

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
COĞRAFYA BÖLÜMÜ  
BEŞERİ VE İKTİSADİ COĞRAFYA ANABİLİM DALI

13787

E-5 KARAYOLUNUN ÇEVRE YERLEŞMELER ÜZERİNDEKİ  
ETKİSİ

(MİMARŞİNAN - SİLİVRİ BÖLÜMÜ)

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

Tez Danışmanı Prof.Dr. Nazmiye ÖZGÜÇ

Meryem HAYIR

Yükseköğretim Kurulu  
Dokümantasyon Merkezi

İSTANBUL 1991

## İ Ç İ N D E K İ L E R

SAYFA

Ö N S Ö Z

G İ R İ Ő ..... 1

### BİRİNCİ BÖLÜM

1.1. YOLUN ÇEVRE YERLEŞMELERE ETKİSİ.....	2
1.2.1. Mimarsinan.....	9
1.2.2. Güzelce.....	11
1.2.3. Kumburgaz.....	13
1.2.4. Kamiloba.....	15
1.2.5. Celaliye.....	18
1.2.6. Selimpaşa.....	20
1.2.7. Silivri.....	24

### İKİNCİ BÖLÜM

2.1. ÖRNEK BİR YERLEŞME : M İ M A R S İ N A N ..	32
2.1.1. Yerleşme.....	32
2.1.2. Nüfus.....	37
2.1.3. E-5 Mimarsinan Köy Yerleşmesine Et- kileri.....	38
2.1.4. Mimarsinan'da Arazi Kullanımı.....	44
2.1.5. Köyün Sosyal Yapısında Meydana Ge- len Değişmeler.....	44
2.1.6. Mimarsinan'da Çevre Sorunları.....	55
2.1.6.1. H a v a K i r l i l i ğ i	55
2.1.6.2. S u S o r u n u.....	56

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

S O N U Ç ve Ö N E R İ L E R.....	57
Sonuç .....	57
Öneriler .....	60
B İ B L İ O G R A F Y A .....	61
E K L E R .....	63



## Ö N S Ö Z

Özellikle 1960'lı yıllardan sonra büyük gelişme gösteren Türkiye'deki ulaşım sektörü ve buna paralel olarak gelişen karayolu ağı beraberinde önemli derecedeki olumlu etkileri yanısıra olumsuz etkileride getirmiştir.

Çalışmam sırasında; E-5 karayolunun çevre yerleşmeler üzerindeki etkisi nasıl olmuştur ? Eğer E-5 karayolu olmasaydı bu yerleşmeler aynı fonksiyon ve özellikleri taşıyacaklardı mıydı ? Yol boyunca yer alan binaların fonksiyon ve özellikleri nasıldır ? Yol bunları nasıl etkilemiştir. Yolun kırsal yapıya etkisi nasıl olmuştur ? Yolun etkisiyle görülen iktisadi değişiklikler nelerdir ?

Bütün bu sorulara cevap bulmaya çalıştım. Çalışmalarım sırasında, yardımlarını esirgemeyen başta, tez hocam Prof.Dr.Nazmiye ÖZGÜÇ'e, Sayın hocam Prof.Dr.Erol TÜRMEKİN'e ve Araştırma Görevlisi Ayşenur ÇELEBİ'ye teşekkür ederim.

Ayrıca Radyolojik Doktor Dursun ALPER HAYIRLIOĞLU, Sayın Dr.Cemal KOZANOĞLU, Sayın Halil MERCANLI Mimarsinan Belediyesi mensuplarına, Mimarsinan Köyü muhtarı Sayın Tuncer GÜLKOKULU'ya ve büyük yardımlarını gördüğüm yöre halkına ve tezin daktilo edilmesinde Sayın Füsün KÖLEOĞULLARI ve ÇANTAY KİTAP-KIRTASIYE-FOTOKOPİ'ye çalışmalarım sırasında gösterdikleri yardımlarından dolayı teşekkür ederim.

Meryem HAYIR

## G İ R İ Ő

Araştırma sahamın sınırlarını E-5 karayolunun Büyükçekmece gölü ile Silivri İlçesinin W'sı (sinekli yolu civarı) arasındaki saha teşkil etmektedir.

Bu kesimde yer alan bütün yerleşmeleri ayrıntılarıyla incelemek bir yüksek lisans çalışması için oldukça zor olacağı muhakkaktır. Bu nedenle bu sahayı genel olarak ele aldım. Yolun etkilerini incelemeye çalıştım. İncelemelerim sonucunda bu kesimde yer alan Güzelce-Kumburgaz-Celaliye- Kamiloba-Selimpaşa ve Silivri gibi yerleşim merkezlerinde, yerleşmeler genel olarak aynı özelliği gösterdiklerini gördüm. Mimar Sinan ise çevre yerleşmelerden farklı bir özellik gösterir. Bu yerleşme için sanayi ve turizm yerleşmesinin karışımı dersek fazla yanlış olmaz.

Mimar Sinan için genel olarak turizm'mi, yoksa sanayimi, ağırlıkta diye araştırarak olursak sanayinin ağır bastığını görürüz. Turizm'e ait tesisler ise şehrin W kısmında ve sahilde yer alırlar.

D E

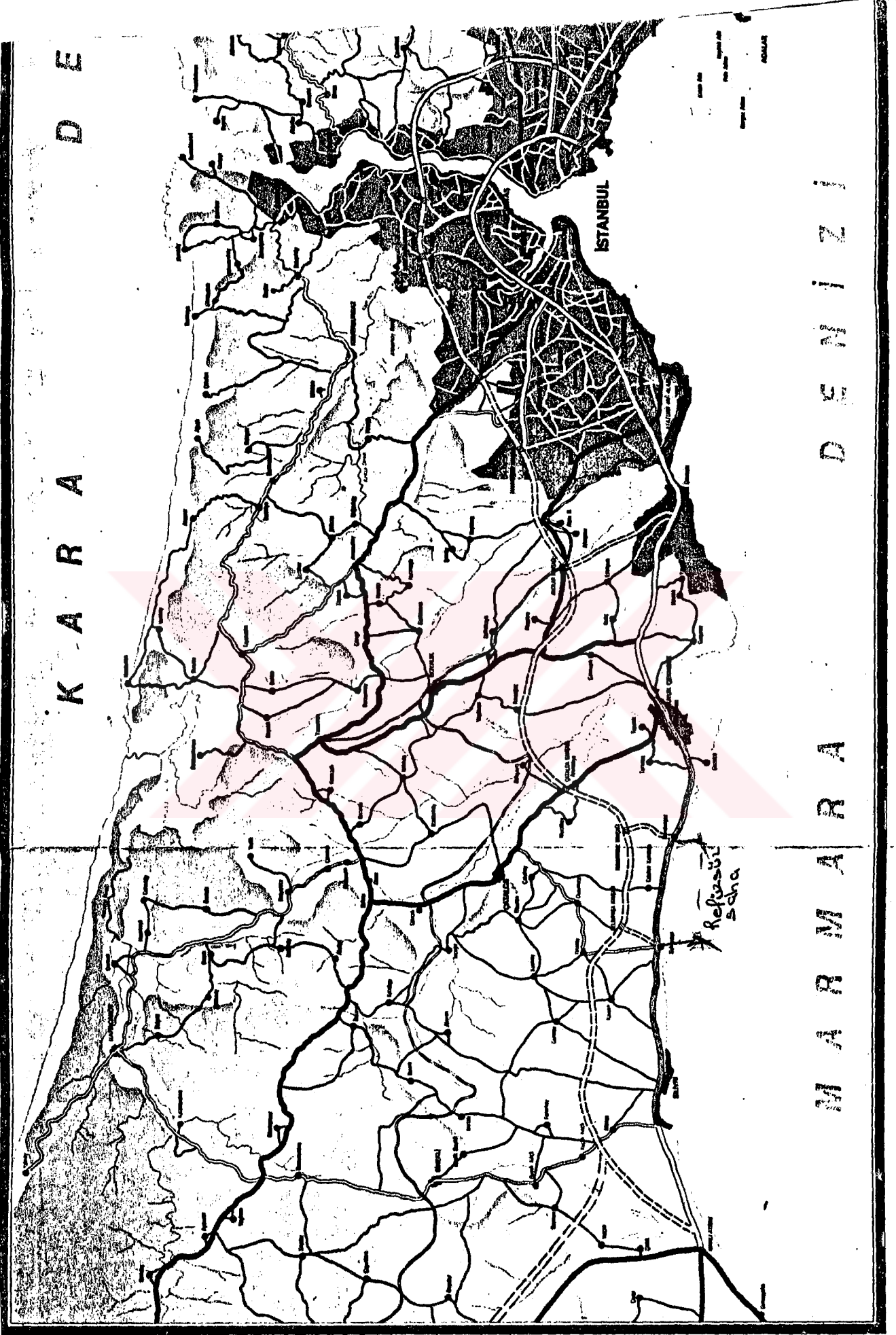
K A R A

D E N I Z I

M A R M A R A

ISTANBUL

Refikası  
Scha



## BİRİNCİ BÖLÜM

### 1.1. YOLUN ÇEVRE YERLEŞMELERE ETKİSİ

23.500 km<sup>2</sup>'lik yüzölçümüne sahip olan Trakya'da dağ geçit vermeyen dağlarla karşılaşmayız. Trakya'da yer şekilleri hafif tepelikler şeklindedir. Bölge düz veya hafif engebelidir. Karayoluna coğrafi şartların olumsuz etkisi hemen hemen yok gibidir. Bununla beraber bu bölgedeki yollar istenildiği ölçüde gelişmemiştir. Bunun başlıca iki nedeni vardır. Bunlardan birincisi ekonomik diğeri ise stratejiktir. Bölgede gelişmiş bir kaç karayolu hattı vardır. Bu hatlar bölgenin en bakımlı karayolu hatlarıdır. İstanbul-İpsala, İstanbul-Gelibolu, İstanbul-Kırklareli hatları bunların başında gelir. Bazı noktalarda stratejik önemi olduğu için yol yapımına izin verilmezken; bazı noktalarda ise nüfus ve ekonomik açıdan önemsiz olduğu halde askeri açıdan önemli olduğu için yol yapılmaktadır. Trakya da karayolu şebekesinin istenildiği ölçüde gelişmemesinde stratejik faktörler yanında ekonomik faktörlerinde (sanayi, turizm) rolü vardır.

Trakya'nın en fazla gelişmiş karayolu hattı E-5'dir. E-5 Trakya'nın olduğu kadar bütün ülkeninde en gelişmiş karayolu hattıdır. Trafik bu hatta diğer bütün hatlardan yoğundur. Bugün bir çok kısmı şehir merkezleri içerisinde geçen bu karayolunda yoğunluğu azaltmak ve daha modern şartlarda ulaşımı sağlamak için E-5 karayoluna alternatif olarak inşa edilen yeni otoban, E-5 üzerindeki trafiğin yükünü hafifletecektir. Yeni yol bugün şehir merkezlerinin dışından geçmektedir.

Tez sahamı oluşturan E-5 karayolunun Büyükçekmece-Silivri arasındaki kısmının N'inden geçen yeni otoyol kanalı dan itibaren E-5'in yükünün bir kısmını alarak ikinci boğaz köprüsü vasıtası ile Anadolu yakasına ulaştırmaktadırlar. Bu yeni yolun E-5 ile olan bağlantıları bazı noktalarda tamamlanmış olup bazı noktalarda da inşa halindedir. E-5'in Selimpaşa-Kumburgaz arası kesiminde refüzlerin olmayışının nedeni bu kesimden şehir içerisine girecek olan araçların, buradan otobana çıkan yollar vasıtasıyla N'teki otobana kaymalarını sağlamaktır.

Günümüzde E-5 karayolu ile Yeni Otoban arasında kalan tarımsal arazi yakın bir gelecekte sanayi sektörü için önemli bir tercih sahası olacaktır. Gerek İstanbul'a yakınlığı gerek ulaşımdaki kolaylık gerekse arazinin uygun olması bizi bu görüşe sevketmektedir.

Trakya'da ilk asfalt yol 1937 yılında Atatürk'ün nafia bakanı Ali ÇETİNKAYA'nın başkanlığı zamanında İstanbul dan-Edirne'ye kadar Londra Asfaltı ismiyle inşa edilmiştir. Yıllar geçip nakil vasıtaları arttığından yol ihtiyaca kafi gelmedi. 1956 yılında E-5 karayolunun inşasına başlandı. Eski Londra asfalt umumiyetle geçtiği şehir ve kasabaların merkezinden geçiyordu. Bugünkü modern yol yapım aletleri olmadığından yol araziye uymak için bir sürü viraj yapmak zorunda kalıyordu. Son yapılan E-5 karayolu modern aletler sayesinde İstanbul-Edirne yolunu km'lerce kısaltmış ve imkan nispetinde şehir ve kasabaların dışından geçirilmiştir. Bu sayede İstanbul-Silivri arası 10 km kısalmıştır.

Tez sahamı oluşturan E-5 karayolu diğer şehirler arası yolların göstermiş olduğu özellikleri göstermez. Bu kesimde fonksiyonlar farklıdır. Bunun başlıca nedeni bu kesimde sefer yapan araçların genellikle kısa mesafeli oluşlarındandır. Bu araçların kalkış veya varış noktaları genelde İstanbul'dur. Bu saha İstanbul'a çok yakındır. Bu



güzergahta bir kaç noktada görülen lokanta türü tesislerin kurulmasının nedeni uluslararası bir güzergah olan E-5'in üzerinde seyahat eden turist ve yurtdışında çalışıp bu güzergahtan yurda giren işçiler ve bu kesimde ikamet eden yazlık sahiplerine hizmet etmektedir. Bunların yanı sıra bu tesisleri çok sık olmasada bu güzergahta seyreden özel oto sahipleri ve otobüsler kullanmaktadırlar. Bu kesimde otel ve motel türü tesislere fazlaca rastlamak mümkün değildir. Bu tesislerden bir kaç tanesi turizme hizmet vermek amacıyla kurulmuştur. Ulaşım sektörüne hizmet vermek amacıyla Selimpaşa-Silivri arasında istasyon-motel-lokanta olarak hizmet vermek üzere yeni bir tesis bitirilmek üzere dir. Bu tesis tamamen yolun etkisiyle kurulmuştur.



Fotoğraf 1 : E-5 Karayolunun Silivri-Selimpaşa Arsa Arasındaki Yeni Yerleşme Sahaları.

Yol üzerinde yer alan tesislerin genel özelliği ikinci evler ve bunlara hizmet eden tesislerdir (Bakkal, market, ezane, vs). Bu konutlar haricinde yine bu kesimdeki inşaat sektörünün ihtiyacını karşılamak amacıyla kurulan mermer, mozaik, tuğla, biriket, kereste ve diğer inşaat

malzemeleri pazarlayan atölye veya dükkanlardır. bu tesislerin hemen hemen hepsi küçük çaplıdır. Bunların haricinde yalnızca birkaç kereste ve mermer fabrikası vardır. Mimar-sinan'dan başlayarak E-5 hattı boyunca Silivri ve ötesine doğru devam eden yol üzerinde dikkati çeken bir diğer nokta N ve S kesimleri arasındaki farklılıktır. Yolun S' kesimi

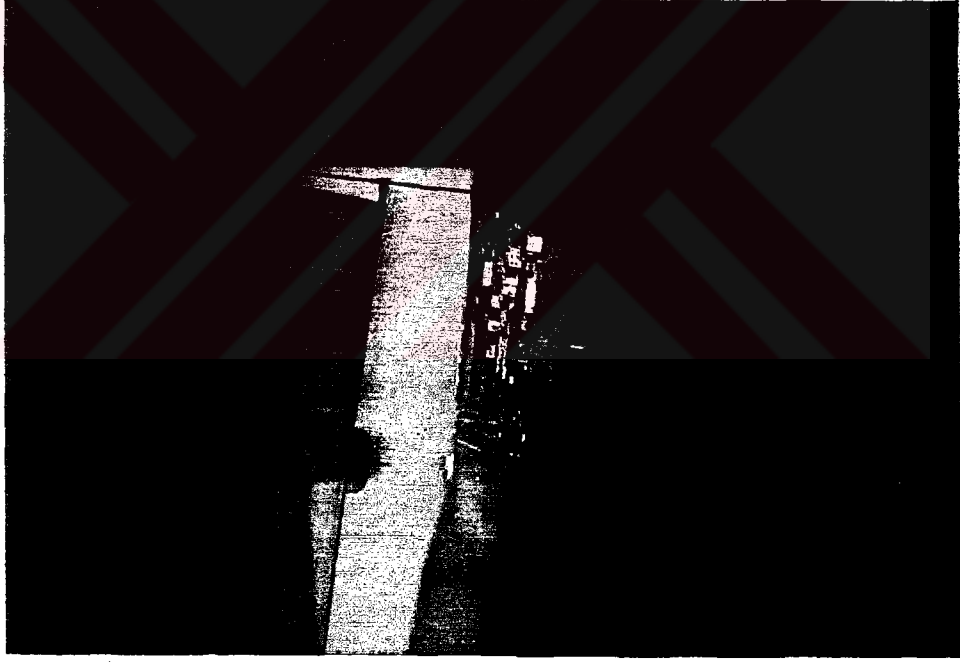


Fotoğraf 2

adeta yazlık konut istilasına uğramıştır. Bu kesimde sadece birkaç noktada boşluk görülür. Bu noktaların haricinde yoldan sahili görmek pek mümkün değildir. Bu boş alanları şöyle sıralayabiliriz; Güzelce-Kumburgaz arasında yer alan askeri dinlenme kampı ile Celaliye-Selimpaşa arasındaki bataklık sahadır. Bu kesimlerde ilk olarak inşa edilen konutların hemen hemen tamamı vadilerde, plajın olduğu kısımlarda yapılmıştır. Kıyıdaki falezli kısımlar (Güzelce, Selimpaşa vs), ise yeni yeni dolmuştur. Bazı konutlar ise hala inşaat halindedir (Güzelce-Selimpaşa vs). Yolun S' kesiminde yer alan tesisler arasında E-5 karayolunu kullanan araçlara hizmet vermek amacıyla kurulmuş petrol istasyonları kendini gösterir. Bu kısımda; yolun S'inde 7 tane

petrol istasyonu mevcuttur. Bunun yanında genellikle yazın faaliyet gösteren bakkal, market türü tesisler mevcuttur. Kahvehane, okul, jandarma (Selimpaşa)'da ve değişik fonksiyona sahip tesisler, kışlık ikametgah olarak kullanılan merkezlerde yer alır. Yine bu kesimde emlak ve arsa alım-satımıyla uğraşan kuruluşlar göze çarpar.

Yolun N kesiminde kalan sahaya baktığımızda; bu kesimin'de güneydeki kesimde arazinin dolması nedeniyle yapılaşmaya sahne olduğunu görürüz. Diyebilirizki; bu kesimde'de yakın bir gelecekte boş bir alan kalmayacaktır. Özellikle E-5'in bu kesimindeki trafiğin yoğunluğunun otobana



Fotoğraf 3

kayacağını düşünürsek; yolun yazlık kesim üzerindeki etkisi azalacaktır. Yolun N kesiminde bazı noktalarda seyrek, bazı noktalarda sıkışık olmak üzere bir çok yazlık villa ve sitelere rastlanmaktadır. Yol boyunca kurulu bulunan atölyelerin çoğu kuzey kesimde yer alır. Bunun başlıca iki nedeni vardır.

1 - Yolun S'de boş arazi olmayışı,

2 - İnşaat sektörünün genelde N kesimde faaliyet göstermesi.

Yolun kuzey kesiminde çeşitli kuruluşlara ait (9) tane petrol istasyonu vardır.

Mimarsinan-Silivri arasındaki yerleşmelerde ulaşım genellikle şehirler arası otobüslerle sağlanmaktadır. Bunların haricinde; Aksaray-Silivri arasında çalışan Silivri-Birlik otobüsleri yazın her 15 dakikada bir sefer yapmaktadır. Kışın ise yolcu durumuna göre gidip gelmektedirler. Bu otobüsler sayesinde İstanbul ile bu yerleşmeler arasında iş veya eğitim için günlük gidiş-dönüşler yapılabilmektedir. İstanbul-Silivri arasında 3500.-TL tarife uygulanmaktadır (1990). Bu ulaşım olanakları yanısıra yaz aylarında yazlık sahipleri özel otolarıyla'da ulaşımı sağlamaktadırlar.

Geniş bir tarımsal potansiyeli olan Trakya'da bu kesimlerde de konut alanlarının yayılması tarımsal araziye azaltmakta ve tarım için gerekli olan su bu konutlarda kullanılmaktadır. Bu durum tarımı olumsuz yönde etkilemektedir. Bu yörede özellikle yaz aylarında susuzluk büyük bir sorundur. Bu nedenle suya daha az ihtiyaç duyan buğday vb. ürünler ekilmektedir. Bu kısımlarda eğer sulama imkanı olsaydı, İstanbul'un meyve ve sebze ihtiyacı büyük ölçüde karşılanabilirdi. Bugün bu yörelerde küçük çapta meyve ve sebze üretimi yapılabilmektedir. Bu ürünlerin ihtiyaç fazlası yakın yerleşmelere satılmaktadır. Burada yetiştirilen ürünlerin başlıcaları domates, soğan, marul, biber vs. dır.

E-5 karayolu son yıllara kadar yolun N ve S kesimleri arasında bir sınır oluşturmaktaydı. Belediyeler son

birkaç yıl öncesine kadar yolun N kesimindeki yapılara ruhsat vermemekteydiler. Bunun başlıca nedenleri;

- 1 - Tarımsal araziyi korumak,
- 2 - Plansız yapılaşmayı önlemek.

Bugün ise yolun N kesimindeki yapılara imar izni verilmektedir. 2000 yılı için yapılan imar planlarında yolun her iki kesimide plan dahiline alınmıştır.

Gerek bu planlar, gerekse bugünkü gelişme 10 yıl içerisinde E-5 karayolunun Mimarsinan-Silivri arasındaki kesimindeki yerleşmeler E-5 karayolunu içlerine alacaklardır. Bu durumun beraberinde sorunları da getireceği kuşkusuzdur. Ancak bu sorunlar trafiğin otobana kaydırılmasıyla en alt seviyeye indirilebilecektir. Yerleşme alanları N'e kaydıkaç fonksiyonlarda da farklılaşmalar olmaktadır ve olacaktır da. Çünkü burada yerleşmeyi çeken ve onların fonksiyonlarını belirleyen faktör denizdir. Denizden uzaklaştıkça fonksiyon'da da farklılık olmakta ve yerleşmeler daimi fonksiyon kazanmaktadırlar.

Türkiye'nin bir çok turistik bölgesinde (özellikle Ege ve Akdeniz kıyıları) olduğu gibi otel ve moteller bu kesimde yer almaz. Bu kesimin en önemli özelliği İstanbul'a yakınlığı ve ulaşım kolaylığı nedeniyle ikinci ev olarak kullanılan konutların deniz tarafından bu alana çekilmesidir. Yazları İstanbul'dan iş nedeniyle uzaklaşmayan kişiler bu alanda aileleriyle birlikte tatil yapma imkanı bulmaktadırlar.

## 1.2. YOLUN ETKİSİNDE KALAN ÇEVRE YERLEŞMELER

E-5 karayolunun üzerinde yer alan bu yerleşmeleri şöyle sıralayabiliriz :

- Mimarsinan,
- Güzelce,
- Kumburgaz,
- Kamiloba,
- Celaliye,
- Selimpaşa,
- Silivri.

Bu çevre yerleşmeleri genel özellikleriyle inceleyip yolun yerleşmelere etkilerine bakarak bu yerleşmeler hakkında genelde olsa bilgiler elde edebileceğiz.

### 1.2.1. M i m a r s i n a n :

Mimarsinan tez sahamın İstanbul'a en yakın noktasını teşkil eder. İncelediğimiz diğer yerleşmelerden farklı bir özellik arzeder. Genel görünümü (W'sahili hariç) E-5 etrafında kurulmuş bulunan bir yerleşmedir. Yolun inşasına kadar kıyıda bulunan köy, 1967 yılından sonra azar azar yolun N' kısmına kaymaya başlamıştır.

Kentin kuruluşu çok eskilere dayanır. Kuruluş nedeni, o dönemdeki bütün kıyı yerleşmeleri gibi doğal bir limana sahip olmasıdır. 1937 yılına Londra asfaltının inşasına kadar ulaşım deniz yoluyla sağlanıyordu. Çevrede üretilen tarımsal ürünler liman vasıtasıyla deniz yolundan sevk ediliyordu.

Yerleşmenin nüfusu 1924 yılında yapılan mubedeleye kadar genelde Rumlardan oluşuyordu. Bu tarihe kadar köy

halkı daha çok ticaretle uğraşıyordu. Fakat 1924 mubadelesi ile Yunanistan'dan gelerek buraya yerleşen yeni köy halkı maddi imkansızlıklar, ve kültür farkı nedeniyle tarım, hayvancılık ve balıkçılıkla ilgilenmişlerdir.

1957 yılında Londra asfaltının yetersiz kalması nedeniyle E-5 karayolunun inşasına başlandı. 1967 yılında Çimento fabrikası'nında kurulmasıyla Mimarsinan'da fonksiyon değişiklikleri başlamıştır. Tarım ve hayvancılık yerini sanayi'ye bırakmış, denize balıkçılık için açılan motorlar daha çok kum çıkarmak için açılmaya başlamışlardır. Çevre arazinin büyük kuruluşlarca istimlak edilmesi (Akçimento ve Marmara petrol) tarımsal sahaların küçülmesine yol açmıştır. E-5 karayolunun çevresi ve çimento fabrikası etrafı, Çatalca yolu boyunca gerek fabrika ile ilgili tesisler, gerekse bu kesimlerde faaliyet gösteren araçlara ve işçilere hizmet vermek üzere kurulmuş tesisler vardır. Bunlar oto onarım ve bakımıyla uğraşan tesisler ile kahvehanelerdendir. Bunların yanısıra lokanta, bakkal, kereste fabrika ve atölyeleri, mermer ve mozaik atölyeleri ve bu işletmelerde çalışan işçilerin oluşturduğu konut alanları yer almaktadır. Konut alanları genelde yolun S' kesimindedir. N kesimdeki konutlar ise sanayi tesisleri ile iç içedir. Bu alanın devamı olarak niteleyebiliriz. Tepecik köyünün S kesimi Mimarsinan ile birleşmiştir diyebiliriz.

Mimarsinan'ın W kesiminde inşaat sahaları dikkati çekmektedir. Mimarsinan'da yolun S kesiminde Batıkent, Tekfen, Güneşkent vs. konut alanları Şantiye halindedir. Yolun N kesiminde ise daha çok fabrikalar (Un Fabrikası, Kereste Fabrikası vs) ve ferdi konut alanları görülür.

1.2.2. G ü z e l c e :

Mimarsinan köyünün W sında, E-5 karayolunun S' kesiminde, Güzelce burnu ve onun W kesiminde yer alır. W' dan Kumburgaz S'den ise Marmara denizi ile çevrilidir. Güzelce burnu bugün tamamen yapılaşma halindedir. Konutların çoğunluğu yazlık sitelerdir. Güzelce burnu tamamen kaplayan konutlara uzaktan bakıldığında, konutların tepenin morfolojik yapısına uygun yapılması nedeniyle düzgün bir tepe şeklinde gözükmektedir. Bu alan sahilden Mimarsinan ile birleşmiş durumdadır. İki yerleşme sahasının birleşme noktasında lokanta ve sahil gazinosu bulunur. Güzelce'de E-5 karayolunun etkisini diğer yerleşmeler gibi açıkça görmek mümkün değildir. Yolun bu yerleşme üzerindeki en önemli etkisi ulaşım kolaylığı sağlamasıdır. Köy ile yol arasında kalan arazi parselenmiştir. Parseller'den bazıları (hukukçular yapı kooperatifi gibi) inşaat halindedir.

Güzelce'nin yerli halkını buraya yerleştiren göçmenler oluşturur. Bunlar 1924 yılında yapılan mubadele ile Yunanistan'dan gelmişlerdir. Yerli nüfus sayısı fazla değildir.

**D.İ.E. Göre Güzelcenin Nüfusu**

<u>Y ı l</u>	<u>E r k e k</u>	<u>K a d ı n</u>	<u>T o p l a m</u>
1935	-----	-----	298
1940	152	152	304
1945	267	167	434
1950	-----	-----	398
1955	195	210	405
1960	267	256	523
1965	323	269	592
1970	410	321	722
1975	469	530	999
1980	1149	962	2111
1985	742	624	1366



Güzelce'de bazı yıllar görülen nüfus farklılıklarının araştırdığımızda, şu sonuçlarla karşılaşırız.

- 1945 yılında erkek nüfus oranındaki fazlalık II.Dünya Savaşı nedeniyle burada bir tümenin bulunmasındandır.

- 1980 yılındaki oransızlığın nedeni ise inşaat sektörünün etkisiyle erkek nüfusun burada bulunmasından ileri gelmektedir.

- 1985 yılında nüfus normale inmiştir. Köyün gerçek nüfusunu (daimi) yansıtmaktadır.

Güzelce'de bir tane ilkokul vardır. Öğrenciler Orta okul için Mimarsinan ve Büyükçekmece'ye gitmektedirler. Lise için ise sadece Büyükçekmece'ye gidebilmektedirler. Bunun için bir servis vardır.

Buradaki en önemli iktisadi faaliyet turizm'dir. Bu kesimde'de yazlık nüfus oranı çok fazladır.

Güzelce'de kıyı W kesimde plajlıdır. Bu da bu kesimin ilk yapılan yazlık konutlar tarafından iskanını sağlamıştır. Burada evler bir plan dahilinde bahçeler içerisinde yer alırlar. Sokaklar S'den N'e doğru bir uzanış gösterirler.

Köyün Güzelce burnunda yeni yapılan yazlık konutlar kıyının falezli oluşu nedeniyle bu kesimde denize girme imkanına sahip değildirler. Bunlar denize girebilmek için W'ya da E' kesimden yararlanırlar.

1.2.3. K u m b u r g a z :

Üzerinde çalışma yaptığım üçüncü yerleşme noktası kumburgazdır. Yazlık konutların yoğun olarak bulunduğu bir yerleşmedir. Konutların genelde S' kesimdedir. Fakat burada boş arsa kalmaması nedeniyle konut alanları kuzeye kaymıştır. Bu kesimde yapılaşma şimdilik S'e oranla seyrekdir. Yerleşme doğudan Güzelce, W'dan Kamiloba ile birleşmiş haldedir. Yerleşmeleri birbirinden ayırmak neredeyse mümkün değildir. Kamiloba Güneyden Marmara denizi, Kuzeyden ise tarımsal saha ile sınırlıdır. E-5 karayolu 1980'li yıllara kadar yerleşmeler için neredeyse kuzeyden sınır oluşturmaktaydı. Bugün ise büyük oranda şehir içerisinde kalmıştır. Özellikle kumburgaz'da şehir merkezinde yoğunluk fazla olduğu için E-5 üzerinde üst geçit mevcuttur. Yolun kuzey kenarında Mozaik, doğrama, tamir atölyeleri ve küçük bir sanayi sitesi mevcuttur. Bunların hizmet alanı yakın çevresidir. Bu kesimdeki binaların alt katlarının çeşitli iş yerlerince kullanıldığı görülür (Bakkal, camcı, tesisatçı vs). Yolun her iki tarafında birer petrol istasyonu mevcuttur. Bunlar E-5 karayolunu kullanan araçlara hizmet verirler.

İlkokul yolun N' de, P.T.T. yolun S'de bulunmaktadır. Kışları kapalı olan Migros'a ait büyük bir mağaza'da yolun S' kesiminde yer alır. Kumburgaz'da yer alan konut ve tesisleri incelediğimizde burasının yazlık ve kışlık yerleşmeleri bir arada bulduğunu görebiliriz. Fakat yine yazlık ikametgahlar ağırlıktadır. Burada daimi ikamet eden kişiler E-5 karayolu üzerindeki atölyelerde çalışanlar ile tarımla uğraşan kişilerdir.

Kumburgaz ile İstanbul arasında Londra asfaltı vasıtasıyla 1950'li yıllarda günü birlik gidiş gelişler mevcuttu. Özellikle pazar günleri sinema için İstanbul'a gidiş

dönüşlerde rastlanmaktaydı (1). Bu durum yıllar geçtikçe ulaşım olanakları arttıkça dahada gelişmiştir.

Kumburgaz'ın nüfus miktarı yaz aylarında çok fazladır. Kumburgaz'a ait nüfus istatistiklerine bakarak bu durumu görmek mümkün değildir. Bu kesimdeki yazlık nüfus yaklaşık olarak 20.000'dir.

#### D.İ.E Göre Kumburgaz'ın Nüfusu

<u>Y ı l</u>	<u>E r k e k</u>	<u>K a d ı n</u>	<u>T o p l a m</u>
1935	-----	-----	306
1940	184	160	344
1945	427	179	606
1950	-----	-----	423
1955	231	213	444
1960	204	254	518
1965	397	296	693
1970	574	354	928
1975	765	505	1270
1980	1507	1243	2750
1985	1517	1052	2569
1990			

Yapılmış olan bu istatistik sonuçlarını inceleyecek olursak şu noktalarla karşılaşırız.

1945 yılında yapılan sayımda bir oransızlık görülmür. Bu oransızlığın nedeni II.Dünya Savaşı nedeniyle bu

---

(1) E.Tümertekin, "Trakya'da Coğrafi Müşahadeler" Türk Coğrafya Dergisi, Yıl, III Sayı : 15-16'dan ayrı baskı İstanbul, 1956.

kesimlerde askeri birliklerin bulunmasından ileri gelir. Fazla olan nüfus erkek nüfustur.

1975 ve 1980 sayımlarında nüfusta yine ani yükselmeler görülür. Bu durumu incelediğimizde erkek nüfusun miktarından kaynaklandığını görürüz.

1950 yılından sonra, Türkiye'de başlayan sanayileşme hareketleri beraberinde sosyal ve ekonomik alanda hareketlenmeye de getirmiştir. Bu durumun sonucunda Türkiyede'de tatil kavramı gelişmiştir. Kumburgaz'da 1970 yıllarda başlayıp hala devam eden inşaat sektöründe bunun sonucudur. 1965 sayımından itibaren bu kesimde erkek nüfusu hep fazladır. İncelemelerin sonucunda gördümki; eğer E-5 karayolu daha kuzeyden geçirilmiş olsaydı bu alandaki görünüm bugünkünden daha farklı olurdu. Çünkü burada yol uzun süre gelişmeyi önleyici faktör olmuştur. Günümüzde ise yerleşme yolu içine almış kuzeye doğru kaymaktadır.

#### 1.2.4. K a m i l o b a :

E-5 karayolu üzerinde yer alan yerleşmelerden bir diğeri de Kamilobadır. Kamiloba köyü Silivri ilçesine bağlı bir yerleşmedir. İstanbul'a 44 km uzaklıktadır. 11,33 km<sup>2</sup>'lik bir yözölçümüne sahiptir. Daha önceleri Büyükçekmece'ye bağlı olan Kamiloba 1960 yılından sonra bölgenin yoğun bir nüfus kitlesini çekmesi üzerine 1969 yılında yapılan bir anlaşma ile Kamiloba ve Celaliye köyleri birleşerek birlikte bir belediye teşkilatı kurmuşlardır. Kurulan bu belediye Silivri ilçesine bağlanmıştır. Kurulan bu belediye üç mahalleye ayrılmıştır. Eski merkezler Kamiloba Celaliye ve her iki yerleşmenin E-5 üzerinde ve sahilde gelişen yeni kısımları, yani sahil mahalesinden oluşur.

Asıl köy merkezi E-5 karayolunun N'de yer alır. Daha önceleri köy arazisi içerisinde yer alan sahil kesimi burada

yazlık ikametgahların yoğunlaşması ve belediyenin kurulmasından sonra bu kesim Kamiloba'dan ayrılmıştır. Böylece E-5 karayolu ile köy yerleşim merkezi arasında doğrudan ilişki ortadan kalkmıştır. Yol ile köyün ilişkisi Kamiloba köyü yolu ile sağlanmaktadır. Bu yol üzerindeki binalar köy ile yol arasında bir ip gibi uzanırlar. Burada yazlık ve kışlık konutlar iç içedir.

Köy halkı 1924 yılına kadar Rumlardan oluşuyordu. 1924 yılında yapılan mübadele ile Selanik'in Langaza ve Naşlıç ilçelerinden müdahil olarak getirilen Türkler buraya yerleştirilmişlerdir.

Köyün Rumlardan zamanındaki eski adı yoloz'dur. Kamil bey adlı bir subayın Balkan Şavaşında yaralanıp şehit düşmesinden sonra bu köye onun adı verilmiş ve köy Kamiloba adını almıştır.

Köydeki mesken tiplerine baktığımızda Rumlardan kalma kagir ve son zamanlarda inşa edilmiş beton binalar göze çarpar. Beton mesken tiplerinin son zamanlarda gelişmelerinin başlıca nedeni, köy halkının sahil kesimdeki arsalarını satarak gelir düzeylerini yükseltmeleridir. Köy halkı bu paralarla köy dışında yatırım yapmışlardır. Böylece köyden göçlerde olmuştur. 15 yıl öncesine kadar eski bir köy görünümüne sahip olan Kamiloba bugün bir kasaba görünümündedir. Köyde 3-4 hatta 5 katlı evler inşa edilmiştir. Eski evlerin pek azı onarım görmüştür. Diğerleri ya yıkılmış ya da yıkılmak üzeredir. Bu durumun iki nedeni vardır. Birinci neden bu evlerin restorasyonunun pahalı olması, ikinci neden ise halkın bu evleri kullanışlı bulmamasıdır. Birazda özenti sonucu sahildeki mesken tipleri burada da inşa edilmiştir.

Köyün turistik açıdan önemli olan sahil kesimine yakın olduğu düşünülürse, eski evlerin restore edilerek



Fotoğraf 4

turistlik amacıyla kullanilma imkanı vardır. Böyle bir proje uygulanacak olursa hem eskiye ait güzellikler korunmuş olacak, hem de köy halkı için ek bir gelir sağlanmış olacaktır. Sahilde konaklama imkanı olmayan kişiler böylelikle hem denizden faydalanıp hem de ulaşım giderlerinden kısıarak güzel tatil geçirebilirler.

Yolun köy üzerindeki etkisine baktığımızda ilk göze çarpan nokta köyden E-5 karayoluna doğru yol boyunca uzanan konutlardır. Yol sayesinde köy halkının yaşantısı hareketlenmiştir. Köylü E-5'in kolay ulaşımı sayesinde İstanbul'a ve diğer çevre yerleşmelere kolaylıkla erişebilmektedirler. Köy nüfusunun büyük bir kısmı, özellikle gençler sanayide çalışmak üzere Büyükçekmece, Küçükçekmece ve Bakırköy gibi yakın yerleşmelere kaymıştır. Bunlar arasında az da olsa köyde ikamet edenlerin olduğunu düşünürsek, köyün tarımsal yapıdaki nüfusu kısmende olsa değişmiştir. Köyde tarımla uğraşan erkek nüfus ve emekliler boş zamanlarını kahvehanelerde geçirirler.

Köyde daha ziyade sebze ve hububat ziraati yapılır. 1924 yılına kadar köyün tarımsal üretimi bağlar ve iktisadi faaliyeti ise bağcılıktı. Fakat 1924 yılında köye yerleştirilen yeni köy halkı, kültür özellikleri bakımından çok farklıydılar. Bu insanlar alışık oldukları hububat ve diğer zirai faaliyetlerle uğraşmışlardır. Böylece bağcılık önemini yitirmiştir. Bağcılığın önemini kaybetmesinde dini faktörlerde etkili olmuştur. Köy halkı kendi ihtiyaçlarını karşılayabilecek kadar da üzüm yetiştirmişlerdir. Üzümler taze olarak tüketilmektedir. Rumlar zamanında inşa edilmiş şaraphaneler köyde hale mevcuttur.

Köyde yetiştirilen sebzeler E-5 karayolu vasıtasıyla İstanbulda'ki pazarlara aktarılmaktadır. Su yetersizliği nedeniyle sebze tarımı fazla gelişme imkanı bulamamıştır. Özellikle yaz aylarında sahil kesimdeki konutların fazla su kullanması ziraat üzerinde olumsuz etki yapmaktadır. Su yetersizliği nedeniyle hububat ve ayçiçeği ekilmektedir.

Sahildeki arsaların dolması sonucu yolun N kesimine sıçrayan inşaat sektörü tarımı etkileyen bir diğer faktördür. Burada da yolun S' kesimi yazlık villa ve sitelerle doludur. Kuzey kesimde çoğu inşaat halinde villa ve site tipi yapılarda göze çarpmaktadır. Yine bu kesimde İstanbul defterdarlığına ait dinlenme tesisleri vardır. Burada yolun sağ ve sol tarafında iki petrol istasyonu mevcuttur.

#### 1.2.5. C e l a l i y e :

Celaliye köy merkezi E-5 karayolunun N'inde kalmaktadır. Köy merkezinin E-5 karayoluyla doğrudan ilişkisi yoktur. Köye dahil olan sahil kesimi 1969 yılından sonra köyden bir mahalle olarak ayrılmıştır. Celaliye'nin sahil kesiminde gelişen bu yazlık saha ilk önceleri sadece yolun sahil kesiminde yer alırken bugün yolun N tarafına da kaymıştır.

Celaliye'nin sahil kesimi, Celaliye ile Kamiloba'nın birleşmesinden sonra sahil mahallesi olarak ayrı bir mahalle durumu gelmiştir. Yolun sol tarafı kesintisiz uzanan yazlık villa yalı, site vs. tesisler ve bunların arasında yer alan mevsimlik bakkallar ile dolmuş durumdadır. Yolun sağ tarafı (N) ise sol tarafa (S) oranla daha az yapılaşmıştır. Burada küçük bahçeli villa tipi yapılar dikkati çeker.

Celaliye kasaba merkezi ise Kamiloba-Celaliye belediye merkezi olması dolayısıyla Kamiloba oranla daha canlıdır.

1975 yılında yapılan bir istatistiğe göre kasabada,

6 Bakkal  
2 Kasap  
4 Kahvehane  
3 Lokanta  
2 Terzi  
1 Tamirhane  
3 Berber

mevcuttur.

Bu sayı bugün değişmiştir. Fakat değişmeyen tek nokta ticarethanelerin köye hizmet vermeye yönelik olmalarıdır.

Celaliye nüfusu 1970 sayım yılındaki birleşmeye kadar şöyledir.



<u>Y ı l</u>	<u>E r k e k</u>	<u>K a d ı n</u>	<u>T o p l a m</u>
1935	-----	-----	-----
1940	554	587	1551
1945	1710	659	1710
1950	-----	-----	1334
1955	618	682	1300
1960	670	680	1350
1965	696	719	1415

1.2.6. S e l i m p a ş a :

Selimpaşa E-5 karayolunun İstanbul-Edirne güzergahı üzerinde yer almaktadır. İstanbul'a 60 km, Silivriye 10 km mesafededir. Kasaba S' den Marmara denizi E'dan Celaliye W'dan Silivri ile sınırlanmıştır. Kasaba'nın kuzey kesimi ise tarımsal araziyle sınırlıdır. E-5 karayolu kasabanın içinden geçmektedir.

Köyle ilgili en eski bilgiye Yunan Ansiklopedisi (2) adlı eserde rastlıyoruz. Buna göre **Epivates** ismini taşıyan bir yerleşme topluluğu bugünkü Selimpaşa'nın yerinde bulunuyordu. Bu eserde kasabanın kuruluşu hakkında kesin bir bilgiye rastlanmıyorsa da "**Epivates**'liler hıristiyanlığı M.S. IV.yy kabul ettiler gibi bilgilerden çok eski bir yerleşme yeri olduğunu anlıyoruz. Ahalisi çiftçi, bağcı ve tüccar olan kasabanın Bizansla oldukça sıkı münasebetleri vardı. Ayrıca kasaba kız muallim mektebi gibi önemli bir eserde sahipti.

1452 yılında Kahya bey adında bir kumandan Fatih Sultan Mehmet II'den aldığı emir üzerine **Epivates** ve **Ayas-tafanos** kalelerini aldı. Böylece **Epivates** Türklerin ege-menliğine girdi.

---

(2) Victor Duoamanis . Yunan Ansiklopedisi Cilt 5, S.732, S. 327, Yıl 1926.

1922 senesinde Mudanya Mutarekesiyle Epivates'liler kasabayı terke mecbur kaldılar. Bunların çoğu Selanik yakınlarındaki bahçe çiftliğine yerleştirildiler (3). Yeni Epivates isminde bir kasaba kurdular.

Giden Rumların yerine Selanik vilayetinin Langaza, Naslıç Dirama, demirhisar göçmenleri iskan edildi, 1928 yılında Epivates'ten muharref olarak Bigodos adıyla yad edilen köyün isme Selimpaşa olarak değiştirilmiştir. Bu değişikliğe neden olan köyde bulunan ve 1244 tarihinde yapılan Selimpaşa çeşmesi gösterilmiştir.

Eski köy merkezi 2-3 katlı evleri, eskiye ait eğitim ve dini meskenleri ve düzgün sokaklarıyla bir kasaba görünümündedir. Eski evler o dönemde burada ikamet eden Rumların ticari ve sosyal ilişki ve alışkanlıklarına bağlı olarak yapılmıştır. Ticaretle uğraşanların evlerinde depolar, bağcılıkla uğraşanların evlerinde şaraphaneler mevcuttu. Bazı evlerin avlularında tuğladan yapılmış toprak sıvalı küçük fırınlar mevcuttu.

Eski evler altı kagir üstü ahşap olarak yapılmıştır. Bugün bu yapı tarzına rastlanmamaktadır. Binalar betonarme olarak inşa edilmektedir.

Selimpaşa köy merkezinin E-5 karayolu üzerinde yer almış olması köyün kendi içerisinde de değişiklikler yaratmıştır. Yazlık binalar eski köy merkeziyle iç içe girmişlerdir. Yolun özellikle sahil kesiminde yer alan kısmında boş alana rastlamak mümkün değildir. Selimpaşa'nın merkezi durumunda olan eski köy alanında bugün sağlık ocağı

---

(3) N.Seven, Selimpaşa Köyünün Beşeri ve İktisadi Tetkiki İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü Bitirme Tezi, 1953.

Jandarma, Okul, Kasap, Bakkal, Fırın, Eczane, Emlakçı, Nalbur vs... sosyal tesislere rastlanmaktadır. Eski köy yerleşmesinin etrafını saran tatil köyleri içerisinde de mevsimlik olarak büfe ve bakkal türü tesislere rastlanmaktadır.

Köy içerisindeki cadde ve sokaklar belirli bir özellik göstermezken, tatil sitelerinin bulunduğu kısımlarda caddeler yoldan E-5'den denize doğru dik bir şekilde uzanış gösterirler. Bütün binaların bahçe kapıları bu cadde ve sokaklara açılmaktadır. Evler genellikle bahçe içerisindedir. Deniz burada yerleşme için belirleyici faktörü oluştururken yol çekici bir faktördür. Selimpaşa'nın E kesimi sahilinin plajlı olması nedeniyle, W kesimden daha önce yapılaşmaya sahne olmuştur. Silivriye yakın kesimleri (W kesimi) kıyının falezli olması nedeniyle daha sonra gelişmiştir. Bugün burasıda tamamen dolmuştur. Bazı inşaatlar hala tamamlanmamıştır. Selimpaşa da Odaköy, Tuğkent, Erkanlı turistik tesisleri, Dost kent, Atakent, Kale Tatil köyü, Yakomaz Tatil köyü Camcıoğlu Kent, Tatköy, Tatlısu Kent, Selimpaşa Barbaros T.S., Nurkent, Yuvatatil Sitesi, Dostlar T.S., Sembol Sitesi, Filiz Sitesi, vs. gibi mevsimlik konut alanları bulunmaktadır.

Yolun N kesiminde yazlık konutlara ender olarak rastlanmaktadır. Bu kesimde yolun etkisiyle kurulmuş Aliminyum Fabrikası, Un Fabrikası, Lokanta, Petrol İstasyonu gibi tesislere rastlanmaktadır.

Selimpaşa'nın nüfusu 1924 yılında yapılan mubadeleye kadar genellikle Rumlardan oluşuyordu. 1924 yılından sonra buraya Yunanistan'dan mubadele ile gelen Türkler Yerleştirilmiştir.

Bugün Selimpaşa'nın yazlık ve kışlık nüfusları arasında büyük farklılıklar vardır.

Geçici nüfus daimi nüfusun 3-4 katı civarındadır. Burada ikamet eden yerli halk Silivri, İstanbul ve çevre tesislerde çalışmaktadırlar. Yazlık tesislerde ikamet eden aileler genellikle İstanbul'dan buraya gelerek tatillerini geçiren kişilerdir. Bazıları bütün yaz (okulların tatil olduğu dönem) burada kalmaktadırlar. Böylece İstanbul'daki işlerini de yürütebilmektedirler. Bazıları ise sadece hafta sonlarını burada geçirmektedirler.



Fotoğraf 5 : Selimpaşa'nın W Kemarının E-5 Karayolundan Görünümü.

D.İ.E Göre Selimpaşa'nın Nüfusu

<u>Y ı l</u>	<u>E r k e k</u>	<u>K a d ı n</u>	<u>T o p l a m</u>
1935	-----	-----	1427
1940	704	730	1434
1945	779	782	1561
1950	-----	-----	1606
1955	832	872	1704
1960	897	874	1771
1965	987	951	1936

<u>Y ı l</u>	<u>E r k e k</u>	<u>K a d ı n</u>	<u>T o p l a m</u>
1970	1255	1040	2295
1975	1433	1213	2646
1980	2627	2329	4954
1985	2545	2120	4662

Selimpaşa'da 1975 yılından sonra hızlı bir yapılaşma olmuştur. Bunun en önemli faktörü sahil yerleşmesi olmasıdır. Selimpaşa, E'sunda yer alan Kumburgaz, Kamiloba vs. yerleşmelerden daha sonra adı geçen yerleşmelerin konut yoğunluğuna erişmiştir. 1975'den sonra görülen ani nüfus patlaması, bu yıllarda burada hızlı bir inşaat sektörünün gelişmesindedir. İşçileri bazıları buraya aileleri ile birlikte gelmişlerdir.

#### 1.2.7. S i l i v r i :

Çalışma sahasının uç noktasında yer alan Silivri ilçesinin kuruluşu M.Ö. 15.asıra kadar dayanır. Silivri'nin kuruluşu Dorlu kumandan Sir'e dayanır. Sirre burayı kurmuş ve müstakil bir dominyon olarak idare etmiştir. Bu dominyonun kuruluşu İstanbul'un kuruluşundan iki asır önceye dayanır. Kendine ait bir para birimide olan Silivri (Bu paraların bir kısmı **British Museum**'da sergilenmektedir). Zaman zaman kökü sili olmak üzere değişik şekillerde adlandırılmıştır. Tarihte 12 değişik isimle yer almıştır. (Siliria, Selibria, Salyos, Palyos, Salospd, evdoksiya polı vs). son olarak yerleşmenin ismi Silivri olarak köklenmiştir.

İlk kurulduğu tarihten en son zamana kadar Silivri Avrupa yolu üzerinde olduğu için önemini hiç kaybetmemiştir. Yerleşmenin burada kurulmasının nedenlerini şöyle sıralayabiliriz.

- 1 - Korunması kolay bir nokta olması,
- 2 - Alt kısmında doğal bir limanın olması,
- 3 - Arka kısmında geniş bir ovanın bulunması.

Bugün Silivri'nin konut alanları E-5 karayoluyla kıyı arasında yer almaktadır. Yolun kuzey kısmında bir kaç tesis hariç yerleşmeye rastlanmaz. Eski şehir merkezi bugünkü şehir merkezinin doğusunda bir kenar mahalle durumundadır. Bunların çoğu yolun kuzey'indeki tarımsal araziyle uğraşmaktadırlar.



**Fotoğraf 6 :** Silivri Şehir Merkezinden Bir Görünüş.

Bu kesimdeki bütün yerleşmelerde görüldüğü gibi yolun sınırlayıcı özelliği (sahilde yer kalmaması nedeniyle) yok olmuştur. Artık yolun kuzey kesiminde yapılan yapılara ruhsat verilmektedir. Burada daha çok atölye türü tesisler vardır. Bu tesisler şimdilik çok az sayıdadır. Fakat yolun sol (S) tarafının dolması zorunlu olarak bu alanın iskanını hızlandıracaktır.



Fotoğraf 7 : Silivri Şehir Merkezinde Eski ve Yeni Doku İç İçe.

Silivri'nin ilçe merkezi olması burayı çevreye oranla daha işlek bir duruma getirmiştir. Fakat burada da kış ve yaz nüfusu arasında farklılıklar vardır. Yerleşme W'ya doğru sahil boyunca yazlık ikamet alanları şeklinde uzanmaktadır. Silivri'nin E kenarında Selimpaşa'nın yazlık ikamet alanları yer alır.

#### D.İ.E. Göre Silivri'nin Nüfusu

<u>Y ı l</u>	<u>E r k e k</u>	<u>K a d ı n</u>	<u>T o p l a m</u>
1940	1689	1748	3437
1945	2293	1836	4129
1940	-----	-----	4104
1955	2386	2225	4611
1960	2532	2417	4949
1965	3382	2732	6114

<u>Y i l</u>	<u>E r k e k</u>	<u>K a d ı n</u>	<u>T o p l a m</u>
1970	4224	3304	7528
1975	4809	3716	8525
1980	7374	6389	13763
1985	8343	7424	15767

1945 sayımında Erkek nüfustaki fazlalık bu kesimlerdeki askeri nüfus varlığıyla ilgilidir.

1970 yılından sonra Erkek ve Kadın nüfusu arasındaki farklılığın nedeni ise 1965 yılından sonra başlayıp günümüze kadar devam eden inşaat sektöründeki canlılıktır. Silivri'de yerli halkın yanında, Doğu'dan ve Karadeniz'den gelenlerinde daimi ikamet ettikleri görülür.

Silivri'nin ulaşımı çevreyle E-5 karayolu vasıtasıyla sağlanır. Silivri-Aksaray arasında yaz aylarında her 15 dakikada bir kışları yolcu durumuna göre sefer yapan bir otobüs şirketi mevcuttur. Bunun haricinde E-5 karayolundaki araçlardan da faydalanmaktadırlar (şehirler arası otobüsler vs).

Yeni otoban'ın kınalıdan itibaren E-5'e bağlanması Silivri'yide etkileyecektir. Bu kesimde E-5 karayolunun yoğunluğunda azalma olacaktır. Bu durum ise Silivri gibi yazlık bir yerleşme üzerinde olumlu sonuçlar yaratacaktır.

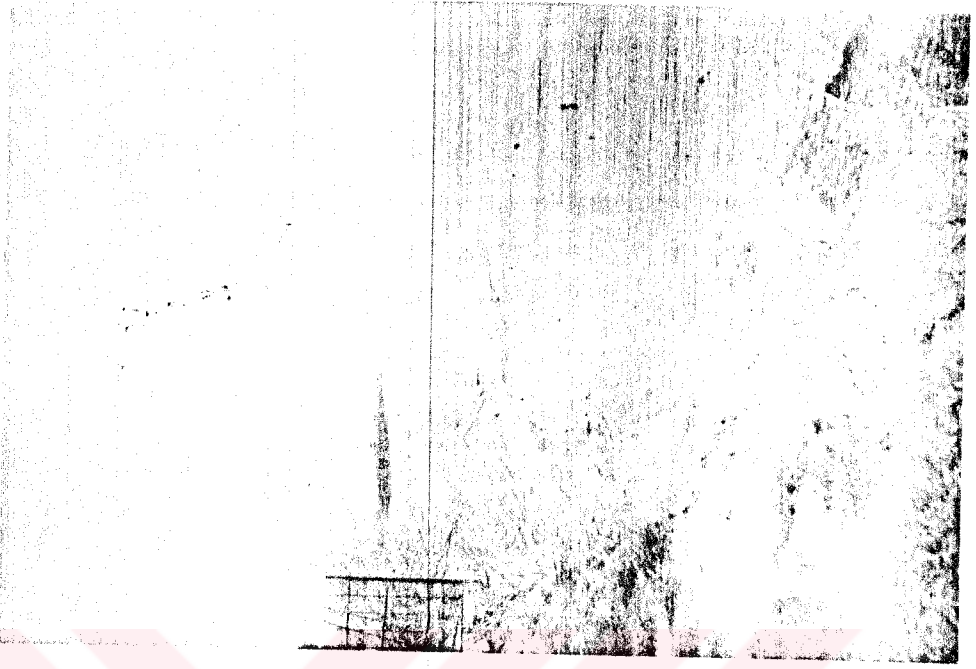
Silivri E-5 karayolu kenarında Fabrika ve Atölye tipi tesisler yer almaktadır. Şehrin içerisinde ise her türlü fonksiyona sahip işyerine rastlamak mümkündür. Sahilde ise cafe ve lokanta türü tesisler yoğunluktadır. Silivri'nin yazlık konut alanları şehir merkezinin W kısmında sahil boyunca uzanmaktadır.



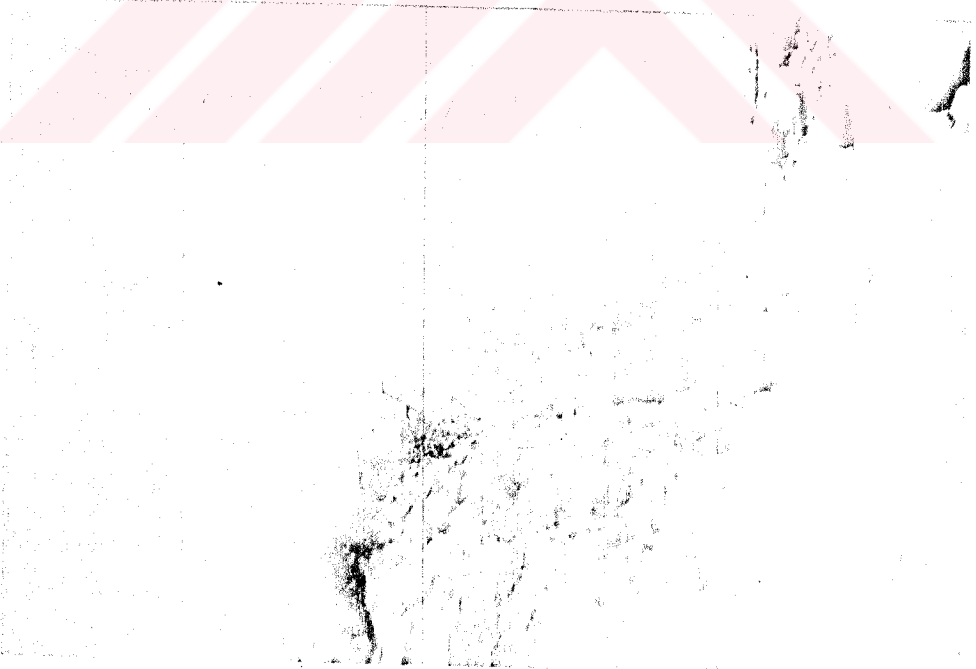
Fotoğraf 8 : Silivri-Silivri'nin E Kenarındaki Falez  
Üzerinden Liman Ve W Sahil'in Görünüşü.



Fotoğraf 9 : Silivri-Sahilden Görünüş.



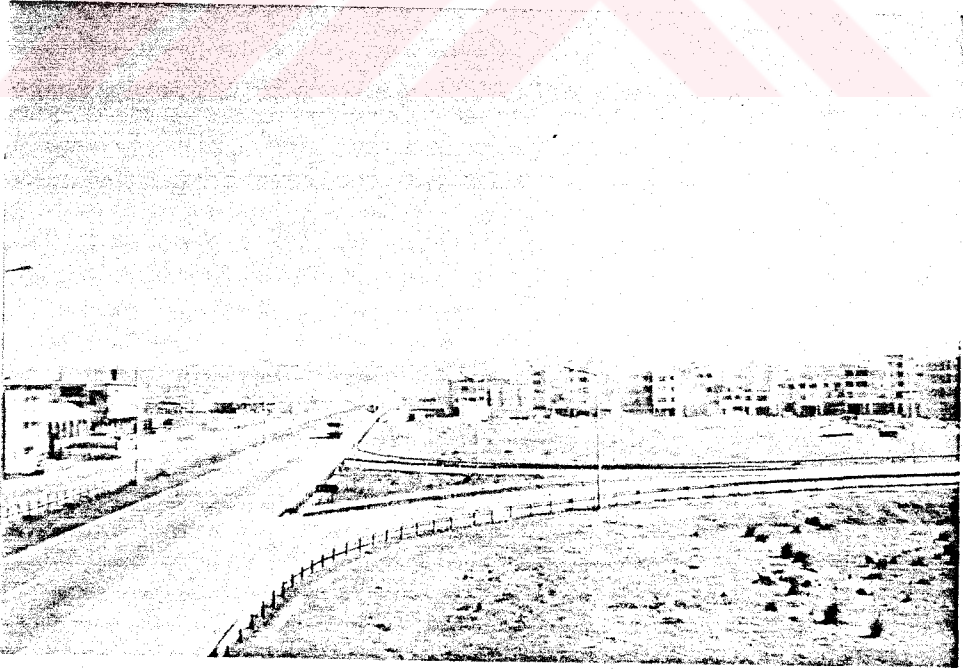
Fotoğraf 10 : Silivri-Limandan E Kıyasının Falezli Yapısı Ve Sahil.



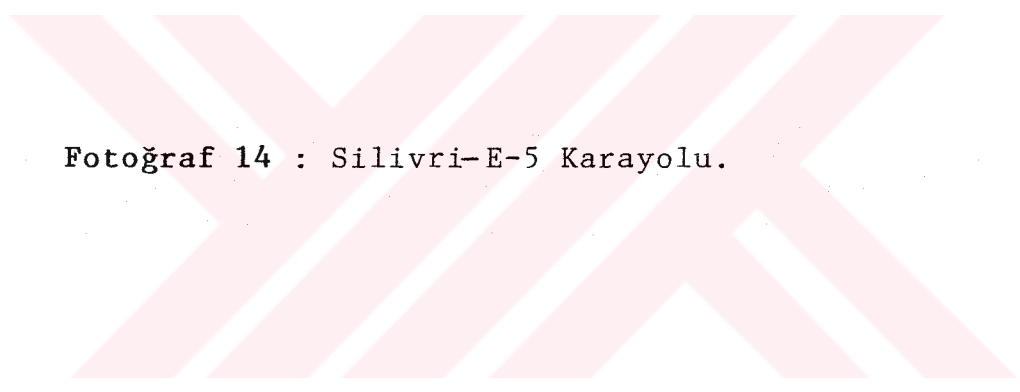
Fotoğraf 11 : Silivri Kıyısı. Falez.



Fotoğraf 12 : Silivri-E-5 Üzerindeki Kavşaktan E-5 Karayolunun W Doğrultusunun Görünüşü.



Fotoğraf 13 : Silivri-Silivri Kavşağından E-5 Karayolunun E Yönündeki Görünümü.



Fotoğraf 14 : Silivri-E-5 Karayolu.

1981



## İKİNCİ BÖLÜM

### 2.1. ÖRNEK BİR YERLEŞME : MİMARŞİNAN

Mimarsinan köyü (**Kalitratya**) İstanbul ilinin Büyükçekmece ilçesine bağlı şehre 39 km Çatalca'ya 15 km, Büyükçekmeceye 15 km, mesafededir. Köyün E' sında Büyükçekmece, N'de Tepecik Köyü W'sında Güzelce ve S'den Marmara deniziyle çevrilidir. Köy marmara sahilinde Büyükçekmece köyünün W kıyısında yer alıp bababurnuna doğru uzanır.

#### 2.1.1. Y e r l e ş m e :

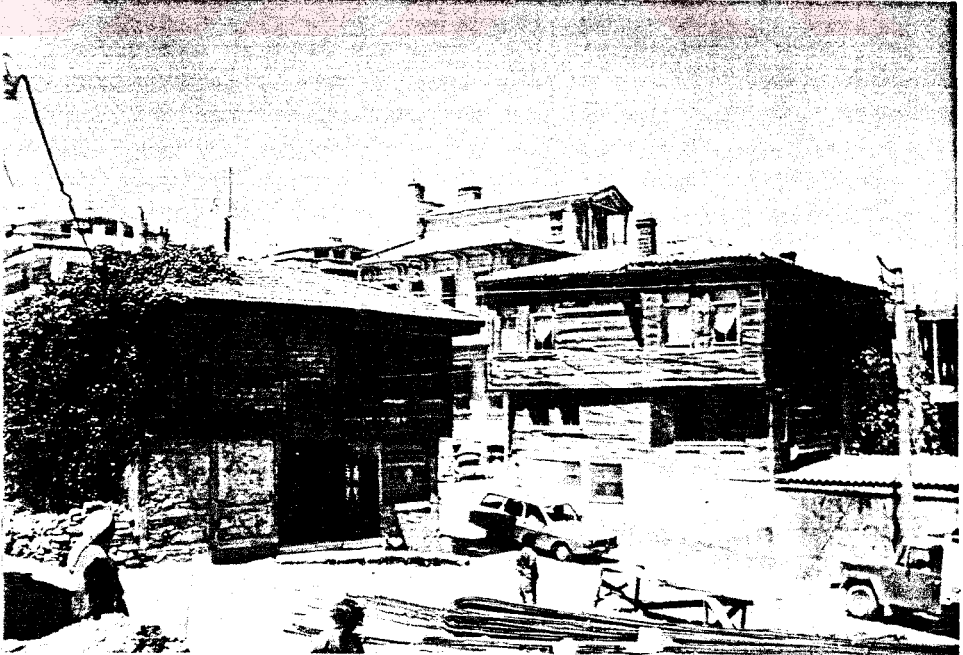
Köy **Kalitratya** adında eski bir rum köyü olup kuruluşu hakkında kesin bir bilgi mevcut değildir.

Köyün kuruluşunda başlıca neden deniz kıyısında yer alması ve bulunduğu yerin deniz nakliyatına uygun olmasıdır. Gerçekten Büyükçekmece koyunun W kenarında yer alan **Kalitratya** Batı Lodos, Karayel rüzgarları estiği zaman deniz vasıtalarına emin bir liman olur. Ancak şiddetli Lodoslarda emin bir liman olmaktan çıkar.

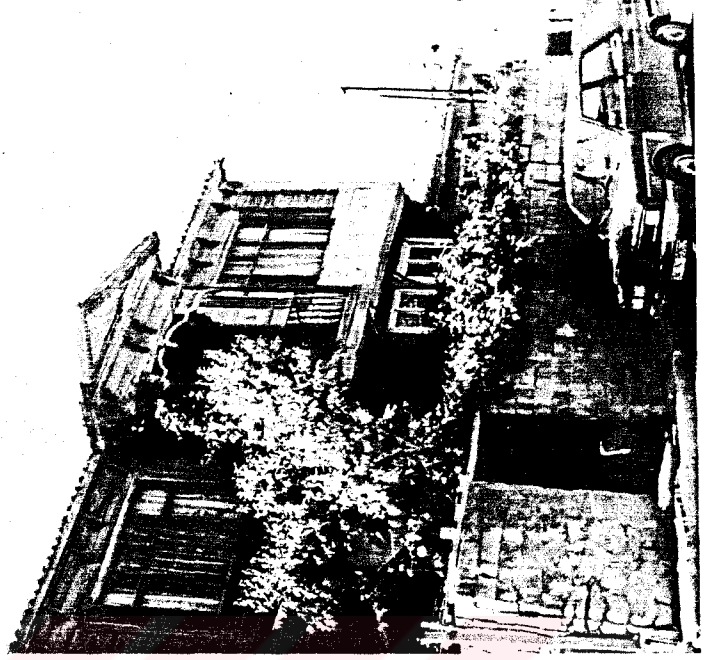
Ruamların kurmuş oldukları bu köyde başlıca faaliyetler, balıkçılık, ve deniz nakliyatına dayanıyordu. Deniz yoluyla getirilen ihtiyaç malzemeleri burada depo edilerek çevre köylere dağıtılıyordu. Ruamlar zamanında köyün çok geliştiği bugün halen ikametgah olarak kullanılan eski meskenlerden anlaşılmaktadır (Resimler : ) 2.3. Katlı köşk diyebileceğimiz ahşap evlerin yanında mallarını depolamak için yapmış oldukları tuğla örme depolar bugün hala mevcuttur.

Cumhuriyetin ilanından sonra 1924'te Yunanistan ile yapılan mubadele ile Selanik şehrinden getirilen Türkler bugün Mimarsinan diye anılan bu köye yerleştirilmişlerdir. Köyün yerli halkının bir kısmıda Yunanistan'a göçmüşlerdir. Köye yerleştirilen ve sermayeden yoksun olan bu Türkler balıkçılık ve tarımla uğraşmışlardır. 1947 yılından sonra bu iki faaliyet yanında yoğurtçuluk faaliyetinin yer aldığı görülmektedir.

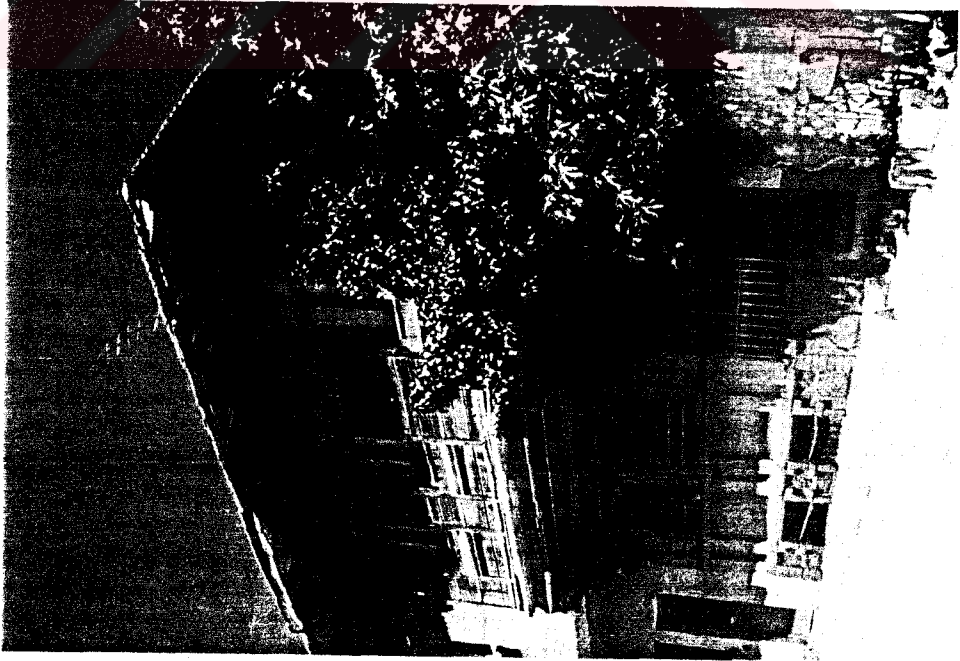
Türklerin köye yerleştirilmesiyle deniz nakliyatı sekteye uğrayan köy 1956-1958 yıllarında yeni köprü ve Londra asfaltının yapılması 1967'den itibaren çimento fabrikasının faaliyete geçmesi köyün yapısını büyük çapta etkilemiş olduğunu gerek köydeki iktisadi canlılık, gerek mesken durumu açıkça belli eder. Köye yerleşen Türklerin bir kısmı Rumların inşa ettikleri evlere yerleşmişlerdir. Londra asfaltının Karamunakalesini artırmasıyla şehirle olan ilişkiler kuvvetlenmiş daha önemlisi geçim kaynaklarının artmasıyla gecekondular yerleşmeleri yerini kasaba ve şehir mesken tiplerine bırakmıştır.



Fotoğraf 15 : Mimarsinan'da Korunmuş Eski Meskenler  
Ve Arka Planda Yeni Yapılar.

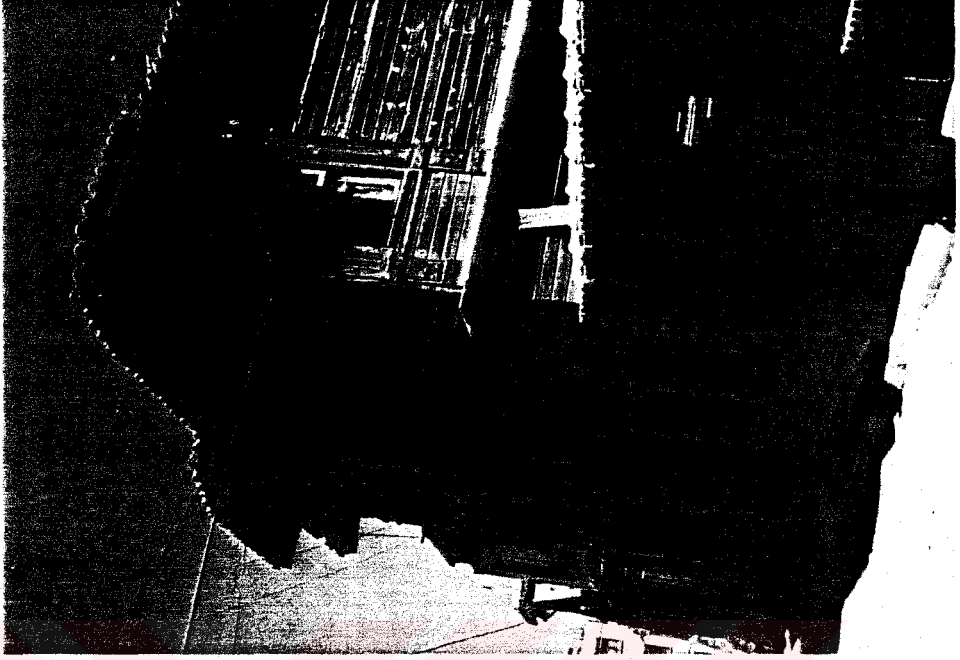


Fotoğraf 16 : Mimarsinan'da İnönü Caddesi'nde Rumlar Zamanından Kalma, Göçmen Bir Ailenin Oturduğu Üç Katlı Ev. 1.Batı (bodrum) Kiler Ve Depo Olarak Kullanılmaktadır.



Fotoğraf 17 : Mimarsinan'da Yeralan Tipik Mesken Tiplerinden Bir Diğeri Üç Katlı Müstakil Bir Bina.

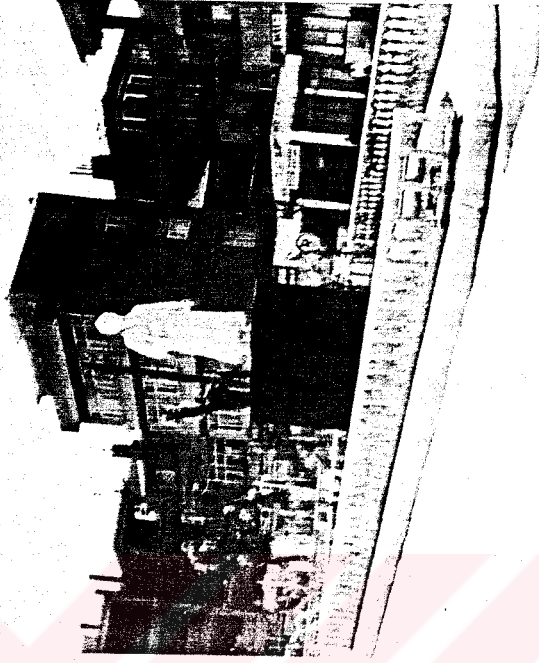




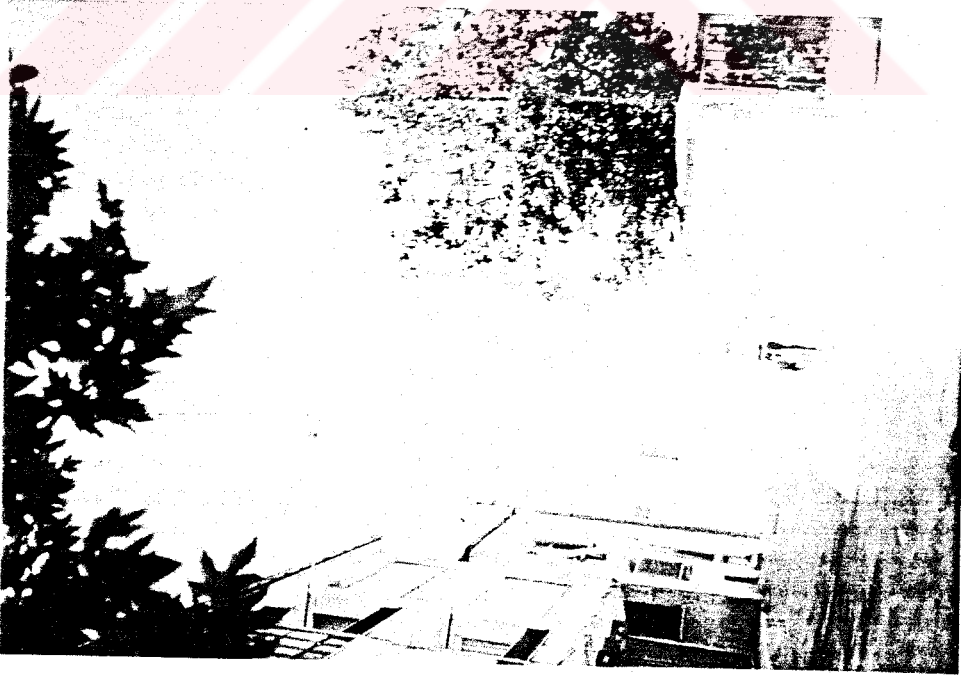
Fotoğraf 18 : Mimarsinan'da Üç Katlı Ahşap Sanatsal Ve Mimari Özellikleri Çevresine Oranla Çekici Olan Bir Mesken.



Fotoğraf 19 : Mimarsinan'da Yıkılmaya Bırakılmış Meskenlere Bir Örnek.



Fotoğraf 20 : Mimarsinan Meydan Parkı.



Fotoğraf 21 : Mimarsinan Camisi, Mimarsinan'da Yer-  
alan tek Camii'dir.

2.1.2. N ü f u s :

Mimarsinan'da da diğer çevre yerleşmeler gibi yazlık ve kışlık nüfus ayrıcalığı mevcuttur. Fakat diğer yerleşmelere (Güzelce, Kamiloba vs) göre bu oran daha azdır. Çünkü Mimarsinan'da sanayi sektörü gelişmiştir. Buna bağlı olarakta daimi yerleşmeler vardır. Burada sürekli ikamet etmekte olan nüfus tarımdan sanayi'ye kaymış nüfustur. Bu nüfusun büyük bölümü çevre yerleşmeler (Mimarsinan, Tepecik)'den oluşmaktadır. Bu kesimde yeralan yerleşmeler gibi Mimarsinan'ın nüfusu hakkında bilgi edinmek için sayım sonuçları ile değerlendirme yapmak sağlıklı olmaz.

**D.İ.E. Göre Mimarsinan'ın Nüfusu**

<u>Y ı l</u>	<u>E r k e k</u>	<u>K a d ı n</u>	<u>T o p l a m</u>
1935	586	511	1137
1940	1779	598	2377
1945	1184	646	1830
1950	-----	-----	1312
1955	2323	712	3035
1960	1284	722	2006
1965	869	768	1637
1970	1266	1030	2296
1975	1178	1054	2232
1980	1781	1357	3138
1985	2286	1797	4083

Bugün ise Mimarsinan'ın nüfusu 10.000 civarındadır. 5 y ıl gibi kısa bir sürede nüfusun iki katına çıkmasında bu kesimde 1985 yılından sonra görülen sanayi atılımının etkisi çok büyüktür.

Mimarsinan'da erkek nüfus oranı, kadın nüfusa oranla daima fazla olmuştur. Bunun nedeni önceleri askeri nüfus fazlalığı idi. Daha sonra ise sanayii nüfusun erkeklerden oluşması bu sonucu yaratmıştır.

2.1.3. E - 5'in Mimarsinan Köy Yerleşmesine Etkileri :

1937 yılında açılan Londra asfaltının yetersiz kalmasıyla 1956 yılında inşasına başlanan E-5 karayolu kurulduğu tarihte ihtiyaca fazla geliyordu. Bugün ise bu yol özellikle tatil aylarında ve hafta sonlarında araçların konvoy halinde sıralandığı bir karayolu haline gelmektedir. Bunun başlıca nedeni İstanbul'un sayfiye yeri olan merkezler ile İstanbul arasındaki bağlantının sağlandığı yegane (tek) yol olmasıdır.

Yol gibi sosyal fonksiyonlara sahip olan tesislerin çevreyi etkilemeleri doğaldır. Yol etkilediği sahalarda üzerinde bazen olumlu bazense olumsuz etkiler yapmaktadır. Mimarsinan'da E-5'in etkilerine baktığımızda, yolun kurulduğu günden itibaren bu etkiler görülmektedir. Yol geçtikten sonra büyükçapta tarımsal arazi Ak çimento ve Marmara Petrol tarafından satın alınmıştır. Buna bağlı olarak tarımsal alan küçülmüştür. Ak çimento satın aldığı arazi üzerinde 1967 yılında bir fabrika inşa etmiştir. Fabrikanın kuruluş yeri olarak bu alanı seçmesinde munakale imkanlarının iyi olması başlıca neden olmuştur. Gerek pazar'a, gerekse hammaddeye kolaylıkla erişme kolaylığı vardır. Fabrikaya bağlı olarak kurulan yan tesisler önce fabrika çevresine, sonra yol boyunca yayılmıştır. Fakat burada asıl belirleyici neden yoldur. Bu kesimde tarımsal faaliyet imkansızdır.

Mimarsinan'dan W'ya Güzelce'ye doğru baktığımızda arazinin hemen hemen tamamı ekilmeden bırakılmıştır. Bunun nedeni E-5 kenarındaki arazinin kışlık konut yapımı, sahil ise yazlık konut yapımıyla uğraşan kuruluşlarca parsellenmiş olmasıdır. Bu parsellerin bazıları inşaat halindedir. Fakat parsellenmiş ve ekilmemiş arazide az değildir. Bu

kesimde yol kenarında kurulan Tekfen, Batıkent, Güneşkent vs, yerleşim merkezleri daha çok kışlık ikametgah olarak düşünülmüştür. Bu alanın önceleri fazla tercih edilmeyişinin nedeni olarak kıyının falezli oluşu ve fabrika dumanlarının bu alanı etkilemiş olmaları gösterilebilir. Bugün ise kıyıların dolması nedeniyle şehre yakın alanların özellikle büyükşehir sahifiye alanlarının olumsuz şartlar arz eden kısımları dahi dolma noktasına gelmiştir. Bugün Mimarsinan İle Güzelce arasına baktığımızda şantiyelerin ardı ardına çalıştığını görürüz. Bu şantiyeler bütün hızlarıyla çalışırken bu kesimde alt yapının yapılmadığını görürüz. Bir çok yerleşim merkezinde görülen alt yapının sonradan yapılması işlemi umarızki, burası içinde söz konusu olmaz. Bu alanda bir köstebek yuvasını andırırçasına her gün bozulmaz. Fakat bu alanda gerek emlakbank projesi olan Batıköy gerekse diğer yazlık konutlar genel görünüm olarak bir planlamanın yapıldığını göstermektedir.

Bu alanda Emlak Bank tarafından inşa edilen Batıköy ticaret merkezi yakın ve uzak çevresine hizmet vermek üzere planlanmıştır. E-5 karayolu ile sahil arasında yer alan bu tesisler ulaşımın kolay olmasıyla (özellikle kışlık konutlarda) İstanbul içinde iş sahibi olanların da ikametgah alanı haline gelebilecektir. Bu kesimde yolun sahil kesiminde tamamlanmış tesise rastlamak neredeyse mümkün değildir.

Mimarsinan köyü tipik bir kasaba görünümündedir. Yerleşme eski ve yeni konutların karışımını gösterir. Bina yükseklikleri en fazla 5-6 kattır. Bunun başlıca nedeni bu alanda kanalizasyonun bulunmayış ve imar planlarının bu nedenle çok katlı binalara izin vermemesidir.

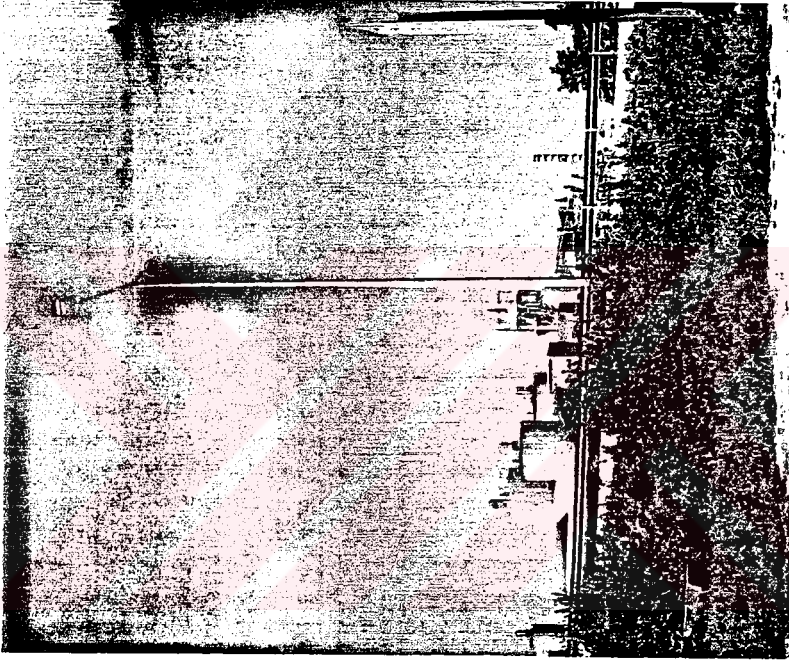
Mimarsinan'ın E-5 karayoluna kıyı olan kısmı ise bu kesimdeki sanayi kuruluşları ve sahildeki yazlık inşaatlarında etkisiyle çini, mermer, kereste, biriket vs. atölyelerin oluşmasına neden olmuştur.

Büyükçekmece gölünün W' kıyısında, E-5 karayolunun N' kenarında kurulmuş olan Ak Çimento fabrikası bir sanayi kompleksi haline gelmiştir. Kurulduğu yıllarda bazı kuruluşlarca kuruluş yerinin uygunsuz olduğu belirtilmiş ise de bu bir sonuç vermemiştir. Bugün fabrika çevresinde biriket çini, mermer, oto tamir ve bakım atölyeleri vs. gelişmiştir.

Hammaddeye yakınlık nedeniyle burada çini ve biriket fabrikaları kurulmuştur. Fabrikaya hammadde ve fabrikadan mamül madde taşıyan araçların bakım ve onarımı . amacıyla fabrika çevresinde başka bir ekonomik faaliyet olarak oto tamir, bakım ve kaporta atölyeleri ortaya çıkmıştır. Buraya gelen araçların ve E-5 karayolu üzerinden transit olarak geçen araçların ihtiyacını karşılamak üzere bu kesimde yolun sağ ve sol tarafında iki petrol istasyonu kurulmuştur. Yine bu kesimde SABANCI HOLDİNG'in bir yan kuruluşu olan Marsa Yağ Fabrikası bulunmaktadır. Bu kesimde gelişen sanayi faaliyetleri İstanbul şehir merkezi dışında kurulmuş, şehir ihtiyacına yönelik tesislerdir. Fakat İstanbul şehir merkezinin dış bölgelere doğru koyması bugün değilse bile yakın bir gelecekte burasının şehrin içinde bir alan olarak karşımıza çıkmasına neden olacaktır.

Mimarsinan köyünün N' kısmında konutlar sanayi tesisleri ile iç içe ve 1-2 veya 3 katlıdırlar. Bu kesimde gecekondü tipi konutlar göze çarpmaktadır. Bunun başlıca nedeni olarakta ikamet eden kişilerin genellikle işçi aileleri olması ve maddi durumu iyi olan kişilerin bu alanı çimento tozları nedeniyle ikamet yeri olarak seçmemeleri gösterilebilir. Bu alanda ikamet eden kişiler fabrikadan çıkan duman nedeniyle özellikle solunum yolu rahatsızlıklarına maruz kaldıklarını söylemektedirler. Bu sahanın sağlık için olumsuz etkilerini görebilmek için bu kesimden yolcu olarak geçmek dahi yeterlidir. Çevredeki ağaçların gelişmeleri tamamen durmuş, tarım alanları ya ekilmemiş ya

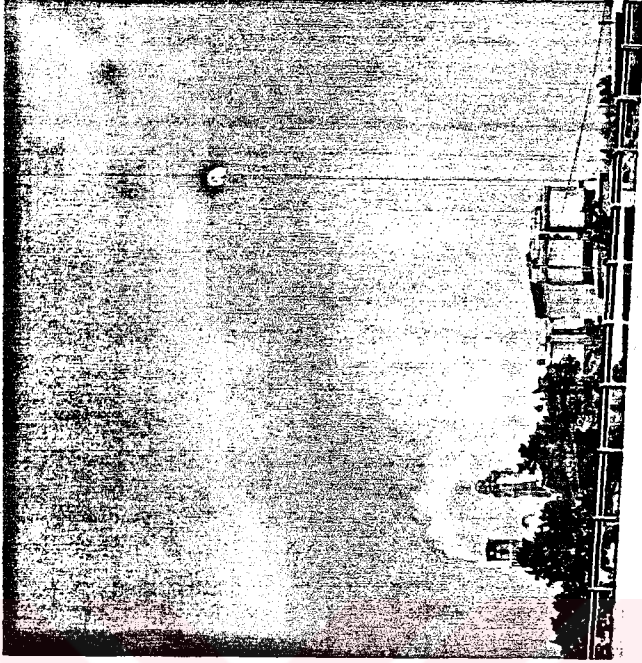
da çok verimsiz olarak ürün alınabilecek duruma gelmiştir. Fabrikanın çevreye olumsuz etkisi 5 km<sup>2</sup> olan dahilindedir. Bu etki hakim rüzgar yönünde 6-7 km'dır (Harita). Bu sanayi kompleksinin ardında karşımıza yine konut sanayi karışımı bir saha çıkmaktadır. Fakat bu alandaki sanayi tesisleri çevre üzerinde fazla olumsuz etkiler yaratmamaktadır.



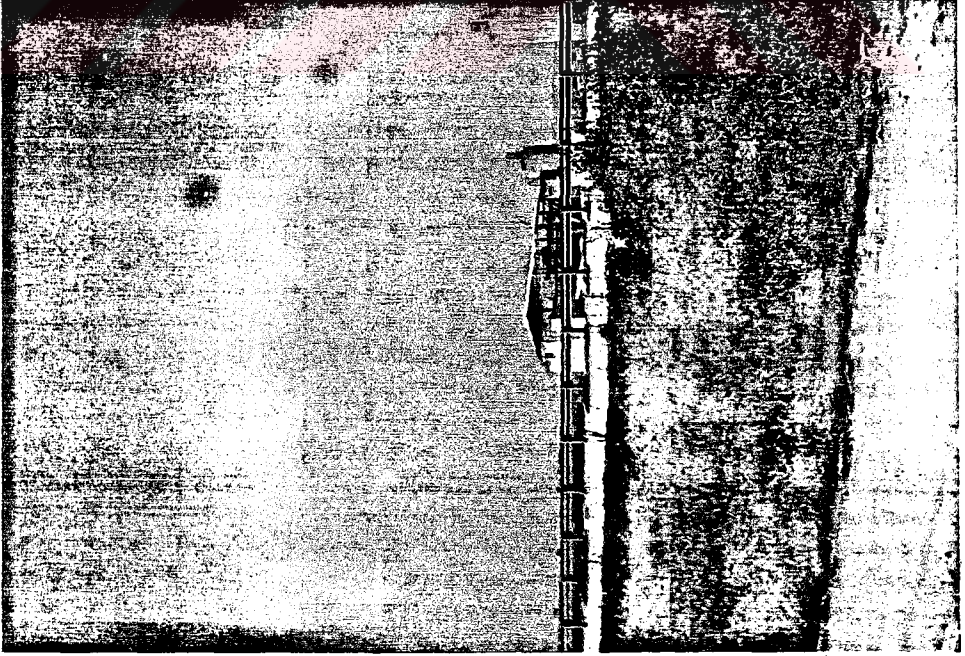
**Fotoğraf 22 : Ak Çimento Fabrikası Kompleksinden Bir Bölüm.**

E-5 karayolunun bir kesimi üzerinde yer alan bir diğer tesisde Furuko-Tamek meşrubat deposudur. Bu alan hem yazlık ikametgah sahaları olan Büyükçekmece, Mimarsinan, Güzelce, Kumburgaz, Kamiloba, Celaliye, Selimpaşa, Silivri vb gibi alanlara hem de İstanbul'a yakınlığı nedeni ile ulaşımın kolay sağlanması açısından uygun bir noktada kurulmuştur.

Yine bu saha içerisinde kurulmuş bulunan Un Fabrikası çevrenin buğday'ını değerlendirip İstanbul'un un ihtiyacının bir kısmını karşılamaktadır.



Fotoğraf 23 : E-5 Karayolundan Fabrikanın Bir Bölümünün Görünüşü.



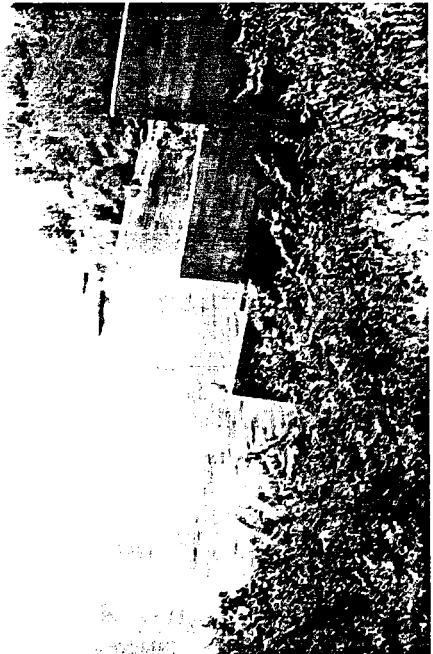
Fotoğraf 24 : Çimento Fabrikası.



Bu sahanın bir diğ er sanayii kolu ise kereste fabrikaları ve atölyeleridir. Yolun her iki tarafında kurulmuş olan tesislerde son yıllarda (özellikle 1980 sonrası) büyük faaliyet gösteren inşaat sektörünün (yazlık/kışlık) ihtiyacına yönelik çalışmaktadır.

Bütün bu sanayi tesislerinin kuruluş yeri olarak burayı seçmelerindeki ortak özellik E-5 karayolu gibi bir karayolunun mevcudiyetidir.

Mimarsinan'da ikametgahlar üzerinde yolun ve denizin etkileri açıkça görülür. Köy hudutları içerisinde yer alan W kesiminde bu durum açıkça gözlenmektedir. Bu kesimdeki yerleşmelerin çoğu inşa halinde olmasına rağmen yapılaşma amaçları farklıdır. Yolun kenarında yer alan tesisler daha ziyade kışlık ikametgah olarak inşa edilirken deniz kenarında yazlık tesisler inşa edilmektedir. Bu iki alan arasında parsellenmiş boş arsalar ayırıcı durumdadırlar. Fakat yakın bir gelecekte bu sınırların ortadan kalkacağı bu sahanın genel olarak kışlık ikametlere sahne olacağını söyleyebiliriz.



**Fotoğraf 25 : Mimarsinan-Sahilden Bir Görünüm, Falezli Kıyı Ve Uzak Planda Güzelce Burnu.**

2.1.4. Mimarsinan' da Arazi Kullanımı :

Mimarsinan'ın kuruluşundan itibaren çeşitli fonksiyon değişikliklerine uğramıştır. Bugün bir sanayi ve yazlık yerleşim merkezi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Köy yerleşmesi üzerinde en önemli etkiyi çimento fabrikası yaratmıştır. Bu fabrikanın kurulmasıyla köyün coğrafi yapısı hariç hemen hemen herşeyi değiştirmiştir. Bu değişimleri şöyle sıralayabiliriz :

- 1 - Sosyal Yapıdaki Değişiklikler,
- 2 - Ekonomik Yapıdaki Değişiklikler,
  - a) Tarım,
  - b) Sanayii.

2.1.5. Köyün Sosyal Yapısında - Meydana Gelen Değişmeler

Kurtuluş Savaşı sonrası, 1924 yılında yapılan mubadele ile köye yerleştirilen Müslüman Türk nüfusu köyün yeni sakinleri olmuşlardı. Köye yerleştirilen bu kişiler daha önce Rumlar zamanında yapılan sosyal faaliyetlerden (yapıdan) farklı bir sosyal yapıyı köye getirdiler. Türklerin gelişimiyle Rumlar zamanında yapılan ticaret faaliyetleri yok olma noktasına gelmiştir. Köyün yeni sakinleri sermayelerinin çok az oluşu ve geldikleri yerde değişik bir faaliyet türü olan tarımla uğraşmış olmalarının sonucu olarak Mimarsinan'da tarımla uğraşmaya başladılar. 1950'li yıllara kadar köy bu mütevazı yapısı içerisinde çevrenin en önemli tarımsal ürün ihracatçısı merkezlerinden biri oldu. Liman vasıtasıyla köyde yetiştirilen kavun, karpuz vs. ürünler başta İstanbul olmak üzere çevre yerleşmelere satılıyordu. Köyde o dönemleri yaşayan köy sakinleri eskiyi

özlemle anarken,

*"Bizler günlerce ürünlerimizi satabilmek için limanda günlerce sıra beklerdik. Ürünlerimiz fazlalık nedeniyle çürürdü. Bugün ise bütün ihtiyaçlarımızı çevre yerleşmelerden temin etmek zorundayız"!....*

diyorlar ve bu durumdan yakınıyorlar.

Köydeki bu sosyal yapının değişmesinde, köyün içerisinden geçen karayolunun etkisiyle gelişen sanayinin, etkisi büyüktür. Köyde 1960'lı yıllarda kurulan Çimento fabrikası bu değişmedeki en önemli etkindir. Fabrika'nın kurulmasında ulaşımın yanında şu etkenlerde yer almıştır.

- 1 - Ucuz Arsa,
- 2 - Hammaddeye Yakınlık,
- 3 - Pazara Yakınlık,
- 4 - İş Gücü,
- 5 - Siyasal Faktörler.

Çimento yükte ağır, parada hafif bir maddedir. Erken bozulabilir olduğu için fabrika pazar'a yakın kurulması ekonomik bakımdan gereklidir. Kurulduğu tarihte Nazım Plan bürosu tarafından yerinin uygun olmadığına dair rapor verildiği halde bu rapor dikkate alınmamıştır. Fabrika'nın kurulması bu alanda bir çok değişikliğe beraberinde getirmiştir. Bunların başında tarımsal nüfus yapısının, sanayi nüfusu lehine değişmesi gelir. Fabrikaya dışarıdan çalışmak üzere gelen kişiler fabrika çevresinde inşa ettikleri yapıları ikametgah olarak kullanmaktadırlar. Bu kişiler

daha ziyade (arsa ucuzluğu nedeniyle) Tepecik köyü ile Mirmarsinan arasındaki alanı tercih etmektedirler. Fabrika çevresinde, fabrikada çalışanlara hitaben lokanta, kahvehane vs. tesisler yer almıştır.

Fabrikada üretilen çimentoyu nakleden kamyonlara hizmet vermek amacıyla kurulan oto kaporta, tamir ve bakım atölyeleri açılmıştır. İstanbul içerisindeki dükkanların kiralarının çok fazla olması, yer yokluğu gibi nedenlerde bu alanın tercih edilmesinde rol oynamıştır. Hizmet verdikleri araçların sahasında genişlemiştir. Bugün bu tesisler yalnızca fabrikadan nakil yapan araçlara hizmet vermekte kalmamaktadırlar. E-5 ve Çatalca yolu üzerinde bir çok oto kaporta tamir ve bakım atölyeleri vardır.

Bu atölyeleri şöyle sıralayabiliriz :

<u>Tesisin Türü</u>	<u>Tesisin Sayısı</u>
Oto Tamircisi	7
Oto Balata Dükkanı	2
Oto Yedek Parçacısı	15
Oto Eksoz	3
Oto Boya	6
Oto Kaporta	9
Oto Lastik Tamiri	6
Oto Motor Tamiri	12
Oto Cam Satıcısı	2
Oto Makas Tamircisi	4
Oto Tornacı	5
Oto Elektrik Tamircisi	3
Oto Radyatör	2
Makina Montaj	1
Oto Yağlama	1
Oto Kilit Döşeme	1
Reno Servis	1

<u>Tesisin Türü</u>	<u>Tesisin Sayısı</u>
Tofaş Servis	1
Akü Montaj Tamiri	1
Mazot Pompa Tamiri	1
Oto Cant Tamiri	1
Tamirhane Kurtarıcı	1
Lastik Ve Akü Bayi	1
Oto Balata	1
Rot Balans	1
Lastik Bayi	1
Karbüratörcü	1
<b>T O P L A M</b>	<b>20</b>

Bu sahada yer alan diğer sanayii kollarını Fabrikalar ise şöyle sıralayabiliriz.

<u>Tesisin Türü</u>	<u>Tesisin Sayısı</u>
Kereste Fabrikası	4
Un Fabrikası	2
Mermer Fabrikası	1
Ekmek Fabrikası	2
Dokuma Fabrikası	2
Marley Fabrikası	1
Keçe Fabrikası	1
Düğme Fabrikası	1
Deterjan Fabrikası	1
Çelik Sanayii	1
<b>T O P L A M</b>	<b>16</b>

İ M A L A T H A N E L E R

<u>Tesisin Türü</u>	<u>Tesisin Sayısı</u>
Mermer İmalathanesi	3
Keçe İmalathanesi	1
Deterjan İmalathanesi	1
Betondirek İmalathanesi	1
Koltuk İmalathanesi	1
Damper-Dilgil İmalathanesi	4
Mozaik İmalathanesi	6
Taş Öğütme İmalathanesi	1
Çini İmalathanesi	2
Merdiven İmalathanesi	1
Tanker (Su) İmalathanesi	1
Depo İmalathanesi	1
Panjur-Doğrama İmalathanesi	1
Yoğurt İmalathanesi	1
Kepçe (Mutfak) İmalathanesi	2
Tekne İmalathanesi	1
Marangoz İmalathanesi	1
Profil Doğrama İmalathanesi	2
Deniz Motoru Tamirat İma.	1
Kereste Satış İmalathanesi	1
<b>T O P L A M</b>	<b>33</b>

Köy hudutları içerisinde yer alan diğer sosyal içerikli tesisleri ise şöyle sıralayabiliriz.

<u>Tesisin Türü</u>	<u>Tesisin Sayısı</u>
Camcı	1
İnşaat Malzemeleri Satış	
Departmanı	7
Avize Galerisi	1
İnşaat Yazahanesi	1
Bira Meşrubat Satış	
Departmanı	1

<u>Tesisin Türü</u>	<u>Tesisin Sayısı</u>
Çiçek Sera ve Muhtelif	
Bakım Aletleri	1
Kum Satış Deposu	2
İnşaat Demiri Bayi	1
Çimento ve Nalburiye	1
Su Ve Nalburiye	1
Nalburiye	3
Çimento Nakliye	8
Çimento Bayiisi	5
Benzin İstasyonu	1
Mobilyacı	2
Kırtasiye	1
Saç Profil Satış	1
Tuhafiyeci	1
Fotoğraf Stüdyosu	1
Manifatura	2
Un ve Yem Bayiisi	1
Tüpgaz Bayiisi	2
Züccaciye	1
Butik	1
Ayakkabıcı	1
Elektrikçi	2
Mali Müşavir	1
Emlak Bürosu	2
Eczane	1
Birahane	1
Börekçi	1
Kasap	2
Kuruyemişçi	2
Manav	3
Kuaför	4 (1'i bayan)
Büfe	2
Kahve	9
Çay Ocağı	2

<u>Tesisin Türü</u>	<u>Tesisin Sayısı</u>
Pide Salonu	1
Köfteci	4
Bakkal	18
Lokanta	8 (1-et,2-balık, 2-içkili).
<b>T O P L A M</b>	<b>111</b>

Yukarıda belirttiğimiz tesislerinde göstereceği gibi köy artık tarımsal yapıya sahip değildir. Bugün köyün ekonomik yapısına sanayii hakimdir. Bu da beraberinde sosyal farklılığı getirmiştir. Bu tesislerin sahipleri %60 oranında çevre yerleşmelerden %40 oranında ise başta Doğu Karadeniz bölgesi olmak üzere uzak yörelerden gelmiştir.

Sanayii tesisleri içerisinde gerek etkilediği alan, gerekse tesis olarak en önemlisi çimento fabrikasıdır. Bu tesiste devamlı olarak 750-800 işçi çalışmaktadır. Bu sayı inşaat sektörünün faal olduğu yaz aylarında 1000'in üzerine çıkmaktadır. Bu sayı 1970 yılında 550 idi. Görüldüğü gibi 20 yıl içerisinde tesiste çalışan nüfus iki katına çıkmıştır. Bu çevredeki diğer tesislerde (atölyelerde) işçi sayısı 10 kişinin altındadır.

Fabrikanın etki sahasında yer alan Tepecik, Mimarşinan, Büyükçekmece gibi yerleşmelerden en fazla etkiye Mimarşinan kalmaktadır. Fabrikadan çıkan dumanlar rüzgarın SW istikametinde esmesi sonucu köy üzerine sürüklenmektedir. Fabrikanın köy üzerindeki olumsuz etkileri gözle kolayca görülebilmektedir. Fabrikanın bu etkisi dışındada çevreye etkileri fazladır. Yeraltı suyunu kullanması artık suların göle akıtması gibi.

Fabrikada üretilen çimentoyu nakletmek amacıyla 107 tane çimento bayisi mevcuttur. Bu bayiler İstanbul'un



Trakya kesimi başta olmak üzere Tekirdağ ve diğer yakın yerleşmelere dağıtım yapmaktadırlar. Bayi sahiplerinin geneli ya Trakyalı, ya da Karadenizlidirler.

Fabrikanın etrafında kümelenmiş olan oto tamir ve bakım atölyeleri birbirinden farklı fonksiyonlara sahiptirler. Fabrikanın doğu kenarı ile göl arasına inşa edilmiş olan Tecimen sanayi sitesi 100 adet iş yerini kapsamaktadırlar. Bu atölyelerin 72 tanesi faaliyet halindedir. 38 atölye ise boş bulunmaktadır. Bu atölyeler su ihtiyaçlarını yeraltından, kuyular vasıtasıyla sağlamaktadırlar. Bu sitenin haricinde yer alan atölyeler gayri sihhi şartlarda faaliyet göstermektedirler. Sanayi sitesinin mülkiyeti bir tek şahsa ait olup işletenlerin hepsi kiracıdır. Dükkanların bir kısmının boş olmasının nedeni; dükkan sahibinin kirayı peşin olarak istemesinden kaynaklanmaktadır.

1986 yılından sonra yoğunluk kazanmaya başlayan atölyelerin buraya kaymasının nedenlerini şöyle sıralayabiliriz :

- 1 - İstanbul içerisindeki sanayiinin şehir dışına çıkarılması eğilimi,
- 2 - İstanbul şehir içinde kiraların çok fazla olması
- 3 - Bu sahadaki iş imkanlarının artması.

Atölyelerin hizmet verdiği alanlar, fabrikadan (ulaşım) nakliye yapan kamyonlar başta olmak üzere E-5 karayolunu kullanan bazı araçlar ile çevre yerleşmelerdeki araçlardır. Yakın çevrenin genellikle yazlık dinlenme alanlarından ibaret olması bu tür tesislerin bu alanlara girmesini engellemektedir.

Mimarsinan köyü hudutları içerisinde yer alan E-5 karayolunun üzerinde 5 adet kereste atölyesi mevcuttur. Bu atölye ve fabrikalar ürünlerinin %80'ini İstanbul'un bu kesime yakın sahifiye alanlarında (Büyükçekmece, Güzelce, Kumburgaz vs) inşa edilen yazlık tesislere satmaktadırlar. Bu fabrikalar hammadde ihtiyaçlarını Bolu ve Bergama'dan sağlamaktadırlar. Son 1-2 yıldır. Finlandiya'dan bir çam cinsi olan Rethala ağacı ithal edilmektedir. Bu ağaçlar gemilerle Tekirdağ limanına getirilip E-5 karayoluyla atölyelere ulaştırılmaktadır. Bu ağaç kalite bakımından çok değerli olmasada ucuz olduğu için fazlaca müşteri bulmaktadır.

Fabrika ve atölyelerin bu alanda kurulmalarının başlıca nedeni ulaşım kolaylığıdır. Bu tür tesislerin ulaşımı kolay noktalarda kurulması zorunludur. Çünkü ağaç gibi ulaşımı kolay olmayan maddelerin işleneceği fabrikaların yoldan ve yerleşmelerden uzak bir noktada kurulması anlamsızdır. Eğer hammaddeye yakınlık sözkonusu değilse.

Mimarsinan'da üzerinde anket çalışması yaptığımız 22 adet tesisten 2 tanesi 1980 öncesinde kurulmuştur. Bu tesislerden 5 tanesi 1980-1985 döneminde geriye kalan 15 tesis ise 1985 sonrasında kurulmuştur.

Anket çalışması yaptığımız tesisleri şöyle sıralayabiliriz.

- 12 Adet Oto Tamir ve Bakım Atölyesi
- 2 Adet Demir Doğrama Atölyesi
- 1 Adet Sabun ve Asityağı İmalathanesi
- 1 Adet Bakır Dökümhanesi
- 1 Adet Kereste Fabrikası
- 1 Adet Mermer Atölyesi
- 1 Adet Market
- 1 Adet Lokanta

1 Adet Petrol İstasyonu  
1 Adet Çimento Bayisi

Bu anket sonuçlarına göre Tesis sahiplerinin memleketleri itibariyle durumları şöyledir :

Mimarsinan'lı	8
Tepecikli	1
Rizeli	1
Trabzonlu	3
Hopalı	1
Kastamonulu	1
Erzincanlı	1
Sivaslı	1
Kırıkkale-Çorum	1
Çerkezköy-Tekirdağ	1

Anket sonucuna göre bu tesislerden 11 tanesi kurulduklarında bu alanlar boştu. 1 tesis el değiştirmesine rağmen fonksiyonu aynı kalmıştır. 10 tesis ise fonksiyonu değiştirerek aynı mekanda faaliyet göstermiştir.

#### İşlevi Değişen Tesisler

<u>Önceki İşlevi</u>	<u>Şimdiki İşlevi</u>
Tamirhane	Demirdoğrama Atöl.
Yedek Parçacı	Oto Elektrik
Büfe	Market
Birahane	Lokanta
Römörkçü	Bakır Dökümhanesi
Oto Tamirhanesi	Eksoz Servisi
Kamyon Kasası	Demirdoğrama Atöl.
Damper Fabrikası	Chrysler Servisi
Tamirhane	Tofaş Servisi
Deterjan Atölyesi	Makas Fren Ayarı

Anket uyguladığımız tesislerden 19 tanesi gün boyu açıkken 1 tanesi 24 saat 2 tanesi ise belirsiz olarak çalışmaktadır.

Bütün bu tesislerin çalışma mevsimi olmayıp sürekli olarak açık bulunmaktadır. Satılan ürünlerin çoğunluğunu el emeği ve yedek parça oluşturmaktadır.

Tesislerin bu kesimde toplanmasında 1986 yılından sonra İstanbul'da uygulanan sanayinin şehir dışına çıkarılması politikasının etkisi büyüktür.

Ak Çimento fabrikasının hemen yanı başında ve Tepecik köyü sınırları içerisinde yer alan sahada yaptığımız anket çalışması sonuçları göstermiştir ki, bu sahada ikamet edenlerin %99'luk kısmı 1980 yılından sonra gelerek buraya yerleşmişlerdir. Burada ikamet eden aileler yapı olarak çekirdek aile yapısına sahiptirler. Ailelerin coğrafi kökenlerine baktığımızda %90'lık bölümünün Karadeniz ve Marmara bölgesi kökenli olduğunu görüyoruz.

Daha önceki faaliyetlerini incelediğimizde ise genelde tarımsal faaliyet olduğunu gördük. Bugün ise hepsi birer sanayii ferdi durumundadır. Genelde; kaporta, inşaat sektörü ve fabrikalarda çalışmaktadırlar.

Bu kısımda da su ihtiyacı genel olarak kuyu sularından sağlanmaktadır. Şehir suyu yalnızca geceleri ve belirli sürelerde akmaktadır. Gerekli olan suyun kullanım amaçlı olanı kuyulardan temin eden aileler içme suyu ihtiyaçlarını'da Tepecik köyü meydanındaki çeşmeden gidermektedirler.

Bu kesimde konutların %50'lik bölümü kiralık olarak kullanılmaktadır. Evlerin kanalizasyonu olmadığından atık sular fosseptik kuyulara akıtılmaktadır. Bu durumda

kuyuların sık sık boşaltılmasını gerektirmektedir. Kuyuların bulunması burada önemli bir sivrisinek sorunu yaratmıştır.

Alt yapının eksikliği özellikle yağmurlu havalarda, yolların çamur ve balçık haline gelmesine neden olmaktadır.

Bütün bu yerleşmelerin burada bulunmalarının başlıca nedeni; E-5 karayolu ve yolun etkisine bağlı olarak oluşan faaliyetlerdir.

Mimarsinan ile Tepecik köyü S kesimi ayrılamaz bir şekilde birleşmiştir. Bunun nedeni Mimarsinan'daki işyerlerinde çalışan nüfusun bir bölümünün Tepecik ikamet etmesidir.

#### 2.1.6. M i m a r s i n a n ' d a Ç e v r e S o - r u n l a r ı :

Plansız bir şekilde tarımsal yapıdan uzaklaşan köy için bir çok sorun mevcuttur. Bunların en önemlisi Çimento fabrikasının çevreye verdiği etkidir. Bunun yanı sıra diğer sanayii kollarıda gelişi güzel yerleşmişlerdir.

Biz coğrafyacılar için çevre sorunları mekan üzerinde değişim yaratmadığı müddetçe fazla önemli değildir. Eğer bir yerleşmeyi Mimarsinan'da olduğu gibi tamamen etkilemişse bu durumu incelemeden geçmemiz mümkün değildir.

##### 2.1.6.1. H a v a K i r l i l i ğ i :

Mimarsinan çimento fabrikasının zehirli gazlarıyla yüklü bir atmosfere sahiptir. Bu durum son yıllarda bacalara filtre takılmasıyla azalmışsa da yok olmamıştır. Hiç bir kimyasal analiz yapmadan bu durumu görmemiz mümkündür.

Akşam ve sabah saatlerinde özellikle havanın kapalı olduğu günlerde genzimizin yandığını görürüz. Hava yoğundur. Havadaki oksijen oranı azalmıştır.

Hava kirliliği bitkiler üzerinde de açıkça görülür. Ağaçların büyümesi durmuş, bazı ağaçlar kurumuştur. Sebze tarımı yok denecek kadar azdır.

Hava kirlilik nedeniyle yöre halkında çeşitli rahatsızlıklar görülür. Bunların başında solunum yolu rahatsızlıkları gelir. Astım en çok görülen rahatsızlıktır.

#### 2.1.6.2. S u S o r u n u :

Mimarsinan hemen başında İstanbul'a su sağlayan Büyükçekmece gölü olduğu halde su kıtlığı çekmektedir. Su genelde kuyulardan sağlanmaktadır. Bu da yeraltı suyunu azaltmaktadır. Kanalizasyon şebekesinin sağlıklı olması yeraltı sularının kirlenmesinide sağlamaktadır. Yeraltından temiz olarak çıkarılan su kullanıldıktan sonra atık su halinde kuyulara göle ve denize bırakılmaktadır. Bu da su'da genel bir kirlilik yaratmaktadır.

Köyde sanayi tesislerinin (atölye, fabrika) yerleşmelerle yakın olması şehir içerisinde çirkinlikler yaratmaktadır. Bunun önlenmesi için bu tesislerin sokaklara sarkan faaliyetlerinin önlenmesi gerekmektedir.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### S O N U Ç ve Ö N E R İ L E R

#### S O N U Ç

İncelemiş olduğum eski ismiyle Londra asfaltı yeni ismiyle E-5 karayolunun çevresindeki yerleşmeler üzerindeki etkisi corafi ve özel şartlara bağlı olarak değişik özellikler gösterir. Edirne'den başlayıp Hatay'a kadar bu böyledir.

E-5 Karayolu çoğu noktalarda çekici gelişmeyi teşvik edici özellikler gösterir (Örneğin; Hendek, Gerede, Düzce vs). Bazı noktalarda ise bu noktaların özel konumları gereği olumsuz etkileri olmuştur (Kamiloba, Celaliye, Sivilivri). Bu durum bu yerleşmelerin fonksiyonlarından kaynaklanır. Eğer bu yerleşmeler sahifiye yeri olmasaydı durum daha değişik olurdu.

E-5 karayolunun inceleme saham içerisindeki kısmında kalan yerleşmelerin burada gelişmelerinin en önemli faktörü denizdir. Eğer bu nokta kıyı şeridi olmasaydı, kesinlikle bugünkü özellikleri görmemiz mümkün olmazdı. Türkiye'de özellikle 1960'lardan sonra büyük gelişme gösteren Turizm Sektörü'ne paralel olarak gelişme gösteren bu kıyı şeridi önceleri yazlık villa, yalı ve sitelerden oluşuyordu. Kumburgaz, Kamiloba, Celaliye, Selimpaşa gibi yerleşmeler sahilden bitişince, sahilde boş konut alanı kalmadı. Yolun sahil kesimi (bataklık, falezlilik hariç) doldu. Bu durumda E-5 karayolunun olumsuz etkisi daha belirgin hale geldi. Çünkü yerleşmelerin burada gelişme nedeni denizdir. Yol uzun süre yerleşmeler için kuzey sınırı oluşturdu. Buna en büyük etken E-5 karayolu gibi işlek bir yolun yaratacağı

olumsuzluklardır. Deniz için kurulan bu yerleşmeler her an için denizle faaliyet halinde olmak durumundadır. Bu da sürekli hareket getertirir. Yol bu hareketi sınırlamıştır. Bu nedenle yolun kuzey (N) kesimindeki gelişme gecikmiştir.

Bugün yoğun talebi karşılamak amacıyla yolun N tarafında ve falezler üzerinde yoğun bir inşaat faaliyeti vardır. Bu durumu bu alanın İstanbul'a yakın olması yaratmıştır. Kolay erişebilir olması başlıca faktördür. Fakat gözden kaçırılmaması gereken bir noktada isim yapmış tatil merkezleri olmasıdır. Buralarda konut sahibi olmak bazı çevreler için önemlidir.

Kıyıdaki bu yerleşmeleri tek tek incelediğimizde şu sonuçlarla karşılaşırız.

- 1 - Bir tatil şeridi olan bu kesimde yerleşmesi belirleyen faktör denizdir.
- 2 - E-5 karayolunun bu yerleşmeler üzerindeki etkileri; olumlu bir kaç etkisi (ulaşıma esnekliği, hareketlilik vs) yanında olumsuz etkileri ağırlıktadır (sanayi'yi çekmesi, gürültü, sitres vs).
- 3 - Yerleşmelerin yazlık ve kışlık nüfusları kıyas kabul etmeyecek ölçüde farklıdır. İnşaat sektörüne bağlı olarak daimi nüfusta bir artış olmuştur.
- 4 - Yolun daimi nüfus üzerindeki etkileri olumludur. Büyük yerleşmelerle ilişkileri artmıştır (iş, eğitim vs).
- 5 - Yaz aylarındaki nüfus patlaması suyu büyük ölçüde tüketmektedir. Bu durum tarımı olumsuz yönde etkilemektedir. Sulu tarım olanağı yok olma noktasındadır.



6 - Yol boyunca yer alan sanayi tesislerinden birkaç tanesi (Un, çimento, Yağ, Kereste Fabrikası) hariç diğerleri kısa mesafelere hizmet vermektedir.

Mimarsinan bu yerleşmeler içerisinde ayrı bir özellik gösterir. Bu yerleşmedeki ağırlıklı fonksiyon sanayidir. Turizm sanayinin yanında ikinci sektördür. Mimarsinan'ı geniş olarak incelememizdeki amaç bu yerleşme ile yol arasındaki ilişkinin diğer yerleşmelere oranla daha fazla ve daha değişik olmasıdır. Yolun olumlu ve olumsuz etkileri bu yerleşmede açıkça görülür. Köyde sanayinin kurulmasında ulaşımın etkisi büyüktür. Sanayi köyün özelliklerini değiştirmiştir. Tarımsal yapıdaki bir yerleşmeyi yok edip sanayiye hakim kılmıştır. Sanayinin gelişmesi turizm üzerinde de olumsuz etkiler yaratmıştır. Köy üzerindeki en olumsuz etkiyi çimento fabrikası yaratmıştır. Gerek tarım için gerekli araziye işgal etmesi, gerek fabrika kompleksi dışında kalan tarım arazisinin çoroklaşmasını sağlayarak tarımı yok etmiştir. Bugün köyde tarımsal faaliyet küçük bahçeler hariç yoktur.

Sanayi tesisleri arasında çimento fabrikasının dışında, göl kenarındaki yağ fabrikası ve yol boyunca uzanan, kereste, un, mozaik fabrikaları ile oto tamir ve bakımıyla ilgili atölyeler yer alır.

Köydeki yerli nüfusun hemen hemen hepsinin sanayi'ye kayması yanında; dışarıdan da sanayide çalışmak üzere gelip köye yerleşenler mevcuttur.

Köyün daimi nüfusuyla yazlık nüfusu arasında fark vardır. Fakat bu fark incelediğim diğer yerleşmelere oranla azdır.

Mimarsinan'ın yazlık alanı köyün W'sında sahil boyunca bir şerit halindedir. Mimarsinan'da havanın fazla temiz olmamasına rağmen bugün bile sahil kesimdeki yazlık konut yapımı devam etmektedir.

### Ö N E R İ L E R

- 1 - Burada yazlık ikametgahlar içerisinden geçen E-5 karayolunun çevresine olumlu etkilerinden daha çok olumsuz etkileri vardır. Bu nedenle E-5'e alternatif bir yol olan yeni otoyol'un kullanılması için yasal düzenlemeler getirilerek trafik bu yola büyük ölçüde kaydırılmalıdır.
- 2 - Yerleşmelerdeki büyüme bir plan dahilinde gerçekleşmelidir. Yaz aylarındaki yoğunluk suyu azaltmakta, atık sular denizi kirleşmektedir.
- 3 - Mimarsinan'da çevre için önemli sorunlar yaratan kirliliğin azaltılması için gerekenler yapılmalıdır. Bunun için çevreye zarar veren tesislere arıtma zorunluluğu getirilerek sıkı kontroller yapılmalıdır. Çimento fabrikası kapalı bir kompleks içine alınmalıdır. Bacalara filtre takılsa dahi yükleme esnasında çevreye büyük oranda çimento tozu yayılmaktadır.
- 4 - Şehrin atık sularını arıtarak çevreye daha az zarar verilmesini sağlayacak projeler bir an önce tamamlanmalıdır.
- 5 - Mimarsinan'da faaliyet gösteren tesislerin hemen hepsinde erkek nüfus çalışmaktadır. Kadın nüfusunda ihtihstam edilebileceği iş kolları açılmalıdır.

B İ B L İ Y O G R A F Y A

Erenya, Çelebi Kömürcüvan : İstanbul Tarihi XVII. asırda  
İstanbul. S.29.

Fidan. İbrahim : 'Trakya'da Kara Ulaşımı' İstanbul Üniver-  
sitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Mezuniyet  
Tezi, 1980.

Öncül, Fuat : Mimarsinan Köyünde Yerleşmenin Gelişmesi ve  
İktisadi Faaliyetler İstanbul Üniversitesi Edebi-  
yat Fakültesi Coğrafya Bölümü, Bitirme Tezi, 1924.

Özbalcı. Üstün : Kamiloba Köyünde Yerleşme ve İktisadi  
Faaliyetler İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakül-  
tesi Coğrafya Bölümü Mezuniyet Tezi, 1975.

Özgüç, Nazmiye : İstanbul'un Trakya İstikametinde Gelişme-  
sı , İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakülteki  
Coğrafya Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul, 1975.

Özgüç, Nazmiye : Turizm Coğrafyası , İstanbul Üniversitesi  
Edebiyat Fakültesi Yayın No : 3203, İstanbul Üniver-  
sitesi Yayın No : 3267 İstanbul 1984.

Özgüç, Nazmiye : Beşeri Coğrafya'da Veri Toplama ve Değer-  
lendirme Yöntemleri , İstanbul Üniversitesi Edebiyat  
Fakültesi, Yayın No : 2511, İstanbul 1984.

Seven, Nihal : Selimpaşa Köyünün Beşeri İktisadi Tetkiki ,  
İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Coğrafya  
Bölümü, Bitirme Tezi, 1963.

Timertekin, Erol : Ekonomik Coğrafya, İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yayın No : 2926 İstanbul 1984.

Timertekin, Erol : Türkiye'de Şehirleşme ve Şehirsizlik Fonksiyonları, I.U. Coğ. Ens. Yayınları No: 72 .

Timertekin, Erol : Trakya'da Coğrafi Müşahadeler". Türk Coğrafya Dergisi, Yıl III, Sayı, 15-16'dan ayrı baskı, İstanbul 1966.

D.İ.E. Nüfus Sayımları



## E K L E R

- 1-Konut anketi.
- 2- İşyeri anketi.
- 3- Fotoğraflar.
- 4- 1/25000 Ölçekli Karayolu Haritası. E-5 Karayolu etrafındaki Tesisler<sup>4</sup>de Gösterilmiştir.
- 5- 1/2000 Ölçekli Mimarsınan Yerleşim Haritası.
- 6- 1/1500 Ölçekli Mimarsınan Arazikullanım Haritası.
- 7- Tepecik Köyü Krokisi.



K O N U T   A N K E T İ

1 - Nerelisiniz ?

2 - Buraya Ne Zaman Yerleřtiniz ?

3 - Aile Reisinin Mesleęi Nedir ?

4 - Aile Kaç Kiředen Oluřuyor ?

5 - Evinizin Durumu (Kira/Kendinin).

6 - Daha Önce Hangi İşte alışıyordunuz ?

7 - Suyu Nereden Temin Ediyorsunuz ?

8 - Sorun Ve Önerileriniz Nelerdir ?

İ Ş Y E R İ A N K E T İ

- 1 - Ticaret Hanenin Cinsi,
- 2 - Kuruluş Tarihi,
- 3 - Sahibi Nereli ?
- 4 - Daha Önce Yerinde Ne Vardı ?
- 5 - Günlük Çalışma Saatleri,
- 6 - Satılan Malların Belirgin Bir Özelliği Varmı ?
- 7 - Mallarını Nereden Temin Ediyorlar ?
- 8 - Söylemek İstedikleriniz Nelerdir ?

H A R İ T A D A ' K İ K İ S A L T M A L A R

B : Bakkal  
Mr: Market  
Gt: Gıda toptancısı  
Ka: Kasap  
K : KAHVEHENE  
BM: Bakkal ve market  
Kum: Kumaşçı  
By: Boyacı  
Mn: Manav  
E : Eczane  
Br: Berber  
Em: Emlakçı  
Züc: Züccacıyeci  
El: Elektrikçi  
Ky: Kuruyemişçi  
Bl: Balık lökantası  
L : Lökanta  
Dön: Dönerci  
Bi : Birahane  
Pas: Pastahane  
Müt: Mütaitlik bürosu  
Bf : Büfe  
Sun: Suntacı  
Nb : Nalbur  
Ft : Fotoğrafçı  
Kır: Kırtasiyeci  
Cam: Camcı  
Kf : Kuaför  
BE : Büro eşyası  
AT : Ayakkabı tamircisi  
SE : Sağlık evi

OT : Oto tamircisi  
T : Tamirci  
KB : Kayık bakımanesi  
D : Depo  
İM : İnşaat malzemesi satıcısı  
MB : MİMAR SINAN BELEDİYESİ  
SU : Su ürünleri kooperatifi  
SHP: Sosyal Demokrat Halkçı Par.  
RP : Refah Partisi



D.İ.E 'ne Göre Kamilöba'nın Nüfusu

Yıllar	Erkek	Kadın	Toplam
1935	1----	---	642
1940	289	329	618
1945	323	339	662
1950	---	---	671
1955	339	343	682
1960	334	318	652
1965	376	326	702
1970	1251	1139	2390 (Celaliye-Kamilöba birleşik)
1975	1397	1272	2669
1980	2390	2152	4542
1985	2228	2022	4250
1990			

# Mimar Sinan'da ölümün adı: Çimento

İSTANBUL (Günes) - Büyük-gekmence-Gözü'nün kıyısında 21 yıldır çimento üreten Ak-Çimento Fabrikası, 10 bin nüfuslu Mimar Sinan beldesini betonlaştırdı. Mimar Sinan beldesinde yaşa-

yanlar evlerin daımlarında artık kırmızı kiremit bulmanın çok zor olduğunu, kırmızı renkteki kiremitlerin gri renkli beton tabakasıyla kaplandığını ve çimento fabrikası kurulmadan önce seveze, tahıl, meyve yetişiren bah-

çelerin görüldüğünü söylediler. Her evde en az bir kişinin astım tedavisi gördüğünü ileri süren Mimar Sinan'lılar bugüne kadar

10 kişinin akciğer kanserinden, 8 kişinin gırtlak kanserinden öldüğünü anlattılar. Vatandaşlar "Kiremitleri betonlaştıran bu havayı biz sükreli soluyoruz. Herpimiz yavaş, yavaş ölüyoruz. Yüzlerimize çalılardaki kiremitler gibi soldu." dediler. Mimar Sinan beldesinin 6 aylık Belediye Başkanları Nail Öztürk, bittin başkanlıklar ayrı ayrı yazı yazdığını ancak karşılık alamadığını belirterek şunları söyledi:

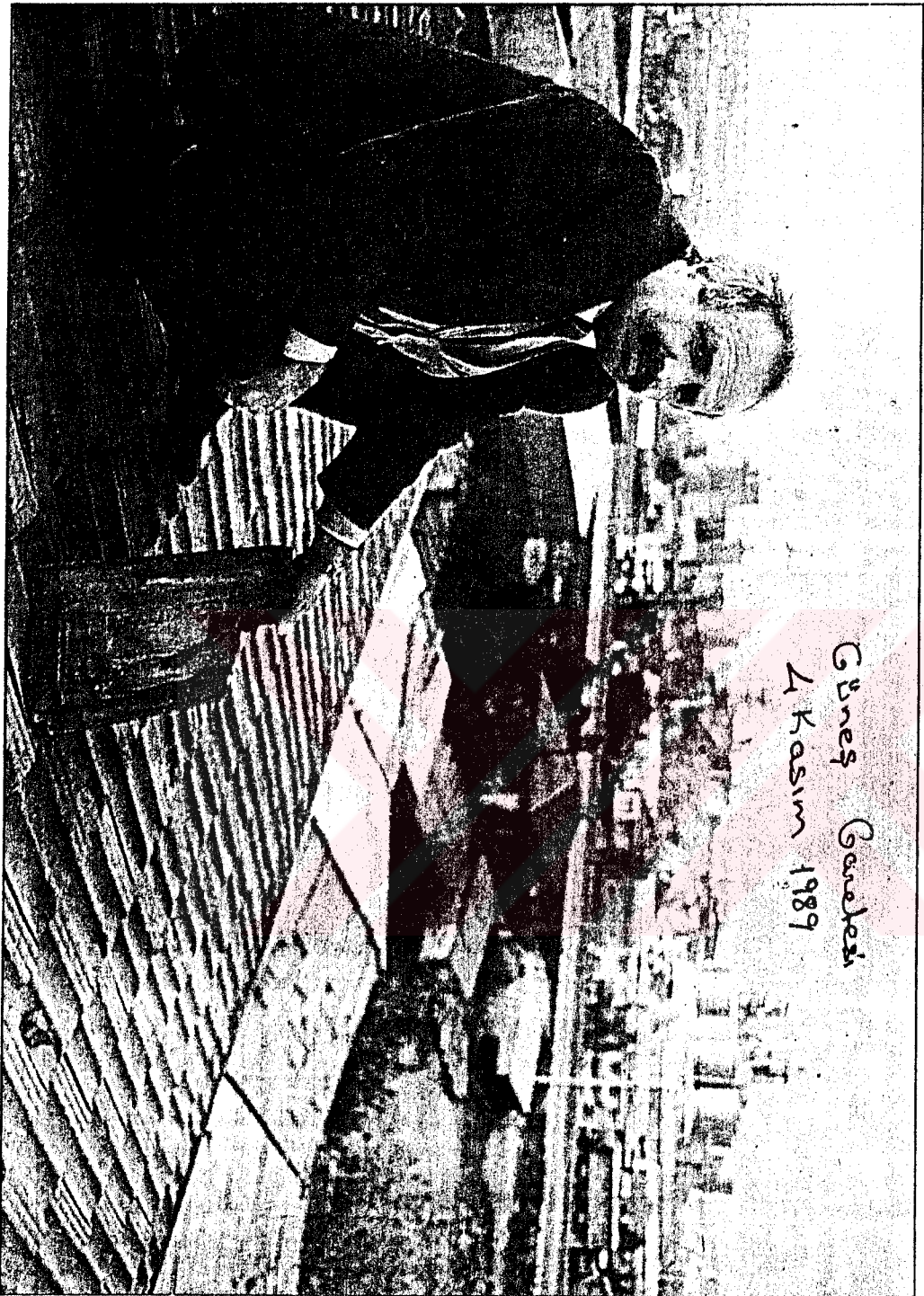
## ÇORAKLAŞTI

"Ben doğma büyüme Mimar Sinan'ım. Beldenin 850 hektarlık verimli arazisinin hemen hemen tamamı çoraklaştı. Şu anda çevrenin yanında, burrada yaşıyanlar da ölüme burun buruna. Gündoğusu ve poyraz rüzgârlarının etkisiyle fabrikanın bacalarından çıkan duman ve yüküleme amındaki tozlar bizim üzerimize yağıyor. Bittin bakamlıklara yazılar yazdım. İşin önemini anlattım. Ama bazı bakamlıklardan gelen yazılarda fabrikadan gelen toz bulurken, bazıları cevap verme gereği bile duymadı. Madem duman temiz, kiremitler boşuna mı betonlaştı, ölenler boşuna mı öldü. Bir zamanlar cennet olan Mimar Sinan beldesi şimdi cehennem döndü."

## ASTIMLILAR

1988 yılında tek ünite halinde kurulan Ak-Çimento Fabrikası şimdi 3 ünite halinde çalışıyor. Fabrikanın bacalarına filtre takılmasına rağmen, yörede yaşayanlar gece olduğu zaman bu filtrelerin devre dışı bırakıldığını söylüyorlar. Semt sakinleri, çimento tozu nedeniyle balkona dahi çıkamayıp, pencerelerini açamadıklarını, arabalarını sükrele ile silmek zorunda kaldıklarını ve yaşama mücadelesi verdiklerini anlatıyorlar. Karısı Nevin Gülkoku'nun, arkadaşısı Gözüllü Demirkaya'nın astım tedavisi gördüğünü belirten Mimar Sinan

Günes Gazetesi  
4 Kasım 1989





Tras Değirmeni şantiyesi

Arka planda Terepik Tras mill erection site

