu kıyılarında yatların demirlemesi için çok sayıda koyun varlığı, rüzgârların yelken seyrine uygun olması, Akdeniz ikliminin yat turizmine uzun bir mevsim sağlaması, Akdeniz ülkeleri ve Ege adalarına yakınlığı, kıyıların seyrek nüfuslu olması, sanayi tesislerinin bulunmayışı ve turizmin diğer tiplerinden özellikle kıyı turizminin henüz fazla gelişmemiş olmasıdır.

Araştırmada yat turizmi için en uygun koşulları sağlayan jeomorfoloji, iklim, bitki örtüsü, yerleşme gibi coğrafi etmenler ortaya konmuş, yat turizminin başlangıç ve gelişimi incelenmiş, sorunlara yer verilmiştir. Araştırmanın amacı, rıalı ve anslı kıyılarda daire şekilli koyların sanayiiden ve kıyı turizminden uzak tutularak, en uygun kullanım şekli olan yat turizmine ayrılmasının sağlanmasıdır.

## *Gökova Körfezinde Yat Turizmini Etkileyen Coğrafi Etmenler*

### *a- Kıyı Jeomorfolojisi*

Gökova Körfezinin yat turizminde en önemli özelliği, yatların demirlemesine ve yatçıların denizle ilgili rekreasyonel faaliyetlerine (güneşlenme, amatör balıkçılık, sualtı araştırmaları, dalma, windsurf, su kayağı, dinlenme vb.) olanak veren, yüzey şekillerinin etkisiyle karayolundan uzak kalmış ve henüz yoğun yapılaşmaya açılmamış koyların varlığıdır.

Yat turizmine olanak sağlayan kıyı çizgisinin ana hatları, yakın bir jeolojik devrede geçirmiş olduğu tektonizmaya ilgilidir. Gökova Körfezi, Ege Bölgesinin en güneydeki grabeni olarak, son şeklini Kuaternerdeki epirojenik hareketlerle almıştır.

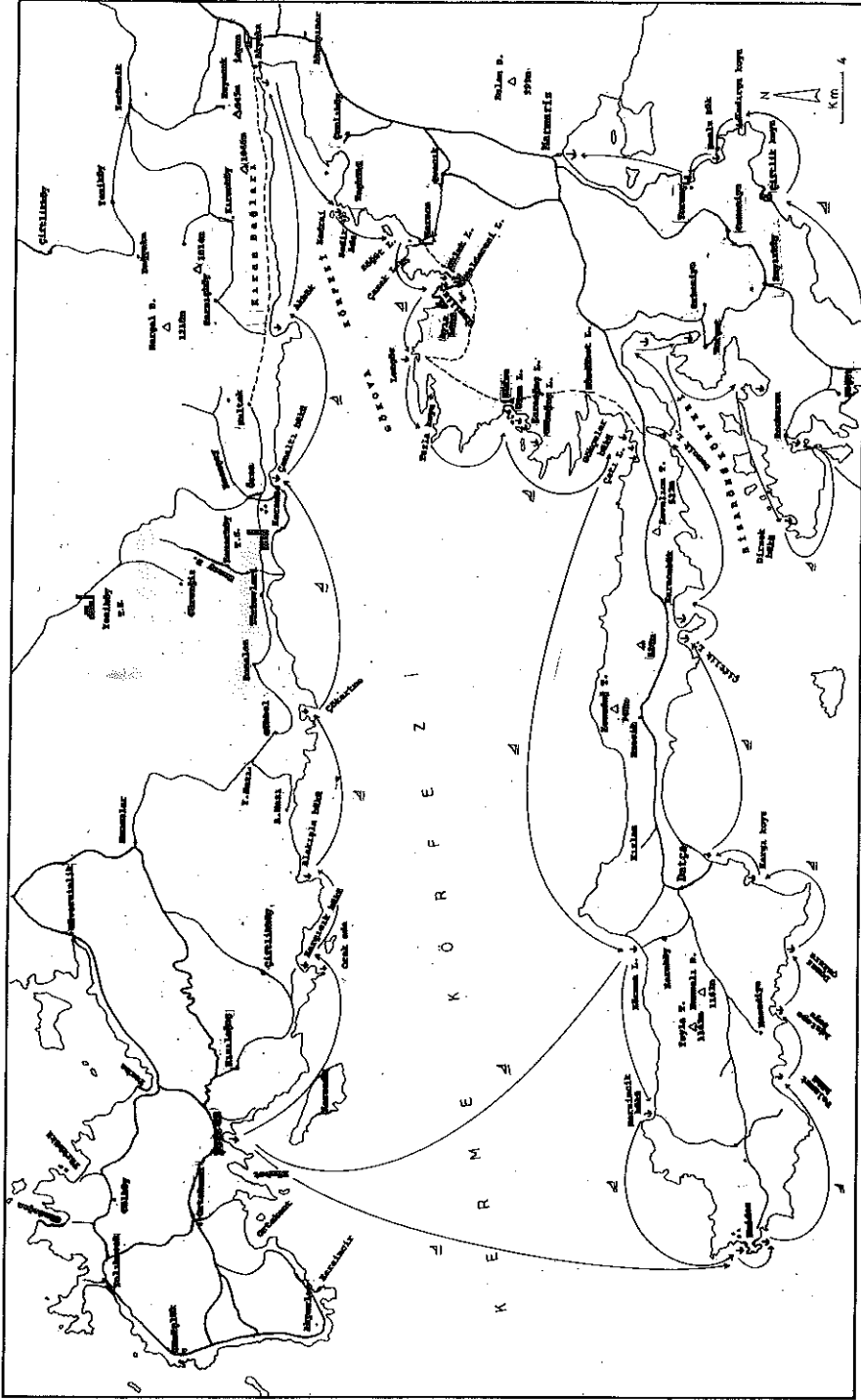
\* Prof. Dr. Suna Doğaner, İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü öğretim üyesi.

Epirojenik hareketlerle gençleşme gösteren bölgeyi istila eden deniz, büyük akarsu vadilerinin aşağı kısımlarını işgal ederek onları geniş ve büyük körfezlere, küçük vadileri de girintili ve çıkıntılı dar ve küçük körfez ve koylara çevirmiştir. Bu koylardan, içeride kurulan bir veya birkaç köyün ortak iskele olarak kullandığı ,diğerlerine göre dar ve uzun olanlara yerel olarak "yalı" (Ören yalısı), yarım daire şekilli girinti yapan koylara "bük" (Kargıcık bükü, Akbük, Taşbükü vb.), özellikle rüzgârlara karşı korunmalı koylara "liman" (Söğüt liman, Okluk liman,Çanak liman vb.) adı verilmektedir.

Çevresi kuzey ve güneyden orta yükseklikte tepelerle çevrili olan Gökova Körfezi'nin doğusunda ise alüvyal bir birikinti ovası (Gökova) yer almaktadır. Kuzeyde Menteşe dağlarının devamı olan 1300m.yi aşan tepeler, Meşelik tepede 1218m. ye iner. Kocaçay'ın geçtiği bir vadiden sonra tekrar 800- 1000m. lik bir dağlık alan oluşturur ve Kıran dağları yamaçları dik duvar gibi körfeze iner. Doğu - batı doğrultusunda bir fay hattıyla izlenen bu kıyı,azla girintili çıkıntılı olmayan yüksek kıyı karakteri gösterir. Körfezin kuzey kıyısında yat turizmi için en uygun koylar, Bodrum doğusundan itibaren Kargıcık bükü, Alakışla bükü (Kise bükü), Fesleğen bükü (Çökertme) ve Akbük'dür. Bu kıyıda daha küçük, rüzgârlara daha açık, bu nedenle daha az yoğunlukta kullanılan koylar da bulunmaktadır (Gerenkuyu liman, Yalıçiftlik koyu, Akyalı liman, Boncuk yalı, Karenli yalı, İncirli koy, İldir koyu, Hurma koyu, Kargılı liman, Çakalbük, Çamaltı bükü).

Alüvyal bir ovanın devamı olan körfezin doğu kıyısı, yat turizmi için derinliği uygun olmayan alçak bir kıyı oluşturur. Dağların eteklerinden çıkan kaynakların suları, yerel adıyla "azmak" adı verilen iki dereyle (Kanlı azmak, Kadın azmağı) bataklık bir alan oluşturarak Gökova Körfezine ulaşır. Körfezin doğu ucunda 2 m olan derinlik yatların demirlemesi için uygun olmadığından, yat turizminde yatlar derinliği 10m. olan Gökova iskelesini kullanmaktadırlar ( Foto 1).

Gökova Körfezinin güneydoğusunda, akarsularla derin bir şekilde yarılmış yüksek bir sahada, akarsu ağızlarının deniz istilasına uğramasıyla oluşmuş, yarımadalarla birbirinden ayrılan, iç kısımlara bir vadinin kolları gibi sokulan geniş koylar ve burunlarla birbirinden ayrılan küçük koyların yer aldığı enine kıyıların en güzel örnekleri görülmektedir. Jeomorfolojide İspanya'nın Galicia kıyılarından alınarak "ria " adı verilen bu koylar yat turizminin en çok tercih ettiği, içeriye doğru büküm yapan, bir derenin denize döküldüğü, dar bir plajın bulunduğu, yarım daire şekilli koylardır. Yat turizminde en çok kullanılan koylar , Taşbükü, Söğüt liman, Okluk liman, Malderesi liman, Çanak liman, Ayın bükü, Ballısu, Longöz, Tuzla koyu, Küfre, Uzun liman, Karaağaç liman, Gökağaç liman'dır (Şekil 1), (Foto 2). Gökova Körfezinde en çok ilgi çeken yerlerden birisi, Taşbükü açıklarında Sedir adasının kuzeyinde karaya 200m kadar girinti yapan bir koyda, 50m uzunluğundaki küçük bir plajdır (Kleopatra plajı). Buradaki "oooid" adı verilen beyaz kumların, Anadolu'nun başka kıyılarında bulunmadığı ileri sürülmektedir. Yatçılar bu plajı görmek için adanın doğu kıyısında demirlemektedirler. Bu plaj Marmaris'den günlük turlarla karayoluyla gelerek adaya teknelerle geçen turistler tarafından yoğun bir şekilde kullanılmaktadır. Güneydoğu kıyıları körfezin en girintili çıkıntılı kesimini oluşturur.



Şekil 1. Gökova Körfezinde Yat Turizmi

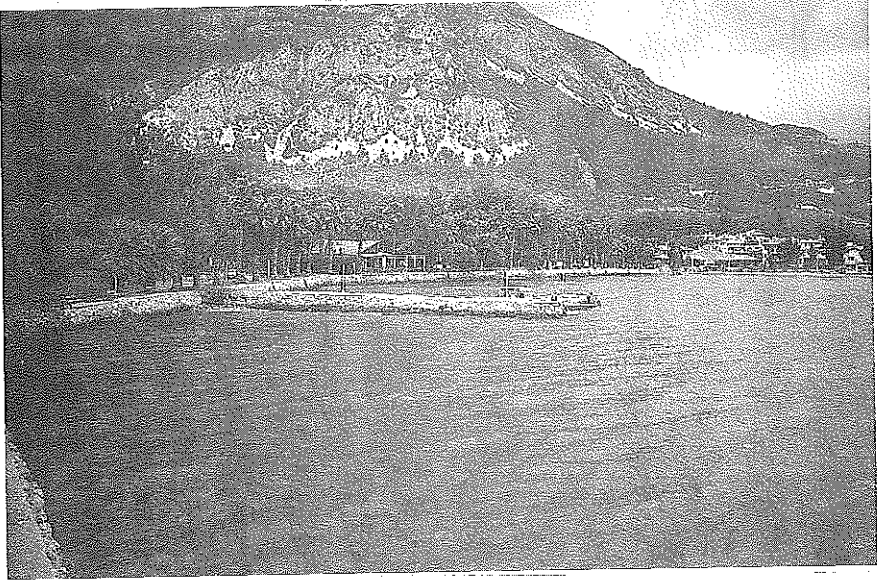


Foto 1 Körfezin Doğusunda Gökova İskelesi

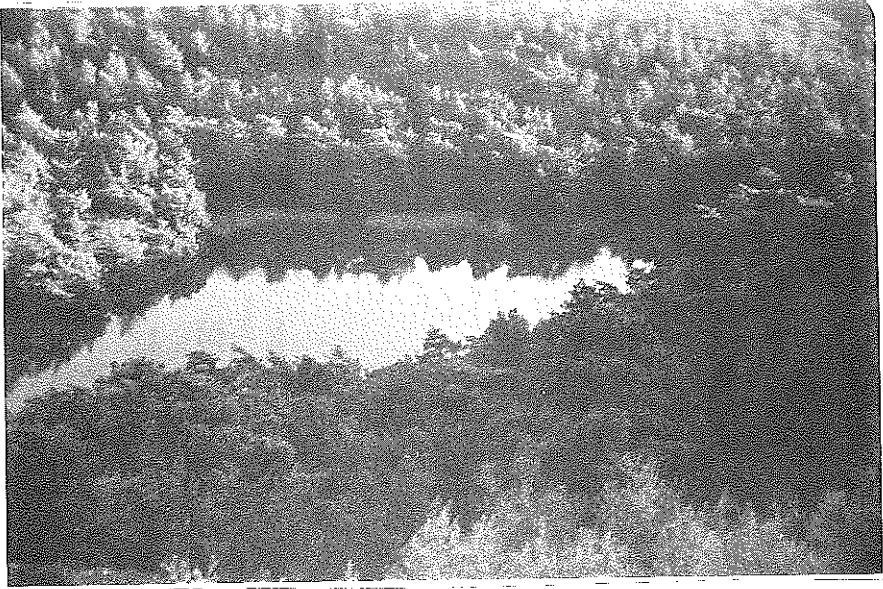


Foto 2: Körfezin Güneydoğusunda "Ria" Tipi Koylara bir örnek : Longöz Koyu

Yaklaşık 400km uzunluğundaki körfez kıyılarını 1/4 oranında Marmaris ilçesine ait olan kısım oluşturur (117km).

Körfezin güneyinde doğu - batı doğrultusunda uzanan Datça Yarımadasında tepeler (doğuda Kovalıca tepe 522m, Yaylıdağar tepe 570m., Kocadağ tepe 748m, batıda Hamzalı dağ 1163m, Yayla dağ 1143m), dik yamaçlarla kıyıya inerek yüksek kıyılar oluştururlar. Yarımadanın yat turizminde tanınmış iki koyu ana karaya bağlandığı en dar yerinde Gökçeler bükü ve Çatı limandır. Burada ayrıca iki küçük bük daha bulunmaktadır (Ballicak bükü, Boynuzcuk bükü). Buradan itibaren batıya doğru uzanan yüksek kıyıda, kuzey rüzgârlarına açık koylar yat turizmi için uygun değildir. Yarımada alçak alanların yer aldığı orta kesimde, içeriye doğru girinti yapan Körmen limandan sonra kuzeybatı rüzgârlarına kapalı Mersincik bükü demirlemek için en uygun koydur. Bu kıyıda ayrıca kuzey rüzgarlarına açık Murdala bükü, Kızılağaç bükü, Değirmen bükü bulunmaktadır. Yarımadanın batı ucunda Knidos antik kentinin iki limanı günümüzde yat turizminde kullanılmaktadır.

### ***b- İklim ve Bitki Örtüsü***

Gökova Körfezinde yat turizmini olumlu etkileyen diğer bir coğrafi etmen iklimdir. Akdeniz iklimi, sıcaklık, açık günler sayısı, günlük güneşlenme süresi, yaz kuraklığı, rüzgâr hızı, deniz suyu sıcaklığı bakımından uygun uzun bir yat turizm mevsimi sağlamaktadır. Araştırma alanında iklimin yat turizmine uygunluğu Bodrum, Marmaris ve Datça meteoroloji istasyonlarının verilerine göre incelenmiştir.

Çeşitli rekreasyonel faaliyetler için önemli olan aylık ortalama sıcaklıklar Mayıs ayında 20° C ye ulaşır ve Eylül ayını da içine alarak 5 ay bu değeri korur (Çizelge1). Yüksek sıcaklık ortalamaları, Temmuz ve Ağustos aylarında 33° C nin üzerine çıkabilmektedir. Bu durum kıyı turizmi olumsuz etkilerken, Ege Denizi kıyılarında denizle karanın farklı ısınması nedeniyle oluşan meltem rüzgârları nedeniyle deniz üzerindeki esintiler bu sıcaklığa karşı ferahlatıcı etki yapar ve yat turizminin kıyı turizmine tercih edilmesinin nedenlerinden birisini oluşturmaktadır. Akdeniz yağış rejimi hemen hemen Temmuz ve Ağustos aylarının tamamında yağışsızlığı garanti etmektedir (Çizelge 2). Bu durum da iklimin yat turizmine sağladığı bir olanaktır ve yatçıları Akdeniz kıyılarına çeken en önemli etmenlerden birisidir. Türkiye'de açık günler sayısının en uzun olduğu yerlerin körfezin çevresinde olması (Bodrum 173 gün, Datça 170 gün, Marmaris 176 gün), yıllık güneşlenme süresi (2900 saat /yıl), günlük güneşlenme süresinin (11- 12 saat / gün) uzun olması da iklimin yat turizmine sağladığı olanaklardır.

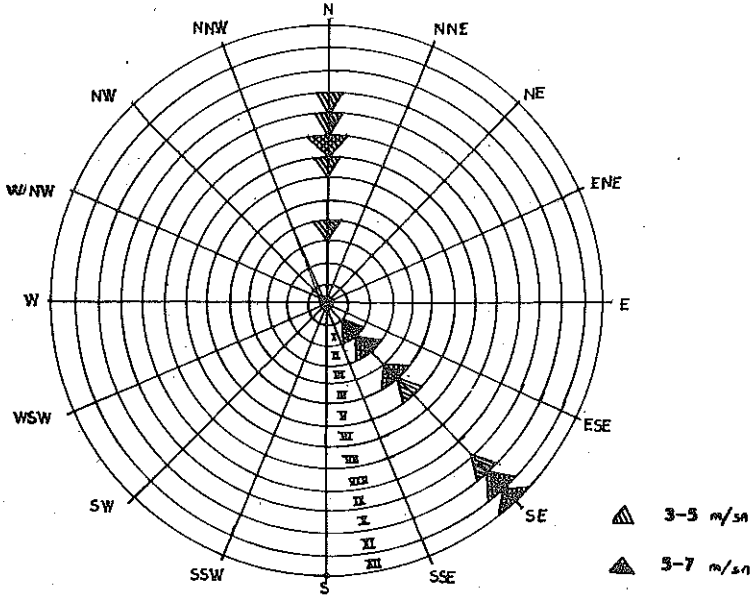
**Çizelge 1. Aylık Ortalama Hava Sıcaklıkları 0C**

	O	Ş	M	N	Ma	H	T	A	E	Ek	K	A
Bodrum	11.3	11.6	12.8	16.4	20.8	25.3	28.0	27.8	24.4	19.9	16.4	13.2
Datça	12.2	12.9	13.6	16.6	20.8	24.8	27.1	27.1	24.8	20.6	17.4	14.2
Marmaris	10.6	11.4	12.6	16.0	20.0	25.1	27.7	27.7	24.2	19.3	15.5	12.7

Çizelge 2. Aylık Ortalama Yağış Miktarları ( mm )

	O	Ş	M	N	Ma	H	T	A	E	Ek	K	A
Bodrum	200.0	109.0	66.6	29.2	19.8	4.4	0.5	0.2	8.8	53.6	93.9	186.9
Datça	194.6	92.0	99.4	53.6	16.2	0.0	0.0	0.0	15.6	58.6	81.4	225.0
Marmaris	277.4	154.4	138.2	42.9	38.4	5.0	1.0	1.8	16.0	101.0	168.0	323.1

Yat turizmüne katılan yatların %73 ü yelkenli (%27 si Motorlu) yat tipinde olduğundan, yat turizmünde rüzgâr yönü ve hızı büyük önem taşımaktadır. Yat turizmi için uygun aylar , yatların günlük hareket ve konaklama saatleri ve konaklayacakları koylar, rüzgâr yönü ve hızına göre belirlenir. Gökova Körfezinde sıcaklıklar da dikkate alınarak Nisan- Ekim ayları arasında yapılan yat turizmüne en uygun aylar, rüzgâr hızının Haziran, Temmuz, Ağustos aylarına göre daha düşük olduğu Mayıs ve Eylül - Ekim aylarıdır. Bodrum istasyonu verilerine göre, Mayıs ayında frekansı en yüksek olan rüzgâr güneydoğudan 4. 6 m/sn hızla eserken, Haziran, Temmuz, Ağustos aylarında en sık kuzeyden eser ve hızı artar (4.8 - 5.4 m/sn), Eylül ve Ekim aylarında frekansı en yüksek rüzgâr yönü kuzey ve güneydoğudur ve bu yönlerden esen rüzgâr hızı da azalır(4.6-3.9 m/sn) ( Şekil 2 ).



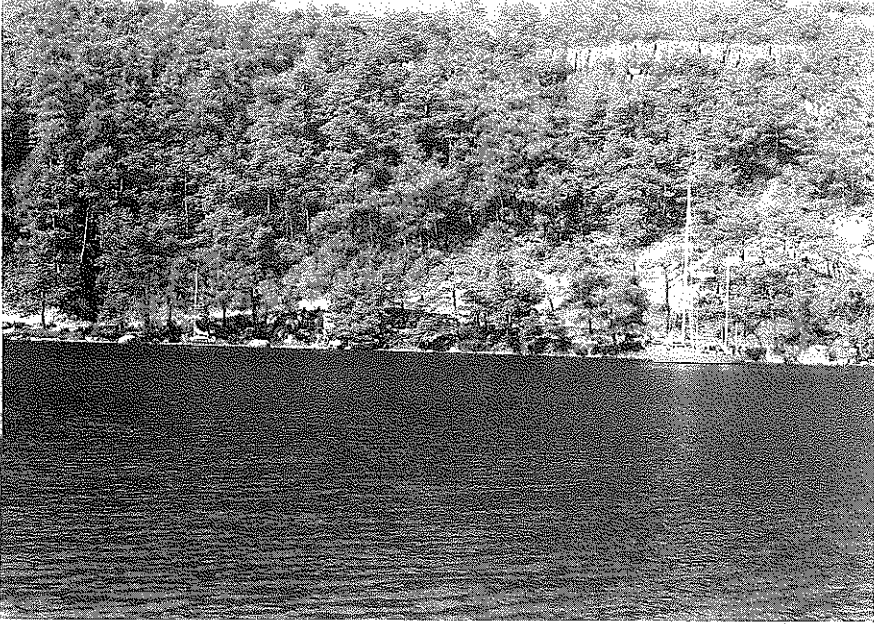
Şekil 2. Bodrum'da Hakim Rüzgâr Yönleri, Estiği Aylar ve Hızı (m/sn)

Rüzgârların gün içindeki hızı ise, yatların hareket ve konaklama zamanlarını saptar. Bu kıyılarda sabah genellikle durgun bir havayla başlar, öğleye doğru esmeye başlayan rüzgâr, öğleden sonra şiddetlenir ve akşam gün batarken hafifler ve durur. Gündüzleri batıdan düzenli olarak esen meltem rüzgârları, geceleri ise karadan denize doğru çok hafif olarak eser. Öğleden sonra ölçülen rüzgâr hızının, sabah ve akşam saatlerine göre iki kat fazla olduğu tespit edilmiştir (Çizelge 3). Bu nedenle yatlar rüzgâr hızının az olduğu sabah saatlerinde yol almaya başlarlar. Rüzgârlar şiddetli estikleri zaman, körfezin karşı iki kıyısı arasında yatların seyrini engellemektedir. Kıyının çok girintili çıkıntılı olması, şiddetli esen rüzgârdan korunmak için bir koy bulabilmeyi sağlar. Böylece konaklama yapılacak koyları rüzgâr yönü ve hızı belirlemektedir. Sabah saatlerinde rüzgâr hızı daha az olduğundan bu saatlerde konaklanan koylar rüzgârın şiddetini artırdığı öğleden sonraki saatlerde terk edilirler. Türkiye kıyı meteoroloji istasyonları, telsizle belirli saatlerde denizciler ve yatçılar için hava tahmini raporlarını Türkçe ve İngilizce olarak yayınlamaktadır. Gökova Körfezinde yat turizmi için en uygun koylar, önünde bir ada, yarımada veya burunla açık deniz rüzgarlarına karşı kısmen korunmuş olan koylardır. Kıyının içeriye doğru derin bir girinti yapması, kısmen rüzgârların etkisini azaltmaktadır. Kuzey kıyıda içeriye doğru derin bir girinti yapan Kargıcık bükü, Çökertme, Akbük bu nedenle yat turizminde kullanılırlar. Fakat bu bakımdan en uygun koylar güneydoğuda yer alan kara içine derin bir şekilde sokulmuş körfezlerde, adeta havuz kadar durgun sularıyla doğal bir liman özelliğindeki şeklindeki koylardır (Söğüt liman, Çanak liman, Malderesi liman, İngiliz liman, Longöz, Uzun liman, Karaağaç liman, Gökağaç liman, Çatı liman). Rüzgâr yönüne göre kıyı önündeki adaların koyları da demirlemek için kullanılır (Kara ada, Orak ada, Sedir adası). Netice olarak yat turizm mevsimini, yatların demirleyecekleri koyların seçimini ve bu koyların gün içindeki kullanım saat ve sürelerini iklim koşulları belirlemektedir.

**Çizelge 3.** Saatlere Göre Aylık Ortalama Rüzgar Hızı ( M/ sn)

	saat	O	Ş	M	N	Ma	H	T	A	E	Ek.	K	A
Bodrum	7.00	2.8	2.7	2.3	1.6	1.3	1.2	1.3	1.1	1.1	1.4	2.1	2.6
	14.00	3.8	4.2	4.3	4.1	4.0	4.3	4.5	4.4	4.0	3.3	3.4	3.8
	21.00	2.7	2.8	2.5	1.7	1.3	1.8	2.3	1.8	1.5	1.4	1.9	2.7
Datça	7.00	3.2	2.8	2.9	2.6	2.5	2.8	3.4	3.2	2.8	2.6	2.4	3.3
	14.00	3.8	3.6	3.8	3.3	3.1	3.7	4.2	3.8	3.4	3.0	2.9	3.9
	21.00	3.4	3.0	3.2	2.5	2.4	2.9	3.6	3.1	3.0	2.7	2.5	3.5
Marmaris	7.00	2.8	2.8	1.9	1.9	1.6	1.8	2.4	2.1	1.6	1.5	1.8	2.8
	14.00	4.2	4.5	4.6	4.3	4.3	4.4	4.6	4.4	4.3	3.7	3.3	4.0
	21.00	3.4	2.7	2.6	1.9	1.6	2.0	2.3	2.4	1.8	1.8	1.8	3.4

Bitki örtüsünün jeomorfolojik yapıya hareketlilik ve renk katması açısından yat turizminde görsel etkisi bulunmaktadır. Gökova Körfezi kıyıları kızılçamın en uygun yetişme ortamı olduğu halde, başta yangın olmak üzere tahribe uğramış ve çoğu yerde yerini maki formasyonuna bırakmıştır. Kızılçamlar, körfezin kuzeydoğusunda Akyaka köyünden batıya doğru orman oluşturur ve makilerle karışarak Akbük'e kadar devam ederler. Gökova Körfezi kıyılarında, Akdeniz iklim bölgelerinin kıyıdağın itibaren yamaçları kaplayan maki formasyonu (zakkum, delice, mersin, katırtırnağı, Jaden, böğürtlen, menengiç vb.) daimi yeşil yapraklarıyla turizmde önemli olan yeşil alan etkisinin bütün yıl boyunca devam etmesini sağlar. Yat turizminde konaklamak için en çok seçilen koylar yeşil bitki örtüsünün kıyıya kadar indiği, mavi ve yeşilin birleştiği bir kıyı çizgisinin olduğu güneydoğudaki koylardır (Taşbükü, Söğüt liman, Çanak liman, Malderesi liman, Longöz vb.) (Foto 3). Zeminin nemli olduğu yerlerde kızılçamlara sığla ağacı koruları katılır (Küfre koyu, Hırsız liman, Tuzla koyu, Söğüt liman, Malderesi liman ). Adaların bitki örtüsü ise yabani zeytinlerdir.



**Foto 3.** Gökova Körfezinde Deniz Kıyısına İnen Kızılçam Ormanları( Söğüt liman)



### c-Yerleşme

Gökova Körfezi kıyılarında, yüzey şekillerinin bazı yerlerde yerleşmeye uygun olmaması, uygun olduğu yerlerde ise köylerin dağınık mahalleler halinde kıyıdan birkaç kilometre içeride kurulması, "yalı" adı verilen kıyımın birkaç köyün iskelesi olarak boş kalması, yat turizmi için yapılaşmadan, gürültüden ve çevre kirliliğinden uzak bir ortam hazırlamıştır. Fakat yalılarda özellikle 1990 yılından itibaren kıyı turizmine bağlı olarak konaklama (pansiyon, otel, motel, tatil köyü vb.), ağırlama (lokanta) üniteleri, tatil konutları ve karayolu yapımı yat turizmini olumsuz etkilemektedir.

Gökova Körfezi kıyıları idari bakımdan Muğla ilinin Bodrum, Milas, Merkez ilçe, Ula, Marmaris, Datça ilçelerine aittir. Bodrum yarımadasında ilçe merkezi(Bodrum) dışında yerleşim birimlerinin kıyıdan içeride köylerin dağınık mahalleleri şeklinde kurulmuş olması, başlangıçta yat turizmi için uygun ortam yaratırken, Gökova Körfezine bakan güney koylardan başlayarak yalıların kıyı turizmine bağlı olarak, özellikle tatil konutlarıyla yapılaşmaya açılmasıyla ( Karaincir, Ortakent, Bitez yalıları), yat turizmi için uygun ortam kalmamıştır. Aynı şekilde Bodrum'un doğusunda Çiftlikköy kıyıdan içeride kurulmuş, kıyıda Gerenkuyu, Yalıçiftliği, Akyalı liman ve Kargıcık bükü "yalı" olarak kullanılırken, 1987 yılında bu kıyıda İnce burun-Kargıcık bükü arasının Turizm Merkezi olarak ilânıyla (Bodrum-Yalıçiftliği Turizm Merkezi 25.9.1987 tarih RG / 19585) öncelikle bu koylara karayolu yapılarak yapılaşmaya açılmış, Yalıçiftliği koyuna konaklama tesisleri (otel, motel), Kargıcık koyuna tatil köyü her iki koya da tatil konutları yapılmıştır. Yüzey şekillerinin yerleşmeye uygun olmadığı Kargıcık koyu doğusunda "Yukarı mahalle" "Aşağı mahalle" şeklinde (Yukarı Mazı, Aşağı Mazı) kurulmuş olan Mazıköyün, Mazıaltı adı verilen yalısında yat turizmi için lokanta bulunmaktadır.

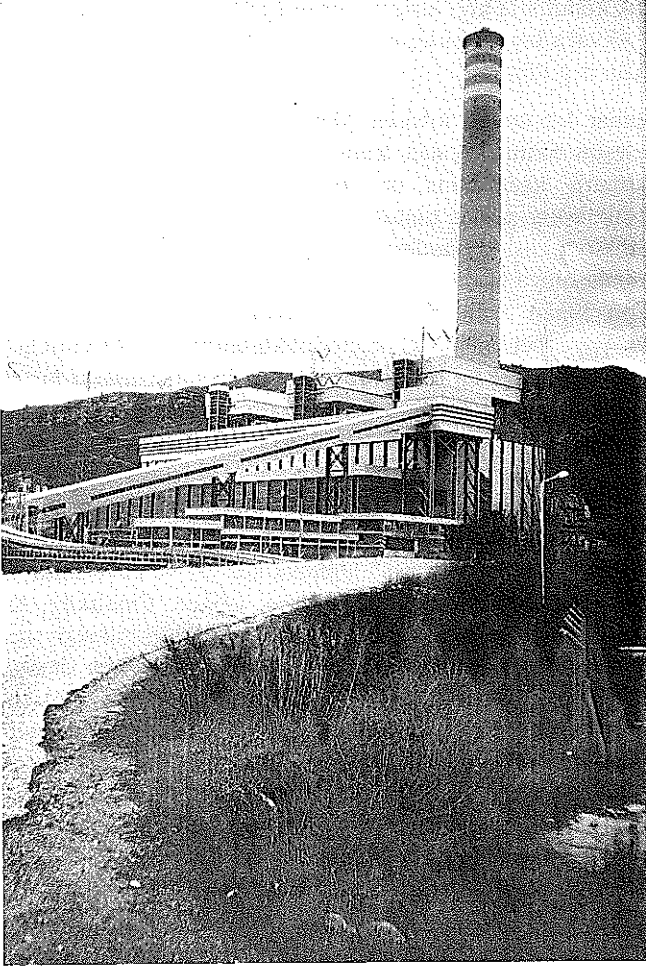
Bodrum ilçesi kıyıları Kargılı limanda sona erer buradan itibaren başlayan Milas ilçesi kıyılarında yerleşim birimleri, kıyıdan içeride kurulmuştur (Gökbel, Bozalan, Türkevleri, Ören, Alatepe, Kultak). Gökbel ve Bozalan köylerinin ortak kullandıkları Çökertme yalısında ( Fesleğen bükü) tatil konutları ve yat turizmi için birkaç lokanta bulunmaktadır. Türkevleri (eski adı Gavur evleri) köyünün bir mahallesi de kıyıda yer almaktadır. Milas kıyılarının en büyük yerleşim birimi Ören, Çamaltı bükünde kıyıdan 3 km içeride kurulmuştur. Marçal dağlarıyla Kıran dağları arasında Kocaçay'ın geçtiği vadiyle iç kısımla ulaşımın sağlanabileceği kıyımın en uygun yerinde kurulmuştur. Ören, muhtemelen aynı nedenlerle burada kurulmuş olan antik dönemlerin körfeze ismini verecek kadar büyük olduğu sanılan Keramos kentinin kalıntıları üzerinde yer almaktadır. İskele olarak kullanılan, yatların ikmal yaptığı yalısında küçük bir mahalle gelişmeye başlamış, 1985 yılında Ören ve Türkevleri arasında (Ören'e 4.5km) kıyıdan 1 km içeride inşasına başlanan termik santral inşasına başlanmıştır (Foto 4). Santralin kuruluş yerinde 72m yüksekliğinde bir tepe kaldırılarak, inşa için düz bir zemin oluşturulmuş, bu tepeden kaldırılan toprakla batıda Hanay deresi ile doğuda Kemer deresi arasındaki bataklık bir alan doldurulmuş, dolgu sahası üzerinde sosyal tesisler ve lojmanlar(267 villa) inşa edilmiştir. Santral için yeni bir karayolunun yapımıyla Ören 'e gelen karayolu kısalmış, Ören ve Türkevleri arasındaki kıyıda arazi

fiyatları yükselmiş , kooperatif arsasına dönüşen kıyıda tatil konutlarıyla hızlı bir yapılaşma başlamıştır.



**Foto 4.** Kemerköy( Gökova ) Termik Santrali Kuruluş Yeri ( 1987)

1990 yılından itibaren artan yapılaşmayla Ören ve yalısı arasındaki 3km .lik alan dolarak Ören, yalısıyla birleşmiştir. Yapılaşma, Türkevlerinden batıya doğru Çökertme yalısına doğru ilerlemektedir. Santralin yeri olarak, ancak 150m açıklarda 5m derinliğe ulaşılan yatların demirlemesine uygun olmayan, rüzgârlara açık bir koy seçilmiş olmasına rağmen, 1994 yılında tamamlanarak deneme üretimine geçen santral 300m lik bacasıyla turizmde görsel kirlilik oluşturmaktadır (Foto 5). Ören yalısı kıyı turizminin gelişmeye başlaması ve santralin işletmeye açılmasıyla doğal çevrede oluşacak zararlarla, yat turizminden uzaklaşacaktır. Ören doğusunda yükselen relief kıyı ile iç kısım arasında ulaşımı güçleştirir, kıyıda içeride kurulmuş olan Alatepe ve Kultak köylerinin kıyıyla bağlantısı güçtür. Kultak sahilinde Milas kıyıları sona erer ve merkez ilçe kıyıları başlar. Yüksek kıyı karakterindeki Kıran sahilinde köyler, kıyıda içeride kurulmuştur (Sarıçıköy, Kırancıköy, Kuyucak). Kıyıda 2 km içerideki Kırancıköy sahilinde Turnalı iskelesi çevresinde bir mahalle gelişmiştir. Ören ve Gökova'nın doğu ucu arasında ulaşım stabilize karayoluyla sağlanmaktadır (45km). Bu kıyıda Akbük içeriye doğru derin bir girinti yaparak yatların demirlemesi için bu kıyıda tek liman oluşturur. 1985 yılında Akbük'ün Turizm Merkezi ilan edilmesiyle (7.12.1985 tarih , RG



**Foto 5 .Kemerköy Termik Santrali ( 1994)**

/ 18951 ) bu koyda yapılaşma başlamış öncelikle 1986 yılında Yerkesik - Kıranköy - Sarnıçköy arasındaki karayolu Akbük'e kadar uzatılmış, motel ve lokantaların yapımıyla Akbük, Muğla - Marmaris karayolundan turist çekmeye başlamıştır. Körfezin doğu ucunda Gökova iskelesinden itibaren Ula ilçesi kıyıları başlar ,körfezin doğu kıyıları bu ilçeye aittir. Körfezin doğu kıyısı, birikinti ovasındaki taşkınlar nedeniyle yerleşmeye uygun değildir. Kuzeydoğu ucunda kıyıdan iki kilometre içeride kurulan Akyaka köyünün kıyıdaki İskele mahallesinde, Muğla - Marmaris karayolundan ulaşım kolaylığı nedeniyle yazlık konutlarla kıyı turizmi gelişmeye başlamış 1990-1995 yılları arasındaki yapılaşmayla Akyaka kıyıya birleşmiştir. Ova bataklık olduğundan kıyıda yerleşmenin gelişimi mümkün değildir.

Akçapınar köyünden itibaren Marmaris ilçesi kıyısı başlar. Bu kıyının en önemli iki yerleşim birimi kıyıdan içeride kurulmuş olan Çamlıköy ve Karacaköy'ün Muğla - Marmaris karayoluna bağlanması ve bu kıyının Marmaris'e yakınlığı yapılaşmaya açılmasına neden olmuştur. Marmaris'ten Sedir adasına yapılan günlük turlar için Çamlıköy yalısı kullanılmaktadır. Karacaköy'ün yalısı olan Söğüt liman tatil konutlarıyla yapılaşmaya açılmıştır. Söğüt liman - Okluk liman - Longöz - Küfre - Bördübet - Çatı liman arasında stabilize karayolu Marmaris - Datça karayoluna bağlanmaktadır. Bördübet liman - Gökçeler bükü arasınının 1987 yılında Turizm Merkezi ilan edilmesiyle (25.9.1987 tarih ve 19585 sayılı Resmi Gazete) bu kıyı yapılaşmaya açılmış ve Bördübet limana bir motel yapılmıştır. Yat turizmine en uygun koşullara sahip körfezin güneydoğu kıyılarında yapılaşma (Taşbükü ve Söğüt limanda lokanta, Söğüt limanda tatil konutları, Okluk limanda Kamu Dinlenme Tesisleri) yat turizmine zarar verecek boyutlara ulaşmadan bu kıyının 1988 yılında Özel Çevre Koruma Bölgesi ilan edilmesiyle (5.7.1988 tarih ve 19863 no.lu Resmi Gazete) kontrol altına alınmıştır. “ Gökova Özel Çevre Koruma Bölgesi “,Gökova körfezi ve çevresinde 521 km<sup>2</sup>. lik bir alanı (Kıranköy, Kuyucak, Akçapınar, Gökova, Gökçe, Çamlıköy, Karacaköy dahil) içine almaktadır. Kuruluş amacı, turistik potansiyele sahip bulunan alanların plânlı bir şekilde kullanıma açılmasını gerçekleştirmek, doğal ve arkeolojik sit alanlarını korumak, düzensiz yapılaşmayı önlemek, çevreye uyumlu yerleşme dokusunun oluşmasını sağlamak, kısıtlı tarım alanlarını korumaktır. Kıyıda her türlü yapılar ve kullanımlar için Özel Çevre Kurumu Başkanlığının görüş ve onayı alınacaktır. Kıyılarda doğal kıyı çizgisini değiştirecek kazı ve dolgunun yasaklanması ve yapılacak yat yanaşma yerlerinde her yat için 0.5 hektar yer ayrılması ve yapıların kıyı çizgisinden en az 10m içeride yapılacak olması da yat turizmi açısından kıyıyı korumaya almaktadır. Marmaris ilçesi kıyıları Veli bükünde sona erer, buradan itibaren Datça ilçesi kıyıları başlar. Datça yarımadasında da yerleşmelerin kıyıdan içeride kurulmuş olması, yat turizmi için kıyıyı yapılaşmadan korumuştur. Kuzey kıyılarda kıyıdan içeriye doğru kurulmuş olan Karaköy kıyıya doğru gelişme göstermektedir.

### ***Gökova Körfezinde Yat Turizminin Başlangıç ve Gelişimi***

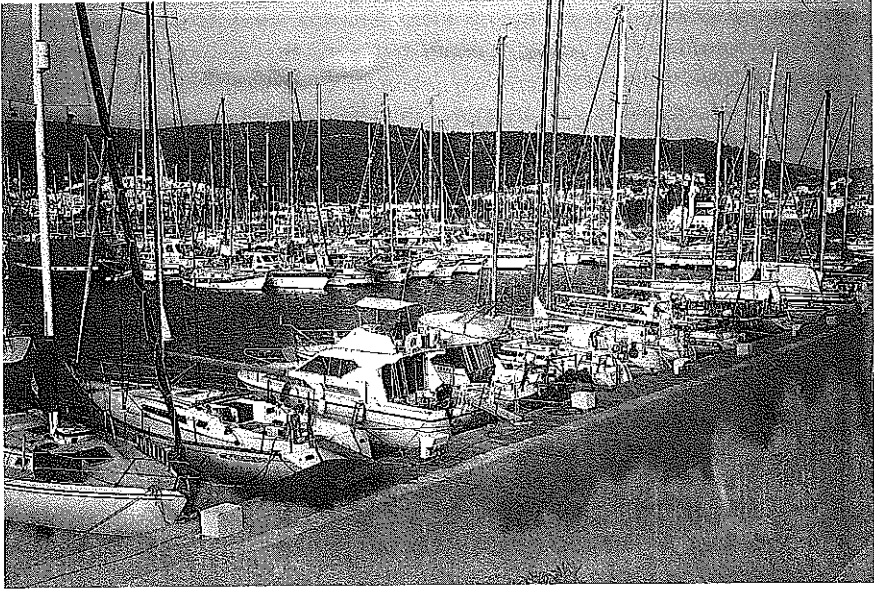
Türkiye kıyılarında öncelikle Gökova Körfezinin yat turizmine açılmasının başlıca nedenleri, doğal koşullarının uygunluğu yanında, Batı Akdeniz ülkelerinden başlayan ve Doğu Akdeniz ülkelerine uzanan yat turizminde kullanılan tur hatlarının üzerinde ve Ege adalarına (Kos, Rodos) yakın olmasıdır.

Yat turizmi, öncelikle batı Akdeniz'de İtalya, Fransa ve İspanya kıyılarında başlamış, doğuya doğru Yunanistan adalarına yayılması ve Türkiye kıyılarına ilk yatçıların gelmesi 1960 lı yılların başında olmuştur. O yıllarda yat turizmi için alt yapısı olmayan Türkiye'de yatçılara verilen hizmetler limanların (Bodrum, Marmaris) verdiği hizmetlerle sınırlı kalmış, özel yatlarıyla gelen yatçılar, tatillerini geçirdikten sonra yabancı adalarda kışlamak zorunda kalmışlardır. Yat turizmi iç turizmde ise, kıyı turizminin yeni tanınmaya başladığı 1960 lı yıllarda, Bodrum ve Marmaris'den birkaç balıkçı teknesiyle başlamış ve birkaç yazarın yazılarıyla "Mavi Tur" olarak tanınmaya başlamıştır.

Türkiye'nin yat turizminde, Akdeniz ülkeleriyle rekabet edebilmesi için, diğer ülkelerde çok çeşitlenen hizmetlerin verilmesi gerektiğinden, yat limanlarının yapımı zorunlu olmuştur. Yat limanı yapımı için ilk olarak II. Kalkınma Planı Döneminde, 1971 yılında Bodrum yat limanının yapımı planlanmıştır. Fakat gerçekleşmesi ve Bodrum yat limanının tamamlanması, III. Kalkınma Planı Dönemi içinde 1976 yılında olmuştur. 1977 yılında Kuşadası yat imanı tamamlanmıştır. Bu iki yat limanının yapımı Türkiye'de yat turizminin başlangıcı sayılabilir. İlk yat limanının Bodrum'a yapımı Gökova Körfezinin öncelikle yat turizmine açılmasını sağlarken, körfezin Kuşadası yat limanına yakınlığının da yat turizminin gelişimine katkısı olmuştur. Türkiye'de limanlar ve iskeleler, yatlara hizmet verebilecek şekilde düzenlenirken bu kıyılarda diğer yat limanlarının tamamlanması yıllar sonra olduğundan (Kemer 1985, Antalya - Kaleiçi 1987, Marmaris 1989) Bodrum ve Kuşadası yat limanları 1970 li yılların sonundan 1980 li yılları ortalarına kadar yatların giriş - çıkış yaptıkları başlıca yat limanları olmuştur.

Yat turizmini ticari olarak gelişmesi için yasal düzenlemeler gerektiğinden, 1982 yılında çıkan Turizm Teşvik Kanununun yat turizmi bölümünde, yatların karasularında seyir esasları, Türkiye'de kalış süreleri ve kabotaj hakları belirlenmiş, 1983 yılında çıkarılan yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkındaki Yönetmelik ,yat işletmeciliği ve yat limanları yatırım konularına açıklık getirirken, bu yönetmeliğin sağladığı olanaklarla, yat işletmeciliği gelişmeye başlamıştır. Türkiye'de yat turizmi, Bodrum balıkçıların başlattığı "gulet" ve "tırhandil" adı verilen Bodrum tipi ahşap yatlarla "mürettebatlı yat kiralama"(crewed charter) şeklinde yapılırken, dünyada 1970 li yıllarda başlayan fiberglas yatlarla yapılan "mürettebatsız yat kiralama (bareboat charter) sisteminin yasal düzenlemelerin verdiği olanaklarla 1984 yılından itibaren başlaması ve yabancı yat işletmelerinin kurulmasıyla, yat turizmi gelişmeye başlamıştır.

Yat turizminde, kıyıda bir yerleşim birimi yatlara çeşitli yüklemenin (yolcu, gıda, akaryakıt, su vb.) yapıldığı bir istasyon olarak kullanılır. Bodrum, coğrafi konumu bakımından Gökova Körfezine çıkacak yatlara hizmet veren ve turistlere denizyolu, karayolu, havayolu ulaşım bağlantısı sağlayan bir merkez durumundadır. Bodrum kalesiyle “iç liman” ve “dış liman” olarak ikiye ayrılan Bodrum Limanının ,Kale ve yat limanı arasında kalan iç limanı, genel olarak yat turizminde “gulet” adı verilen ve mürettebatlı olarak kiralanan yatlara sınırlı hizmetler (bağlama, elektrik, su) vermektedir. Limanın açık deniz gemileri için rıhtımı olmaması ve dip şartlarının uygun olmaması nedeniyle , yolcu gemileri açıkta demirlemektedir. Bu nedenle Bodrum limanı rıhtımlarının asıl işlevi, yat turizminde yolcu ve yük ikmâli olmuştur. Yatlara akaryakıt, su, elektrik limandan verilmekte, yat turizminde ağırlama hizmeti yatta verildiğinden, yatlara gıda ikmâli de limandan yapılmaktadır. Bodrum’da yatların gıda yükleme işlevini yapan marketler bulunmaktadır. Bodrum Limanının Kale’den başlayan 450m lik rıhtımı, Neyzen Tevfik caddesi boyunca yat limanına kadar uzatılarak doğu ve batı mendirekleri arasında 1240m uzunluğunda rıhtım yapılmıştır. Kısmen güneydoğu rüzgârlarına karşı açık olan Bodrum Limanını güneydoğu rüzgârlarına karşı korumak için doğu mendireğine ilave yeni bir mendirek yapılmıştır.



**Foto 6. Bodrum Yat Limanı**

Bodrum, coğrafi konumu bakımından sadece Gökova Körfezinin değil İzmir - Antalya arasındaki kıyı şeridinin yat turizmi bakımından önemli bir merkezi olduğundan, ilk yat limanının yapım yeri olarak seçilmiştir. 1976 yılında iç limanın batısında 125 yat bağlama kapasitesiyle hizmete giren Bodrum yat limanı, verilen hizmetlere ilavelerle modern bir yat limanı olmuştur (Foto 6). 1985 yılında çekek yeri ilave edilerek İçmeler ve Torba'daki tersanelere çekilen veya Ege adalarına geri dönen yatlara marınada kışlama hizmeti verilmeye başlanmıştır. 1992 yılında iki yeni yüzer beton iskelenin yapımıyla, yat bağlama kapasitesi 275 yata çıkarılmıştır, 1993 yılında %77 doluluk oranıyla çalışan marınanın doluluk oranı 1995 yılında % 95 e yükselmiştir. 1995 yılında 3853 yat (1174 yerli, 2679 yabancı yat) bağlama yapmıştır. Yabancı bayraklı yatlar arasında İngiltere, Almanya ve Fransa başta gelmektedir. Bodrum'dan başlayarak Gökova Körfezini dolaşan ve Datça yarımadasının kuzey kıyılarında Çatı limandan itibaren rüzgârlara karşı korunmalı koy bulamayan yatların barınması için, 1972 yılından itibaren yatların demirlediği Körmen (Gerence) balıkçı barınağı, 1986 yılında 246 yat kapasitesiyle yat yanaşma yeri olarak düzenlenmiştir.

Yolcu ve yük aktarımını Bodrum limanı ve yat limanından yapan yatlara, Gökova körfezinde bazı koylardan akaryakıt (Çamaltı bükü, Gökova iskelesi) ve su (Çökertme, Çamaltı bükü, Gökova iskelesi, Söğüt liman, Okluk liman, Çatı liman,) ikmâli sağlanmaktadır. Ayrıca köylerin yalılarında gıda maddeleri (et, sebze, ekmek vb.) sağlanabilmektedir. Bazı koylara (Çökertme, Ören yalısı, Akbük, Söğüt liman, Okluk liman, Körmen liman, Mazıaltı ) yatlara hizmet veren lokantalar yapılmıştır.

Türkiye kıyılarında yat turizminde en yoğun hat Bodrum - Finike arasındadır. Bu kıyı yatçıların Türkiye'ye giriş yaptıkları Kos, Patmos ve Rodos adalarına uygun bir konumdadır. Bodrum - Kuşadası, Finike - Antalya arası ikinci derecede yoğun hatları oluşturur. Gökova Körfezi yat turizminin en yoğun olduğu hattın içinde kalmaktadır. Gökova Körfezinde genel olarak 1 hafta süreli yapılan turlarda, karayoluyla bağlantılı gelen turistler, Bodrum haricinde Datça - Körmen liman veya Marmaris - Söğüt liman karayolu bağlantısını kullanabilmektedir.

Bodrum, yabancı bir ülkeden yatla giriş yapılan yerler arasında Marmaris'den sonra ikinci gelmektedir. 1994 yılında Türkiye limanlarına giriş yapan yatlar (3085 yat ) %17.8 oranında (550 yat) Bodrum'dan giriş yapmıştır. Bu yatlar % 43.8 oranında Ağustos ve Eylül ayları arasında giriş yapmıştır. Bodrum ayrıca transit log (yat kayıt belgesi) alan (997 yat) ve Bodrum'u gideceği güzergah olarak gösteren yatlarla (5832 yat) 1994 yılında 7379 yatlık bir yoğunluk göstermiştir.

### ***Sonuç, Sorunlar, Öneriler***

Gökova körfezinde kısa mesafede yön değiştirerek içiçe koylara açılan kıyı, yer yer heybetli kütle halini almakta, yer yer alçalarak küçük bir plajla izlenmekte, bitki örtüsünün renk ve desenleriyle süslenerek adeta kütle, şekil renk ve bir çizgi gösterisi sunmaktadır. Yüksek kıyıları önünde dalgalarla hareketli olan deniz, koylarda havuz gibi durgun su yüzeyleri içinde, deniz dibinin izlendiği eşsiz bir görünüm sunar. Bukleli, oyali, dantelli gibi sanatsal kelimelerle ifade edilen kıyı şeklinin doğal güzelliğinin turizm açısından önemi büyüktür. Kıyı jeomorfolojisi, yarımadalar, adalar, koylar, plajlarla yat turizminin gelişmesine uygun bir çevre oluşturmuştur. Turizmde çekicilikler taklit edilebilir fakat kıyının kıvrımlı yapısı taklit edilemez bir çekiciliktir. Kızılçam ormanlarının da yer yer kıyıya kadar inmesi mavi ve yeşilin kucaklaştığı eşsiz bir görünüm sunar.

Yat turizmi ancak ekoturizmin uygulandığı yörelerde gelişme gösterebilir. Aynı kaynakları kullandığı kıyı turizminin gelişmesi yat turizmini olumsuz etkilemektedir. Yat turizmi kıyı turizminin yarattığı yapılaşma, gürültü ve çevre kirliliğinden uzaklaşır. Kıyı turizminin geliştiği Bodrum yarımadası koyları bu nedenle yat turizminden uzaklaşmıştır.

Gökova Körfezinde Ören yalı, Akyaka köyü ve Söğüt limanda karayolu ulaşım olanağı sağlanmasıyla turizm gelişmeye başlamıştır. Akbük ve Balıkaşiran koylarının Turizm Merkezi olarak ilanı bu koyları yapılaşmaya açmış, 1988 yılında "Gökova Özel Çevre Koruma Bölgesi" nin ilânı ve 1989 da Akbük Turizm merkezinin iptaliyle körfez kısmen korumaya alınmıştır.

Yat turizmine en uygun koşullara sahip Gökova körfezinde yat turizmiyle birlikte geliştirilmesi gereken turizm çeşitleri "ören turizmi" ve "kırsal turizm" olmalıdır. Ören'le içiçe yer alan Keramos, Sedir adası üzerinde Kedrai, Datça yarımadası batı ucunda Knidos yat turizminde tanınmış antik şehirlerdir, ayrıca körfez isimleri daha az bilinen çok az kalıntılarla günümüze gelebilen Syangela, Bargasa, İdyma, Amnintos, Callipolis'i aramaya gelen araştırmacı turistleri yatlarla çekmektedir. Gökova Körfezi kıyıda içeride kurulan köyleri, çevresinin tarımsal dokusu, özellikle Milas köylerinin halı ve kilim dokuma tezgaahlarıyla kırsal turizm açısından ilgi çekicidir.

Yat turizmi çevre kirliliğinden olumsuz etkilendiği gibi, yatlar da pissu ve sintine sularıyla körfezi ve bıraktıkları çöplerle koyları kirletmektedir. Bodrum'da düzenlenen "Kıyıları Mavi Kalsın" kampanyasıyla gönüllü kuruluşlar her yıl turizm mevsimi sonunda koylarda temizlik yapmaktadır. Bu konuda yerel idarelerin kıyının belirli istasyonlarında yatların pissu ve sintine tanklarını, yanık yağlarını ve çöplerini boşaltması için hizmet vermesi gerekir.



Kıyıda yapılaşmaya gerek göstermeyen yat turizmi , sık aralıklarla yapılan beton rıhtım ve iskelelerle kıyının doğal kıvrımlarının kaybolmasına neden olmaktadır. Körfezin Özel Çevre Koruma Bölgesi ilan edilmesiyle her türlü tesisin yapımı Çevre Koruma Kurulu tarafından belirlenecek esaslara bağlıdır. Ayrıca 1997 ÇED Yönetmeliği yat limanı, iskele , rıhtım tesislerinden ÇED raporu istemektedir. Böylece Gökova körfezi kıyıları yat turizminin getireceği yapılaşmadan yasalarla korunmaya alınmıştır.

Gökova körfezi kıyılarında, sanayi tesislerinin bulunmayışı, yat turizminin gelişimini sağlarken 1985 yılında kuzey kıyıda yapımına başlanan termik santralin yarattığı büyük çaplı tartışma, körfezin turistik önemini belirtmesi bakımından ilgi çekicidir. Santral inşaatı süresince devam eden tartışmalar rağmen tamamlanarak 1994 yılında deneme üretimine başlamıştır. Santralden çıkacak kül ve SO<sub>2</sub> gazı hakim rüzgâr yönüne göre (kuzey) körfezin güneydoğusunda, yat turizminin en çok geliştiği kıyıda bitki örtüsüne zarar vereceği gibi, yat turizminin Marmaris, Dalyan'a kadar olan diğer hatlarını de olumsuz etkileyecektir. Deniz suyuyla soğutmalı olan santral için, denizden pompalarla alınan su kullanıldıktan sonra, Hanay deresi yoluyla denize geri verilecektir. Santralden çıktığında 28<sup>o</sup>- 30<sup>o</sup> C sıcaklıkta olan su, yaz mevsiminde sıcak olan deniz suyuna karışarak (22<sup>o</sup>- 23<sup>o</sup> C karışarak, denizdeki doğal yaşamın dengesini bozacaktır. Santral 300 m 'lik bacasıyla doğal görünümüne girmekte ve görsel kirlilik yaratmaktadır. Yörenin linyit rezervi (800 milyon ton) nin bir kısmı, Yatağan Termik Santralinde (1984) ve Kemerköy Termik Santraline 16 km uzaklıkta Yeniköy Termik Santralinde (1986) kullanılmaktadır. Kömür rezervine göre çalışması 30 yıl olarak planlanan santral, yöre halkının ekonomik kaynaklarına (tarım, orman ürünleri, arıcılık, balıkçılık, turizm) zarar verecektir, gelecekte dönülmesi imkansız bir sonuçtan sorumlu olarak kalacaktır. Kömür rezervinin tükenmesinden sonra karayolu ve denizyoluyla santrale kömür taşınması ise, turizm açısından yeni sorunları beraberinde getirecektir. Gökova Özel Çevre Koruma Bölgesi sınırları dışında bırakılarak işletilme tehlikesini devam ettiren santral, Köyceğiz'e kadar bütün koruma alanlarını (Datça - Bozburun , Köyceğiz - Dalyan Özel Çevre Koruma Bölgeleri ) tehdit etmektedir.

Son söz olarak Türkiye'nin eşsiz doğal güzelliklere sahip, nispeten korunarak günümüze gelebilen Gökova körfezinde yat turizmi en uygun turizm çeşidi olarak uygulanmalıdır.

### KAYNAKÇA

- BEAN, G. E., 1984, *Turkey Beyond Meander*, London.
- DARKOT, B. 1957, "Menteşe", *İslam Ansiklopedisi*, cüz. 78, s. 722 - 724.
- DARKOT, B.- S. ERİNÇ, 1954, "Güneybatı Anadolu'da Coğrafi Müşahadeler" *İ.Ü. Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, Sayı:5-6, s.179-196, İstanbul.
- DARKOT, B.- M. TUNCEL, 1995, *Ege Bölgesi Coğrafyası*, İ.Ü. yayın no. 2365, İstanbul.
- DOĞANER, S., 1994, "Türkiye'nin Yat Limanları" *Bülten*, Sayı: 9, s. 183 - 206, Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü yayını, İstanbul.
- GÖZENÇ, S. 1964, "Muğla - Gökova Arasında Coğrafi Müşahadeler", *İ.Ü Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, sayı: 14, s. 209 - 220, İstanbul.
- KANTARCI, D., 1994, "Kerme Körfezi Çevresindeki Arazinin Nitelikleri. Kullanımı ve Termik Santrallerden Kaynaklanan Sorunlar Üzerine Bir İnceleme", *Gökova Körfezi Çevre Sorunları ve Çevre Yönetimi Sempozyumu*, s.183 - 208, Dokuz Eylül Üniversitesi İzmir.
- KAYAN,İ. 1972, "Gökova ve Çevresinde Fiziki Coğrafya Araştırmaları" *Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, sayı: 3 - 4, Atatürk Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi yayını, Ankara.
- TURALIOĞLU,F. S .- Y. NUHOĞLU, 1994, " Gökova ( Kemerköy) Termik Santralindeki SO<sub>2</sub> sorunu ve Çözüm Önerileri " *Gökova Körfezi Çevre Sorunları ve Çevre Yönetimi Sempozyumu*, s. 471 - 481, Dokuz Eylül Üniv. İzmir.