

Turistik Fonksiyonları Açısından Bodrum Yat Limanı

Yrd.Doç.Dr. İbrahim GÜNER*

Özet:

Araştırmamıza konu oluşturan Bodrum Marinasi, Gökova Körfezi'nin kuzey kıyılarındaki bir koyda kurulmuş bulunan Bodrum İç Limanı'nın batısında yer alır. Bu yat limanı, Kuşadası Marinasi'na yaklaşık 84, Marmaris Marinasi'na ise 90 deniz mili uzaklıktadır. Uluslararası havaalanları olan Adnan Menderes (İzmir)'e 250 km., Dalaman'a ise 220 km.lik karayollarıyla bağlıdır.

Türkiye'nin ilk marinasi olarak hizmete giren Bodrum Marinasi, verilen hizmetler bakımından, gelişmiş bir marinadır. Bölgede yat turizminin gelişmesiyle, her yıl artan taleple karşılaşmaktadır. Özellikle Mayıs-Ekim aylarını kapsayan 180 günlük devrede, yoğun olarak çalışmakta ve bu devrede, doluluk oranı genellikle % 100'ü bulmaktadır. Ege adalarına yakınlığı nedeniyle, yabancı yatların yoğun giriş yaptığı bir marinadır. Bağlama yapan yatların yaklaşık % 79'u yabancı, % 21'i ise yerli yatlardan oluşmaktadır. Daha çok uzunluğu 18 metrenin altında olan küçük boy yatlara hizmet vermektedir.

Bodrum yat limanının işletmeye açılması, doğal ve beşerî şartları bakımından yat turizmine çok uygun olan bölge kıyılarında, yatçılığın giderek bir turizm şekline dönüşerek gelişmesini sağlamıştır. Yat turizminin gelişmesi, Bodrum'a gelen turist sayısının artmasına, çevredeki turistik amaçlı tesislerin sayıca çoğalmasına ve kapasitelerinin büyümesine katkıda bulunmaktadır. Ayrıca bu turistik faaliyetler, yat işletmeciliği ve tekne yapımıcılığı gibi işkollarının gelişmesini de desteklemektedir.

İç Liman'ın batısında yer alan marina, kıyı gerisinde alışveriş, eğlence, konaklama ve dinlenme gibi turistik tesislerin yapımına ve dolayısıyla da, kent yerleşim alanının, giderek batıya doğru genişlemesine yol açmıştır.

Summary

Bodrum, Marine, the subject matter of our study is located to the west of Bodrum inner harbour that is in a bay to the northern side of Gökova Gulf. This marine is about 84 sea-miles to Kuşadası Marine and 90 sea-miles to Marmaris Marine. It has road connections to such international airbases as Adnanmenderes (Izmir) (250 km.) and Dalaman (220 km.).

Bodrum Marine, the first marine in Turkey is a developed one concerning with its service. It is face to face with increasing demand due to the increase in yacht tourism in the locality. Especially in May-October season, including 180 days there appears an intensity and the rate of fullness is about % 100. It is an attractive marine for foreign yatches for its being

* Atatürk Üniversitesi Kâzım Karabekir Eğitim Fakültesi Coğrafya Bölümü Öğretim Üyesi, Erzurum.

close to Aegean islands. 79 % of the yatches in the marine are foreign and 21 % are Turkish. It generally serves to yatches whose lenght is less than 18 meters.

The opening of the Bodrum Marine to the service of tourism has contributed a lot to the yatch tourism in the region whose shores are suitable for yatch tourism because of its appropriate natural and human conditions. The development of yatch tourism has also contributed to more touristic income, to the increase of touristic foundations in the region and to an increase in the capacity of the foundations. Besides, this touristic activities supports such employment areas as yatch agencies and boad building.

The marine located to the west of the inner harbour has caused to the building of shops, and such touristic buildings for enjoyment, staying and resting and so to the expand of the city to the west.

Giriş

Yat, yarış ya da gezinti amacıyla kullanılan, yelkenli, motorlu ya da hem yelkenli hem de motorlu, genellikle hafif nisbeten küçük teknedir. Bu terimin, XVI. ve XVII. yüzyıl Hollanda dilindeki *jaght* (sonradan jacht) teriminden türediği kabul edilmektedir. Turizm terminolojisine İtalyanca'dan geçmiş bir terim olan *marina* ise, yatların dalgalardan korunmasına yönelik bir mendirek (dalgakıran) ile korunan limandan ve bu limanın kullanım alanındaki birçok hizmet ünitelerinden (akaryakıt, su, elektrik, haberleşme, dinlenme ve beslenme hizmet tesisleri gibi) oluşan tesisler topluluğudur. Yatçılık, limanlar arasında düzenli yolcu ulaşımı sağlamaktan çok gezi, dinlenme ve spor amacıyla, yük ve yolcu gemisi niteliğinde olmayan, daha küçük boyutlu, yat adı verilen deniz araçlarıyla yapılan, rekreasyonel bir faaliyettir¹. Yatın, ulaşım, konaklama ve ağırlama gibi birçok hizmetleri sağlaması ve aynı zamanda denizden yararlanma olanağı sunması, bu deniz aracına bağlı olarak Yat Turizmi'ni ortaya çıkarmıştır.

Dünyada ilk kez XVII. Yüzyıl'da Felemenkiler tarafından başlatıldığı kabul edilen yatçılık, zamanla bu ülkeden İngiltere, Kuzey Amerika ve Akdeniz ülkelerine yayılmıştır. Günümüzde ise, özellikle İspanya, Fransa, İtalya, Yugoslavya ve Yunanistan gibi Akdeniz ülkelerinde büyük gelişme göstermiştir.

Türkiye'de yat turizminin, 35-40 yıllık bir geçmişi vardır. Yurdumuz kıyılarının yat turizmi açısından uygunluğunu, Ege adalarına ve Akdeniz ülkelerine yakınlığı nedeniyle öncelikle Ege ve Batı Akdeniz kıyılarına gelen yabancı yatçılar keşfetmiş, özel yatlarıyla gelen, tatillerini Türkiye kıyılarında geçirdikten sonra, yabancı adalarda kışlayan bu yatçıların turizme pek katkısı olmamıştır. İç turizmde ise, yat turizmi, Bodrum ve Marmaris'te az sayıda balıkçı ve süngerçi teknesi tarafından *mürettebah yat kiralama* şeklinde başlatılmış ve bu faaliyet, birkaç yazarın² kişisel çabasıyla *Mavi Yolculuk*³ olarak tanıtılmıştır. Yat

¹DOĞANER, S., 1991 *Türkiye'nin Yat Limanları*. İstanbul Üniv., Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Dergisi BÜLTEN'in 8. sayısında yayımlanmak üzere baskıya kabul edilmiş makalesi, İSTANBUL, s. 1

²Halımas Balıkçısı, Sabahattin Eyuboğlu, Bedri Rahmi Eyuboğlu ve Azra Erhat, bu yazarlardan birkaçıdır.

³Mavi Yolculuk, Türkiye'de bazı aydınların Anadolu'nun Ege ve Akdeniz kıyılarında, yöredeki İlkçağ kültürlerini tanıtmak amacıyla gerçekleştirdiği yolculuklara verilen addır. Genellikle Gökova Körfezi'yle Marmaris-Antalya arasındaki kıyılarda gerçekleştirilen yolculuğun amacı eğlenmeden çok, doğadan kopan insanı doğayla yeniden buluşturmak ve coğrafyayla tarihi, kültür hazineleriyle birlikte doğal güzellikler içinde özümsemektir. Günümüzde Mavi Yolculuk, turizme açık bir eğlence

turizminin 1960'lı yıllardan itibaren giderek gelişmesiyle, yat limanlarına büyük ihtiyaç duyulmuştur.

Türkiye'de yat turizmi ve dolayısıyla da yat limanları sorunu, ilk kez İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)'nda ele alınmıştır. Bu dönemde, bazı yat limanları ve yat yanaşma yerlerinin yapımı planlanmıştır¹; ancak bunlardan, Bodrum Yat Limanı 1976'da, Kuşadası Yat Limanı 1977'de hizmete girmiş, Marmara Adası'nda ise 1972'de yapılan barınak yat yanaşma yeri olarak kullanıma açılmıştır. Daha sonra 12 Mart 1982 tarihli Turizm Teşvik Kanunu, bakanlıktan izin almak koşuluyla, gerçek ve tüzel kişilerin yat limanı işletmeciliği yapabilmesine olanak tanınmıştır. Yasa, yabancıların da yat turizmi işletmeciliği yapmasını *Türk uyrukluların ortaklığı* koşuluyla izne bağlamıştır. Adı geçen yasa, yabancı yatların, bakım, onarım ve kızaklama amacıyla Türkiye'de iki yıla kadar kalabilmesine olanak tanınmıştır. Bu yönetmeliğin sağladığı olanaklarla yat işletmeciliği gelişmiş, yat filolarının artmasıyla, yat limanlarına olan talep artmış ve 1985'de Kemer, 1986'da Antalya-Kaleiçi, 1987'de Kalamış, 1989'da Marmaris ve Ataköy yat limanları hizmete girmiştir. Ayrıca, mevcut balıkçı barınaklarının bir kısmı, birtakım ilâvelerle yat yanaşma yerlerine dönüştürülmüştür: 1985 Fethiye, Finike; 1986 Körmen-Gerince² ve 1989 Kaş gibi.

Araştırmamıza konu oluşturan Bodrum Yat Limanı, Cökova (Kerme) Körfezi'nin bir koyunda bulunan Bodrum İç Limanı'nun batısında yer alır. Bu yat limanı, Kuşadası Marinası'na yaklaşık 84, Marmaris Marinası'na ise 90 deniz mili uzaklıktadır. Uluslararası havaalanları olan Adnan Menderes (İzmir)'e 250 km., Dalaman'a ise, 220 km.lik bir karayoluyla bağlıdır (Şekil 1).

Ülkemizde, yat turizminin öncü limanlarından olan Bodrum Yat limanı'nın hizmete girmesi, yörede, yat turizmi aktivitesinin gelişmesine ve yörenin, giderek ülkemizin en önemli yat turizmi merkezlerinden biri durumuna gelmesine zemin hazırlamıştır. Yat turizminin, yöre ve dolayısıyla ülke turizmi için önemini göz önünde bulundurarak, araştırmamıza konu olarak Bodrum Yat Limanı'nın turistik fonksiyonlarının analizi seçilmiştir. Araştırmada, bu yat limanının kuruluşunu hazırlayan doğal ve beşerî çevre özellikleri, limanın teknik donanımı, yat turizminin yöredeki turistik aktiviteye katkıları, coğrafi bakış açısıyla incelenmeye çalışılmıştır.

A. Doğal Çevre Özellikleri:

1- Jeomorfolojik Özellikler: Hatırlanacağı üzere yat turizmi, deniz kıyılarına bağlı bir turistik faaliyet şeklidir. Bu turistik aktivitenin oluşumunda, temelde başlıca iki önemli, doğal çevre faktörü rol oynar:

Bunlardan biri, kıyıların jeomorfolojik özellikleri; ikincisi ise, o bölgenin iklimik özellikleridir. Çünkü, yatlara hizmet verecek liman kuruluş yerlerinin seçiminde, koy ve körfezlerin varlığı, en uygun coğrafi ortamları oluşturur. Ancak, kuşkusuz bu faktör, tek

gezisine dönüşmüştür. Bodrum-Marmaris, Marmaris-Fethiye ve Antalya-Marmaris arasında yapılır. İlk ikisi, genellikle 7-10 gün, üçüncüsü ise 15 gün sürmektedir.

¹Kültür ve Turizm Bakanlığı; Kalkınma Planları, Yıllık Programlar ve İcra Planlarında Turizm, ANKARA, 1986, s. 94.

²Datça Yarımadası'nın kuzey kıyılarında yer alan bir koyun kenarında bulunan mahalle yerleşmesi.

hâkim durumda değildir. Aslında burada yalnız vadi ağzlarının deniz istilâsına uğramasından ibaret olan basit bir durum da söz konusu olamaz. Aksine kökenleri tektonik, akarsu şekillendirmesi ve karstik olaylar ile ilgili olan karışık yapılı havzalar, içlerindeki tepeler ve akarsu şebekesi ile birlikte deniz istilâsına uğramış olup, tepeler ada ve adacıklar hâlini almışlar; aradaki dar vadiler, boğazlara, akarsuların ağızları da koylara dönüşmüştür. Bunlardan bazıları, kıyı oluşum süreçleri ile zaman içinde şekillendirilerek, ayrıca bazı değişikliklere uğramışlardır.

Kuzeyde Güllük ve güneyde Gökova körfezleri arasında uzanan geniş başlı ve dar boyunlu Bodrum Yarımadası'nın kıyıları, oldukça girintili-çukuntılıdır. Özellikle yarımadının baş kısmında kıyılar, pek ince ve âdeta oya gibi işlenmiş olup, küçük koylar¹, burunlar, küçük yarımadalar ve adalarla süslüdür. Yöredeki Gümbet, Ağaçlı, Bağla, Karaincir, Akçabük, Gümüşlük, Yalıkavak, Türkbükü, Torba ve Güvercinlik koyları ile bu koyların gerisinde uzanan geniş plaj sahaları, yat turizmi faaliyetleri için, en uygun doğal konumlardır (Şekil 2).

Bu kıyılarda yat turizmi, kıyı turizmiyle sıkı sıkıya ilişkilidir. Hemen her koyun kıyısında bulunan çok sayıdaki turistik tesisin önüne, turizm sezonunda gelen yatların yanaşması için, mevsimlik olarak kurulup sökülen iskeleler yapılmıştır. Böylece, tatillerinin büyük bir kısmını doğal koylarda demirleyen yatlarında geçiren turistlerin, kumsallardan da yararlanması mümkün olmaktadır. Ayrıca, Bodrum Limanı'ndan bu koylara, güneybirliğine yat turları da düzenlenmektedir.

Bodrum Yarımadası kıyılarının açıklarında; Karada, Yassıada, Çatalada, Oraklar, Kiremit, Sivriada, Kargı ve Salih gibi adaların varlığı da, yörede yat turizminin gelişmesine katkıda bulunmaktadır.

Gökova Körfezi'nin Bodrum kent merkezinin doğusunda kalan kuzey kıyıları, yarımadan batı kıyılarından farklı jeomorfolojik özelliklere sahiptir. Burada, dalgaların işlemesiyle meydana gelmiş büyük şekiller mevcut değildir. Gelişmiş abrazyon platformları görülmediği gibi, küçük dalga oyukları dahi pek azdır. Bu durum, körfez içinde dalgaların fazla etkili olmayışı ve litolojik yapısının aşınmaya dayanıklılığı ile ilgili olduğu kadar, Gökova ve Gökova Körfezi çukurluğunun oluşumuna yol açmış tektonik hareketlerin çok yakın bir jeolojik geçmişte meydana geldiğini gösteren bir delil olarak da değerlendirilebilir². Bu kıyılarda, ada sayısı da azdır.

Yat turizmi açısından ele alınacak olursa, nisbeten zengin bir bitki örtüsüyle kaplı yüksek kıyılar önünde, sığı kesimler ve kayalıkların pek olmayışı, yatçılara kıyıya yakın mesafeden seyredip, bu zengin doğayı görme olanağı tanır. Özellikle adı geçen kıyılara düzenlenen *Mavi Yolculuk* turları, büyük ilgi görür.

Yatçılığın bir turizm şekline dönüşerek gelişmesi, birtakım hizmetlerin verilmesiyle ortaya çıkar. Bu da, tatillerinin büyük bir kısmını doğal koylarda geçiren yatçıların, zorunlu bazı ihtiyaçlarını (akaryakıt, su, elektrik gibi) karşılayabilecekleri yat limanlarının yapımı ile mümkün olur³. Yatlara hizmet verecek limanlara kuruluş yeri seçiminde, birtakım coğrafi

¹Bu kıyı şekillerine, yörede *biik* denilir.

²KAYAN, İ., 1971, *Gökova ve Çevresinde Fiziki Coğrafya Araştırmaları*, Ankara Üniv. Dil ve Tarih-Coğrafya Fak., Coğrafya Araştırmaları Dergisi, Sayı: 3-4, ANKARA, s. 307-308.

³DOĞANER, S., 1991, A.g.m. s. 1.

özellikler aranmaktadır. Kıyının doğal yapısına bağlı olarak en uygun konumlar, hâkim rüzgârlara karşı doğal olarak bir yarımada veya adayla korunmuş, yahut kıyının içeriye doğru büyük bir girinti yaparak oluşturduğu koylardır. Yapım yeri için, korunmuş su alanının tamamında en az -2.5 m. derinlik, su alanının içinde ve limana yaklaşırken batık, sığlık, topuk ve benzeri engellerin bulunmamamsı gibi doğal özellikler aranır. Ayrıca koyun gerisinde, denizdeki su alanı kadar, çeşitli hizmet ünitelerinin yapımı için kara alanı gereklidir. Bu bakımdan, yüksek kıyılardaki koylar, uygun değillerdir. Yat turizminde, deniz-karayolu ve deniz-havayolu bağlantıları önemli olduğundan, yat limanı yapımı için uygun doğal özelliklere sahip olan koyların, yakın bir yerleşme merkeziyle karayolu bağlantısı olması gereklidir¹.

Bodrum Marina'sı, yarımadanın güney kıyısında önu Karada ile korunmuş daire şekilli bir koyda kurulmuştur. Güney sektörlü rüzgârlara nisbeten açık olan bu koy, iki mendirekle rüzgâra karşı korunmaktadır. Yörede özellikle kış aylarında sıkça esen güneydoğu rüzgârlarına karşı doğu mendirek yeterli olmadığından, 1985'te bu mendirek güneybatı doğrultusunda 165 m. uzatılarak yat limanının korunması sağlanmıştır.

Marinanın su alanında derinlik, 2 ilâ 10 m. arasında değişmektedir. Liman girişinin ön kısmında *Dikilitaş* adlı bir sığlık alan mevcut olup; bu engel, bir şamandıra ile belirlenmiştir. Yat limanı, su alanının gerisinde 1200 m².si kapalı, 21 650 m².si de açık olmak üzere, toplam 22 850 m².lik bir kara alanına sahiptir.

2- Klimatik Özellikleri: Klimatik faktörler, denizden yararlanmada büyük önem taşımaktadır. Tipik Akdeniz ikliminin etkisi altında bulunan Bodrum yöresi; sıcaklık, yağış, rüzgâr, güneşlenme ve deniz suyu sıcaklığı gibi iklim elemanları bakımından yat ve kıyı turizmine şon derece elverişli şartlara sahiptir.

Bodrum Meteoroloji İstasyonu'nda yapılan ölçüm sonuçlarına göre (1938-1980), yörede yıllık ortalama sıcaklık değeri, 18.8°C olarak tesbit edilmiştir². Mayıs ayında 20°C'nin üstüne çıkan (20.6 °C) bu ortalama değerler, Haziran (25.2 °C), Temmuz (27.7 °C) ve Ağustos (27.4 °C) aylarında, 25 °C'yi aşmaktadır. En yüksek sıcaklığın 25 °C'nin üstünde olduğu yaz günleri sayısı, Mayıs ayında 17 günü aşmakta; Haziran, Temmuz, Ağustos ve Eylül'de ise 28'er günün üstüne çıkmaktadır. Gün içinde 30.0 °C'nin üstünde sıcaklıkların görülebildiği tropik günler sayısı, yaz mevsiminde sıcaklık derecesini daha iyi yansıtır. Bölgede, Haziran ayında 17 günü aşan bu günler sayısı, Temmuz ve Ağustos aylarında 27 günün üstüne çıkabilmektedir. Bu aylarda, 43 °C'yi aşan sıcaklıklara da rastlanmaktadır.

Bölgede güneşlenme süresi, yılda ortalama olarak 2800 ilâ 3000 saat arasında değişmektedir³. Bu süre, yaz sezonunda günde 12 saatten çoktur. Yıllık ortalama deniz suyu sıcaklığı, Haziran-Ekim arası, beş ay boyunca, 20 °C'den yüksek olmak üzere, 19.6 °C'dir⁴.

¹DOĞANER, S., 1991, A.g.m.s. 2-3.

²D.M.İ.G.M, 1984, Ortalama Ekstrem Sıcaklık ve Yağış Değerleri Bülteni, ANKARA, s. 133-135.

³D.M.İ.G.M, 1984, Deniz Suyu Sıcaklıkları-Güneşlenme Müddeti ve Güneş Işınları Şiddeti- Açık ve Kapalı Günler Bülteni, ANKARA, s. 174.

⁴D.M.İ.G.M, 1984, A.g.bülten, s. 31-36.

Bodrum kıyılarında, tam bir *Akdeniz yağış rejimi* görülür. Bölgede, yaz mevsimi çok kurak geçer. Bu mevsime düşen yağış payı, % 1'den azdır. Ancak, söz konusu ortalama durum, yıllara göre farklılıklar gösterebilir. Bazı yıllar Mayıs ile Ekim arasında hiç yağmur düşmediği, bazı yıllar ise kısa bir süre içinde gayet şiddetli sağanaklar ölçüldüğü görülür.

Bodrum'da, 43 yıllık ortalamalara göre, Haziran ve Eylül aylarında sayısı 0.3 kadar olan kapalı günler¹, Temmuz ve Ağustos aylarında hiç görülmemektedir. Açık günler sayısı ise, bu aylarda 30 güne yaklaşmaktadır. Söz konusu devrede havanın oransal nemi düşük olup, genellikle % 50-55 dolayında değişmektedir.

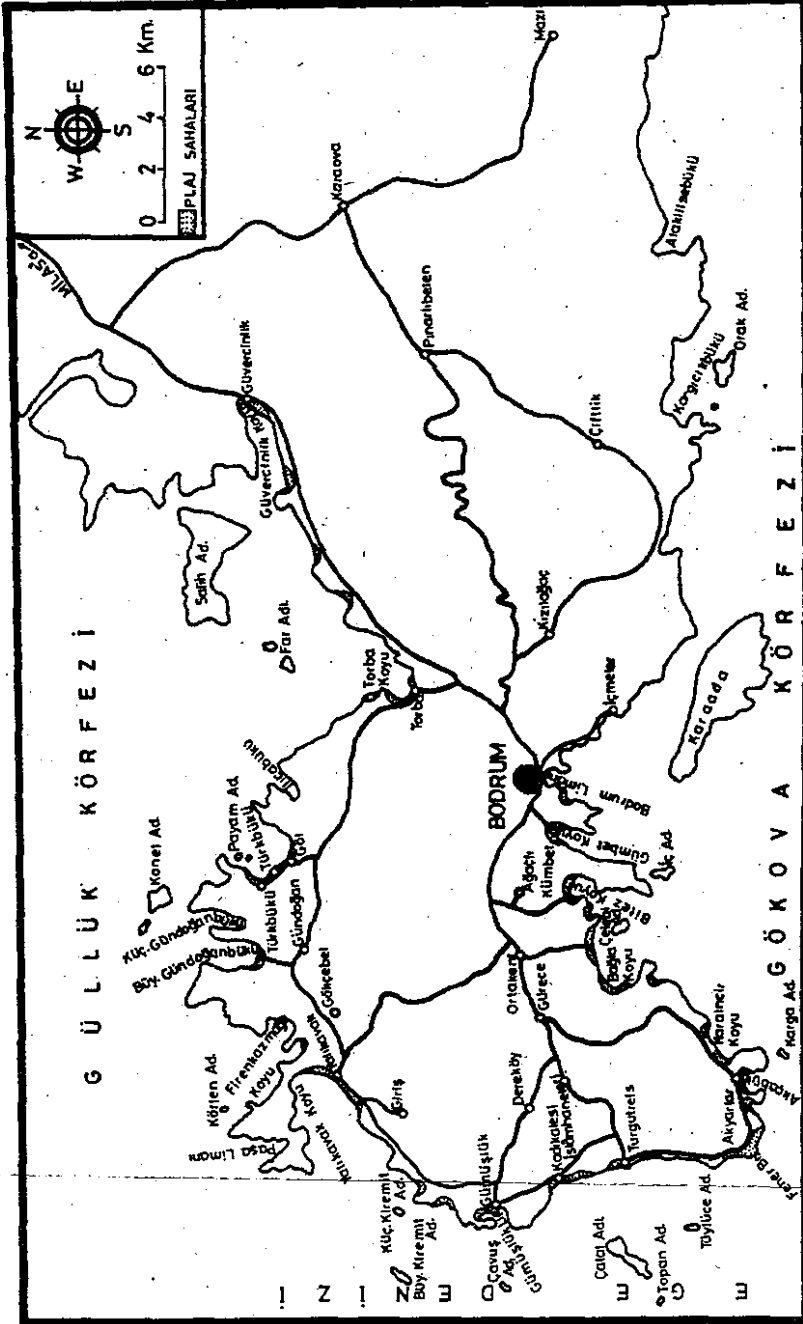
Güney Ege kıyılarında yeralan Bodrum'da, her mevsimde kuzey sektörlü rüzgârlar egemendir. Bu rüzgârlar, yazın genellikle açık hava (düşük bulutluluk) şartlarına yol açarlar. Kuzeyden güneye, yani git gide daha sıcak alanlara doğru estiklerinden, hava kütlelerinin taşıdığı su buharı doyuma noktasından uzaklaşır ve bu nedenle de çoğunlukla yağış getirmezler. İşte İlkçağ'dan beri gemilerin seferlerine çok yardım etmiş olan bu hava akıntısına *Etesien* adı verilir². Bodrum'da, kuzey sektörlü rüzgârlar (N, NW ve NE) yaz aylarında % 58'i aşan bir esme sıklığına erişmektedir. Onu, Temmuz ve Ağustos aylarında % 14'ü aşan esme sıklığı ile batı rüzgârları izlemektedir. Çünkü bu mevsimde Etesien rüzgârları, deniz ve karaların farklı ısınmasından dolayı, topoğrafyanın da etkisiyle doğrultusunu ve düzenini kaybederek, bir çeşit kara-deniz meltemi hâlini alır. Yörede bu rüzgârlar, yazın çoğu günler durgun bir sabah vaktinden sonra esmeye başlayarak, öğleden sonra kuvvetlenmekte, akşamları güneşin batmasıyla hafifleyip kesilmekte ve estiği zaman serinletici bir etki yapmaktadırlar. Bodrum'da, ekim ayından itibaren güney sektörlü (S, SW ve SE) rüzgârlar sıkça esmeye başlamaktadır.

Araştırma bölgemizde yaz aylarında (Haziran, Temmuz, Ağustos) ortalama rüzgâr hızı 2.5 m./sn.dir. Bölgede kuvvetli rüzgârlı (10.8-17.1 m./sn.) gün sayısı, 22 yıllık ortalamalara göre, 35 günü bulmaktadır. Bu şiddetteki rüzgârlar, yaz aylarında 2-3 gün esmektedir. Fırtına şiddetindeki rüzgârların (17.2 m./sn.den fazla) estiği günlerin sayısı ise, yıllık ortalama olarak 21.2'dir. Yaz aylarında bu günler toplamı 2 günü bile bulmamakta, ancak birkaç yılda bir görüldüğü anlaşılmaktadır.

Sonuç olarak, Bodrum'da turizm sezonu, yaklaşık 180 gün (Mayıs-Ekim devresi) sürmektedir. Bölge kıyıları için iklim bakımından en önemli özellik, aşırı sıcaklıklardır. Bu olumsuzluk, turizm sezonunun uzun olmasıyla hafifletilebilirse de, tatillerin esas olarak yaz aylarında toplanması aşırı sıcaklıklarda bile bölgeye talebi azaltmamaktadır. Bununla birlikte, Bodrum kıyılarında mikroklimatik koşullar yörelere göre değişiklikler gösterdiklerinden, yat ve kıyı turizmi faaliyetleri için yaz aylarında daha uygun iklimatik koşullara sahip olan koylar tercih edilmektedir. Ayrıca, turizm sezonu uzun olduğu için, Bodrum, *sarı yaz* adı verilen Eylül-Ekim aylarında da çok sayıda turist çekmeye devam etmektedir. Çünkü bu devrede, deniz suyu biraz daha ılınmış, aşırı sıcaklıklar azalmış, Halikarnas Balıkcısı'nın deyişiyle *insan boyu* ile dengelenmiştir. Bodrum'da doğanın en güzel olduğu aylar ise, Ocak ve Nisan arasındaki devredir. Bu devrede, bitki örtüsü çok zengindir.

¹Kapalılığın 8.1-10.0 olduğu günleri kapsar.

²DARKOT, B., TUNCEL, M., 1978, Ege Bölgesi Coğrafyası. İstanbul Üniv. Yay. No. 2365, Coğrafya Enst. Yay. No. 99, İSTANBUL, s. 34.



Şekil 2. Bodrum Yarımadası Haritası.

B. Beşeri Çevre Özellikleri:

1- Bodrum'un Tarihçesi: Eski adı *Halikarnassos* olan Bodrum'un, M.Ö. XI. Yüzyıl'da Karyalılar'ın Argolis oymağınca kurulduğu sanılmaktadır. Halikarnassos, VII. Yüzyıl'dan itibaren büyük bir gelişme göstermiştir. Ünlü tarihçi Herodotos'un da yetiştiği antik kent, Roma çağında canlı bir yerleşim yeri olmuş, anıtnezar Mausoleum'u ile büyük şöhret kazanmıştı. Ancak, Bizanslılar döneminde değişen tarihî coğrafya şartları çerçevesinde gerilemeye başladı. Müslüman denizcilerin Akdeniz'deki faaliyetleri sırasında iyice söndü ve Türkler'in bölgede gördükleri devirde ıssız, terk edilmiş bir yer hâline geldi. Türkler bölgeye XI. Yüzyıl'ın sonlarında bir ara (1084'lerde) ulaşmış olmakla birlikte, Birinci Haçlı Savaşı (1096-1099) sırasında Bahlılarca geri atılmışlardır. Tekrar bölgeye ulaşmak yüzyılı aşkın bir süreyi almış, 1261-1269 yılları arasında Mentеше Beğliği emrindeki Deniz Gazilerinin Ege kıyılarındaki etkinlikleriyle, Bodrum'a da yerleşmişlerdir.

Baykara'nın kanaatine göre, Bodrum kelimesi, Anadolu'da hipodrom gibi büyük yapı kalıntıları olan antik kent harabelerine Türkler tarafından verilen genel bir ad olup muhtemelen hipodromun kısaltılmış şeklidir. Anadolu'da, V.-XIX. yüzyıllar arasında bu adla anılan pek çok antik kent vardır. Antik Halikarnassos üzerinde kurulu olan bugünkü Bodrum kenti ise, Bodrum ismini günümüze kadar koruyan tek yer olma özelliğine sahiptir¹.

XV. Yüzyıl başlarında Osmanlılar'ın hayli sıkışık dönemlerinde Timur tarafından yıkılan İzmir Kalesi'ni yeniden inşa etmeye başlayan Rodos şövalyelerine engel olmak isteyen Çelebi Mehmed onlara Mentеше kıyılarında yer gösterdi. Bunun üzerine şövalyeler 1415'ten itibaren, eski harabeler önünde karaya bitişik gibi duran ada üzerinde (Zephiria) bir kale inşasına giriştiler. İnşasında harabelerin ve Mausoleum'un taşlarının da kullanıldığı kale, Haçlı ileri karakolu rolünü de oynamış ve hatta bu nedenle yörede XIV. Yüzyıl'da başlamış olan Türk iskânının zarar görmesine yol açmıştır. Nihayet Bodrum, Kanûn'ın Rodos seferi sırasında İstanköy ile birlikte kaptanuderyâ Palak Mustafa Paşa tarafından 1522'de Osmanlı hâkimiyeti altına alındı. Kaptanpaşa eyaletinin İstanköy sancağına bağlı bir kale olarak XVI. Yüzyıl boyunca önemini korudu.

Kaleyi 1671'de gören Evliya Çelebi, buradan, etrafının henüz yerleşmeye açılmadığı bir kale olarak söz eder². XVII. Yüzyıl başlarından itibaren Bodrum'un nüfusu giderek artmaya başlamış ve böylece kale çevresinde kalan şahalar da yerleşim yeri hâline gelmiştir. Bu yüzyılın ilk yarısında liman kıyısında Tepecik adlı bir mahalle daha oluşmuş ve Bodrum, yavaş yavaş bir kasaba hüviyetine bürünmeye başlamıştır. XVIII. Yüzyıl sonlarında Bodrum'da, Çarşı, Eski Çeşme, Kelerlik, Türk Kuyusu, Umurca ve Yeniköy adlı mahalleler bulunuyordu. Ayrıca bunlara yine XVIII. Yüzyıl'ın son çeyreğinde oluştuğu bilinen Tersane ile Bizans kilisesi harabeleri üzerinde kurulduğu için Kiliselik adıyla anılan bir mahalle daha ilâve edilebilir.

XVIII. Yüzyıl'da gelişme gösteren Bodrum'un uygun bir limana sahip olması, 1770 Çeşme faciasından sonra muhtemelen 1775'te burada bir tersane tessine yol açtı. Ayrıca çevrede gemi yapımı için elverişli kereste de bulunuyordu. Gemi inşasına yatkın Rum ustalar ve diğer hizmetliler böyle bir iş imkânı karşısında Bodrum'a gelmeye başladılar ve bunların sayıları da giderek artış göstertti. Bodrum Tersanesi'nde büyük harp gemileri ve kalyonlar yapılırdı.

¹BAYKARA, T., 1992, Bodrum Maddesi. İslâm Ansiklopedisi, Cilt 6, s. 247-249.

²Evliya Çelebi, Seyahatnâme, Cilt IX, s. 211-214.

Ancak, 1831 yılından sonra bu tersane eski gücünü kaybetmeye başladı ve varlığını küçük ölçüde sürdürdü.

Karaova kazasına bağlı bir nahiye merkezi durumunda olan Bodrum, 1867 idarî islahatı sonucu bir kaza merkezi oldu. Bodrum'un merkez olduğu bu kaza, Karaova ve Saravolus adlı iki nahiyeden oluşuyordu.

XIX. Yüzyıl'da Bodrum'a gelen seyyahlar buranın nüfusu hakkında da bilgi verirler. Örneğin, V. Cuinet, 1308 (1891) tarihli Aydın vilâyeti Salnâmesi'ne dayanarak Bodrum'da 3 605 Türk, 2 264 Rum, 86 Yahudi ve 45 yabancı olmak üzere, toplam 6 000 nüfusun bulunduğunu yazar.¹

Bodrum, 1919'dan 1921'e kadar İtalyan işgalinde kalmış ve 1921'de yeniden Türkler'in eline geçmiştir. Lozan Barışı uyarınca, Bodrum'daki Rumlar'ın Yunanistan'a ve Yunanistan Türkleri'nin (özellikle Girit Türkleri) Bodrum'a göçü sonucunda, kasabanın nüfusu, etnik açıdan tamamen saflaşmıştır.

2- Bugünkü Bodrum ve Gelişmesi: Cumhuriyet Devri'nde yapılan ilk nüfus sayımında 4 290 kadar olan Bodrum'un nüfusu, daha sonraki sayım devrelerinde çok yavaş bir artış göstermiş ve kasaba, 1960 yılına kadar küçük bir balıkçı ve süngerci limanı olma özelliğini korumuştur. Örneğin 1927'de 4 290 olarak tesbit elen kasaba nüfusu, 1927-1960 yılları arasındaki 33 yıllık süre içinde, 757 kadar veya % 17.6 oranında bir artış göstererek 1960'ta ancak 5 047'ye ulaşabilmiştir (Tablo 1).

Turizm açısından son derece zengin doğal ve beşerî kaynaklara sahip olan Bodrum yöresinin bu büyük potansiyeli yıllar boyu değerlendirilememiş, Anadolu'nun güneybatı kıyılarında dağlar arasına sıkışıp kalmış bu kasaba, ancak 1960'larda turizme açılabilmiştir. Bu yıllardan itibaren bazı sanatçı ve aydınların Gökova Körfezi'ne düzenledikleri *Mavi Yolculuk*larla adı yavaş yavaş yurt çapında duyulmaya ve tanınmaya başladı. Daha sonra kasabayı İzmir'e bağlayan Milas yolunun yapılmasıyla giderek turistik bir merkez hâline gelen Bodrum, 1970'lerin başında Bakanlıklararası Turizm Komitesi'nce *birinci derecede öncelikli turistik merkezler* arasına alındı. Böylece turizm, kentteki başlıca ekonomik etkinlik hâline geldi.

Bodrum'un iç ve dış turizme açılması, kent nüfusunun 1960'lardan itibaren giderek artan bir hızla çoğalmasına yol açtı. Örneğin 1960'ta 5 047 olan kent nüfusu, 1970'te 6 103'e; 1980'de 9 799'a ve 1990'da da 20 931'e yükselmiştir. Dolayısıyla 1960-1990 yılları arasındaki 30 yıllık süre içinde 15 884 kadar veya % 314.7 oranında bir artış göstermiştir.

Kışın 21 bin dolayında olan Bodrum nüfusu, yaz sezonunda 200 bine kadar çıkabilmekte ve kentin altyapısı barınma ve beslenme gibi talepleri karşılamakta yetersiz kalmaktadır. Pansiyonculuk nüfusun temel geçim kaynağı hâline gelirken, turizme yönelik hediyelik eşya yapımı ve satışı da önem kazanmıştır. Geleneksel kösele işlemecilği daha da canlanırken, çok sayıda turistik amaçlı tesis kurulmuştur. Bunların büyük bir bölümü yalnızca yaz sezonunda hizmet verir. Kenite, yat turizmi ve tekné yapımı da oldukça gelişmiştir.

¹CUINET Vital, 1894, La Turquie d'Asie, III. Kitap, PARIS, s. 662-664.

Tablo 1

Sayım Yıllarına Göre Bodrum'da Nüfus Artışı (1927-1990)

Yıl	Nüfus	Yıllık Artış %'si ¹
1927	4 290	--
1935	4 530	0.7
1940	5 825	5.7
1945	4 963	-3.0
1950	4 701	-1.1
1955	4 848	0.6
1960	5 047	0.8
1965	5 317	1.1
1970	6 103	3.0
1975	7 845	5.7
1980	9 799	5.0
1985	12 949	5.0
1990	20 931	12.3

Kaynak: D.I.E. Periyodiklerinden Yararlanılarak Hazırlanmıştır.

Bodrum, beyaz badanalı, düz çatılı, dar pencere evleri ve daracık sokaklarıyla tipik Akdeniz mimarisinin izlerini taşımaktadır. Bunda, zamanın Kültür Bakanı tarafından çıkarılan 1974 tarih ve 1710 sayılı yasa hükümleri gereğince, Bodrum'un *Anıtsal kent* ilân edilmesinin büyük rolü vardır. Böylece kentte aşırı yapılaşma büyük ölçüde önlenmiş ve kentin doğal güzelliği korunmuştur. Bu bakımdan Bodrum, eşine az rastlanan turistik merkezlerimizden biridir denilebilir.

Kent, İstanbul, Ankara ve İzmir gibi büyük kentlerde yaşayan üst gelir gruplarının sayfiyesi niteliğini kazanmıştır. Özellikle 1970'lerde kentte son derece yoğun bir yazlık konut ve site yapımı başlamış, konutlar kenti çevreleyen eğimli alanlara doğru yayılmıştır. Türkiye'nin entellektüel ve sanat çevrelerinin birçok ünlü adı buraya yerleşmiş ve Bodrum, sanat etkinlikleri bakımından da, oldukça canlı bir merkez hâline gelmiştir. Kentte her yıl bir kültür ve sanat şenliği düzenlenmektedir.

Bodrum'un çevre ile bağlantısı kara, deniz ve hava yollarıyla sağlanmaktadır. Kent, Milas ve Muğla üzerinden yurdumuzun diğer merkezlerine düzenli karayollarıyla

¹Beşer yıllık artış yüzdelerinin ortalamasıdır.

bağlanmışır. İstanbul, Ankara ve İzmir gibi büyük merkezlerle Bodrum arasında hergün karşılıklı otobüs seferleri yapılmaktadır. Ayrıca, yaz sezonunda Marmaris, Fethiye ve Antalya gibi turizm merkezleri ile Konya, Antakya ve Trabzon gibi uzak kentlere de seferler düzenlenmektedir.

Yarımadanın tüm kıyıları asfalt yollarla donatılmış olup, turizm sezonu boyunca, Bodrum kent merkezi ile koylar arasında günün geç saatlerine kadar dolmuş seferleri yapılmaktadır.

Denizcilik Bankası'nın iç hatlarında çalışan İstanbul-İskenderun seferi yapan gemiler her iki yöne gidişlerinde de Bodrum'a uğrarlar. Ancak, bu gemilerin yaz sezonu boyunca yalnızca dört kez Bodrum'a uğradığı düşünülürse, bu yolun kent ulaşımında pek önem taşımadığı görülür. Kent, turistik gezi düzenleyen yerli ve yabancı gemilerin de çok uğradıkları bir limandır. Ayrıca, Bodrum ile İstanköy Adası ve Datça arasında daha çok yaz sezonlarında karşılıklı feribot seferleri düzenlenmektedir.

Bodrum'a 28 km. uzaklıktaki Karaova kasabasıyakınlarında bulunan küçük uçakların inebileceği özel bir havaalanı da, kentin İstanbul, Ankara ve İzmir gibi büyük merkezlerle olan ulaşım bağlantısını kolaylaştırmaktadır.

Bodrum'a gelen turist sayısı, yıldan yıla belirgin biçimde artmıştır. Örneğin 1964'te 22.6 bin kadar olan bu sayı, 1964-1992 devresini kapsayan 28 yıllık süre içinde 47 katına yakın bir artış göstererek, bir milyonu aşmış (1991'de 1 050 000). Bunun, 550 bin kadarı yabancı, 500 bin kadarı da yerli turist sayısından oluşuyordu. Gelen yabancı turistlerin yaklaşık % 50'si havayolu, % 30'u denizyolu ve % 20 kadarı da karayolu ile gelirken; yerli turistlerin % 90'dan fazlası karayolu, % 10 kadarı da deniz ve havayolu ile gelmişlerdi.

3- Bodrum'un Beşeri Turistik Kaynakları: Ünlü sanatçı (örneğin Neyzen Teyfik) ve filozofların (örneğin Herodot) doğum yeri olan Halikarnassos, antik dünyanın kültür merkezlerindedir. Ayrıca, deniz ticaretine elverişli işlek bir limandır. Bu iki özellik, Halikarnassos'un ününü ve zenginliğini arttırmıştır. Ancak, günümüze ulaşabilen kalıntılar bu ünü doğrulayacak nitelikte değildir. Dünyanın yedi harikasından biri olan, Halikarnassos Mausoleumu'nun yerinde yalnızca temelleri kalmıştır. Son yıllarda onarım gören Bodrum tiyatrosu Helenistik Dönem'e tarihlenmektedir.

Rodos şövalyelerinin yaptığı Bodrum Kalesi tüm görkemiyle ayakta olup, günümüzde müze olarak kullanılmaktadır. Bu kale içinde kurulu Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi kendi alanındaki zengin buluntularıyla ünlüdür. Ortakent ve Gökçebel köylerinde yapılan kazılarda Miken uygarlığına ait mezarlar ortaya çıkarılmıştır.

Bodrum Kalesi: Rodos şövalyelerince XV. Yüzyıl'da yapılan kale, daha sonraki yıllarda onarılmış ve eklerle güçlendirilmiştir (Fotoğraf 1). Halikarnassos Mausoleumu'nun taşlarıyla yapılan kaleyi 1522'de Kanuni Sultan Süleyman almış ve onartmıştır. İki girişi olan kale, iç içe üç surdan oluşmaktadır. Kulelerle güçlendirilen yapının duvarlarında azize kabartmaları, haçlar ve şövalye armaları vardır. Dar bir kapıyla geçilen geniş alandaki kuleler Alman, İtalyan, İngiliz ve Fransız adlarıyla bilinir. Fransız ve İtalyan kuleleri bir bölme ile birleştirilmiştir. Daha geç dönemde yapılan Fransız kulesi, İtalyan kulesi ile birleştirilerek şövalyelerin ve yöneticilerin yerleşimi için ayrılmıştır.



Fotoğraf 1. Bodrum Kalesi'nin Genel Görünümü

Bodrum Kalesi, Türkler devrinde bir savunma üssü olarak kullanılmamıştır. Kale, 1895'te hapisaneyeye dönüştürülmüştür. Mahkûm sayısı zaman zaman 700'lere ulaşmış ve gardiyan sıyısı da 50'yi bulmuştur. Birinci Dünya Savaşı sırasında 26 Mayıs 1915'te Fransız Duplex zirhlisi, Bodrum'un Türk mahallesini ve kaleyi bombardıman etmiş; bu sırada İngiliz kulesi yıkılmıştır. Mahkûmlar iç bölgelere taşınmışlar, kale de terk edilmiştir.

Bodrum Müzesi, 6 Kasım 1964'te açılmıştır. Bu tarihte, Bodrum Kalesi'nin sonradan camiye çevrilmiş kilisesi, *Miken salonu* olarak düzenlenmiştir. Halen (1992) müze, 10 ayrı sergi salonuyla hizmet vermektedir. Bunun yanında açık alanlarda da amphoralar, çapalar ve heykeller sergilenmektedir. Bodrum Müzesi, 1981 tarihinden itibaren *Sualtı Arkeoloji Müzesi* olarak görev yapmaktadır. Uluslararası Denizcilik Müzeleri Birliği'ne üye olan ülkemizdeki tek müzedir.

Halikarnassos Mausoleumu: Karya satrapı Mausolos için karısı Artemisia'nın yaptırdığı ve Antikçağ'da dünyanın yedi harikasından biri olarak nitelenen anıtmezarın günümüzde yalnızca temelleri kalmıştır. Dönemin (M.Ö. IV. Yüzyıl) ünlü mimar ve heykelticilerinin görev aldığı anıt, 60x80 m.lik bir alanı kaplıyordu ve yaklaşık 42 m. yüksekliğindeydi. Mausolos'un mezarının bulunduğu yüksek bir kaide üzerinde, 36 İyon sütunlu bir galerinin taşıdığı 24 basamaklı piramit biçimindeki çatı yükseliyordu. Anıtın tepesinde dört atlı zafer arabası ve bir

heykel grubu vardı. Kaideyi dört yandan çevreleyen kabartmalarda Amazonlar ve Kentauroslar savaşları betimlenmiştir.

Büyük İskender, Halikarnassos'u ele geçirdiğinde kenti yerle bir ettiği hâlde Mausoleum'a dokunmadı. Ancak, anıtın taşları XV. Yüzyıl'da Rodos şövalyelerince Bodrum Kalesi'nin yapımında kullanıldı. Mausoleum'un yağması ise, XIX. Yüzyıl'da başladı. İngiliz Büyükelçisi Lord Stradford, Osmanlı Sultanı Abdülmecit'in izniyle kabartmaları British Museum'a gönderdi (1846). Daha sonra da Sir Charles Newton burada kazı yaparak, ortaya çıkarılan mimarlık ve heykel parçalarını British Museum'a götürdü (1857). Örenyerinde 1966'da gerçekleştirilen kazılarda, Mausoleum'un kuzeydoğusundaki destek duvarları, ana kaya üzerine inşa edilmiş olan 8x9 m. boyutlarındaki mezar odası, bunu çevreleyen galeriler ve kanalları ortaya çıkarıldı. Günümüzde kazı alanının yanında anıtmezarın rekonstrüksiyon çizimlerinin, çeşitli mimarlık ve heykel parçalarının ve kabartmaların alçı kopyalarının sergilendiği bir müze oluşturulmuştur.

4- Bodrum'da Konaklama Tesisleri: Bodrum'da, 1992'de, 528 adet turistik ve belediye belgeli konaklama tesisi vardı. Bu tesisler içinde sayı bakımından pansiyonlar başta gelmekte; bunları, otel ve moteller izlemektedir (Tablo 2). Söz konusu konaklama tesislerinin toplam yatak kapasitesi ise, 30 500'ü buluyordu (13 460'ı turistik belgeli, 17 040'ı belediye belgeli). Buna, âdeta birer yüzer pansiyonlar durumunda olan 800 dolayındaki ticarî yatta bulunan yaklaşık 4 800 yatak da eklenince, yörenin toplam yatak kapasitesi 35 500'e ulaşyordu.

Tablo 2

Bodrum'daki Turistik ve Belediye Belgeli Konaklama Tesisi Türleri ve Bunların Toplam Sayıları (1992)

Tesis Türü	Tesis Sayısı		Toplam
	Turistik Belgeli Tesis Sayısı	Belediye Ruhsatlı Tesis Sayısı	
Pansiyon	32	196	228
Otel	80	136	216
Motel	--	--	76
Tatil Köyü	8	--	8
TOPLAM	120	408	528

Kaynak: Bodrum Turizm danışma Bürosu Kayıtlarından Derlenmiştir.

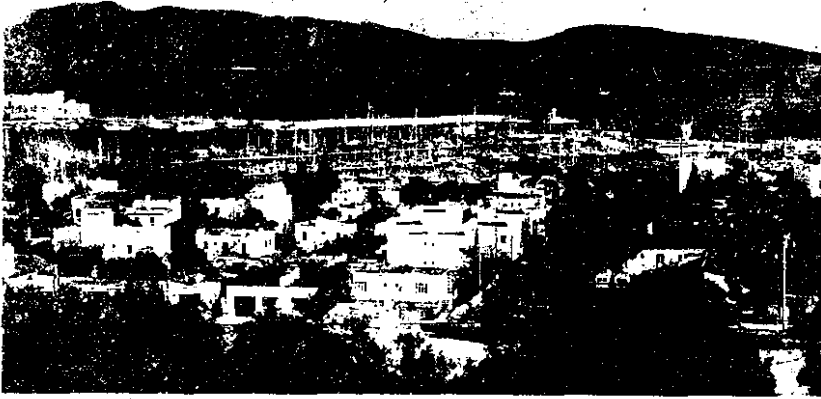
Bodrum'da ev pansiyonculuğu da çok yaygındır. Kentte bu tür pansiyonculuk, hem Turizm Bakanlığı'nca, hem de yerel yönetimce özendirilmekte, yaz aylarında, özellikle bayram tatillerinde Bodrum'a gelen çok sayıda turist pansiyon yataklarıyla ağırlandırmaya çalışılmaktadır. Böyle zamanlarda, kentteki yatak sayısı yaklaşık bir kat daha artmaktadır.

Bodrum'da birçok kamping, site, kamu kuruluşlarının yazlık kampları ve başka dinlenme tesisleri de vardır. Ayrıca, 1970'lerin sonundan itibaren *devre mülk* sistemi de giderek yaygınlaşmıştır.

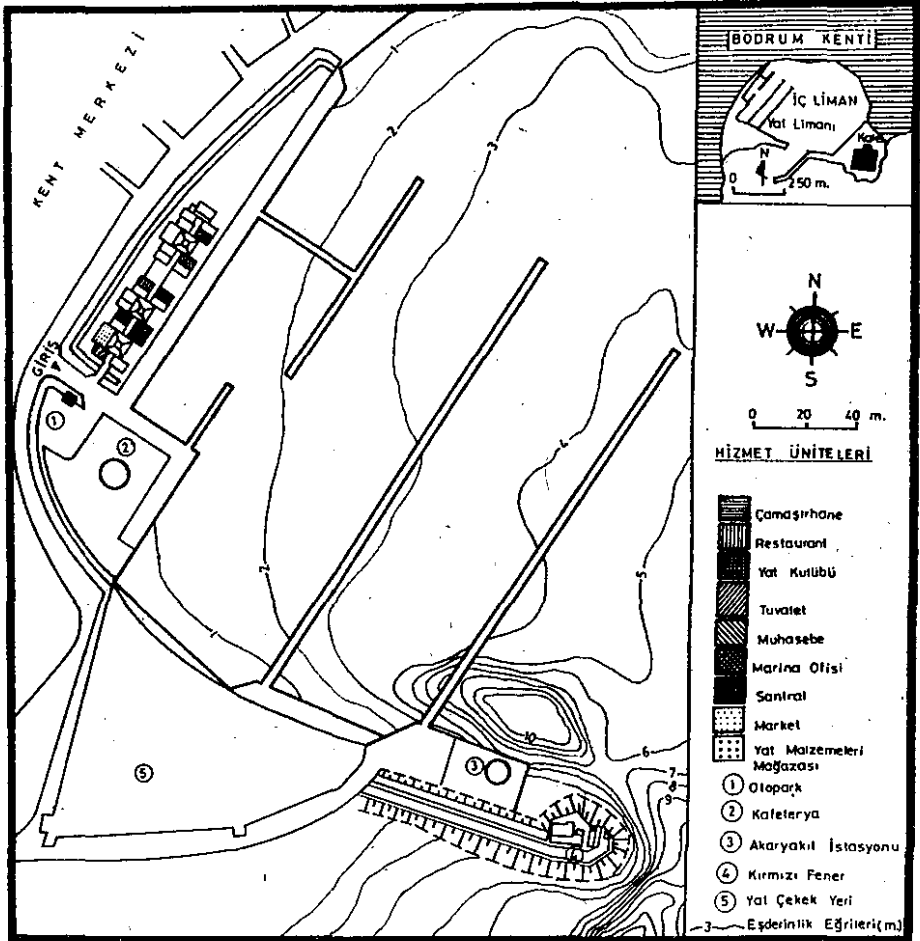
5- Diğerleri: Turistik aktivitenin gelişmesine bağlı olarak, Bodrum'da hediyelik eşya yapımı ve satışları çok yaygınlaşmıştır. Ayrıca, birçok seyahat acentası, lokanta, gazino, disco ve cafe-bar gibi turistik amaçlı tesisler açılmıştır. Örneğin, 1992'de, kentte 60'a yakın disco vardı. Dolayısıyla Bodrum, bir *suyfiye yerleşmesi* olmaktan çok, *ticaret ve eğlenceye yönelik tesislerin yoğunluk kazandığı bir ticaret ve eğlence merkezi* hâline gelmiştir denilebilir.

C. Bodrum Yat Limanı:

1- Bodrum Yat Limanında Teknik Donanım: Türkiye'nin ilk marinası olarak hizmete giren (1976'da) Bodrum Marina'sı, verilen hizmetler bakımından gelişmiş bir marina'dır (Şekil 3). İşletmeye açıldığı devrede marinanın 155 m.lik rıhtımı ve T şekilli bir çakılı iskelesi mevcut olup; yat bağlama kapasitesi, 125'ti. Ancak, yat turizminin gelişmesi sonucu her yıl artan bir taleple karşılaşıldığından, 1991 yılında limana iki yeni iskele daha eklenerek, bu kapasite, 275'e çıkarılmıştır. En son sistem olarak kullanılan yüzer beton iskeleler şeklinde inşa edilen bu iskelelerden biri 180, diğeri ise 220 m. uzunluktadır. Genişlikleri ise, 3. m.dir. İskeleler üzerinde bağlama halkları (mapa ve anele) ile her bağlama yerinde yatlara elektrik (220-380 V.), su ve telefon bağlantısı yapabilecek teknik donanım mevcuttur. Rahtım ve iskeleler, geceleri yeterli derecede aydınlatılmıştır. Limanın ağızı, denizden emniyetli giriş sağlayacak bir deniz feneri ile donatılmıştır (Fotoğraf 2).



Fotoğraf 2. Bodrum Marina'sı İskelelerinden Bir Görünüm.



Şekil 3. Bodrum Marinası'nın Konum Planı

Bağlama yapan her yata, elektrik ve su verilebilmektedir. Ayrıca, VHF telsiz sistemi, akaryakıt istasyonu, denizde ve karada yangın söndürme sistemi, 24 saat gözetim, çöp toplama, meteorolojik bilgi, akü şarj, motor onarım-bakım, para bozma, market, gümrük hattı dışı eşya satış mağazası, haberleşme, danışma, çamaşırhane, revir, duş ve WC, otopark, yat klübü ve snack bar gibi hizmetler verilmektedir.

Marinada, yatlara karada park olanağı sağlayan 125 yatlık bir *çekrek yeri* bulunmaktadır. Burada kışlamaya bırakılan teknelere; motor ve akü şarj, yağ kontrolü, sintine, havalandırma ve yıkama gibi hizmetler verilmektedir.

Marinadan, 1991 yılında, 257 351 kw/h elektrik, 700 ton yakıt ve 14 000 ton su ikmâli yapılmıştı.

Çalıştırdığı personel sayısı, 1992'de, 49'du. Bunlardan 38'i erkek, 11'i de kadın işgücü idi (Tablo 3). İşgücünün hemen hepsi, az veya çok bir yabancı dil bilmektedir.

2- Bodrum Yat Limanı'nda Turistik Aktivite: Bodrum Marina'sı'na bağlama yapan yat sayısının yıllara göre dağılımı gözden geçirildiğinde, bu sayının giderek arttığı dikkati çeker. Örneğin 1980'de 722 yat bağlama yapmışken, 1991'de bu sayı 2 586'ya ulaşmıştı (Tablo 4, Şekil 4). Bu da, bölgede yat limanına olan talebin giderek arttığını göstermektedir (Fotoğraf 3).

Tablo 3

Bodrum Marina'sı'nda İşgücü Durumu (1992)

Hizmet Birimleri	Çalıştırdığı İşgücü		Toplam
	Erkek	Kadın	
Yönetim	1	-	1
Muhasebe	3	4	7
Teknik Servis	4	-	4
Genel Hizmetler	9	-	9(1)
Yiyecek-İçecek Ünitesi	5	-	5
Mutfak	6	-	6(2)
Çamaşırhane	1	1	2
Santral	-	2	2
Limana Hizmetleri	7	2	9
Satış Üniteleri	2	2	4
TOPLAM	38	11	49

Kaynak: Turban Bodrum Marina Müdürlüğü Kayıtlarından

(1) 1'i geçici işçi

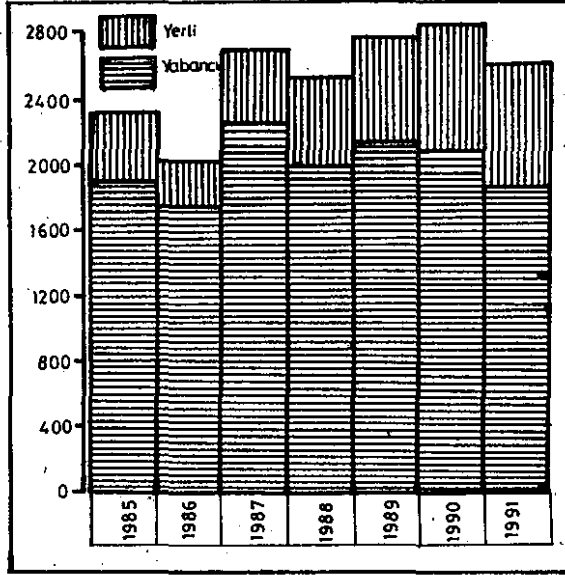
(2) 2'si geçici işçi

Tablo 4

Bodrum Marinası'na Bağlama Yapan Yat Sayısının Yıllara Göre Dağılımı

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Yerli	361	287	459	530	628	755	704
Yabancı	1 923	1 735	2 227	1 991	2 132	2 072	1 882
TOPLAM	2 284	2 022	2 686	2 521	2760	2 827	2 586

Kaynak: Turban Bodrum Marina Müdürlüğü Kayıtlarından.



Şekil 4. Bodrum Marinasına Balama Yapan Yat Sayısının Yıllara Göre Dağılımı

Marinada doluluk oranı, 1987 yılından itibaren % 100'ü aşmış durumdadır. Örneğin bu oran, 1990'da % 120; 1991'de ise, % 114 olarak gerçekleşmişti.

Limana bağlama yapan yat sayısında, 1991 yılında bir azalma olduğu dikkati çekmektedir. Bu durum, Körfez Savaşı'nın yat turizmi üzerinde yarattığı olumsuz etkilerle ilgilidir.

Bodrum Marinası, İstanköy Adası'na yakınlığı nedeni ile yabancı yatların yoğun giriş yaptığı bir marinedir. Son yedi yıllık (1985-1991 devresi) ortalamaya göre, % 21.1 oranında yerli, % 78.9 oranında yabancı yat bağlama yapmıştır.

Gelen yabancı yatların milliyetlerine göre dağılımı incelendiğinde, 1991'de, bu yatların % 57'den fazlasının İngiltere ve Almanya bandıralı olduğu anlaşılır. Bu ülkeleri sırayla Fransız, Avusturyalı ve İtalyan yatlar izler (Tablo 5, Şekil 5).

Tablo 5

Bodrum Marina'sına Bağlama Yapan Yatların Milliyetlerine Göre Dağılımı (1991)

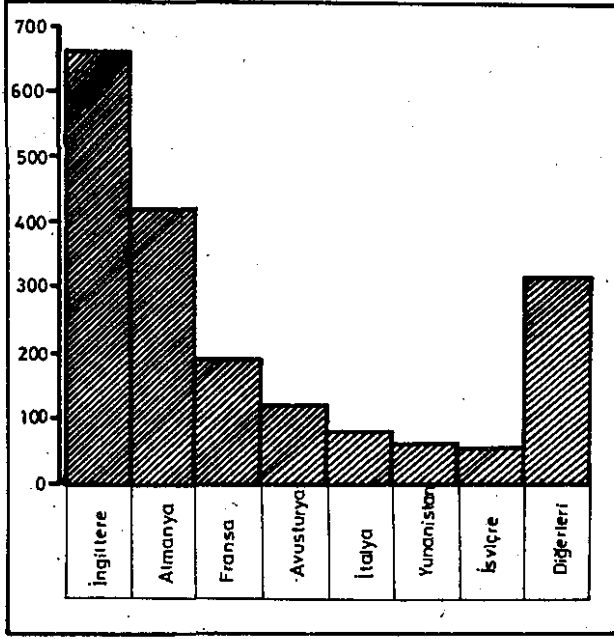
Ülkenin Adı	Gelen Yat Sayısı	Toplam %'si	Ülkenin Adı	Gelen Yat Sayısı	Toplam %'si
İngiltere	658	35.0	İtalya	80	4.3
Almanya	416	22.1	Yunanistan	58	3.1
Fransa	186	9.1	İsviçre	53	2.8
Avusturya	119	6.3	Diğerleri(1)	312	16.6
			TOPLAM	1 882	100.0

Kaynak: Turban Bodrum Marina Müdürlüğü Kayıtlarından.

(1) A.B.D, Hollanda, Danimarka, İsveç ve Norveç gibi ülkelerin yatlarını kapsamaktadır.



Fotoğraf 3. Bodrum Marina'sından Genel Bir Görünüm.



Şekil 5. Bodrum Marinası'na Bağlama Yapan Yatların Milliyetlerine Göre dağılımı (1991).

Marinaya bağlama yapan 2 586 yatın, % 49.7'si (1 286) özel yatlardan; % 50.3'ü (1 300) ise, ticarî yatlardan (charter) oluşuyordu.

Bodrum Yat Limanı, daha çok boyları 18 m.den küçük olan yatlara hizmet vermektedir. Onu, ortalama 18-21 m. boyunda orta boy yatlar (median yatlar) izlemektedir (Fotoğraf 4). Boyları 55 m. olabilen lüks yatlar (megayatlar) az sayıdadır (Tablo 6, Şekil 6).

Gelen yatların tekne tipine göre dağılımında, % 90'lık oranı (2 327) ile yelkenli yatlar başta gelmekte; bunları, % 8.4'lük oranı (218) ile motorlu yatlar izlemektedir (Fotoğraf 4). Kalan yatlar ise, *katamaran* (% 1.5) ve *trimaran* tipi yatlardan oluşmaktadır.

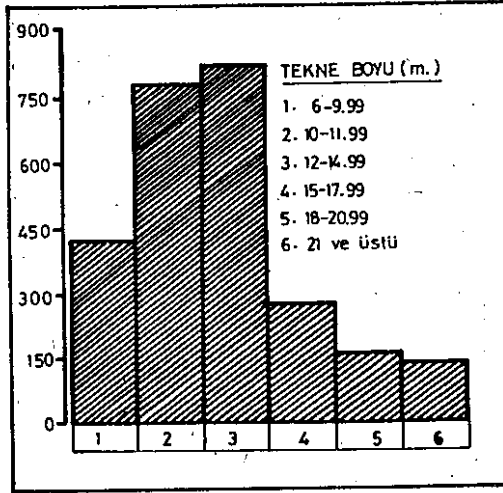
Bodrum Marinası, yabancı ülkelerden yatlarla gelen turistlerin Türkiye'ye giriş yaptıkları deniz hudut kapılarımızdan biridir. örneğin, 1991'de yaklaşık 5 650 yabancı turist bu hudut kapısından ülkemize giriş yapmıştı. Gelen yerli turist sayısı ise, 2 800 kadardı.

Tablo 6

Bodrum Marina'sına Bağlama Yapan Yatların Tekne Boyuna Göre Dağılımı (1991)

Tekne Boy Grubu	Tekne Boyu (m.)	Sayısı	Toplam %'si
Küçük Boy Yatlar	6-9.99	436	16.9
	10-11.99	787	30.4
	12-14.99	808	31.2
	15-17.99	266	10.3
Orta Boy Yatlar	18-20.99	153	5.9
Lüks Yatlar	21 ve Üstü	136	5.3
TOPLAM	---	2 586	100.0

Kaynak: Turban Bodrum Marina Müdürlüğü Kayıtlarından.



Şekil 6. Bodrum Marina'sına Bağlama Yapan Yatların Tekne Boyuna Göre Dağılımı (1991).

3- Bodrum'da Yat İmalâtı : Yat turizminin belkemiği sayılan tekne yapıcılığının, Bodrum'da uzun bir geçmişi vardır. Ancak, XIX. Yüzyıl'ın ikinci yarısına gelinceye kadar daha çok harb gemileri; XX. Yüzyıl'ın ikinci yarısına kadar olan devrede ise, balıkçı-süngerçi tekneleri yapılıyordu. Bir yandan Menteşe yöresinin zengin orman varlığı, diğer yandan bölge kıyılarının öteden beri işlek deniz ticaret yolları üzerinde bulunuşu, Bodrum'da gemi

yapımcılığının çok eski devirlerden beri canlı bir biçimde sürdürülmesine yol açmıştır. Nitekim Bodrumlu'nun bir eserinde belirttiğine göre¹, Halikarnassos, Mısır sömürgesi iken (M.Ö. III. Yüzyıl), bu şehir halkı, Mısır'a vergi olarak bir Triemarchie (üç sıra kürekçi ile yürütülen harb gemisi) verirdi. Bu gibi bir vergiden de anlaşılıyor ki, daha M.Ö. III. Yüzyıl'da Halikarnassos'ta harp gemileri yapmaya elverişli tersaneler bulunuyordu.



Fotoğraf 4. Bodrum Bodrum Marinasi'ndan Bir Görünüm: Bu marina, daha çok, uzunluğu 18 m.nin altında olan küçük boy yatlarla hizmet vermektedir.

Halikarnassos tersaneleri, donanmanın harb gemisi ihtiyacını karşılamak için, Osmanlılar Devri'nde de yoğun bir şekilde kullanılmıştır². Memleketin ıslahatı gereğini ve yararını anlamış olan III. selim'in emirleriyle, memleket tersanelerine yeni bir düzen verilmiş; tersanelerde top, gülle ve mühimmat gibi teçhizatla donatılmış harb gemileri inşa edilmesi için zamanın Kaptan Paşası'na büyük yetkiler tanınmıştı.

Çeşme limanındaki Osmanlı donanmasının Ruslar tarafından yakılması (1770) üzerine, Osmanlılar, muhtemelen 1775'te Bodrum'da bir tersane inşa etmiştir. Bu tersanede, büyük harp gemileri ve kalyonlar yapılmıştır. Örneğin 1780'lerden itibaren elli yıl boyunca burada on kalyon inşa edilmiş olup; bunların her birinin boyu 34 ilâ 56 m. arasında değişiyordu.

¹BODRUMLU, A.G., 1945, Bodrum Tarihi. Işık Basım ve Yayınevi, İSTANBUL, S. 16-17.

²BODRUMLU, A.G., 1945, a.g.e, s. 17

Bodrum'da gelişen gemi yapıcılığı, XIX. Yüzyıl'ın ikinci yarısına kadar canlı bir biçimde sürmüştür. Daha sonra yane geliştirilen makineli gemilerin yerleşmesiyle, bu alanda bir gerileme oldu. Bu devreden sonra kasabadaki tersanelerde, yöre halkının ihtiyacını karşılamaya yönelik küçük balıkçı-süngerçi teknelerinin yapımı ağırlık kazanmıştır. Yaklaşık 1955-1960 yıllarından itibaren Mavi Yolculuğun yaygınlaşması üzerine, gezi tekneleri üretilmeye başlanmıştır. Bodrum Yat Limanı'nın hizmete girmesi (1976'da), yörede yat turizminin ve dolayısıyla da yat teknesi yapıcılığının giderek canlanmasına yol açmıştır.

Cumhuriyetten önceki devrede devletin elinde bulunan Bodrum tersaneleri, bugün özel sektöre aittir. Eskiden Bodrum İç Limanı'nın güneybatısında bugünkü yat limanının gerisindeki kara alanında yer alan bu tersaneler, 1968 yılında kasaba merkezinin yaklaşık 3 km. kadar doğusunda bulunan İçmeler mevkiine taşınmıştır.

Yaklaşık 140 bin m.²lik bir kuruluş ve kullanış sahası olan tersanede, yatların bakım ve onarımının yapıldığı çekek yerleri ile, yat teknesi ve balıkçı-süngerçi teknesi yapan atölyeler vardır. Bu işyerlerinde, 1992 yılının yaz sezonunda 120 dolayına işgücü çalışıyordu. Ancak, bu devrede turistik faaliyetlerle ilgili çeşitli işlerde çalışan bir kısım gezi teknesi yapım ustası, turizm sezonunun kapanmasıyla tekrar mesleğine dönmekte ve böylece tersanede çalışan işgücü sayısı da 180-200'ü bulmaktadır. Özellikle bu alanda belli bir beceri kazanmış genç işgücünün, askerlik dönüşünde faaliyetlerini bu şekilde sürdürdükleri dikkati çeker.

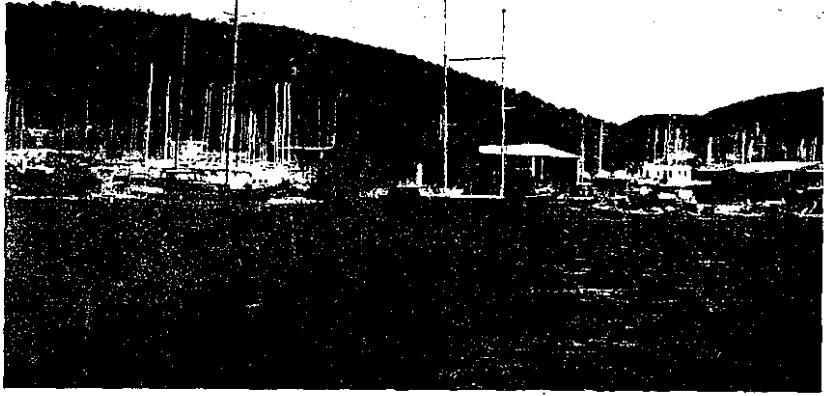
Tersanede, 1992 yılı itibarıyla, yat imalatının yanında yatların bakım ve onarımının da yapıldığı 11 işyeri ve sadece tekne imâl eden 8 atölye vardı. Oysa, 1991 yılında Körfez Krizi başgöstermeden önce bu sayı, 35'i buluyordu (Fotoğraf 5).

Günümüzde revaçta olan tekneler, İtalyanlar'dan esinlenilmiş, iki direkli, geniş ve ayna kılıklı *gulet*lerdir. Bu teknelerin geniş yapısı, güvertenin altında konforlu kamaralar için yeterince yer sağlar, güvertede ise, açık havada daha rahat bir yolculuk olanağı sunar.

Bazı tersanelerde çelik ve fiberglas kullanılmakla birlikte esas yapım malzemesi halâ kızılcım kestesidir. Atölyelerdeki tezgâhlarda, boyları 16 ilâ 25 m. arasında değişen ahşap tekneler yapılmaktadır. Örneğin, 20 m. boyunda bir yat teknesi imâl etmek için, ortalama 180 m.³ kızılcım kerestesi gereklidir. Ayrıca kerestenin, çabuk çürümemesi için, reçineli olması gerekir. Bu bakımdan devlete ait ormanlardaki kızılcım ağaçlarından elde edilen kereste, genellikle reçinesi alınmış olduğundan, tekne yapımına pek uygun düşmez. Bu nedenle, tekne yapımçıları kereste ihtiyacını, Muğla Merkez İlçe'nin Göktepe, Marçal, Yılanlı ve Kıran yöreleri ile Yatağan ve Milâs çevrelerindeki özel şahıs ormanlarından karşılamaktadırlar. Ancak, söz konusu yörelerdeki ormanlar çok eskiden beri işletildiğinden, günümüzde bu amaca uygun kereste temininde güçlüklerle karşılaşılmaktadır. Yaptığımız teorik hesaplamalara göre, Bodrum'da tekne yapımı için, yılda ortalama 7 500 ilâ 8 500 m.³ arasında kereste tüketilmektedir.

Tekne direklerinin yapımında daha çok göknar kerestesi kullanılmakta olup; bu nitelikteki kereste, Bolu ve Ayancık çevrelerinden sağlanmaktadır. Güvertelerde ise, ithalat yoluyla sağlanan tik ve maun ağacı kerestesi kullanılmaktadır.

Büyük teknelerin yapımı dokuz ayla birkaç yıl arasında sürer ve yaklaşık 10 kişi bu işte düzenli olarak çalışır. Fiyatlar ise, 15 metrelik bir tekne için 100 bin dolardan başlar ve 22 metrelik lüks bir *gulet* için 1 milyon dolara kadar yükselir.



Fotoğraf 5. İçmeler Yöresindeki Bodrum Tersanesi'nden Genel Bir Görünüm: Yat çekme yeri.

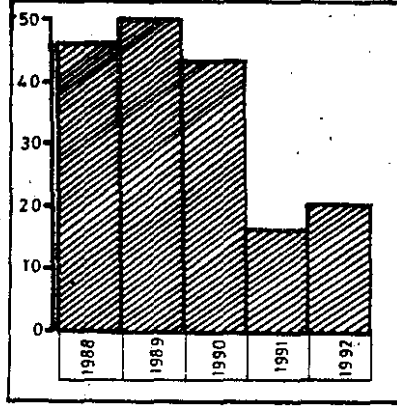
Bodrum'da imâl edilen tekne sayısı, isteğe göre değişmektedir. İşletmeler, genellikle sipariş üzerinden üretim yapmakta olup, imâl ettikleri teknelerin bir kısmını (yılda ortalama 8-10 tekne) yurt dışına pazarlamaktadırlar. Özellikle 1988, 1989 ve 1990 yılları, yat teknesi yapımıcılığı açısından en parlak yıllardır (Tablo 7, Şekil 7). Ancak, 1989 yılında 50'yi bulan tekne üretim sayısı, 1991'de, Körfez Savaşı nedeniyle, 16'ya düşmüştür. Bu yüzden, adı geçen yılda tekne yapan atölyelerin çoğu kapanmıştır. Ancak, 1992 sezonunda özellikle Yunanlı turizmcilerin Bodrum tipi yatlara büyük ilgi duyması ve sipariş vermeleriyle (6 adet), tekne yapımıcılığı yeniden canlanmaya başlamıştır (Fotoğraf 6).

Tablo 7

Bodrum'da imâl edilen Yat Teknesi sayısının Yıllara Göre Gidişi

1988	1989	1990	1991	1992
46	50	43	16	20

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı Bodrum Liman Başkanlığı Kayıtlarından.



Şekil 7. Bodrum'da İmâl Edilen Yat Teknesi Sayısının Yıllara Göre Gidişi.

Yörede, 1992 yılı itibariyle, Bodrum kent merkezindekinden başka, 3'ü Gündoğan'da, 1'i Yalıkavak'ta, 4'ü Gümbe'te ve 1'i de Türkbükü'nde olmak üzere, toplam 9 adet daha gezi teknesi imâlathanesi vardı. Gündoğan, Yalıkavak ve Gümbe'teki işletmelerde, yat çekek yerleri de bulunuyordu.

4- Bodrum Yat Limanı'nın Ekonomik Önemi: Kıyı turizminin yoğunluk kazandığı ve turizm sayesinde gelişmiş olan Bodrum'da yat limanının yapılması, bu yerleşmede yat turizminin gelişimini teşvik etmekte ve turizmi çeşitlendirmektedir. Verilen hizmetlerin her yıl artarak çeşitlenmesi, bu marınayı her türlü ihtiyacın sağlandığı bir küçük şehre dönüştürmektedir. Ortalama olarak bir yılda gelen, 2 500 ilâ 2 900 dolayındaki yata verilen liman hizmetlerinden önemli miktarda döviz girdisi sağlanmaktadır. Örneğin 1991 yılında, bu hizmetlerden, 470.6 milyon TL. karşılığında (yaklaşık 1.8 milyon Alman Markı) döviz elde edilmişti. Bodrum Marinası'nın işletmeye açılması, kente deniz yoluyla gelen turist sayısının artmasını sağlamıştır. Örneğin yine aynı yıl, 5 650'si yabancı, 2 800'ü de yerli olmak üzere, toplam 8 450 dolayında turist yatla Bodrum'a giriş yapmıştı. Bu da, kentteki turistik aktiviteyi daha da canlandırmaktadır.

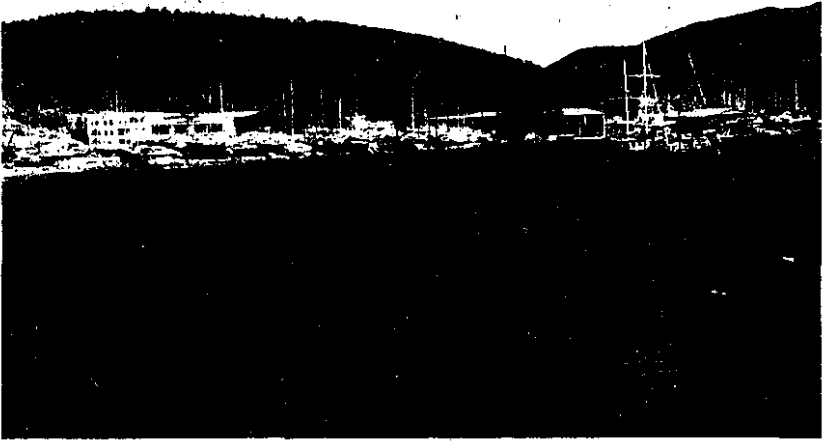
Bodrum Marinası, 50-55 işgücüne iş imkânı sağlamaktadır.

Konum olarak iç limanın batısında ve kent içinde yer alan marina, , kıyı gerisinde konaklama, beslenme, dinlenme, eğlence ve alışveriş gibi turistik tesislerin yapımına zemin hazırlamış ve kentin batıya doğru gelişimini hızlandırmıştır.

Bu yat limanının işletmeye açılması, Bodrum'da yatçılığın giderek bir turizm şekline dönüşerek gelişmesine yol açmıştır. Gelişen yat turizmine bağlı olarak yat işletmeciliği faaliyetleri başlamış ve böylece yat acentaları kurularak, verilen hizmetler çeşitlenmiştir. Bodrum'da, 1992 yılı itibariyle, 60 adet yat acentası vardı. Her birinin 1-2 yatı bulunan bu acentalar, ayrıca bir turizm sezonunda 8-10 yatı kiralamaktadırlar. Söz konusu işletmeler,

sahip oldukları veya kiraladıkları yerli ve yabancı bandıralı yatları, mürettebatlı veya mürettebatsız olarak, gezi, eğlence ve spor amaçlı kullanımlar için yatçıların geçici kullanımına vererek faaliyetlerini sürdürmektedirler. Yatların günlük kiraları, 1991'de 1 000 ilâ 1 500 dolar arasında değişiyordu.

Bodrum'da, aynı yıl, belgesiz olarak çalışan 800 dolayında ticarî yat vardı. Bunların yanaşması için, iç limanın bir bölümü *yat yanaşma yeri* olarak düzenlenmiştir. Adına tirandil ve gulet denén söz konusu yerli ahşap yatlar, genellikle mürettebatlarıyla birlikte yerli ve yabancı turistlere kiraya verilmektedir. Her birinde 3 kişi çalıştığıının varsayılması halinde bile, sadece bu yatlarda, 2 400 - 2 500 dolayında işgücü istihdam ediliyordu.



Fotoğraf 6. Bodrum Tersanesi'nden Genel Bir Görünüm.

Bodrum'da yat turizminin yaygınlaşması, bölge kıyılarında gezi teknesi yapımıcılığının başlamasına ve bu faaliyetlerin giderek gelişmesine neden olmuştur. Hâlen Bodrum kıyılarındaki 27 atölyede, yılda ortalama 40-50 adet gezi teknesi yapılmakta ve bu işyerlerinde 140-150 dolayında işgücü çalışmaktadır. Teknelerin yapımı için, önemli miktarlarda kereste tüketilmektedir. Örneğin, 16 ilâ 25 m. boyundaki teknelerin yapımında, 150 ilâ 200 m³ arasında kereste harcanmaktadır. Kerestenin m³ fiyatı, 1992 yılı itibarıyla, 800 bin TL. idi. Aynı yıl Bodrum kıyılarındaki gezi teknesi imalâthanelerinde yaklaşık 3 600 m³ dolayında kereste kullanıldığına göre, demek ki, buna ödenen para, 2,9 milyar lirayı bulmuştu. Büyüklüklerine göre bir yata sadece teknesinin yapım maliyeti, 150 ilâ 300 milyon lira arasında değişiyordu. Buna göre, yine aynı yıl imâl edilen 20 tekneden 4-5 milyar lira dolayında bir gelir sağlandığı tahmin edilebilir.

Sonuç-Sorunlar ve Öneriler:

Bodrum Marina'sı, 1976 yılında Türkiye'nin ilk marina'sı olarak hizmete girmiştir. Verilen hizmetler bakımından, gelişmiş bir marina'dır. Yat turizminin gelişimiyle, her yıl artan taleple karşılaşılmaktadır. Özellikle Mayıs-Ekim aylarını kapsayan 180 günlük devrede, yoğun olarak çalışmakta ve bu devrede, doluluk oranı genellikle % 100'ü bulmaktadır. Ege adalarına yakınlığı nedeniyle, yabancı yatların yoğun girişi yaptığı bir marina'dır. Bağlama yapan yatların yaklaşık % 79'u yabancı, % 21'i ise yerli yatlardan oluşmaktadır. Daha çok, uzunluğu 18 m.nin altında olan küçük boy yatlara hizmet vermektedir.

Bodrum Yat Limanı'nın işletmeye açılması, doğal ve beşerî çevre şartları bakımından yat turizmine çok uygun olan bölge kıyılarında, yatçılığın giderek bir turizm şekline dönüşerek gelişmesini sağlamıştır. Yat turizminin gelişmesi, Bodrum'a gelen turizm sayısının artmasına, çevredeki turistik amaçlı tesislerin sayıca çoğalmasına ve kapasitelerinin büyümesine katkıda bulunmaktadır. Ayrıca bu turistik faaliyetler, yat işletmeciliği ve tekne yapımıcılığı gibi iş kollarını da desteklemektedir.

İç limanın batısında yer alan marina, kıyı gerisinde alışveriş, eğlence, konaklama ve dinlenme gibi turistik tesislerin yapımı ve dolayısıyla da kent yerleşim alanının, giderek batıya doğru genişlemesine yol açmıştır.

Marina'da çeşitli hizmetlerin verilmesinde karşılaşılan en önemli sorun, su temin güçlüğüdür. Gerçekten de, yaz sezonunda kentin içme suyu şebekesine günde ancak 1-2 saat su verilebilmektedir. Bu da, ihtiyacın karşılanmasında çok yetersiz kalmaktadır. Kentin bu temel sorununun çözümü, ancak yakın çevrede zengin yeraltı tatlı su kaynaklarının bulunup işletmeye açılmasıyla mümkündür.

Yoğun deniz trafiğine sahne olan ve yetersiz akıntı nedeniyle, deniz kirliliğinin mevcut olduğu iç limanda yer alan Bodrum Marina'sı'nda, yatlarda kullanılan atık suların liman içine atılması ve karaya çekme sırasında kullanılan yağın zaman zaman denize boşaltılması, deniz kirliliği sorununun daha da artmasına yol açmaktadır. Yat Limanları İşletme Yönetmeliği'ne göre, liman içinde kirliliği su deposu bulunmayan yatların atık suları ve çöp, yağ ve benzeri yanıcı maddeleri denize boşaltmaları yasaklanmıştır. Bunun daha sıkı bir şekilde denetlenmesiyle, yatların limanı kirletmesi önlenmelidir.

Deniz kirliliği sorununu daha da ağırlaştıracağından, yat bağlama kapasitesi 125 yattan 275 yata çıkarılan Bodrum Marina'sı kapasitesinin yeniden artırılması artık imkânsız hale gelmiş gibidir. Bu yüzden, yetkililerin de öngördüğü gibi, Bodrum koyu dışında başka bir yere (Güllük Körfezi'nde çam koyuna) marina yapılması uygun olacaktır.

Bodrum Yarımadası kıyılarında yat turizminin gelişmesine çok uygun bir doğal çevre hazırlamış olan küçük koyların suları, bu koyların hemen gerisindeki yamaçlarda kurulumuş olan turistik amaçlı beşerî tesislerin atıklarıyla süratle kirletilmektedir. Aynı zamanda, çevrenin doğal görünümünü bozan bu aşırı yapılaşmanın önüne geçilmeli ve mevcut turistik tesislerin hemen hepsinin, su arıtma tesislerini kurarak atık sularını denize boşaltmaları önlenmelidir.

Yat turizminde, deniz-karayolu ve deniz-havayolu bağlantıları büyük önem taşır. Yat limanının içinde içinde yer aldığı Bodrum kenti, uluslararası havaalanları olan Adnan Menderes (İzmir)'e 250 km., Dalaman'a ise 220 km.lik karayollarıyla bağlıdır. Ayrıca, Bodrum'a yaklaşık 28 km. uzaklıktaki Karaova kasabası yakınlarında bulunan bir havaalanı küçük uçaklara hizmet vermektedir. Ancak, Bodrum'dan bu havaalanlarına ulaşmak, hem çok zaman almakta ve hem de yorucu olmaktadır. Bu yüzden, Milâs çevresinde yapımı planlanan havaalanının biran önce tamamlanarak hizmete girmesi, ulaşım bakımından büyük kolaylıklar sağlayacak ve dolayısıyla Bodrum'a gelen turist sayısını arttıracaktır.

Kaynakça

- ALPÖZEN, T.O., 1992, *Bodrum Kalesi'nin Dünü ve Bugünü*. Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi Dergisi, Dönmez Ofset, ANKARA, s. 15-25.
- BAYKARA, T., 1981, *Bodrum Adına Dair*. Belleten, XLV/2, Sayı: 178, ANKARA, s. 5-9.
- BAYKARA, T., 1992, *Bodrum Maddesi*. İslâm Ansiklopedisi, Cilt: 6, s. 247-249.
- BODRURLU, A.G., 1945, *Bodrum tarihi*. Işık Basım ve Yayınevi, İSTANBUL.
- CUINET V., 1894, *La Turquie d'Asie*, III. Kitap, PARIS, s. 662-664.
- DARKOT, B. - ERİNÇ, S., 1953-1954, *Güneybatı Anadolu'da Coğrafi Müşahedeler*. İstanbul Üniv. Coğrafya Enst. Dergisi, Cilt: 2, Sayı: 5-6, İSTANBUL, s. 179-196.
- DARKOT, B. - TUNCEL, M., 1978, *Ege Bölgesi Coğrafyası*. İstanbul Üniv. Yay. No. 2363, Coğrafya Enst. Yay. No. 99, İSTANBUL.
- DOĞANAY, H., 1990, *Türkiye Turizm Coğrafyası*. ERZURUM.
- DOĞANER, S., 1991, *Türkiye'nin Yat Limanları*. İstanbul Üniv., Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enst. Dergisi BÜLTEN'in 8. sayısında yayımlanmak üzere baskıya kabul edilmiş makalesi, İSTANBUL.
- ERCAN, T. ve Diğerleri, 1981, *Bodrum Yarımadasının Jeolojisi*. M.T.A Dergisi, Ekim 1981 - Nisan 1982, Sayı: 97-98, ANKARA, s. 1.
- Heredot Tarihi (Çeviri: P. Kuturman). Hürriyet Yayınları: 42, Tarih Dizisi: 5, İSTANBUL, 1973.
- KAYAN, I., 1971, *Gökova ve Çevresinde Fiziki Coğrafya Araştırmaları*. Ankara Üniv. Dil ve Tarih-Coğrafya Fak. Coğrafya Araştırmaları Dergisi, Sayı: 3-4, ANKARA, S. 295-337.
- MANSEL, A.M., 1963, *Ege ve Yunan Tarihi*. Türk Tarih Kurumu Yayını, ANKARA.
- Raporlar-Bültenler ve İstatistikler**
- D.İ.E., Genel Nüfus Sayımı Periyodikleri (1944, 1949, 1961, 1968, 1973, 1975, 1981, 1985, 1991).
- D.M.I.G.M., 1984, *Deniz Suyu Sıcaklıkları-Güneşlenme Şiddeti ve Güneş Işınları Şiddeti-Açık ve Kapalı Günler Bülteni*, ANKARA
- D.M.I.G.M., 1984, *Ortalama, Ekstrem Sıcaklık ve Yağış Değerleri Bülteni*, ANKARA.
- KÜLTÜR ve TURİZM BAKANLIĞI, 1986, *Kalkınma Planları, Yıllık Programlar ve İcra Planlarında Turizm. Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı*, ANKARA.