

**T.C.**  
**MUĞLA SITKI KOÇMAN ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**TARİH ANABİLİM DALI**  
**DOKTORA TEZİ**

**1950- 2000 YILLARI ARASINDA MUĞLA'DA TURİZM**  
**(ULAŞIM- ÖRGÜTLENME- TANITIM- EĞİTİM)**

**HAZIRLAYAN**  
**Recep ARSLAN**

**DANIŞMAN**  
**Prof. Dr. Bayram AKÇA**

**ARALIK 2017**  
**MUĞLA**

**T.C.**

**MUĞLA SITKI KOÇMAN ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**TARİH ANABİLİM DALI**  
**DOKTORA TEZİ**

**1950- 2000 YILLARI ARASINDA MUĞLA'DA TURİZM**  
**(ULAŞIM- ÖRGÜTLENME- TANITIM- EĞİTİM)**

**HAZIRLAYAN**  
**Recep ARSLAN**

**DANIŞMAN**  
**Prof. Dr. Bayram AKÇA**

**ARALIK 2017**  
**MUĞLA**

T.C.

MUĞLA SITKI KOÇMAN ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TARİH ANABİLİM DALI

1950- 2000 YILLARI ARASINDA MUĞLA'DA TURİZM (ULAŞIM,  
ÖRGÜTLENME, TANITIM VE EĞİTİM)

RECEP ARSLAN

Sosyal Bilimler Enstitüsünde

“Doktora”

Diploması Verilmesi İçin Kabul Edilen Tezdir.

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih: 19.12.2017

Tezin Sözlü Savunma Tarihi: 08.12.2017

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Bayram AKÇA

Jüri Üyesi: Prof. Dr. Mehmet TEMEL

Jüri Üyesi: Doç. Dr. Cafer TOPALOĞLU

Jüri Üyesi: Doç. Dr. Dilşen İNCE ERDOĞAN

Jüri Üyesi: Doç. Dr. Barış SARIKÖSE

Enstitü Müdürü: Prof. Dr. Mehmet MARANGOZ

ARALIK 2017

MUĞLA

## TUTANAK

Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün 15/11/2017 tarih ve 812/1 sayılı toplantısında oluşturulan jüri, Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliği'nin 38. maddesine göre, Tarih Anabilim Dalı Doktora öğrencisi Recep ARSLAN'ın "1950- 2000 Yılları Arasında Muğla'da Turizm (Ulaşım, Örgütlenme, Tanıtım ve Eğitim)" adlı tezini incelemiş ve aday 08/12/2017 tarihinde saat 10: 00'da jüri önünde tez savunmasına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini savunmasından sonra 120 dakikalık süre içinde gerek tez konusu, gerekse tezin dayanağı olan anabilim dallarından sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin kabul edildiğine ~~oy birliği~~ ile karar verildi.

Tez Danışmanı  
Prof. Dr. Bayram AKÇA

Üye:

Prof. Dr. Mehmet TEMEL

Üye:

Doç. Dr. Cafer Topaloğlu

Üye:

Doç. Dr. Barış SARIKÖSE

Üye:

Doç. Dr. Dilşen İNCE ERDOĞAN



**YÜKSEKÖĞRETİM KURULU DOKÜMANTASYON MERKEZİ**  
**TEZ VERİ GİRİŞ FORMU**

**YAZARIN MERKEZİMİZCE DOLDURULACAKTIR.**

**Soyadı: ARSLAN**

**Adı: RECEP**

**Kayıt No: 10173029**

**TEZİN ADI**

**Türkçe: 1950- 2000 Yılları Arasında Muğla'da Turizm (Ulaşım- Örgütlenme- Tanıtım- Eğitim)"**

**Y. Dil: Tourism in Muğla Between 1950- 2000 (Transportation- Association- Advertisement- Education)**

**TEZİN TÜRÜ: Yüksek Lisans**

**Doktora**

**Sanatta Yeterlilik**

**O**

**x**

**O**

**TEZİN KABUL EDİLDİĞİ**

**Üniversite: Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi**

**Enstitü: Sosyal Bilimler Enstitüsü**

**Tarih: 08.12.2017**

**TEZ YAYINLANMIŞSA**

**Yayınlayan :**

**Basım Yeri :**

**Basım Tarihi :**

**ISBN :**

**TEZ YÖNETİCİSİNİN**

**Soyadı, Adı : AKÇA, Bayram**

**Ünvanı : Prof. Dr.**

TEZİN YAZILDIĞI DİL: Türkçe

TEZİN SAYFA SAYISI: 432

TEZİN KONUSU (KONULARI):

1. Tarih
2. Turizm

TÜRKÇE ANAHTAR KELİMELER:

1. Muğla
2. Turizm
3. Tarih
4. Ulaşım
5. Dernek
6. Eğitim

İNGİLİZCE ANAHTAR KELİMELER:

1. Muğla
2. Tourism
3. History
4. Transportation
5. Association
6. Education

- |   |                                     |
|---|-------------------------------------|
| 1- Tezimden fotokopi yapılmasına izin vermiyorum                            | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2- Tezimden dipnot gösterilmek şartıyla bir bölümünün fotokopisi alınabilir | <input type="checkbox"/>            |
| 3- Kaynak gösterilmek şartıyla tezimin tamamının fotokopisi alınabilir      | <input type="checkbox"/>            |

Yazarın İmzası:

Tarih : 08/12/2017

## ÖZET

Muğla'da turizm hareketleri 1950'li yıllardan itibaren iptidai şartlarda başlamıştır. 1950 yılında Muğla bulunduğu coğrafyanın da etkisi ile ulaşım ağlarından yeteri kadar yararlanamamış ve dışarıya kapalı bir bölge durumunda kalmıştır. Bu yüzden bölgeye ilk turistler, Yunan adalarından denizyolu vasıtası ile ulaşmıştır. Türkiye hükümetleri turizmin önemi kavramış ve 1950'li yıllardan itibaren turizmin gelişmesi yönünde kanunlar ve yönetmelikler çıkarmıştır. Yapılan düzenlemeler, ulaşım ve diğer altyapı yatırımları neticesinde Muğla'da turizm 1980 yılından itibaren büyük bir gelişme sağlamıştır. 1981 yılında Dalaman Havalimanı'nın devreye girmesi ile Muğla'ya uluslararası uçuşlar yapılmaya başlamıştır. Ulaşım alanındaki bu gelişme yöreye çok daha fazla turist gelmesini sağlamıştır. Turizmin Muğla'da başladığı ilk yıllarda bölgede, turizm dernekleri tesis edilmiştir. Bu dernekler bölgede turizmin gelişmesi için var gücü ile çalışmışlar ve 1990'lı yılların başlarında yerlerini meslek kuruluşlarına bırakmıştır. Bu meslek kuruluşları kısa zamanda bölge ve hatta Türk turizmi hakkında söz sahibi kuruluşlar haline gelmiştir. Muğla'da turizmin ilk ortaya çıktığı yıllarda bölgede turizm eğitimi çeşitli kuruluşların organizatörlüğünde meslek kursları şeklinde başlamıştır. 1980'li yıllardan sonra Muğla'da otelcilik ve turizm meslek liseleri vasıtası ile ortaöğretim düzeyinde ve 2000 yılından itibaren ön lisans ve lisans düzeyinde turizm eğitimi verilmiştir. Bu çalışmada Muğla'daki turizm hareketleri 1950- 2000 yılları arasında mevzuat, ulaşım, örgütlenme, tanıtım ve eğitim açısından değerlendirilmiştir. Bu çalışma, Muğla'da sosyal ve ekonomik anlamda önemli bir yeri olan turizmin geçmişine yönelik yapılan çalışmalara katkı sağlamak ve bu konuda çalışacak araştırmacıların yeni kaynaklara ulaşmasına vesile olmak amacı ile hazırlanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Muğla, Turizm, Tarih, Ulaşım, Dernek, Eğitim.

## ABSTARCT

The tourism movements in Muğla started in 1950's under imperious conditions. In the 1950s Muğla was unable to make use of the transportation network due to its geographic conditions and became a region isolated from the other regions. Therefore, the first tourists reached the region through the Greek islands by sea. During this period, the Turkish governments recognized the importance of tourism and have been issuing laws and regulations for the development of tourism since 1950. As a result of the infrastructure investments made in the area of transportation and such tourism in Muğla has made great progress since the 1980s. With the establishment of Dalaman Airport in 1981, international flights to Muğla began. This development in the area of transportation has allowed many more tourists to come to the area. Tourism associations in the region were established beginning from the first years of tourism movements in Muğla. These associations worked hard to develop tourism in the region and left their places to professional organizations in early 1990's. These professional associations have quickly become institutions that can speak about the region and even Turkish tourism. In the first years of tourism activities in Muğla, tourism education in the region has started as vocational courses organized by various organizations. When it came to 1980s, tourism education at the secondary education level was given through the vocational schools of hospitality and tourism in Muğla. Since 2000, tourism education has been given at the undergraduate and graduate levels. In this study, tourism movements in Muğla were evaluated in terms of legislation, transportation, organization, promotion and education between the years 1950 and 2000. This study was prepared in order to contribute to the work done for the tourism history which has an important social and economical significance in Muğla and to be a source to reach for the researchers who will work on this issue.

**Keywords:** Muğla, Tourism, History, Transportation, Association, Education.



## ÖNSÖZ

Muğla Vilayeti, 1960'lı yıllardan itibaren turist ağırlamaya başlamıştır. Bölgede turizm hareketlerinin başlaması ile beraber geçimini tarım hayvancılık ve balıkçılık ile sağlamakta olan halk, turizm faaliyetlerinin bir parçası haline gelmiştir. 1970 yılı öncesinde Muğla'da ulaşım ağırlıklı olarak deniz yolu ile gerçekleştirilmiş ve bölgeye turistler de genellikle deniz yolu ile gelmiştir. 1970 yılı sonrasında Muğla'nın karayolu bağlantıları iyileştirilmiş, 1981'de Dalaman Havalimanı hizmete açılmıştır. Ulaşım vasıtalarındaki yeni gelişmeler ile yöreye daha çok turist gelmeye başlamıştır. Yine, 1950 yılından itibaren Türkiye Cumhuriyeti, turizmin önemini kavramış ve bu doğrultuda yasal düzenlemelere gitmiştir. Bu yıllardan itibaren turizmin geliştirilmesi için yerli ve yabancı uzmanlara turizm raporları hazırlanmış ve bu raporlar ışığında yeni kanunlar çıkarılmıştır. Özellikle 1980 yılı sonrasında Turgut Özal'ın Başbakan olmasından sonra ülke turizmi ayrı bir safhaya girmiştir. Bu dönemde turizm mevzuatı altında köklü düzenlemeler yapılmış, turizm altyapı yatırımları artırılmış ve ulaşım olanakları iyileştirilmiştir. Yapılan düzenlemeler, teşvikler ve diğer olumlu etkenler ile Muğla'da turizm 2000'li yıllarda çok önemli bir konuma gelmiştir. Bölgede turizmin gelişimini anlamak için Muğla sınır kapılarından yurda giriş yapan yabancı sayılarına bakmak yeterlidir. 1954 yılında Muğla hudut kapılarından 650 yabancı giriş yapmışken, bu sayı 2000 yılında 1 milyon 351 bin'e yükselmiştir. Muğla tarihi ile ilgili epey çalışma bulunmasına rağmen, bu çalışmalarda Muğla turizminin geçmişine yeterli ölçüde değinilmemiştir. Bu çalışma ile kısmi de olsa bir boşluk doldurulmak hedeflenmiştir. Arşiv belgeleri ve yerel gazetelerin rehberliğinde hazırlanan çalışma, konu üzerinde araştırma yapacak bilim insanlarına yeni kaynaklara ulaşmada katkı sağlamayı da hedeflemiştir. Çalışma beş bölümden oluşmaktadır. Bölümlere ayırmada siyasi iktidarlar temel alınmıştır. Çalışma dönemleri; mevzuat, ulaşım, örgütlenme, tanıtım ve eğitim yönünden değerlendirilmiştir. Bu çalışmanın ortaya çıkmasında tez danışmanım Prof. Dr. Bayram AKÇA'nın yanı sıra, Doç. Dr. Cafer TOPALOĞLU ve Doç. Dr. Özgür YILDIZ bilimsel yönlendirmeleri ve rehberlik etmeleri açısından büyük katkı sağlamıştır. Bu vesile ile bilgi ve tecrübesiyle desteklerini esirgemeyen Prof. Dr. Bayram AKÇA, Doç. Dr. Cafer TOPALOĞLU ve Doç. Dr. Özgür YILDIZ'a teşekkürü borç bilirim. Bu çalışmayı, beni bugünlere getiren aileme ve tez yazım sürecinde bana katlanan eşime ithaf ediyorum.

## İÇİNDEKİLER

Özet.....	I
Abstract.....	II
Önsöz.....	III
İçindekiler.....	IV
Tablolar.....	VIII
Ekler.....	IX
Kısaltmalar.....	X

### GİRİŞ

1. Türkiye’de ve Muğla’da Turizm.....	1
1.1. Türk Turizminin Tarihsel Gelişimi.....	1
1.2. 1923- 1950 Yılları Arasında Türkiye’nin Turizm Politikası.....	8
1.2.1. Turizm Teşkilatlanması.....	8
1.2.2. Tanıtım Faaliyetleri.....	12
1.3. Muğla Turizminin Tarihsel Gelişimi.....	16
2. Çalışmanın Amacı, Önemi, Sınırlılıkları ve Yöntemi.....	18
3. Kaynaklar ve İlgili Araştırmalar.....	19

## I. BÖLÜM

### 1950- 1960 ADNAN MENDERES DÖNEMİ

1. Türkiye'nin Turizm Politikası.....	24
2. Ulaşım.....	29
2.1. Karayolu Ulaşımı.....	29
2.2. Denizyolu Ulaşımı.....	32
2.3. Havayolu Ulaşımı.....	41
3. Muğla'da Ziyarete Açılmış Ören Yerleri ve Müzeler.....	47
3.1. Muğla'da Ziyarete Açılmış Ören Yerleri.....	47
3.2. Müzeler.....	55

## II. BÖLÜM

### 1961- 1971 İSMET İNÖNÜ- SÜLEYMAN DEMİREL DÖNEMLERİ

1. Türkiye'nin Turizm Politikası.....	62
2. Ulaşım.....	71
2.1. Karayolu Ulaşımı.....	71
2.2. Denizyolu Ulaşımı.....	79
2.3. Havayolu Ulaşımı.....	89
3. Muğla'da Kurulan Turizm Kuruluşları ve Faaliyetleri.....	93
4. Muğla'da Turizmi Geliştirmeye Yönelik Düzenlenen Etkinlikler.....	101
5. Muğla'da Turizm Eğitimi.....	108

### **III. BÖLÜM**

#### **1972- 1980 (12 MART 1971'DEN SONRA KURULAN HÜKÜMETLER) DÖNEMİ**

1. Türkiye'nin Turizm Politikası.....	112
2. Ulaşım.....	119
2.1. Karayolu Ulaşımı.....	119
2.2. Denizyolu Ulaşımı.....	131
2.3. Havayolu Ulaşımı.....	161
3. Muğla'da Kurulan Turizm Kuruluşları ve Faaliyetleri.....	173
4. Muğla'da Turizmi Geliştirmeye Yönelik Düzenlenen Etkinlikler.....	186
5. Muğla'da Turizm Eğitimi.....	195

### **IV. BÖLÜM**

#### **1981- 1992 TURGUT ÖZAL DÖNEMİ**

1. Türkiye'nin Turizm Politikası.....	200
2. Ulaşım.....	206
2.1. Karayolu Ulaşımı.....	206
2.2. Denizyolu Ulaşımı.....	218
2.3. Havayolu Ulaşımı.....	263
3. Muğla'da Kurulan Turizm Kuruluşları ve Faaliyetleri.....	275
4. Muğla'da Turizmi Geliştirmeye Yönelik Düzenlenen Etkinlikler.....	289
5. Muğla'da Turizm Eğitimi.....	303



## V. BÖLÜM

### 1993- 2000 KOALİSYON HÜKÜMETLER DÖNEMİ

1. Türkiye'nin Turizm Politikası.....	317
2. Ulaşım.....	325
2.1. Karayolu Ulaşımı.....	324
2.2. Denizyolu Ulaşımı.....	330
2.3. Havayolu Ulaşımı.....	351
3. Muğla'da Kurulan Turizm Kuruluşları ve Faaliyetleri.....	366
4. Muğla'da Turizmi Geliştirmeye Yönelik Düzenlenen Etkinlikler.....	370
5. Muğla'da Turizm Eğitimi.....	377
<b>SONUÇ VE ÖNERİLER.....</b>	<b>392</b>
<b>KAYNAKLAR.....</b>	<b>397</b>

## TABLolar

Tablo- 1: 1961- 1971 Yılları Arasında Muğla Limanları Vasıtası İle Türkiye'ye Giriş Yapan Yabancı Sayısı.....	88
Tablo- 2: 1972- 1982 Yılları Arasında Muğla Limanları Vasıtası İle Türkiye'ye Giriş Yapan Yabancı Sayısı.....	161
Tablo- 3: 1983- 1992 Yılları Arasında Muğla Limanları Vasıtası İle Türkiye'ye Giriş Yapan Yabancı Sayısı.....	263
Tablo- 4: 1982- 1992 Yılları Arasında Muğla Hava Limanları Vasıtası İle Türkiye'ye Giriş Yapan Yabancı Sayısı.....	275
Tablo- 5: 1993- 2000 Yılları Arasında Muğla Limanları Vasıtası İle Türkiye'ye Giriş Yapan Yabancı Sayısı.....	351
Tablo- 6: 1993- 2000 Yılları Arasında Muğla Hava Limanları Vasıtası İle Türkiye'ye Giriş Yapan Yabancı Sayısı.....	365

## EKLER

Ek- 1: Bodrum Otelciler ve Pansiyoncular Derneği Tüzüğü.....	414
Ek- 2: Bodrum Turizm ve Tanıtma Vakfı'nın Kuruluşuna Dair Haber.....	415
Ek- 3: Çandır Köyü Turizm Derneği Ana Tüzüğü.....	416
Ek- 4: Fethiye Turizm Derneği Ankara Şubesine Dair Haber.....	417
Ek- 5: Fethiye Turizm Derneği Çalışmalarına Dair Haber.....	418
Ek- 6: Marmaris Turistik İşletmeler ve Konaklamalar Derneği'nin Kuruluşuna Dair Haber.....	419
Ek- 7: Marmaris Turistik İşletmeler ve Konaklamalar Derneği Tüzüğü.....	420
Ek- 8: Gümbet Turizmi Geliştirme Derneği Tüzüğü.....	421
Ek- 9: Güvercinlik Köyü Çevre Koruma ve Turizm Derneği Tüzüğü.....	422
Ek- 10: Köyceğiz Turizm Derneği Ana Tüzüğü.....	423
Ek- 11: Marmaris Yolları'nın Yapımı İçin Derneklerin Katkı Sözüne Dair.....	424
Ek- 12: Marmaris Turizm Derneği'nin Çalışmalarına Dair Bir Haber.....	425
Ek- 13: Marmaris Denizciler Derneği Ana Tüzüğü.....	426
Ek- 14: Dalaman Havalimanı'nın Hizmete Açılmasına Dair Haber.....	427
Ek- 15: Avrupa Tur Operatörlerinin Toplantısı'na Adnan Menderes'in Davet Edilmesine Dair Telgraf.....	428
Ek- 16: Diyanet İşleri Başkanlığı'ndan Turizm İşlerine Dair Anamur Müftülüğü'ne Gönderilen Yazı.....	429
Ek- 17: Türkiye ile Ürdün Arasında Yapılan Turizm İşbirliği Anlaşması.....	430
Ek- 18: 1962 Yılı Turizm Geçiş Planı'nda Yer Alan Marmaris Şehir Planı.....	431
Ek- 19: 1962 Yılı Turizm Geçiş Planı'nda Yer Alan Fethiye Şehir Planı.....	432

## KISALTMALAR

AB: Avrupa Birliği

ABD: Amerika Birleşik Devletleri

AKP: Adalet ve Kalkınma Partisi

ANAP: Anavatan Partisi

AŞ: Anonim Şirket

AT: Avrupa Topluluğu

ATAK: Akdeniz-Ege Turizm Altyapısı ve Kıyı Yönetimi

BODER: Bodrum Otelciler ve Pansiyoncular Birliği

BOSAV: Bodrum Turizm Tanıtma Vakfı

BOTEM: Bodrum Otelcilik ve Turizm Merkezi

BÜKDER: Göltürbükü Çevre Koruma Kültür Sanat ve Turizm Derneği

ÇED: Çevre Etki Değerlendirmesi

DALÇEVTUR: Dalaman Çevre ve Turizm Derneği

DALKO: Dalyan Kooperatifi

DHLİ: Devlet Hava Meydanları ve Limanları İşletmesi

DOKTOB: Dalaman, Ortaca, Köyceğiz Turistik Otel ve Turizm İşletmecileri Birliği

DSİ: Devlet Su İşleri

EMTA: Doğu Akdeniz Turizm Birliği

FETOB: Fethiye Otelciler Birliği

FETUR: Fethiye Turizm Kooperatifi

GETOB: Güney Ege Turistik Otelciler ve İşletmeciler Birliği



ILS: Aletli İniş Sistemi

IMF: Uluslararası Para Fonu

IWA: Uluslararası Rüzgâr Sörfü Birliği

KDV: Katma Değer Vergisi

KM: Kilometre

MAR- YAT: Marina Yatırım ve İşletmecileri Derneği

MEMTTA: Orta Doğu ve Akdeniz Seyahat ve Turizm Birliği

NATTA: Ulusal Türk Turizm Acentesi

NATO: Kuzey Atlantik Paktı

PTT: Posta ve Telgraf Teşkilatı

SHP: Sosyaldemokrat Halkçı Parti

SODEP: Sosyal Demokrasi Partisi

SSCB: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği

TBMM: Türkiye Büyük Millet Meclisi

TEK: Türkiye ELEktrik Kurumu

THY: Türk Hava Yolları

TUGEV: Turizm Geliştirme ve Eğitim Vakfı

TUGED: İçmeler Turizm Geliştirme ve Güzelleştirme Derneği

TUREM: Turizm Eğitim Merkezleri

TUR-GEL-DER: Gümbet Turizmi Geliştirme Derneği

TURSAB: Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği

TURSAK: Türkiye Sinema ve Audiovisuel Kültür Vakfı

TUTTA: Türk Seyahat ve Turizm Acentesi

TÜROFED: Türkiye Otelciler Federasyonu

USAŞ: Ulaştırma Sanayii Anonim Şirketi

YCA: Yacht Cruising Association (Yat Seyir Birliği)

YAYKUR: Yaygın YüksEköğretim Kurumu

YİD: Yap- İşlet- Devret

YÖK: YüksEk Öğretim Kurumu



# GİRİŞ

## 1. Türkiye’de ve Muğla’da Turizm

### 1.1. Türk Turizminin Tarihsel Gelişimi

İlk yaygınlaştığı dönemden itibaren turizm hareketleri, dünya kültürlerinin birbirini tanınmasında en etkin araçlardan biri olmuştur. Devrimler ile üretim biçimlerinin değişmesi, toplumlara daha fazla hizmet ve mal bulma olanağı sunarken, insanların ve kültürlerin bir yerden bir başka yere taşınması da ilkçağlardan bu yana inanılmaz derecede hızlanmıştır. Önceleri bireysel yapılan geziler, üretim devrimlerinden sonra özellikle de taşıma araçlarının gelişmesi ile XIX. yüzyıla doğru kitlesel bir yapı kazanmıştır. Seyahat endüstrisinde Thomas Cook, Cooperative Holiday Association, Natur Freunde ile başladığı kabul edilen kitle halinde seyahat, zamanla hükümetlerin devreye girmesi ile daha organize bir hal almıştır. Diğer taraftan ilk zamanlarda varlıklı insanların gerçekleştirdiği seyahatler toplumların üretim yapılarının, araçlarının ve ilişkilerinin gelişmesi ile düşük gelirli insanların da katılabildiği bir faaliyet haline gelmiştir (Köfteoğlu ve Karabulut, 1998: 10). Seyahatlerin artması ile seyahat acenteciliği önemli birer yapı haline gelmiştir.

1840’lı yıllarda Cook’un başlattığı seyahat acenteciliği, seyahatin ve turizmin kurumsal anlamda ilk ciddi adımı olarak kabul edilmektedir. Cook’u izleyen kişi ve kurumlardan bu yana seyahat ve turizm, ülkelerin ödemeler dengesinden istihdamına, sosyal refahından toplumlararası uzlaşmanın sağlanmasına bütün iktisadi ve sosyal değişkenlere imzasını atmıştır. Seyahatin yaygınlaşması ile kurumsallaşma ve oluşan kurumların toplumsal zemininin yaratılması da gündeme gelmiştir. XIX. yüzyıl başlarına doğru tüm dünyada organize olmaya başlayan seyahatler, günümüzde dünyanın üçüncü büyük sektörü olan seyahat endüstrisine dönüşmüştür. Bu süreçte seyahat endüstrisi, bir yandan turizm bakanlıkları diğer yandan da acente ve operatörlüklerin kurduğu birlik, dernek ve kurumlar ile ülkelerin genel politikaları içine girmeyi başlamıştır (Köfteoğlu ve Karabulut, 1998: 10- 11).

Türkiye’de seyahat faaliyetlerinin başlangıcı Osmanlı Dönemi’ne kadar gitmektedir. Osmanlı İmparatorluğu tarih boyunca batılı gezginler için güçlü bir çekim merkezi olmuştur. XVI. yüzyıla kadar uzanan eski seyahatnameler bu ilginin göstergesidir. Bu gezginler, doğu yolculuğuna siyasi, dini, bilimsel ve kişisel nedenlerle çıkmıştır. O dönemde doğu yolculuğunun en merak uyandıran kenti İstanbul’dur. İstanbul dışında Ege kıyıları ve Anadolu’daki antik kent kalıntıları da seyyahların ilgisini çekmiştir. Anadolu’nun değişik noktalarına at sırtında bavullar ile yapılan bu yolculuklar turizm hareketleri olarak kabul edilmese de turizmin ilk emareleri olarak nitelendirilebilir (Akçura, 2012: 10).

Türkiye’ye toplu halde seyahat XIX. yüzyılın ikinci yarısına tarihlenmektedir. 1863 yılında İstanbul’da “*Sergi-i Umumi-i Osmani*” adını taşıyan bir sergi düzenlenmiş ve bu etkinlik Avrupa’da büyük ilgi uyandırmıştır. Avrupa’dan iş adamları ve gazeteciler bu sergiyi izlemek için İstanbul’a gelmiştir. Bu sergiyi gezmek için 600’ü aşkın Avrupalı gelmiş ve 5 gün İstanbul’da konaklamıştır. Osmanlı toprağına yapılan bu tur ile yeni yapılacak olan organize turların da kapısı aralanmıştır. XIX. yüzyılda demiryollarının yaygınlaşması da seyahat hareketlerinin artmasına neden olmuştur. İstanbul’a gelen seyyah sayısında bir hayli artış olduğu, dönemin İstanbul gazetelerince de tespit edilmiş ve yayınlarına yansımıştır. XIX. yüzyıl, kültürel etkileşim ağlarında yaygınlaşma yaşandığı bir dönem olmuştur. Bu yüzyılda fuarcılığın yaygınlaşması da bu duruma örnek teşkil etmektedir. Osmanlı İmparatorluğu da bu fuarlara katılım sağlamıştır. Osmanlı İmparatorluğu ilk olarak 1851 Londra Sergisi’ne, ardından 1855 Paris Evrensel Sergisi’ne ve 1862’de Londra Evrensel Sergisi’ne katılmıştır. Sultan Abdülaziz ise 1867 Paris Sergisi’ne giderek Avrupa’yı ilk ziyaret eden Osmanlı padişahı unvanını kazanmıştır. Osmanlı, düzenlenmekte olan fuarlara ülkenin dört bir yanından toplanmış ürünleri göndermiştir. Gönderilen bu ürünler ile Osmanlı’nın ziraat ve zanaat alanında nasıl bir gelişme gösterdiği anlatılmak istenmiştir. Fuarlara ilk başlarda yöresel ürünler, ilerleyen dönemde Osmanlıyı tanıtan oryantalist yapılar ve daha sonra da ülkenin doğal ve folklorik güzelliklerini tanıtan kitapçıklar gönderilmiştir (Akçura, 2012: 11-18). Bu yıllarda ülkelerin tanıtılmasında fuarlar önemli bir yer tutarken, ulaşım ağlarındaki gelişmeler de turistik seyahatlerin artmasını sağlamıştır.

Osmanlı Devleti tebaası, denize çok yatkın olmamakla beraber denizden faydalanmıştır. İnsanların deniz banyosu ihtiyacının karşılanması için devlet eliyle sahillerde tesisler inşa edilmiştir. Mahremiyet kavramına uygun bir şekilde inşa edilen bu tesislere, derya hamamı veya deniz hamamı denilmiştir. Deniz hamamları, İslami anlayışa uygun yüzme, güneşlenme ve eğlenme ihtiyacı sonucu ortaya çıkmıştır. Bu tesislerin hangi tarihten itibaren hizmet verdiği ise tam olarak tespit edilememiştir (Beyoğlu, 2004:54).

XIX. yüzyılda ulaşım ağındaki önemli gelişmelerden biri de deniz ulaşımındaki yeniliklerdir. Osmanlı'da II. Mahmut Dönemi'nde "Kırlangıç" (Swift) adlı buharlı geminin alımı ile başlayan deniz taşımacılığı 1829 yılında Tersane-i Amire tarafından "Kebir" ve "Sagir" adlı gemilerin alımı ile gelişimini sürdürmüştür. Bu gemilerin faaliyete geçmesi Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün de başlangıcı olmuştur. Osmanlı dönemindeki deniz taşımacılığındaki bu gelişme, Türkiye'de turizm hareketlerinin ilk başladığı dönem olarak kabul edilebilir (Köfteoğlu ve Karabulut, 1998: 10). Osmanlı'nın son dönemlerinde yaşanan bu turizm hareketleri yeni mesleklerin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Artan yabancı ziyareti neticesinde Osmanlı Devleti'nde yeni bir meslek erbabı oluşmuştur. Bu yeni meslek rehberliktir (Dursun, 2007: 67- 73).

Diğer taraftan Türkiye'de ilk hizmet veren otellerden de söz edilmelidir. Türkiye'de hizmet veren ilk oteller İstanbul'da tesis edilmiştir. Burada hizmet veren ilk otel tam olarak tespit edilememiştir. Ali Esad Göksel ve Sinan Kunalp'e göre İstanbul'da ilk oteller 1830'lu yıllarda açılmış olmalıdır. Behzat Üsdiken kaynak göstermemekle beraber otel kültürünün Galata- Pera bölgesinde ortaya çıktığını ve ilk olarak 1840 tarihinde Kuledibi'nde "Hotel des Quatre Nations'un" açıldığını ancak bu otelin basit programlı bir işletme olduğunu belirtmektedir. İstanbul'un otel olarak inşa edilen ilk yapısı hakkında da kesin bir bilgiye ulaşılamamıştır. Ancak 1841 tarihinde Levanten James Missirie tarafından Pera'da açılan Hôtel d'Angleterre'in Avrupa'daki otellerle eş standartta olduğu düşünülmektedir. Döneme özgü gezi kitaplarında ve otelin gazete ilanlarında yer alan otel ile ilgili bilgiler, Hôtel d'Angleterre'in Avrupa'daki otellerle benzer özellikler gösterdiğini destekler. Diğer taraftan bu ilk dönem otelleri arasında

Pera Palace ve Hotel Tokatlıyan özgün mimarileri ve elit müşteri kitleleri ile ön plana çıkmıştır (Yakartepe ve Binan, 2011: 80, 84- 86).

Yasal adımı 29 Ekim 1890 yılındaki 190 sayılı nizamname ile atılan tercüman-rehberlik, 1914 yılından 1923 yılına kadar resmi olmayan amatör bazı grupların önderliğinde gelişmiştir. Cumhuriyet sonrası dönemde ise Türkiye Milli Gençlik Teşkilatı, Türkiye Milli Talebe Federasyonu gibi kurumlarca açılan kurslarla Türkiye nitelikli tercümanlar yetiştirmiştir (Köfteoğlu ve Karabulut, 1998: 11). Cumhuriyetin ilanından itibaren turizm alanında devlet eliyle de birbirini takip eden yasal düzenlemelere gidilmiştir. Hatta Cumhuriyet'in ilanından önce teşekkül eden milli hükümet zamanında, 1920 senesinde İcra Reisliği'ne bağlı olarak "Matbuat ve İstihbarat Müdüriyet Umumiyesi" kurulmuştur. Bu idare Cumhuriyet'in kuruluşundan önce ve sonra zaman zaman hariciye ve dahiliye vekaletleri teşkilatı içinde yer değiştirmiş, 1926 yılında adı Matbuat Umum Müdürlüğü'ne çevrilmiştir. Bu müdürlük; 1954 yılına kadar yerli ve yabancı gazetelerin tetkiki, hükümet dairelerinin bu neşriyattan malumattar edilmesi, gazetelere muhtelif hususlarda tebligatta bulunulması, devlet salnamesi ve ayın tarihi adı altında iç ve dış siyasete ait malumat neşri, Matbuat Kanunu'nun tatbikine nezaret gibi hususlarla meşgul olmuştur. Bu yapı arada lav edilmiş ve yeniden tesis edilmiştir (BCA, 030. 01. 00. 00. 104. 651. 4). Bu müdürlüğün bünyesinde 1930 yılında turizm işlerinden sorumlu bir şube tesis edilmiştir (Köfteoğlu ve Karabulut, 1998: 16).

Modern Türkiye'nin doğuşu ile birlikte turizm alanında sivil örgütlenmeler de başlamıştır. Cumhuriyet'in ilanından II. Dünya Savaşı'nın ortaya çıkışına kadar birçok oluşum turizmi geliştirmek ve Türk insanını seyahate sevk etmek için çalışmıştır. Bu oluşumların başında Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu gelmektedir. 1923 yılında Türk Seyyahın Cemiyeti ismi ile kurulan ve daha sonra Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu adını alan bu cemiyet, büyük seyahatler tertip ederek İstanbul ve Bursa gibi şehirleri tarihi eserleri ile birlikte tanıtmayı hedeflemiştir. Bu kurum, turizmin adının dahi tam olarak telaffuz edilmediği bu dönemde broşürler, afişler ve değişik yayınlar ile Türkiye'yi tanıtmaya görevini üstlenmiştir (Akçura, 2012: 33). Türkiye'de bu dönemden itibaren seyahat acenteleri kurulmuştur.

Türkiye’de kurulan ilk dönem seyahat acentelerine de kısaca değinmek gerekir. Türkiye’nin ilk önemli seyahat acentesi olarak kabul edilen NATTA (National Turkish Tourist Agency), 1925 yılında tesis edilmiştir. İstanbul merkezli olan bu kuruluş, birçok yabancı seyahat acentesinin Türkiye temsilciliğini de üstlenmiştir. Bu kuruluş yurt içindeki faaliyetlerinin yanında, yurt dışı geziler de tertip etmiştir (Akçura, 2012: 34, 38). Bir diğer önemli turizm kuruluşu 1927- 1937 yılları arasında faaliyet gösteren Pasrapid’dır. Bu kuruluş, pasaport ve vize işlemlerinde uzmanlaşmıştır. Yine 1927 yılında kurulan TUTTA (Turkish Travelling & Tourist Agency), daha çok bilet satış işlemleri ile uğraşmıştır. İstanbul’da bu yıllarda kurulan ve turizmin farklı alanlarında hizmet vermiş olan daha birçok kuruluş vardır (Akçura, 2012: 40).

Bunlardan biri de Wagon Lits Şirketi’dir. Osmanlı İmparatorluğu döneminde Orient Ekspres ve işlettiği oteller ile öne çıkan Wagons Lits Şirketi, Cumhuriyet Dönemi’nde de Cook ile kurduğu ortaklık ile seyahat acenteciliği faaliyetini sürdürmüştür. Önceleri sadece yataklı vagon işletmeciliği yapan kuruluş zamanla tüm acentecilik faaliyetlerini gerçekleştirmeye başlamıştır. Bu şirket elli yıl Türk turizmin gelişmesine hizmet etmiştir. Bu kuruluş, Türk turizmi için yeni kadroların yetiştirilmesini sağlamıştır. Dönemin ilanlarında Vagon Li- Kook olarak yer alan kuruluş, o dönemde turizm ile ilgilenen çevrelerin hafızalarında yer etmiştir (Akçura, 2012: 43). Bu yıllarda konaklama sektöründe de bir dizi örgütlenmeler meydana gelmiştir. 1933 yılında İstanbul’da Otelciler ve Hancılar Cemiyeti tesis edilmiştir. (Köfteoğlu ve Karabulut, 1998: 19- 20). Bu dönemde bir yandan seyahat şirketleri yaygınlaşırken, diğer yandan da devletin turizme olan ilgisi artmıştır.

1940’lı yıllardan itibaren devletin turizme olan ilgisinin artması ile birlikte turizmin geliştirilmesine yönelik turizm raporları hazırlanmıştır. Bu raporlar, 1950’li yıllardan itibaren çıkarılmaya başlanan turizm kanunlarının da nüvesini teşkil etmiştir (BCA, 030. 10. 0. 0. 22. 127. 2.).

1940’lı yıllarda merkezi turizm örgütlenmesinin yanı sıra yerel idareler de turizm örgütlenmesine gitmiştir. İstanbul Belediyesi Turizm Şubesi, Bursa Belediyesi Turizm Şefliği, İzmir Fuar Kültür Park ve İzmir Belediyesi Turizm Müdürlüğü bunlara örnek verilebilir. Bu dönemde düzenlenen İzmir Fuarı nedeniyle Devlet Demir Yolları

indirimli bilet satışına gitmiş ve ulaşımda yaşanan bu kolaylık iç turizm hareketlerinin de hız kazanmasında milat teşkil etmiştir (Köfteoğlu ve Karabulut, 1998: 19- 20).

Bu dönemde bir yandan merkezi ve yerel örgütlenmeler oluşturulurken, diğer yandan da ülkeye daha fazla turist getirilmesi yönünde çalışmalar yapılmıştır. Bu doğrultuda 1940 yıllarında Milli Talebe Federasyonu (TMTF) tesis edilmiştir. Bu federasyon, Türkiye'ye yurt dışından yabancı öğrenci gruplarının getirilmesi için çalışmıştır. Aynı yıllarda dünyada da tesis edilmeye başlayan gençlik ve sosyal turizm örgütlenmeleri dünya ve Türkiye turizminin ivme kazanmasını sağlamıştır (Köfteoğlu ve Karabulut, 1998: 21- 22). Bu dönemde adı geçen federasyonun yanı sıra başka kurumlar da oluşturulmuştur. Türkiye'de sivil turizm örgütlenmesinin ilk kuruluşlarından biri de Türkiye Turizm Kurumu'dur. Bu kurum, 1949 yılında Cihat Baban, Nedim Tör, Nadir Nadi ve Burhan Felek gibi aydınların önderliğinde tesis edilmiştir (Köfteoğlu ve Karabulut, 1998: 21).

1940'lı yılların sonlarından itibaren tesis edilen turizm kuruluşların faaliyetleri ve Türkiye'yi tanıtmaya çalışmalarının etkisi ile 1950'den itibaren dünya umumi efkârının memleketimize olan alakası birden artmıştır (BCA, 030. 01. 00. 00. 104. 651. 4.7- 13). 1950'li yılların ortalarından itibaren Türkiye'de turizm sektöründe canlanmalar gözlemlenmiştir. Sektördeki bu hareketlilik mevzuat alanında bazı düzenlemelerin yapılmasını zorunlu kılmıştır. Bu doğrultuda 1950 yılında Turizm Müesseselerini Teşvik Kanunu kabul edilmiş ve bu yasa ile hangi işletmelerin turizm müessesesi sayılacağı belirlenmiştir (Resmî Gazete, sayı: 7470, 30 Mart 1950: 18215- 18216). 1953 yılında Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu kabul edilmiş ve bu kanuna istinaden Turizm Kredisi Fonu tesis edilmiştir (Resmî Gazete, sayı: 8414, 22 Mayıs 1953: 6301- 6303). 1955 yılında Turizm Bankası tesis edilmiştir (BCA, 030. 18. 01. 02. 140. 60. 12.). 1957 yılına gelindiğinde Basın Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü, bakanlık haline getirilmiştir (Akçura, 2012: 80). 1963 yılında yeni bir yapılanmaya gidilerek Turizm ve Tanıtma Bakanlığı tesis edilmiştir (Resmî Gazete, sayı: 11452, 12 Temmuz 1963: 1- 4). Bu yıllardan itibaren turizm, hükümet programları ve kalkınma planlarının değişmez birer maddesi durumuna gelmiştir.

Bu dönemde peş peşe yeni seyahat acenteleri tesis edilmiştir. Kurulan acenteler, sektöre bir çeki düzen vermek için kendi aralarında örgütlenme ihtiyacını tartışmaya



açmıştır. Bununla birlikte yabancı kökenli acente ve operatörlerin Türkiye'ye olan ilgisi artmıştır (Akçura, 2012: 80). Devlet, turizm alanında yeni kanunları yürürlüğe koymak ve tanıtım faaliyetlerinde bulunmakla kalmamış, 5682 sayılı Pasaport Kanunu'nun onuncu maddesinin hükümete verdiği salâhiyete dayanılarak 1957 yılına kadar 14 devletle karşılıklı vize muafiyeti anlaşmaları akdedilmiştir (BCA, 030. 01. 00. 00. 104. 651. 4.).

1960'lı yılların başlarında Türkiye turizmi yıllık %15 nispetinde artışla 94 bin turistin geldiği bir seviyeye ulaşmıştır. Türkiye'de 1950'li yılların başlarında ülke genelinde 15 dolayında turistik otel bulunurken, 1960 yıllarının başlarında turistik otel sayısı 50'ye çıkmıştır. 1970'li yıllarda Türkiye turizmi ivme kazanmaya başlamıştır. Bu dönemde turizm gelirlerinin ihracat gelirlerine içindeki payı %9'a yaklaşmıştır. Türkiye'de 1970 yıllarında turizm yatırım belgeli tesis sayısı 300'e, yatak sayısı da 25.000'e yükselmiştir. Yine de 1970'li yıllar siyasi gerilimler ve ekonomik krizler nedeniyle turizm açısından pek verimli geçmemiştir (Akçura, 2012: 80). Fakat, yeni kurumlar oluşmaya devam etmiştir. Bu dönemdeki en önemli gelişmelerden birisi de Türkiye Seyahat Acenteleri (TÜRSAB)'nin kurulması olmuştur (Resmî Gazete, sayı: 14565, 15 Haziran 1973: 4- 5). Başlangıçta mütevazî bir kurum olan TÜRSAB, günümüzde 6000'i aşkın üyesi ile dünyanın en büyük turizm kuruluşlarından biri konumundadır (Çiçek ve Özgen 2001: 148). 1980'li yıllardan itibaren Türk turizmi benimsenen liberal ekonomi ve turizm mevzuatı alanında yapılan yasal düzenlemeler ile hızlı bir yükselişe geçmiştir. 1970'li yılların başlarında 50.000 civarında olan yatak sayısı on yıl gibi kısa bir sürede 70.000 binlere ulaşmıştır. Bu dönemde turistik konaklama alanında önemli örgütlenmeler olmuştur (Akçura, 2012: 104). Bu örgütlenmelerden birisi de Marmaris merkezli kurulan Güney Ege Otelciler Birliği (GETOB)'dir. 1990'lı yıllardan itibaren Türkiye ekonomik ve siyasi istikrarsızlığa sürüklense de Türkiye'ye gelen turist sayısı sürekli olarak artmıştır. 2000 yılında Türkiye'ye gelen turist sayısı 10 milyon 420 bine ulaşmıştır. 2000 yılında Türkiye'nin turizm gelirleri ise 7,43 milyar dolara yükselmiştir (<http://teftis.kulturturizm.gov.tr>).

## 1.2. 1923- 1950 Yılları Arasında Türkiye'nin Turizm Politikası

### 1.2.1. Turizm Teşkilatlanması

Cumhuriyetin ilanından itibaren turizm alanında devlet eliyle de birbirini takip eden yasal düzenlemelere gidilmiştir. Hatta Cumhuriyet'in ilanından önce teşekkül eden milli hükümet zamanında, 1920 senesinde İcra Reisliği'ne bağlı olarak *Matbuat ve İstihbarat Müdüriyet Umumiyesi* kurulmuştur (Soysal, 1976: 143- 146). Bu idare Cumhuriyet'in kuruluşundan önce ve sonra zaman zaman hariciye ve dahiliye vekaletleri teşkilatı içinde yer değiştirmiş, 1926 yılında adı Matbuat Umum Müdürlüğü'ne çevrilmiştir. 1954 yılına kadar yerli ve yabancı gazetelerin tetkiki, hükümet dairelerinin bu neşriyattan malumattar edilmesi, gazetelere muhtelif hususlarda tebligatta bulunulması, devlet salnamesi ve ayın tarihi adı altında iç ve dış siyasete ait malumat neşri, Matbuat Kanunu'nun tatbikine nezaret gibi hususlarda meşgul olmuştur. Bu yapı arada lağvedilmiş ve yeniden tesis edilmiştir (BCA, 030. 01. 00. 00. 104. 651. 4). Bu müdürlüğün bünyesinde 1930 yılında turizm işlerinden sorumlu bir şube tesis edilmiştir (Köfteoğlu ve Karabulut, 1998: 16).

1934 senesinde Dâhiliye Vekâleti'ne bağlı olarak yeniden teşkilatlandırılan Matbuat Umum Müdürlüğü'ne memleketin iç ve dış propagandasını yapmak, gazeteciliğin seviyesini yükseltici tedbirler almak, matbuat kanununun tatbikine nezaret etmek, radyo ve film gibi efkarı umumiye ile alakalı vasıtaları murakabe etmek vazifeleri verilmiştir. Matbuat Umum Müdürlüğü 1940 yılında Başvekâlete bağlanmış, fakat vazifelerinde büyük değişiklik olmamıştır; yalnız bir iki yıl önce Nafia Vekâletince kurulmuş olan Ankara Radyosu ile İktisat Vekâletine bağlı olan turizm işlerinin idaresi Matbuat Umum Müdürlüğü'ne verilmiştir. 1934 yılında Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü'nün teşkilat, vazife ve memurları hakkında kanun çıkarılmış ve Başvekalet'e bağlı olarak devam eden umum müdürlüğünün idari hizmetleri dışında Türkiye'yi içerde ve dışarıda tanıtıcı faaliyetleri başlamıştır. İçerde basın temsilcilikleri, dışarıda basın ataşelikleri ve haber büroları kurulması, radyo istasyonları sayısının arttırılması, tanıtıcı neşriyat, fotoğraf ve film işlerine ehemmiyet verilmesi bu tarihten sonra mümkün olmuştur (BCA, 030. 01. 00. 00. 104. 651. 4.).

1934 yılına kadar memleketimizde turizme ait alâka görülmemiş ve resmî bir teşekkül kurulmamıştır. 1934 yılında *İktisat ve Ticaret Vekâleti Teşkilât ve Vazifeleri Hakkındaki 2450 Sayılı Kanun*’la, turizm mevzuu amme himmetleri arasına alınarak bu vekâletin işgal mevzularına ithal edilmiş ise de 1938 yılına kadar sadece propaganda sahası telâkki edilen turizm, vekâletin dış ticaret dairesi tarafından tedvir edilmesine rağmen iktisadî cephesi gözden kaçırılmış, hemen hemen hiçbir iş yapılmadan, 1940 yılında turizm işleri Matbuat Umum Müdürlüğü’ne devredilmiştir. 1943 yılında 4475 sayılı Kanunla kurulan Basın-Yayın Umum Müdürlüğü teşkilâtı içinde *Turizm Dairesi* tesis edilmiş, bu dairenin vazifesi mücerret ve umumî mahiyette olarak şöyle açıklanmıştır: “*İç ve dış turizm hareketlerinin millî menfaatlerimize uygun yolda gelişmesi ve yayılması için gereken araştırmaları yapmak. Resmî daire ve teşekküllerle hususî teşebbüsler ve turizm sanat ve meslekleri arasında gaye ve iş birliğini sağlayıcı tedbirleri incelemek. Turizm hareketlerinin ehemmiyetini anlatacak neşriyatı hazırlamak. Umum Müdürlüğü’nün milletlerarası turizm kurumlarıyla münasebetlerine alt muameleleri yürütmek. Umum müdürlüğe alt diğer işlerden umumiyetle turizm ile ilgili olanlarla meşgul olmak.*” (BCA, 030. 01. 00. 00. 104. 651. 4. 16). 1949 yılında yayımlanan kanunla yine Başvekalet’e bağlı olarak kalan teşkilatın adı *Basın- Yayın ve Turizm Umum Müdürlüğü* şekline çevrilerek, diğer hizmetlere ilaveten turizm işlerinin de birinci plana alınması yoluna gidilmiştir. *Basın- Yayın ve Turizm Umum Müdürlüğü*; tanıtma, turizm, radyo, haberler ve idari işler dairelerinden, büro müdürlüğünden ve dışarıdaki basın ataşelikleri ile haberler bürolarından mürekkep olarak teşkilatlanmıştır. 24 Mayıs 1949 tarih ve 5392 sayılı Teşkilat Kanunu ile *Basın- Yayın ve Turizm Umum Müdürlüğü*’nün vazifesi basın- yayın ve saire vasıtalarla Türkiye’yi dışarıda tanıtmak, içeride Cumhuriyet’in esaslarını ve Türk demokrasisinin gelişmelerini yaymak, basın ve yayın mesleğinin ifasıyla ilgili işlere bakmak, iç ve dış turizmi geliştirecek tedbirleri almak şeklinde tespit edilmiştir. Önceleri Matbuat ve İstihbarat Müdürlüğü, sonraları Matbuat Müdüriyet-i Umumiyesi, Matbuat Umum Müdürlüğü isimleri altında idari vazife gören dairenin tahsisatı 1923’ten 1939 yılına kadar sırasıyla Meclis, Dâhiliye Vekâleti, Hariciye Vekâleti, tekrar Dâhiliye Vekâleti bütçelerinde görülmüştür. 1940’tan sonra Başvekalet bütçeleri arasına konulmuştur. 1923 yılından 1929 yılına kadar Umum Müdürlüğü’nün bütçesi 51 bin lira ile 460 bin lira arasında değişmiştir ve tedricen

artmıştır. 1930 yılından lağvedilen müdürlük, 1934 yılında tekrar ihdas edilmiştir. Müdürlüğün bütçesi 1934 yılından 1943 yılına kadar 95 bin lira ile 2 milyon 328 bin lira arasında değişmiştir ve tedricen artmıştır. Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü'nün bütçesi 1944 yılından 1957 yılına kadar 2 milyon lira ile 20 milyon 500 bin lira arasında değişmiş ve tedricen artmıştır. Teşkilatın Matbuat ve İstihbarat Umum Müdürlüğü ve Matbuat Umum Müdürlüğü adı altında vazife gördüğü zamanlara ait faaliyeti tamamen idari maiyette olduğundan, 1943 yılından sonra Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü ve 1949'dan sonra Basın- Yayın ve Turizm Umum Müdürlüğü isimleri altındaki çalışmalarını yürütmüştür. Umum Müdürlüğü'ne bağlı dairelerin çalışmalarına kısaca değinmek yerinde olacaktır (BCA, 030. 01. 00. 00. 104. 651. 4.).

Bu dönemde ülkenin turizm alanında tanıtılmasının yanında turizm mevzuatı alanında bazı düzenlemeler yapılması için ön incelemelere de gidilmiştir. Bu konuda layihalar hazırlanmıştır. Örneğin; Turizm Müdürlüğü'nün Ticaret Vekâletine bağlı olduğu 21 Mart 1940 tarihinde Başvekâlet makamına Ticaret Vekâleti'nce bir layiha gönderilmiştir. Bu layihada şöyle denmiştir: *“Ticaret Vekâleti teşkilât ve vazifesine dair 27. 5. 1939 tarihli ve 3614 sayılı kanunun onuncu maddesi ile Vekâletimize verilmiş olan salahiyyete tevfikân memleketimizde turizmin teşvik ve inkişafı hususunda alınması lâzım gelen kanunî tedbirler hakkında ecnebi memleketler turizm mevzuat ve teşkilâtı üzerinde yapılan esaslı tetkikler neticesinde hazırlanmış olan “Turizmi Teşvik Kanunu” lâyihası ile esbabı mucibesi ilişik olarak sunulmuştur. Lâyiha memleketimizin turistik kabiliyet ve imkânları ile kendine has şartlar bakımından takip edilecek turizm siyaseti icapları göz önünde tutularak tanzim edilmiş olup 76 maddeden mürekkep bulunmaktadır. Kanun lâyihasının ihtiva ettiği hükümler birçok memleketlerde müteaddit kanunların mevzuunu teşkil etmektedir. Ancak bu gibi memleketler turizm teşkilâtlarını 20-30 sene önce kurmuş olduklarından teşkilât kanunları dışında lüzumlu olan diğer turizm mevzuatını peyderpey neşretmişler ve zaman zaman tadil eylemişlerdir. Bununla beraber turizm mevzuunun diğer memleketlere nazaran bizde pek geç ele alınmış olduğuna ve önümüzde yabancı memleketlerin zamanla ve tecrübe ile tekemmül etmiş mevzuatı da bulunduğu göre turizmi teşvik ve bu millî davaya gerek doğrudan doğruya gerekse bilvasıta hadim olabilecek bütün faaliyetleri ahenkleştirecek ve planlaştırılacak bir işbirliği temin etmek gayesiyle teklif edilen lâyhada teşvik tedbirleri ile aynı zamanda gerek*

*teşkilâta, gerekse turizm endüstrisinin murakabe ve tanzimi salahiyetlerine ait lüzumlu hükümlerin asgarisinin cem ve telifi zarurî görülmüştür. Layihanın kanuniyet kesp etmesi tensip buyurulduğu takdirde alâkalı Vekâletlerin mütalâası alındıktan sonra Büyük Millet Meclisi'ne tevdiî hususuna yüksek delâletlerini derin saygılarımla rica ederim”* (BCA, 030. 01. 00. 00. 22. 127. 1-3.).

Bu rapor üzerine Matbuat Umum Müdürlüğü'nden de şöyle bir yazı Başvekâlet'e arz edilmiştir: *“3837 sayılı kanunla Umum Müdürlüğümüze bağlanan Turizm Müdürlüğü'nün Ticaret Vekâleti'ne bağlı bulunduğu zamanlarda Turizm işleri hakkında mezkûr Vekâletten yüksek makamınıza gönderilen kanun lâyhalarının yeniden tetkik ve tanzimiyle teklifleri yapılmak üzere Umum Müdürlüğümüze iadesine müsaade buyulmasını saygılarımla arz ve rica ederim.”* (BCA, 030. 10. 0. 0. 22. 127. 2.). Bu layihalardan anlaşılacağı üzerinde 1950 yılında kabul edilen 5647 Sayılı Turizm Müesseseleri Teşvik Kanunu'nun nüvesi 1940'lı yıllarda hazırlanan raporlar ile oluşturulmuştur.

1940'lı yıllarda merkezi turizm örgütlenmesinin yanında yerel idarelerde de turizm örgütlenmesine gidilmiştir. İstanbul Belediyesi Turizm Şubesi, Bursa Belediyesi Turizm Şefliği, İzmir Fuar Kültür Park ve İzmir Belediyesi Turizm Müdürlüğü bunlara örnek verilebilir. Bu dönemde düzenlenen İzmir Fuarı nedeniyle Devlet Demir Yolları indirimli bilet satışına gitmiş ve ulaşımda yaşanan bu kolaylık iç turizm hareketlerinin de başlamasına milat teşkil etmiştir. Bu yıllarda konaklama sektöründe de bir dizi örgütlenmeler meydana gelmiştir. İlk olarak 1933 yılında İstanbul'da Otelciler ve Hancılar Cemiyeti tesis edilmiştir. Türkiye'de turizm alanındaki olumlu gelişmeler II. Dünya Savaşı döneminde aksamış ve daha önceden turizm bütçesine ayrılmış kaynaklar savaş harcamalarına aktarılmıştır (Köfteoğlu ve Karabulut, 1998: 19- 20).

Yurt dışında Türkiye'ye yabancı öğrenci gruplarının getirilmesi için 1940 yıllarında Türkiye Milli Talebe Federasyonu (TMTF) tesis edilmiştir. Böylece, Türkiye gençlik turizminin yapılandığı bir kuruma kavuşmuştur. Aynı yıllarda dünyada da tesis edilmeye başlayan gençlik ve sosyal turizm örgütlenmeleri dünya ve Türkiye turizmine ivme kazandırmıştır. TMTF, Türkiye turizmi ve acenteciliği için bir eğitim okulu hüviyetine bürünmüştür. TMTF, turizm komisyonu ve turizm danışma kurullarında da görev almış bir kurumdur. TMTF'nin gençlik turizmine en büyük

katkılarından biri de 1965 yılında İstanbul'da yapılan Uluslararası Öğrenci Turizm Konferansı'na ev sahipliği yapmış olmasıdır. Yine 1950'li yıllarda kurulan Türkiye Milli Gençlik Teşkilatı (TMGT), seyahat acenteciliği alanında yaşanan en ciddi deneyimlerden birini oluşturmuştur. Bu kuruluş, Türkiye'nin seyahat acentelerinin kaynaklığını yapan bir okul niteliğini taşımıştır (Köfteoğlu ve Karabulut, 1998: 21-22). Türkiye'de sivil turizm örgütlenmesinin ilk kuruluşlarından biri de Türkiye Turizm Kurumu'dur. 1949 yılında Cihat Baban, Nedim Tör, Nadir Nadi ve Burhan Felek gibi aydınların önderliğinde Türkiye Turizm Kurumu tesis edilmiştir (Köfteoğlu ve Karabulut, 1998: 21).

1940'lı yılların sonunda Türkiye turizminde sivil örgütlenmeler faaliyetlerini sürdürürken, devlet de yasal ve idari düzenlemeleri yürütmüştür. Basın-Yayın Umum Müdürlüğü'nün 1949 yılında yeniden teşkilatlanması sonunda 5392 sayılı Kanunla kurulan Basın-Yayın ve Turizm Umum Müdürlüğü bünyesi İçinde *Turizm Dairesi* muhafaza edilmişse de bidayetten beri iktisadi gayesi bir tarafa bırakılarak propaganda mevzu telâkki edildiğinden bir broşür dahi neşredilmeden basit etütler yapılmıştır (BCA, 030. 01. 00. 00. 104. 651. 4.).

### **1.2.2. Tanıtım Faaliyetleri**

31 Temmuz 1943 tarihinde yürürlüğe giren 16 Temmuz 1943 tarih ve 4475 sayılı *Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü Teşkilat, Vazife ve Memurları Hakkındaki Kanun* ile Umum Müdürlüğü'nün bünyesinde kurulan Basın ve Dağıtım Dairesi Müdürlüğü'nce yayımlanan ve Türkiye'nin tanıtımı için 1943 yılında 3 bin adet basılan "*La Turquie Kemaliste*" adlı eser göze çarpmaktadır. İlerleyen yıllarda da benzer türde yayınlar hazırlanmıştır. Yine aynı kurum tarafından 1946 yılında hazırlanan ve 4 bin adet basılan *Turkey- Fotoğraflı Albüm*, Türkiye'yi tanıtma amacı gütmesi bakımından önemlidir. 1947 yılında da *Turkey- Fotoğraflı Albüm* adını taşıyan eserden 4000 adet daha basılmıştır. 24 Mayıs 1949 tarihinde Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü'nün lağvedilmesiyle Basın- Yayın ve Turizm Umum Müdürlüğü bünyesinde Tanıtım Dairesi tekrar faaliyete geçmiştir. 1949 yılında tanıtım amaçlı şu eserler parantez içinde verilen sayılarda basılmıştır: "*La Turquie Economique (5000)*, *Aperçu Genarale De La Turquie par Les Graphiques (5000)*, *Voyage De 2222 Kilometres En Anotolie (3000)*, *Pictures From Turkey Fotoğraflı Albüm (15000)*, *La*

*Peinture Turque (5000), İstanbul Depliyanı- İngilizce (20000), Duvar Afişi (8 Çeşit-100 bin)*". Yukarıdaki eserlerin yanında değişik konularda 15 sesli film de hazırlanmıştır (BCA, 030. 01. 00. 00. 104. 651. 4. 4-6.).

Bu dönemde yapılan tanıtma çalışmalarının da etkisi ile Mayıs 1950'den itibaren dünya umumi efkârının memleketimize olan alakasının birden arttığı görülmüştür. Bundan istifade ederek alakanın devamını temin maksadı ile yeni bir çalışma sistemi ile tanıtma işleri sürdürülmüştür. Neşriyat bahsinde yabancı memleketler halklarının yakinen ilgilenecekleri mevzular intihap edilmiştir. Hazırlık 1950 yılı sonuna kadar devam etmiş ve 1951 yılından itibaren kitap ve broşür çıkarılmıştır. Film ve fotoğraf servislerinin çalışmaları da aynı şekilde tanzim edilmiştir. Memleketimizde cereyan eden ve dünya umumi efkârının alakasına mucip olan aktüalite olaylar filmle tespit edilerek Amerika, Fransa ve İngiltere'ye gönderilmiştir. Amerika'da Televens Şirketi, filmleri televizyon programına almış ve dünya havadisleri jurnallerine ilave ederek sinemalarda göstermiştir. Fransa'da Societe Des Actualites Şirketi de Fransa ve Afrika'daki bağlı bulunduğu sinemalarda jurnallere almıştır. İngiltere'de Associated British Pathe Ltd. de aynı şekilde hareket etmiştir. Bu memleketlerin dışında Finlandiya, İtalya, İsviçre, Almanya, Hindistan, Pakistan, Kıbrıs ve Yugoslavya'ya da filmlerimiz gönderilmiştir. Aktüaliteye ait filmlerle memleketimizde yapılmakta olan fabrikalar, barajlar, elektrik santralleri, silolar, yollar, limanlar ve sair işler de filme alınarak memleket sinemalarında gösterilmiş ve halk efkârının aydınlatılmasına çalışılmıştır (BCA, 030. 01. 00. 00. 104. 651. 4.7- 13).

Film servisinin amaçlarının içine turistik yerler ve tarihi abideleri tanıtmak da girmiştir. Tanıtma Dairesi'nin fotoğraf servisi de faal çalışmıştır. 1951 yılında değişik konularda yayımlanan 51 bin fotoğraftan tanıtma amacı ile yayımlanan 3000 tanesi "Efes" adlı esere aittir. 1952 yılında ise ülke kültür ve turizmini tanıtmaya yönelik şu eserler parantez içinde verilen sayılarda yayımlanmıştır: "*The Topkapı Saray Museum (10 bin), 50 Masterpieces (10 bin), Les Arts Decoratifs Turcs (5 bin), Hagia Sophia (10 bin), Karagöz (Fransızca- 10 bin), Ephesus Of Jerusalem (7 bin), Epheso O Gerusalemmo (7 bin), Efeso (İtalyanca- 7 bin) ve Turkish Desings 2. Baskı (5 bin)*". 1953 yılında ise şu eserler parantez içinde verilen sayılarda yayımlanmıştır: "*The Ancient Cities Of Western Anotolia (10 bin), Le Ravine Dell Anotolia Occidentale (5*

*bin) ve Alaca Höyük (İngilizce-10 bin)”. 1954 yılında turizm ve kültür alanında ülkeyi tanıtmaya yönelik basılmış eserler, parantez içinde verilmiş baskı sayıları ile aşağıda belirtilmiştir: “Turkish Ceramics (1200), Modern Painting and Sculpture in Turkey (1410)”. 1955 yılında ise şu eserler parantez içinde verilen sayılarda basılmıştır: “Ankara Metropole de la Turuie Moderne (10 bin adet), The Topkapı Saray Museum 50 Masterpieces (10 bin adet 2. Baskı), Hagia Sophia (10 bin adet), The Ancient Cities Western Anotolia (5 bin adet) ve Turkish Ceramics (20 bin adet)”. 1956 yılında ise şu eserler parantez içinde verilen sayılarda basılmıştır: “Karagöz (İngilizce- 10 bin adet), Les Merveilles Cappadoce (10 bin adet), Turistik Türkiye Albümü (İngilizce, Fransızca, Almanca 15 bin adet)”(BCA, 030. 01. 00. 00. 104. 651. 4.7- 13).*

Diğer taraftan 1951 yılında Strasburg’da Avrupa Konseyi’nin toplandığı binada ve Türkiye Milli Talebe Federasyonu eliyle Avrupa’nın muhtelif şehirlerinde 5 seri halinde; 1952 yılında Türkiye’nin Paris Basın Ataşeliği’nce Paris’in meşhur mağazalarının vitrinlerinde, Shape Karargâhı’nda; 1953 yılında İzmir Fuarı’nda, Tarsus Vapuru Seyyar Sergisi’nde, 1954 yılında Tokyo’da Mitsukeshi Mağazası’nda açılan sergide, İzmir Fuarı’nda, Trieste Beynelmlel Fuarı’nda, Londra Kraliyet Yüksek Mimarlık Sergisi’nde, Beyoğlu Yeni Melek Sineması vitrinlerinde, Yeşilköy Terminal Salonu’nda, Kore Birliği’imizde muhtelif pozda büyük boyda yurt fotoğrafları teşhir edilmiştir. 1955 yılında Melek Sineması vitrinlerinde, Yunan Havayolları vitrinlerinde, Pan America’nın Roma vitrinlerinde, İtalya’daki Turizm Sergisi’nde, Hindistan’daki fotoğraf sergisinde, Garacos’taki fotoğraf sergisinde, Madrid’de muhtelif acente ve büyük otellerin fotoğraf teşhirinde, DDY’nin İstanbul-Viyana hattında işleyen vagonlarında, Barselona Beynelmlel Fuarı’nda ve İstanbul Beynelmlel Askeri Tabipler Kongresi’nde yurt fotoğrafları sergilenmiştir. 20 Mayıs 1956’da Gülhane Parkı’nda, 1- 16 Eylül 1956’da Stockholm Beynelmlel Fuarı’nda, 1 Eylül 1956’da Starazburg Avrupa Fuarı’nda, 29 Eylül 1956’da Hamburg Yakın ve Ortadoğu Sergisi’nde ülkemizi tanıtan fotoğraflar sergilenmiştir. 1956 yılında ayrıca Türkiye’nin Bonn Basın Ataşeliği tarafından tertiplenen sergide, Hint çocuk sağlığı münasebetiyle Hindistan’da, New York’da Pan American vitrinlerinde, Paris’te NATO İlkokulu’nda, Kahire’de İslam Eserleri Sergisi’nde, Washington’da Hitit Sergisi’nde, Ottawa’da televizyon yayınlarına, Washington Türk Ataşeliği seyyar



sergisinde, Viyana ve Stockholm fuarlarında ülkemizi turizm ve kültür alanında tanıtıcı resimleri sergilenmiştir (BCA, 030. 01. 00. 00. 104. 651. 4.7- 13).

Yabancı memleketlere sadece yazılı materyal ile değil görsel ve işitsel iletişim araçları ile ulaşılmaya çalışılmıştır. Mayıs 1950'den 1950 yılının sonuna kadar ülke kültür ve turizmini tanıtmaya amacıyla Amerika'ya 8 konuda 2725 metre film, İngiltere'ye 3 konuda 990 metre film, Fransa'ya 1 konuda 270 metre film olmak üzere 3985 metre film gönderilmiştir. 1951 yılında Amerika'ya 16 konuda 2860 metre film, İngiltere'ye 9 konuda 2820 metre film, Fransa'ya 5 konuda 1060 metre film, Afganistan'a 5 konuda 1375 metre film, Finlandiya'ya 3 konuda 1327 metre film, İtalya'ya 1 konuda 250 metre film, İsviçre'ye 1 konuda 360 metre film, Almanya'ya 1 konuda 300 metre film, Hindistan'a 3 konuda 178 metre film olmak üzere 10 bin 480 metre film gönderilmiştir. 1951 yılından itibaren 1957 yılına kadar muhtelif konulardaki filmler adı geçen ülkelere gönderilmiştir (BCA, 030. 01. 00. 00. 104. 651. 4. 14- 15).

Türkiye'nin tanıtımı için sadece basılı eserlerden yararlanılmamış, tanıtım faaliyetleri radyo programları ile de desteklenmiştir. Tanıtma Dairesi bünyesinde değişik radyolar da tesis edilmiştir. Bu radyolarda yapılan yabancı dil programlarında 1950'den itibaren haberler, Türk ve yabancı müziği, Türkiye'yi muhtelif bakımlardan tanıtıcı konuşmalar, röportajlar, posta kutuları, özel programlar, sohbetler, karşılıklı konuşmalar verilmiştir. Bütün bu değişiklikler Kısa Dalga Ankara Radyosu'na dünyanın muhtelif yerlerinde pek çok dinleyici kazandırmış ve bu da muhaberatın gelişmesini sağlamıştır. Dinleyici ile radyo yoluyla yapılan kontakt muhaberat yolu ile de sağlanmıştır ve kendilerine Türkiye'yi tanıtıcı matbu materyaller gönderilmiştir (BCA, 030. 01. 00. 00. 104. 651. 4.).

Ülkenin dış memleketlerde tanıtılması için sadece yazılı ve görsel malzemeler ile yetinilmemiş, 1940'lı yıllardan itibaren yabancı devletlerde basın ataşelikleri tesis edilmiştir. 1944'te Bern, 1945'te Londra, Washington ve Moskova Basın Ataşelikleri; 1946'da Kahire, Roma ve Paris; 1947'de New-York basın ataşelikleri tesis edilmiştir. 1948 senesinde Moskova, Bern, Kahire, Roma ve Paris basın ataşelikleri lağvedilmiştir. 1949'da New-York Haberler Bürosu Müdürlüğü tesis edilmiştir, 1955'te Bonn Basın Ataşeliği, 1956'da San Francisco Haberler Bürosu Müdürlüğü ile Bağdat Basın Ataşeliği açılmıştır. 1957 senesi bütçesi ile de Paris, Beyrut, Kahire ve

Kıbrıs haberler büroları, Karaşive Nev- Delhi basın ataşelikleri tesis edilmiştir (BCA, 030. 01. 00. 00. 104. 651. 4. 29.).

### 1.3. Muğla Turizminin Tarihsel Gelişimi

Muğla Vilayeti, 1950’li yıllardan itibaren Türkiye turizminin önemli merkezlerinden biri olmuştur. Bu vilayet Anadolu yarımadasının güneybatısında 36- 37 kuzey paraleli ile 27- 29 doğu meridyenleri arasında yer almaktadır. Vilayetin deniz kıyı uzunluğu, kara sınır uzunluğundan fazladır. Vilayetin toprakları Ege ve Akdeniz bölgelerinin birleşim noktasındadır. Vilayetin genel yüzölçümü 13.338 kilometrekaredir. Muğla ilinin etrafı doğuda Antalya’nın Kaş, Elmalı ve Korkuteli; kuzeydoğuda Burdur’un Gölhisar, Denizli’nin Çameli, Acıpayam, Kale; kuzeyden Aydın’ın Bozdoğan, Çine, Koçarlı ve Söke ilçeleri ile çevrilidir. Muğla Vilayetinin alçak noktalarını genellikle kıyılar teşkil eder. Kıyı ovalarında alüvyon düzlükler bulunur. Kıyı yerleşimleri de bu alüvyon düzlükler üzerinde kurulmuştur. Yöredeki turizm faaliyetleri de genellikle bu kıyı yerleşimlerinde gerçekleşmiştir (Yalçın, 1971: 10).

Muğla doğal güzelliklerin yanı sıra, binlerce yıl öncesinden onlarca uygarlıktan kalan tarihsel zenginliklere sahiptir. Yöre, bu özelliklerinden ve coğrafi konumundan dolayı bir turizm merkezi durumuna gelmiştir. Fakat, Muğla’nın bu özellikleri yıllar boyunca değerlendirilememiş, bu bölgede turizm hareketleri 1950’li yılların sonlarında iptidai şartlarda başlamıştır. Bu dönemde turist kabileleri Yunan adaları üzerinden kısa süreli konaklamalar için Marmaris, Bodrum ve Fethiye’ye gelmiştir. Bölgeye turistlerin Yunan adaları vasıtası ile gelmelerinin nedeni ise bu dönemde Muğla’da bir havalimanının bulunmayışı ve Muğla karayollarının kifayetsizliğidir. Muğla’nın bu dönemdeki geri kalmışlığı yörede ikamet eden yazarların hatıralarında da yer bulmuştur. Bölge koylarında gerçekleştirilen mavi yolculuğun ülke çapında tanıtılmasında emeği geçenlerden Azra Erhat, 1960 yılından önceki Bodrum’u şöyle tasvir etmiştir: *“Bodrum, 1960’lardan önce bugünkü Bodrum’dan apayrı bir kasabaydı. Kent, daha turistik bir merkez olmamıştı. Ancak bir balıkçı ve süngerci kasabası olarak önem taşımaktaydı. Gelen tek tük turistler, Halikarnas Balıkçısı takma adı ile öykü ve romanlar yazan Cevat Şakir Kabaağaçlı’nın dostları, tanıdıkları idi”* (Yurt Ansiklopedisi, 8. Cilt, 1982 1983: 5906).

Yörenin tarihsel ve coğrafi zenginliklerinin yanı sıra turizmin gelişmesini sağlayan bir diğer etken de Bodrum'da Sualtı Arkeoloji Müzesi'nin kuruluşudur. Bu müzenin kuruluşu, 1953 yılında Marmaris'te bir balıkçının tunçtan bir heykel bulması ile başlamıştır. St. Jean Şövalyelerinden kalan Bodrum Kalesi'nin bir bölümü, 1958'de Ege ve Akdeniz'de yapılan sualtı araştırmalarında bulunan parçaların sergilenmesine ayrılmıştır. Bodrum'da oluşturulan bu müze bölgeye gelen turist sayısının artmasına vesile olmuştur. İlde turizmin canlanmasını sağlayan bir diğer etken de halkın turizme özveri ile yaklaşmasıdır. Yoksul orman köylüleri ile balıkçılık ve süngercilikle uğraşan sahil sakinleri turizmin büyük bir gelir kaynağı olduğunu görmüş, bu alanda yoğunlaşmıştır (Yurt Ansiklopedisi, 8. Cilt, 1982- 1983: 5906).

Muğla'da turizm hareketlerinin ilk başladığı yıllarda turistik konaklama tesisi sayısı oldukça azdır. 1967 yılı itibari ile Muğla'da bulunan turizm konaklama tesislerinin yer aldıkları ilçeler ve isimleri şöyledir: “*Muğla Merkez İlçede Çınar Oteli, Şükran Oteli, Narin Palas; Bodrum'da Ege Oteli, Emel Oteli, Palmiye Oteli, Salmakis Oteli, Artemis Pansiyonu, Botaş Tesisleri, Halikarnas Pansiyonu, Herodot Pansiyonu, Mercan Pansiyonu, Mozol Pansiyonu, Karaada Tesisleri; Fethiye'de Arı Palas, Çiçek Palas, Seke Palas, Likya Oteli, Telmessos Pansiyonu, Belcekız Moteli, Dirlik Kampı; Köyceğiz'de Göl Oteli, Safa Oteli; Marmaris'te Otel Lidya, Martur Oteli, Balcı Pansiyon.*” (1967 Muğla İl Yıllığı, 1968: 393, 395).

Muğla'da turizm hareketlerinin başlaması ile birlikte konaklama tesisi sayısı artarken, turizm örgütlenme faaliyetleri de başlamıştır. 1967 yılı itibari ile Muğla'da faal olan turizm kuruluşlarının isimleri şöyledir: “*Muğla Turizm Derneği, Bodrum Turizm Komitesi, Marmaris Turizm Bürosu, Köyceğiz Turizm Derneği, Fethiye Turizm Derneği, Milas Turizm Derneği, Yatağan Turizm Derneği.*” (1967 Muğla İl Yıllığı, 1968: 396). Yörede turizm örgütlenmeleri artarken, devlet de yörenin turistik önemini kavramıştır.

1970'li yılların başlarında Bakanlıklararası Turizm Komitesi'nin Marmaris, Bodrum ve Fethiye'yi birinci derecede ve Köyceğiz'i üçüncü derece öncelikli turizm bölgesi ilan etmesi ile Muğla turizmi daha da canlanmıştır. 1980 yıllarında Muğla kıyılarının yeni imar haritaları hazırlanmış ve uygulamaya konulmuştur. Bu dönemde turistik yolların yapımına öncelik verilmiştir. Yapılan planlama ile Marmaris turistik

yollarının 1979 yılı öncesinde ve Bodrum turistik yollarının 1980 yılında tamamlanmış olması planlanmıştır. Yine bu yıllarda adı geçen turistik bölgelerin içme suyu projeleri de oluşturulmuştur (Turizm Yatırımları El Kitabı, 1975: 18- 19).

Muğla'da turizmin tarihsel gelişimi ortaya koymasından dolayı gelen turist sayısı önemli bir veri olarak kabul edilebilir. 1950'li yıllarda Muğla'ya denizyolu vasıtasıyla 600 civarında yabancı turist giriş yapmış iken, 1970 yılında bu rakam 100.000'i aşmıştır (1971 Turizm İstatistikleri, 1972: 7, 18). Bu rakamlar, yöreye gelen turist sayısında muazzam artışın yaşandığını göstermektedir. Muğla turizminin asıl ivme kazanması ise 1980 yılı sonrasında olmuştur. Bu ivmelenmenin nedenlerinden birisi 1981 yılında Dalaman Havalimanı'nın hizmete açılmasıdır. Bir diğer etken turizm yatırımlarını teşvik eden ve yabancı sermayenin ülkeye giriş yapmasını sağlayan yasal düzenlemelerdir. Muğla turizmi için ayrı bir şans ise, bu dönemde iktidara gelen Turgut Özal'ın bölgeye ve bölge turizmine aşina olmasıdır. Turgut Özal, turizmin ülkenin kalkınmasına katkı sağlayacak önemli bir alan olduğunu görmüş ve bu doğrultuda bir siyaset izlemiştir.

1960'lı yılların sonlarında Muğla'da bulunan turistik konaklama tesisi sayısı onlarla ifade edilirken, 2003 yılına gelindiğinde turizm yatırım belgeli turistik konaklama tesisi sayısı 419'a ve bu tesislerin yatak sayısı da 72913'e yükselmiştir. 2003 yılında turistik işletme belgeli konaklama tesisi sayısı 432'ye ve yatak kapasitesi de 65.653'e yükselmiştir (Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla, 2003: 201- 203).

Muğla'da turizmin hızla gelişmesinin bir diğer göstergesi de bölgede bulunan yat limanlarıdır. Bölgede 1980'li yılların başlarında toplam kapasitesi 400 yat civarında olan sadece 3 yat yanaşma tesisi bulunurken, 2003 yılına gelindiğinde yat limanı sayısı 18'e yükselmiş ve yat yanaşma kapasitesi de 4.450'ye yükselmiştir (Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla, 2003: 207).

## **2. Çalışmanın Amacı, Önemi, Sınırlılıkları ve Yöntemi**

Bu çalışma ile Türkiye'nin önemli turizm merkezlerinden biri olan Muğla'da 1950-2000 yılları arasında turizm alanında yaşanan gelişmeler mevzuat, ulaşım, örgütlenme, tanıtım ve eğitim açısından ortaya koymak hedeflemiştir. Diğer bir taraftan bu çalışma ile Muğla ve ülke turizminin tarihine dair yapılan çalışmalara katkı sağlamak

amaçlanmıştır. Türkiye turizm tarihi ile ilgili çalışmalar genellikle turizm uzmanları tarafından gerçekleştirilmiştir. Ülkemizin sosyal ve ekonomik yapısında önemli bir yeri olan turizmin, geçmişi ile ilgili çalışmaların diğer disiplinler tarafından da yapılması gerekmektedir. Bu çalışma böyle bir amaçla oluşturulmuş ve turizm tarihi ile ilgili araştırma yapacak uzmanların yeni kaynaklara ulaşmasına katkı sağlamayı hedeflemiştir.

Araştırma sırasında yaşanan bazı zorluklara rağmen konu ile ilgili birçok materyale ulaşılmıştır. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nden resmî belgeler, Ankara Milli Kütüphane'den süreli yayımlar ve tetkik eserler, Türkiye İstatistik Kurumu'ndan turizm istatistikleri temin edilmiştir. Konu ile ilgili yazılmış tezlerden de faydalanılmıştır. Araştırma, elde edilen literatür ve belge ile sınırlıdır.

Muğla turizm çeşitliliği açısından oldukça zengin bir vilayettir. Bu çalışmada 1950-2000 yılları arasında Muğla'da turizm alanındaki gelişmeler mevzuat, ulaşım, örgütlenme, tanıtım ve eğitim açısından değerlendirilmiştir. Araştırma, mekân bakımından Muğla Vilayeti ile zaman bakımından da 1950- 2000 yılları arasındaki dönem ile sınırlandırılmıştır. Bu çalışmanın hazırlanmasında nitel araştırma tekniklerinden doküman inceleme modeli ve görüşme yönteminden yararlanılmıştır.

### **3. Kaynaklar ve İlgili Araştırmalar**

*“1950- 2000 Yılları Arasında Muğla'da Turizm (Ulaşım- Örgütlenme- Tanıtım-Eğitim)”* adını taşıyan tez çalışmasının hazırlanması için öncelikle Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde katalog tarama çalışması yapılmıştır. Ankara'da bulunan Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Cumhuriyet Dönemi ile ilgili araştırma yapacak araştırmacılar açısından oldukça değerlidir. Cumhuriyet Arşivi Daire Başkanlığı, kamu kurum ve kuruluşlarının arşivlerini devralarak bunları tasnif edip depolamaktadır. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nden resmi yazışmalar, kanunlar, kararnameler, haritalar, raporlar ve benzeri değerli araştırma materyalleri temin edilebilmektedir (Yalçın, 2010: 45). Bu doğrultuda Başbakanlık Muamelât Genel Müdürlüğü Evrakı Kataloğu, Müşterek Kararnameler Kataloğu, Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu, Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu Kararları Kataloğu, Başbakanlık Özel Kalem Müdürlüğü Evrakı Kataloğu taranmıştır. Bu arşivden

250'nin üzerinde resmî belge temin edilmiş ve çalışmanın hazırlanmasında bu belgelerden yararlanılmıştır.

Diğer taraftan 7 Teşrinisani 1329 (1923) tarihinden itibaren çıkarılmaya başlanan Resmî Gazete, araştırma açısından önemlidir. Bu gazetenin yayımı 1925 yılına kadar aralıklı olarak devam etmiş ve Aralık 1927'den itibaren düzenli olarak yayımlanmıştır. Resmî Gazete yayımlarından çıkarılan kanunlara, TBMM kararlarına, bakanlar kurulu kararlarına, tüzüklere, siyasi anlaşma metinlerine ve çeşitli resmi ilanlara ulaşılabilir (Yalçın, 2010: 70- 72). Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi envanterinde turizm alanında çıkarılan bazı kanun ve yönetmelikler yer almamaktadır. Bunun nedeni ise arşivde 50 yılını doldurmuş kayıtlara yer verilmesidir. Bu yüzden bu yasalara Resmî Gazete taranarak ulaşılmıştır.

Muğla Vilayeti'ne gelen turistlerin yıllara göre dağılımına ulaşmak için Türkiye İstatistik Kurumu verilerinden faydalanılmıştır. Bu kurum 26 Şubat 1926 tarihli ve 3517 sayılı Merkezi İstatistik Dairesi Hakkındaki Talimatnamenin Meriyete Girmesine Dair Kararname ile Merkezi İstatistik Dairesi Başkanlığı'na bağlı olarak tesis edilmiştir. Türkiye İstatistik Kurumu verileri, rakamsal verilere dayanarak araştırma yapacak kişiler için önemli bir kaynaktır. Bu çalışma için de kurumun 1950 yıllarından itibaren yayımladığı turizm istatistiklerinden istifade edilmiştir. Bölgede turizmin gelişme evrelerini açıklaması açısından bu veriler önemlidir.

Diğer taraftan Muğla'nın sosyal, siyasal ve ekonomik durumunu anlatmaları bakımından Muğla il yıllıkları önemli birer kaynaktır. Bu doğrultuda Cumhuriyetin 15. Yılında Muğla, 1967 Muğla İl Yıllığı, Cumhuriyetin 50. Yılında Muğla, Cumhuriyetin 75. Yılında Muğla ve Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla adını taşıyan yıllıklardan yararlanılmıştır. Yıllıkların yanı sıra çeşitli ansiklopedilerden de istifade edilmiştir.

Muğla tarihi ile ilgili araştırmalar için Muğla'da çıkmış olan gazeteler değerli birer kaynak olarak kabul edilebilir. Çalışma doğrultusunda aşağıda isimleri verilen gazeteler parantez içinde verilen tarihleri kapsayacak şekilde taranmıştır: “*Bodrum* (1961- 1966), *Bodrum 85* (1985), *Bodrum Ekspres* (1995- 1998), *Bodrum Gazetesi* (1991), *Bodrum Gözlem* (1991- 1992), *Dalaman Köyceğiz* (1970- 1975), *Fethiye*

(1961- 1990), *Fethiye'nin Sesi* (1990), *Fethiye Söz* (1997), *Gerçek Fethiye* (1997), *Guide Bodrum* (1993- 2000), *İlk Adım* (1963- 1984), *Köyceğiz* (1975- 1994), *Köyceğiz'in Sesi* (1967- 1970), *Marmaris Postası* (1985- 1992), *Mavi Bülten* (1994- 1999), *Muğla* (1995), *Muğla'da Demokrat Yayla* (1961- 1966), *Muğla Şah* (1997- 2000), *Ortaca* (1987- 1989), *Yeni Ortaca Postası* (1993- 1999)''.

Yukarıda adı geçen gazeteler bölge turizminin nabzını gün be gün tutmuş olmaları ve halkın turizme olan bakış açısını yansıtmaları bakımından önemlidir. Örneğin; literatürde turizm alanında çıkmış bir kanunun büyük bir kalkınmanın temelini oluşturduğu söylemine karşın, bu gazetelerde yer alan köşe yazılarında aynı kanunun turizminin aleyhine olduğu iddia edilmiştir. Dolayısıyla bu gazeteler halkın olaylara bakış açısını göstermesi açısından da değerli addedilebilir. Bu araştırma için yukarıda adları verilen gazetelerden 2.500 adet üzerinde fişleme yapılmıştır. Çalışmanın hazırlanması sürecinde bu fişlerin büyük çoğunluğundan yararlanılmıştır.

Muğla ve Türk turizmin geçmişine ve bugününe dair detaylı çalışmalar mevcuttur. Bu çalışmada ise, Muğla'daki turizm faaliyetlerinin ilk dönemleri üzerine derinlemesine bir inceleme yapılmıştır. Muğla turizmine dair önceden yapılan çalışmalar ağırlıklı olarak turizmde verimliliğin ve çeşitliliğin nasıl arttırılacağı üzerinedir.

Bu çalışmaların başında Cafer Topaloğlu tarafından 2004 yılında hazırlanan "*Otel İşletmelerinde Örgütiçi Çatışmalar ve Yönetimi: 4 ve 5 Yıldızlı Kıyı Otellerinde Uygulama (Muğla Örneği)*" adlı doktora tezi gelmektedir. Bu çalışmada örgüt içi çatışmaların nedenleri ve bu çatışmaların eğitim vasıtası ile nasıl ortadan kaldırılabileceği ortaya konulmuştur. Bu çalışma, ilgili alanda daha sonra yapılan incelemelere de örnek teşkil etmiştir.

Cumhuriyet Dönemi Muğla tarihi ile ilgili ilk akademik çalışmalardan birisi olması ve Muğla'nın sosyal, ekonomik ve siyasal tarihi ile ilgili birçok yeni çalışmanın da yolunu açması bakımından Bayram Akça'nın "*Sosyal Siyasal ve Ekonomik Yönüyle Muğla (1923- 1960)*" adlı eseri oldukça kıymetli bir referans çalışmadır. Bu eser, birçok araştırmaya rehberlik etmiş ve hazırlanan bu çalışmanın fikrinin ortaya çıkmasına da vesile olmuştur.

Adnan Diller tarafından hazırlanan “*Muğla’da Kültür ve Tabiat Varlıklarının Korunmasında Yaşanan Sorunlar: Kültürel ve Doğal Kaynak Ön Araştırması*” adlı kitap, Muğla turizminin önemli bir değeri olan kültürel varlıkların tanıtılması ve korunması adına önemli bir projedir.

İbrahim Güner tarafından hazırlanan “*Bodrum ve Milas Yörelerinin Coğrafi Etüdü*” Muğla Vilayeti turizm coğrafyasının bir bölümü ayrıntılı olarak incelemesi bakımından önemli bir kaynak kitaptır. Yine, İbrahim Güner tarafından hazırlanan “*Bodrum ve Milas Çevresindeki Antik Kentlerin Tarihi Coğrafyasına Genel Bir Bakış*” ve “*Tourism in Fethiye*” adlı makaleler Muğla turizmini ve kültürel varlıklarını tanıtması açısından değerlidir.

İrfan Arıkan editörlüğünde hazırlanan “*Turizm Ulaştırması*” adlı eser, Türkiye’de turizm ulaşımının karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu bağlamında ortaya koyan önemli bir çalışmadır.

İsmail Atasever’in “*Bir Kentin İsyanı*” adını taşıyan kitabı, Muğla’nın yakın tarihine ve turizmine ışık tutması açısından önemli bir kaynaktır. Çalışmanın hazırlanmasında bu eserden de istifade edilmiştir.

1991 ile 1995 yılları arasında Muğla Valiliği görevini yürüten ve Türkiye’nin ilk kadın valisi olan Lale Aytaman’ın “*İğneli Koltukta Dört Buçuk Yıl*” adını taşıyan hatıratı dönemini her açıdan anlatması bakımından oldukça değerlidir. Çalışmanın hazırlanmasında bu hatıratın da yararlanılmıştır.

Muammer Tuna tarafından hazırlanan Turizm, Çevre ve Toplum (Marmaris Örneği) isimli çalışma turizmin çevre ve toplum üzerindeki etkilerine yönelik önemli bir eserdir.

Sevil Kınay’ın “*Museum as a Source of Education*” adlı doktora çalışması Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi’nin eğitim açısından önemini değerlendirmiştir. Bu eser Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi’nin müzecilik ve turizm açısından da değerini ortaya koymuştur. Çalışmada bu eserden de istifade edilmiştir.



Şenol Çavuş, Zehra Ege ve Osman Eralp Çolakoğlu tarafından hazırlanan “*Türk Turizm Tarihi: Yapısal ve Sektörel Gelişim*” adlı eser Türk turizm tarihini farklı boyutlarda ele almasından dolayı önemli bir çalışmadır.

Yapılan çalışmanın hazırlanmasında kaynakçada gösterilen farklı kitap ve makalelerden de yararlanılmış, fakat burada birinci derecede önemli olarak görülen kaynakların ve ilgili araştırmaların tanıtımı yapılmıştır.



## I. BÖLÜM

### 1950- 1960 ADNAN MENDERES DÖNEMİ

#### 1. Türkiye'nin Turizm Politikası

Dünya genelinde yaşanan gelişmeleri I. Dünya Savaşı sonunda yapılan anlaşmalar uzun bir dönem etkilemiştir. Nitekim uzmanlar, II. Dünya Savaşı'nın ortaya çıkmasının temel nedenini I. Dünya Savaşı sonrası yapılan anlaşmalara bağlamaktadır. Uzun dönem savaşlarla boğuşmak durumunda kalan Türkiye, II. Dünya Savaşı'na katılmamış ve akılcı bir politika izlemiştir. Bu politika, hükümet programlarına da yansımıştır. Savaştan bir yıl sonra Başbakan Recep Peker tarafından kurulan ve 14 Ağustos 1946 tarihinde TBMM'ye sunulan hükümet programında, İran ve Afganistan dışında, Ortadoğu devletlerinden tek kelime ile dahi söz edilmemiştir (Arar, 1968:162). Fakat yine de Türkiye 1940'lı yılların sonuna Sovyet Rusya tehdidi altında girmiş ve 1948 yılında Amerika'nın yaptığı Marshall yardımı ile belli bir rahatlama yaşamıştır. Yaşanan gelişmeler Türkiye'yi batıya yakınlaştırmıştır. Türkiye, 1949 yılında kurulan NATO'ya üye olmak için Kore Savaşı'na askeri destek sağlamış ve bu yapının içine dâhil olmak için çabalamış ve sonunda NATO'ya dâhil olmuştur (Armaoğlu, 2007: 448- 449). Batıya yaklaşma politikasının kaçınılmaz bir sonucu olarak Türkiye, 28 Mart 1949 tarihinde, yeni kurulan İsrail Devleti'ni tanıyan ilk Müslüman devlet olmuştur. ABD'ye güvenilir bir müttefik olduğunu ispatlayan Türkiye, 4 Temmuz 1948 tarihinde, Marshall Plânı kapsamına alınarak, ABD'den daha fazla yardım almıştır (Albayrak, 2004: 340- 341).

Türkiye, dış siyasette büyük devletlerin politikasına göre bir yol izlemeye çalışırken iç siyasette de yeni açılımlara girişmiştir. 14 Mayıs 1950 seçimleri siyasi tarihimizde önemli bir dönüm noktası olarak gösterilmektedir. Bu seçimler serbest iradenin sandığa yansıdığı ilk seçim olarak kabul edilmektedir. Demokrat Parti bu seçimler sonunda %53 gibi ezici bir oy çokluğu ile iktidara gelmiştir (Çavdar, 1995: 13, 20). Demokrat Parti iktidara geldikten kısa süre sonra Genelkurmay başkanı ve bazı önde gelen generalleri emekliye sevk etmiş ve onların yerine siyasete bulaşmadıklarını düşündükleri askerlerin geçmesini sağlamıştır (Yalçın ve Akbıyık, 2006: 551).

Bilindiği üzere siyasi partiler iktidara aday oldukları zaman bir parti programı hazırlar ve bunu uygulama sözü verirler. 1950 yılında iktidara gelen Demokrat Parti'nin iktidara geldiğinde açıkladığı programda, turizm ile ilgili bir ibarenin yer almadığı görülmektedir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP19.htm>). 1951 yılında iktidara gelen 20. TBMM Hükümeti Programı'nda; dış politika, eğitim, ulaşım, hayvancılık, gümrük, vergi, bayındırlık hizmetleri, sağlık, ormancılık gibi başlıklar göze çarpmakta iken, turizme bir atıfta bulunulmamıştır (BCA, 30. 1. 0. 0. 54. 328. 5. 1- 8).

Türkiye'de turizm alanında kurumsallaşmanın tam olarak sağlanamadığı 1950- 1960 yılları arasında dünya turizmi %11 civarında bir büyüme sağlamıştır (Bulut, 2000: 73). Bu dönemde uluslararası turizm çevrelerinden Başbakan Adnan Menderes'e Atina'dan bir davet mektubu gönderilmiştir. 11 Mart 1950'de Atina'da kaleme alınan ve 15 Mart 1950'de Başbakanlık makamına ulaşan mektup, Başbakan Adnan Menderes'i Atina'da düzenlenecek olan Uluslararası Tur Operatörleri Toplantısı'na davet etmiştir. Mektupta ayrıca, Türkiye'nin toplantıda temsil edilmesinin, Türkiye'nin değişik çevrelerce daha iyi tanınmasına da olanak tanıyacağı fikri de aktarılmıştır (BCA, 030. 01. 00. 00. 17. 9. 8. 4. 1-2)

Tüm olumsuzluklara rağmen dönemin hükümetleri turizmin önemini, dışarıdan ve içeriden gelen raporlarla belli ölçüde kavramış ve turizm alanında bazı düzenlemelere gitmiştir. Nitekim 1950 yılı öncesinde yapılan turizm danışma toplantıları neticesinde 24 Mart 1950 tarihinde 13 maddeden müteşekkil olan "Turizm Müesseselerini Teşvik Kanunu" kabul edilmiş ve 30 Mart 1950 tarihinde Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu kanun Türkiye'de turizm alanında çıkarılan ilk kanun olarak tanımlanmaktadır. Bu kanunla ile hangi kurumların turizm işletmesi sayılabileceği, hangi işletmelerin devlet teşvikinden yararlanabileceği ve turizm işletmelerinin nasıl denetleneceği ortaya konmuştur. Bu kanunun 7, 8, 9, ve 10. maddelerinde turizm teşviki adı altında Türkiye Emlak Kredi Bankası Turizm Kredi Fonu'ndan hangi şartlarda kredi alınabileceği de tespit edilmiştir (Resmî Gazete, sayı: 7470, 30 Mart 1950: 18215- 18216).

1950'li yıllarda turizm alanında tecrübesiz olan Türkiye Cumhuriyeti, yabancı uzmanlardan yararlanma yoluna da gitmiştir. Bu duruma 1950 yılında Amerika'dan

getirilmiş olan bir uzman örnek verilebilir. Amerika Birleşik Devletleri uyruklu turizm uzmanı Barker' in en çok altı ay süre ile Basın-Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü emrinde çalıştırılması 788 sayılı kanunun 5. maddesine göre Bakanlar Kurulu'nca 6 Kasım 1950 tarihinde kararlaştırılmıştır (BCA, 030. 18. 01. 02. 124. 78. 11.).

Turizm ile ilgili yasal düzenlemeler yapılırken, diğer yandan da turizm ile bağlantılı kuruluşlar ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu kuruluşların yapısını tanımlayan düzenlemelerin yapılması zorunluluk halini almıştır. Örneğin; Türkiye Turizm Kurumu'nun genel menfaatlere yarar derneklerden sayılması, İçişleri Bakanlığı'nın 81-175/94 sayılı ve 8 Şubat 1952 tarihli yazısı ve Danıştay Genel Kurulu'nun 52/43/46 sayılı ve 3 Mart 1952 tarihli kararı üzerine, 3512 sayılı kanunun 37. maddesine göre, Bakanlar Kurulu'nca 1 Nisan 1952 tarih ve 14763 sayılı kararı ile kararlaştırılmıştır (BCA, 030. 18. 01. 02. 128. 27. 14.).

Turizm alanında çıkarılan ve önemli olarak addedilen bir diğer kanun, 13 Mayıs 1953 tarihinde kabul edilen 6086 numaralı Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu'dur. Bu yasa 13 Mayıs 1953 tarihinde Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu kanun 6 bölüm ve 40 maddeden müteşekkildir. Bu kanun ile turizm alanında yatırım yapacak ticari teşekküller, yatırım alanında teşvik edilmiştir. Bu kanunun en göze batan maddesi turizm yatırımlarının 10 yıl süre ile vergi indiriminden yararlanmasını öngören maddesidir. Bu kanunun dördüncü bölümünde Turizm Endüstrisini Teşvik Fonu adı altında İller Bankası aracılığı ile bir kredi kaynağının sağlanmasına yönelik maddeler yer almıştır (Resmî Gazete, sayı: 8414, 22 Mayıs 1953: 6301- 6303). Mezkûr kanunla otel, lokanta gibi turistik tesislerin inşası, tevsi ve teçhizi için İller Bankası'nda turizm fonu tesis edildiği gibi diğer bazı imkânlar da sağlanmıştır. Böylece, 1950 yılından itibaren başlayan geniş iktisadî kalkınma faaliyetleri içinde turizm kuru bir propaganda mevzuu olmaktan kurtarılmış millî ekonomi üzerindeki müspet tesirleri göz önünde tutularak iktisadî sahada başlı başına bir endüstri şubesini teşkil ettiği kabul edilmiştir. Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu'na göre; hususî talimatnamesinde yazılı vasıfları haiz oteller, pansiyonlar, gazinolar, lokantalar, plâjlar, kamplar, eğlence yerleri, spor ve avcılık tesisleri, kaplıcalar, istirahat ve tedavi müesseseleri, mümasil tesisler, turizm müessesesi sayılmış ve bu müesseselere vergi muafiyeti tanınmıştır. Turizm endüstrisinin kurulmasını teşvik ve gelişmesini

sağlamak bakımından lüzumlu kredi ihtiyacını karşılamak üzere de elli milyon liralık bir kredi fonu tesis edilmiştir. Bunlardan başka bu sahada yapılan diğer işler de vardır. Yabancı sermayenin memleketimizde muhtelif iş sahalarına yatırımlar yapmasını teşvik eden “Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu” hükümleri içerisinde turizm sahasına da yer verilmiştir. Turizm Endüstrilerini Teşvik Kanunu’nun 33’üncü maddesi mucibince turistik müesseselerin belediyelerce murakabesi için hazırlanan “Turistik Müesseselerin Murakabesi Hakkında Talimatname” bütün belediyelere tamim edilmiştir. Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu’nun 34’üncü maddesi mucibince turizm büro ve seyahat acenteleri hakkında bir talimatname hazırlanmış ve 19 Eylül 1955 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Aynı kanunun 35’inci maddesi mucibince turistik yollar programı için esaslar hazırlanmış ve Karayolları Umum Müdürlüğü’nce maliyet hesapları yapılarak ortaya konmuştur. Devlet sektörüne dahil olan daire, müessese ve teşekküllerin turizm ve turizm endüstrisi sahasındaki faaliyetlerini tanzim etmek üzere Teşvik Kanunu’nun 36’ıncı maddesi gereğince Turizm İşbirliği Nizamnamesi hazırlanmış ve bu nizamname 17 Eylül 1955 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Yukarıda izah edilen kanun, idari teşvik tedbirleri ve resmi turizm teşkilâtının çalışmaları neticesinde turizm endüstrisinin muhtelif branşlarında mühim terakkiler kaydedilmiştir. Kanun, güdülen gayeyi temin yolunda ciddi neticeler vermiştir. Bu kanun gereğince, 1960 yılına kadar, Türkiye’nin büyük turistik merkezlerinde, turistik şehir, kasaba ve mahallerde kurulan 94 müesseseye turizm müessesesi belgesi verilmiş, bunların dışındaki birçok otel de bunlara istinaden tadil veya inşa olunmuştur (BCA, 030. 01. 00. 00. 104. 651. 4.).

Yine Türkiye’de mevcut turistik kıymetler mahalleri tetkik edilmiştir. Birçok bölgenin etütleri yapılmıştır. 1960 yılına kadar Ege Bölgesi’nin de turizm etüdü tamamlanmıştır. Bunlar dışında, memleket halkında müspet bir turizm zihniyetinin yaratılması ve turistik servetlerin korunması ve değerlendirilmesi maksadıyla Maarif Vekâleti ile yapılan iş birliği neticesinde okullar ders programları arasına turizm bilgisi ilâve edilmiş, öğretmen okulları seminer çalışmalarında da turizm mevzuu ele alınmıştır. Turizm fikrinin geniş halk kitlelerine yayılabilmesi için Ankara Radyosu’nda turizm mevzuunda Haftanın Turizm Konuşmaları adlı bir program yapılmıştır. Bu dönemde gazeteler yolu ile halk efkârı turizm sahasındaki çalışmalardan ve hamlelerden haberdar edilmiştir. Turizm terbiyesinin inkişafında

mühim bir rol oynayan turizm derneklerinin sayısı artmıştır. Resmi daireler ve turizm cemiyetlerince muhtelif yerlerde çeşitli turizm kursları açılmıştır (BCA, 030. 01. 00. 00. 104. 651. 4.).

Devlet, turizm alanında yeni kanunları yürürlüğe koymak ve tanıtım faaliyetlerinde bulunmakla kalmamış, 5682 sayılı Pasaport Kanunu'nun onuncu maddesinin hükümete verdiği salâhiyete dayanılarak 1957 yılına kadar 14 Devletle karşılıklı vize muafiyeti anlaşmaları akdedilmiştir. Lübnan, İrlanda ve Finlandiya ile vize muafiyetleri için temaslar yapılmıştır. Bir kısım memleketlerde aynı mevzuda bölge anlaşması yapılması ve birçok Avrupa memleketleri tarafından tatbik olunarak fayda görüldüğü üzere, Amerika Birleşik Devletleri'yle tek taraflı bir vize muafiyetine gidilmesi hususu, tahakkuk ettirilmiştir. Gümrüklerde turistlere gösterilecek kolaylık mevzuu üzerinde durulmuş ve bazı tedbirler de alınmıştır. Yine Avrupa İktisadî İşbirliği Turizm Komitesi'nin turistler ve turistik propaganda malzemesinin gümrüklerden geçişiyle alâkalı teklifleri, Gümrük ve İnhisarlar Vekâleti'nce umumiyetle müspet şekilde karşılanmış ve netice alâkalı makama bildirilmiştir. Devlet Hava Yolları Genel Müdürlüğü'ne alt biletlerin yabancı şirketler tarafından satılması ve sair kolaylıklar hususunda anlaşmalar yapılmıştır. Bundan başka, 4749 sayılı Kanun gereğince sivil havacılığın beynelmilel münasebetlerini kolaylaştırmak için, Umum Müdürlüğü'nün de dahil bulunduğu bir komite faaliyete geçmiştir. 1950 ve daha evvelki yıllarda turizm maksadı ile kayda değer bir neşriyat yapılmamış, 1950'li yıllardan itibaren aşağıda gösterilen miktarlarda turistik propaganda neşriyatı yapılmıştır: *“1948 yılında 16.515, 1949 yılında 19.451, 1950 yılında 28.625, 1951 yılında 31.377, 1952 yılında 38.837, 1953 yılında 70.055, 1954 yılında 71.331, 1955 yılında 79.369”* (BCA, 030. 01. 00. 00. 104. 651. 4.).

1950'li yıllarda turizm alanında bazı yasal düzenlemelere gidilirken, turizmin finans boyutu ile de yakından ilgilenilmiştir. Finans alanındaki girişimlere Turizm Bankası Anonim Şirketi'nin tesis edilmesi örnek gösterilebilir. Başvekâlet'in 5413 sayılı Kararnamesi ile memleketimizde iç ve dış turizmi geliştirmek ve her çeşit banka muameleleriyle iştigal etmek ve merkezi Ankara'da olmak üzere elli yıl müddet ve 10 milyon Türk lirası sermaye ile kurulmasına başlanan *“Türkiye Turizm Bankası Anonim Şirketi”*nin, Maliye Vekâleti'nin muvafık mütalaasına dayanan İktisat ve

Ticaret Vekâletinin 20 Haziran 1955 tarihli ve 11634/49799 sayılı yazısıyla gönderilen, esas mukavelenamesi ve sermayesinin dörtte birinin yatırıldığını gösteren banka mektupları, İcra Vekilleri Heyetince 23 Haziran 1955 tarihinde tetkik edilerek, mezkûr şirketin kurulmasına izin verilmesi, 865 sayılı kanunun 280 ve 2999 sayılı kanunun 3. maddelerine göre, kararlaştırılmıştır (BCA, 030. 18. 01. 02. 140. 60. 12.).

1950 yılından itibaren yapılan düzenlemeler neticesinde, turizm alanında bir bakanlık tesis edilmesi zorunlu hale gelmiştir. 25 Kasım 1957 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 2 yıl 6 ay iktidarda kalan 23. TBMM (V. Menderes) Hükümeti Programı'nda; memleketimizin iktisadi kalkınması açısından turizmin gittikçe artan bir ehemmiyet arz eden sektör olduğu, ifade edilmiştir. Ülkemizi tanıtmak için, Basın- Yayın ve Turizm işlerini ayrı bir vekâlete tevdi etmek gerekmekte olduğu da açıklanmıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP23.htm>). 1957 yılında hükümet programına yansıyan bir Turizm Bakanlığı kurulması planı 1963 yılında gerçekleştirilmiştir.

## **2. Ulaşım**

### **2.1. Karayolu Ulaşımı**

Muğla'da karayolu ulaşımının tarihi gelişimini ortaya koyabilmek için, ulaşımın daha iptidai olduğu Osmanlı'nın son dönemlerinden itibaren ele almak gerekmektedir. Osmanlı Devleti döneminde, Anadolu'da devletin yol işiyle doğrudan ilgilenmesi XIX. yüzyılın sonlarında başlamıştır (Selen, 1943: 5). Osmanlı Devleti tarafından Menteşe Bölgesi'nde de ilk yol yapımının XIX. yüzyıl sonlarında gerçekleştiği ifade edilmektedir. Menteşe Bölgesi'nde yapılan bu çalışmaların ana amacı Muğla'yı Gökova Limanı, Milas- Küllük Limanı ve en yakın demiryolu istasyonu olan Aydın'a karayolu ile bağlamaktır (Tekeli, Ankara, 1993: 72). 1915 yılına gelindiğinde Muğla'da yol vasfında değerlendirilebilecek en önemli hat, Muğla- Aydın Şosesi'dir. Bu yolun 88 km'si Muğla sınırları içinde ve 48 km'si Aydın sınırları içindedir. Toplam uzunluğu 113 km olan şosenin eni, 8 metre'dir. Bu dönemde yol bakımsızdır ve bazı kesimlerinden arabalar güçlüklerle geçebilmektedir. 1915 yılında bu yol tamir altına alınmıştır. Muğla- Aydın Şosesi'nin yanı sıra 1915 yılı itibari ile Muğla'da Muğla-Gökova, Muğla- Milas- Güllük ve Fethiye- Kayaköy yolları mevcuttur. Fakat Muğla-

Aydın Şosesi hariç diğer yolların ulaşım açısından büyük önemleri yoktur (Akça, 2010: 75).

Cumhuriyet'in ilk 15 yılında yol ve köprü yapım çalışmalarına önem verilmiştir. Bu dönemde Muğla- Aydın Yolu'nun 47,7 km'si tamir edilmiş ve tamir edilen güzergâh üzerine 27 kargir ve 14 adet betonarme köprü inşa edilmiştir. Ayrıca Muğla- Milas- Küllük güzergâhında 30,8 km uzunluğunda bir şose yapılmıştır. Bu yol üzerinde 8 ahşap, 28 kargir ve 5 betonarme köprü inşa edilmiştir. Muğla- Tavas Yolu'nun Muğla sınırları içinde kalan 60 km'lik kısmı yeniden açılmıştır. Nafia Vekâleti'nden verilen parayla 105 metre açıklığında Dalaman Köprüsü ve 90 metre açıklığında Namnam Köprüsü inşa edilmiştir (Cumhuriyetin 15. Yılında Muğla, 1938: 67- 80). 1940 yılında Muğla'da 1148 km uzunluğunda devlet yolu vardır. Bu yolun 551 km'si stabilize, 597 km'si de toprak yol kategorisindedir (Cumhuriyetin 50.Yılında Muğla, 1973: 337).

Bu dönemde Bayındırlık Bakanlığı, memleketin ulaşım ağının kısa sürede tamamlanamayacağını tespit etmiştir. 1946'dan başlayarak, öncelikli yolların tesis edilebilmesi için bir takvim ortaya koymuştur. Adı geçen takvimin nüvesi ise, 1945 yılında, Amerika Birleşik Devletleri'ne gönderilen Vecdi Diker ve Vehbi Ekesan adlı iki mühendisin buradaki gözlemlerine istinaden hazırladıkları rapora dayanmaktadır. Anadolu ile coğrafi benzerlikleri bulunan ABD şehirlerinde alan araştırması yapan uzmanlardan Vecdi Diker'in ortaya koyduğu raporda; Anadolu'daki yol probleminin ortadan kaldırılması için, var olan yolların iyileştirilmesi ve 15 bin kilometrelik bir yol ağının ivedi yapılması önerilmiştir. Raporda ayrıca, Türkiye'de iyi bir yol teşkilatının kurulması tavsiye edilmiştir. Bunun yanında yol hizmetlerinin yarı özerk teşkilatlarla sağlanması ve kalifiye eleman yetiştirilmesi önerilmiştir. 1946 yılında Bakanlıklar düzeyinde Yol Konferansı düzenlenmiş ve adı geçen rapor yol gösterici olarak benimsenmiştir. Konferanstan çıkan en önemli iki karar, geniş çaplı bir yol programına geciktirilmeden başlanması ve düşünülen programın uygulanabilmesi için ABD'den yardım beklenmesidir (As, 2006: 308- 309).

Program, Bayındırlık Bakanı Kerim İncedayı imzalı olarak illere ve genel müfettişliklere tebliğ edilmiş ve bilgi olarak da Başbakanlık, diğer bakanlıklar ve Genelkurmay Başkanlığı'na sunulmuştur. Programın başında, *"Türk Milleti'nin kalkınma ve medeniyetinin artmasında, halline mecbur olduğu davaların başlıcası*



*karayollarıdır.*” ifadeleri kullanılmıştır. Programda yol şebekesinin toplamının 43.000 km olduğu belirtilmiş ve 5 yıllık 3 devreli olmak üzere 15 yıllık bir takvim çerçevesinde inşa edilmesinin karar altına alındığı belirtilmiştir (As, 2006: 308- 309).

Programda Bayındırlık Bakanı'nın şöyle bir tespiti vardır: “23 yıllık Cumhuriyet Devri'nde karayolları için devlet bütçesinden 68 milyon, özel idare bütçelerinden 69 milyonu yapım, 13 milyonu bakım olmak üzere 82 milyon lira harcanmıştır. Harcanan 150 milyona mukabil maalesef iki vilayet veya bir vilayeti demiryoluna bağlayacak yollar yok gibidir.” (As, 2006: 308- 309).

Devletin karayolu ağı kurmasındaki yetersizliği engebeli bir coğrafyaya sahip Muğla'ya fazlası ile yansımıştır. 1950 yılına kadar Muğla, çevre yerleşim birimleri ile ulaşımını denizyolu veya bozuk şose yollar ile sağlamıştır. Muğla'da 1950 yılında 131 km toprak, 272 km stabilize olmak üzere 403 km devlet yolu mevcuttur. Muğla'da 1950 yılında 127 km stabilize ve 593 km toprak olmak üzere 720 km il yolu vardır. 1123 km'lik Muğla yollarının 403 km'si devlet yolu iken, 720 km'si il yolu vasfındadır (Cumhuriyetin 50.Yılında Muğla, 1973: 337).

1950 yılında Demokrat Parti Hükümeti'nin işbaşına gelmesiyle tüm yurttaki olduğu gibi Muğla'da da yol yapım çalışmalarına önem verilmiştir (Akça, 2002: 51). 19. TBMM (I. Menderes) Hükümeti Programı'nda karayolu ulaşımı şu ifadeler ile yer almıştır: “Ulaştırmada karayollarına önem vereceğiz. Köy yollarının yapılması hususunda, imkânların müsaadesi nispetinde umumi bütçeden yardım teminini sağlayacağız” (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP19.htm>). 20. TBMM (II. Menderes) Hükümeti Programı'nda; karayollarının niteliğinin geliştirilmesine önem verileceği, belirtilmiştir. Kara, deniz ve demiryollarından mürekkep münakale sisteminin ahenkli şekilde ve birbirini tamamlayıcı olarak geliştirilmesi gerektiğine kani bulunuyoruz denilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP20.htm>).

Yukarıda bahsi geçen hükümet programlarının yol politikasının paralelinde 1952 yılında Muğla- Marmaris, Muğla- Yatağan, Muğla- Kale, Muğla- Ula ve Köyceğiz-Fethiye yolları için devletten ödenek sağlanmış ve yol yapım çalışmalarına başlanmıştır. 1953 yılına kadar yol yapım çalışmaları devam etmiş ve 1953 yılı içinde

Muğla- Aydın, Muğla- Tavas- Denizli, Muğla- Marmaris Yolu ıslah çalışmaları bitirilmiştir (Akça, 2002: 51).

1950'li yıllarda Muğla'da başlayan yol yapım çalışmaları ilin ulaşım imkânlarını nispeten iyileştirmiştir. 1955 yılında Muğla'da 4 km asfalt, 236 km stabilize ve 151 km toprak olmak üzere 391 km devlet yolu mevcuttur. 1955 yılında Muğla'da 212 km stabilize ve 370 km toprak olmak üzere 582 km il yolu vardır. 1955 yılı il ve devlet yollarının toplam uzunlu ise 973 km'dir (Cumhuriyetin 50.Yılında Muğla, 1973: 337).

1960'lı yılların başlarında karayolu ulaşımı tüm Türkiye'de olduğu gibi Muğla'da da daha fazla öne çıkmaya başlamıştır. Bu dönemde Muğla, İzmir vasıtası ile Bursa ve İstanbul, Denizli üzerinden de Afyon ve Ankara'ya bağlıdır. Muğla'ya gelen yerli turistlerin çoğu ve yabancı turistlerin bir kısmı havayolu veya denizyolu ile İzmir'e gelmekte, buradan karayolu vasıtasıyla Muğla'ya avdet etmektedir (Yurt Ansiklopedisi, 8. Cilt, 1982- 1983: 5909).

1960 yılında Muğla'da 3 km asfalt, 348 km stabilize ve 107 km toprak olmak üzere 458 km devlet yolu mevcuttur. 1960 yılında Muğla'da 180 km stabilize ve 488 km toprak olmak üzere 668 km il yolu vardır. 1960 yılında Muğla'nın 1126 km olan toplam yolunun 458 km'si devlet, 668 km'si il yolu vasfındadır (Cumhuriyetin 50. Yılında Muğla, 1973: 337).

## **2.2. Denizyolu Ulaşımı**

Muğla deniz ulaştırmasını ortaya koymak için Türk denizcilik tarihinden ve yörenin ünlü denizcilerinden kısaca söz etmek yerinde olacaktır. Türk denizciliğinin Çaka Bey ile başladığı kabul edilmektedir (Döğüş, 2013: 574- 575). Gerçekten Türklerin denizlerle karşılaşması Anadolu'nun ilk fetih yıllarına kadar uzanır. Süratle Kuzey ve Batı Anadolu sahillerine ulaşan Türkler, derhal denizlerde faaliyetlere başladılar. 1085'te İzmir ve civarını fetheden Çaka Bey ilk defa ciddi olarak denizlerde hareket başlatan Türk beyi oldu; kurduğu 40 parçadan oluşan donanmasıyla Midilli, Sakız, Sisam ve Rodos gibi stratejik önemi haiz olan adaları fethetti ve Bizans'a karşı varlığını koruma mücadelesini özellikle denizlerde başarıyla sürdürmüştür. Teşkilatçı bir devlet adamı ve iyi bir denizci olan Çaka Bey, kendisinden sonra gelişecek olan Türk denizciliğine de örnek olmuştur (Bostan, 2008: 13).

Çaka Bey, bu sırada yaptığı akınlardan birinde Bizanslılara, 1078 yıllarında esir düşmüştür. Esareti zamanında *Homeros'u* okuyup anlayacak kadar Yunancayı ve Bizans savaş metotlarını öğrenmiştir. Hatta Bizans tahtına göz diktiği belirtilen Çaka Bey'in denizciliğe önem vermesinin sebebi İstanbul'u ele geçirme planlarına dayandırılmaktadır (Döğüş, 2013: 574- 575). Anadolu savaşlarının birinde esir düşüp İstanbul sarayında yetiştirilen Çaka Bey de 1081 de, İzmir taraflarına kaçıp bu bölgenin Türklerini toplamış; sahil Rumlarını da hizmetine alarak bir donanma vücuda getirdi ve bir devlet kurmuştur. Bu cesur ve zeki Türk beyi, bu sâyede, adaları işgale başlamıştır. Anadolu Türkleri ve Balkanlardaki Peçeneklerle ittifak yaparak Bizans'ı düşürmeğe ve yerinde bir Türk imparatorluğu kurmağa teşebbüs etmiştir (Turan, 1969: 218). Bizans'ın Anadolu ile bağının kesilmesi ve güçsüzleşmesi Çaka Bey'in elini güçlendirmiştir. Bu durumdan istifade eden Çaka Bey, kırk gemi inşa ettirerek oluşturduğu ilk açık deniz Türk donanması ile faaliyete geçmiştir. Çaka Bey, ilk olarak sahil şehirlerinden Urla ve Foça'yı almıştır. Daha sonra Midilli ve Sakız'ı zapt edip, Sisam ve Rodos'a kadar uzanmıştır. Çaka Bey, ayrıca Peçenekler ile ittifak kurarak Bizans'ı zor durumda bırakmıştır. Çaka Bey İstanbul'a sefer düzenlemek için kısa zamanda donanmasını güçlendirmiştir. Bu maksatla Anadolu Selçukluları ile iyi ilişkiler kurmak istemiş ve Anadolu Selçuklu Sultanı Kılıçarslan'a kızını vermiştir. I. Kılıçarslan ise, Çaka Bey'in ülkesini kendi yayılma sahası olarak görmüştür. Bu durumun farkında olan Bizans İmparatoru, Çaka Bey ile I. Kılıçarslan'ı birbirine düşürmek üzere faaliyete geçmiştir. I. Kılıçarslan'a yazdığı bir mektupta Bizans'tan ziyade kendisinin tehlike içinde bulunduğunu bildirmiştir. Bu çabaların sonucu iki Türk hükümdarı aradaki akrabalığa rağmen birbirine düşman olmuştur. I. Kılıçarslan ordusuyla Çaka Bey'e karşı harekete geçerken, bir Bizans donanması da denize açılmıştır. Çaka Bey, Kılıçarslan'ın niyetini öğrenmek için damadının yanına gitmeye karar vermiştir. Görüşme teklifini kabul eden I. Kılıçarslan, onu tertip ettiği bir ziyafet sırasında 1095'te öldürmüştür (Comnena, 2000: 156). Onun ölümü ile kurduğu sahil beyliği de dağılmıştır. Çaka Bey, iyi bir teşkilatçı ve denizci olup Ege sahillerinde ilk Türk tersanesiyle donanmasını meydana getirmiştir (İslam Ansiklopedisi, 8. Cilt, 2012: 186- 188.; İlgürel, 2001: 637- 638). Yüksek siyasi ve askeri görüş sahibi olarak büyük önem taşıyan bu beyin adının gerçek söylenişi henüz tamamen kesinliğe kavuşmuş değildir (Kafesoğlu, 1984: 56).

Bölgenin deniz tarihi açısından Pir-i Reis'in XVI. yüzyılın başlarında kaleme aldığı eseri Kitab-ı Bahriye, Menteşe kıyılarının o dönemdeki ahvalini tasvir etmesi bakımından değerlidir. Bu eserde Menteşe sahillerinin ayrıntılı tasviri yapılmıştır. Bu eserde Bodrum, Fethiye, Güllük ve Marmaris limanlarının tasvirine yer verilmiştir (Piri Reis, 1973: 209, 210, 296, 300).

Menteşe (Muğla) sancağında bir sahil kasabasında 1485 yılında doğan Turgut Reis Koloğlu, 2013: 181), bölge tarihi ve Türk denizcilik tarihi açısından önemli bir şahsiyettir. Nitelikleri sayesinde Menteşe kıyılarından alınmış ve Cezayir Leventleri arasına katılmıştır (Türk Ansiklopedisi, 32. Cilt, 1966: 16). Turgut Reis, korsanlığın yaygın olduğu dönemde Barbaros kardeşlerle birlikte deniz gazâlarında bulunmuştur. Preveze Deniz Savaşı'nda (1538) çeşitli yararlıklar göstermiştir. 1540'ta Korsika Adası'na düzenlediği bir akında Cenevizlilere esir düşmüştür. Üç yıl sonra Barbaros Hayreddin Paşa'nın Ceneviz'i yağmalamakla tehdit etmesi üzerine serbest bırakılmıştır. Barbaros, Turgut Reis'e kendi yedek gemisini vermiştir. Turgut Reis, Batı Akdeniz'de düzenlediği pek çok gazâ neticesinde elde ettiği gelirlerle filosunu büyüterek yirmi beş gemiye sahip olmuştur. Turgut Reis, gösterdiği yararlıklardan dolayı 30 Temmuz 1547 tarihinde "Akdeniz Leventleri Kaptanı" unvanını almıştır. Mehdiye ve civarı Turgut Bey'e sancak olarak verilmiş ve fethettiği diğer yerler bu sancağa ilâve edilmiştir (İslam Ansiklopedisi, 41. Cilt, 1989: 417- 418). Turgut Reis, korsanlık faaliyetlerini de sürdürmüştür (Bostan, 2008: 267).

Trablusgarp'ın ele geçirilmesi için düzenlenen seferdeki yararlılığından dolayı, Turgutça Bey adıyla Karlı İli Sancak Beyliği'ne tayin edilmiştir. Turgut Reis bu görevde iken de Batı Akdeniz'deki faaliyetlerini sürdürmeye devam etmiştir. Korsika'nın Bestia Limanı'na asker çıkarmıştır. Burada bulunan 7000 Müslüman esiri kurtarmıştır. Turgut Reis, donanma ganimeti olarak Hazine-i Amire'ye seferleri akabinde oldukça akçe teslim etmiştir. Daha sonra Turgut Reis, Kanuni tarafından Mart 1556 Trablusgarp Beylerbeyliği'ne tayin edilmiştir. Malta kuşatmasına katılan Turgut Reis, çatışmalar sırasında Saint Michel Burcu'nu topa tutan birliğe kumanda etmiştir. Turgut Reis, 23 Haziran 1565 tarihinde burada başına çarpan gülle parçası ile vefat etmiştir. Cenazesi Trablusgarp'a götürülmüş ve kendi yaptırdığı caminin haziresine defnedilmiştir (İslam Ansiklopedisi, 41. Cilt, 1989: 417- 418). 1972 yılında

Turgut Reis'in adı doğduğu yere verilmiştir. Muğla İli'nin Bodrum İlçesine bağlı Karatoprak Beldesi'nin Turgutreis olarak değiştirilmesi, Danıştay'ın uygun mütalaasına dayanan İçişleri Bakanlığı'nın 2 Aralık 1971 tarihli ve 621-71-303-3/35262 sayılı yazısı üzerine, 1530 sayılı Kanunun 9. Maddesine göre Bakanlar Kurulu'nca 13 Ocak 1972 tarihinde kararlaştırılmış ve anısına bu kasabada bir de anıt inşa edilmiştir. (BCA, 030. 18. 01. 02. 276. 1. 19.).

Turgut Reis'in Türk denizcileri arasında ayrı bir yeri vardır. Avrupa'da ün yapan Turgut Reis, kendi adıyla anılan ve kale kuşatmalarında etkili bir taktik olan yansiperini stratejiye kavuşturmuş bir askerdir (Türk Ansiklopedisi, 32. Cilt, 1966: 17). Menteşe kökenli bir denizci olan, Turgut Reis'ten kısaca bahsedilmiştir. Menteşe Bölgesi, deniz kahramanları yetiştirmesini yörenin deniz ulaşımına mahkûm olmasına borçludur.

Menteşe sahillerinin sosyal ve iktisadi bakımdan ilerlemesinde Osmanlı denizcileri XVIII. ve XIX. yüzyıllarda önemli bir rol üstlenmiştir. 1770 yılında Osmanlı Donanması'nın Çeşme'de yenilgisinin akabinde Bodrum'da bir tersane tesis edilmiştir (Yiğit, 2009: 118). Bu dönemde İzmir Limanı, Batı Anadolu limanlarının en önemli limanı durumundadır. Yine karşıdaki adalarla canlı bir trafiğe sahip olan Bodrum, Fethiye ve Marmaris limanları da bölgenin öne çıkan limanlarıdır (Baykara, 2010: 230- 231).

XX. yüzyılın II. yarısının başlarına kadar Muğla kıyı yerleşimlerinin, Anadolu'nun kalabalık şehirleri ile bağlantısı çok sınırlıdır. Tarihin uzun dönemlerinden itibaren liman şehri olan bu kıyı kazalarının, dış dünya ile bağlantıları hep deniz yolu vasıtası ile sağlanmıştır. Bodrum ve Marmaris'in ticari ilişkileri de Osmanlı Devleti'nden kopana kadar Rodos'ladır. Hatta Marmaris yönetim açısından XIX. yüzyılın ikinci yarısına kadar Rodos'a bağlıdır (Yurt Ansiklopedisi, 8 Cilt, 1982- 1983: 5906).

Menteşe Bölgesi'nin ulaşımını etkileyen ve belirleyen en önemli unsur, bölgenin dağlık ve engebelik bir arazi yapısına sahip olmasıdır. Coğrafi yapının kara ulaşımına geçit vermemesi nedeniyle, bölgenin dış dünya ile ilişkilerinde deniz ulaşımı ön plana çıkmıştır. XIX. yüzyıl boyunca Menteşe'nin komşu yerleşimlerle olan ilişkileri liman

yerleşimleri olan Marmaris, Fethiye, Milas ve Gökova vasıtası ile gerçekleşmiştir (Benedict, 1974: 31).

XIX. yüzyılın sonlarında Muğla'yı Gökova Limanı'na ve Milas Küllük Limanı'na bağlayan yollar mevcuttur. Bu dönemde Gökova Nahiyesi'ne kadar 21,45 km yol ve 7 köprü mevcuttur. Bu yolun 19 km'ye yakın kesimi toprak iken, 2 km'den fazla kısmı da şose vasfındadır. Muğla- Küllük güzergâhında ise Milas Kasabası'ndan Küllük Limanı'na kadar 47 km'ye yakın yol ve 47 köprü mevcuttur. Bu yolun 25 km'ye yakın kısmı toprak iken, 22 km'si şosedir (1306 Aydın Vilayet Salnamesi: 127). Kara ulaşımında kervan yollarından daha ileri bir teknik gerektiren ilk araba yollarının Muğla- Gökova ve Muğla- Küllük Limanı arasında yapılmış olması, XIX. yüzyıl sonlarında Menteşe Sancağı'ndaki yük ve yolcu naklindeki deniz ulaşımına verilen değeri göstermektedir (Akça, 2002: 47).

XIX. yüzyıl sonlarında Küllük'ten bir vapurun İzmir'e ulaşması 53 saat sürmekte iken (1306 Aydın Vilayet Salnamesi: 611), karayolu ile ulaşım daha fazla zaman almaktadır. Ticari bağlantılar açısından İzmir'e bağımlı olan Muğla, XIX. yüzyılın sonlarında Küllük Limanı yerine Aydın- İzmir tren yoluna bağlanmıştır. Daha sonra bölgede araba yolunun inşası ile ulaşım bağlantılarında Muğla- Gökova ve Muğla- Milas- Küllük tekrar ön plana çıkmıştır (Tekeli, 1993: 74).

Menteşe'nin önemli limanlarından bir diğeri olan Fethiye Limanı'na 1886'da ayda ortalama 16 vapur demirlemiştir (1302 Aydın Vilayet Salnamesi: 256). Bu sayının dönem ortalamalarına göre yüksek olduğu söylenebilir. XIX. yüzyılın sonlarında Fethiye ve Bodrum limanları deniz ulaşımı açısından önemlidir. Bu dönemde bu limanlar Menteşe'nin en çok demir atılan ve demir alınan limanları durumundadır. Bu devirlerde adı geçen kazalarda, İzmir'deki Gümrükler Nezareti'ne bağlı iki müdüriyet tesis edilmiştir. Menteşe'de XIX. yüzyıl sonlarında gümrük gelirleri bakımından sırasıyla Fethiye ve Bodrum en çok gelir getiren limanlar durumundadır (Tekeli, 1993: 51).

1900 yıllarının başlarında Rodos- Muğla arasında yoğun ticari ilişkiler mevcuttur. Bu dönemde Rodos, gıda maddesi bakımından Muğla'ya bağımlı durumdadır. Rodoslu tüccarların Muğla'nın Fethiye, Gökova ve Marmaris limanlarında birer temsilcileri

bulunmaktadır ve bu temsilciler aracılığı ile ticari ilişkiler kurulmaktadır (Benedict, 1974: 101). Bu ticari faaliyetler sırasında Muğla- Gökova Limanı arasında develer ile nakliyecilik yapan deveciler bulunmaktadır (Eroğlu, 1939: 152).

1919 yılında Muğla'daki İtalyan işgalleri sırasında İtalyanlar Muğla- Küllük ve Muğla- Gökova Limanları yollarında tamirat yapmıştır ve bu yollar üzerinden lojistik ihtiyaçlarının naklini sağlamışlardır. Muğla'ya ilk motorlu araçlar da İtalyanlar tarafından bu lojistik ihtiyaçların karşılanması için getirilmiştir (Akça, 2003: 48).

Lozan Barış Anlaşması neticesinde Rodos, İtalyanların elinde kalınca Rodos ile olan ticari ilişkiler azalmıştır. Bunun sonucunda da Gökova Limanı eski önemini yitirirken, Küllük Limanı'nın önemi İzmir'e yakın olması hasebiyle artmıştır (Tekeli, 1993: 126-127). Diğer taraftan 1940 yılından itibaren Muğla- Gökbel- Çine- Aydın Yolu'nun önemli ölçüde işler hale getirilmesi ve Aydın- İzmir güzergâhında tren seferlerinin işletilmeye başlaması ile Muğla- İzmir yolculuğun süresi 24 saate kadar kısalmıştır. Bunun neticesinde denizyolu ulaşımı ve limanlar eski önemini yitirmiştir (Muğla'da Halk, 5 I. Teşrin 1940: 1).

Cumhuriyet'in ilk yıllarında deniz taşımacılığında halen Rumların egemenliği mevcuttur. Örneğin; Menteşe limanlarından Avrupa ya da adalara gidecek olan ihracat ürünleri taşımacılığı Rumlara ait Pandelon Kumpanyası tarafından üstlenilmiştir (Türkeş, 1973: 97).

Cumhuriyet Dönemi'nin ilerleyen safhalarında deniz ulaşımında da diğer alanlarda olduğu gibi millileşme görülmüştür. Devlet Deniz Yolları'na ait posta vapurları 7 veya 15 günde bir İstanbul- İskenderun arasında seferler düzenlemiş ve bu seferlerde gemiler Muğla'nın Marmaris ve Fethiye gibi liman şehirlerine de uğramıştır (Çimen, 2007: 30; Yurt Ansiklopedisi, 8 Cilt, 1982- 1983: 5907). 1950'li yıllara gelindiğinde deniz yolları turizmde aktif yer almaya başlamıştır. Bu dönemde yurt dışı turlarına çıkan Türk gemileri ortaya çıkmıştır. Bu arada 1951 yılında yapımı tamamlanan İskenderun ve Samsun gemileri Beyrut- Marsilya arasında çalışmaya başlamıştır. İlerleyen yıllarda bu gemiler, Türkiye sınırları içinde Samsun- İskenderun hattında çalışmıştır (Akçura, 2012: 68).

Bu limanlara uğrayan en önemli gemi Mustafa Kemal'i taşıyan Ege Vapuru'dur. Türk istiklalinin ve Cumhuriyet'in mimarı olan Atatürk, Ege Vapuru vasıtası ile 23 Şubat 1935 tarihinde Marmaris kıyılarına gelmiştir. Bu ziyarette Atatürk'ün vapuruna Zafer ve Adatepe Torpidoları eşlik etmiştir. Atatürk, vapurdan inip karaya ayak basmamış, fakat Muğla Valisi Cevat Öztekin ve beraberindeki heyet vapura çıkarak Atatürk'ü ziyaret etmiştir. Atatürk, Marmaris kıyılarında bulunduğu süre zarfında halk, tezahürat ve sevgi gösterilerinde bulunmuştur. Sahil boyunca elektrikler ve meşaleler de yakılarak şenlikler yapılmıştır (Muğla'da Halk, 28 Şubat 1935: 1).

Muğla kıyı yerleşimlerini yabancı devletlerin deniz kuvvetlerine bağlı gemileri de ziyaret etmiştir, fakat bu gemilerin kıyıya yanaşabilmeleri ve telsiz iletişimi kurmaları için Bakanlar Kurulu Kararı alınması gerekmiştir. Örneğin; Temmuz 1949 başlarında İngiliz Deniz Kuvvetleri'ne ait 8 gemi Marmaris'e yanaşmak istemiş ve gemilerin Marmaris'e gelişinden önce Bakanlar Kurulu Kararı çıkartılmıştır (BCA, 030. 018. 01. 02. 119. 46. 17.). Yine değişik tarihlerde farklı devletlere mensup birçok askeri geminin Muğla kıyılarına ziyareti söz konusu olmuştur (BCA, 030. 018. 01. 02. 123. 53. 08, 17; 030. 018. 01. 02. 193, 55. 08; 030. 018. 01. 02. 195. 37. 15; 030. 018. 01. 02. 135. 45. 4; 030. 018. 01. 02. 135. 55. 08; 030. 018. 01. 02. 143. 55. 4; 030. 018. 01. 02. 156. 10. 10.).

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Muğla limanlarının genel durumu pek iç açıcı değildir. Bu dönemde Bodrum Limanı'nın bir rıhtımı yoktur, önünde beşer metre genişliğinde iki iskelesi vardır. Limana 600 tona kadar gemiler yanaşabilmektedir. Limana senede 15.370 tonilatoluk 82 vapur ve 8.590 tonilatoluk 1.861 yelkenli gemi girmektedir (Akça, 2011: 21). Bu dönemde Bodrum'un dış dünya ile bağlantısı deniz yoluyla sağlanmaktadır. 1940'lı yıllarda Deniz Yolları'nın İstanbul ile Antalya arasında işleyen Cumhuriyet, Dumlupınar ve Tarı isimli gemileri on beş günde ya da ayda bir Bodrum'a uğramakta ve hem yük hem de yolcu taşımaktadır (Çapa, 2008: 115-140).

Cumhuriyetin ilk yıllarında Köyceğiz- Dalyan arasında tekneler işletilmiştir (Belediyeler, 1933: 761). II. Dünya Savaşı yıllarında Köyceğiz İskelesi, ihmalden dolayı harap hale gelmiştir. İhmalin nedeni ise Deniz Yolları İdaresi ile Köyceğiz Belediyesi arasındaki anlaşmazlıklardır (Muğla'da Halk, sayı: 1603, 19.İlkteşrin 1940: 1). Kısa zaman sonra yukarıda bahsedilen sorunlar aşılmış ve yeni bir iskele inşa



edilmiştir. II. Dünya Savaşı yıllarında Köyceğiz- Dalyan Limanı arasında mutad olarak motor seferleri düzenlenmiştir. Köyceğiz İskelesi'nden, Köyceğiz Belediyesi 1946 yılında 695 lira, 1947 yılında 358 lira kazanç elde etmiştir (Belediyeler Yıllığı, 1949: 660). II. Dünya Savaşı'nı takip eden süreçte Köyceğiz- Sultaniye Kaplıcaları arasında düzenli seferler icra edilmiştir. Bu dönemde İstanbul- İskenderun seferini yapmakta olan gemiler de Dalyan Boğazı'na 15 günde bir uğramıştır (Belediyelerimiz I, 1956: 334).

Cumhuriyet döneminde Menteşe kıyılarında faal birçok liman mevcuttur. Bu tesislerden biri olan Fethiye İskelesi, 1937'de Fethiye Belediyesi'nin denetiminden alınarak Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü'nün uhdesine verilmiştir. Fakat 1946 yılında Bakanlar Kurulu kararı neticesinde tekrar Fethiye Belediyesi'ne geri verilmiştir (BCA, 30. 18. 01. 02. 118. 70. 20.). 1957 Depremi'nin akabinde 3.500.000 milyon lira harcanarak Fethiye'de yeni bir iskele yapılmaya başlanmıştır. Yeni düzenlemeler ile birlikte iskele modern bir tesis halini almıştır (Muğla, 21 Mart 1960: 1). Ulaştırma Bakanlığı tarafından inşa ettirilen Fethiye İskelesi, 1958'de tamamlanarak Fethiye Belediyesi'ne teslim edilmiştir. Bu dönemde zelzeleden hasar gören Fethiye Rıhtımı da tamir edilerek hizmete açılmıştır. Fethiye İskelesi ve rıhtımın inşaatında tarihi taşlar kullanılmıştır (Yılmaz, 1969: 10). Fethiye İskelesi 1960'ta modern bir tesis durumundadır ve büyük tonajlı gemiler de iskeleye demirleyebilmiştir (Muğla, 21 Mart 1960: 1). 1960 yıllarında Fethiye Limanı vasıtası ile başka limanlara kereste göndermeye devam edilmiştir. Bu liman vasıtası ile nakli gerçekleştirilen sadece kereste değildir. Krom ve bölgede yetiştirilen bazı ürünler de liman vasıtası ile dış pazarlara ulaştırılmıştır (Yalçın, 1960: 25). Diğer taraftan Fethiye İskelesi'ne sadece yük gemileri uğramamıştır. Posta Vapuru 1953 yılına kadar Fethiye'ye ayda bir defa uğramıştır. 1953 yılından itibaren vapur seferi sayısı ayda iki defaya çıkarılmıştır (Muğla, 8 Ocak 1953: 1). 1954 yılında Fethiye'ye vapur seferlerinin ayda iki defa olmak üzere devam ettiği görülmüştür (Muğla, 24 Temmuz 1954: 1).

22 Mayıs 1950 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 10 ay iktidarda kalan 19. TBMM (I. Menderes) Hükümeti Programı'nda; ulaştırma hizmetlerine önem verileceği, belirtilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP19.htm>). 9 Mart 1951 tarihinde

iktidara gelen ve yaklaşık 2 yıl 2 ay iktidarda kalan 20. TBMM (II. Menderes) Hükümeti Programı'nda ise; ülkenin kıyı kesimleri kara ulaştırması ve deniz ulaşımında seyrüsefer şartları limanlar meselesinin iyi koşullara ulaştırılmasının sağlanmasının gerçekleştirileceği, yönünde ifadeler yer almıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP19.htm>). Gerçekten de 1950'li yıllardan itibaren denizyolu ulaşım vasıtalarına önem verilmeye başlandığını, Muğla'da yapılan çalışmalar ispatlar niteliktedir.

1950'li yıllarda Marmaris'e gelen gemilerin yanaşabilecekleri bir iskele vardır. Devlet Deniz Yolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü tarafından idare edilmekte olan Marmaris İskelesi, İcra Vekilleri Heyeti kararı neticesinde 1 Kasım 1944 tarihinde Marmaris Belediyesi'nin denetimine bırakılmıştır (BCA, 030. 018. 01. 02. 106. 77. 20.). Marmaris Belediyesi'nin denetimindeki Marmaris İskelesi'nin 1953 yılında yenilenmesi yönünde çalışmalar başlamıştır. İskelenin yapımı sırasında çalışma iskelesi çökmüş ve yeniden kurulmuştur (Muğla, 11 Kasım 1953: 1). Bayındırlık Bakanlığı kontrolünde yürütülen çalışmalar, 1954 yılında 114 metre uzunluğundaki iskelenin beton ayakları dökülmesi suretiyle devam etmiştir (Muğla'da Demokrat Yayla, 3 Mart 1954: 1). Sürdürülen çalışmalar neticesinde 20 Mayıs 1955 tarihinde Marmaris İskelesi'nin inşaatı tamamlanmış ve Marmaris Kaymakamı tarafından geniş halk kitlesinin katıldığı törende hizmete açılmıştır (Muğla'da Demokrat Yayla, 21 Mayıs 1955: 1).

17 Mayıs 1954 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 1 yıl 6 ay iktidarda kalan 21. TBMM (III. Menderes) Hükümeti Programı'nda; ulaşım ağında yapılan yeni tesisler açıklanmış ve yapılmakta yollar ve hava meydanları inşalarının devam edeceği, ifade edilmiştir. Yukarıda bahsedilen iskelelerin yenilenmesi veya yeniden yapılması Menderes Hükümetleri döneminde özellikle de II. Menderes Hükümeti Dönemi'nde yakından takip edilmiştir. Bu programda limanların iyi hale getirilmesinin sağlanacağı yönünde bir ifade de yer almıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP21.htm>).

Muğla'da limanların iyileştirilmesi çalışmaları Menderes Dönemi'nde süreklilik arz etmiştir. 1957'de Bayındırlık Bakanlığı'nca inşa ettirilen rıhtım ve iskelelere Güllük betonarme iskele inşaatı da dâhil edilmiştir. Güllük İskelesi'nin inşaat ihalesi 20-25 Mart 1957 tarihleri arasında Ankara'da gerçekleştirilmiştir (Demokrat Menteşe, sayı:

137, 15 Mart 1957: 1). İhalenin akabinde Haziran 1957'de iki mühendis Milas'a gelmiş ve Güllük ve Milas'ta, iskele için ön incelemelerde bulunmuştur. Bu incelemeler sonucunda kroki ve haritalar oluşturulmuş ve bunun nihayetinde, 1960 yılını takip eden süreçte Güllük Limanı tesis edilmiştir (Demokrat Menteşe, sayı: 236, 26 Haziran 1957: 1).

1950'li yıllarda görüldüğü üzere Muğla'nın dünya ile bağlantısını ağırlıklı olarak limanlar sağlamıştır. Yöreye 1950'li yıllarda gelen ilk turist kabileleri de ulaşımını deniz yolu vasıtası ile sağlamıştır. 1954 yılında Muğla limanları vasıtası ile 666 yabancı giriş yapmıştır. 1955 yılında Muğla limanları vasıtası ile 646 yabancı giriş yapmış iken, 332 yabancı çıkış yapmıştır. 1956 yılında Muğla limanları vasıtası ile 646 yabancı giriş yapmış iken, 571 yabancı çıkış yapmıştır. 1957 yılında Muğla limanları vasıtası ile 684 yabancı giriş yapmış iken, 639 yabancı çıkış yapmıştır. 1958 yılında Muğla limanları vasıtası ile 955 yabancı giriş yapmış iken, 637 yabancı çıkış yapmıştır (1954- 1958 Turizm İstatistikleri, 1959: 3- 6). 1959 yılında Muğla limanları vasıtası ile 2884 yabancı giriş yapmış iken, 2653 yabancı çıkış yapmıştır. 1960 yılında Muğla limanları vasıtası ile 5152 yabancı giriş yapmış iken, 4808 yabancı çıkış yapmıştır. Bu sayıların büyük bir bölümünün turistlerden oluştuğu düşünülmektedir (1954- 1963 Turizm İstatistikleri, 1964: 7- 10). Bu dönemde Muğla'ya gelen turist sayısı ise %900'e yakın bir oranda artmıştır. 1950- 1960 yılları arasında dünya turizmi %11 civarında bir büyüme sağlamıştır (Bulut, 2000: 73). Bu dönemde Muğla'ya gelen turist sayısının %900'e yakın bir oranda artması dünya ortalaması ile uyumsuz görünmektedir. Bunun nedeni ise bakir bir doğaya sahip olan Muğla'nın Avrupalı turizmciler tarafından daha yeni keşfediliyor olması ve gelen tüm yabancıların bölgeden memnun ayrılmasına bağlanabilir.

### **2.3. Havayolu Ulaşımı**

Türklerde havacılık 1000 yıllarına kadar geriye gitmektedir. Bilinen ilk Türk havacı İmam Cevheri'dir. İmam Cevheri 1002'de büyük kuşların kanatlarını incelemiş ve çeşitli hesaplamalar yaparak, kanat vasıtası ile uçma üzerine çalışmıştır. Mucit İmam Cevheri, uçma denemesi yaparken hayatını kaybetmiştir. Cevheri'nin uçuş denemesinden 630 yıl sonra, 1632 tarihinde Hezarfen Ahmet Çelebi sahneye çıkmıştır. Hezarfen gövdesine bağladığı kanatlar vasıtası ile Galata Kulesi'nden Üsküdar

Doğancılar Meydanı'na kadar uçmuştur. Böylelikle dünya tarihinde uçmayı başaran ilk insan olarak tarihte yerini almıştır (Arıkan ve Diğerleri, 2015: 158).

Havacılık alanında ilk resmi girişimin Osmanlı Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa tarafından 1911 yılında başladığı ifade edilmektedir. 1911- 1912 yılında Trablusgarp Savaşı esnasında On İki Adalar ve Trablusgarb düşman egemenliğine geçmiştir. Düşmanın hava saldırıları adı geçen topraklarla bağlantıları koparmıştır. Bu gelişmenin üzerine Mahmut Şevket Paşa, Kurmay Yüzbaşı Süreyya Bey'i balon ve uçak alımı ve bu hava vasıtalarının yapılacağı tesislerin inşasıyla görevlendirmiş ve bir de hava komisyonu kurmuştur. Oluşturulan bu komisyon, Hava Kuvvetleri'nin başlangıcı olarak kabul edilmektedir. 1912 yılında bugünkü İstanbul Atatürk Havalimanı yakınlarında iki hangardan oluşan ilk tesis inşa edilmiştir. Bu dönemde subaylar Fransa'ya eğitime gönderilmiş ve iki tane de uçak satın alınmıştır. 3 Temmuz 1912'de Yeşilköy Hava Mektebi ihdas edilmiş ve böylece ilk resmi havacılık kurumu faaliyete geçmiştir. Bu girişimlerin nüvesini oluşturduğu Türk Hava Kuvvetleri, 1923 yılında 35 kara ve 15 deniz uçağı ile göklerde yerini almıştır (Arıkan ve Diğerleri, 2015: 158- 159).

Ülkemizde ilk sivil uçuşlar ise, yabancı şirketler tarafından 1922 yılından itibaren gerçekleştirilmiştir. Türkiye'de sivil havacılığın ilk simgelerinden biri de Vecihi Hürkuş'tur. Uzun yıllar Hava Kuvvetleri'nde subaylık görevi üstlenmiş ve kendini uçaklara adanmış olan Vecihi Hürkuş, 28 Ocak 1925 tarihinde kendi yaptığı uçağı "Vecihi K IV" ile ilk uçuşunu gerçekleştirmiştir. Vecihi, takip eden yıllarda Türk havacılığına pilot yetiştirerek ve uçak geliştirerek hizmet etmiştir (Arıkan ve Diğerleri, 2015: 159).

Türk havacılık tarihinin önemli isimlerinde birisi de Fethi Bey'dir. Fethi Bey, 1891 yılında İstanbul'da hayata gözlerini açmış, 1907 yılında Bahriye mektebini mülâzım-i evvel (üsteğmen) olarak tamamlamıştır. Ardından 1911 yılında uçakçılığı öğrenmek üzere İngiltere'ye Bristol uçak fabrikasına gönderilmiş, ülkeye döndükten sonra yüzbaşı rütbesine terfi ettirilmiştir. Bundan sonra İstanbul'da uçuş gösterileri yapmış, hatta nazırlardan Cemal ve Talât paşaları da uçağına alarak uçurmuştur. O sıralarda İstanbul'dan geçerek Kahire'ye gitmekte olan Fransız havacısı Dancourt, Toroslarda uçağının parçalanması sonucunda bu seyahatten vazgeçmiştir. Bunun üzerine aynı

seyahati Türk havacıların yapması düşünülmüş ve bu seyahat Fethi ve Nuri beylere teklif edilmiştir. Aynı uçaklarla seyahati yapacak bu havacılar yanlarına birer yardımcı olarak 1913 Şubat'ında harekete karar vermiştir. Fethi Bey ve yardımcısı Mülâzım Sadık Bey, Bleriot sistemindeki “Muavenet- i Milliye”, Nuri Bey aynı sistemdeki “Prens Celâleddin” uçaklarıyla elverişsiz hava şartlarına rağmen büyük tezahüratla yolcu edilmiştir. Nuri Bey, durumun tehlikeli olduğunu görerek geri dönmüş, Fethi ve Sadık beyler ise programları gereğince Eskişehir- Afyon- Konya- Ulukışla- Adana- Halep- Humus- Beyrut ve Kudüs yolu ile Kahire ve İskenderiye'ye yaptıkları yolculuklarının yarısından fazlasını kötü hava şartlarına rağmen normal geçirmiştir. Şam'dan sonra birkaç durak daha yapıp Kahire'ye varmak üzere buldukları sırada Taberiye'ye bağlı Şimriye Bucağı çevresinde bilinmeyen bir sebepten dolayı uçakları düşmüş ve Türk havacılık tarihinin ilk şehidi olmuştur (Türk Ansiklopedisi, 16. Cilt, 1968: 270).

Bu olaydan halk büyük bir heyecan ve teessür duymuş, ölümleri matem uyandırmıştır. Hatıralarına şiirler yazılmış, türküler tertip edilmiştir. İstanbul'da Fatih Parkı'ndaki kırık sütun, yarım kalmış olan bu yolculuğun anıtı olarak yaptırılmıştır. Ayrıca, 1934 yılında Şehit Fethi Bey'in ismi, Muğla'ya bağlı Meğri Kazası'na verilmiş ve böylece ölümsüzleştirilmiştir (Türk Ansiklopedisi, 16. Cilt, 1968: 270).

Cumhuriyet'in ilanından sonra havacılığa ziyadesiyle önem verilmeye devam edilmiştir. Bir yandan yasal ve kurumsal düzenlemeler hayata geçirilmiş, diğer yandan tesislerin ve hava vasıtalarının nitelikleri yükseltilmiştir. “İstikbal Göklerdedir” diyen Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün direktifi ile amacı hava aracı üretmek olan ve 1935 yılında adı “Türk Hava Kurumu” olarak değiştirilen “Türk Tayyare Cemiyeti” kurulmuştur. 1925 yılında Kayseri'de uçak üretmek amacıyla bir fabrika kurulmuştur. 1925 yılında Ankara'da da bir planör fabrikası tesis edilmiş ve bu fabrika günde 150 planör üretme kapasitesine erişmiştir. 1926 yılında “Tayyare Makinist Mektebi” de kurulmuştur (Arıkan ve Diğerleri, 2015: 159).

Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulmasından yaklaşık bir yıl sonra, 9 Haziran 1926 tarihinde Atatürk Anadolu Ajansına şu demeci vermiştir: *“Türk milletinin hava kuvvetlerimizin güçlendirilmesi gereğini anlaması ve övgüye değer özverilikler göstermesi siyasi gelişmesinin ve uygarlığının en büyük delilidir. Bu işte aracılık*

*yapan Tayyare Cemiyeti'ni kutlarım. Cemiyetin belirli ve çeşitli gelirler bulmak için ülkemizin çeşitli yerlerinde yapmakta olduğu kongrelerin faydalı bir şekilde sonuçlanması için bütün vatandaşların çaba harcayacaklarından eminim.”* (Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, 2006: 705).

Bu dönemde Türk havacılığını güçlendirmek maksadıyla yurdun değişik noktalarında Tayyare Cemiyeti şubeleri tesis edilmiştir. Bu cemiyet Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren Muğla'da da faaliyet yürütmeye başlamıştır (1925- 1926 Devlet Salnamesi, 1926: 852). Cemiyetin yeri Konakaltı Caddesi üzerinde bir noktada konumlanmış daha sonra Muğla- Aydın yolu üzerinde Valilik Binası'nın karşısındaki bir binaya taşınmıştır. Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren 1927 yılına kadar cemiyetin Muğla Şubesi'nin başkanlığını Doktor Hüseyin Avni Bey yürütmüştür. Bu görevi 1928'den 1942 yılına kadar ise Cavit Aker üstlenmiştir. Bu tarihten 1972'lere kadar da Doktor Muhsin Ertuğrul bu görevi yürütmüştür (Akça, 2002: 69).

Cemiyetin Muğla Şubesi, her yıl Tayyare Şehitlerini Anma Töreni düzenlenmiş ve başka aktiviteler de yürütülmüştür (Muğla'da Halk, 17 Mayıs 1941: 1). Örneğin; Ankara'dan Türk Hava Kurumu'na ait bir filoyu zaman zaman Muğla'ya getirerek uçaklara gösteri uçuşları yaptırmıştır. Gösteri sonunda isteyen kişiler, uçaklara da binebilmiştir. Burada gösteriyi seyredenlerden ve uçağa binenlerden ücret alınarak cemiyete gelir sağlanmıştır (Muğla'da Halk, 11 Nisan 1951: 1). Cemiyetin 1928 yılı itibari ile Fethiye'de de bir şubesi mevcuttur. (1927-1928 Devlet Salnamesi: 1249). 1935 yılında Türk Hava Kurumu Fethiye İdare Heyeti'ne Muzaffer Özütok, Salih Gökçe, Süleyman Bayramoğlu, Zihni Özkaya ve İrfan Kınay getirilmiştir. (Gün, 2006: 68). 19 Mayıs 1955 tarihinde Fethiye Türk Hava Kurumu Şubesi, yeni nesillerin havacılığa ilgi duymalarını ve bu alana yönelmelerini sağlamak amacı ile bir müsabaka düzenlenmiştir. Fethiye Ortaokulu'nda düzenlenen yarışmalar sonucunda dereceye girenlere Türk Hava Kurumu Fethiye Şubesi tarafından ödül verilmiştir (Muğla, 26 Mayıs 1955: 1).

Tayyare Cemiyeti'nin 1928 yılı itibari ile Milas'ta da bir şubesi bulunmaktadır (1927-1928 Devlet Salnamesi: 1249). Tayyare Cemiyeti, Milaslılardan olumlu destek görmüştür. Milas ahalisinin cemiyete yapmış olduğu bağışlar ile bir uçak alınmış ve ahalinin bu olumlu davranışına karşılık, alınmış olan tek motorlu uçağa “Milas” adı

verilmiştir. 1936 yılında Milas'ta Cemiyet'in Kâtibi Şakir Bey'dir. 1938 yılında ise Milas Türk Hava Kurumu Şube Başkanı, Cemal Ören'dir. 1940 yılında Milas Türk Hava Kurumu Şube Başkanı Nazmi Akdeniz'dir. Milas ahalisinin Tayyare Meydanı veya Uçak Alanı diye tanımladıkları, günümüzde Milas Tarım İlçe Müdürlüğü'nün bağı ve Toprak Mahsulleri Ofisi'nin silolarının bulunduğu yerde II. Dünya Savaşı sırasında bir uçak alanı yapılmıştır. Dönemin şahitleri bu arazinin uçak alanı yapımı için istimlakinin 1940 yılında yapıldığı ve 1943 yılında da uçak alanının yapımının sona erdiğini belirtmiştir. Bu arada alanın istimlaki için Temmuz 1943'te resmi bir karar da çıkmıştır. Bu uçak alanı sonraki yıllarda ise kaderine terk edilmiştir. Daha sonra 1953 yılının bahar aylarından 1954 yılının güz aylarına kadar geçen yaklaşık 1,5 yıllık bir zaman zarfında Vecihi Hürkuş isimli bir iş adamının sahip olduğu Hürkuş Hava Yolları'na ait 14 yolcu kapasiteli küçük bir uçak ile İzmir'e sefer düzenlenmiştir (Bilgi Taşkiran, 2003: 62).

1927- 1928 Devlet Salnamesi'ne göre; Bodrum, Köyceğiz ve Marmaris'te de Tayyare Cemiyeti'nin birer şubesi mevcuttur (1927-1928 Devlet Salnamesi: 1249). Muğla şubelerinden biri olan Marmaris temsilciliğinden 18 Haziran 1927 tarihinde Hilal-i Ahmer Cemiyeti Merkez-i Umumisi'ne gönderilen bir belgede, 1927 yılı içinde kuruma Marmarisliler tarafından fitre adı altında 1181 lira 95 kuruş yardımda bulunduğu tespit edilmiştir (Kızılay Arşivi, 84/36). 1935 yılında derneğin Marmaris şubesi, yeni üye kayıtları almanın yanı sıra 700 lira da yardım toplamıştır. 1965 yılına gelindiğinde derneğin Marmaris Şube Başkanı Fethi Şentop'tur (1967 Muğla İl Yıllığı, 1968: 18). Bu yıllarda havacılıkta yerel örgütlenmeler oluşturulurken, Türk havacılığının gelişmesi açısından kayda değer gelişmeler de yaşanmıştır.

3 Mayıs 1935 tarihinde Türk Kuşu çalışmalarına başlarken Etimesgut Havaalanı'nda Atatürk şu konuşmayı yapmıştır: *“Bayanlar Baylar! Bizim Dünyamız- bilirsiniz- topraktan, sudan ve havadan oluşmuştur. Hayatın da temel öğeleri, bunlar değil midir? Bu öğelerden birinin eksikliği, yalnız eksikliği değil, sadece bozukluğu, hayatı imkânsız kılar.”* 29 Mayıs 1935 tarihinde Atatürk, Türk Hava Kurumu'na 10 bin lira vererek hava tehlikesini bilenlerin başına geçmiştir ve demiştir ki: *“Bu ulus en zor zamanlarda memleket ödevlerine canla başla koşmuştur. İstediklerinden daha fazlasını başaracaklardır. Tuttukları yol doğrudur.”* (Atatürk'ün Söylev ve

Demeçleri, 2006: 822, 828). Atatürk'ün yukarıdaki havacılıkla ilgili söylevlerini, içerik bakımından incelediğimizde cemiyetin çalışmalarını son derece önemli ve gerekli bulduğunu ve de halk tarafından sonsuz desteklenmesini istediğini çıkarabiliriz.

1930'lu yıllarda havacılık alanında kurumsallaşma tüm hızı ile devam etmiştir. 1933 yılında Havayolları Devlet İşletmesi, Millî Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak ihdas edilmiştir. Türkiye'de sivil havayolu işletmesi kurmak amacıyla ihdas edilen bu kurum, Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı'nın da temellerini oluşturmuştur. Ülkemizde ilk milli sivil havayolu taşımacılığı "Türk Hava Postaları" tarafından 5 uçaklık filo ile 1933 yılında başlatılmıştır. Bu dönemde havacılıkta altyapı yatırımları öne çıkmıştır. Havayolları Devlet İşletmesi, 1938 yılında Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü adını alarak, Bayındırlık Bakanlığı uhdesine devredilmiştir. Sivil havacılık hızla gelişince de bu müdürlük, Ulaştırma Bakanlığı'nın bünyesine geçirilmiştir (İrfan Arıkan ve Diğerleri, 2015: 159, 160).

1935 yılında Nuri Demirağ, İstanbul'da uçak prototipi üzerinde uzun çalışmalar gerçekleştirmiştir. İstanbul Beşiktaş'ta uçak fabrikasını, Yeşilköy'de havalimanını ve Gök Okulu'nu kuran Demirağ, 1941 yılında Sivas Divriği'de çok sayıda pilot ve teknisyenin yetişmesine olanak sağlayacak olan Uçak ve Motor Fabrikası'nı, kurmuştur. Yerli mühendis ve işçilerin burada imal ettiği "Nu/D-38" modeli uçak, 1938 yılında "Avrupa A Klasi" yolcu uçakları kategorisinde birinci seçilmiştir (İrfan Arıkan ve Diğerleri, 2015: 160).

1944 yılında ABD'de kabul edilen Chicago Sivil Havacılık Anlaşması ve Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi, 1945 yılında TBMM tarafından oylanmış ve böylelikle Türkiye sözleşmeyi onaylayan 27 ülke arasına katılmıştır (İrfan Arıkan ve Diğerleri, 2015: 160).

Havacılık alanında ulusal ve uluslararası çapta bazı girişimler devam ederken, havacılık hükümet programlarında da geniş yer bulmaya başlamıştır. 9 Mart 1951 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 2 yıl 2 ay iktidarda kalan 20. TBMM (II. Menderes) Hükümeti Programı'nda; havayollarının akılcı bir yönde işleminin sağlanması için çalışma yapılacağı, belirtilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP20.htm>).



17 Mayıs 1954 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 1 yıl 6 ay iktidarda kalan 21. TBMM (III. Menderes) Hükümeti Programı'nda ise; yapılan ulaşım sistemleri açıklanmış ve yapılmakta olan hava meydanları inşalarının devam edeceği, ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP21.htm>).

Hükümet programlarının amaçlarına uygun olarak 1950- 1960 döneminde sivil havacılık hızla büyümüştür. Zamanın koşullarına uygun olarak 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı tesis edilmiştir. 1955 yılında Türk Hava Postaları'nın temelleri üzerine Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı kurulmuştur. Bu dönemden sonra Türk Hava Yolları tedricen büyümüş ve böylelikle Türk havacılığı da ilerlemeye devam etmiştir. (Arıkan ve diğerleri, 2015: 160- 161).

### **3. Muğla'da Ziyarete Açılmış Ören Yerleri ve Müzeler**

#### **3.1. Muğla'da Ziyarete Açılmış Ören Yerleri**

Ülkemiz kültürel miras açısından oldukça zengindir ve bu zenginliğin geliştirilmesi oldukça önemlidir. Antik Çağ'daki adı Mobolia (Evliyaoğlu, 1996: 115), olan Muğla yöresi bu bakımdan adeta bir açık hava müzesi olduğu için bu zenginliğin mutlaka turizme tamamıyla kazandırılması gerekmektedir (Tuna, 2007: 48). Muğla yöresinde 1998 yılı itibari ile *Kültür Varlıkları Koruma Kurulu* ile *Anıtlar Yüksek Kurulu* tarafından tescil edilmiş yüz iki adet antik kent bulunmaktadır. Bu antik yerleşim alanlarından bazıları Kültür Bakanlığı'nca düzenlenmiş ören yeri kapsamına alınmıştır. Yerli ve yabancı misafirlerin ziyaretine açılan bu ören yerleri şunlardır: *Bodrum'da Mavsoleum; Datça'da Knidos; Fethiye'de Kayaköy, Tlos, Pınara, Letoon, Gemile Adası, Amyntaş Kaya Mezarları, Saklıkent; Milas'ta Euromos, Heraklia, İasos, Labranda, Beçin Kalesi, Ahmet Gazi Türbesi, Gümüşkesen Mezar Anıtı; Marmaris'te Amos; Ula'da Sedir Adası; Yatağan'da Stratonikeia; Köyceğiz'de Kaunos ve Kaunos Kaya Mezarları.* (Cumhuriyetin 75. Yılında Muğla, 1998: 22).

Amos, Marmaris'in güneyinde Turunç Köyü yakınında Bahçe Altı denilen yerde kurulmuştur (Uykucu, 1970: 68). Antik Çağ'ın önemli yerleşimlerinden biri olarak kabul edilen şehir, Helenistik Dönemde yapılmış surlarla çevrilidir. Günümüze, şehirden heykel kalıntıları, tiyatro ve tapınak ulaşmıştır (Cumhuriyetin 75. Yılında Muğla, 1998: 27).

Beçin Kalesi ve Ahmet Gazi Türbesi, Milas'ın beş km güneyinde bir plato üzerinde kurulmuştur. Mentеше Beyliği'nin merkezi olan Beçin, Osmanlılar Dönemi'nde Muğla'nın idari merkez yapılması nedeniyle zamanla önemini yitirmiştir. Buna rağmen Beçin, Anadolu'da en iyi korunmuş Türk yerleşim yerlerinden biridir. Beçin'de en iyi korunmuş yapı Ahmet Gazi Medresesi'dir. Medrese girişindeki kitabeye göre bu yapı, 1375 yılında yapılmıştır. Günümüzde bu yapının hala adak ve mevlid yeri olarak ziyaret edilen bir türbe bölümü mevcuttur. Bu türbede üç mezar bulunmakta ve bunlardan birinin Ahmet Gazi'ye ait olduğu düşünülmektedir. Beçin'de 1970 yılında Prof. Dr. Oluş Arık başkanlığında kazı yapılmış, fakat bu kazıya ara verilmek zorunda kalınmıştır. Daha sonra 1995 yılında Prof. H. Rahmi Ünal'ın danışmanlığında Milas Müze Müdürlüğü'nce kazı çalışmalarına devam edilmiştir. İlerleyen süreçte bu alan ziyarete açılmıştır (Cumhuriyetin 75. Yılında Muğla, 1998: 29).

Cedral (Sedir Adası); Cleopatra Adası, Orta Ada ve Küçük Ada olmak üzere üç adadan oluşmaktadır. Bu şehir adalarından Saray Adası (Cleopatra Adası)'nda Helenistik Dönem'den kalma eski Cedral Ören Yeri bulunmaktadır. Bu ören yerinin surları dikkat çekicidir. Bu adada 1998 yılı itibari kazı yapılmamış, fakat arkeolojik saptamalara başlanmıştır. Adanın kuzeybatı ucunda Cleopatra Plajı diye adlandırılan, bir plaj bulunmaktadır. Buradaki plaj, Anadolu'nun hiçbir kıyısında bulunmayan kum ile kaplıdır (Muğla Kültür ve Turizm Dergisi, yıl: 2, sayı: 9, 2015: 93). Rivayete göre Cleopatra'nın rahat denize girmesi için bu plajın kumu Marcus Antonius tarafından Mısır'dan getirilmiştir. Saray Adası'nın doğu kısmında bulunan surlarla çevrili yapı kalıntıları Roma ve Helenistik Dönemlerden kalmadır. Günümüze en iyi korunarak gelen yapı küçük tiyatro binasıdır. Saray Adası'nın batı ucunda bir agora bulunmaktadır. Burada bulunan birtakım kitabelerden anlaşıldığına göre bu bölgede Apollon'un onuruna atletizm festivalleri düzenlenmiştir. Sedir Adası, turizm sezonunda gününbirlik ziyaret edilen bir alandır (Cumhuriyetin 75. Yılında Muğla, 1998: 32).

Euromos, Milas- Söke Karayolu'nun 13. Km'sinde yer almaktadır. Bu antik kentin kalıntıları, halk arasında "Ayaklı" diye anılmaktadır. Burada Zeus Tapınağı, Roma Dönemi Surları, Tiyatro, Agora, metropol, tonozlu mezar ve kilise kalıntısı

bulunmaktadır. Bu antik kentte 1969 yılından itibaren Prof. Dr. Ümit Serdaroğlu başkanlığında kazı çalışmaları yapılmaya başlanmış, fakat bu çalışmaya kısa süre sonra ara verilmiştir. Bu dönemden sonra burada bir daha kazı çalışması yapılmamıştır. Bu antik kentte bazı düzenlemeler yapılmış ve ziyarete açılması sağlamıştır (Cumhuriyetin 75. Yılında Muğla, 1998: 29).

Gemile Adası, Fethiye'ye yaklaşık 9 km uzaklıkta bulunmaktadır. Buraya deniz yolu ile ulaşım sağlanmaktadır. Ortaçağ'da Sybola adı ile bilinen Ölüdeniz havzası içinde yer alan Gemile Adası (Aya Nikola Adası), M.S. V. yüzyıldan itibaren dinsel içerikli yerleşimlerin oluşması ile önemli bir konuma gelmiştir. Akdeniz ülkelerinin ticaret ve seyahat gemilerinin uğrak yeri haline gelen Gemile Adası, bir haç merkezi hüviyetine bürünmüştür. Burada birçok kilise ve şapelin yanı sıra din eğitimi veren okullar açılmıştır. 1990 yılından itibaren Japon araştırmacılar tarafından Gemile Adası'nda yüzey araştırmaları yapılmaya başlanmıştır. Bu araştırmalar neticesinde burada 11 adet kilisenin yeri belirlenmiştir (Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla, 2003: 98). Yapılan düzenlemelerin ardından alan ziyarete açılmıştır.

Heraklia Latmos (Kapıkırı), Milas'ın Çamiçi Mahallesi'nin 10 km kuzeyinde kurulmuş bir yerleşim yeridir. Kapıkırı Köyü, bu antik yerleşimin üzerinde kurulmuştur. Kent adını mitolojik kahraman Herakles'ten almıştır. Kent, altı bin beş yüz metre uzunluğundaki surlarla çevrilidir. Bu antik kentten günümüze Atena Tapınağı, iki katlı agora, konser binası, tiyatro, Roma hamamı ulaşmıştır (Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla, 2003: 105, 106). Antik kent, yapılan düzenlemelerin ardından ziyaretçilere açılmıştır.

İasos (Kıyıkışlacık Köyü), Milas'a bağlı Kıyıkışlacık Köyü'nde bir yarımada ve çevresinde kurulmuş antik kenttir. Bu kentte yerleşim rivayete göre Yunanistan'dan bazı kolonilerin buraya gelmeleri ile başlamıştır (Uykucu, 1983: 241). Şehrin kurulduğu alan önceleri bir ada iken, zamanla ada ile kara birleşmiş ve yarımadaya dönüşmüştür. İasos, Bizans Dönemi'nde piskoposluk merkezi olmuştur. Bu antik yerleşimde devlet izni ile İtalyan araştırmacılar kazı yapmıştır. Resmi yazışmalara yansıyan aşağıdaki bilgiler bu durumu doğrulamaktadır. *“Milâs'ın Kıyıkışlacık Köyü sınırları içinde bulunan İasos ören yerinde Scuola Archeologica Italians Di Atene adına Arkeolojik kazılara başkanlık eden Prof. Dr. Doro Levi emekliye ayrılacaktır.*

*Bu nedenle yerine Prof. Dr. Clelia Laviosa'nın başkanlık etmesi Genelkurmay Başkanlığı'nın, İçişleri Bakanlığının ve Mit Müsteşarlığı'nın uygun görüşlerine dayanan Devlet Bakanlığı'nın 14 Mart 1973 tarih ve 471-2 (51)02469 sayılı yazısı üzerine, Bakanlar Kurulu'nca 28 Mart 1973 tarihinde kararlaştırılmıştır.” (BCA, 030. 18. 01. 02. 297. 27. 19.). Bu antik yerleşimde 1960 yılından itibaren İtalyan kazı ekibi tarafından kazılar yürütülmüştür. Bu kazılarda çıkarılan eserler, 1995 yılında Kültür Bakanlığı'nca restore edilen ve Balık Pazarı olarak adlandırılan Açık Hava Müzesi'nde sergilenmeye başlanmıştır. Açık Hava Müzesi'nin yanında Helenistik döneme ait tiyatro, Orta çağ kalesi, antik liman, surlar, Roma Dönemi mezarları yer almaktadır (Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla, 2003: 106, 107).*

Kadıanda, Fethiye'nin Üzümlü Kasabası yakınlarında bulunan ve kuruluş tarihi belirli olmayan bir Likya yerleşimidir. Harabeleri, Üzümlü Ovası'na yayılmıştır. İki yanı mabet ve çeşitli abidelerle süslü genişçe bir yol şehri baştanbaşa kat etmektedir. Şehirden günümüze tiyatro, hamam ve stadyum ulaşmıştır (Cumhuriyetin 75. Yılında Muğla, 1998: 27).

Kaunos, Özel Çevre Koruma Bölgesi olan Köyceğiz Gölü'nü Akdeniz'e bağlayan Dalyan Kanalı'nın hemen kıyısında kurulmuş antik bir liman kentidir (Diller, 2004: 29). Rivayete göre, Miletos'un oğlu Caunos tarafından kurulan kentin tarihi, arkeolojik buluntulara göre M.Ö. X. yüzyıla kadar gitmektedir. M.Ö. IV. yüzyılda yaşayan Coğrafyacı Skylars, Caunos'un bir Karia Kenti olduğunu belirtmektedir. Ancak, tarihçi Herodotos, Kaunosluları değişik yaşam tarzlarından dolayı Karyalılar ve Likyalılardan ayrı tutmuştur. Kaunos bir akropol ve aşağı şehirden müteşekkildir. Kurulduğu yıllardan beri liman kenti olan bu yerleşim yerinde Akreik, Klasik, Helenistik, Roma ve Bizans dönemlerine ait tarihi kalıntılar vardır. Diğer taraftan yerleşim yerinin kuzey yönündeki sarp kayalara oyulmuş kaya mezarları oldukça ilgi çekicidir. Yaklaşık yüz elli metre yüksekliğindeki akropolün güney yamaçları sarp kayalılarla kaplıdır. Kuzey ve batı kesimlerinde Ortaçağ'dan kalma kulelerle destekli bir sur vardır. Uzun sur duvarı ise Antik Liman'ın (Sülündür Gölü) kuzeyinden başlayıp önce kuzeye, sonra da kuzeydoğuya uzanarak sarp kayalıklara kadar üç kilometre boyunca devam etmektedir. Kaunos yerleşim yerinde bulunan antik tiyatro dikkate şayandır. Doğu kesimi kayalara oyulmuş yarım daireyi aşan şekli ile tiyatro

Grek tipi yapının örneğidir. Tiyatronun batısında bazilika tipinde bir kilise vardır. Bu kilisenin batısında ise Roma Dönemi'nden kalma bir hamam yer almaktadır (Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla, 2003: 99). Burada ilk kazılar XX. yüzyılın ortalarında Fransız Haskyn yönetiminde Dalyan Köyü balıkçılarının işçiliğinde yapılmıştır (Uykucu, 1983: 208).

Karmylasos (Kayaköy), Fethiye'ye beş kilometre mesafedeki Kayaköy'dedir. Denize uzanan bir vadi içinde yer alan bu antik kentten günümüze ulaşan bir yapı yoktur. Antik kentin dışında Osmanlı tabiiyetine bağlı Rumlardan bir zümre bugünkü Kayaköy'ün bulunduğu yamaçlara yerleşmiştir. Üç bin beş yüz konutlu bir Rum köyü iken 1923 yılında yapılan mübadele ile Rumlar, Rodos'a gönderilmiş, Balkanlardan bölgeye getirilen Türkler, eski kenti değil de ovanın bulunduğu bölgeye yerleşince kent bakımsız kalmıştır. İlerleyen süreçte binalar yağmalanmış ve tahrip edilmiştir. Kayaköy'deki iki büyük kilise sağlam olmasına rağmen, evlerin sadece belli ölçüde duvarları sağlam kalmıştır. Kayaköy, 1980 yıllarında itibaren turizme kazandırılmaya çalışılmış ve bunu için farklı projeler üretilmeye çalışılmıştır (Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla, 2003: 99).

Keramos, Gökova Körfezi'nin kuzey kıyısında bugünkü Ören Kasabası'nın bulunduğu yerdedir. Bu yerleşim yerinin varlığı M.Ö. V. yüzyıla kadar dayanmaktadır (Uykucu, 1983: 243). Keramos adı, Yunanca'da çömlek ya da seramik anlamına gelmektedir. Burada ele geçen yazıtlara göre, yerleşim yerinde ilk iskân M.Ö. VII. yüzyılda gerçekleşmiştir. Bu antik yerleşim yerinden günümüze Bakacak Mevkii'nden bir mabet ulaşmış, fakat bu mabet birkaç kez yenilediğinden kalıntıları birbirine karışmıştır (Cumhuriyetin 75. Yılında Muğla, 1998: 31). Bu kent, antik çağda seramik eserlerin ilk olarak üretildiği yer olarak bilinmektedir (Gördal, 2001: 273).

Knidos, Datça Yarımadası'nın en batı ucundaki Reşadiye Burnu üzerinde yer almaktadır. Herodotos'a göre, Knidos Isparta'dan gelen kolonistler tarafından kurulmuştur. Knidos Antik Kenti, kıyıda akropolise doğru yükselen teraslar üzerinde kurulmuş bir antik tiyatro görünümündedir. Knidos iki adet antik limana sahiptir, fakat sert deniz rüzgârları yüzünden bu limanlar günümüzde deniz kumu ile kaplanmıştır. Antik şehirde, dört bin beş yüz kişilik bir tiyatro, Aphrodite Tapınağı, Roma Devri Bouleterionu (Yönetim Binası), Demeter Kutsal Alanı, Antik Güneş Saati, şehir surları

ile Helenistik ve Roma Devri evlerine ait tarihi kalıntılar ve eserler bulunmaktadır (Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla, 2003: 107). Bu antik kentte yapılan araştırma kazıları 1850 yıllarında C. T. Newton tarafından yapılan araştırma kazıları ile başlamıştır. Newton'dan yaklaşık bir asır sonra Amerikalı I. C. Love bu alanda kazı çalışmasına başlamıştır. Bu kazılar için, devletin izni alınması gerekmiş ve bu doğrultuda izin alınmıştır (Muğla Kültür ve Turizm Dergisi, yıl: 2, sayı: 11, 2016: 59). Love tarafından yapılan kazı öncesinde resmi yazışmalar şu şekildedir: “*Muğla İli Datça İlçesi Cumalı Köyündeki Knidos harabelerinde New York'daki Long Island Üniversitesi Sanat Tarihi ve Arkeoloji Profesörü Miss Iris Cornelia Love başkanlığında bir heyet tarafından kazı yapılmasına izin verilmesi için Genelkurmay Başkanlığı ile İçişleri Bakanlığı'nın uygun mütalâalarını, bildirmiştir. Akabinde Millî Eğitim Bakanlığı'nın 26 Mayıs 1967 tarihli ve 471-251/3191 sayılı yazısı üzerine, Bakanlar Kurulu'nca 14 Haziran 1967 tarihinde kazı yapılmasına izin verilmesi kararlaştırılmıştır.*” (BCA, 030. 18. 01. 02. 207. 43. 6.). Knidos'ta yapılan düzenlemelerin ardından, antik kent ziyarete açılmıştır.

Labranda, Milas'ın 14 km kuzeydoğusunda, Çomak Dağı'nda kurulmuş antik bir yerleşim yeridir. Labranda, adını çift yüzlü balta anlamında olan *Labrus* sözcüğünden almıştır. Çift yüzlü bir baltanın muhafaza edildiği Labranda, önemli ve kutsal bir yerdir. Bu kent Zeus Tapınağı ile tanınmaktadır (Güner, 1997: 347). Labranda antik yerleşim yerinde Zeus Tapınağı, andronlar, anıtsal merdivenler, abidevi mezarlar, lahit ve kaya oyma mezarları dikkat çekmektedir (Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla, 2003: 100).

Lagina, Yatağan'a 13 km uzaklıkta bulunur ve Turgut Kasabası'nın kuzeyinde yer almaktadır. Burada bulunan Hekate Tapınağı M.Ö. II. ve I. yüzyıllarda Koronzolular tarafından inşa edilmiştir. Bu şehrin surlarının girişinde bulunan taştan yapılmış ve işlenmiş kapı hala ayakta. Hekate Tapınağı'nda 1891 yılında bir yıl devam eden kazı çalışması yapılmış, daha sonra bu alanda Doç. Dr. Ahmet Tırpan başkanlığında 1993 yılında yeni bir kazı çalışması yapılmıştır (Cumhuriyetin 75. Yılında Muğla, 1998: 33).

Letoon, Fethiye Antalya Yolu üzerinde Fethiye'ye 55 km uzaklıktadır. Kumluova Köyü'nün bulunduğu yerde kurulmuş bu antik yerleşimde, 1962 yılından itibaren

kazılar yapılmaya başlamıştır. Kentin kuruluşu M.Ö. VIII. ve VII. yüzyıllara tarihlenmektedir. Buradaki Leto, Artemis ve Apollon'a ait tapınaklar dikkat çekicidir (Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla, 2003: 99, 100).

Loryma (Bozukkale), Bozburun Yarımadası'nın en ucunda yer almaktadır. Burada bulunan Bozukkale içinde hiçbir kalıntıya ulaşılammıştır. Bu kalenin savunma amacı ile inşa edildiği kuvvetle muhtemeldir. Bu yapının yapım tekniği Rodos tarzındadır (Cumhuriyetin 75. Yılında Muğla, 1998: 27).

Bodrum'da bulunan Mausolous, M.Ö. IV. yüzyılda Karya Kralı Mausolous'un anısı adına karısı ve kız kardeşi II. Artemisia tarafından yaptırılmış ve bir anıt olarak yükselmiştir. Bu yapı, dünyanın yedi harikasından biri olarak nitelendirilmektedir. XV. yüzyılın başlarına kadar ayakta kalan anıtın denizden yüksekliği 50 metrenin üzerinde idi. Üst üste oturtulmuş beş bölümden meydana gelen bu yapının birinci bölümü, yeşil mermerden inşa edilmiş podium (kaide) şeklindedir. İkinci bölüm, 36 iyonik tarzda kabri çevreleyen pteron şeklindedir. Üçüncü bölüm, iyonik tarzda tapınak görünümünde iken, dördüncü bölüm Paros mermerinden yapılmış yirmi dört basamaklı piramit şeklindedir. Beşinci bölümde, piramidin en üstünde meydana getirdiği kaidedeki dört kolosal atla çekilen arabada Skopas'ın yaptığı Mousslous'un ve II. Artemisia'nın heykelleri vardır. Skopas, Pityos, Satüros, Timoteus, Briaksis, Leoçares adındaki büyük heykeltıraş ve mimarların yarattığı bu şaheserin zamanla bir kısmı yıkılmıştır. "Mozalium"u yıktık, parçaladık, kırdık ve taşlarını kireç yaptık diye övünen, Sen Jan Şövalyeleri tarafından Sen Peter Kalesi'nin inşasında kireç ve taş olarak kullanılmıştır. Aradan 4 asır civarında bir zaman geçtikten sonra, 1856 yılında Sir J. Newton tarafından tarihi kentte kazı yapılmıştır. Sir J. Newton'un burada yaptığı kazıda bulunan şaheserler İngiltere'ye taşınmış ve British Museum'da sergilenmiştir (1967 Muğla İl Yıllığı, 1968: 240). Mausolous, 1967 yıllarında tekrar kazı alanı durumuna getirilmiştir. 18 Haziran 1983 tarihinde dünyanın 7 harikasından biri olarak kabul edilen Mavsoleion Açık Hava Müzesi, Kültür ve Turizm Bakanlığı Müsteşarı Kemal Gökçe tarafından açılmıştır. Kültür ve Turizm Bakanlığı Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü ile Danimarka Kültür Bakanlığı'nın iş birliği ile açılan Mavsoleion'un mezar kısmı, temelleri, yeraltı tünelleri, çeşitli kabartmaları ve mimari

parçaları görülebilmektedir (İlk Adım, yıl: 21, sayı: 8817, 22 Haziran 1983: 1.; Merhaba, sayı: 681, Haziran 1983: 1).

Bodrum'da ilk çağ eserlerinin yanında Osmanlı dönemi eserlerine de sahip çıkılmış ve bu eserlerden yararlanılmıştır. 1974 yılında Bodrum'da bulunan kervansaray restore edilerek ziyaret açılmıştır. Kervansarayın alt katı restoran olarak hizmet vermeye başlamıştır (İlk Adım, yıl: 9, sayı: 4342, 14 Haziran 1974: 1).

Mylasa (Milas), Karyalılar zamanında Batı Karia'nın en önemli ve en büyük merkezlerinden birisidir. Bu yerleşimin adı batı kaynaklarında Milaso, Milaxo, Melaso ve Melaxso olarak geçmektedir (Güner, 1997: 345). Rivayete göre, şehir adını Deniz Tanrısı Poseidon'un oğlu Rüzgârlar Hâkimi Ailos'un neslinden gelen Mylassos'tan almıştır. Strabon eserinde önemli gösterilen üç iç Karia kentinden birisi de Mylasa'dır. Zeus Karius Mabetlerinin burada oluşu ve Zeus Labranda Mabetlerinin de buraya çok yakın olması nedeniyle Mylaso, Karia'nın dini merkezi haline gelmiştir. Mylaso, Bizans Dönemi'nde bir piskoposluk merkezi haline gelmiştir. Tarihte birçok farklı kültüre ev sahipliği yapan Milas, tarihi kalıntılarla kaplıdır. Milas'ta bulunan Gümüşkesen Mezar Anıtı, M.S. II. yüzyıla tarihlenmektedir. Bu anıt, dikdörtgen bir mezar odası ile bu odanın üzerinde paye ve sütunların taşıdığı piramit gibi gittikçe daralan bir örtüden oluşmaktadır. Milas Ovası'nda Bizans Dönemi'nin başlarında yapılmış iki katlı su kemerleri bulunmaktadır. Bu kemerlerin yapımında antik mimari yapılar devşirme olarak kullanılmıştır (Cumhuriyetin 75. Yılında Muğla, 1998: 31).

Pınara, Fethiye'ye 70 km uzaklıkta Minare Köyü'nün bulunduğu yerde kurulmuştur (Uçar ve Diğerleri, 2010: 116). Bu tarihi kentteki kayalara oyulmuş kartal yuvası mezarlar çok uzaklardan görülebilmekte ve çok görkemli bir manzara sergilemektedir. Bu Likya kentinden günümüze kaya mezarları, agora, odeon, tapınak, hamam ve tiyatrosu kalıntıları ulaşmıştır. Burada Apollon ve Artemis'e ait pek çok belge ve Likya Dönemi'ne ait tarihi veriler de bulunmuştur (Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla, 2003: 100).

Stratonikeia (Eskihisar), Yatağan- Milas Karayolu üzerinde yer almaktadır. Eskihisar Köyü içerisinde kalan Antik Stratonikeia Kenti, M.Ö. III. yüzyılda kurulmuştur. Suriye Kralı I. Antiokhas tarafından inşa edildiği ifade edilmektedir. Bu antik yerleşim



aşağı ve yukarı şehir olmak üzere iki kısımdan oluşmaktadır. Burada, 1978 yılından itibaren Prof. Dr. Yusuf Boysal başkanlığında kazı yürütülmüştür. Bu kazılarda şehrin iki kapılı olduğu ve zemininde mozaik döşemeli daire şeklinde bir havuzun bulunduğu ortaya çıkarılmıştır. Buradaki kazılarda Athena Heykeli ve iki büst de çıkarılmıştır. Bu antik şehirdeki kazılar, 1990 yıllarının sonlarında sürdürülmüştür (Cumhuriyetin 75. Yılında Muğla, 1998: 34).

Telmossos, Likya'nın liman kentlerinden biridir. Günümüz Fethiye'si bu antik kent üzerinde yükselmiştir. M.Ö. IV. yüzyılda yerleşim yeri haline gelen Telmossos'tan günümüze çok az sayıda kültürel varlık ulaşmıştır. Bunlardan en önemlileri kentin doğusundaki tepelere oyulmuş iki sütunlu ve kalınlığı ile görkemli bir görünüme sahip olan Amyntaş Kaya Mezarları ile kazılar sonucu ortaya çıkarılan beş bin kişilik Telmossos Tiyatrosu'dur. Amıntaş Mezarları, yöreye 1970 yıllarında gelen turistler tarafından ziyaret edilmeye başlamıştır. Bu ziyaretler sırasında mezarın etrafında kirlenme yaşanmıştır. 1973 yılında Fethiye'de turistlerin ziyaret ettikleri Amıntaş Mezarı'nın iç kısımlarında pislik bulunmaktadır. Burayı ziyaret eden turistler görüntüden memnun ayrılmamıştır. Yerel basın bu alanın temiz tutulması yönünde çağrı yapmıştır (Fethiye, yıl: 13, sayı: 3099, 27 Nisan 1973: 1). Telmossos Tiyatrosu'ndaki kazı çalışmaları ise 1993 yılından itibaren Fethiye Müze Müdürlüğü yönetiminde sürdürülmüş ve alan için yenileme projesi hazırlanmıştır (Cumhuriyetin 75. Yılında Muğla, 1998: 25).

Tlos, Fethiye'ye bağlı Döğer Köyü'nün konumlandığı yerdedir. Bu antik yerleşim yerinden günümüze kaya mezarları, tiyatro, agora, kale, hamam, kaplıca ve Roma Dönemi kalıntıları ulaşmıştır (Cumhuriyetin 75. Yılında Muğla, 1998: 25).

### **3.2. Müzeler**

Bodrum Kalesi, XV. yüzyılda Sen Jan Şövalyeleri tarafından yaptırılmıştır. 1415'te Sen Peter adına başlanan kale inşası 1513'te tamamlanmıştır. Kale, değişik üslupları örnekleyen kuleleri ve burçları ile Orta Çağ ihtişamı içinde denizden yükselmektedir. Osmanlılar zamanında kalede bazı değişiklikler yapılmış ve bir süre hapisane olarak kullanılmıştır. Bodrum Kalesi, I. Dünya Savaşı sırasında bombalanmışsa da kendi türünde en iyi muhafaza edilmiş kalelerden biridir. Kale günümüzde *Bodrum Sualtı*

*Arkeoloji Müzesi* olarak kullanılmaktadır. Bodrum Müzesi'nde çevrede bulunan ve kazılar sonucu çıkarılan tarihi eserler sergilenmesi ile oluşturulmuştur. 1979 yılında Marmaris Serçe Körfezi'nde 30 metre derinlikten Türk ve Amerikan Bilim adamları tarafından de monte olarak çıkarılan gemi, Bodrum Müzesi'ne götürülmüş, monte edilmiş ve müzede özel bir cam kafes içinde sergilenmeye başlanmıştır (İlk Adım, yıl: 15, sayı: 5702, 3 Ocak 1979, s. 1). Müze koleksiyonunda bulunan eserler; Türk Hamamı, Amphora Sergilemesi, Doğu Roma Gemisi, Cam Salonu, Cam Batığı, Sikke ve Mücevherat Salonu, Karyalı Prenses Salonu, İngiliz Kulesi, Tunç Çağı Batıkları, İşkence ve Katliam Odaları ve Alman Kulesi'nde sergilenmektedir (1967 Muğla İl Yıllığı, 1968: 240).

*Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi* aynı zamanda bir eğitim müzesi olarak değerlendirilmektedir. Bu müze kültürel mirasın benimsenmesi ve tarih bilincinin gelişmesi açısından değerlidir. Müzelerin eğitim vermesi ise, 1793 yılında Louvre Müzesi ile başlamaktadır. Türkiye'de *Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi* kurulduktan sonra eğitim ve kültürel bilinç açısından oldukça önemli faaliyetlerde bulunmuştur. Bu müzenin eğitim açısından değeri üzerine bilimsel çalışmalar kaleme alınmıştır (Kınay, 2008: 20, 36).

Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi, eğitim açısından önemli çalışmaların yapıldığı alan olmanın yanı sıra, yabancı bilim adamlarına ilham kaynağı olmuştur. 26 Temmuz 1981- 7 Ağustos 1981 tarihleri arasında düzenlenen Bodrum Sualtı Yaz Okulu'nda görev alan yabancı bilim adamları Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi'ni hayranlıkla gezmiştir. Paris Deniz Müzesi Müdürü ve Londra Müzesi Müdürü kendi ülkelerinin deniz tarihi konusunda elde edilen bulgu ve bilgilerin iletilmesi konusunda Bodrum Müzesi'ne iş birliği önermiştir (İlk Adım, yıl: 20, sayı: 8702, 9 Aralık 1982: 1, 3). Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi'nin eğitim açısından faaliyetleri süreklilik arz etmiştir. Ağustos 1986'da Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından Bodrum'da alanının uzmanları tarafından Sualtı Arkeoloji Kursu düzenlenmiştir. Kursun amacı mütevazı sayıda bulunan sualtı arkeologların sayısını arttırmaktır (Bodrum Ekspres, sayı: 257, 28 Ağustos 1986: 1).

Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi'nin dünya çapında bilinen ve örnek alınan bir müze olmasında bu müzede müdürlük görevi yapmış olan, Oğuz Alpözen'in büyük emeği

geçmiştir. Alpözen, müzecilik çalışmalarının yanında müzeciliğin turizme ne gibi katkıları olabileceği konusunda da fikirler üretmiştir. 15 Nisan 1992’de yerel basına açıklamada bulunan Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi Müdürü Oğuz Alpözen, batık gemilerin sualtı gezisi ile turizme açılabilirliğini, dile getirmiştir (İlk Adım, yıl: 29, sayı: 8452, 15 Nisan 1992: 1).

Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi, sadece ziyaretçi sayısı ile öne çıkmamış uluslararası arenada aldığı ödüller ile de gündeme gelmiştir. 1995 yılında Bodrum Arkeoloji Müzesi Avrupa’nın en başarılı 9 müzesinden biri olarak seçilmiştir. Avrupa Konseyi tarafından dünyanın en iyi 9 müzesi arasında kabul edilen Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi’ne Kültür Bakanı İsmail Cem’in de katıldığı törende ödül verilmiştir (Mavi Bülten, 9 Eylül 1995: 1). Ayrıca, Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi 1995 yılında Avrupa Yılın Müzesi Yarışması’nda Övgü Ödülü de kazanmıştır (Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla, 2003: 96).

Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi, sualtından çıkarılan yeni eserler ile koleksiyonunu sürekli genişletmiştir. Eylül 1996’da Marmaris Selimiye’den Amerikalı Sualtı Arkeologları tarafından çıkarılan amforalar ve diğer malzemeler, sergilenmek üzere Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi’ne nakledilmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 668, 7 Eylül 1996: 1).

1997 yılında Muğla ve yöresinde bulunan müze ve ören yerleri giriş ücreti %20 ile %50 oranları arasında arttırılmıştır. Yeni düzenleme ile Bodrum Kalesi girişi 400 bin lira, Karyalı Prenses Salonu ve Cam Batığı sergilerine giriş ücreti de 200 bin lira olarak belirlenmiştir. Muğla, Milas, Marmaris ve Fethiye müzelerinin girişi de 100 bin lira olarak belirlenmiştir (Muğla Şah, Yıl: 1, sayı: 53, 5 Mart 1997: 1).

Bodrum Kalesi sadece müzecilik faaliyetleri ile gündeme gelmemiş siyasi ve dini yaklaşımların da çatıştığı bir arena haline gelmiştir. 1997 yılında dönemin Kültür Bakanı İsmail Kahraman, Bodrum Kalesi’nde bulunan şapelin camiye dönüştürülmesi için yoğun çaba harcarken, Bodrum Sualtı Müzesi Müdürü Oğuz Alpözen ve Bodrum halkının tepkisi ile karşılaşmıştır (Muğla Şah, Yıl: 1, sayı: 111, 7 Haziran 1997: 1). Dönemin Anavatan Partisi Muğla Milletvekili olan Lale Aytaman, şapelin camiye dönüştürülmesi girişimlerine karşı meclise soru önergesi vermiştir (Muğla Şah, Yıl: 1,

sayı: 115, 21 Haziran 1997: 1). Bodrum Belediyesi de minare inşaatı tamamlandıktan sonra yapının kaçak olduğu yönünde bir açıklama yapmıştır (Muğla Şah, Yıl: 1, sayı: 117, 24 Haziran 1997: 1).

Bu müzede batıkların yanı sıra tıpkı yapımlar da sergilenmeye başlamıştır. Eylül 1997’de Bodrum Sualtı Müzesi içindeki kilisede yer alan VII. yüzyıla ait Doğu Roma Batığının tıpkı yapımı Kültür Bakanı İstemihan Talay’ın katılımıyla Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel tarafından açılışı yapılmıştır. Doğu Roma Batığına son çiviye çakan Demirel, bu çiviye evrensel barış ve dostluk için çakıyorum, demiştir (Muğla Şah, Yıl: 1, sayı: 185, 11 Eylül 1997: 1).

Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi, Ağustos 1998’de Mısır İskenderiye’de yapılması düşünülen Kayıtbey Kalesi Sualtı Arkeoloji Müzesi’ne örnek olmuştur. Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi Müdürü Prof. Dr. Oğuz Alpözen Unesco tarafından Mısır’a davet edilmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 1062, 21 Ağustos 1998: 1).

1999 yılında kadro ve ödenek sıkıntısı çeken Kültür Bakanlığı, tarihi kentler ve ören yerlerini korumada sıkıntı çemiştir. 102 ören yerinden sadece 18 tanesi faaliyet gösterirken, 4 bekçi tarafından bu yapılar korunmaya çalışılmıştır. Muğla İl Kültür Müdürü Hikmet Öz, tarihi ören yerlerinin durumunu içler acısı olarak tanımlamıştır. Öz, ödenek ve kadro yetersizliği yüzünden elleri kolları bağlı olduklarını ve bakanlıktan talep ettikleri kadrolara olumlu cevap alamadıklarını, belirtmiştir. Muğla ve yöresinde tarihi eser kaçakçılığının yoğun olması da bu kadro sıkıntısı ile bağlantılıdır (Muğla Şah, Yıl: 3, sayı: 753, 2 Temmuz 1999: 1).

Fethiye’de müzeciliğin 1966 yılında başladığına dair tespitler olmakla birlikte (Güner, 2002: 127), bu tarihten önce de burada müzecilik yapıldığına dair kanıtlar bulunmaktadır. Fethiye’de müzecilik Fethiye Müzesi’nin açılışından çok öncelere dayanmaktadır. 1963 yılında Fethiye’de Halk Eğitim Merkezi tarafından yürütülmekte olan muvakkat müze işinin Fethiye Belediyesi’ne devredilmesi kararlaştırılmıştır. Belediye binasının yanındaki alanın müze olarak değerlendirilmesi ve tarihi eserlerin bu alana taşınması kararlaştırılmıştır (Fethiye, yıl: 3, sayı: 358, 18 Temmuz 1963: 1). 1968’de Fethiye Müzesi’nin pazar günleri kapalı olması nedeniyle gününbirlik Fethiye’ye gelen turistlerin şikâyetleri söz konusu olmuştur. Bunun üzerine Fethiye

Turizm Derneği yetkilileri ve halk, müzenin pazar günleri de açık tutulmasını talep etmiştir (Fethiye, yıl: 8, sayı: 1648, 16 Temmuz 1968: 1). 12 Ekim 1972 tarihi itibari ile Fethiye Şehir Müzesi inşasına devam edilmiştir. Salonlarda idare edilmekte olan şehir müzesi inşa tamamlanınca yeni binasına taşınması, planlanmıştır (Fethiye, yıl: 17, sayı: 4460, 12 Ekim 1977: 1). Fethiye Müzesi'nin yapımı 1982 yılında tamamlanmış ve 1987'de ziyarete açılmıştır. Burada sergilenen eserlerin çoğu Fethiye ve çevresinden derlenmiştir. Etnografya ve arkeoloji salonlarının bulunduğu müzedeki Arkeoloji Salonu'nda M.Ö. 3000'den başlayarak Bizans Dönemi sonuna kadar tarihlenen heykel, seramik ve sikkeler tarihsel bir sıra içerisinde ziyaretçilere sunulmaktadır. Bu salonda ayrıca Likçe'nin çözümlenmesine yardımcı olan Trilingual Stel adlı önemli eser de yer almaktadır. Etnografya Salonu'nda ise yöreye has folklorik eserler sergilenmektedir. Bu salonda bölgede has Üzümlü Dastar'ının dokunduğu tezgâh çalışır durumda ziyarete sunulmaktadır. Müzenin bahçesinde açık teşhirde Pisidia tipi lahit mezarlar ile Likya kültürünün önemli bir eseri olan Izraza Mezarı önemli eserler arasında gösterilebilir (Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla, 2003: 96). 1992 yılında Muğla yöresindeki müzelerdeki arkeolojik eser sayısı 28.583'e yükselmiştir. Bu eserlerin, 10.082'si Fethiye Müzesi'nde yer almıştır (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8711, 27 Ocak 1993: 1).

Marmaris Müzesi, Marmaris Kalesi'nde hizmet vermektedir. Bu kalenin ise uzun bir geçmişi vardır. Herodot'a göre Marmaris'te ilk surlar M.Ö. 3000'li yıllarda inşa edilmiştir (Uykucu, 1970: 60). Marmaris Kalesi'nin yapım tarihi hakkında ise çeşitli farazyeler vardır. Yaygın görüşe göre Marmaris Kalesi, İyonlular tarafından inşa edilmiş, Büyük İskender Dönemi'nde tamir edilmiş, Kanuni'nin 1522 yılındaki Rodos Seferi öncesinde de güçlendirilmiştir. 1969 yılında İmar ve İskân Bakanı Haldun Menteşoğlu'nun emriyle Marmaris Kalesi'nin aslına uygun olarak restore edilmesi ve etrafındaki çarpık yapıların yıkılması kararı alınmıştır. Bu karar doğrultusunda Marmaris'e gelen ekip detaylı çalışmalara başlamıştır (İlk Adım, yıl: 5, sayı: 1705, 10 Şubat 1969: 1). Marmaris Kalesi'nin restorasyonu uzun bir süre devam etmiş ve 1988 yılında tamamlanmıştır. Restorasyon tamamlandıktan sonra kalenin kapısı bir süre daha kapalı kalmış ve açılması için Bakanlar Kurulu Kararı'nın alınması beklenmiştir (İlk Adım, yıl: 26, sayı: 8313, 27 Haziran 1988: 1). Marmaris Kalesi restorasyonunda 1989- 1991 yılları arasında son rötuşlar tamamlanmıştır (Cumhuriyetin 75. Yılında

Muğla, 1998: 35). 18 Mayıs 1991 tarihinde Marmaris Kalesi ve hazırlıkları tamamlanan Marmaris Müzesi, 7. Cumhurbaşkanı Kenan Evren tarafından açılmıştır (Marmaris Postası, sayı: 279, 17 Mayıs 1991: 1). Muğla'da müzecilik faaliyetlerine büyük önem verilirken, hükümetin eski eser alımına dair yeni bir karar alması sevinçle karşılanmıştır. Şubat 1992'de Kültür Bakanı Fikri Sağlar, bakanlığa bağlı döner sermaye işletmesi gelirlerinin %80'inin eski eser alımlarına harcanacağını açıklamıştır (İlk Adım, yıl: 29, sayı: 8410, 25 Şubat 1992: 1). Yapılan çalışmalar ile 1992 yılında Muğla'da müzelerdeki arkeolojik eser sayısı 26.347'den 28.583'e yükselmiştir. Bu eserlerin 1.838'i Marmaris Müzesi'nde sergilenmiştir (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8711, 27 Ocak 1993: 1).1994 yılının ilk 10 ayında Marmaris Müzesi'ni 60.000 kişi ziyaret etmiştir (Kınay, 2008: 23- 24).

Milas Müzesi, 1983 yılında Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi'nden devredilen eserler ve Milas sınırları içinde bulunan eserlerin toplanması ve hazır hale getirilmeye çalışılmıştır. 1985 yılında Milas Arkeoloji Müzesi'nin açılışı 1986 yılı programına alınmıştır. Milas Müze Yaptırma Derneği öncülüğünde yapılan çalışmalar, Bayındırlık ve Milli Eğitim bakanlıklarına intikal etmiştir (Fethiye, yıl: 24, sayı: 9946, 11 Kasım 1994: 1). Milas Müzesi, 4 Mayıs 1987 tarihinde ziyarete açılmıştır. Müzenin bahçesinde kurtarma kazıları, temel hafriyatları ve yüzey araştırmalarında bulunan eserler sergilenmektedir. Teşhir salonlarında ise, Eski Tunç Çağı'ndan Bizans Devri'ne kadar tarihlenen seramik, cam, bronz, altın eserler ve mermer büstler sergilenmektedir (Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla: 96). 1992 yılında yöredeki müzelerdeki arkeolojik eser sayısı 26,347'den 28583'e yükselmiştir ve bu eserlerin 2473'ü Milas Arkeoloji Müzesi'nde sergilenmiştir (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8711, 27 Ocak 1993: 1).

1992 yılında Özlüce Köyü yakınlarında yapılan kazılarda birçok hayvan ve bitki fosili bulunmuştur. Bu fosillerin Şubat 1994'te sergilenmeye başlaması Muğla Müzesi'nin kuruluşunu sağlamıştır. Bu müzede sergilenen fosiller günümüzden 5- 9 milyon yıl öncesine tarihlenmektedir. Özlüce Köyü'ndeki kazılarda zürafagiller, boynuzlugiller, gergadangiller, hortumlu memeliler, domuzgiller, atgiller ve etçillere ait fosiller ile aynı alanda çok sayıda bitki fosili de bulunmuştur. Bunların bir kısmı müzenin Doğa Tarihi Bölümü'nde sergilenmektedir. Muğla Müzesi'nde ziyarete açık olan İkinci

Bölüm, Etnografya Salonu'dur. Muğla'nın çeşitli yörelerinden müze envanterine dâhil edilen giyim, kuşam ve günlük kullanım eşyaları bu bölümde sergilenmektedir. Muğla Müzesi'nde arkeolojik mezar buluntuları da Arkeoloji Salonu'nda sergilenmektedir (Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla, 2003: 94, 96).



## II. BÖLÜM

### 1961- 1971 İSMET İNÖNÜ- SÜLEYMAN DEMİREL DÖNEMLERİ

#### 1. Türkiye'nin Turizm Politikası

27 Mayıs 1960 tarihinde Türk Silahlı Kuvvetleri yönetime el koymuştur. Yönetime el koyma ve akabindeki süreçte çok dramatik olaylar yaşanmıştır. 1961 yılına gelindiğinde siyasi faaliyetler serbest bırakılmıştır. Ekim 1961'de yapılan seçimler sonunda CHP- AP Koalisyonu iktidara gelmiş ve İsmet İnönü başbakan olmuştur (Çavdar, 1995: 86, 116). 9 Temmuz 1961 tarihinde, ordunun yönetime el koymasından yaklaşık bir yıl sonra 1961 Anayasası referanduma götürülmüş ve %60,4 oy ile kabul edilmiştir (Yalçın ve Akbıyık, 2006: 579). Yapılan bu anayasa oylamasından 2 yıl sonra, 1963 yılında Türkiye 1958 yılında kurulan Avrupa Topluluğu ile ilk temaslarını kurmuş ve Ankara Anlaşması'nı imzalamıştır. Bu tarihten itibaren Türkiye Avrupa Topluluğu ile olan bağlantılarını sürekli geliştirmeye çalışmıştır (Armaoğlu, 2007: 969). Türkiye'nin tüm çabalarına rağmen Avrupa Topluluğu, Türkiye'nin topluluğa üyelik girişimlerini sürekli engellemiş ve bu süreci Türkiye'ye müdahale aracı olarak görmüştür (Çeçen, 2007: 417).

Türkiye iç siyasetinde bu dönemde İsmet İnönü'nün aktif rol aldığı görülmektedir. 20 Kasım 1961 tarihinde İktidara gelen 26. TBMM (VIII. İnönü) Hükümeti Programı'nda; Basın-Yayın ve Turizm işleriyle ilgilenen bakanlığın, gelişme halinde olduğu belirtilmiştir. Teşkilât Kanunu'nun Meclise sevk edileceği ve meclisten geçirilecek bu kanunla turizm mevzuuna inkişaf verilmeye çaba gösterileceği, ifade edilmiştir. Turizm alanında başarı temin etmenin sanıldığı kadar sade ve kolay olmayacağı ve bu konuda her zümrenin aydınlatılması gerektiği, belirtilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP26.htm>).

25 Haziran 1962'de iş başına gelen 27. (IX. İnönü) Hükümeti Programı'nda; Basın-Yayın ve Turizm Bakanlığı gelişme yolunda olduğu ifade edilmiştir. TBMM'ye sunulmuş olan Turizm ve Tanıtma Bakanlığı Kanunu'nun olumlu sonuçlar doğuracağı yönünde bir kanının var olduğunun altı çizilmiştir. Hükümet, turizm sektörü üzerinde



layık olduğu önemle durmak kararında olduğunu açıklamış ve bu meseleyi memleketin ekonomik açıklarını kapatmak için kullanmayı öngördüklerini, ifade etmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP27.htm>). İki hükümet programı karşılaştırıldığında aradan geçen kısa zamanda Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'nın kuruluşuna dair epey mesafe kat edildiği anlaşılmaktadır.

Bu sırada turizm finansmanı için tesis edilmiş olan Türkiye Cumhuriyeti Turizm Bankası Anonim Şirketi Esas Mukavelesi de imza edilmiştir. Bu mukavele ilgili bakanlığın 18 Temmuz 1961 tarihli ve 144/6919 sayılı yazısı üzerine, 7470 sayılı Kanunun geçici 4. maddesine göre, Bakanlar Kurulunca 26 Temmuz 1961 tarihinde tasdik edilmiştir (BCA, 030. 18. 01. 02. 161. 39. 11. 1.).

Bu dönemde turizme dair yeni tanımlar da ortaya çıkmıştır. Turizm kavramı, literatürde geniş bir yer bulmuş ve bu kavram ile ilgili birçok tanım ortaya atılmıştır. 1942 yılında İsviçreli iki akademisyen Hunziker ve Kraph'ın bütünleşik tanımına göre turizm; yabancıların seyahatleri boyunca, devamlı kalma ve herhangi bir para kazanma aktivitesiyle bağlantılı olmadan, yaptıkları konaklamalar sonucunda ortaya çıkan olgular ve ilişkiler bütünüdür (Leiper, 1979: 391- 392). 1962 yılında Roma'da düzenlenen Seyahat ve Turizm Konferansı'nda turizme dair bazı kavramlar yeniden tanımlanmıştır. Buna göre turist; ziyaret ettiği ülkede boş zamanını (rekreasyon, tatil, sağlık, eğitim, din spor gibi) değerlendirme veya iş, aile, görevlendirme ya da toplantı amacıyla en az 24 saat kalan ziyaretçidir. Ziyaretçi devamlı ikamet ettiği ülke dışında herhangi bir ülkeyi, o ülkede çalışma amacı dışında ziyaret eden kişidir. Günübirlükçi ise, ziyaret ettiği ülkede 24 saatten daha az kalan geçici ziyaretçileri de kapsamaktadır (Arıkan ve Diğerleri, 2015: 9).

Türkiye'nin turizm yatırım ve finansmanı konusunda yapılanmaya dahi tam olarak başlayamadığı, 1960- 1970 yılları arasında dünya turizmi %8 civarında bir artış sağlamıştır (Bulut, 2000: 73). Genç Türkiye Devleti, bir taraftan turizm işlerini bir elden idare edecek bir bakanlığın tesisi yönünden çalışırken, diğer taraftan turizm yatırımlarını da turizm ile ilgili olan müdürlük aracılığı ile sürdürmüştür. Basın- Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü 1961 mali yılı Bütçesinin. 777. (Turizmi geliştirme ve kalkındırmanın icabet ettirdiği inşaat, tesisat ve her türlü eserler) bölümüne mevzu 8 milyon liralık ödenek turizm hizmetlerine tevzi; Maliye ve Basın- Yayın ve Turizm

Bakanlıklarının müşterek teklifleri üzerine, Bakanlar Kurulu'nca 28 Nisan 1961 tarihinde kararlaştırılmıştır. Ayrılan ödeneğin turistik tanıtıcı kitap ve broşür basımında, turizm teşekküllerine yardımda ve turistik yolların onarılmasında kullanılması planlanmıştır (BCA, 030. 18. 01. 02. 160. 22. 5. 1- 2.).

Basın-Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü'nün 1962 yılı Bütçesinin 782. (Turizmi geliştirme ve kalkındırmanın icap ettirdiği inşaat, tesisat ve her türlü ödemeler) bölümüne konulan bir milyon liralık ödeneğin hizmetlere tevzi için bir program onaylanmıştır. Turizm Bakanlığının isteğine dayanan Maliye Bakanlığının 18 Kasım 1962 tarihli ve 111120-25/15983, 17682 sayılı yazıları üzerine, Bakanlar Kurulu'nca 19 Kasım 1962 tarihinde kararlaştırılmıştır. Programda kitap, broşür ve afiş gibi harcamalar için 500 bin lira ve enformasyon büroları, turistik hatıra eşyası teşhir yerleri, plaj tesislerinin hazırlıkları için 500 bin lira ayrılmıştır (BCA, 030. 18. 01. 02. 167. 53. 20. 1- 2.).

Bu arada hükümet ağırlığını yabancı uzmanlardan oluşan bir ekibe turizm alanında yapılacak reformlara dair bir rapor hazırlatmıştır. 1962 Yılı Turizm Geçiş Planı adını taşıyan bu rapor, ilgililerce hazırlanarak hükümete sunulmuştur. Raporda: 1950- 1961 yılları arasında 1960 yılı hariç turist sayısında belli bir nispette düzenli olarak artış sağlandığı, belirtilmiştir. Raporda, Avrupa ülkelerine gelen turist sayısı ile karşılaştırıldığında ülkemize gelen turist sayısının oldukça az kaldığı, ifade edilmiştir. Rapora göre, 1959 yılında ülkemize nazaran Yunanistan'a 2,5 kat, Yugoslavya'ya 7,5 kat, İspanya'ya gelen turist sayısı 33 kat daha fazladır. Diğer yandan ülkemize gelen turistlerin genellikle yaz aylarını tercih ettiği ve ülkemizde sadece 1- 3 gün konakladığı, belirtilmiştir. Rapora göre, turistik kaynaklar ve değerler yönünden en kıymetli bölgeler Marmara ve Ege bölgeleridir. Raporda, Marmara Bölgesi'nin özellikle de İstanbul'un hava ve demir yolu vasıtalarını ziyadesiyle faydalandığını, Ege Bölgesi'nin ise Yunan Adaları bağlantısı sayesinde denizyolu ulaşımından faydalanmakta olduğunu, vurgulamıştır. Turizm Geçiş Planı adını taşıyan bu rapora göre, Türkiye'ye 1962 yılında 130- 140 bin gelmesi, öngörülmüştür. Turist sayısında artış sağlanması için Yunanistan ve İsrail ile turizm alanında işbirliği yapılması önerilmiş ve böyle bir anlaşmanın İsrail ile yapılmış olduğu belirtilmiştir. Raporda, Alman Profesör Baade'nin Marmaris yöresinden Türk riviyerası diye

tanımlamasından da bahsedilmiştir. Raporda; Marmaris, Fethiye ve Bodrum'un yabancı turist tazyikine maruz kaldığı, belirtilmiştir. 26 Eylül 1961 tarihinde Yunan motor ve botları ile Marmaris'e 500 kadar turist gelmesi de buna örnek olarak gösterilmiştir. Aynı gün Marmaris ve Muğla'daki Ziraat Bankası'nda 2500 liralık döviz bozdurulduğu, ifade edilmiştir. Rodos Adası'na üstlenmiş olan Avrupalı seyahat acenteleri mümessilleri adam başına 1 dolar gibi cüzi masrafla kıyılarımıza turist taşımakta ve çok kar elde etmekte oldukları, vurgulanmıştır. Raporda, 1957 Depremi sonrasında evleri zarar gören Marmarisliler için yapılmış olan 233 adet evin, turizme kazandırılması gerektiği vurgulanmış ve bu evlerin turizme nasıl kazandırılacağı açıklanmıştır (BCA, 030. 01. 00. 00. 92. 576. 1. 1- 12.).

Bu raporun hazırlanmasından kısa süre sonra, 8 Ocak 1963 tarihinde Başbakan İsmet İnönü'ye Alman Lufthansa Anonim Şirketi Yönetim Kurulu'ndan Wolfgang A. Kittel imzalı bir mektup kaleme alınmıştır. Wolfgang, İsmet İnönü'ye bir önceki yılda yaptıkları konuşmayı anımsatarak, Türkiye'de turizmin gelişmesi konusundaki fikirlerini de iletildiğini beyan ettiğini, belirtmiştir. Daha önce İsmet İnönü tarafından araştırılması istenen Batı Anadolu'nun turizm potansiyelini değerlendirdiklerini dile getiren Wolfgang, kendisinin Amerika'da bulunması hasebiyle araştırmayı yapmakla görevlendirdiği iş arkadaşı Dr. Röhm'ün Başbakan İsmet İnönü tarafından kabul edilmesini minnettarlıkla karşıladığını, ifade etmiştir. Wolfgang, Dr. Röhm'ün gerekli bilgilendirmeleri ilgili bakanlığa yapacağını ve Türkiye'nin hizmetine amade olacağını, belirtmiştir. Wolfgang, etüt çalışmasının Türkiye için çok önemli olan turizm meselesinin tetkikinde ilgi uyandıracaklarını temenni etmiş ve sözlerini tamamlamıştır (BCA, 030. 01. 00. 00. 7. 43. 3. 1.). Yapılan bu yazışmalardan anlaşıldığına göre, Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'nın tesisinden önce yapılan ön çalışmalarda Alman uzmanlardan yararlanılmıştır.

Türkiye bir taraftan yabancı uzmanlardan faydalanırken, diğer taraftan kendi uzmanlarına yeni programlar hazırlatmıştır. 1960'lı yıllardan itibaren planlı ekonomi dönemine geçen Türkiye'de ilk kalkınma planı 1963 yılında devreye konmuştur. Ocak 1963'te yayımlanan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1963- 1968) turizm mevzuuna geniş yer verilmiştir. Bu planda yabancı döviz kaynaklarının Türkiye'ye turizm vasıtası ile daha fazla girmesi hedeflenmiş ve Türkiye'nin ödemeler dengesi

açığının turizm gelirleri ile sağlanması öngörülmüştür. Planda ayrıca turizm için yeni pazar araştırması yapılması ve turizm alanında işbirliği anlaşmalarının imzalanması, tavsiye edilmiştir. Planda, turistlerin Türkiye’de kalış süreleri ve yaptıkları harcamaların artırılması yönünde önlemler alınması, gerektiği belirtilmiştir. Bu planda, Türkiye’de turizm teşkilatının yeniden daha modern bir şekilde yapılanması gerektiği, ifade edilmiştir (Kalkınma Planı Birinci Beş Yıl,1963: 425- 428). Yabancı uzmanların hazırladığı raporla hükümet programları ve DPT I. Beş Yıllık Kalkınma Planı içerik bakımından örtüşmektedir. Bu planların bir diğeri ile bağlantılı hazırlandığı kuvvetle muhtemeldir.

Hazırlanan raporlar ve diğör ön çalışmaların neticesinde turizm mevzuunda yeni bir bakanlığın tesisi için tüm şartlar sağlanmıştır. 2 Temmuz 1963 tarihinde Turizm ve Tanıtma Bakanlığı’nın kuruluşuna dair 265 sayılı kanun TBMM tarafından kabul edilmiştir. Bu kanun 12 Temmuz 1963 tarihli ve 11452 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bakanlığın kuruluşuna dair olan bu kanun, 40 maddeden müteşekkildir. Bakanlık, turizmle ilgili işleri yapmak, yaptırmak, düzenlemek, teşvik ve koordine etmek ve denetlemek, amacıyla kurulmuştur. Bakanlığın kuruluş amacında farklı yönlere eğilim görülse de bakanlık daha çok tanıtım politikaları üzerine durmuştur. Bu durum bakanlık kanununda da göze çarpmaktadır. Bakanlığın kurulması ile illerde turizm ve tanıtma bölge müdürlükleri, il temsilcilikleri, turizm büroları tesis edilmiştir. İl ve ilçe temsilcilikleri bakanlığın kurulmasından kısa bir süre sonra Muğla ve ilçelerinde de tesis edilmiştir (Resmî Gazete, sayı: 11452, 12 Temmuz 1963: 1- 4).

Bakanlık kanununda il ve ilçe turizm komitelerinin belirli illerde vali başkanlığında belediye başkanı, il idare şube müdürleri ve yörenin sivil toplum kuruluşları temsilcileri ile en az 10 kişilik üye ile toplanması kararlaştırılmıştır. Bakanlığın o bölgedeki temsilcisinin komitenin tabii üyesi sayılacağı, belirtilmiştir. Turistik ilçelerde de bu esaslara uygun olarak en az 5 kişilik turizm komiteleri kurulması, kararlaştırılmıştır. Bu komitelerin, o yerin güzelleştirilmesi, turistik imkânlarının geliştirilmesi, halkta turizme yakınlık uyandırılması, iyi nitelikte turistik tesislerin kurulması, bölge giyim, müzik ve oyunlarının canlandırılması, yılın belirli günlerinde festivaller düzenlenmesi, turistik hâtırâ sayılabilecek el ve ev sanatlarının teşviki gibi

çalışmaları yapması, öngörülmüştür (Resmî Gazete, sayı: 11452, 12 Temmuz 1963: 1-4).

25 Aralık 1963 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 1 yıl 6 ay iktidarda kalan 28. TBMM (X. İnönü) Hükümeti Programı'nda; dış ödeme açığının azaltılmasında turizm gelirlerinin olumlu etkileri olacağı, belirtilmiştir. Bu yüzden turizme gereken önemin verileceği ve bu alanda özel sektör ve yabancı sermayenin yatırım yapmasının teşvik edileceği, ifade edilmiştir. Turizmin gelişmesini engelleyen kanunların değiştirilmesi ve mevzuat eksikliklerinin giderilmesi yönündeki çalışmalara ağırlık verileceği, ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP28.htm>). Gerçekten de Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'nın kuruluşuna dair yasa kabul edildikten sonra turizm mevzuatına dair yeni düzenlemeler yapılmıştır, diğer taraftan da turizmi geliştirmek için devletlerarası turizm anlaşmaları imzalanmıştır.

9 Ekim 1964 tarihli ve 6/3770 sayılı Kararname ile verilen yetkiye dayanılarak Türkiye Cumhuriyeti, İran İmparatorluk Hükümeti ve Pakistan Hükümeti arasında Turizm Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşmanın yanı sıra karşılıklı turizmi geliştirmek için Türkiye ile İran arasında karşılıklı vizelerin kaldırılması anlaşması imzalanmıştır (BCA, 030. 18. 01. 02. 181. 70. 5. 1.).

İran ve Pakistan ile yapılan turizm anlaşmalarından bir gün sonra Bulgaristan ile de bir turizm anlaşması imzalanmıştır. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Halk Cumhuriyeti Hükümeti arasında imzalanan 10 Ekim 1964 tarihli tutanak ve bunun ekini teşkil eden Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Turizm Alanında İşbirliğine dair anlaşmanın taraflarca onay belgesi teatisi yapılmıştır. Anlaşmanın yürürlüğe girmesi, Bakanlar Kurulu'nca 31 Aralık 1964 tarihinde onaylanmıştır (BCA, 030. 18. 01. 02. 181. 70. 5. 7- 9.). Yine aynı ülke ile 31 Mayıs 1991 tarihinde Sofya'da Bulgaristan ile Turizm Karma Komisyon 14. Dönem Protokolü imzalanmıştır. 10 Ekim 1964 tarihinde Sofya'da Bulgaristan ile imzalanan Turizm İş Birliği Anlaşması 28 Temmuz 1997 tarihinde Ankara'da yenilenmiştir (<http://teftis.kulturturizm.gov.tr>).

Hazırlanan raporlar ışığında dış devletler ile turizm anlaşmaları imzalama politikası sürdürülürken hükümet planlarına turizm alanında yapılacak yeni düzenlemeler

yansımaya başlamıştır. 1965 seçimlerine toplam 13.679.752 kayıtlı seçmenin 9.748.678'i katılmıştır. Bu da katılım oranının %71,3 olduğunu gösterir ki, bu oran çok partili dönemde 1950'den 1965'e en düşük katılım oranıdır. Katılım oranının düşük olmasında CHP'nin icraatını beğenmeyen fakat başka bir partiye de oy vermek istemeyen seçmenler; seçim kampanyasının sonuna doğru şiddetlenen ideolojik tartışmalar ve ilk defa kullanılan birleşik oy pusulalarının bazı okuma yazma bilmeyen seçmeni sandık başına gitmekten alıkoymasına gibi nedenlerin etkili olduğu düşünülebilir (Çınar; 2012, 12). 20 Şubat 1965 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 8 ay iktidarda kalan 29. Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti (Ürgüplü) Programı'nda; Türkiye'nin dış ödemelerindeki açığının bir an önce kapatılması için, hükümetin para kaynağı olarak turizmi geliştirmeye önem vereceği, ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP29.htm>). 27 Ekim 1965 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 4 yıl iktidarda kalan 30. TBBM (I. Demirel) Hükümeti Programı'nda; Türk ekonomisinin geleceğinin turizm davasının hallinde görülmekte olduğu, belirtilmiştir. Ülkemizin turizm için hayati olan doğa ve tarih açısından zengin olduğu, dile getirilmiştir. Bütün sorunun, bu malzemelerin işlenerek kitlelere sunulması olduğu, belirtilmiştir. Bu itibarla turizm endüstrisinin yeniden yapılanması için, 6086 sayılı Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu ile 265 sayılı Turizm ve Tanıtma Bakanlığı Teşkilat Kanunu'nun tadili yoluna gidileceği, ifade edilmiştir. Yapılacak düzenleme ile çalışmaz durumdaki Turizm Bankası ile batmakta olan Turist Seyahat Anonim Ortaklığı'nın yeniden canlandırılacağı, belirtilmiştir. Yurtdışı teşkilatının ticari karakterde bir kuruluş haline getirileceği, açıklanmıştır. Yüksek maliyete neden olan turizm bürolarının adetlerinin kısıtlanacağı, belirtilmiş ve sosyal turizmi geliştirmek adına kooperatif tatil köylerinin destekleneceği, açıklanmıştır (B.C.A, 30. 1. 0. 0. 86. 539. 5. 15, 16.).

1963 yılında itibaren sürdürülen dış devletlerle turizm alanında iş birliği politikası ara vermeden sürdürülmüştür. Bu kapsamda 26 Ocak 1965 tarihinde Ankara'da Yugoslavya ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. Aynı ülke ile 13 Şubat 1986 tarihinde Belgrad'da Turizm Karma Komisyon V. Dönem Protokolü paraf edilmiştir. 12 Şubat 2004 tarihinde Ankara'da Yugoslavya'nın bakiyesi olan Sırbistan-Karadağ ile bu anlaşma yenilenmiştir (<http://teftis.kulturturizm.gov.tr>).

1966 yılında Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Haşimi Ürdün Krallığı Hükümeti; her iki ülkenin ortak menfaatinin turistik mübadeleler alanında sıkı ve sürekli bir iş birliği kurulmasını amir olduğunu kabul ederek, bu iş birliğini mümkün olan ölçüde verimli kılmaya karar vermiştir. Türkiye Cumhuriyeti ile Haşimi Ürdün Krallığı arasında, turizm alanında iş birliği tesisi amacıyla, 26 – 31 Mayıs 1966 tarihleri arasında Amman’da müzakereler yapılmıştır. Görüşmeler sonunda 30 Mayıs 1966 tarihinde *Turizm Alanında İşbirliğine Dair Anlaşma* imzalanmıştır. Anlaşmayı, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti adına Türk Heyeti Başkanı, Turizm ve Tanıtma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Emin Hekimgil, Haşimi Ürdün Krallığı Hükümeti adına Ürdün Heyeti Başkanı, Ürdün Turizm Teşkilâtı Müdürü Ghaleb Barakat imzalamıştır. Anlaşma, Amman’da 30 Mayıs 1966 tarihli İngilizce iki örnek olarak tanzim olunmuştur. Bu anlaşma, Bakanlar Kurulu’nca 21 Temmuz 1966 tarihinde onaylanmıştır (BCA, 030. 18. 01. 02. 197. 52. 19. 1- 8). Aynı ülke ile 21 Aralık 2006 tarihinde Amman’da Turizm Karma Komisyon VII. Dönem Protokolü paraf edilmiştir (<http://teftis.kulturturizm.gov.tr>).

06 Temmuz 1966 tarihinde Ankara’da Irak ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. Yine aynı ülke ile 04 Nisan 1979 tarihinde Ankara’da Turizm Karma Komisyon VII. Dönem Protokolü paraf edilmiştir. 29 Temmuz 1966 tarihinde İstanbul’da Romanya ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmış ve bu anlaşma 28 Mart 1991 tarihinde Ankara’da yenilenmiştir. Aynı Ülke ile 19 Şubat 2002 tarihinde Ankara’da Turizm İş Birliği Mutabakat Zaptı paraf edilmiştir. Yine 17 Ekim 2002 tarihinde İstanbul’da Romanya ile Turizm Karma Komisyon 15. Dönem Protokolü imzalanmıştır. 19 Haziran 1968 tarihinde Ankara’da Mısır ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. Aynı ülke ile 06 Eylül 2005 tarihinde Kahire Turizm Karma Komisyon VI. Dönem Protokolü paraf edilmiştir. 8 Eylül 1968 tarihinde Beyrut’ta Lübnan ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. Yüne aynı ülke ile Turizm Karma Komisyon I. Dönem Protokolü 27 Nisan 1968 tarihinde Ankara’da imzalanmıştır (<http://teftis.kulturturizm.gov.tr>).

1960’lı yıllarda Türkiye, dış devletlerle turizm iş birliği anlaşmaları imzalamayı sürdürürken, diğer taraftan turizmi geliştirmek ve turizm gelirlerini arttırmak için tedbirler almayı sürdürmüştür. 1968 yılında uygulamaya konulan İkinci Beş Yıllık

Kalkınma Planı'nda (1968- 1972) Türkiye'ye gelen turist sayısının artırılması ve gelen turistlerden daha çok döviz elde edilmesi üzerinde durulmuştur. Ayrıca, turizm eğitiminin yaygınlaştırılması için önlemler alınması, turizm yatırımlarının uygun alanlara yapılması ve kitle turizminin yaygınlaştırılması üzerinde durulmuştur. Planın en göze çarpan maddesi ise maliyeti yüksek turizm altyapı yatırımlarının devlet ekli ile yapılmasını öngören maddesidir. Bu madde Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki devletçilik uygulamasını hatırlatmaktadır (İkinci Beş yıllık Kalkınma Planı, 1968: 593- 596).

1968 yılında dış turizm hareketimizin geliştirilmesi amacıyla yeni bir önlem alınmıştır. Turist harcamalarında %33 nispetinde, bir vergi iadesi yapılabilmesi için çevrilgen döviz ve efektif döviz alımlarında Amerikan Doları başına 3 Türk lirası hesabıyla bir iade yapılması, Yüksek Plânlama Kurulunun 28 Şubat 1968 tarih ve 25 sayılı raporu üzerine, Bakanlar Kurulu'nca 28 Şubat 1968 tarihinde kararlaştırılmıştır (BCA, 030. 18. 01. 02. 216. 16. 1.).

3 Kasım 1969 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 7 ay iktidarda kalan 31. TBMM (II. Demirel) Hükümeti Programı'nda; turizmin, değişik yerleşim yerleri için yeni sosyal ve ekonomik bir refah kapısı olduğu, belirtilmiştir. Turizmin, sadece tesis olmadığı, aynı zamanda altyapı hizmetleri demek olduğu, ifade edilmiştir. Bacasız sanayi olarak adlandırılan turizmin, ödemeler dengesinde büyük rolü olan bir unsur olduğu, belirtilmiştir. Programda, turistik tanıtmaya ve devlet elindeki tesislerin yönetim işlerine önem verileceği, belirtilmiş ve Turizm Bankası'nın takviye edilerek Türk turizminin gelişmesinde daha müessir şekilde hizmet etmesinin temin edileceği, ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP31.htm> ). 11 Aralık 1971 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 5 ay iktidarda kalan 234. TBMM (II. Erim) Hükümeti Programı'nda; turizm sektörünün, yatırım ve işletmeciliğin ön planda bulunduğu bir endüstri dalı haline getirilmesinin amaç edinileceği, belirtilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP34.htm>).

Bu sırada devlet turizmde uluslararası iş birliğini geliştirmek için ikili anlaşmaların yanında daha kapsamlı girişimlerde de bulunmuştur. 11-15 Mayıs 1971 tarihleri arasında Bükreş'te toplanacak Balkan Ülkeleri Resmî Turizm Kuruluşları IV. Konferansı'na hükümeti temsilen Turizm ve Tanıtma Bakanlığı Müsteşarı Aydın Alacakptan ile Bükreş Büyükelçiliğinden Orta Elçilik Müsteşarı Alptekin



Ünlütürk'ten kurulu bir heyetle iştirak olunması ve toplantıda ele alınacak Balkan Ülkeleri Turizm İşbirliği Anlaşması'nı Hükümetimiz adına imzalamak üzere Heyet Başkanı Aydın Alacakaptan'ın yetkili kılınması Bakanlar Kurulu'nca 6/5 /1971 tarihinde kararlaştırılmıştır (BCA, 030. 18. 01. 02. 261. 31. 13.).

Yukarıda verilen yetkiye dayanılarak 13 Mayıs 1971 tarihinde Bulgaristan Halk Cumhuriyeti, Yunanistan Krallığı, Romanya Sosyalist Cumhuriyeti, Türkiye Cumhuriyeti ve Yugoslavya Sosyalist Federatif Cumhuriyeti hükümetleri arasında Balkan Bölgesinde Turizm Alanında Karşılıklı İşbirliği Anlaşması imzalanmıştır (BCA, 030. 18. 01. 02. 269. 55. 2. 1.).

Bu dönemde devlet eliyle yeni tatil köylerinin yapılması yönünde bir politika da izlenmiştir. Örneğin; Yüksek Planlama Kurulunun, Marmaris Tatil Köyü İkmal ve Tevsi Projesi hakkındaki 24 Ağustos 1971 tarih ve 42 sayılı Raporunun kabulü, Bakanlar Kurulu'nca 6 Eylül 1971 tarihinde kararlaştırılmıştır (BCA, 030. 18. 01. 02. 271. 66. 10.).

## **2. Ulaşım**

### **2.1. Karayolu Ulaşımı**

20 Kasım 1961 tarihinde İktidara gelen 26. TBMM (VIII. İnönü) Hükümeti Programı'nda; ulaşım konusuna geniş yer ayrılmıştır. Programın ulaşım ile ilgili olan kısmı şöyledir: *“Karayollarımızın inşaatına program dâhilinde devam edilecek, özellikle, köy ve il yollarının yapım ve bakımlarına önem verilecektir”*. (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP26.htm>). 25 Haziran 1962'de iş başına gelen 27. Türkiye Büyük Millet Meclisi (IX. İnönü) Hükümeti Programı'nda; ulaşım ile ilgili şu ifadeler kullanılmıştır: *“Karayollarına dair 1962 yılına ait bütün işler sağlam programlara bağlanmıştır”*. (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP27.htm>). 25 Aralık 1963 yılında iş başına gelen 28. TBMM (X. İnönü) Hükümeti Programı'nda, ulaşım ile ilgili herhangi bir söylem bulunmamaktadır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP28.htm>).

1963 yılından itibaren sosyal ve ekonomik sorunları aşmak ve ekonominin sürekli büyümesini sağlamak amacıyla kalkınma planları ortaya atılmıştır. Bu kalkınma

planlarından ilki olan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Programı'nda (1963- 1967); Ulaştırma Bakanlığı'nın yeniden şekillendirilmesi ve turizmin gelişmesini sağlayacak kara yollarının yapımına önem verilmesi benimsenmiştir (Kalkınma Planı Birinci 5 Yıl, 1963: 392- 393). Birinci Beş Yıllık Kalkınma Programı'nda (1963- 1967) yer alan ulaşım ağının iyileştirilmesi çalışmaları çerçevesinde Muğla- Çine- Aydın, Muğla- Kale- Tavas- Denizli, Muğla- Marmaris- Datça, Muğla- Köyceğiz- Fethiye yolu tekrar bakıma alınmıştır (Akça, 2002: 51- 52).

1963 yılında Fethiye- Antalya Yolu açılmış ve böylelikle Antalya ile iktisadi ve kültürel münasebet de ilerlemiştir (Fethiye, yıl: 2, sayı: 103, 25 Mart 1963: 1). 1963 yılında bir açıklama yapan Turizm Tanıtma Bakanı N. Ardıç, hac yolu diye tabir edilen Ege kıyı yolunun mutlaka gerçekleştirileceğini belirtmiştir (Fethiye, yıl: 3, sayı: 223, 16 Ağustos 1963: 1). Bu arada 1964 yılında Fethiye'de Amintaş Mezarı'na çıkan yol tamir edilmiş ve 220 basamaklı bir merdiven vasıtasıyla Amintaş Mezarı'na çıkış sağlanmıştır. Turistler tarafından çok kullanılan bu yol üzerindeki evlerin badanası yapılmıştır. Göcek- Fethiye Devlet Şosesi genişletilmeye başlanmış ve 1964 yazının başından önce tamamlanması hedeflenmiştir (Fethiye, yıl: 3, sayı: 282, 10 Nisan 1964: 1).

20 Şubat 1965 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 8 ay iktidarda kalan 29. TBMM (Ürgüplü) Hükümeti Programı'nda: Karayolu ve diğer ulaşım vasıtalarının kalkınmanın temel yapıtaşından bazıları olduğu, ifade edilmiştir. 1965 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü'ne devredilen il yollarının yapım, onarım ve bakımının, mali imkânlar çerçevesinde yapılacağı belirtilmiştir. Bu vazifelerin ifasında kaliteyi artırmak için Bayındırlık Bakanlığı ve Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yeniden yapılandırılacağı, belirtilmiştir. Ayrıca, trafik düzenini ve can kaybını önlemek gayesiyle bir "Kara Nakliyat Kanun Tasarısı" hazırlanması, öngörülmüştür (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP29.htm>).

27 Kasım 1965 tarihinde iş başına gelen 30. TBBM (I. Demirel) Hükümeti Programı'nda ulaşım başlığı yer almış, fakat karayolu ulaşımı ile ilgili müspet açıklamalara yer verilmemiştir. Hükümet programında ulaşım başlığı şu şekilde yer almıştır: "*Ulaştırma alanında gaye ucuz, emniyetli ve süratli bir ulaştırmayı temin edecek önlemlerin alınmasıdır. Bunun için özellikle turizmin gelişmesinde kolaylık*

*sağlayacak çalışmalar yapılacaktır. Temel bir Taşıma Kanunu Tasarısı hazırlanarak Yüce Meclislere sunulacaktır.”* (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP30.htm> ).

Ülkede kalkınma planları ışığında ve hükümet programları çerçevesinde yol işlerine belli bir ağırlık verilse de bazı sıkıntılar devam etmiştir. 1966 yılında büyükşehirlerden gelen turistlerin Marmaris ve Fethiye’ye en önemli ulaşım yolu olan ve 1952 yılında ihaleye çıkarılmış olan Çine- Muğla güzergâhı, çamur ve balçık yüzünden adeta geçilememiştir (İlk Adım, 11 Nisan 1966: 1).

Mart 1967’de Milas yolu, devlet eliyle asfaltlanmıştır. Yapılan asfaltlanmadan sonra diğer ilçelerden aynı doğrultuda istekler yükselmiştir. Nitekim Bodrum ve Marmaris ahalisi yollarının asfaltlanmasına 1967 yılında başlanmasını beklemiştir (İlk Adım, yıl: 4, sayı: 1150, 25 Mart 1967: 1). Halkın ulaşım alanındaki beklentileri, zaman zaman devlet mercileri ile ortak çalışmaya dönüşmüştür. Örneğin; 1967 yılında Köyceğiz Kaymakamı Ali Arguvanlı’nın önderliğinde ve civar köylerin desteği ile Dalyan-Gökbel Sahil Yolu inşasına başlanmıştır. Böylelikle motorla 2- 3 saat süren İstuzu Plajı’na Köyceğiz’den 1 saate ulaşım sağlanması hedeflenmiştir (Köyceğiz’in Sesi, yıl: 1, sayı: 12, 19 Temmuz 1967: 1).

1967 yılında Muğla’nın yol şebekesinin genel bir değerlendirmesini yaparsak; Türkiye genel ortalamasına göre geri kalmış durumdadır. Tek asfalt yol, İzmir-Söke-Milâs güzergâhıdır. Milas-Muğla, Muğla- Marmaris- Datça ve Muğla- Köyceğiz- Fethiye yolları düşük nitelikli stabilize yol durumundadır. Çine-Muğla, Muğla-Kale-Tavas yolları, Yatağan- Güllük- Bodrum- Karatoprak (Turgutreis), Muğla- Marmaris- Datça-Knidos, Muğla-Köyceğiz-Fethiye yolları ilk beş yıllık kalkınma plânına dâhil edilmiştir (1967 Muğla İl Yıllığı, 1968: 517). Aydın-Fethiye yönüne gitmekte olan yollar, coğrafyanın arazisi sebebiyle Muğla ulaştırmasının bel kemiğidir. 1967 yılında ticari trafik yılda %10 artmış, bu artmanın takip eden yıllarda yükselmesi beklenmiştir. Bölgedeki turizm ve ziraat sektörlerinin gelişmesi için yolun kapasitesinin artırılması, nakliye maliyet ve zaman kayıplarının düşürülmesi zorunlu bir hal almıştır. Yatağan-Milâs Yolu üzerinde 1960’lı yılların ikinci yarısında trafik gittikçe yoğunlaşmıştır. Yatağan ile Aydın arasındaki yeni bir yolun açılması ile Milâs üzerinden geçen yolun kullanılmasında bir azalma olacağı öngörülmüştür. Bu dönemde Milâs Kavşağı-Bodrum güzergâhı stabilize çakıl olup, 1967 yılında durumu kötü bir yol idi. Bu yolda

ticari trafik azdı, fakat turist trafiğinde artış olabileceği beklenmiştir. 1967 yılı itibari ile yolun sadece küçük onarımlarla yetinilebileceği belirtilmiştir. Muğla- Marmaris Yolu, önemli bir güzergâhtır. Marmaris ve Rodos'tan gelen turistler için bir giriş kapısı durumundadır. 1960 yılını takip eden yıllarda limandan Türkiye'ye giren turistlerin sayısı artmış ve dolayısıyla Marmaris- Muğla Yolu'nun da önemi artmıştır (1967 Muğla İl Yıllığı, 1968: 517).

Kara yollarının onarılıp daha iyi seviyeye getirilmesi ile turistik gezilerin daha cazip hale geleceği düşünülmüştür. Bu dönemde Muğla yolları, genel itibariyle virajlı ve düşük kaliteli ham yollardır. Bu yüzden, bu yollar üzerinde yapılan yolculuklar uzun sürmüştür. 1967 yılında yapımı tamamlanan ve işletmeye açılan yeni Muğla-Aydın Yolu, yolcuları 160 virajdan oluşan tehlikeli Gökbel Geçidi'nden kurtarmıştır. Bu yolun hayata geçmiş olması ile yerli ve yabancı turist sayısını artıracığı yönünde fikir oluşmuştur. Bu dönemde yukarıda genel ahvalinden bahsedilen yollar içinde 59 km'lik Tavas Yolu yaz geçidi programında, diğer yollar ise yaz- kış her türlü trafiğe açıktır (1967 Muğla İl Yıllığı, 1968: 517).

Bucakların ilçelerle bağlantılarını sağlayan yollara, il yolları denilmektedir. 1967 yılı itibarıyla Muğla'da Karayolları 26. Şube Şefliği'ne bağlı olan Yatağan-Kavaklıdere Yolu 32 Km, Milâs iltisaklı Ören Yolu 49 Km, Marmaris- Datça iltisaklı Bozburun Yolu 49 Km, Muğla- Denizli iltisaklı Göktepe Yolu 33 Km, Bodrum- Karatoprak (Turgutreis) iltisaklı Yalıkavak Yolu 11 Km olmak üzere toplam 174 Km il yolu vardır (1967 Muğla İl Yıllığı, 1968: 518).

İzmir Karayolları II. Bölge Müdürlüğü'ne bağlı 26. Şube Şefliği ve Antalya'ya bağlı 26. Şube Şefliği, Muğla ve ilçeleri devlet ve il yollarının bakımıyla ilgilenmektedir. Karayollarının onarımı dışında bakımlarının sağlanması için Bir dodge kamyon, üç büyük grayder, 9 küçük bakım greyderi, 2 kompresör ve bir yükleyici tahsis edilmiştir (1967 Muğla İl Yıllığı, 1968: 518). 1967 yılında Muğla köy yollarının %41'ine tekabül eden 1807 km'si ham yol, %32'sine tekabül eden 1265 km'si stabilize edilmiştir. Köy yollarının %15'ine tekabül eden kısmı devlet yolu üzerinde, %8'e tekabül eden 718 km'si geçilemeyen yol ve %4'e tekabül eden 291 km'si yapımda olan güzergâhlardır (1967 Muğla İl Yıllığı, 1968: 518).

Bu dönemde Muğla'nın diğer iller ve ilçeler ile olan ulaşımını otobüs, minibüs, taksi ve jeepler ile sağlanmaktadır. Yapım programına alınan; ham yol durumunda olan ve yolu bulunmayan köylerde ise, ulaşım güçlüklerle yapılmaktadır. Jeeplerin dahi gidemediği köyler mevcuttur. Bu kesimlerde ulaşım traktör, at, deve, katır ve vesair vasıtaları ile sağlanmaktadır. 1967 yılında Muğla köylerinden %8'ine vasıtalar gidememektedir. Köylerin %41'i ham yola sahiptir. Köy yollarının %4'ü yapımda olan yollardır. Köy yollarının %15'i devlet yolu üzerinde bulunmaktadır. Köy yollarının %32'si stabilize yollardan oluşmaktadır (1967 Muğla İl Yıllığı, 1968: 519).

1967 yılında Muğla'da 2.386 motorlu vasıta bulunmaktadır. Bunlardan 101'i otomobil, 346'sı jeep, 151'i otobüs, 233'ü kamyonet, 543'ü kamyon, 528'i motosiklet ve 484'ü traktördür (1967 Muğla İl Yıllığı, 1968: 524). 1970 yılından itibaren araç sayısında muazzam bir artış gözlenmiştir. Meydana gelen bu değişim 1970- 1980 dönemini ele alan satırlarda değerlendirilmiştir.

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1968- 1972); ulaşım ile ilgili öne çıkan başlık ulaşımında sigorta hizmetlerinin geliştirilmesi, karayollarının fiziki ve geometrik bakımdan iyileştirilmesi ve uygun olan yerlerde hava- taksi uygulamasının desteklenmesidir (Kalkınma Planı, İkinci 5 Yıl, 1972: 581).

Kalkınma planında yer alan yolların fiziki durumunun iyileştirilmesine yönelik plan çerçevesinde Milas- Bodrum Yolu'nun asfaltlama çalışmaları Mayıs 1968'de başlamış ve günde 10 km mesafe kat edilerek ilerlemiştir (İlk Adım, yıl: 5, sayı: 1485, 7 Mayıs 1968: 1). Temmuz 1968'de Milas Belediye Başkanlığı görevine yeniden seçilen Gazi Mentеше, turistlerin uğrak yeri olan Moselium Yolunun yapımının tamamlanmasını da sağlamıştır (İlk Adım, yıl: 5, sayı: 1541, 2 Temmuz 1968: 1). Ulaşımın iyileştirilmesi için Haziran 1968'de Dalaman- Fethiye arasında Kızılbey'de 600 metre uzunluğundaki tünel inşası başlatılmıştır. Yapılan çalışmalar, dağın alt kısımlarında sürekli göçük meydana gelmesinden dolayı durdurulmuştur. Firma yetkilileri, durumu yetkili mercilere bildirmek için Ankara'ya hareket etmiştir (Fethiye, yıl: 8, sayı: 1616, 12 Haziran 1968: 1).

1968 yılında dönemin Başbakanı Süleyman Demirel, Fethiye yollarının yapılacağı yönünde bir söz vermiştir. Söz verilen yol inşaatının başlanmaması nedeniyle Fethiye

Turizm Derneği Başkanı Canpolat Gürbüz, Karayolları 13. Bölge Müdürlüğü'ne bir şikâyet mektubu göndermiştir (Fethiye, yıl: 8, sayı: 1562, 6 Nisan 1968: 1). Kısa bir süre sonra, Mayıs 1968'de Burdur- Fethiye Yolu'nun yapılmasına yönelik Muğla Valisi Hasan Basa başkanlığında her iki yerleşim biriminden katılımcıların olduğu bir istişare toplantısı yapılmıştır (Fethiye, yıl: 8, sayı: 1591, 10 Mayıs 1968: 1). Şubat 1970 tarihli bir gazete haberinde Fethiye- Burdur Yolu'nun 1970 yılı içinde tamamlanacağı doğrultusunda bilgi aktarılmıştır. Fethiye- İzmir Yolu'nun Dalaman-Karaböğürtlen arasında kalan kısmının kış nedeniyle sık sık kapanması, Fethiye-Burdur Yolu'nu, Anadolu ile bağlantı sağlayan tek yol olması nedeniyle önemli kılmıştır (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 1306, 27 Şubat 1970: 1). Örneğin; Mart 1971 başlarında yağışlar yüzünden yer yer hendek haline gelen Köyceğiz- Ortaca Yolu, Muğla Karayolları Şube Şefi Kemal Sarıgül'ün yakın ilgisi ile kısa zamanda düzeltilmiştir (Dalaman Köyceğiz, yıl:2, sayı: 363, 10 Mart 1971: 1). Mart 1971'de yaşanan bu yol sorunu Fethiye- Burdur Yolu'nun önemini tekrar gözler önüne sermiştir.

Halkın ulaşım ile ilgili şikâyetleri yer yer dile getirilmekteyken, Muğla Milletvekili ve Meclis İdare Amiri İzzet Oktay, Muğla'nın devletin yol politikasından ziyadesiyle yararlandığını söylemiştir. İzzet Oktay, Datça Yolu'nun 1969 yılı içerisinde tamamlanacağı ve asfaltlanmasının ise 1970 yılında gerçekleşeceği ifade etmiştir. Marmaris- Bozburun Yolu'nun yapımına da başlanacağını belirtmiştir. Yatağan-Milas- Ören yollarının yapımına ise 1969 yılında başlanılıp, aynı yılın sonuna tamamlanacağını açıklamıştır (İlk Adım, yıl: 5, sayı: 1741, 13 Mart 1969: 1).

Temmuz 1969'da Fethiyeli otobüsçüler birleşerek Fethiye Turizm Otobüsleri Firması'nı kurmuştur. Bu firma İzmir, Antalya ve Burdur'a karşılıklı seferler başlatmıştır. İzmir güzergâhında bulunan Muğla ilçelerinin sakinleri de seferleri memnuniyetle karşılamıştır (Fethiye, yıl: 8, sayı: 1982, 27 Ağustos 1969: 1).1971 yılından itibaren Pamukkale Firması da 2 otobüs vasıtası ile Fethiye- İzmir seferlerini başlatmıştır (Fethiye, yıl: 11, sayı: 2690, 24 Aralık 1971: 1).

Demirel Hükümeti'nin yolların fiziki şartlarının iyileştirilmesi politikası çerçevesinde Gökova- Köyceğiz Yolu'nun iyileştirilmesi çalışmalarına başlanmıştır. Temmuz 1969'da Gökova- Köyceğiz Yolu'nun inşaatını yüklenen İkiz İnşaat ve Limited Şirketi

ortaklarından Latif Sakıcı Boysan, kısa bir süre içinde yol inşaatına başlayacaklarını açıklamıştır (Köyceğiz'in Sesi, yıl: 3, sayı: 607, 17 Temmuz 1969: 1). Gökova-Köyceğiz Yolu'nun genişletme ve iyileştirme çalışmalarına Eylül 1969'da başlamıştır. Gökova- Köyceğiz Yolu'nun inşaatı, vardiya usulüyle gece- gündüz devam etmiştir. Yolu 1970 yılında tamamlanıp, asfaltlanması öngörülmüştür. Büyük hac yolunun devamı olduğu da ifade edilen bu güzergâhta uzun incelemeler yapılmıştır. Neticede yolun Marmaris'e bağlanıp, ardından Sakar'a verilmesi öngörülmüştür (İlk Adım, yıl: 5, sayı: 1856, 8 Ağustos 1969: 1). Yol yapımını sürdüren firma: *"İnşaatın hızlı ilerlediğini belirtmiş ve eğer devlet 1971 yılı içinde yapması gereken ödemeleri 1970 içinde tamamlarsa, biz de yolu 1970 yılı içinde tamamlayabiliriz"* yönünde bir açıklama yapmıştır (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2207, 20 Temmuz 1970: 1). Yol çalışmasını üstlenen Latif Sakıcı Boysan, yeni yapılan Köyceğiz- Gökova Yolu'nun bazı kesimlerinin eski güzergâh ile birleştiğini, bu kısımların ulaşımı özellikle de kış aylarında olumsuz etkileyeceğini belirtmiştir. Eğer gerekli ödenekler gelirse kış gelmeden yolun asfaltlanmasının da tamamlanabileceğini, ifade etmiştir (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2210, 23 Temmuz 1970: 1). 1971 yılında Muğla Valiliği de Köyceğiz-Gökova Yolu'nun durumuna el atmıştır. Muğla Valiliği, yolun bozuk kısımlarının düzeltilmesi için karayolları ekiplerini görevlendirmiştir. Valilik, yüklenici firmanın talep ettiği ödeneğin sağlanıp, yol inşaatının tamamlanmasına yönelik merkezi hükümet ile yazışmalar gerçekleştirmiştir (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2613, 31 Mart 1971: 1).

3 Kasım 1969 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 7 ay iktidarda kalan 31. TBMM (II. Demirel) Hükümeti Programı'nda; ulaştırma sektörünün plan hedeflerine erişmesi için alt yapının ahenkli bir şekilde inşa edileceği, belirtilmiştir. Ayrıca, turistik yolların modern ve gelişen ihtiyaca cevap verecek şekilde düzenleneceği ve inşalarına hızla devam edileceği, açıklanmıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP31.htm>).

Demirel Hükümeti'nin yolların fiziki şartlarının iyileştirilmesi politikası çerçevesinde 1970 yılında hummalı bir yol çalışması başlamıştır. Çalışmaya sürekli hasar görmekte olan Muğla- Fethiye Yolu'ndan başlanmıştır. Bu yol gerçekten on yıllar boyunca devamlı tahribata uğramıştır. Örneğin; 1969 yılı şubat ayında üç gün boyunca devam eden yağmurlar nedeniyle, Fethiye- Muğla Yolu'nun bilhassa Fethiye- Dalaman

arsında kalan kısmında bozulmalara neden olmuştur. Yoldaki engellerden dolayı otobüs seferlerinde gecikmeler yaşanmıştır (İlk Adım, yıl: 5, sayı: 1716, 8 Şubat 1969: 1). Canpolat Gürbüz 14 Nisan 1969 tarihli İlk Adım Gazetesi'nde kaleme aldığı köşe yazısında, Fethiye- Dalaman Yolu'nun iyi durumda olmadığını ve yetkililerin yolun yapımı konusunda ilgisiz kaldığı yönünde eleştiride bulunmuştur (İlk Adım, yıl: 5, sayı: 1773, 14 Nisan 1969: 1). Aralık 1969'da yağışların tahrip ettiği Fethiye- Muğla Yolu tekrar kısa süre de olsa trafiğe kapanmıştır. Adı geçen yol sık sık ulaşımda aksamaya neden olmuştur (İlk Adım, yıl: 5, sayı: 1246, 18 Aralık 1969: 1). Nitekim 1970 İlkbaharında Fethiye- Göcek Yolu bakım ve onarıma tabi tutulmuştur. Ayrıca Kargı ve Sekmez yokuşlarında güzergâh değişikliği yapılmıştır (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2033, 20 Mayıs 1970: 1). Dalaman Köyceğiz Gazetesi'nin haberine göre; Köyceğiz-Fethiye Yolu'nun iyileştirme çalışmaları 1971 yılı içinde hızla devam etmiştir. Yolun Yangı- Göcek arasında kalan kısmının sanat yapıları tamamlanmış ve Dalaman Çayı üzerine yapılacak olan köprünün ihalesi gerçekleştirilmiştir. Böylece İkinci Bölge yol yapım çalışmalarına geçilmiştir. İkinci Bölge yol çalışmaları için 1971 yol programına 10 Milyon TL bütçe konmuştur. Böylelikle, Dalaman Seka- Göcek yolunun, 1971 yazı içinde asfaltlanması planlanmıştır (Dalaman Köyceğiz, yıl:2, sayı: 427, 6 Mayıs 1971: 1). Ayrıca, Fethiye'yi Kemer Bucağı'na bağlayan yolun asfaltlanmasına 1969 yılından başlanmıştır (İlk Adım, yıl: 5, sayı: 1679, 21 Ekim 1969: 1). Bu yolun asfaltlanma işlemlerine 1970 yılında devam edilmiş ve toplam 30 km olan mesafenin 20 km'sinin asfaltlama çalışmaları 1970 yılı içinde tamamlanmıştır. Malzeme yetersizliğinden dolayı 10 km'lik kısmın asfaltlanması ise bekletilmiştir (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2227, 30 Kasım 1970: 1).

1970'li yıllarda Muğla karayolu ulaşımının genel durumunu değerlendirirsek; ulaşım önceliği açısından Muğla'nın en önemli karayolu, 1970'te açılan Aydın- Muğla- Antalya Karayolu (E24)'dur. Bu yol il karayolunun bel kemiğini teşkil etmektedir. Sahil kesimine ulaşan tüm yollar bu eksenden başlamaktadır. İl merkezinden 35 km kuzeyden il topraklarına giren yol, Muğla- Köyceğiz- Fethiye istikametinde devam etmekte ve kıyı şeridini takip ederek Antalya'ya ulaşmaktadır. Bu güzergâhtan ayrılan önemli bir bağlantı, Gökova'dan güneybatıya doğru devam eden Datça- Marmaris Yolu'dur. Bodrum ve Milas ilçelerine il merkezine bağlayan yol da Yatağan sapağından Aydın- Muğla Yolu'na bağlanmaktadır. Ayrıca, İzmir tarafından gelip



Selçuk ve Söke'den geçerek güneye inen bir başka yol, Milas'ın güneyinden Bodrum-Yatağan- Muğla Yolu'na bağlanmaktadır. Muğla'yı Denizli'ye bağlayan yolun arz ettiği değer, Aydın yolunun açılmasından dolayı azalmıştır. Yörenin kazandığı önem ve turizm nedeniyle Denizli Yolu mesafeyi kısaltması nedeniyle yeniden ehemmiyet kazanmış ve bu yolun yeniden elden geçirilmesine başlanmıştır (Yurt Ansiklopedisi, 8. Cilt, 1982- 1983: 5910). 1970 yılında Muğla Merkez Trafik Bürosu verilerine göre Muğla'da 1163 kamyon, 368 jeep, 1555 motosiklet, 305 kamyonet, 1768 traktör, 482 otomobil, 110 otobüs ve 378 minibüs olmak üzere toplam 6326 vasıta bulunmaktadır (Cumhuriyetin 50.Yılında Muğla, 1973: 333, 339).

## **2.2. Denizyolu Ulaşımı**

Muğla bir kıyı yerleşimi olmasına rağmen, 1960'lı yıllar öncesinde deniz ulaşımından da yeterince yararlanamamıştır. Örneğin; Cumhuriyetin ilk yıllarında küçük bir kasaba olan Datça'nın, geçim kaynağı tarımdır. Halkın ürettiği mallarının satılabilmesi için, uzak limanlara götürecekt gemilere verilmesi gerekmektedir (Muğla'da Halk, 1 Haziran 1940: 1). Bunun için 1942 yılında Muğla mebuslarının çalışmaları sayesinde Datça da posta vapurlarının uğrayacağı limanlara dâhil edilmiştir (Muğla'da Halk, 21 Kasım 1942: 1). 1944 yılında Datça vapur seferleri başlamış ve ilk gelen vapur Konya Vapuru olmuştur. Bu vapur ayda bir defa Datça'ya gelmiştir. Daha sonra vapur seferleri on beş günde bir inmiştir. Bu sayede Datça'dan özellikle İzmir'e başta narenciye ve benzeri ürünlerin sevkiyatı kolaylaşmıştır. Datça, 1959'da vapur seferlerinin dışına çıkarılmıştır (Ambarcı, 2007: 105). Deniz ulaşımında daha farklı sıkıntılar da yaşanmaktadır. Örneğin; bu dönemde köylerden deniz vasıtası ile nakliye yasaktır. Bu yüzden arıcılık, kömürcülük ve narenciye yetiştiriciliği ve sair ürün yetiştiren halk ürünlerini pazarlara taşımakta güçlük çekmiştir. Köylünün içinde bulunduğu durumu Muğla Jandarma Alay Komutanı ilgili bakanlığa iletmiştir. Yetkililer de duruma çare bulmakta gecikmemiş ve Mayıs 1961'den itibaren köylülerin muhtarların izni dâhilinde nakliye yapmalarına icazet verilmiştir (Muğla, 5 Mayıs 1961: 1).

20 Kasım 1961 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 2 yıl 6 ay iktidarda kalan 26. Türkiye Büyük Millet Meclisi (VIII. İnönü) Hükümeti Programı'nda; limanlar ve iskelelerin tamamlanmasının lüzumlu görüldüğü, ifade edilmiştir

(<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP26.htm>). 25 Haziran 1962 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 1 yıl 6 ay iktidarda kalan 27. TBMM (IX. İnönü) Hükümeti Programı'nda; liman inşaatlarına dair tüm çalışmaların 1962 yılında sağlam temeller üzerine yürütüldüğü, belirtilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP27.htm>).

1950 yılına kadar Muğla'ya deniz yolu ile gelmek kolay ve daha işlevseldir. Bu tarihlerden itibaren karayolu ulaşımının zamanla iyileşmesi neticesinde denizyolu ulaşımı tedricen önemini yitirmiştir. Gerçekten 1969 yılından itibaren turistlerin ulaşım vasıtası tercihlerinde karayolu ulaşımının tedricen arttığı, buna mukabil denizyolu ulaşımının tedricen azaldığı görülmüştür. Örneğin; Muğla'ya 1964 yılında denizyolu vasıtası ile 10.385 turist gelirken, karayolu vasıtası ile 2.800 turist gelmiştir. 1966 yılında denizyolu vasıtası ile 14.000 turist gelirken, karayolu vasıtası ile 9.000 turist gelmiştir. 1969 yılında denizyolu vasıtası ile 8.725 turist gelirken, karayolu vasıtası ile 11.450 turist gelmiştir. 1970 yılında denizyolu vasıtası ile 12.000 turist gelirken, karayolu vasıtası ile 17.700 turist gelmiştir. 1972 yılında denizyolu vasıtası ile 23.000 turist gelirken, karayolu vasıtası ile 60.000 turist gelmiştir (Yurt Ansiklopedisi, 8. Cilt, 1981- 1983: 5907).

Deniz vasıtaları ile gelen turist sayısı oran bakımından azalsa da sayı bakımından süreklilik arz etmiştir. 23 Ağustos 1962'de Denizcilik Bankası'nın lüks Trabzon Gemisi, Fethiye'ye 210 civarında turist getirmiştir. Aynı gün içinde posta vapuru Tarı ve Rodos'tan turist taşıyan Panormitis isimli gemi de Fethiye Limanı'na yanaşmıştır. Gün içinde gelmiş olan gemilerin etkisi ile Fethiye'de hareketli bir gün yaşanmıştır (Fethiye, Yıl:2, Sayı: 60, 20 Ağustos 1963: 1).

Deniz Yolları'na ait turistik Trabzon Gemisi, 21 Ağustos 1963 tarihinde Marmaris'i ziyaret etmiş ve yaklaşık 16 saat Marmaris Koyu'nda demirli kalmıştır. Bu mola sürecinde çoğunluğu yerli turistlerden oluşan 200 kişilik katile için Marmaris Turizm Derneği 5 saat süren bir gezi düzenlenmiştir. Misafirlere, tekneler vasıtası ile önce Orduğâh Mesire Yeri'ne oradan da Gölenye Plajı'na götürülmüştür. İçmeler'in tabii plajında denize giren misafirlere, çay ikram edilmiştir. Ormancılar, misafirlere günlük yağının nasıl elde edildiği yönünde, bilgiler vermiştir. Akşama doğru turistler Marmaris Kalesi ve çarşısını ziyaret edip, oldukça bol miktarda alışveriş yapmıştır.

Gündüz gezisinin üstüne gece saat 22: 00'da Trabzon Vapuru'nda bir balo tertip edilmiştir (İlk Adım, Yıl: 1, Sayı: 21 Ağustos, 1963: 1).

5 Ekim 1963 tarihinde Turistik Trabzon Vapuru, 1963 yılının son seferini yapmıştır. Muğla Valisi Şerif Tüten de vapurda bulunmuştur. Vapurda bulunan turistler için Marmaris Turizm Derneği tarafından 5 saatlik bir gezi tertip edilmiştir. Gezi sırasında turistler, Sarıana Türbesi'ni ziyaret etmiş ve dilek tutmuştur. Çarşıda alışverişe çıkan turistler, Marmaris balına yoğun ilgi göstermiş ve yoğun talepten dolayı bazı turistler satın alacak bal dahi bulamamıştır. Gelenek olduğu üzere gemi Marmaris'ten ayrılmadan bir bola tertip edilmiştir (İlk Adım, Yıl: 1, Sayı: 56, 5 Ekim 1963: 1).

Bu dönemde deniz yolu ile gelen yabancı turist sayısında artış gözlenmiş ve bunun sonucunda hükümet yeni düzenleme yoluna gitmiştir. Ekim 1963'te yatla gelecek turistlere kolaylık sağlayacak çalışmalar kapsamında İçişleri, Sağlık ve Sosyal Yardım, Gümrük ve Tekel bakanlıkları temsilcileri toplantılar yapmıştır (Fethiye, yıl: 3, sayı: 442, 26 Ekim 1963: 1).

Nisan 1964'te dönemin tanınmış İngiliz seyahat şirketlerinden Swan (Hellenia) Şirketi Fethiye'ye ağırlığı İngilizlerden oluşan 326 turist getirmiştir. Böylelikle Swan Şirketi'ni Çanakkale'den Finike'ye kadar uzanan coğrafyada temsil eden Akdeniz Turizm ve Seyahat Şirketi, Fethiye'yi ilk defa seyahat rotasına dâhil etmiştir. Gelen kabile belediye başkanı, kaymakam ve diğer resmi görevliler ve özel temsilciler tarafından karşılanmıştır. Öncelikle Amintaş Mezarlarını ziyaret eden misafirler, daha sonra Kınık'ta bulunan Xsantos harabelerini gezdikten sonra Kalkan'a geçmiştir. Turistler, burada kendilerini bekleyen vapura binerek Beyrut'a doğru yelken açmıştır. Halk arasında Fethiye'ye yapılan bu ziyaretin ilçe turizmine yeni bir ivme kazandıracağı yönünde bir fikir oluşmuştur (Fethiye, Yıl:3, Sayı: 288, 18 Nisan 1964: 1).

Turistlerin Muğla sahillerine ilgi göstermeye başladığı bu dönemde Muğla kıyılarında deniz ulaşımı oldukça ucuzdur. 1964 yılında deniz vasıtalarının ücretlerinin çok düşük olduğu yönünde yakınmalar olmuştur. Örneğin; 20 Nisan 1964 tarihi Fethiye Gazetesi deniz vasıtalarında hâlihazırda çok düşük olan eski tarifenin uygulandığını ve bir an

önce yeni tarifeye geçilmesi gerektiğini, ifade etmiştir (Fethiye, Yıl:3, Sayı: 288, 20 Nisan 1964: 1).

Turizm ve Tanıtma Bakanlığı Tüzüğü'ne göre turizm dernekleri, bölge turizminin gelişmesi yönünde çalışmak durumundadır. Bu kapsamda Mutat seferler düzenleyen Giresun Vapuru'nun Fethiye'de daha uzun süre mola vermesi yönünde Fethiye Turizm Derneği'nin bir talebi olmuştur. Vapur yetkilileri, bu talebi yerinde bulmuş ve seferleri turizm derneğinin istediği formatta düzenleme kararı almıştır (Fethiye, Yıl:3, Sayı: 301, 17 Mayıs 1964: 1).

1964 yılında Bakanlıklar Arası Turizm Koordinasyon Kurulu, şehirleri turistik önemiyet derecesine göre sınıflandırmıştır. Fethiye, Bodrum ve Marmaris turistik önemiyet olarak birinci sınıf şehirlere dâhil edilmiştir. Datça, Köyceğiz ve Dalyan ikinci derece önemiyetli sınıfa dâhil edilmiştir. Birinci derecede önemli şehirlerin ihtiyaçlarının öncelikle görülmesi karara bağlanmıştır. Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü'nden Muğla Valiliği'ne bu konuda bir yazı gönderilmiş ve birinci derecede önemli şehirlerin her bakımdan acil ihtiyaçlarının neler olduğu sorulmuştur (Fethiye, Yıl:3, Sayı: 354, 13 Temmuz 1964: 1). Böylelikle birinci derecede önemli sayılan şehirlerin yol işleri ile daha fazla alakadar olunmuştur.

28 Ağustos 1964'te Strazburg Üniversitesi Latin Dili Profesörü Madam Laraeche özel yatı ile Fethiye'ye gelmiştir. Laroche, Fethiye'ye Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'nın özel daveti üzerine gelmiştir. Gelişinden önce ziyareti hakkında Türk- Fransız Kültür Derneği Başkanı Ali Ciğerli'ye seyahati hakkında bilgi de vermiştir. Laroche'nin Katrancı mevkiinde bir turistik otel kurmak gibi girişimi de bulunmaktadır (Fethiye, yıl: 3, sayı: 391, 3 Ağustos 1963: 1).

Nisan 1965'te Hellenia Kumpanyası adına çalışan bir vapur, Fethiye'ye 300 İngiliz turist getirmiştir. Gelen turistler, şehri gezdikten sonra karayolu ile Kınık'a gitmiştir. Daha sonra Kalkan'dan vapura binen turistler, İskenderiye'ye müteveccihen limandan ayrılmıştır. Aynı kumpanyanın ikinci kafilesi Eylül 1965'te Fethiye'ye gelmiştir (Fethiye, Yıl:4, Sayı: 541, 25 Şubat 1965: 1).

Deniz vasıtası ile Muğla kıyılarına gelen turistlerin sayısının arttığı dönemde, 20 Şubat 1965 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 8 ay iktidarda kalan 29. Türkiye Büyük Millet

Meclisi (Ürgüplü) Hükümeti Programı'nda; limanlar ve diğer ulaşım vasıtalarının kalkınmanın temel unsurlarından bazıları olduğu, ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP29.htm>).

Muğla kıyılarına deniz vasıtası ile ulaşım 1960 yıllarında genel olarak Rumların tekelinde olmuştur. Kıbrıs davasının en buhranlı günlerinde dahi Rum armatörleri Bodrum'u Ro-Ro gemilerinin programından çıkarmamıştır. Gemilerin Türk kıyılarını programlarından çıkarmamalarının nedeni ise, yakıtın Yunan Adaları'na göre neredeyse bedava olması ve nefis gıdalarla kumanyalarını tamamlamalarıdır. Her şeye rağmen Rum armatörleri, Türk kıyılarına geliş saatleri ve mola süreleri konusunda Türk turizmcişinin çıkarlarına aykırı davranmıştır. 15 Nisan 1966 tarihli Bodrum Gazetesi, mevcut durumun karşılıklı çıkarlar çerçevesinde yeniden değerlendirilmesi yönünde yetkilileri uyarmıştır (Bodrum, Yıl:1, Sayı: 4, 15 Nisan 1966: 1).

Bölgede deniz ulaşımı yoğunlaştıkça, deniz ulaşım vasıtalarında da güncellemeler yapılmıştır. Örneğin; 1967 yılında 92.000 lira proje bedelli Marmaris Alobi Burnu Deniz Feneri için 32.000 lira harcanmış ve işin %35'i gerçekleştirilmiştir. Fenere ait plân ve müstemilâtı mahalline gönderilmiş, fakat dış piyasaya sipariş edilen cihazın gelmesi firmaca Ocak 1967 ayına temdit edildiğinden fener 1967 yılı içerisinde bitirilememiştir (1967 Muğla İl Yıllığı, 1968: 504).

Denizcilik Bankası'na ait birçok vapur, seferleri sırasında Fethiye'ye de uğramıştır. Yine aynı kuruma ait Ege Vapuru ilk defa 7 Şubat 1967 tarihinde ilk defa Fethiye Limanı'na gelmiştir. Lüks vapurun, Fethiye'ye gelmesi ve kış boyunca Akdeniz hattında işleyecek olması halk arasında memnuniyet yaratmıştır (İlk Adım, yıl. 4, sayı: 1118, 10 Şubat 1967: 1).

Bu dönemde yöre halkında bir turizm bilinci oluşmadığı için bazen olumsuz davranışlar da sergilemişlerdir. Fethiye Limanı'na turist gemilerinin yanaşmaları ve kalkışlarında bazı kimselerin turistlere acayip nazarlarla bakmaları müşahede edildiğinden, 1967 yılından itibaren iskeleye yanaşan araçların etrafında toplananların bu gibi hareketlerin önlenmesi için ilgililerce tedbir alınmıştır (Fethiye, yıl: 7, sayı: 1391, 28 Ağustos 1967: 1).

Bu dönemde Muğla sahillerinin farklı noktalarında yeni rıhtım ve liman inşaatları başlamıştır. Mart 1967'de Köyceğiz'de bir rıhtımın inşa edileceği, açıklanmıştır. 3,5 milyon liraya mal olacak Köyceğiz Rıhtımı'nın yapımına 1967 yılı içinde başlanacağı, belirtilmiştir (İlk Adım, yıl: 4, sayı: 1150, 25 Mart 1967: 1).

Liman ve rıhtım inşaatları ile başlayan yapılanma, ilerleyen süreçte yat limanı ve çekek yerleri inşası ile devam etmiştir. 3 Kasım 1969 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 7 ay iktidarda kalan 31. Türkiye Büyük Millet Meclisi (II. Demirel) Hükümeti Programı'nda; ülkenin bütün sahilleri boyunca yer yer turistik limanlar ile çekek yerleri inşaatlarına süratle başlanacağı, ifade edilmiştir. Ayrıca, deniz yolu ulaştırmasının ekonomik hayatımızdaki büyük önemi dolayısıyla bu sahada başlanılan planlı kalkınma hareketlerine devam edileceği, açıklanmıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP31.htm>).

Aralık 1969'da Köyceğiz Gölü taşıdığı zaman şehri su baskınından kurtarmak maksadı ile Köyceğiz Rıhtımı inşaatına başlanmıştır, fakat rıhtımın tahsisatı bittiği için rıhtım inşaatı yarım kalmıştır. Haldun Menteşoğlu'nun İmar ve İskân Bakanı iken başlanan rıhtım inşası, Menteşoğlu'nun İçişleri Bakanlığı'na gelmesi ile devam etmiştir. Menteşoğlu bu dönemde Köyceğiz Rıhtımı'na ek tahsisat ayrılmasını sağlamış ve inşaat bir süre daha devam etmiştir, akabinde tahsisat bitmiş, dolayısıyla da rıhtım inşası da durmuştur. Rıhtıma yakın evleri bulunan Köyceğiz sakinleri evlerinin su basma tehlikesi ile karşı karşıya olmasından endişe duymuştur. Ayrıca, rıhtım inşasının doldurulması için getirilen moloz ve çakılların ara sokaklardan temizlenmemesi ortaya ayrı bir problem çıkarmış ve halk bu durumdan şikâyetçi olmuştur. Bu konuda ilgililere başvuran halk; rıhtımın yıkılma tehlikesinin bulunduğunu, bir an önce tamamlanması gerektiğini, yolların moloz yığınlarından temizlenmesi gerektiğini ilgililere, duyurmuştur (İlk Adım, yıl: 5, sayı: 1241, 9 Aralık 1969: 1).

1960'lı yılların sonlarına doğru Muğla kıyı şeridinde bulunan limanlar, kısmi olarak iyileştirilmiştir. Tesislerdeki iyileşmeye paralel olarak, deniz trafiğinde de artış görülmüştür. 1969 yılında Fethiye'ye gelen yat sayısında önceki yıllara göre gözle görülür bir artış olmuştur. Yat vasıtası ile Fethiye'ye gelen turistler yemeklerini

Fethiye restoranlarında yemişler ve halkın arasına karışarak şarkı söyleyerek eğlenmişlerdir (İlk Adım, yıl: 5, sayı: 1867, 21 Ağustos 1969: 1, 3).

1970 yılında Deniz Yolları tarafından Samsun- İskenderun yönüne haftada karşılıklı iki sefer düzenlenmiştir. Marmaris Limanı'na ve diğer önemli limanlara da düzenli uğramakta olan gemiler, birinci sınıf turistik kent ilan edilen Marmaris'e sadece 11 yolcu kapasitesi tanımıştır. Vapur seferleri olduğu günlerde Deniz Yolları Acenteliğinde bilet satılmıştır. Sadece 11 adet bilet satıldığından, bilet almak isteyen turistler adeta köşe kapmaca oynamıştır. İlk Adım Gazetesi'ne göre; Deniz Yolları, yerli ve yabancı turistlerin şikâyetini göz önüne alarak, Marmaris için ayrılan yolcu kontenjanını arttırması, gerekmektedir (İlk Adım, Yıl. 7 Sayı: 2216, 26 Temmuz 1970: 1).

1970 yaz aylarında Deniz Yolları personelleri grev yapmıştır. Yapılan boykot dolayısıyla Deniz Yollarına ait turistik gemilerin işlemesinde sıkıntılar yaşanmıştır. Sayıları tam olarak belirlenemese de birçok turist ülkelerine döndükten sonra kendilerini müşkül durumda bırakmış olan Deniz Yolları hakkında dava açmıştır. Ege Seyahat Acenteleri Derneği Başkanı Abdullah Bülbül yaşanan sorunla ilgili olarak şu açıklamayı yapmıştır: *“Deniz Yolları personelinin grev sırasında turistlere takındığı anlayışsız tavır yıllarca hafızalardan silinmeyecektir. Dünyanın her yerinde grev yaşanmakta, fakat bu süreçte deniz yolları turistlerle ilgilenmedi ve iptal olan biletlerinin ücretlerini iade etmedi”*. Ücretleri iade edilmeyen turistler, paralarını geri alabilmek için konsolosluklar vasıtası ile girişimde bulunmuştur. Konsolosluklarda bilhassa Alman Konsolosluğu'nda uzun kuyruklar oluşmuş, nihai olarak birçok turist Deniz Yolları aleyhinde dava açmıştır (Dalaman- Köyceğiz, Yıl:1, Sayı: 246, 17 Ekim 1970: 1).

1970 yılında Marmaris'i günde aşağı yukarı 8- 9 bin kişi ziyaret ederken, bir o kadarı da plajlarından istifade etmiştir. Bu dönemde ehliyetsiz kişilerce gelişigüzel kullanılan deniz motorları ise tehlike saçmıştır. Yerel basında bu konuda önlem alınması yönünde uyarıcı yazılar kaleme alınmıştır (İlk Adım, Yıl. 7 Sayı: 2216, 26 Temmuz 1970: 1). Kurallara aykırı davranışlara karşı, ilgililer gerekli denetlemelerden kaçınmamıştır. Ağustos 1970'te Fethiye'den Ada'ya fazla yolcu alan dolmuş tekneleri sık sık

denetlenmiştir. Hâlbuki denetleme olmaksızın dolmuş teknecilerin bilinçli davranması, gerekmektedir (Fethiye, Yıl:10, Sayı: 2278, 20 Ağustos 1970: 1).

1970 yılında Marmaris'ten Rodos'a giden Türk teknelerinden 500 drahmi alınmaya başlamıştır. Önceki yıllarda alınan ücret, bu rakamın beşte biridir. 1970 yılına kadar Rodos'a dünyanın neresinden gelirse gelsin Rodos Belediyesi tarafından 10 drahmi ayakbastı parası alınmıştır. Yeni tarife ise 5 kat daha pahalıdır ve yalnız Türk teknelerine uygulanmıştır. Bu durum da Türk tekneciler arasında şikâyetlere sebep olmuştur. Rodos Belediyesi'nin bu yanlı tutumu karşısında Marmaris Belediyesi ve Marmaris Liman Reisliğini harekete geçmiş ve misilleme yapmaya karar verilmiştir. Marmaris Belediyesi ve Marmaris Liman Reisliği iş birliği ile Marmaris Limanı'na gelen yabancı bandralı bilumum teknelerden belli bir para alınarak belediyeye gelir kaydedilmesi kararlaştırılmıştır. Marmaris Limanı'na demirleyen yabancı teklerden grostona veya net tona göre palamar (ip bağlama) parası alınması, öngörülmüştür. Mutabakata göre, ton başına 2 lira ip bağlama ücreti alınması, kararlaştırılmıştır (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2214, 28 Temmuz 1970: 1).

Deniz ulaşımında yaşanan gelişmelere kayıtsız kalmayan devlet, sahillerde yat limanı yapımı için etüt çalışması yapmaya başlamıştır. 27 Haziran 1970 Cumartesi günü Bayındırlık Bakanlığı Demiryolları Limanları İnşaat Reisliği İzmir Bölgesi teknik elemanları, Fethiye Yat Limanı inşası için ön incelemeler yapmak için Fethiye'ye gelmiştir. Fethiye Kaymakamı Cahit Gündüz'ü de ziyaret eden ekip, aynı gün içinde Fethiye'den ayrılmıştır (Fethiye, yıl: 10, sayı: 2236, 23 Temmuz 1970: 1). Daha önceden başlatılan çalışmalar olumlu netice vermiş ve 19 Ağustos 1971 tarihinde Fethiye'ye bir yat limanının yapılması kesinleşmiştir (Fethiye, yıl: 7, sayı: 2683, 19 Ağustos 1971: 1).

Yat Limanı'na dair incelemeler yapılırken, turistlerin yöreye olan ilgisi canlılığını korumuştur. 14 Temmuz 1970 tarihinde Malta Yat Kulübü'nün sahibi Michel Midjont, Fethiye ve koylarını ziyaret etmiştir. Michel ve kafilesi, Fethiye'nin tarihi yerlerini de gezmeyi ihmal etmemiştir (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2204, 16 Temmuz 1970: 1).

Cumhuriyet Dönemi'nde İstanbul- İskenderun seferini yapan gemiler, Muğla'nın belli başlı limanlarına uğramıştır. Fakat yine de bu yoldan Muğla'ya gelen turist sayısı



oldukça sınırlı kalmıştır. Mavi yolculuk ise, başlangıçta yalnızca Halikarnas Balıkcısı'nın dostları ile birlikte düzenlediği bir gezi durumundadır. Muğla kıyı şeridinin 1970 yıllarında düzenli karayolları ile İzmir'e bağlanması ile birlikte mavi yolculuk, dar kitlelerden geniş kesimlere ulaşmaya başlamıştır (Yurt Ansiklopedisi, 8. Cilt, 1981- 1983: 5907).

Mayıs 1971 içinde Fethiye Limanı'na Denizcilik Bankası'na ait 4 ayrı vapur giriş çıkış yapmıştır. Fethiye Limanı'na uğrayan vapurlar çok sayıda turist getirmiştir (İlk Adım, Yıl. 7 Sayı: 2646, 10 Mayıs 1971: 1).

17 Temmuz 1971 tarihli İlk Adım Gazetesi, yat turizminin geliştirilmesi gerektiği yönünde bir makale yayımlamıştır. Makalede, yat ile Marmaris'e gelen turistlerin dil bilmeyen, üniformalı ve tabancalı görevliler tarafından çok kibar olmayan bir şekilde karşılandığından, şikâyet edilmektedir. Makalede, Türk sahillerinin Yunanlılar tarafından kullanıldığı, Türkiye'de yat turizmi ile ilgilenen kimselerin hiçbir teşvike sahip olmadığını, belirtmiştir. Ayrıca, Türkiye kıyılarında turistlerin yaşadığı güçlüklerin Yunan adalarında propaganda malzemesi olarak kullanıldığı, açıklanmıştır. Yazıda, gerekli tedbirler alınırsa 1971 yılında 8 bin yatak kapasitesine sahip Marmaris'te turizmin hızla ilerleyeceği, tespitinde bulunulmuştur. Bu konu ile ilgili bir röportaj veren turizm rehberi Tayyare Tugay; Türkiye'de turizmin gelişmemesinin ana sebebinin sıkıcı formaliteler olduğunu, belirtmiştir. Tugay, dil bilmeyen ve turiste saygı göstermeyen silahlı memurların turiste yapmadığını bırakmadığını, dile getirmiştir. Tugay; turist gülen yüz ister, rahat etmediği yerde durmaz, demiştir. Tugay, 1971 yılı öncesinde Marmaris'e yat vasıtası ile İngiliz, Alman, Amerikan, Fransız ve İtalyan turistlerin geldiğini, fakat memnuniyetsizlikten dolayı gelmeyi bıraktığını, açıklamıştır. Tugay; dalış faaliyetleri serbest bırakılırsa ve formaliteler azaltılırsa turizmin hızla ivme kazanacağını, belirterek sözlerini sonlandırmıştır (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2613, 17 Temmuz 1971: 1).

11 Aralık 1971 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 5 ay iktidarda kalan 34. (II. Erim) TBMM Hükümeti Programı'nda; ulaştırma sektöründe deniz ve diğer ulaştırma olanaklarının yaygınlaştırılması ve geliştirilmesi çalışmalarına hız verileceği ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP34.htm>).

Hükümet programlarında yer alan ulaştırma olanaklarının geliştirilmesi yönündeki kararda süreklilik gözlemlenmiştir. Turizmin gelişmesi için ulaşım olanaklarının iyileştirilmesi gerekmiş ve devlet de bunun bilincinde çalışmalar sürdürmüştür. 10 Ekim 1971 tarihinde Fethiye Limanı'na İstra ve İliria isimli iki gemi, 402 Alman turist getirmiştir. Kenti gezmeye çıkan turistler, Santos ve Amintaş gibi tarihi yerleri ziyaret etmiş, sonrasında da bol bol alışveriş yapmıştır. Daha çok deniz ürünleri, bakır ve orijinal hediyelik eşyalar alan turistler, bir gün içinde Fethiye'de 16 bin mark bozdurmuştur. Turistler, bozdurdıkları paranın tamamına yakını aldıkları eşya mukabilinde Fethiye'de bırakmıştır (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2214, 10 Ekim 1971: 1).

Türk- Yunan siyasi anlaşmazlıkları yüzünden Yunan adaları ile Muğla kıyıları arasındaki ulaşımda bazı sıkıntılar yaşanmıştır. Bu sıkıntıların aşılması için Muğlalı girişimciler bazı teşebbüslerde bulunmuştur. Ekim 1971'in sonlarına doğru Fethiye'den bazı girişimciler Fethiye- Rodos arasında sefer düzenlemek için girişimde bulunmuştur. Böylelikle turizm açısından oldukça ehemmiyetli bir girişim hayata geçirilmeye çalışılmıştır (Fethiye, Yıl:11, Sayı: 2645, 30 Ekim 1971: 1). 1972 yazından itibaren haftada veya 15 günde bir Fethiye- Rodos seferlerinin düzenlenmesi planlanmıştır (Fethiye, Yıl:11, Sayı: 2657, 13 Kasım 1971: 1).

**Tablo- 1: 1961- 1971 Yılları Arasında Muğla Limanları Vasıtası İle Türkiye'ye Giriş Yapan Yabancı Sayısı (Turizm İstatistikleri)**

Yıl	Muğla Limanlarından Giriş Yapan Yabancı Sayısı	Muğla Limanlarından Çıkış Yapan Yabancı Sayısı
1961	9.678	9.413
1962	13.542	14.054
1963	14.178	14.095
1964	12.309	12.590
1965	21.325	21.487
1966	9.646	9.706
1967	3.565	3.475
1968	3.154	3.232
1969	10.364	10.187
1970	36.374	35.835
1971	102.779	102.079

1960- 1965 yılları arasında Muğla'ya deniz yolu ile gelen turist sayısı %100'ün üzerinde artış göstermiştir. 1965- 1968 yılları arasında ise bu oran tersine dönmüştür. Bunun nedeni o dönemde Yunanistan ile yaşanan gerilimlerdir. 1971 yılında ise muazzam bir artış meydana gelmiştir (1954- 1963 Turizm İstatistikleri, 1965: 7- 10; 1964 Turizm İstatistikleri, 1965: 8, 10, 12; 1965 Turizm İstatistikleri, 1966: 7, 11;

1966 Turizm İstatistikleri, 1967: 7, 19; 1967 Turizm İstatistikleri, 1968: 7, 19; 1968 Turizm İstatistikleri, 1969: 7, 19); 1969 Turizm İstatistikleri, 1970: 7, 19; 1970 Turizm İstatistikleri, 1971: 7, 18; 1971 Turizm İstatistikleri, 1972: 7, 18).

### 2.3. Havayolu Ulaşımı

1960 yıllarından itibaren Türkiye’de hava ulaşımında yeni atılımların başladığı gözlemlenmiştir. 20 Kasım 1961 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 2 yıl 6 ay iktidarda kalan 26. Türkiye Büyük Millet Meclisi (VIII. İnönü) Hükümeti Programı’nda; hava meydanları inşalarının özellikle de ulaştırma açısından önemli tesislerin tamamlanmasının lüzumlu görüldüğü, ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP26.htm>). 1960- 1970 yılları arasında THY, taşıma kapasitesi bakımından ilerleyemese de yurt dışı sefer sayısı bakımından oldukça gelişmiştir. Bu durum da THY’nin uluslararası tanınırlığının artmasına vesile olmuştur (Arıkan ve Küçükaltan, 2015: 161).

25 Haziran 1962 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 1 yıl 6 ay iktidarda kalan 27. TBMM (IX. İnönü) Hükümeti Programı’nda; ulaşım alanında hava meydanlarına dair tüm çalışmaların 1962 yılında sağlam temeller üzerine yürütüldüğü, belirtilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP27.htm>).

1963 yılında Devlet Hava Meydanları Umum Müdürlüğü Muğla ve yöresinde turizmin gelişmesinin bölgede kurulacak bir havalimanına muhtaç olduğunu tespit etmiş ve bölgeye yapılması düşünülen havalimanının yer tespitini yapacak bir heyet göndermeye karar vermiştir. Bu amaçla 1963 Eylül ayının içinde Devlet Hava Meydanları Umum Müdürlüğü Heyeti, Muğla’ya bir inceleme gezisi düzenlemiştir. Fethiye Gazetesi’ne inceleme gezisi ile ilgili açıklama yapan heyet başkanı Macit Baydoğan, bölgenin arazi koşulları dolayısıyla iç bölgelerle olan ulaşımının güç olduğunu, deniz yolu ulaşımının yanında bir de havayolu ulaşımının gerekli olduğu kanısında olduklarını, belirtmiştir. Neticede bir havalimanının gerekli olduğu yönünde fikir beyan eden heyet başkanı, yer tespitinin hemen mümkün olmayacağını da belirtmiştir (Fethiye, Yıl: 3, Sayı:400, sahibi: Veli Akın, 8 Eylül 1963: 1).

5 Mayıs 1964 tarihinde Muğla Milletvekili Cevdet Oksay, bazı yetkili mercilere karayollarının kifayetsizliğini belirten yazı kaleme almıştır. Daha sonra Ulaştırma

Bakanı ile Muğla'da bir havalimanının tesis edilmesi konusunda mutabakata varıldığını, ifade etmiştir. Havalimanının yapılması konusunda yerel halktan biri olarak her türlü kolaylığı sağlamaya hazır olduğunun da altını çizmiştir (Fethiye, yıl: 3, sayı:305, 12 Mayıs 1964: 1).

20 Şubat 1965 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 8 ay iktidarda kalan 29. Türkiye Büyük Millet Meclisi (Ürgüplü) Hükümeti Programı'nda; hava meydanlarının ülkenin kalkınmasının temel unsurlarından biri olduğu, ifade edilmiştir. (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP29.htm> ).

1967 yılında yapılan bir araştırmaya göre Türkiye'ye hava ve deniz yolu ile seyahat eden turistlerin %90'ı yabancı havayolu şirketi veya yabancı deniz yolları bandralı gemilerle gelmiştir. Sadece bu veriye dayanarak, 1960- 1970 döneminde turizm alanında ulaşım olanaklarında milli yönden yetersizlik söz konusu olduğu, söylenebilir (Fethiye, yıl: 7, sayı:1201, 7 Ocak 1967: 1).

8 Eylül 1967 tarihli Fethiye Gazetesi, Başbakan Süleyman Demirel'in son Muğla ziyaretinden sonra Vali Hasan Basa ile gerçekleşen bir mülakata dayandırdığı haberinde, havalimanının Gökova'ya yapılmasının öngörüldüğünü, açıklamıştır (Fethiye, yıl: 7, sayı:1401, 8 Eylül 1967: 1). Bayındırlık Bakanı Ömer Alpin, Muğla'da bir havalimanının yapımı için etüt çalışmalarına 1968 yılı içinde başlanacağını açıklamıştır. Bakanın açıklamalarını yayınlayan Köyceğiz'in Sesi Gazetesi, havalimanının Gökova'da yapılacağı yönünde bir manşet atmıştır (Köyceğiz'in Sesi, yıl: 1, sayı: 136, 27 Haziran 1986: 1).

4 Mart 1968 tarihinde havalimanının Fethiye yerine Gökova'ya yapılacağı yönünde çıkan haberlerden rahatsız olan Fethiye halkı bir miting düzenlemiştir. Mitinge sakal bırakmış halde katılan Fethiye gençleri, raporların Fethiye'de yapılmasını uygun gördüğü havalimanının başka bir noktaya aktarılmasını protesto ettiklerini, söylemişlerdir (Fethiye, yıl: 8, sayı:1544, 29 Şubat 1968: 1). Fethiyelilere göre; teknik heyet, Ulaştırma Bakanlığı ve Havayolları Genel Müdürlüğü havalimanı Fethiye'de inşa edilmeli fikrinde iken, Muğla yerel yönetimleri havalimanını Gökova'ya kaydırma düşüncesine kapılmıştır (Fethiye, yıl: 8, sayı:1546, 2 Mart 1968: 1).

İddiaya göre havaalanları yetkilileri ile Türk Hava Kuvvetleri temsilcilerinin oluşturduğu heyet, havalimanının Fethiye’de inşası yönünde rapor hazırlamıştır. Daha önceden hazırlanan bu rapora rağmen inşa alanının başka bir yere taşınması yönündeki karar, Fethiyelilerce protesto edilmeye devam edilmiştir. 4 Mart 1968 tarihinde Fethiye Turizm Derneği idarecilerinin öncülüğünde 3000 Fethiyelinin katıldığı bir miting düzenlenmiştir. Miting alanında “*Havalimanı Fethiye’den ayrılamaz*” yazan dövizler taşınmıştır. Fethiye Turizm Derneği idarecileri yaptıkları basın açıklamasında, “*Krom fabrikası ve kâğıt fabrikası Fethiye’de inşa edilmesi gerektiği halde başka noktalara taşındığını ve en son olarak da havalimanı projesinin kaydırılmak istendiği*” vurgulanmıştır (Fethiye, yıl: 8, sayı:1547, 1548, 4 Mart 1968, 5 Mart 1968: 1.; İlk Adım, yıl: 5, sayı:1412, 18 Mart 1968: 1). Havalimanı sadece Fethiye’de mitingler düzenlenmesine neden olmamış, diğer ilçelerde de hareketlenmeler yaşanmıştır. Mart 1968’de Milas Turizm Cemiyeti ve Milas Yüksek Öğrenim Derneği’nin beraber organize ettiği ve havalimanı Milas’ta kurulmalıdır ana fikirli girişimde 37 metre uzunluğunda bir dilekçe hazırlanmıştır. Milaslılar havalimanı iktisadi, turistik ve sosyal yönlerden Milas’ta kurulmalıdır, açıklamasında bulunmuştur (Fethiye, yıl: 8, sayı:1547, 20 Mart 1968: 1.; İlk Adım, yıl: 5, sayı:1416, 22 Mart 1968: 1).

1968 yılında Muğlalılar arasında havalimanının nereye yapılacağı tartışmaları devam ederken, etüt çalışmalarının yapılmasına da başlanmıştır. Hava ulaştırması ihtiyacı için Muğla Hava Meydanı etüt, proje, müşavirlik hizmetleri, kamulaştırma ve inşaat işlerinin 2490 sayılı Kanun’un (Arttırma, Eksiltme ve İhale Kanunu) hükümlerine bağlı kalmaksızın teklif alma suretiyle pazarlıkla yaptırılması, Bakanlar Kurulu’na 18 Kasım 1968 tarihinde kararlaştırılmıştır (BCA, 030. 18. 01. 02. 227. 83. 16.).

3 Kasım 1969 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 7 ay iktidarda kalan 31. Türkiye Büyük Millet Meclisi (II. Demirel) Hükümeti Programı’nda; turistik alanlara havadan ulaşımı sağlamak için yeni meydanlar inşa edileceği, ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP31.htm>). Bunun için Muğla’ya bir havalimanının yapılması için incelemeler hâlihazırda başlamıştır.

15 Temmuz 1970 tarihli Dalaman Köyceğiz gazetesinin yaptığı habere göre, havalimanı yapımı için teknik ve coğrafi bakımdan en uygun yer olarak Dalaman

belirlenmiştir. Daha önce ismi öne çıkarılan Gökova ve Fethiye civarı birçok bakımdan kusurlu görülmüştür. Daha sonra Hava Yolları Genel Müdürlüğü'nden gelen ekipler topograf haritalarını çıkarmıştır. Dalaman Devlet Üretim Çiftliği arazisine konumlandırılan alanda sondaj ve etüt çalışmalarına başlanmıştır. Teknik işlerle ilgilenen görevliler havalimanının büyük ve masraflı olacağını, fakat devlete ait araziye konumlandırıldığından maliyetin düşeceğini belirtmiştir (Dalaman Köyceğiz, yıl: 1, sayı: 161, 15 Temmuz 1970: 1.; İlk Adım, yıl: 7, sayı:2205, 17 Temmuz 1970: 1).

11 Aralık 1971 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 5 ay iktidarda kalan 34. TBMM (II. Erim) Hükümeti Programı'nda: Ulaştırma Sektöründe hava ulaştırması olanaklarının yaygınlaştırılması ve geliştirilmesi çalışmalarına hız verileceği, ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP34.htm>).

9 Temmuz 1971 tarihinde Muğla Valisi Özer Türk, Bodrum'a bir ziyaret gerçekleştirmiş ve burada kamu görevlileri ve halkın katılımı ile bir toplantı organize etmiştir. Toplantıda Muğla turizminin gelişmesinin bir havalimanı inşası ile sağlanacağını özellikle vurgulamıştır (İlk Adım, yıl: 7, sayı:2697, 10 Temmuz 1971: 1). Muğla Valisi Özer Türk, 27 Temmuz 1971 tarihli İlk Adım Gazetesi'ne havalimanının diğer illere nazaran Muğla'da inşa edilmesi ihtimalinin çok yüksek olduğu değerlendirmesini yapmıştır (İlk Adım, yıl: 7, sayı:2620, 27 Temmuz 1971: 1).

Muğla'da uygun bir alanda inşa edilmesi planlanan havalimanı sadece Muğlalıları değil, diğer çevre vilayetlerde çeşitli kesimleri de tartışmanın içine çekmiştir. Örneğin; İzmir Ticaret Odası yetkilileri, Muğla'da bir hava limanının inşasına şiddetle karşı çıkmıştır. Vali Özer Türk'ün göreve gelmesi ve müspet çalışmaları ile Muğla'da havalimanı yapımının önünde engel kalmamıştır. Buna karşın hava limanının Muğla'nın hangi bölgesinde kurulacağı yönünde çalışmalar devam etmiştir. 1971 yılının aralık ayı içerisinde Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'ndan gelen yetkililer, Muğla Yılanlı Düzlüğü'nün hava limanına yapımına uygun olup olmadığını incelemiştir (İlk Adım, yıl: 7, sayı:2730, 23 Aralık 1971: 1).

Bu arada havalimanı nereye yapılmalı tartışması da sürmeye devam etmiştir. 3 Mart 1971 tarihinde İzmir'de Seyahat Acenteleri Genel Kurulu toplanmıştır. Bu toplantıda

Muğla'ya yapılması düşünülen Jumbo jet havalimanı tartışılmış ve maddi külfetinin çok yüksek olacağı kararına varılmıştır. Yapılan bu değerlendirmenin asıl nedeni ise, İzmir Çiğli üzerinden yapılan dış ülke bağlantılı seferlerin Muğla'ya kaydırılması ihtimaliydi (İlk Adım, yıl: 7, sayı:2502, 4 Mart 1971: 1). Dolayısıyla İzmirli büyük seyahat acenteleri, Muğla'da bir hava limanı yapılmasına maddi çıkarları dolayısıyla karşı çıkmıştır. İzmirli seyahat acentelerinin tutumu, Muğlalılar arasında infiale sebep olmuştur. Hatta bazı kuruluşlar, acentelerin tutumunu yermek amacıyla protesto metinleri hazırlamıştır. Hâlbuki havalimanının Muğla'da uygun bir alana yapılması önceden kararlaştırılmıştır. 12 Mart Muhtırasından sonra havalimanının yapılmaması veya nakli ile ilgili hükümet programında bir açıklama bulunmamıştır (İlk Adım, yıl: 7, sayı:2620, 9 Nisan 1971: 1).

### **3. Muğla'da Kurulan Turizm Kuruluşları ve Faaliyetleri**

Muğla kıyı bölgelerinde turizm faaliyetleri, 1960'lı yılların başlarında hızlanmıştır (Güner, 2002: 111). Turizm faaliyetlerinin başlaması ile turizm kurum ve kuruluşları da oluşmaya başlamıştır. O dönemde oluşmaya başlayan turizm dernekleri, günümüz Türkiye dernekleri arasında önemli bir pay elde etmiştir. Günümüzde tüm dernekler içinde kültür sanat ve turizm derneklerinin %6 gibi önemli bir payı bulunmaktadır (<https://www.dernekler.gov.tr>). Muğla'da etkin faaliyet göstermiş derneklerden birisi olan Fethiye Turizm Derneği, basına göre 1959 yılında tesis edilmiştir (Fethiye, yıl: 14, sayı: 3504, 20 Ağustos 1974: 1). Muğla Valiliği kayıtlarına göre ise Fethiye Turizm Derneği 15 Mayıs 1961 tarihinde tesis edilmiştir. Günümüzde faal olan dernek, Fethiye İskele Meydanı'nda bulunmaktadır (<http://www.fethiye.gov.tr>). 15 Mayıs 1961 tarihinde kurulan Fethiye Turizm Derneği'nin kurucu üyeleri Nazmi Özkan, Orhan Okan, Hüseyin Bulak, Can Gürbüz, Ömür Aydın, Yaşar Öke, Teoman Doğu ve Ercan Karadenizli'dir. Cemiyetin kuruluşunda bir karar defteri tutulmuştur ve defterde şöyle denmektedir: *“Fethiye Turizm Derneği kuruluş üyeleri 18 Mayıs 1961günü Fethiye Sağlık Kalkınma Derneği'nde yapmış oldukları toplantıda aşağıda belirtilen hususları karar altına almışlardır. Derneğe üye kaydında titiz davranılarak hareket edilecektir. Derneğe faydalı olmayacakların üye kaydı yapılmayacaktır. Gayenin tahakkukunun temini maksadı ile aşağıdaki işlemler yapılacaktır. Makbuza başlıklı zar, kâğıt ve lastik mühür temin edilecektir. Derneğin, tüzük hükümlerine uygun hesap*

*tutmakla mükellef bulunduğunun temin edilmesi kararlaştırılmıştır. Cumhuriyet Caddesi 141 numaralı adresteki Hüseyin Bulak Muayenehanesi'nin itti haz edilmesine karar verilmiştir. Mayıs ayı zamanında Turizm Bakanlığı'na bir albüm teminine, Cemiyetin ilerideki faaliyetlerinin açık meşguliyet mevzularının zamanında bulunan Fethiye'deki tarihi eserler hakkında açık malumat edinebilmek zarureti olduğundan bu doğrultuda çalışmalar yapılacaktır. Derneğin en kısa zamanda kongresinin toplanmasına karar verilmiştir.” (Fethiye Turizm Derneği Karar Defteri, 1961: 1- 3).*

Muğla'da bu yıllarda tesis edilmiş olan tek turizm derneği Fethiye Turizm Derneği değildir. Muğla merkezde de bir turizm cemiyeti 1961 yılında tesis edilmiştir. 19 Nisan 1966 tarihinde Muğla Turizm Cemiyeti Başkanı Turgut Sucuoğlu, dönemin yerel gazetelerinden birine mülakat vermiştir. Bu dönemde Muğla Turizm Cemiyeti'nin kendine ait bir binası dahi bulunmamaktadır. 1966 yılında Turgut Sucuoğlu, cemiyet başkanlığına gelince ilgili bakanlık nezdinde temaslarda bulunmuş ve bölgeye bir heyet gelmesini istemiştir. Sucuoğlu, Muğla merkezde bir de enformasyon bürosu açmak için çalışma başlatmıştır. Bu cemiyet, Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'ndan 1966 yılında pansiyonculuğu geliştirmek için 80 bin lira para talebinde de bulunmuştur. Gazino ve plaj çalışmaları için de 170 bin lira istenmiştir. Bu istekleri incelemek üzere bakanlıktan ilgililer, kısa sürede Muğla'ya gelmiştir. Cemiyet, Gökova'da bir havalimanı yapılması yönünde de tavsiyede bulunmuştur (İlk Adım, 19 Nisan 1966: 1.; İlk Adım, 20 Nisan 1966: 1.; İlk Adım, 22 Nisan 1966: 1). Haziran 1966'da Muğla Turizm Cemiyeti, bir folklor ekibi oluşturmak için çalışmalara girişmiştir (İlk Adım, yıl: 4, sayı: 913, 6 Haziran 1966: 1). Bu folklor ekibi kısa sürede oluşturulmuş ve gösteri yapmaya başlamıştır (İlk Adım, yıl: 4, sayı: 966, 30 Ağustos 1968: 1). Muğla Turizm Cemiyeti, 1966 yılında meydana gelen Varto Depremi'nde zarar gören vatandaşlar için bin 200 lira yardım toplamış ve ilgili banka hesabına yatırmıştır (İlk Adım, yıl: 4, sayı: 992, 7 Eylül 1966: 1). Muğla Turizm Cemiyeti'nin 1967 yılı kongresi Şubat 1967'de gerçekleştirilmiştir. Bu kongrede yapılan seçimlerde derneğin idare heyetine Şerif Ali, Hüdayi Türer, Ahmet Özbay, Hamdi Meral, Yaşar İlter, Osman Fidan ve Neşet Şavk seçilmiştir. Eski başkan Turgut Sucuoğlu, kendi isteği ile yönetim dışında kalmıştır (İlk Adım, yıl:4, sayı: 1126, 20 Şubat 1967: 1).



1963 yılında Turizm ve Tanıtma Bakanlığı tesis edilmiştir. Bu bakanlığın kuruluşunu belgeleyen ve görevlerini belirleyen Turizm ve Tanıtma Bakanlığı Kanunu'nda il ve ilçelerde turizm komitelerinin oluşturulması kararlaştırılmıştır. Mülki ve idari amirlerin de görev almalarının emredildiği bu komiteye, turizm sektöründen de temsilciler alınmıştır. Muğla ve ilçelerinde bu komiteler, bakanlığın tesisinden kısa süre sonra toplanmaya başlamıştır (Turizm ve Tanıtma Bakanlığı Kanunu, 1963: 7).

Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'na bağlı komiteler bir taraftan oluşturulurken, diğer taraftan da yerel turizm dernekleri çalışmalarını sürdürmüştür. Mayıs 1963'te Fethiye Turizm Derneği, Fethiye'yi tanıtmak amacıyla üç adet pano hazırlamış ve bunları Ankara'da İzmir Caddesi'ne, Muğla'da Aydın Kavşağı'na konmasını sağlamıştır (Fethiye, yıl: 3, sayı: 305, 15 Mayıs 1963: 1).

31 Aralık 1963 tarihinde Yatağan İlçesi Halk Eğitimi, Turizm ve Güzelleştirme Derneği tesis edilmiştir. Bu derneğin kuruluş tüzüğü 31 Aralık 1963 tarihli İlk Adım Gazetesi'nde neşredilmiştir. Derneğin amacı ilçenin kültürel, tarihi ve doğal güzelliklerinin sergilenmesi ve bu sayede bölgeye turist çekerek ekonomik kalkınmanın sağlanmasıdır (İlk Adım, yıl: 1, sayı: 168, 31 Aralık 1963, s. 1, İlk Adım, yıl: 1, sayı: 169, 1 Ocak 1964: 1).

Mayıs 1964'te Turizm ve Tanıtma Bakanlığı Muğla'nın 5 ilçesinde bulunan Turizm Derneklerine 55 bin lira yardım göndermiştir. Bu arada Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'nda yapılan toplantıya katılan Muğla Valisi Şerif Tüten'den Muğla ve ilçelerinde turizm komitelerini süratle oluşturması ve turizm derneklerinin faaliyetlerinin sıklaştırılması yönünde istekte bulunulmuştur (İlk Adım, yıl: 2, sayı: 294, 7 Mayıs 1964: 1).

1965 yılında Fethiye Turizm Derneği Başkanı Can Gürbüz, Fethiye'nin turistik yönünü tanıtmak amacıyla bir derginin neşredilmesi yönünde ön çalışmalar yapmıştır (Fethiye, yıl: 5, sayı: 767, 25 Kasım 1965: 1). 1966 yılı için Fethiye Turizm Derneği'nin bütçesi, 180 bin lira olarak belirlenmiştir. Bu bütçenin önemli maddelerinden ikisi 70 bin liralık pansiyon kredisi ve 30 bin liralık festival bütçesidir (Fethiye, yıl: 6, sayı: 933, 24 Şubat 1966: 1). 1966 yılında Fethiye Turizm Derneği, devlet tarafından verilen tahsisatın 5 bin lirasını kullanarak Bilge Yılmaz isimli

Fransızca bilen bir kişiyi tercüman olarak istihdam etmiştir. 1966 yılında Fethiye Turizm Derneği'ne Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'ndan 30 bin lira pansiyon kredisi, 15 bin lira plaj kredisi, 5 bin lira tercüman kredisi olmak üzere 50 bin lira tahsisat verilmiştir. Fethiyeliler de Turizm Derneği'ne yardımdan çekinmemişlerdir. BP yakıt bayii 2 bin 500 lira, Sıtkı Koçman bin 500 lira, Shell Bayii bin lira ve muhtelif şahıslar da 2 bin lira bağışta bulunmuştur (Fethiye, yıl: 6, sayı: 1032, 28 Haziran 1966: 1). 1966 yılında Fethiye Turizm Derneği tarafından Fethiye'yi tanıtıcı İngilizce, Almanca ve Fransızca broşürler hazırlanmış ve tüm Türkiye'de dağıtımına çıkarılmıştır (Fethiye, yıl: 6, sayı: 1032, 28 Haziran 1966: 1).

Ocak 1966'da Muğla İl Turizm Komitesi, turizm belgesi için yapılmış müracaatları yerinde görmek için Fethiye'ye gitmiş ve üç gün süren çalışmaların ardından Mükerrer Tüzgibay başkanlığındaki heyet Muğla'ya dönmüştür (Fethiye, yıl: 6, sayı: 901, 15 Ocak 1966: 1).

Turizm ve Tanıtma Bakanlığı, 1966 yılında Muğla'nın değişik ilçelerine turizmin gelişmesi için yardımda bulunmuştur. Buna göre Fethiye'ye 50 bin, Bodrum'a 35 bin, Marmaris'e 35 bin, Muğla'ya 16 bin, Gökova'ya 16 bin, Köyceğiz'e 2 bin 500 lira yardım göndermiştir (Fethiye, yıl: 6, sayı: 1032, 28 Haziran 1966: 1).

Ağustos 1966'da Fethiye Turizm Derneği, Muğla kazalarının turizm mevzuunda bir hareket etmeleri, birleşmeleri ve bölgenin sayılı turizm beldelerinden olması için teşebbüse geçmiş ve Marmaris ve Bodrum turizm derneklerine birer teklif yapmıştır. Fethiye Turizm Derneği'nin ortak hareket etme talebi müspet karşılanmış ve ortak bir toplantı yapılması, öngörülmüştür (Fethiye, yıl: 6, sayı: 1089, 31 Ağustos 1966: 1).

1967 yılında Fethiye Turizm Cemiyeti, 1966 yılında Milliyet Gazetesi'nin Turizm ekinde Fethiye'yi her yönüyle tanıtacak bir rehber yayınlanmasını sağlamıştır. Bu rehberde Fethiye'de bulunan tarihi eserler tanıtılmış ve Fethiye'nin turistik bir yer olduğu anlatılmıştır (Fethiye, yıl: 7, sayı: 1275, 13 Nisan 1967: 1).

Mayıs 1967'nin sonlarında Turizm ve Tanıtma Bakanlığı, Fethiye'ye iki enformasyon memuru göndermeye karar vermiştir. Memurların Fethiye'ye atanmasından önce bakanlık büro şeflerinden İlhan Kıran, incelemeler yapmak için Fethiye'yi ziyaret etmiştir. Gönderilecek enformasyon memurlarının Fethiye Turizm Derneği'nin

göstereceği işlerde çalışması uygun görülmüş ve Fethiye'ye Akın Devrim ve Gökten Çetinkaya atanmıştır. Bu memurların haziran ayının ortalarından itibaren 3 ay çalışmaları öngörülmüştür (Fethiye, yıl: 7, sayı: 1311, 25 Mayıs 1967: 1).

1967 Muğla İl Yıllığı kayıtlarına göre; Muğla'da Muğla Turizm Derneği, Fethiye Turizm Derneği, Milas Turizm Derneği, Güllük Turizm Derneği, Yatağan Turizm Derneği, Marmaris Turizm Derneği, Köyceğiz Turizm Derneği olmak üzere 7 turizm derneği vardır. Bodrum'da bir turizm derneğinin olduğuna dair kayıt bulunmazken bu ilçede Bodrum Turizm Bürosu'nun varlığı tespit edilmiştir (1967 Muğla İl Yıllığı, 1968: 396).

1967 yılında Köyceğiz Turizm Derneği tarafından büyük fedakârlıklarla 40 bin lira civarında para harcanarak göl kıyısına turistik gazino binası yapımına başlanmıştır. Turizm Bakanlığı, bu proje için hiç yardım yapmamış ve bu yüzden de inşaatın tamamlanması hayli uzun sürmüştür. Binanın kaba işleri bitirilmesine rağmen, ince yapıları için 40 bin lira bütçeye daha ihtiyaç duyulmuştur. Bu dönemde Köyceğiz Turizm Derneği, Turizm Bakanlığı'ndan yardım alan derneklerden bütçesini en iyi değerlendiren derneklerden biri olarak gösterilmiştir. Bu durum, Turizm Bakanlığı müfettişlerince de tespit edilmiştir. Köyceğiz Turizm Derneği de, bu olumlu yönünü bakanlıktan kredi sağlayabilmek için referans göstermiştir (Köyceğiz'in Sesi, yıl: 2, sayı: 413, 14 Kasım 1968: 1). 17 Ocak 1970'te Köyceğiz Kalkındırma ve Turizm Derneği'nin yıllık genel kurul toplantısı yapılmıştır. Bu toplantı dernek başkanı Dr. Cemalettin Doğukan başkanlığında Köyceğiz Çocuk Kütüphanesi'nde yapılmıştır (Köyceğiz'in Sesi, yıl: 3, sayı: 712, 15 Ocak 1970: 1).

29 Ocak 1968 tarihinde Muğla İlini Tanıtma Derneği, kurulmuştur. Bu dernek Muğla ilini en iyi şekilde tanıtmayı ve Muğla'nın turizm vasıtası ile kalkınmasına hizmet etmek için kurulmuştur (İlk Adım, yıl: 6, sayı: 1173, 29 Ocak 1968: 1).

Şubat 1968'de yapılan Fethiye Turizm Derneği Olağan Genel Kurulu'nda Canpolat Gürbüz, yeniden dernek başkanı seçilmiştir (Fethiye, yıl: 8, sayı: 1541, 26 Şubat 1968: 1). Bir yıl sonra, Şubat 1969'da Fethiye Turizm Derneği Olağan Genel Kurulu toplanmış ve yeni üye seçimleri gerçekleştirilmiştir. Bu seçimlerde asıl üyeliklere

Yaşar Arı, Fatih Ergen, Canpolat Gürbüz, Abidin Ay, Erol Berk, Şener Yorucuoğlu ve Ercan Karadenizli seçilmiştir (Fethiye, yıl: 9, sayı: 1818, 11 Şubat 1969: 1).

18 Haziran 1968 tarihinde saat 17: 00'da Köyceğiz Turizm Cemiyeti'nin kongresi gerçekleştirilmiştir. Bu kongrede 1968 turizm sezonu için alınması gereken önlemler Köyceğiz Kaymakamı'nın başkanlığında değerlendirilmiştir (Fethiye, yıl: 1, sayı: 283, 17 Haziran 1968: 1).

23 Ekim 1968 tarihinde Turgut Kasabasını Güzelleştirme ve Turizmi Geliştirme, Yaşatma Derneği kurulmuştur. Bu dernek Turgut Kasabası'nın iktisaden kalkınmasını hedeflemiştir (İlk Adım, yıl: 6, sayı: 1018, 23 Ekim 1968: 1).

Kasım 1968'de Marmaris Turizm Bürosu Şefi Celal Tezişleri, 1967 yılında tatillerini Ege kıyılarında geçiren Danimarka Prensesi Margaretha ve eşi Kont Monpezat tarafından Danimarka'ya davet edilmiştir. Prenses ve eşi, özellikle Marmaris'te buldukları sürede kendileri ile çok iyi ilgilenildiğini ve ilçedeki turizm çalışmalarını çok beğendiklerini bir mektup vasıtası ile Marmaris Turizm Bürosu'na iletmiştir. Gerçekten de Marmaris Turizm Bürosu Şefi Tezişleri, Belçika'da turizm eğitimi görmüş, muayyen bir şekilde Marmaris'te işlerini yürütmüş, düzenli olarak hoparlörler vasıtası ile halkı ve turistleri bilgilendirmiştir. Yine Tezişleri, kendi bireysel çabası ile ilçe parkının tanzimini sağlamıştır (İlk Adım, yıl: 5, sayı: 1635, 7 Kasım 1968: 1).

Mart 1969'da Fethiye Turizm Derneği'nin 1969 yılı bütçesi, 311 bin 200 lira olarak kabul edilmiştir. Bu bütçe Muğla Valiliği tarafından onaylanmış ve Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'na gönderilmiştir. Bu bütçenin kabarık olması 1967 yılından itibaren düzenlenen Akdeniz Şenliklerinin bu dernek tarafından organize ediliyor olmasından kaynaklanmıştır (İlk Adım, yıl: 5, sayı: 1748, 21 Mart 1969: 1).

1969 yılında Fethiye Turizm Derneği, Fethiye'nin tanıtımının daha sağlıklı yapılabilmesi için Ankara'da bir şube açmıştır. Bu şube açılır açılmaz faaliyetlerine sıkı bir şekilde başlamıştır. Ankara'da mukim Fethiyeliler tarafından kurulan bu şubenin başına öğretmen Numan Dirlik getirilmiştir (Fethiye, yıl: 9, sayı: 1804, 24 Ocak 1969: 1).

23 Kasım 1969'da yapılan Muğla Turizm Cemiyeti kongresinde Hüseyin Özgür tekrar başkan seçilmiştir. Bu seçimde başkan vekilliğine ve sekreterliğe Vasfi Sömek getirilmiştir (İlk Adım, yıl: 5, sayı: 1228, 24 Kasım 1969: 1). 24 Ocak 1970 tarihinde Muğla Turizm Cemiyeti, bir şiir gecesi düzenlemiştir. Düzenlenen bu gecede öğrenciler şiir okumuş ve başarılı olanlara ödül verilmiştir (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 1283, 27 Ocak 1970: 1).

Nisan 1970'te Bodrum Turizm Derneği'nin kongresi yapılmıştır. Bu kongrede dernek başkanlığına Maksut Doğan getirilmiştir. Yeni dernek başkanı ve yönetim kurulu ilk olarak Bodrum Kaymakamı ve Bodrum Belediye Başkanı'nı ziyaret etmiştir (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2068, 20 Nisan 1970: 1).

Mayıs 1970'te Muğla Turizm Derneği Binası, mühürlenmiştir. Olayın başlangıcında Muğla Turizm Derneği Başkanı Hüseyin Özgür'ün yolsuzluk yaptığı yönünde şikâyetdir. Bu şikâyet sonucunda yapılan tahkikatta bir sonuç alınmamıştır, fakat daha sonra Turizm Derneği Başkanı Hüseyin Özgür zorunlu olduğu halde günlerce derneğe gelmemiştir. Halk, bu durum karşısında şikâyetçi olmuştur (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2080, 9 Mayıs 1970: 1). Adı yolsuzluk iddialarına Karışan Muğla Turizm Cemiyeti Başkanı Hüseyin Özgür'ün Temmuz 1970 itibari ile Burdur'da bir çay bahçesi işlettiği ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla da Muğla Turizm Cemiyeti bu dönemde yükümlülüğü olan işleri yerine getirememiştir (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2196, 7 Temmuz 1970: 1).

19 Haziran 1970'te Milas Turizm Derneği ile Milas Gençlik Örgütü'nün bir çatı altında toplanması yönünde toplantı yapılmıştır. Milas Turizm Derneği Başkanı Gazi Menteşe Milas'a gelen turistlere yeterince rehberlik edemediklerini düşünerek, Milas Gençlik Derneği'ni de Milas Turizm Derneği bünyesine alarak daha verimli çalışılmasını önermiştir (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2181, 19 Haziran 1970: 1). Yapılan toplantının ardından Gençlik Örgütü Yönetim Kurulu, Kütüphane Derneği'ni feshederek Milas Turizm Derneği'ne katılma kararı almıştır. Bu birleşmeden sonra Milas Turizm Derneği Başkanlığı'na Gazi Menteşe, 2. Başkanlığa Zeki Özkan, sekreterliğe Cafer Mete, muhasip veznedarlığa Salih Sernikli, üyeliklere de Ali Rıza Kırkan, İlgin Saydam ve Nabi Uslu getirilmiştir (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 1294, 30 Haziran 1970: 1, 3).

Mayıs 1971’de Fethiye Turizm Derneği’nin yeni seçilen yönetim kurulu, ilk faaliyeti olarak turistlere yardımcı olabilmek için bin adet el ilanı bastırmıştır (Fethiye, yıl: 11, sayı: 2512, 27 Mayıs 1971: 1). 19 Mart 1972’de Fethiye Turizm Derneği Kongresi, bütün Fethiye Turizm Derneği Genel Kurulu üyelerinin katılımı ile gerçekleştirilmiştir (Fethiye, yıl: 11, sayı: 2753, 10 Mart 1972: 1).

1971 turizm sezonu boyunca Muğla Turizm Derneği, kapalı kalmıştır. Sezon boyunca kapıları kilitli olan dernek, Muğla’ya gelen yerli ve yabancı turistlere hizmet vermemiştir. Bu dönemde Muğla Turizm Derneği Muğla’nın en sapa yerlerinden birinde konumlanmış ve ehil olmayalar tarafından yönetilmiştir. Dernek başkanı Hüseyin Özgür hakkında 1969 yılından itibaren soruşturma açılmış, fakat hakkında hiçbir işlem yapılmamıştır (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2686, 15 Ekim 1971: 1).

5 Aralık 1971 tarihinde Muğla Turizm Derneği Olağanüstü Genel Kurulu toplanmış ve yıllarca faaliyet yürütmeyen Hüseyin Özgür ve ekibi yönetimden düşürülmüştür. Muğla Turizm Derneği’nin yönetim kuruluna Yüksel Demirel, Bedri özer, Vedat Erdurma, Ali Eren, Kazım Tokuç, Fikret Öztürk ve Lütfi Nalbantoğlu seçilmiştir. Daha sonra yönetim kurulu, Yüksel Demirel’i başkanlığa getirmiştir (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2726, 7 Aralık 1971: 1.; İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2728, 9 Aralık 1971: 1).

1971 yılı öncesi Muğla Turizm Derneği neredeyse hiçbir çalışma yapmamış ve yolsuzluk iddialarıyla gündeme gelmiştir. 1972 yılında dernek yeni yönetimin çalışmaları ile işlerlik kazanmıştır. 1972 yılı turizm mevsiminin başlamasıyla yerli ve yabancı turistlere yardımcı olmak ve Muğla’yı tanıtmak için Muğla Turizm Derneği Başkanı Ersin Bedri Özer başkanlığında yabancı dil bilen kimselerden bir komite kurulmuştur. Bu komiteye 6 kişi seçilmiş ve bunlardan her gün ikisi turizm derneği binasında nöbet tutarak Muğla’ya gelen yerli ve yabancı turistlerden hiçbir ücret almadan rehberlik etmiştir (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2899, 3 Temmuz 1972: 1).

6 Mart 1971 tarihinde Çandır Turizm ve Tanıtma Derneği, tüzüğünün Dalaman Köyceğiz isimli yerel gazetede yayınlanması ile kuruluşunu tamamlamıştır. Bu dernek Çandır’ı tanıtmak ve yörenin doğal güzelliklerini korumak amacı ile tesis olunmuştur (Dalaman Köyceğiz, yıl: 2, sayı: 1215, 6 Mart 1971: 1). Bu derneğin kuruluşundan 2 yıl sonra Çandır’da Çandır Köyü Turizm Derneği adını taşıyan yeni bir dernek tesis

edilmiştir. Bu derneğin amacı Çandır ve çevresinin turizm yönünden kalkınmasının sağlanmasıdır. Bu amacın gerçekleşmesi için Kaunos antik kentinde arkeolojik kazıların desteklenmesi, gerekli yerlere danışma büroları açılması ve Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'na yörenin durumu hakkında 3 ayda bir rapor hazırlanması kararlaştırılmıştır (Dalaman Köyceğiz, yıl: 4, sayı: 10342, 27 Kasım 1973: 1).; Dalaman Köyceğiz, yıl: 4, sayı: 10345, 1 Aralık 1973: 1).

#### **4. Muğla'da Turizmi Geliştirmeye Yönelik Düzenlenen Etkinlikler**

Muğla ve yöresinde turizmi geliştirmeye yönelik etkinliklere devletin yöredeki temsilcileri yoğun destek vermiştir. Mart 1963'te dönemin Muğla Valisi, Temmuz 1963'te yapılması kararlaştırılan Fethiye Akdeniz Şenlikleri için Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'ndan destek alınabileceğini, açıklamıştır (Fethiye, yıl: 3, sayı: 273, 3 Mart 1963: 1).

29 Haziran 1 Temmuz 1968 tarihleri arasında yapılması planlanan Akdeniz Şenlikleri (Fethiye Festivali)'ne, Muğla Spor, Altınordu ve Torbalı Gençlik Spor kulüpleri davet edilmiştir (Fethiye, yıl: 8, sayı: 1617, 11 Haziran 1968: 1.; İlk Adım, yıl: 5, sayı: 1429, 28 Şubat 1968: 1.; Köyceğiz'in Sesi, yıl: 1, sayı: 229, 6 Temmuz 1968: 1). Bu festivalin hazırlıkları Fethiye Turizm Derneği ve diğer ilgililer tarafından yürütülmüştür (Fethiye, yıl: 8, sayı: 1619, 13 Haziran 1968: 1). Festival işlerinin düzenli yürütülmesi için bir de festival komitesi teşekkül edilmiştir. 1968 yılı Fethiye Festivali'nin giderlerini karşılamak üzere Fethiye Belediyesi bütçesinden 15 bin lira, Fethiye Turizm Derneği bütçesinden 10 bin lira ve Fethiye Ticaret Odası bütçesinden bin lira ödenek ayrılmıştır. Ayrılan bu paralar, festival komitesinin emrine verilmiştir. Fethiye esnafının da maddi destek verdiği etkinliklere Fethiye Gençlik Kulübü de sezonu kapatmayarak İzmir, İstanbul ve Muğla'dan gelen kulüplerle dörtlü turnuva düzenleyerek destek vermiştir. Dönemin Festival Komitesi Başkanı Muzaffer Dontlu, 2. Fethiye Festivali'ni en iyi şekilde değerlendirmeyi hedeflediklerini, belirtmiştir. Dontlu, festival münasebetiyle Fethiyelilerden evlerinin etrafını temizlemelerini ve evlerini badana yapmalarını, istemiştir. Böylelikle aynı zamanda Fethiye'nin de reklamının yapılması amaçlanmıştır (Fethiye, yıl: 8, sayı: 1620, 14 Haziran 1968: 1). Diğer taraftan 1968 yılında düzenlenecek festival için Haziran 1968'de 36 bin lira toplanmış, fakat bu rakam yeterli bulunmamıştır. Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'nın

festivale yardımını sağlamak amacı ile vilayet idaresinden ve Bakan Haldun Menteşoğlu'ndan yardım talep edilmiştir (Fethiye, yıl: 8, sayı: 1621, 15 Haziran 1968: 1.; İlk Adım, yıl: 5, sayı: 1517, 15 Haziran 1968: 1). 2. Fethiye Festivali'ne Hava Kuvvetleri'ne ait jetlerin de katılması, Hava Kuvvetleri Komutanlığı'ndan talep edilmiştir. Festival Komitesi adına Muzaffer Dontlu imzalı bir mektupta Hava Kuvvetleri'ne ait bir gösteri ekibinin festivali renklendirmesi, arz edilmiştir (Fethiye, yıl: 8, sayı: 1622, 17 Haziran 1968: 1). Festival öncesi Fethiye sokakları süslenmiştir. Festival tarihlerini de belirten afişler sokaklara asılmıştır. Özel bayrakların yanı sıra Türk bayrakları da sokakları süslemiştir (Fethiye, yıl: 8, sayı: 1626, 22 Haziran 1968: 1). 2. Fethiye Festivali sırasında Anadolu'nun değişik yörelerinden 10'u aşkın halk oyunları ekibi gösteri yapmıştır (Fethiye, yıl: 8, sayı: 1635, 1 Temmuz 1968: 1). Festival ile aynı döneme gelen Kabotaj Bayramı da büyük coşku ile kutlanmıştır. Festivalde; yelkenli, motor ve yüzme yarışmaları da yapılmıştır (Fethiye, yıl: 8, sayı: 1636, 2 Temmuz 1968: 1; İlk Adım, yıl: 5, sayı: 1532, 2 Temmuz 1968: 1). Katrancı Koyu'nda toplu olarak yapılan pikniğin ardından festival balosu tertiplenmiş ve 2. Fethiye Festivali sona ermiştir. Düzenlenen bu festival ulusal gazete ve TRT muhabirleri tarafından da izlenmiştir (Fethiye, yıl: 8, sayı: 1637, 3 Temmuz 1968: 1). 2. Fethiye Festivali'nin başarılı sonuçlanmasının ardından başta dönemin Turizm ve Tanıtma Bakanı Nihat Kürşat olmak üzere İçişleri Bakanı Faruk Sükan, siyasi parti temsilcilikleri ve belediyeler tarafından Fethiye Festival Komitesi'ne telgraf yoluyla tebrikler gönderilmiştir (Fethiye, yıl: 8, sayı: 1639, 5 Temmuz 1968: 1). Festival o kadar çok ses getirmiştir ki, yerel gazeteler festival nasıl daha iyi olurdu, diye tartışmalar ortaya atmıştır (Fethiye, yıl: 8, sayı: 1643, 9 Temmuz 1968: 1).

1969 yılı Fethiye Festivali Komitesi Başkanı olarak görev yapan Fatih Ergen, 3. Fethiye Festivali'ni mükemmel bir şekilde organize etmek niyetinde olduklarını açıklamıştır. Ergen, festivalin mükemmel olması için Festival Komitesi'nin 100 bin liradan fazla para harcamayı planladığını, ifade etmiştir. 1968 yılında düzenlenen festival için 5 bin yerli ve yabancı turist gelmişken, 1969 yılında düzenlenecek festivale 10 bin yerli ve yabancı turist gelmesi beklenmiştir. Artan yoğunluğa karşın evlerin de ucuz pansiyon olarak kullanılması yönünde çalışmalar yapılmıştır. Ayrıca 1969 yılı Fethiye Festivali için 10 bin paket festival sigarası hazırlanmıştır (Fethiye, yıl: 9, sayı: 1873, 21 Nisan 1969: 1). 1969 yılı etkinliklerinde Atatürk Anıtı



Meydanı'na dev bir lunapark da getirilmiştir (Fethiye, yıl:9, sayı: 1875, 23 Nisan 1969: 1).

3. Fethiye Festivali Komitesi toplantısı, Fethiye Kaymakamı Yusuf Ziya Doğan'ın yaptığı açılış konuşması ile başlatılmıştır. Toplantıda festivalin nasıl daha başarılı olacağı yönünde istişare yapılmıştır (Fethiye, yıl: 9, sayı: 1880, 29 Nisan 1969: 1). Yine 1969 Fethiye Festivali'nin bayrakları (her biri 8x 3 metre) tanıtım amacıyla Ankara, İstanbul ve İzmir gibi büyük şehirlerde sokaklara asılmış ve festivalin tanıtımı yapılmıştır (Fethiye, yıl: 9, sayı: 1882, 1 Mayıs 1969: 1). 1969 yılında düzenlenen festivale Emniyet Genel Müdürlüğü'nün Bandosu'nun da katılması planlanmıştır. Bu kararın alınmasında dönemin Emniyet Genel Müdürü'nün bir dönem Fethiye Kaymakamlığı yapmış olması da etkilemiştir (Fethiye, yıl: 9, sayı: 1892, 14 Mayıs 1969: 1). Beynelmillel festivallere katılan Silifke Folklor Ekibi, 1969 Fethiye Festivali'ne de katılma kararı almıştır (Fethiye, yıl: 9, sayı: 1904, 28 Mayıs 1969: 1). Bu yıl düzenlenen festivale ünlü yıldızlar da davet edilmiştir. Bunlardan Fikret Hakan, Sevda Ferdağ, Süleyman Turan, Sema Özcan, Yıldız Kenter, Müşfik Kenter, Ediz Hun ve Kadir Savun festivale geleceklerini açıklamıştır. Bu yıldızların yanı sıra Avrupa'nın önemli sanatçıları da festivale davet edilmiştir (Fethiye, yıl: 9, sayı: 1905, 29 Mayıs 1969: 1.; İlk Adım, yıl: 5, sayı: 1596, 30 Mayıs 1969: 1). Festival Komitesi, PTT'ye bir mektup yazarak Fethiye Festivali için özel damga kullanılması yönünde bir istekte bulunmuştur. PTT de festivalin başladığı gün tüm mektupların üzerine Fethiye Festivali için özel hazırlanan damgaların vurulacağını, belirtmiştir. Böyle bir uygulamanın yapılmış olması, Fethiye'nin tüm ülke sathında reklamının yapılmasını sağlamıştır (Fethiye, yıl: 9, sayı: 1907, 31 Mayıs 1969: 1). Kaya Müştakhan, Fethiye Festivali'ni anlatan bir kitap hazırlamaya karar vermiştir. 1969 yılında İl Turizm Yönetmenliği'ne getirilen Müştakhan, festivali anlatmakla kalmayıp, Fethiye'nin tüm değerlerini ortaya koymayı amaçlamıştır (Fethiye, yıl: 9, sayı: 1908, 2 Haziran 1969: 1).

Haziran 1969'da Fethiye Festivali Komitesi Başkanı Fatih Ergen, Muğla Valisi Hasan Basa'yı ziyaret eden Rodos Valisi ve Belediye Başkanı'nı davetiye vermek suretiyle Fethiye Festivali'ne davet etmiştir. Ergen, festival sürecince Rodos turizm ve seyahat

acentelerinin Fethiye'ye turlar düzenlemesini Muğla'ya gelen Rodos heyetine teklif etmiştir (Fethiye, yıl: 9, sayı: 1909, 3 Haziran 1969: 1).

Festival Komitesi, 1969 festivali boyunca karada ve denizde fener alayı düzenleme kararı almıştır. Yapılacak olan fener alayının 250'şer kişilik kabileler halinde düzenlenmesi kararlaştırılmıştır (Fethiye, yıl: 89, sayı: 1910, 4 Haziran 1969: 1). Fethiye Festivali Komitesi, Türkiye Kuvayı Milliye Mücahit ve Gaziler Cemiyeti ile görüşerek gazi ve mücahitlerin festivale katılmasını istemiştir. Cemiyet de, gelen davete icabet edeceklerini belirtmiştir (Fethiye, yıl: 9, sayı: 1911, 5 Haziran 1969: 1).

1969 yılı Fethiye Festivali için 1956 tarihli 3 bin şişe şarap üretilmiş ve Festivalin amblemleri şarap şişelerine basılmıştır. Ayrıca festival için 10 bin paket festival sigarası ve 15 bin paket festival kibriti üretilmiştir (Fethiye, yıl: 2, sayı: 584, 12 Haziran 1969: 1; Köyceğiz'in Sesi, yıl: 24, sayı: 9772, 10 Haziran 1969: 1). Haziran 1969'da Fethiye Festivali için Festival Komitesi tarafından MKE'den 10 bin lira değerinde havai fişek satın alınmış ve Fethiye'ye getirilmiştir (Fethiye, yıl: 9, sayı: 1920, 23 Haziran 1969: 1).

1969 yılı Fethiye Festivali'nin Ankara Televizyonu filme almak için Haziran 1969'da ön çalışma yapmak için Fethiye'ye gelmiştir. Televizyon kanallarının yanı sıra, ulusal gazetelerin birçoğu da festivali takip edeceklerini, belirtmiştir (Fethiye, yıl: 9, sayı: 1920, 23 Haziran 1969: 1).

Fethiye Festivali bu dönemde ulusal basında geniş yer bulmuş olumsuz ve olumlu birbirinden farklı yorumlar almıştır. 1969 yılı Fethiye Festivali yapılan yoğun hazırlıkların ardından coşku ile gerçekleştirilmiştir. Fakat Tercüman Gazetesi'nin, Fethiye Festivali'nde Hristiyanlık propagandası yapıldığını iddia etmesi, Fethiyelileri öfkelenmiştir. Bunun üzerine Fethiye Turizm Derneği ve Fethiye Belediye Reisliği, savcılık kanalı ile Tercüman Gazetesi'ne bir tezkip göndermiştir (Fethiye, yıl: 9, sayı: 1937, 7 Temmuz 1969: 1).

6 Temmuz 1969 tarihinde TRT İzmir Radyosu, Fethiye Festivali ile ilgili yapmış olduğu kayıtlarla bir program icra etmiştir. Böylece festivalin daha geniş kitlelere yayılmasına katkıda bulunmuştur (Fethiye, yıl: 9, sayı: 1938, 8 Temmuz 1969: 1).

8 Mayıs 1970 tarihinde Fethiye Kaymakamı başkanlığında Fethiye Belediye Başkanı ve diğer ilgililerin de katıldığı bir festival ön hazırlık toplantısı organize edilmiştir. Toplantıda festivalin 3- 5 Temmuz 1970 tarihleri arasında yapılması, kararlaştırılmıştır. Toplantıda Belediyenin 10 bin lira, Ticaret Odası'nın 5 bin lira, Valiliğin 10 bin lira, Fethiye Turizm Derneği'nin de 10 bin lira ödenekte bulunması kararlaştırılmıştır. Toplantıda festival için havai fişek temin edilmesi, basın ve polis bandosunun davet edilmesi kararlaştırılmıştır (Fethiye, yıl: 10, sayı: 2100, 9 Mayıs 1970: 1.; İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2085, 8 Mayıs 1970: 1).

Haziran 1970'te 4. Fethiye Festivali için Fethiye Turizm Derneği tarafından özel gıda maddelerinin yanı sıra festival kibriti de hazırlanmıştır. Diğer taraftan festival için Türk Kadınlar Birliği tarafından hazırlanmakta olan Fethiye Folklor Ekibi için özel elbiseler üretilmiştir (Fethiye, yıl: 10, sayı: 2224, 18 Haziran 1970: 1). Öte yandan Turizm ve Tanıtma Bakanı Necmettin Cevheri ile görüşme yapan ve festivale yardım talebinde bulunan Fethiye Ticaret Odası Başkanı Çetin Ergen'in talebi yerinde bulunmuş ve bakanlık festivale 30 bin lira yardımda bulunmuştur (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2171, 15 Haziran 1970: 1).

27 Haziran 1970 tarihinde Fethiye Kaymakamı Cahit Gündüz, Fethiye Turizm Derneği Başkanı Yaşar Arı ve Çetin Ergen ile sürekli temas halinde olarak Fethiye Festivali çalışmalarını yürüttüklerini, açıklamıştır (Fethiye, yıl: 10, sayı: 2232, 27 Haziran 1970: 1).

29 Haziran 1970'te yapılan açıklamaya göre; 4. Fethiye Festivali'nde bisiklet ve motosiklet yarışları yapılacağı bildirilmiştir. Fethiye Festival Komitesi, şenlikler için bin şişe özel şarap hazırlatmıştır. Festivale daha önceki yılda katılan Emniyet Müdürlüğü Bandosu da davet edilmiştir (Fethiye, yıl: 10, sayı: 2233, 29 Haziran 1970: 1.; İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2135, 30 Haziran 1970: 1). Ayrıca, yapılacak olan festival için özel festival şapkaları da imal edilmiştir (Fethiye, yıl: 10, sayı: 2234, 30 Haziran 1970: 1.; İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2135, 30 Haziran 1970: 1).

4. Fethiye Festivali'ne değişik bankalar da stant açarak iştirak etmiş, dönemin Köyceğiz kökenli İçişleri Bakanı Haldun Menteşoğlu da Fethiyelilerin festivalini telefon aracılığı ile kutlamıştır (Fethiye, yıl: 10, sayı: 2835, 1 Temmuz 1970: 1.;

Dalaman Köyceğiz, yıl: 1, sayı: 151, 2 Temmuz 1970: 1). Fethiye Festivali Komitesi Başkanlığı'na; Başbakan Süleyman Demirel, Sanayi Bakanı Selahattin Kılıç, Turizm ve Tanıtma Bakanı Necmettin Cevher, Muğla Milletvekili Ali Döğerli, İçişleri Bakanlığı Tetkik Kurumu Başkanı'ndan kutlama telgrafları gelmiştir (Fethiye, yıl: 10, sayı: 2236, 4 Temmuz 1970: 1.; Fethiye, yıl: 10, sayı: 2237, 3 Temmuz 1970: 1).

Temmuz 1970 başlarında başlayan 4. Fethiye Festivali'nin açılışı ve geçit törenine 5 bin kişi katılmış ve 15 bin kişi de seyretmiştir. Törenin ardından Muğla Valisi Hasan Basa, Fethiye Kaymakamı Cahit Gündüz ve Fethiye Belediye Başkanı Muzaffer Dontlu halka hitaben turizmin önemini anlatan birer konuşma yapmıştır (Fethiye, yıl: 10, sayı: 2237, 3 Temmuz 1970: 1.; İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2193, 3 Temmuz 1970: 1).

Farklı etkinlikleri ile göz dolduran 4. Fethiye Festivali'ne ulusal basın kuruluşları yoğun ilgi göstermiştir (Fethiye, yıl: 10, sayı: 2238, 4 Temmuz 1970: 1.; Dalaman Köyceğiz, yıl: 1, sayı: 154, 6 Temmuz 1970: 1.; İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2195, 6 Temmuz 1970: 1).

Nisan 1971'de, 2- 4 Temmuz 1971'de düzenlenecek olan Fethiye Festivali için Festival Ana Komitesi oluşturulmuştur (Fethiye, yıl: 11, sayı: 2488, 27 Nisan 1971: 1.; İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2635, 27 Nisan 1971: 1). Fethiye Festivali Komitesi, festival masraflarının karşılanması amacıyla halktan yardım toplama kampanyası da başlatmıştır. Halk festivale yoğun bir şekilde yardımda bulunmuştur. Yapılan yardımların miktarı Fethiye Gazetesi'nde de neşredilmiştir. Diğer taraftan 1971 yılında düzenlenecek festivale Turgutlu Belediye Bاندosu ve Mehter Takımı da katılma kararı almıştır (Fethiye, yıl: 11, sayı: 2508, 22 Mayıs 1971: 1).

5. Fethiye Festivali Komitesi, yapılan harcamalar hakkında dedikodu çıkmasını önlemek amacıyla belediyeden ve halktan 3 kişiye festival hesaplarının tutulması işini vermiştir (Fethiye, yıl: 11, sayı: 2510, 25 Mayıs 1971: 1).

5. Fethiye Festivali'nde büyük eşya çekilişi ismi verilen eşya piyangosu da düzenlenmiştir. Toplam tutarı 2150 lirayı bulan eşyanın piyango ile dağıtılması planlanmış ve eşyalar arasında bir de otomobil bulunmuştur. Fethiye Festivali Komitesi tarafından eşya piyangoları 10 liradan satışa çıkarılmıştır (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2672, 10 Haziran 1971: 1). Diğer taraftan festival hazırlıkları çerçevesinde

Festival Komitesi Başkanı Canpolat Gürbüz başkanlığında bir değerlendirme toplantısı yapılmıştır (Fethiye, yıl: 11, sayı: 2523, 9 Haziran 1971: 1). Devam eden süreçte festival hazırlıklarına devam edilmiş ve dev bez afişler şehir girişlerine asılmıştır (Fethiye, yıl: 11, sayı: 2524, 10 Haziran 1971: 1). Diğer taraftan festivalde gösteri yapmak üzere Yugoslavya'dan da 10 kişilik bir dans ekibi gelmeye karar vermiştir (Fethiye, yıl: 11, sayı: 2525, 11 Haziran 1971: 1). Ayrıca Erzurum, Bursa ve İstanbul gibi değişik yerlerden folklor ekipleri de Fethiye Festivali'nde gösteri yapmak için Fethiye Festivali Komitesi'ne başvuruda bulunmuştur (Fethiye, yıl: 11, sayı: 2530, 17 Haziran 1971: 1). Festivale, İstanbul Türk Folklor Kurumu Kafkas Ekibi'nin de katılacağı, belirtilmiştir (Fethiye, yıl: 11, sayı: 2531, 18 Haziran 1971: 1).

5. Fethiye Festivali uzun süren hazırlıkların ardından Muğla Valisi'nin yaptığı açılış konuşması ile 2 Temmuz 1971'de başlamıştır. Diğer taraftan festivale birçok folklor ekibi katılmak için başvurmasına rağmen, yeterli sayıda folklor ekibi katılmamıştır (Fethiye, yıl: 11, sayı: 2541, 3 Temmuz 1971: 1; Dalaman Köyceğiz, yıl: 2, sayı: 458, 2 Temmuz 1971: 1; İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2687, 28 Haziran 1971: 1). Beşinci Fethiye Festivali yapılan ikramiye çekilişi ve folklor gösterilerinin ardından nihayet bulmuştur (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2692, 5 Temmuz 1971: 1). Festival çekilişinde talihlilerin almadığı 3825 lira değerindeki eşya Fethiye Turizm Derneği önünde satışa çıkarılmıştır (Fethiye, yıl: 11, sayı: 2656, 12 Kasım 1971: 1).

1968 yılından itibaren sürdürülen ve Milas Festivali'nin hazırlığı niteliğinde olan Milas Geleneksel Turizm Baloları ve Dans Yarışmaları'nın üçüncüsü Milas Turizm Derneği ve Milas Yükseköğrenim Derneği tarafından düzenlenmiştir. Milas turizm öncüleri tarafından, Muğla Valisi Özer Türk de festivale davet edilmiştir (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2628, 5 Ağustos 1971: 1). 7 Ağustos 1971 Güllük Tatil Köyü'nde III. Karya Festivali başlatılmıştır. Bu festivale Cem Karaca'nın yanı sıra Ege Üniversitesi Folklor Ekibi de katılmıştır (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2612, 16 Temmuz 1971: 1). Diğer taraftan Milas Halk Eğitim Müdürlüğü, Milas'ın 105 köyünde halıcılık kursu açmış ve burada üretilen halıların Karya Festivali'nde sergilenmesini sağlamıştır (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2614, 9 Temmuz 1971: 1).

## 5. Muğla'da Turizm Eğitimi

I. Meşrutiyetin ilanından itibaren eğitim alanında birtakım reformlar yapılması söz konusu olmuştur. Bu dönemde yeni öğretim kurumları açılması gündeme gelmiş, fakat bir türlü yol haritası belirlenememiştir. II. Meşrutiyet ve öncesinde kısır bir döngüden ibaret olan eğitim kurumları nitel ve nicelik olarak Abdülhamit Dönemi'nde iyileşmiştir (Koçer, 1987: 168, 219). Uzun süren savaş döneminin ardından Osmanlı yönetimi Cumhuriyet İdaresine okuma yazma bilme oranı %5'in altında olan bir topluluk bırakmıştır (Gedikoğlu, 1953: 71- 72).

Osmanlı Dönemi'nde açılan okulların ağırlıklı kısmı milli bir amaç gütmekten uzak birer kurumdur. Bu durumun milli bir devlet olan Türkiye Cumhuriyeti'nde sürüp gitmesi imkânsız olmuştur. Bunun üzerine 3 Mart 1924'te 430 sayılı Tevhid-i Tedrisat Kanunu çıkarılmıştır. Öğretimlerin birleştirilmesi manasına gelen bu düzenleme ile tüm öğretim kurumları Maarif Vekaleti'ne bağlanmıştır (Akyüz, Ankara, 2010: 329-330). Tevhid-i Tedrisat Kanunu'ndan 4 yıl sonra, 1928'de Latin Harflerinin Kabulü ile eğitim yeni harflerle verilmeye başlamıştır. Eğitim öğretim alanında gerçekleştirilen bu devrimler, Türk eğitim sisteminin hızla gelişmesini sağlamış ve cumhuriyet tarihi boyunca uygulanan eğitim politikalarına yön vermiştir (Çavuş ve Ege, 2009: 236).

Eğitim- öğretim işlerine fazlasıyla önem veren Mustafa Kemal Atatürk'ün eğitime dair düşünceleri çocukluk yıllarına kadar gitmektedir. Mustafa Kemal, çocukluğuna dair hatırladığı ilk şeyin mektebe gitmek meselesi olduğunu aktarmıştır (Akyüz, 2010: 335).

Cumhuriyetin ilk yıllarında tercümanlık işleri sıkı kurallara bağlanmış ve tercümanların eğitilmesi yönünde bazı düzenlemeler yapılmıştır. Tercümanların eğitilmesine dair girişimler Türkiye'deki ilk turizm eğitimi olarak nitelendirilebilir. 1950'li yıllarda Türkiye'de turizm eğitimi biraz daha artmıştır. Ankara ve İzmir Ticaret Liseleri'nde aşçılık, komilik ve garsonluk kursları düzenlemiştir. 1963 yılından itibaren planlı kalkınma dönemlerine giren Türkiye'de turizm eğitimi de yeni bir safhaya girmiştir. Planlı döneme kadar Ticaret Öğretimi Genel Müdürlüğü'ne bağlı olan turizm eğitimi, turizm eğitiminin de görev kapsamına girmesi ile bu birimin adı

Ticaret ve Turizm Öğretimi Genel Müdürlüğü olarak değiştirilmiştir (Çavuş ve Ege, 2009: 239). Bu dönemde, 1950'li yıllarda Muğla'da turizm eğitimi mesleki okullar, akşam sanat okulları şeklinde eğitim vermeye başlamıştır (Çolak, 2001: 83).

Ülkemizde ilk otelcilik ve turizm meslek lisesi, Ankara Beşevler'de 1962- 1963 eğitim öğretim yılında eğitim vermeye başlamıştır. Daha sonra İstanbul'da turizm eğitimi veren bir lise tesis edilmiştir (Çetin, 1987: 9- 13).

Bu dönemde turizm eğitimi konusunda yeterli uzmana sahip olmayan Türkiye, yabancı ülke vatandaşlarından yararlanma yoluna gitmiştir. Alman uyruklu Erwin Samp'ın, Teknik İşbirliği Anlaşması çerçevesinde Ticaret ve Turizm Öğretim Genel Müdürlüğüne bağlı Otelcilik Okulu'nda uzman olarak işe başladığı tarihten itibaren çalıştırılması, İçişleri Bakanlığı'nın uygun mütalâası ile Bakanlar Kurulu'nca 3 Şubat 1970 tarihinde kararlaştırılmıştır (BCA, 030. 18. 01. 02. 245. 9. 8.).

2 Temmuz 1963 tarihinde Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'nın kuruluşuna dair 265 sayılı kanun TBMM tarafından kabul edilmiştir. Bu kanunun turizm eğitimine dair bölümünde Bakanlığın, çalışma alanına giren konularda personel yetiştirmek için kurslar ve uzman okulları açabileceği ve bu okulların ders programları ve burada okuyanlara tanınacak haklar, Millî Eğitim Bakanlığı ile birlikte hazırlanacak yönetmelikte belirtileceği, ortaya konulmuştur. Bakanlığın yurt dışında öğrenci okutabileceği, ihtisas için yurt dışına stajyer ve bilgi ve görgüsünü artırmak amacıyla memur gönderebileceği kararlaştırılmıştır (Resmî Gazete, sayı: 11452, 12 Temmuz 1963: 2).

Memleket halkında müspet bir turizm zihniyetinin yaratılması ve turistik servetlerin korunması ve değerlendirilmesi maksadıyla Maarif Vekâleti'yle yapılan iş birliği neticesinde okullar ders programları arasına turizm bilgisi ilâve edilmiş, Öğretmen Okulları seminer çalışmalarında da turizm mevzuu ele alınmıştır. Turizm fikrinin geniş halk kitlelerine yayılabilmesi için Ankara Radyosunda turizm mevzuunda *Haftanın Turizm Konuşmaları* adlı bir program yapılmıştır. Bu dönemde gazeteler yolu ile halk efkârı turizm sahasındaki çalışmalardan ve hamlelerden haberdar edilmiştir. Turizm terbiyesinin inkişafında mühim bir rol oynayan turizm derneklerinin sayısı artmıştır.

Resmi daireler ve turizm cemiyetlerince muhtelif yerlerde çeşitli turizm kursları açılmıştır (BCA, 030. 01. 00. 00. 104. 651. 4.).

1967 yılında Fethiye Ticaret Lisesi'nde Turizm öğretmeni olan Üner Turgut Kürşad, Muğla Vilayeti ile ilgili turistik değerleri anlatan Muğla Turizm Yıllığı adını taşıyan bir kitap yazmış ve yayımlanmasını sağlamıştır (Fethiye, yıl: 7, sayı: 1439, 25 Ekim 1967: 1). Bu dönemde böyle bir eserin hazırlanmış olması, turizmi benimsenmesi adına anlamlıdır.

Bu dönemde Muğla'da turizm eğitimi örgün öğretim kurumları tarafından değil, yaygın öğretim kurumları tarafından yürütülmüştür. 1968 yılında Fethiye Turizm Derneği tarafından Ev Pansiyonculuğu İdare ve İşletme Kursu açılmıştır. Kurstan mezun olanlar için bir diploma töreni düzenlenmiş ve derece alanlar ödüllendirilmiştir. Fethiye Belediye Bاندosu'nun renk kattığı törenlerde kursiyerlere diplomalarını Fethiye Kaymakamı Baha Metin, Fethiye Belediye Başkanı Muzaffer Dontlu, Turizm Derneği Başkanı Canpolat Gürbüz ve kurs öğretmeni Aynur Türetken vermiştir. Fethiye Turizm Derneği Başkanı Canpolat Gürbüz ve Fethiye Kaymakamı Baha Metin törenlerde birer konuşma yaparak, kursun Fethiye turizmine getireceği faydalardan bahsetmiştir. Düzenlenen bu kurstan Seyfettin Tuna, Ahmet Pehlivan, Ünal Özkan, Şükriye Dönmez, Osman Aybay, Fehmi Demirezen, Dehlül Demiray, Engin Şencan, Süleyman Bayramoğlu, Reyhan Özkay, Durmuş Demirezen, Meliha Kara Bigan, Osman Okses ve Nadide Karaboğa adlı kişiler diploma almıştır (Fethiye, yıl: 8, sayı: 1535, 19 Şubat 1968: 1).

Mart 1968'de Konaklama Tesisleri (Otel, gazino, Lokanta) Kursu için Fethiye'ye 3 kişilik bir kurs heyeti gelmiştir. Bir restoranda tatbik olarak devam eden mutfak ve servis konulu kurs çalışmalarında elde edilen yemek ve malzemeler müşterilere sunulmuş ve olumlu sonuç alınmıştır. Yemek sunulan müşteriler durumdan memnun olmuş ve uygulama yapılan restoranlara akın etmişlerdir (Fethiye, yıl: 8, sayı: 1554, 28 Mart 1968: 1).

Eylül 1968'de 2 yıl boyunca Millî Eğitim Bakanlığı İnsan Gücü Eğitimi Genel Müdürlüğü'nün açtığı İzmir ve İstanbul'daki kurslarını başarı ile izleyen Muğla Ticaret Lisesi Meslek Dersleri Öğretmeni Üner Turgut Kürşat, "Yetişkinler için



Ücretsiz Turizm Kursu” düzenlemiştir. Ticaret Lisesi’ne kaydını yaptıranlar 27 Eylül 1968 ile 7 Ekim 1968 tarihleri arasındaki kurslara katılabilmıştır (İlk Adım, yıl:5, sayı: 1600, 23 Eylül 1968: 1).

Mart 1970’te Muğla Öğretmen Okulu 11 D sınıfı öğrencileri turizm ve turist hakkında değişik kaynaklardan yararlanarak hazırladıkları yazılarla bir turizm köşesi açmıştır. Köşenin hazırlanmasında emeği geçen öğretmen Sevinç Altan, turizm köşesinin ders yılı sonuna kadar muhafaza edileceğini, açıklamıştır (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 1316, 11 Mart 1970: 1).

8 Kasım 1971’de Fethiye’de Belediye Gazinosu’nda turizm kursları düzenlenmiştir. İlçe turizmine önemli katkısı olduğu öne sürülen bu kursta; Fethiye Emniyet Amiri Aslan Alpaslan, Hükümet Tabibi Mehmet Alpman, Eczacı İskender Yergut, Halk Eğitim Merkezi Müdürü Mehmet Kolak, turizm gönüllüsü iş adamı Canpolat Gürbüz, Öğretmen Ayşen Gürbüz ve Rafet Tuna ders vermiştir (Fethiye, yıl: 11, sayı: 2653, 9 Kasım 1971: 1).

### III. BÖLÜM

#### 1972- 1982 (12 MART 1971'DEN SONRA KURULAN HÜKÜMETLER) DÖNEMİ

##### 1. Türkiye'nin Turizm Politikası

1967 yılından sonraki süreç genel bir askeri darbe yapılacağı beklentileri ile geçmiştir. 12 Mart 1970'e gelindiğinde başta Genelkurmay Başkanı ve bütün kuvvet komutanlarının katılımı ile bir muhtıra hazırlanmış ve öğle haberleri sırasında radyodan ilan edilmiştir. Bu muhtıranın ilan edilmesinden sonra Süleyman Demirel, istifa etmiştir (Çavdar, 1995: 191, 193). İsmet İnönü ise ordunun yönetime müdahalesine şiddetle karşı çıkmış, fakat yeni kurulacak hükümetin partiler üstü bir hükümet olacağı ve hükümetin başının da kendi partisinden olacağını görünce öneriyi desteklemiştir. Böylece, Nihat Erim Hükümeti, iş başına geçmiştir (Yalçın ve Akbıyık, 2006: 610- 611). Bu arada 1970'li yıllar öncesinde Kıbrıslı Rumların Kıbrıs'tan Türk varlığını silmeye yönelik hareketleri, 1970 sonrasında hız kazanmıştır. Gelişmeler üzerinde Türkiye 1974 yılında Kıbrıs'a bir barış harekâtı düzenlemek durumunda kalmıştır (Armaoğlu, 2007: 800- 802). Türkiye'nin Kıbrıs Türklerinin haklarını kurumaya yönelik hareketleri üzerine Yunanistan da Adalar'dan Güney Ege kıyılarına turist çıkmasını engellemeye çalışmıştır.

Türkiye 1970'li yıllarda sadece siyasi yönden değil, toplumsal ve ekonomik yönden de bazı sıkıntılara göğüs germek durumunda kalmıştır. Nitekim, Türkiye 1970'li yıllara işçi eylemleri ile girmiştir. 15- 16 Haziran 1970 tarihinde Türkiye'nin en büyük işçi eylemi gerçekleşmiştir. DİSK'in başlattığı bu eylem, işçi haklarının TBMM'de görüşülmesini sağlamıştır (Çavdar, 1995: 163, 174).

Türkiye'nin toplumsal, siyasi ve ekonomik sorunlarla boğuştuğu bu yıllarda, 1970-1980 yılları arasında dünya turizmi %6 civarında artış göstermiştir (Bulut, 2000: 73). Türkiye, geçirdiği sancılı sürece rağmen, turizmin önemini kavramış ve bu durum hükümet programlarına yansımıştır. 22 Mayıs 1972 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 11 ay iktidarda kalan 35. Türkiye Büyük Millet Meclisi (Melen) Hükümeti

Programı'nda; turizm sektörünün gerek ödemeler dengesine olan katkısı gerekse yarattığı istihdam hacmi nedeniyle teşvik edileceği, ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP35.htm>).

Bu dönemde turizmin önemi kavranmakla kalınmamış, bunun ötesinde turizmin ülkenin kültürel ve doğal varlıklarına en az zarar vermesi yönünde bazı düzenlemelere de gidilmiştir. Bu maksatla 26 maddeden oluşan "Av Turizmi Yönetmeliği", 15 Haziran 1973 tarihli ve 14565 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu yönetmelik, Türkiye'ye turist getiren, av turları ve av partileri düzenleyen, bunların dışında yaban hayatı ve ornitolojik özel turlar ve programlar tertip eden seyahat acentelerinin faaliyetlerini düzenlemek, av organizatörleri ve kılavuzları yetiştirmek için organizatörlük ve kılavuzluk kursları açmak suretiyle Türkiye'nin turizm ekonomisine katkıda bulunmak, amacı ile oluşturulmuştur. Bu yönetmelik neticesinde seyahat acenteleri, tertipledikleri av turlarına katılacak her yabancı avcı turiste bir av tezkeresi almak zorunda kalmıştır (Resmî Gazete, sayı: 14565, 15 Haziran 1973: 4- 5).

Bu dönemde turizm alanında yabancı personeller, değişik kademelerde istihdam edilmiştir. Örneğin; Fransız Uyruklu Yves Bertrand'ın 4.000 lira aylık ücretle 1 Mart 1972 tarihinden itibaren 1 yıl daha turizm- tanıtma alanındaki sözleşmeli hizmetlerde uzman olarak çalıştırılması, Turizm ve Tanıtma Bakanlığının 16 Şubat 1972 tarih ve 1243-2190 sayılı yazısı üzerine, Bakanlar Kurulu'nca 24 Şubat 1972 tarihinde kararlaştırılmıştır (BCA, 030. 18. 01. 02. 278. 17. 18.). Alman uyruklu Elke Malkara'nın 5 bin lira maaşla Turizm ve Tanıtma Bakanlığı emrinde, işe başladığı tarihten 1973 yılı sonuna kadar sözleşmeli olarak çalıştırılması, Bakanlar Kurulu'nca 12 Haziran 1973 tarihinde kararlaştırılmıştır (BCA, 030. 18. 01. 02. 300. 49. 4.). Yine 1974 yılında Turizm ve Tanıtma Bakanlığı yurt dışı kuruluşlarında yabancı uyruklu 18 kişinin sözleşmeli olarak çalıştırılmaları yönünde bir bakanlar kurulu kararı alınmıştır. Yabancı personelin işe alınması Turizm ve Tanıtma Bakanlığının 11 Haziran 1974 tarihli ve 6446/11444 sayılı yazısı üzerine, Bakanlar Kurulu'nca 17 Ağustos 1974 tarihinde kararlaştırılması ile gerçekleştirilmiştir. Yukarıda adı geçen değişik milletlere mensup kişiler dış ülkelerdeki turizm ve tanıtma ataşeliklerimizde genellikle sekreter olarak istihdam edilmiştir (BCA, 030. 18. 01. 02. 319. 55. 3. 1.).

Turizmin gelişmesine paralel olarak turizm kurum ve kuruluşları da oluşmaya başlamıştır. Zamanla bu turizm kurum ve kuruluşların işleyişini düzenleyen bir yönetmeliğe de ihtiyaç duyulmuştur. 22 maddeden oluşan “Seyahat Acenteleri Birliği Yönetmeliği” 15 Haziran 1973 tarihli ve 14565 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmış ve böylece Seyahat Acenteleri Birliği’nin kuruluşu tamamlanmıştır. Birlik, seyahat acenteleri, seyahat acenteliği mesleğinin yurt ekonomisi ve turizmüne uygun surette gelişmesini sağlayıcı tedbirleri almak, meslekî ahlâk korumak üzere kamu kurumu niteliğinde tüzel kişiliğe haiz bir dernek olarak tesis edilmiştir. Birliğin kısaltılmış adı TURSAB olarak belirlenmiştir. Seyahat acentelerinin Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği’ne üye olmaları zorunlu hale getirilmiştir. 1618 sayılı Seyahat Acenteleri ve Seyahat Acenteleri Birliği Kanunu’na uygun olarak seyahat acenteciliği belgesi almak üzere Turizm ve Tanıtma Bakanlığı’na müracaat edenlerden talebi uygun görülenlere, dosyasının tamamlanmasından sonra, Turizm ve Tanıtma Bakanlığı’nca, Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği’ne üye olmaları zorunlu hale gelmiştir. Türkiye Seyahat Acenteleri Birliğinin merkezi, Ankara olarak belirlenmiştir. Birlik, Genel Kurulu’nun kararı ile gerekli görülen yerlerde şubeler açılabileceği hükmüne istinaden özellikle turizm yörelerinde ve büyük şehirlerde şubeler açmıştır (Resmî Gazete, sayı: 14565, 15 Haziran 1973: 4- 5). TURSAB, Türkiye’ye daha fazla turist gelmesi yönünde çalışmasının yanında, turist haklarının iyileştirilmesi yönünde öncü bir kuruluş olmuştur (Çiçek ve Özgen 2001: 148).

Bu yıllarda sadece turizm kuruluşlarının faaliyetlerini düzenleyen yönetmelikler çıkarılmakla kalmamış, turizm sektöründe öncü elemanlar olan rehberlerin görev ve eğitimlerine dair de bir yönetmelik tesis edilmiştir. 46 maddeden oluşan “Profesyonel Turist Rehberliği Kursları ve Profesyonel Turist Rehberliği Yönetmeliği” 21 Mart 1974 tarihli ve 14834 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu yönetmeliğe göre, Turizm ve Tanıtma Bakanlığı’na bağlı birimler turist rehberi yetiştirmekle yükümlü olmuştur. Böylece, yerli ve yabancı turistler ile konuklara Türkiye’nin belirli bölgelerinin doğal, tarihsel, arkeolojik, sosyal- kültürel değerlerini yabancı turistler için Bakanlıkça kabul edilecek yabancı dilde, yerli turistler için Türkçe en iyi şekilde tanıtabilecek, onlara gezileri süresince çeşitli konularda yardımcı olabilecek ve güvenilir bilgiler verebilecek profesyonel turist rehberleri yetiştirilmiştir (Resmî Gazete, sayı: 14834, 21 Mart 1974: 3- 7).

Turizm alanında bir taraftan yeni yönetmelikler ve düzenlemeler yürürlüğe konulurken, diğer taraftan da dış temsilcilikler tesis edilmiştir. Budapeşte, Bükreş, Şam, Tel Aviv, Kahire, Sofya, Moskova, Sidney ve Bern'de Basın- Yayın ve Turizm Müşavirlikleri kurulması, Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'nın 20 Şubat 1974 tarihli ve 885-2056 sayılı yazısı üzerine, 2 Temmuz 1963 tarihli ve 265 sayılı kanununun 28. Maddesine göre Bakanlar Kurulu'nca 6 Mart 1974 tarihinde kararlaştırılmıştır (BCA, 030. 18. 01. 02. 311. 11. 12.).

Yapılan düzenlemeler ile Türk turizmi belli bir ilerlemeye kaydetmiştir ki, Bodrum'da imara açık araziler yetersiz hale gelmiş ve tarım arazilerinin imara açılması yoluna gidilmiştir. Bodrum Belediyesi, 10 Eylül 1974 tarihinde tarım arazisi olarak kullanılmakta olan bazı alanların turizm amaçlı iskâna alınması yönünde bir karar almıştır. Alınan bu karar, İmar ve İskân Bakanlığı'nca uygun görülmüş, fakat bu alanın tarım dışı amaçla kullanılmasında sakınca olup olmadığının yetkili kurumlarca araştırılmasını ve sonucunun bakanlığa bildirilmesi istenmiştir. 3 Haziran 1975 tarihli ve Devlet Bakanı Mustafa Kemal Erkovan imzalı yazıda alanın tarım dışı amaçla kullanılmasında herhangi bir sakınca olmadığı belirtilmiştir. Verilen raporun üzerine Bakanlar Kurulu yeni imar planını 16 Haziran 1975 tarihinde onaylamıştır (BCA, 030. 18. 01. 02. 334. 43. 19. 1- 3.).

Turizm alanında yaşanan gelişmeler küreselleşmeyi de beraberinde getirmiştir. Örneğin; Türkiye, Dünya Turizm Teşkilatı Tüzüğü'nü, Bakanlar Kurulu'nda 7 Eylül 1973 tarihinde onaylayarak daha fazla uluslararası yükümlülük almaya başlamıştır (BCA, 030. 18. 01. 02. 305. 74. 19. 1.).

Diğer taraftan turizmde hizmet kalitesini yükseltecek önlemler sürekli surette sürdürülmüştür. Örneğin; 26 Ocak 1974 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 10 ay iktidarda kalan 37. TBMM (I. Ecevit) Hükümeti Programı'nda; yabancı turistlerin yurda geliş gidişlerinde ortaya çıkan aksaklıkların çözümü için gümrüklerin çağdaş anlayışa uygun olarak düzenleneceği, belirtilmiştir. Bütçesi dar olan vatandaşların da turizm faaliyetlerine katılmasının sağlanacağı açıklanmıştır. Tarihi ve kültürel değerlerin de turizm faaliyetlerinde çekici bir unsur olarak kullanılması hedeflendiği, ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP37.htm>).

11 Kasım 1974 tarihinde iktidara gelen ve sadece 4 ay iktidarda kalan 38. Türkiye Büyük Millet Meclisi (Irmak) Hükümeti Programı'na turizm başlığı şu şekilde yansımıştır: *“Yurdun turizm potansiyelini en iyi şekilde değerlendirilecek ve turizmi yaygınlaştıracaktır. Bu amaçla Üçüncü Beş Yıllık Plan hedeflerine uygun olarak, turizmin geliştiği alanlarda fiziksel planlama çalışmalarına hız verilecek, kıyılar ve turistik yörelerin toplum yararına kullanılması ve korunması çalışmalarının tamamlanacaktır. Günün gerek ve koşullarına uygun olarak yeniden düzenlenmesini başlatacak olan “Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu” tasarısı en kısa zamanda TBMM'ye sunulacaktır. Turizm eğitimi çalışmalarına hız verilecektir. Turistik çekicilik unsurları ve kültürel özellik ve varlıklarının tanıtılması yanında, turizm politikamızda arz kapasitemizin pazarlanmasına önem verilecektir”* (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP38.htm>).

31 Mart 1975 tarihinde iktidara gelen ve 2 yıl 3 ay iktidarda kalan 39. Türkiye Büyük Millet Meclisi (IV. Demirel) Hükümeti Programı'nda ise turizmin ekonomik yönü şu şekilde ön plana çıkarılmıştır: *“Turizmin, dış ödemeler dengesi üzerindeki tesiri göz önünde tutulacak, bu kaynaktan azami şekilde faydalanılacaktır. Gümrük kapıları günün ihtiyaç ve icaplarına uygun olarak düzenlenecektir.”* (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP39.htm>).

21 Temmuz 1977 tarihinde iktidara gelen ve 5 ay iktidarda kalan 41. TBMM (V. Demirel) Hükümeti Programı'na turizm çok boyutlu bir sektör olarak yansıtılmıştır: *“Hükümetin, turizmi yalnız ödemeler dengesine müspet katkıda bulunan ekonomik bir araç olarak görmediği, aynı zamanda sosyal, kültürel ve beşerî bir hizmet olarak gördüğü ifade edilmiştir. Bu suretle iç turizm faaliyetine de önem verileceği ortaya konmuştur. Turistik altyapı eksikliklerinin giderileceği dile getirilmiştir. Ayrıca günün şartlarına uygun olarak gümrük işlemlerinin hızlandırılması yönünde çalışma yapılacağı ifade edilmiştir.”* (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP41.htm> ).

5 Ocak 1978 tarihinde iktidara gelen ve 1 yıl 6 ay iktidarda kalan 42. TBMM (III. Ecevit) Hükümeti Programı'nda turizm mevzuu şu şekilde yer bulmuştur: *“Turizm etkinliğinden vatandaşların azami ölçüde yararlanması sağlanacak ve dış turizm gelirlerinin arttırılması dış gelirlerin arttırılmasının hedeflenecektir. Turizm geliştirilmesi ile ülkenin dış ilişkilerine de yeni bir boyut kazanabilecektir. Gümrük*

*işlemleri dış politika ve turizmin gereksinimlerine göre düzenlenecektir.”* (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP42.htm> ).

12 Kasım 1979 tarihinde iktidara gelen ve 10 ay iktidarda kalan 43. TBMM (VI. Demirel) Hükümeti Programı’nda turizm şu şekilde yer bulmuştur: *“Turizm kaynakları bakımından zengin olan ülkemizde, turizm hizmetlerinin daha verimli ve müessir bir biçimde yürütülmesi ve dış turizm gelirlerimizin artırılması için her türlü tedbir alınacaktır.”* (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP43.htm> ).

Bu dönemde Türkiye turizm politikalarına önem vermiş ve turizm bütçe açıklarını kapatıcı bir enstrüman olarak görülmüştür. Örneğin; 20 Eylül 1980 tarihinde iktidara gelen ve 3 yıl 3 ay iktidarda kalan 44. Türkiye Büyük Millet Meclisi (Ulus) Hükümeti Programı’nda; turizmin ekonomideki payını arttırıcı ve dış ticaret açığını dengeleyici bir unsur olarak ilerletmek yönünde çalışılacağı belirtilmiştir. Bu amaçla turizm bölgelerinde altyapı yatırımlarına önem verileceği vurgulanmıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP44.htm>).

Bu dönemde turizm eğitimi alanında da bazı düzenlemelere de gidilmiştir. 8 Eylül 1981 tarihli ve 17452 sayılı Resmî Gazete’de “Turizm Eğitim Merkezleri (TUREM) Kuruluş Yönetmeliği” yayımlanmış ve yürürlüğe girmiştir. TUREM, 265 sayılı Turizm ve Tanıtma Bakanlığı Yasası’nın 8 ve 26’ncı maddelerine dayanarak turizm endüstrisinin çeşitli alanlarında ihtiyaç duyulan personele faaliyet dallarında formasyon kazandırmak ve geliştirmek, Turizm ve Tanıtma Bakanlığı personeline de kurs ve seminerler yoluyla hizmet içi eğitimi vermek amacıyla gerekli yerlerde Turizm Eğitimi Merkezi (TUREM) kurulmuştur. TUREM’ler merkezde doğrudan, illerde ise bölge müdürlükleri aracılığı ile Turizm Eğitimi Genel Müdürlüğü’ne bağlanmıştır. Bu eğitim kurumlarında konaklama ve yeme- içme işletmeleri personeli yetiştirme temel eğitim kursları, hizmet içi eğitim kursları, profesyonel turist rehberliği kursları düzenlemiştir. Ayrıca, enformasyon memurluğu kursları, seminerler ve konferanslar, meslek monitörleri seminerleri ve mihmandarlık seminerleri düzenlenmiştir (Resmî Gazete, sayı: 17452, 8 Eylül 1981: 3- 13).

Bir taraftan turizm eğitimi ve diğer alanlarda düzenlemeler yapılırken, Turizm ve Tanıtma Bakanlığı’nın ismi de değiştirilmiştir. 10 Kasım 1981 tarihli ve 17540 sayılı

Resmî Gazete’de ilgili kararın yayımlanması ile Turizm ve Tanıtma Bakanlığı’nın adı Kùltür ve Turizm Bakanlığı olarak değiştirilmiştir. 17 Kasım 1974 tarihli ve 4-1040 sayılı onayla kurulmuş olan Kùltür Bakanlığı bünyesindeki kuruluşların kadrolarıyla birlikte Kùltür ve Turizm Bakanlığı’na devredilmiştir (Resmî Gazete, sayı: 17540, 10 Aralık 1981: 1- 3).

Türkiye, 1960 yılından itibaren turizm politikasının bir parçası olarak dış devletlerle ikili turizm anlaşması yapma politikasını uzun dönem sürdürmüştür. Bu politikanın neticesinde, 05 Haziran 1979 tarihinde Atina’da Yunanistan ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmış ve bu anlaşma 20 Ocak 2000 tarihinde Ankara’da yenilenmiştir. 12 Ocak 1980 tarihinde Cezayir’de, Cezayir ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. Yine bu devlet ile 25 şubat 1997 tarihinde Ankara’da Turizm Karma Komisyon II. Dönem Protokolü imzalanmıştır. Cezayir ile 03 Mart 1980 tarihinde Almanya ile Bonn şehri’nde Turizm İş Birliği Anlaşması akdedilmiştir. 29 Haziran 1990 tarihinde Ankara’da Almanya ile Turizm Karma Komisyon III. Dönem Protokolü imzalanmıştır. 13 Ocak 1981 tarihinde Ankara’da Pakistan ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmış ve bu anlaşma 18 şubat 1989 tarihinde İşlamabad’da yenilenmiştir. Yine 30 Haziran 1981 tarihinde Prag’da çekoslovakya ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. Aynı ÷lke ile 19 Ekim 1989 tarihinde Prag’da Turizm Karma Komisyon II. Dönem Protokolü imzalanmıştır. 28 Eylül 1981 tarihinde Ankara’da Tunus ile Turizm İş Birliği Anlaşması yapılmış ve bu anlaşma 05 Mayıs 1998 tarihinde Tunus’ta yenilenmiştir. 17 Mayıs 1982 tarihinde Ankara’da Suriye ile Turizm İş Birliği Anlaşması yapılmıştır. 23 Kasım 1982 tarihinde Ankara’da Macaristan ile Turizm İş Birliği Anlaşması yapılmıştır. Aynı ÷lke ile 17 Ekim 2002 tarihinde Ankara’da Turizm Karma Komisyon VI. Dönem Protokolü paraf edilmiştir (<http://teftis.kulturturizm.gov.tr>).

Turizm alanında Türkiye’de birçok farklı yasa çıkarılmasına rağmen, bu kanunlardan bazıları turizm açısından milat olarak kabul edilmiştir. Bunlardan birisi de Turizm Teşvik Kanunu’dur. 12 Mart 1982 tarihli ve 2634 numaralı Turizmi Teşvik Kanunu, 40 daimî ve 6 geçici maddeden oluşmaktadır. Bu kanun, 16 Mart 1982 tarihli ve 17835 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Kanun; turizm sektörünü düzenleyecek, geliştirecek, dinamik bir yapı ve işleyişe kavuşturacak tertip ve



tedbirlerin alınmasını sağlamak amacı ile çıkarılmıştır. Kanunun turizmin gelişmesi açısından her bir maddesinin önemi bulunmasına rağmen, burada öne çıkan maddeleri değerlendirilmiştir. Kanunun dokuzuncu maddesinde, turizm alanları ve turizm merkezlerinin altyapı hizmetlerinin öncelikli olarak tamamlanması yönünde bir hüküm yer almıştır. Yasanın on üçüncü, maddesinde turizm yatırımlarına teşvik primi verilmesi öngörülmüştür. Yasanın on dördüncü maddesinde, Turizm Bankası Anonim Ortaklığı aracılığı ile belgeli turistik tesislere tahsis edilmek üzere, yabancı kaynaklardan döviz kredileri sağlanabilir, hükmü yer almıştır. Yasanın on altıncı maddesinde, turizm bölgeleri ve turizm merkezlerindeki belgeli yatırım ve işletmeler elektrik, havagazı ve su ücretlerini o bölgedeki sanayi ve meskenlere uygulanan tarifelerden en düşüğü üzerinden ödemelerine, dair bir hüküm yer almıştır. Yasanın on yedinci maddesi, belgeli yatırım ve işletmelerin telefon ve teleks taleplerine ilişkin her türlü işlem ve tahsis öncelikle yapılacağı, hükmü belirtilmiştir. Yasanın on sekizinci maddesinde, belgeli işletmelerde nitelikli yabancı uzman personel ve sanatkârlar ilgili bakanlığın uygun görüşü ve İçişleri Bakanlığı'nın izni ile 2007 sayılı Türkiye'de Türk vatandaşlarına Tahsis Edilen Sanat ve Hizmetler Hakkında Kanun hükümlerinden istisna edilerek çalıştırılabilir, hükmü yer almıştır. Yasanın yirmi birinci maddesinde, turizm alanlarında ve turizm merkezlerinde yer alacak turizm yatırımlarının kredi vasıtası ile desteklenmesi için turizmi geliştirme fonunun kurulacağı hükmü yer almıştır. Yasanın yirmi dokuzuncu maddesi, yabancı bayraklı yatlar bakım, onarım, kızaklama ve kışlamak amacı ile Türkiye'de iki yıla kadar kalabileceği ve bu sürenin Bakanlar Kurulu'nun belirleyeceği esaslara göre uzatılacağı hükmü yer almıştır (Resmî Gazete, sayı: 17635, 16 Mart 1982: 2- 12). Bu kanun birçok alanda turizm yatırımlarını teşvik etmekle beraber, turizm yatırımlarının ekonomik açıdan desteklenmesi bakımından öne çıkmıştır.

## **2. Ulaşım**

### **2.1. Karayolu Ulaşımı**

26 Mart 1971 tarihinde iş başına gelen ve kısa süre iktidarda kalan 33. TBMM (I. Erim) Hükümeti Programında; tarım, eğitim, hukuk ve enerji alanında geniş reformlara yer verilmiş, fakat ulaştırma alanında yapılacak önemli bir çalışmadan detaylı olarak söz edilmemiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP33.htm>). 11 Aralık 1971

tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 5 ay iktidarda kalan 34. TBMM (II. Erim) Hükümeti Programı'nda; ulaştırma alanında kara deniz ve hava ulaştırması olanaklarının yaygınlaştırılması ve geliştirilmesi çalışmalarına hız verileceği, ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP34.htm>).

Hükümet programlarında yolların fiziki durumunu iyileştirileceği yönünde ifadeler yer alırken, Muğla yollarının iyileştirilmesi çalışmaları da devam etmiştir. Seka Kâğıt Fabrikası ve Karayolları'nın ortak girişimi ile Dalaman Çayı Köprüsü'nden Göçek'e kadar olan yolun asfaltlanması çalışmaları 1971 yaz ayları içinde başlatılmıştır. 1970 yılı öncesinde bu güzergâhta yoldan kalkan toz çok sayıda kazaya neden olmuştur ve yapılan bu çalışma takdirle karşılanmıştır (Dalaman Köyceğiz, yıl:2, sayı: 454, 28 Haziran 1971: 1).

Temmuz 1972'de Sakar Yolu çalışmalarında kullanılan patlayıcılar nedeniyle güzergâhın akşam 20: 00'dan sabah 8: 00'a kadar kapalı diğer saatlerde açık olması kararlaştırılmıştır. Güzergâh, işçilerin keyfi uygulamaları nedeniyle diğer saatlerde de kapalı tutulmuştur. Bu keyfi uygulamadan dolayı yolcular zorunlu olarak Çiçekli Beli'nden dolaşmak zorunda kalmıştır. Turizm gelirleri yönünden büyük beklenti içinde olan Muğla gibi turistik bir şehirde yaz aylarında böyle düzensiz bir durum olması şikâyetlere neden olmuştur (Dalaman Köyceğiz, yıl:3, sayı: 781, 24 Temmuz 1972: 1). Yaklaşık 1,5 yıl sonra, 1973-1974 kışında Ula- Muğla arasındaki Devrant ve Muğla- Marmaris arasındaki Sakar mevki yol yapım ve asfaltlama çalışmaları nedeniyle kapalı kalmıştır. Bu dönemde ulaşım Çiçekli Beli üzerinden sağlanmıştır. Karayolu ulaşımındaki aksaklıklardan dolayı bu dönemde gelen turistlerin çoğunluğu denizyolu vasıtası ile gelmiştir. Denizyolunun tercih edilmesi, karayolu ulaşım imkân ve olanaklarının sınırlılığını açıklamaktadır (Fethiye, yıl:13, sayı: 3228, 25 Eylül 1973: 1).

Bu dönemde tüm yurttaki olduğu gibi Muğla'da da yol çalışmaları devam etmekle birlikte, bazı sorunlar da süregelmiştir. Fethiye I. Karagözler mevkiinde açılan Turistik Likya Otelinin bir yolu yoktur. Bu konuda sorumlu olan belediye iken, herhangi bir çalışma da yapmamıştır (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2198, 11 Temmuz 1970: 1). Yine bu dönemde Belcekız İçmeleri'ne traktör römorklarında ve kamyon kasalarında salkım saçak yolcu taşınmıştır. Fethiye Gazetesi, 1968 yılında 17 kişinin bu tür ihmalkârlıktan

dolayı kazaya kurban gittiğini hatırlatarak, yetkilileri uyarmıştır (Fethiye, yıl:13, sayı: 3196, 18 Ağustos 1973: 1). 1973 yılında Marmaris'in Bozburun Kasabası ve bu kasabaya bağlı olan Söğüt Köyü'nü merkez ilçeye bağlayan yol, araçların güzergâh üzerinde ilerlemesi bir kenara, yayaların ilerlemesi için dahi uygun durumda değildir. Dönemin Bozburun Muhtarı Salih Akdeniz, Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan itibaren hiçbir devlet görevlisinin yolları ile ilgilenmediğini ve bu yüzden siyasi partilerin köye girmemeleri için yola levha astıklarını belirtmiştir. Muhtar, İlk Adım Gazetesi'ne verdiği mülakatta hastalarının dahi hastane yolunda can verdiğini belirtmiş ve yol sorunlarına çare bulunmasını istemiştir (İlk Adım, yıl: 9, sayı: 4142, 6 Ekim 1973: 1). Yukarıdaki paragrafta verilen bilgiler hükümetler tarafından yol çalışmalarına her ne kadar önem verilse de eksiklerin devam ettiğini gösterir niteliktedir.

22 Mayıs 1972 tarihinde iş başına gelen ve yaklaşık bir yıl iktidarda kalan 35. TBMM (Melen) Hükümeti Programı'nda; Devlet Planlama Teşkilatı'nın hedeflerine uygun olarak, karayolu taşımacılığını düzenlemek, can, mal ve ekonomik kayıpları önlemek amacıyla oluşturulacak bir kanun tasarısının meclise sunulması yönünde bir madde yer almıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP35.htm>).

Muğla'da 1965 yılında 45 km asfalt, 498 km stabilize, 252 km toprak olmak üzere 795 km devlet yolu mevcuttur. 1965 yılında 158 km stabilize ve 83 km toprak olmak üzere 241 km il yolu vardır. 1965 yılında toplamda 795 km devlet ve 241 km il yolu olmak üzere 1036 km yol mevcuttur (Cumhuriyetin 50.Yılında Muğla, 1973: 337).

1970 yılında Muğla'da 285 km asfalt, 337 km stabilize ve 157 km toprak olmak üzere 779 km devlet yolu mevcut iken;1970 yılında 2 km asfalt, 136 km stabilize ve 100 km toprak olmak üzere 238 km il yolu vardır. 1970 yılında toplamda 779 km devlet yolu ve 238 km il yolu olmak üzere 1017 km yol mevcuttur (Cumhuriyetin 50.Yılında Muğla, 1973: 337).

1972 yılında Muğla'da 384 km asfalt, 251 km stabilize ve 154 km toprak olmak üzere 789 km devlet yolu mevcuttur. 1972 yılında 2 km asfalt, 133 km stabilize ve 110 km toprak olmak üzere 251 km il yolu vardır. 1972 yılı toplamda 789 km devlet yolu ve 251 km il yolu olmak üzere 1040 km yol mevcuttur (Cumhuriyetin 50.Yılında Muğla, 1973: 337).

1973 yılı Muğla'nın karayolu ulaşımını değerlendirmek gerekirse; Güneybatı Akdeniz'in dağlık ve ormanlık yöresinde bulunan Muğla, yurdumuzun önemli ulaşım bağlantıları üzerinde değildir. Bu dönemde demiryolu ve havayolu bağlantılarından yoksun olduğu için, bölge içi ve bölgeler arası ve dolayısıyla ülkeler arası bağlantıları kara ve deniz yolları ile sağlamaktadır. 1973 yılında, Muğla- Yatağan- Çine- Aydın ve Muğla- Yatağan- Milâs'ta Bodrum- Milâs'la birleşerek, Milâs- Söke yolları ile Aydın'a ve oradan da İzmir, İstanbul ve Ankara gibi önemli il merkezlerine bağlıdır. Belirtildiği gibi Ege Bölgesi ile kara yolu bağlantısı oldukça iyi olan Muğla'nın Denizli, Burdur ve Antalya ile olan bağlantısı zayıf olup kış mevsiminde ulaşım güç ve yetersizdir (Cumhuriyetin 50.Yılında Muğla, 1973: 226).

Muğla'dan turizm açısından önemli yerleşim merkezlerine ulaşılabilirlik durumu özellikle de yaz aylarında iç turizmin yoğunlaştığı tatil dönemlerinde yoğunluk göstermektedir. 1973 yılında Muğla'dan İzmir'e otobüs bileti fiyatı 50 lira, İstanbul'a 65 lira ve Ankara'ya 60 liradır (Cumhuriyetin 50.Yılında Muğla, 1973: 227).

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Programı'nda (1973- 1977); karayolu taşımacılığının gerçek maliyetinin hesaplanarak ekonomik gelişmelere göre yatırımların yapılması ve ulaşım imkânlarının güvenliğine önem verilmesi yönünde önlemlerin alınması, öngörülmüştür (Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1973- 1977, 1973: 602).

15 Nisan 1973 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık olarak 6 ay hükümet eden 36. TBMM (Talu) Hükümeti Programı'nda; dış siyaset ve hukuk başlıkları geniş yer bulurken, ulaşım alanında bariz bir ifade yer almamıştır. Programda, Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973- 1977) karayolu bölümü paralelinde ifadelere, yer verilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP36.htm>).

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Programı yol işleri planı çerçevesinde, 1973 yılında devlet tarafından Fethiye- Çameli, Fethiye- Burdur ve Fethiye- Köyceğiz yolları için ödenek ayrılmıştır (Fethiye, yıl:13, sayı: 3030, 5 Şubat 1973: 1). Köyceğiz- Dalaman Karayolu 25 Mayıs 1973 tarihinde 22 milyon Türk Lirası'na ihaleye çıkarılmıştır. Fethiye- Muğla arasındaki yegâne bozuk ve asfaltsız olan Köyceğiz- Dalaman Yolu'nun inşasına kısa süre içinde başlanmış, 1974 yılının ilk yarısına kadar asfalt

halinde tamamlanması hedeflenmiştir (Fethiye, yıl:15, sayı: 3117, 18 Mayıs 1973: 1.; yıl: 13, sayı: 3183, 3 Ağustos 1973: 1).

26 Ocak 1974 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 10 ay iktidarda kalan 37. (I. Ecevit) TBMM Hükümeti Programı'nda; yol şebekelerinin geliştirilmesinin hızlandırılacağı belirtilmiştir. Uzun dönemde ulaşım maliyetlerini azaltan kara, hava, deniz ulaşım sisteminin geliştirilmesinin ana amaç olacağı, ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP37.htm>).

Kalkınma planlarının ruhuna uygun olarak Muğla'da yol iyileştirme çalışmaları sürdürülmüştür. Türkiye'nin tanınmış müteahhitlerinden Latif Sepil, Muğla- Gökova Yolu'nun Gökova Kavşağı bölümünün ayrı bir ihaleye çıkarılacağını belirtmiştir. Sepil, kavşak kısmının ihale ve yapımının 3 ay gibi bir süre tutacağını ifade etmiştir. Sepil, bölgenin turistik önemini dikkate alınarak yolun bu kısmının 1974 yılı yaz aylarında düzenli olarak sulanmasını ve böylelikle toz probleminin önüne geçilmesini, önermiştir (İlk Adım, yıl: 9, sayı: 43238, 10 Haziran 1974: 1). Bu arada, Muğla-Gökova Yolu'nun üst yapı işlerinin ihalesi Haziran 1974'te planlanmıştır (İlk Adım, yıl: 9, sayı: 43229, 10 Mayıs 1974: 1). Her ne kadar yol çalışmaları yapılsa da XX. yüzyılın ikinci yarısında önemli bir turizm şehri olan Muğla'nın yol problemlerinin tam olarak halledilememiş olması ülkenin turizm gelirlerini olumsuz yönde etkilemiştir. 1974 yılında Turizm ve Tanıtma Bakanı Orhan Birgit'in Muğla ve ilçelerine birtakım ziyaretlerde bulunması ve yolların halini görmesi bu bakımından anlamlıdır (İlk Adım, yıl: 9, sayı: 43238, 10 Haziran 1974: 1).

17 Kasım 1974 tarihinde göreve gelen ve yaklaşık 4 ay görevde kalan 38. TBMM (İrmak) Hükümeti Programı'nda; Türkiye'de her yıl binlerce can kaybına ve milyonlarca lira tutarında ekonomik kayıplara sebep olan karayolu taşımacılığının iyileştirilmesi yönünde açıklamalara yer verilmiştir. Karayolu hizmetlerinin iyileştirilmesi çerçevesinde programda; tesis, yönetim, işletme ve trafik kontrolü yönlerinden dağınıklığı önlemek üzere gerekli kanunların çıkarılması yönünde bir madde yer almıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP38.htm>).

Tarihi M.Ö. IV. yüzyıla dayanan Karmylssos'un kalıntıları üzerine kurulan Kaya Köyü'nün sakinleri, turizme hizmet adına 1975 yılında köylerine gelen yolun yapımını

imece usulü inşa etmiştir (İlk Adım, yıl: 11, sayı: 4675, 16 Haziran 1975: 1). Köylülerin kendi güçleri ile böyle bir hizmete girişmesi toplumun ülke kalkınmasına katkısı ve turizmi sahiplenmesi adına oldukça dikkat çekicidir.

31 Mart 1975 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 2 yıl 3 ay iktidarda kalan 39. TBMM (IV. Demirel) Hükümeti Programı'nda; özellikle dış politika başlığı önemli bir yer tutmuş, fakat ulaşım konusunda müspet ifadeler yer almamıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP39.htm>).

Bu dönemde Muğla yerel gazeteleri Muğla'daki yolların genel durumundan oldukça şikâyetçidir ve bu hoşnutsuzluk gazetelerin köşe yazılarına yansımıştır. Örneğin; Fethiye Gazetesi'nde 24 Haziran 1975 tarihinde kaleme alınan yazıda, Köyceğiz-Dalaman Yolu(30- 40 km)'nun ilçe yolları arasında yegâne asfaltlanmamış yol olduğundan bahsedilmiştir (Fethiye, yıl:15, sayı: 3761, 24 Haziran 1975: 1). 2 Ağustos 1975 tarihli Fethiye Gazetesi, "*Dalaman- Köyceğiz arasındaki yol ne zaman asfaltlanacak*" diye bir soru yöneltmiştir. Yazıda, Fethiye'nin ülke ekonomisine önemli bir katkı yapan bir ilçe olduğu, vurgulanmıştır (Fethiye, yıl:15, sayı: 3795, 2 Ağustos 1975: 1). 21 Ağustos 1975 tarihli Fethiye Gazetesi, yeni yapılmakta olan yolun Ekim 1975 sonuna biteceğini ve devamlı şikâyet konusu olan Dalaman-Köyceğiz eski güzergâhının ise birkaç gün içinde tamiratının sağlanabileceğini belirtmiştir (Fethiye, yıl:15, sayı: 3811, 21 Ağustos 1975: 1). 29 Haziran 1976 tarihli Fethiye Gazetesi'ndeki bir yazıda, tarihi ve turistik Kaya Köyü'ne Fethiye'den giden yolun yapılması gerektiği önemle vurgulanmıştır. Böylelikle Kaya Köyü'nün turizm potansiyelinin de değerlendirilebileceği ifade edilmiştir (Fethiye, yıl:16, sayı: 4074, 29 Haziran 1976: 1).

Muğla'nın taşıdığı turizm potansiyeli dolayısıyla 1970 yılından sonra altyapı yatırımlarına azami derecede önem verilmiştir. Bu sayede de il yolları kısa zamanda ülke ortalamasından daha iyi duruma gelmiştir. Örneğin; 1976'da Muğla'daki 416 bucak ve köyden %18,7'si devlet ve il yollarından istifade etmiştir. Bu değer aynı yıl Türkiye genelinde %11,6'dır. Muğla'da kaplamalı yollardan yararlanan köylerin oranı %46,2, düzenlenmiş yollardan istifade edenlerin oranı %19,2 iken, köylerin %15,9'unun yolu yoktur. Aynı yıl Türkiye genelinde yolu olmayan köylerin oranı %20 civarındadır (Yurt Ansiklopedisi, 8. Cilt, 1981- 1983: 5910: 1).

IV. Demirel Hükümeti Dönemi'nde (1975- 1977) Muğla'da karayolu ulaşımındaki aksaklılara rağmen, bazı olumlu girişimler de olmuştur. Haziran 1975'te Fethiye'ye bağlı Ören Köyü ile Gölhisar'a bağlı Maçta Köyü arasında Fethiye'yi İç Anadolu'ya bağlayan bir yol açılmıştır. Her türlü vasıtanın geçebileceği özellikteki yol, Fethiye-Gölhisar güzergâhını 40 km kısaltmıştır (Fethiye, yıl:15, sayı: 3788, 25 Temmuz 1975: 1). Nisan 1976'da bütün Ege kıyılarını Akdeniz'de İskenderun'a kadar bağlayacak olan sahil yolu projesi kapsamında Ortaca- Marmaris Sahil Yolu bölümünün Ortaca-Dalyan kısmında arazi ön çalışmaları başlatılmıştır (Köyceğiz, 29 Nisan 1976: 1). Yine, Muğla merkezi Datça'ya bağlayan Marmaris- Datça Yolu'nun 1976 yılında 40 km'lik bölümünün asfaltlanması planlanmıştır (Fethiye, yıl:16, sayı: 4073, 28 Haziran 1976: 1).

Devletin olumlu çalışmalarının yanında yerel yönetimlerin de bazı çalışmaları olmuştur. Mart 1977'de Fethiye Belediyesi Debboy Boyu'ndan başlayıp Birinci Karagözler'e uzanacak olan dağ yolunun yapım işine girişmiştir. Yolun tamamlanması ile yangın gibi acil olaylara müdahale kolaylaştırılmış ve yeni konut alanı ortaya çıkarılmıştır (Fethiye, yıl:17, sayı: 4281, 12 Mart 1977: 1). Yolun tamamlanması ile etrafında kalan arsaların halka satılarak, burada Karşıyaka adında yeni bir mahalle kurulması amaçlanmıştır (Fethiye, yıl:17, sayı: 4293, 26 Mart 1977: 1).

21 Temmuz 1977 tarihinde iktidara ve gelen ve yaklaşık 5 ay iktidarda kalan 41. TBMM (V. Demirel) Hükümeti Programı'nda; karayolu ulaşımına dair müspet bir bilgi yer almazken, köy yollarının her mevsim açık tutulmasına dair bir söylem yer bulmuştur (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP41.htm>).

Hükümet programlarında en ücra köşelere kadar yollar açık tutulacak söylemleri bulunmasına rağmen, turistik yollarda sorunlar devam etmiştir. Örneğin; Ağustos 1977'de turistlerin cennet olarak nitelendirdikleri Ölüdeniz'in yolu adeta yürünemez haldedir. Yaz boyu çalışma yapmayan YSE Müdürlüğü, tam da turistlerin yoğun olduğu ağustos ayında yolda onarım faaliyetlerine girişmiştir, fakat yapılan çalışmaların yolu daraltması nedeniyle turistlerin seyahat etmeleri olumsuz yönde etkilenmiştir (İlk Adım, yıl: 13, sayı: 5287, 23 Ağustos 1977: 1).

5 Ocak 1978 tarihinde iş başına gelen ve yaklaşık 1 yıl 11 ay iktidarda kalan 42. TBMM (III. Ecevit) Hükümeti Programı'nda; karayolu ağının genişletilmesi ve en ücra noktalara kadar ulaşımın devamlı surette sağlanması için gerekli tedbirlerin alınacağı, belirtilmiştir. Ayrıca, her yıl çok sayıda can kaybına ve çok yüksek maddi zarara yol açan karayolu taşımacılığının iyileştirileceği, açıklanmıştır. Bu kapsamda tesis, yönetim, işletme ve trafik kontrolü yönlerinden içinde bulunduğu dağınıklığı önlemek üzere “Karayolları Trafik Yasası” ve “Karayolları Taşıma Yasası”nın meclise sunulacağı, belirtilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP42.htm>).

1978 Yılında Muğla Valiliği görevine atanan Naci Babacan, yerel basın mensuplarına Muğla'da yapılmakta olan yol çalışmaları hakkında şöyle bilgi vermiştir: “*Bodrum-Milas Yolu'nun Karayolları tarafından yapılması üstlenen kısmı tamamlandı. Yolun yüklenici tarafından üstlenilen kısmı tamamlanamadı, fakat Haziran 1978'de tamamlanması öngörüldü. Akabinde asfalt kaplaması yapılacaktır. Muğla- Kale Yolu'nun yapımına 1978 yılında başlanacaktı ve aynı yıl içinde 20 km'lik kısmı bitecektir. Ayrıca Bodrum- Torba- Türkübükü Yolları'nın yapımı emanet usulü yöntemi ile inşa edilecektir. Marmaris- Datça Yolu'nun Bozburun ayrımının etüt çalışması 1978 yılı içinde tamamlanacaktır. Marmaris- Aksaz Yolu 1978 yılı içinde başlanacak ve tamamlanacaktır. Milas- Selimiye- Kışıkışlacık Yolu'nun onarımı tamamlanacaktır. Yatağan- Kavaklıdere Yolu'nun kalan kısmı tamir edilecektir*” (İlk Adım, yıl: 15, sayı: 5449, 9 Mart 1978: 1). Dönemin Muğla Valisi Naci Babacan'ın yukarıda verdiğimiz açıklamalarından da anlaşılacağı üzere merkezi hükümet Muğla'nın yol işlerine daha fazla önem vermeye başlamış ya da yol problemlerinin halledilmesi zorunlu bir hal almıştır.

1978 yılında Fethiye- Antalya Turistik Sahil Yolu Projesi'nde yer alan Fethiye- Kaş Yolu genişletilmiş, Kaş- Antalya arasında kalan yolun asfaltlanması tamamlanmıştır. Ayrıca Bayındırlık Bakanlığı tarafından Fethiye- Kaş arasının da 1979 yılında asfaltlanacağı bildirilmiştir (Fethiye, yıl: 18, sayı: 4724, 19 Ağustos 1978: 1). 1980 yılının başlarında 298 km'lik Antalya- Fethiye Sahil Yolu'nun 247 km'si tamamlanmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğü'nce, geriye kalan 51 km'lik Fethiye- Eşen arasında kalan kısmın 1980 yılı içinde yapım, onarım ve asfaltlama işi tamamlanması öngörülmüştür (Fethiye, yıl: 20, sayı: 5147, 12 Ocak 1980: 1).



1979 yılında Bodrumlu turizmciler, ilçeyi çevre illere ve ilçelere bağlayan yolların bir türlü tamamlanamadığından şikâyetçi idi. Turizmciler, ilçe sakinlerinin ana gelir kaynağının turizm olduğunu ve eğer Bodrum yollarının 1979 yılı içinde tamamlanmaması halinde turist sayısında ciddi düşüş yaşanacağını belirtmiştir. Turizmciler, yaz aylarında toz topraktan kış aylarında ise çamur ve su çukurlarından ilerlemenin oldukça güç olduğunu, ifade etmişlerdir. Yukarıda belirtilen yolların kötü durumda olmasından dolayı Ankara'ya yürüme kararı alan Bodrumlu turizmciler, karayolları yetkililerinin yolun bir an önce ıslah edileceği sözünü vermesi üzerine bu girişimlerinden vazgeçmiştir (İlk Adım, yıl: 17, sayı: 5777, 31 Mart 1979: 1).

1979 yılında turistik Kaya Köyü'ne yapılacak olan yol hala sürüncemededir. Kaya Köyü ahalisi yolun yapımı yönünde üzerlerine düşeni yapma sözü ile epey kapı aşındırmış, fakat müspet bir neticeye ulaşamamıştır. Bu durum karşısında İlk Adım Gazetesi, Muğlalı özellikle de Fethiyeli parlamenterlere Kaya Köyü ahalisinin ihtiyaçlarının giderilmesi yönünde çağrıda bulunmuştur (İlk Adım, yıl: 17, sayı: 5990, 13 Aralık 1979: 1).

IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1979- 1983); ulaşım sistemlerinin koordinasyonunun artırılması, ulaşımda arz- talep ilişkisinin dikkate alınması, kırsal kesim ulaşımına önem verilmesi planlanmıştır. Ulaşım sistemlerinin geliştirilmesinde coğrafi yapı, kent merkezlerinin durumu gibi başlıklara göre planlamalar yapılması öngörülmüştür. Ayrıca, ulaşım güvenliğinin artırılması hedeflenmiştir (Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1979- 1983, 1979: 416- 418).

12 Kasım 1979 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 10 ay yönetimde kalan 43. Türkiye Büyük Millet Meclisi (VI. Demirel) Hükümeti Programı'nda; karayolu ulaşımı ile ilgili kayda değer bir açıklama bulunmamıştır. Sadece karayollarında meydana gelen trafik kazalarının önlenmesi yönünde çalışılacağı, belirtilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP43.htm> ). 1979 yılında Devlet Planlama Teşkilatı'nın raporlarında karayolu ulaşımı geniş yer bulmasına rağmen, VI. Demirel Hükümeti Programı'nda neredeyse yer bulmaması ise ilginçtir.

Fethiye'ye en yakın plaj olan Çalış Sahili'ne giden yolun asfaltlanması için ön çalışma Ağustos 1980'de tamamlanmıştır. Fethiye Kaymakamı Veli Aslan, asfaltlama için

Karayolları Genel Müdürlüğü ve 131'inci Şube Şefliği ile gerekli mutabakata vardıklarını bildirmiştir. Yöre halkı ve turizm çevreleri karardan memnuniyet duymuştur (Fethiye, yıl: 20, sayı: 5319, 1 Ağustos 1980: 1). Yol yapım çalışmalarında sahil yoluna öncelikle mıcır dökülmüştür (Fethiye, yıl:20, sayı: 5325, 8 Ağustos 1980: 1). Yolun asfaltlama çalışması Haziran 1981'de başlamıştır. Turizm sezonun içinde bulunulmasından dolayı yol çalışmasının bir an önce bitirilip, yolun trafiğe açılması hedeflenmiştir. Yaklaşık bir hafta süren çalışma, Temmuz 1981 başlarında tamamlanmıştır (Fethiye, yıl:20, sayı: 5577, 24 Haziran 1981: 1; yıl: 20, sayı: 5587, 8 Temmuz 1981: 1). Çalışmaların tamamlanmasından dolayı büyük memnuniyet duyan halk, Fethiye Gazetesi aracılığı ile Kaymakam Veli Aslan ve Devlet Su İşleri Müdürü Enis Uğrasızoğlu'na teşekkürlerini bildirmiştir. Çalış'ta bulunan otel ve restoran işletmecileri de yolun tamamlanmasından dolayı müşteri sayılarının artacağını umduklarını beyan etmiştir (Fethiye, yıl:20, sayı: 5587, 8 Temmuz 1981: 1).

Ocak 1980'de Dalaman- Fethiye Yolu'nda özellikle Kızılbil mevkiinde aşırı yağışlar nedeniyle yolda çökmeler ve bozulmalar meydana gelmiştir. Bunun üzerine bilhassa duvarlar örmek suretiyle yolun bakımına başlanmıştır (Fethiye, yıl:20, sayı: 5150, 16 Ocak 1980: 1). Yine 1981 yılında Fethiye- Kemer Yolu'nun tamiri yapılmış ve çalışmalar halk arasında memnuniyetle karşılanmıştır (Fethiye, yıl:20, sayı: 8728, 25 Aralık 1981: 1).

Türk Silahlı Kuvvetleri 12 Eylül 1980 tarihinde devlet yönetimini üstlenmiştir. Bu tarihten itibaren yasama ve yürütme görev ve yetkisi askeri müdahale sonrası oluşturulan "Millî Güvenlik Konseyi" tarafından kullanılmıştır. Akabinde Cumhurbaşkanı Kenan Evren, hükümet kurma görevini 19 Eylül 1980 tarihinde Bülent Ulusu'ya vermiştir (Yalçın ve Diğerleri, 2006: 627- 629). 44. Türkiye Büyük Millet Meclisi (Ulus), Hükümeti 20 Eylül 1980 tarihinde iktidara gelmiş ve 3 yıl 3 ay yönetimde kalmıştır. Ulusu Hükümeti Programında; ihale mevzuatının standartlaştırılacağı, önemli ana yollarının yapımının süratlendirileceği, kıtalararası geçiş tıkanıklığı giderileceği ve bu yatırımlar için kendi kendini finanse edecek kaynaklar yaratılacağı, karayolları üzerindeki trafik ve nakliyenin çağdaş şartlara uydurulabilmesi için gerekli yasal düzenlemelere gidileceği, belirtilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP44.htm>).

1970- 1980 yılları arasında Muğla'da karayolu ulaşım altyapısı ve vasıtası nitelik ve nicelik bakımından artış göstermiştir. Muğla'da vasıta sayısı 1970- 1980 döneminde %329 nispetinde çoğalmıştır. 1970'te 3.558 olan taşıt sayısı, 1980'de 15.275'e çıkmıştır. Aynı dönemde ülkedeki vasıta artış oranı Muğla'daki artışın 2/3'ü kadardır. Adı geçen dönemde Muğla'da en fazla artış, %664 ile otomobil sayısında olmuştur. Bu büyük artış, otomobilin ildeki tüm vasıtalar içinde 1970 yılında %26 olan payını 1980 yılında %46'ya yaklaşmasını sağlamıştır. Böylece tüm vasıtalar içinde 1970 yılında ikinci sırada olan otomobil, 1980 yılında birinci sıraya yükselmiştir. %33,5 ile 1970 yılında birinci sırada olan motosikletler ise ikinci sıraya gerilemiştir. Yine de 1980 yılında %25,3 ile motosikletlerin hayli hatırı sayılır bir payı vardır. Otomobilden sonra sayıları en çok artan %493 ile kamyonettir. 1970- 1980 döneminde il turizminin hızla gelişmesi, özellikle yaz aylarında köylerde üretilen gıda maddelerinin, kıyı kesimlerinde oluşan büyük pazarlara taşınması işinin önemini artmıştır, bu durum da kamyonet sayısının artmasına vesile olmuştur. 1970- 1980 yılları arasında kamyon sayısındaki artış %157 olmuştur. Kamyon sayısındaki artış, kamyonet sayısındaki artışın oldukça aşağısında kalmıştır. 1970- 1980 döneminde, Muğla'daki turizm hareketleri vesilesiyle, ilde şahıs başına düşen vasıta sayısı da Türkiye ortalamasının üzerine çıkmıştır. 1980 yılında Türkiye genelinde bin kişiye 29 araç düşerken, Muğla Vilayetinde bu sayı 39 olmuştur (Yurt Ansiklopedisi, 8. Cilt, 1981- 1983: 5910).

1981 yılında Muğla'daki devlet yollarının uzunluğu 626 km'dir. Devlet yollarının %84,4'ü sert, %8'i gevşek yüzeyli %11,6'sı toprak yollardır. Aynı yıl ülke genelindeki yolların durumu ile karşılaştırılırsa, Muğla yollarının durumu Türkiye genelinden çok farklı da değildir. 1981 yılında Muğla'da toplamda 373 km il yolu vardır ve bu yollar ülke il yollarının nitelik ortalamasından geridedir. Türkiye çapında sert yüzeyli il yollarının oranı %37 iken, Muğla'da bu oran %23,6'dır. Toprak yolların oranı ülke genelinde %13 iken, Muğla'da %43,7'dir. Muğla engebeli bir araziye sahip olmasından dolayı, ulaşım bağlantıları yönünden geri kalmış durumdadır (Yurt Ansiklopedisi, 8. Cilt, 1981- 1983: 5910).

Muğla coğrafi ve diğer nedenlerden dolayı karayolu ulaşımı açısından bazı dezavantajlara sahip iken, Muğla yollarının iyileştirilmesi yönündeki çalışmalar aralıksız sürdürülmüştür. 1982 yılında Bodrum'un Turgutreis ve Akyarlar yerleşim

birimleri arasındaki yol, Muğla YSI Müdürlüğü ile Bodrum Belediyesi'nin ortak çalışması ile asfaltlanmıştır (İlk Adım, yıl: 20, sayı: 6487, 15 Mart 1982: 1). Aynı yıl içerisinde Fethiye- Karaçulha Yolu, Fethiye Belediyesi'nin çalışmaları ile 12 metre genişliğe çıkartılmış ve 10 kilometrelik güzergâh asfaltlanmıştır. Bu çalışmalar sayesinde Fethiye trafiğindeki keşmekeşlik ortadan kaldırılmıştır. Daha önce sık sık meydana gelen kazalar da meydana gelmez olmuştur (Fethiye, yıl: 21, sayı: 8932, 30 Ağustos 1982: 1). Yerel yönetimler ve devletin bayındırlık hizmetleri ile ilgilenen kurumları koordineli bir şekilde çalışmaktayken, ulaşım ile ilgili sıkıntılar da yaşanmaya devam etmiştir. Örneğin; 1982 yılında turistlerin uğrak yerlerinden biri olan Milas'ın Ören Bucağı'na giden karayolu adeta yürünemez durumdadır. Yolun büyük bir bölümü stabilize iken, geriye kalan kısmı kaderine terk edilmiş durumdadır. Seyahatlerinde karayolu kullanan turistler, bu yolun durumundan hoşnut değildir. Ülke çıkarları açısından önemli bir beklenti oluşturan turizm, hükümet politikalarına adeta yön vermekte olduğu yıllarda önemli bir turizm kasabasının yolunun âtil durumda olması oldukça manidardır (İlk Adım, yıl: 20, sayı: 6375, 15 Haziran 1982: 1). 1983 yılında Marmaris- Adaköy Sahil Yolu'nun 3 km'si asfalt iken, geriye kalan 3 km'lik bölüm toz toprak içindedir. Birçok turistik tesise sahip olan Adaköy, bu dönemde turistlerin uğrak yerlerinden biridir. Doğa harikası bir turistik konaklama bölgesine uzanan yolun toz toprak içinde olması kaygı verici bir durumdur. Köydeki turistik işletme sahipleri, özel idarenin bütçesinden köyün yolunun tamiri için belli bir ödeneğin ayrıldığını fakat herhangi bir müspet adım atılmadığını, belirtmiştir. Ayrıca işletmeciler, turizmde beklenen ivmenin kazanılamamış olmasının nedenini böyle aksaklıklara, bağlamıştır (İlk Adım, yıl: 21, sayı: 9792, 25 Mart 1983: 1). Yine 1984 yılında Sarıgerme'ye gelen turistler, Sarıgerme'nin bozuk yollarında hiçbir iyileştirilmenin yapılmamış olmasından ve yolların çukurlar yüzünden kullanılamaz halde olmasından şikâyet etmiştir (Köyceğiz, yıl: 10, sayı: 934, 1 Ağustos 1984: 1).

Bu dönemde sadece yolların fiziki durumu değil aynı zamanda kurallara uymayan taşıt sahiplerinin de sorun yarattığı görülmüştür. Örneğin; 15 Mayıs 1982 tarihinde gürültü yüzünden gelen yoğun şikâyetler nedeniyle Bodrum Kaymakamlığı, ilçeye gürültücü motosiklet girişini yasaklamıştır. Yasağa rağmen susturucusuz şehir merkezinde seyreden motosikletçiler hakkında yasal işlem başlatılmıştır (İlk Adım, yıl: 20, sayı: 6541, 25 Mayıs 1982: 1).

Yolların fiziki durumunun iyileştirilmesi çerçevesinde 1982 yılında Fethiye'yi Burdur ve Antalya'ya bağlayan yolun bir kısmının asfaltlanmasına başlanmıştır. Yayla Yolu ismiyle de bilinen yoldaki çalışmalar sonunda Fethiye- Antalya arası 220 km'den 180 km'ye düşeceği belirtilmiştir. Yapılan yol ile birlikte bölgenin turizm ve tarım alanında ivme kazanacağı öngörülmüştür (İlk Adım, yıl: 20, sayı: 6679, 12 Kasım 1982: 1).

## 2.2. Denizyolu Ulaşımı

22 Mayıs 1972 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 11 ay iktidarda kalan 35. TBMM (Melen) Hükümeti Programı'nda, deniz ulaşımına şu şekilde değinilmiştir: "*Deniz Ticaret Filosu'nun, memleketimizin ithalat ve ihracatının daha büyük bir kısmını taşıyabilecek şekilde güçlendirilmesine ve bu amaçla gemi endüstrisinin geliştirilmesi için yeni tersanelerin kurulmasına önem verilecektir.*" Deniz ulaşımına dair doğrudan ifadeler ise yer verilmemiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP35.htm>).

1972 yılında makine mühendisi ve yat sahibi olan Alman Rudolf Fethiye'ye gelmiştir. Rudolf, buradaki izlenimleri neticesinde Fethiye'de bir yat tersanesinin yapılabileceğini, tespit etmiştir. Aynı zamanda yat tamir ustası olan Rudolf, Akdeniz'de seyreden yatların bozulduğunda Rodos'a gitmek zorunda kalmadan Fethiye'de tamir edilmesinin çok yerinde bir girişim olacağını, belirtmiştir. Rudolf, Fethiye'de bir yat tersanesi kurmak için yetkililere başvuruda bulunmuştur. İzin çıkmasını on ay kadar bekleyen Rudolf, iznin verilmesi için çok çaba sarf ettiğini, belirtmiştir. Bir yandan izin çıkmasını bekleyen Rudolf, bir yandan da kendi yatını Fethiye'de tamir etmiştir (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2755, 13 Ocak 1972: 1). Rudolf, Fethiye'de kalmaya devam etmiş, bir yandan Fethiye- Rodos arasında sefer organize etmeyi planlarken, diğer yandan da Türkçe öğrenmiştir (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2801, 23 Mart 1972: 1).

Rudolf gibi yerel halk da Fethiye'de yat turizminin teşvik edilmesini, istemiştir. 15 Mart 1972 tarihli Fethiye Gazetesi, turizm mevsiminde Fethiye'ye binlerce yatın geldiğini ve Fethiye'de bir yat limanının yapılmasının gerekli olduğunu, dile getirmiştir. Yat limanı için Hotel Likya'dan Fethiye İskelesi'ne kadar uzanan alanın öngörüldüğü yönünde söylentiler çıkmıştır. Fethiye Gazetesi, bu konuda Muğla Valiliği'ne dahi başvuruda bulduklarını, belirtmiştir. Bu konuda olumlu cevap da

alınmıştır. Tahminen 1 Milyon liraya mal olacak yat limanı için gerekli ödenek gelince, yapımına başlanacağı belirtilmiştir (Fethiye, yıl: 11, sayı: 2757, 15 Mart 1972: 1).

27 Mart 1973 tarihinde 1973 turizm sezonunun ilk turistleri deniz vasıtası ile Fethiye'ye gelmiştir. Yattaki Fransa menşeli turistler, liman vasıtası ile karaya çıkmışlar ve Fethiye Turizm Derneği yetkililerince karşılanmışlardır. Turistlerin şehrin tarihi ve turistik yerlerini görmelerinde yardımcı olunmuştur. Yatın yanaşması esnasında iskele üzerine toplanan kalabalık ise, turistleri gözleri ile rahatsız etmiştir. Bu durum üzerine, Fethiye Gazetesi, gelecek yatlara azami kolaylığın gösterilmesinin hayati olduğu ve turistlerin rahatsız edilmemesi yönünde çalışmalar yapılmasının uygun olacağı, yönünde bir manşet atmıştır (Fethiye, yıl:13, sayı: 3085, 11 Nisan 1973: 1). 1973 yılında sürekli gelen şikâyetler üzerine Fethiye İlçe Emniyet Amirliği tarafından Fethiye İskelesi'ne polis noktası kurulmuş ve burada sürekli bir polis görevlendirilmiştir (Fethiye, yıl: 12, sayı:3230, 27 Eylül 1973: 1).

Bu dönemde turistler kendi yatları ile Muğla kıyılarına ulaşırken, devlet eliyle de deniz ulaşımı sağlanmıştır. 19 Nisan 1973 tarihinde denizyollarına ait İskenderun Vapuru Antalya cihetinden İstanbul'a gitmek üzere Fethiye Limanı'na gelmiştir. Gemi limanda gün boyu mola vermiştir. Yolcular, Fethiye'yi gezmiş ve şehirde alışveriş yapmıştır. İstanbul'dan hareket eden Samsun Vapuru da 21 Nisan 1973 tarihinde Fethiye Limanı'na yanaşmıştır. Bu vapur, daha sonra Antalya cihetine hareket etmiştir (Fethiye, Yıl:13, Sayı: 3093, 20 Nisan 1973: 1).

Devletin sağladığı ulaşım olanaklarının yanında yerel girişimciler de deniz ulaşımına katkı sağlamaya çalışmıştır. Bu doğrultuda Fethiye ile Rodos arasında sefer yapmak isteyen girişimciler bazı çalışmalar yapmıştır. Mühendis Abdullah Güneş'in Rıfat Usta'ya sipariş verdiği Güneş Yatı, Haziran 1973'te tamamlanmıştır. 12 yolcu kapasiteli yat ile Fethiye- Rodos, Fethiye- Antalya ve Fethiye- Kuşadası turistik seferlerinin yapılması planlanmıştır. Fethiye Turizm Derneği de turistik yat turlarını organize etmeyi üstlenmiştir. Yat sahibi Abdullah Güneş, asli amacın Fethiyelilerin gezi isteklerine cevap vermek olmakla beraber, arzu edildiği takdirde turistlere kiralama da yapılabileceğini, açıklamıştır (Fethiye, Yıl:13, Sayı: 3124, 26 Mayıs 1973: 1).

Fethiye sadece deniz turizmi için değil deniz vasıtası ile nakliyatının da önemli bir durağı olmuştur. Uzun yıllar boyunca yolcu ve yük gemilerinin çarpması neticesinde yan dikmelerinin lastiklerinin aşındığı ve birçok yerinde dikmelerinin yok olduğu Fethiye İskelesi'nin tamiri için Fethiye Belediyesi gerekli temas ve çalışmaları başlatmıştır. İskelenin tamiri çerçevesinde Fethiye'ye iki uzman gelmiştir (Fethiye, yıl: 12, sayı: 3153, 5 Temmuz 1973: 1). İşler bir iskele olan Fethiye İskelesi, zaman zaman kazalara da ev sahipliği yapmıştır. Ocak 1973'te Fethiye İskelesi'ne çarparak iskelenin zarar görmesine neden olan Güney Afrika Bandralı S.A.T. Zoneen adlı şilebin kaptanından tanzim edilen para ile Fethiye İskelesi'nin tamirine başlanmıştır. Bayındırlık Bakanlığı 3. Bölge Müdürlüğü'ne bağlı teknik personelin yaptığı keşif üzerine, iskelenin tamiri için 20 Ağustos 1973 tarihinde üç kişilik teknik ekip, çalışmalara başlamıştır. Teknik ekip başkanı İnşaat mühendisi Muhsin Karagöz, iskelede görülen çatlakların kısa sürede tamir edileceğini, belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 9, sayı: 4109, 27 Ağustos 1973: 1).

Bu dönemde Fethiye her açıdan hareketli bir deniz trafiği yaşamıştır. Haziran 1973'te İngiliz, Fransız ve Amerikalıların birçok yatı Fethiye'yi ziyaret etmiştir. Haziran 1973'te Fethiye'ye her gün birkaç yat gelmiştir (İlk Adım, yıl: 8, sayı: 4048, 5 Haziran 1973: 1). 1973 yılında Fethiye iskelesi adeta yat akınına uğramıştır. Fethiye Gazetesi, eylül ayında dahi her gün birkaç yata gelmeye devam ettiğini ve 1973 yılında gelen yat sayısının daha önceki yıllarda gelen toplam yat sayılarının yekûnundan fazla olduğunu iddia etmiştir (Fethiye, yıl: 12, sayı:3230, 27 Eylül 1973: 1). 14 Temmuz 1973 tarihli Fethiye Gazetesi, Fethiye İskelesi'ne yanaşan yat sayısında büyük bir artış olduğunu, fakat gelen yatların buz ihtiyacının karşılanmamakta olduğunu, belirtmiştir. Gerekli önlemler alınmadığı takdirde turistlerin memnuniyetsizliklerinin aleyhte bir turizm propagandası olacağı konusunda uyarılarda bulunulmuştur (Fethiye, yıl: 12, sayı:3166, 14 Temmuz 1973: 1).

25 Ağustos 1973'te Turistik Yolcu Gemisi Akdeniz, Fethiye Limanı'na demir atmıştır. Kalabalık bir turist kafilesi taşıyan gemi, 8 saat limanda kaldıktan sonra saat 21:00'da şehirden ayrılmıştır (Fethiye, Yıl:13, Sayı: 3202, 25 Ağustos 1973: 1). Aynı gün Mermoz adındaki Fransız Feribotu çoğunluğunu Fransızların oluşturduğu turist kafilesi ile Fethiye'ye gelmiştir. Gelen turistlerin büyük bir bölümü Kınık'taki Xsantos

harbelerine gitmiş, geriye kalan kabile Fethiye'nin koylarını ve diğer tarihi mekânlarını gezmiştir. Turistler, Fethiye gezisini tamamladıktan sonra Mermoz Feribotu aynı gün içinde saat 14: 00'da Kuşadası'na müteveccihen limandan ayrılmıştır (Fethiye, yıl:13, sayı: 3202, 25 Ağustos 1973: 1).1 Eylül 1973 tarihinde lüks yolcu gemisi İskenderun, Fethiye Limanı'na gelmiştir. İstanbul'dan Antalya yönüne seyreden gemi 4 saatlik bir molanın ardından saat 23: 00'da Fethiye'den ayrılmıştır (Fethiye, yıl:13, sayı: 3208, 1 Eylül 1973: 1).

Bu dönemde Menteşe kıyılarına deniz vasıtası ile turistler akın ederken, bazı sıkıntılar da yaşanmıştır. Eylül 1973'te Yunanistan, İran'da ortaya çıkan şap hastalığını bahane ederek Türkiye ile giriş çıkışları kapatmıştır. Her gün Rodos- Marmaris seferini yapan teknelerle Türkiye'ye gelen turistler, gelmez olmuştur. Bu arada İtalya ve Avrupa'nın diğer bazı ülkelerinde kolera salgını baş göstermiştir. Bunun üzerine Fethiye Sahil Sıhhiye ekipleri ilçeye gelen turistleri sıkı kontrollerden geçirmiştir. Çıkış merkezi İtalya olan kolera'nın Akdeniz ülkelerine yayılmasından korkulması üzerine bu konuda müteyakkız davranan sahil sıhhiye ilgilileri özellikle yatlar vasıtası ile Fethiye'ye gelen turistleri sıkı kontrollerden geçirmiş ve ardından şehre çıkmalarına izin vermiştir. Fakat sahil sıhhiye yetkililerinin elinde kolera aşısı bulunmadığından karaya çıkanlara kolera aşısı yapılamamıştır. Fethiye, Marmaris ve Bodrum gibi ilçelere bol miktarda yat gediğinden bu ilçelere bakanlık tarafından kolera aşısı gönderilmesi istenmiştir. Deniz yolu ile gelen turistlerin aşılmasının, muhtemel kolera salgınına karşı yerinde bir önlem olacağı, belirtilmiştir (İlk Adım, yıl: 9, sayı: 4134, 16 Eylül 1973: 1).

Bu dönemde Fethiye, Marmaris ve Bodrum ilçeleri deniz ulaşımından oldukça yararlanırken, Köyceğiz İlçesi, deniz ulaşımından nasibini alamamıştır. 1970 yıllarında Dalyan Boğazı'nda Dalko Balık Kooperatifi tarafından balık yetiştirilmesinden dolayı Dalyan Boğazı daima kapalı tutulmuştur. Köyceğiz'i ve gölünü denize bağlayan yegâne kanal olan Dalyan Boğazı'nın kapalı olması Köyceğiz Gölü'nü deniz trafiğine kapalı hale getirmiştir. Kanalın hem açık kalması hem de balık üretiminin aksamaması için Haziran 1974'te bir proje ortaya atılmıştır. Hazırlanan projenin yetkililere sunulması için Dalko Kooperatifi Başkanı Muammer Dönmez ve beraberindekiler Ankara'ya gitmiştir (İlk Adım, yıl. 9 sayı: 4368, 22 Haziran 1974: 1).



Bu arada yörede yat turizmi dikkat çekmeye başlamış ve alt yapı çalışmalarına başlanmıştır. Aralık 1972’de yapılan açıklamaya göre, Marmaris Yat Limanı’nın tespit edilen tarihten önce hizmete girmesinin beklendiği, belirtilmiştir. İlgililer, Marmaris Yat Limanı’nın 3 milyon liraya mal olacağını açıklamıştır. Hazırlanan programa göre Marmaris Yat Limanı’nın 1973 yılı ortalarında tamamlanacağı, ifade edilmiştir. Yat limanı tamamlanınca Turizm ve Tanıtma Bakanlığı’na devredilmesi düşünülmüştür. Turizm ve Tanıtma Bakanlığı’nın da limanı Turizm Bankası aracılığı ile işletmesi veya özel teşebbüse kiraya vermesi, öngörülmüştür. Dönemin Turizm ve Tanıtma Bakanı bu konuda İzmir’de şu açıklamayı yapmıştır: *“Yat limanları tamamlanınca bakanlığımıza devredilecektir. Bu devirden sonra gerekli incelemeler yapılacak, Turizm Bankası veya özel teşebbüsce işletilecektir.”* (Dalaman Köyceğiz, yıl:3, sayı: 914, 26 Aralık 1972: 1).

Muğla ve yöresinde yat limanlarının inşasının bu yıllarda başlaması hükümetlerin deniz ulaşımına ve yat turizmine verdiği önemin neticesidir. 26 Ocak 1974 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 10 ay iktidarda kalan 37. TBMM (I. Ecevit) Hükümeti Programı’nda deniz ulaşımına dair şu açıklama yer almıştır: *“Deniz ulaşımının daha hızlı ve etkin bir hale getirilmesi için deniz ulaşım araçları çoğaltılacak ve modernleştirilecektir. Ayrıca, kıyı tesisleri ihtiyaçlara cevap verecek şekilde geliştirilecektir.”* (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP37.htm> ).

Hükümetin deniz ulaşımı alanında bazı girişimlerinin yanında yerel girişimciler de yörede yeni deniz sefer hatlarının oluşmasını sağlamıştır. Örneğin; Enternasyonal Yat’ın sahibi Ergun Karaca, 21 Haziran 1974 tarihinde Fethiye- Marmaris yat seferlerini icra etmeye başlamıştır. Tarife yetişkinler için 100 lira ve küçükler için 75 lira olarak belirlenmiştir. Şirket sahibi haftada bir veya iki defa sefer düzenleyeceğini belirtmiştir. Karaca, Antalya ve Rodos’a da sefer koymayı planladığını, açıklamıştır (Fethiye, Yıl:14, Sayı: 3451, 19 Haziran 1974: 1).

1974 yılında Yunanlılar, Kıbrıs bunalımı ve kıta sahanlığı sorunlarından dolayı Ege kıyılarına olan turistik seferlerini iptal etmiştir. Yaşanan iptallerden dolayı geçim kaynağı turizm olan yöre halkı, devletten destek beklemiştir. Halkın beklediği yardım korsan taşımacılık yapan İsveçli kız kardeşler, Anitta Fermarck ve Helga Fermarck’tan

gelmiştir. Böylelikle Yunan adalarından Marmaris'e korsan bir surette turist taşınmıştır (İlk Adım, Yıl: 11, Sayı: 4434, 30 Ağustos 1974: 1).

Bu dönemde Muğla sahillerindeki yatırımlar sadece turizm amaçlı değil aynı zamanda deniz ürünleri üretimini de kapsamıştır. 1974 yılında yapımına başlanan Güllük Liman Barınak inşaatı, verilen tahsisatın bitmesi nedeniyle 1979 yılında durdurulmuştur. Güllük'te balıkçılık ile geçimini sağlayan tekne sahipleri, Güllük Liman Barınak inşaatının tamamlanması yönünde şu çağrıda bulunmuştur: *“Beş yıldır inşaatın bitmesini bekliyoruz, ancak verilen tahsisat tükendiği için, firma inşaatı durdurdu. İlgililerin yeni olanaklarla limanı tamamlaması gerekir. Aksi takdirde perişan oluruz.”* Diğer yandan halk, yarım kalan inşaatın çirkin görüntüsünden şikâyetçi olmuş ve bir an önce bu çirkin görüntünün ortadan kaldırılmasını istemiştir (İlk Adım, yıl: 15, sayı: 5793, 18 Nisan 1979: 1).

1974 yılı Yunanistan ile yaşanan krizler dolayısıyla Menteşe yöresinin deniz ulaşımında aktif rol alan Rumlar, bölgeden çekilmiştir. Bu çekilmenin neden olduğu boşluğun milli imkânlarla doldurulması gerekmiştir. Tam da bu doğrultuda hükümet programında deniz ulaşımında millileşmenin öngörüldüğü de görülmektedir. 11 Kasım 1974 tarihinde iktidara gelen ve sadece 4 ay iktidarda kalan 38. TBMM (Irmak) Hükümeti Programı'nda; deniz ulaşım araçlarının üretiminin teşvik edileceği, ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP38.htm>).

Yatçılık faaliyetlerinin artmasına paralel olarak Menteşe yöresinde 1970'li yıllardan itibaren yat limanları inşa edilmiştir. Bunlardan ilki olarak değerlendirilebilecek Bodrum Yat Limanı'nın inşasına 1969 yılında başlanmıştır. Bodrum Yat Limanı'nın 1972 yılında Bayındırlık Bakanlığı İnşaat Genel Müdürlüğü'nce altyapısı tamamlanmış ve Kültür Bakanlığı'na teslim edilmiştir (Yurt Ansiklopedisi, 8. Cilt, 1981- 1983: 5908). Bodrum Limanı'nda yaptırılan yat yanaşma yerleri intifa hakkının, Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'nın talimatı ile denetimi T.C. Turizm Bankası Anonim Şirketi Genel Müdürlüğü'ne devredilmesi, 6237 sayılı kanunun 4. Maddesine göre, Bakanlar Kurulu'nca 4 Eylül 1974 tarihinde kararlaştırılmıştır (BCA, 030. 18. 01. 02. 321. 66. 18. 1.). Böylelikle yatçılıkta yeni bir devir söz konusu olmuştur. Limanın donanımları ise ancak 1982 yılında tamamlanabilmiştir. Bu dönemde Bodrum Yat

Limanı'ndan 174 tekne istifade edebilmiştir (Yurt Ansiklopedisi, 8. Cilt, 1981- 1983: 5908).

1970'li yıllarda inşasına başlanan bir diğer liman, Fethiye Yat Limanı'dır (Yurt Ansiklopedisi, 8. Cilt, 1981- 1983: 5908). Mayıs 1975'te Fethiye Yat Limanı inşası için gerekli olan malzemeler Fethiye'ye getirilmiş ve yat limanı inşası başlamıştır (Fethiye, yıl: 15, sayı:3730, 19 Mayıs 1975: 1). 19 Mayıs 1975 tarihinde Fethiye Yat Limanı'nın inşaatına başlandığı 1975- 1976 yılı içinde tamamlanacağı ve 1976 turizm sezonu öncesinde hizmete açılacağı, açıklanmıştır. Yat limanı inşasına başlanması Fethiye'de özellikle de turizm çevrelerince büyük sevinçle karşılanmıştır (Fethiye, yıl: 15, sayı:3731, 20 Mayıs 1975: 1). 23 Mayıs 1975 tarihinde Muğla Milletvekili Ali Döğerli, Fethiye Yat Limanı inşası için 1 milyon 400 bin lira verildiğini, yat limanının 1976 yılı sonuna kadar tamamlanacağını, açıklamıştır. Fethiye'ye yaklaşık olarak 2,5 milyon liraya mal olacak Fethiye Yat Limanı'nın inşasında bazı anlaşmazlıklar çıkmış ve bu yüzden inşaatta duraksamalar yaşanmıştır. Örneğin; Bayındırlık Bakanlığı Limanlar İnşaat 3. Bölge Müdürlüğü ile yüklenici arasında anlaşmazlık çıkmıştır. Diğer taraftan Datça Yat Limanı inşasının da sürmekte olmasından dolayı Fethiye'deki yat limanı yarım kalmıştır. Datça'daki yat limanı bitirilince Fethiye'deki yat limanının inşasına devam edileceği, belirtilmiştir (Fethiye, yıl: 17, sayı: 4468, 21 Ekim 1977: 1).

Nisan 1976'da Fethiye Gümrük Binası'nın olduğu bölgede yat limanı inşası devam etmiştir. Fethiye Yat Limanı'nın tamamlanması ile Fethiye'ye gelen yatlar sakın bir şekilde bekleme noktasına kavuşacağı, düşünülmüştür (Fethiye, Yıl:16, Sayı: 4014, 21 Nisan 1976: 1). Fethiye Yat Yanaşma Yeri'nin altyapısı Temmuz 1978 tarihinde tamamlanmıştır. Fethiye Yat Yanaşma Yeri'nin üst yapı donanımı 1983 yılında tamamlanabilmiş ve hizmete girmiştir. Fethiye Yat Yanaşma Yeri'ne bu dönemde 55 tekne demirleyebilmiştir (Yurt Ansiklopedisi, 8. Cilt, 1981- 1983: 5908).

Fethiye yapılmakta olan yat limanının yanında yat imalatı ile ilgi çekmeye başlamıştır. 1975 yılında Fethiye Şövalye Adası'nda yat ve tekne yapımı konusunda çalışmalar hızlanmıştır. Makine Mühendisi Ergün Karaca tarafından imalatı gerçekleştirilen tekne ve yatlar için büyük kentlerden sipariş alınmıştır. Fethiye'de tekne yapıcılığının gelişmesi 1975 yılında büyük ilgi uyandırmıştır (Fethiye, yıl: 15, sayı:3817, 28 Ağustos 1975: 1). Bu dönemde Fethiye İkinci Karagözler Senti'nde yer

alan tersanenin canlandırılması ve işlerlik kazandırılması için özel firmalar, Fethiye Belediyesi'ne teklifte bulunmuştur. İstanbul, İzmir ve Bodrum'da gemi yapımcılığı ile isim yapmış bazı firmalar, Fethiye'de de bir tersane açmak istedikleri ve bunun için Fethiye Tersane Alanı'nı kiralamak istediklerini, belirtmiştir. Fethiye Belediyesi, müracaatları değerlendirmeye almaya karar vermiştir. Fethiye'de denizcilik ile meşgul olan halk da tersanenin açılmasını arzulamıştır (Fethiye, yıl: 18, sayı: 4616, 15 Nisan 1978: 1).

Bu dönemde Fethiye'de faaliyette olan bir yat limanı olmamasına rağmen Fethiye kıyıları binlerce yatın akınına uğramıştır (Fethiye, yıl: 15, sayı:3734, 23 Mayıs 1975: 1). 28 Mart 1975 tarihinde nihai varış noktası Antalya olan ve İstanbul'dan hareket eden turistik İzmir Gemisi Fethiye'ye saat 14: 00 civarında gelmiştir. 5 saatlik mola sürecinde gemi ile seyahatte bulunan turistler, Fethiye'nin tarihi yerlerini gezme fırsatını bulmuştur (Fethiye, Yıl:15, Sayı: 3685, 27 Mart 1975: 1).

Muğla kıyılarında deniz trafiği ve yat turizmi ivme kazanmakta iken, hükümet programlarında da deniz ulaşımının iyileştirileceğine dair ibareler yer almıştır. 31 Mart 1975 tarihinde iktidara gelen ve 2 yıl 3 ay iktidarda kalan 39. TBMM (IV. Demirel) Hükümeti Programı'nda, deniz ulaşımına dair şu açıklama yer almıştır: *“Ulaşım sistemlerinin geliştirilmesine hız verilecek ve ulaşım maliyetlerini düşürülecektir. Kara, hava ve deniz ulaşım sistemleri ahenkli bir bütün halinde geliştirilecektir. Limanların sayı ve vasıf itibarıyla günün ihtiyaç ve icaplarına cevap verecek seviyeye getirilecektir.”* (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP39.htm> ).

Hükümet programlarında ulaşımın iyileştirileceğine dair ibareler bulunsa da bazı alt yapı eksiklikleri gözlemlenmiştir. Örneğin; 1975 yılında Fethiye Limanı'na demirleyen yerli ve yabancılara ait yatların ihtiyaç duyduğu buzun temininde sıkıntı yaşanmıştır. 1975 yaz sezonunda Fethiye Buzhanesi'nin çıkarmış olduğu buzlar, yatların ihtiyacını karşılamakta yetersiz olmuştur. Yaşanan bu durum karşısında yat sahipleri şikâyetçi olmuş ve sorunlarının halledilmesini istemiştir (Fethiye, yıl: 15, sayı:3793, 31 Temmuz 1975: 1).

Nisan 1976'nın ortalarında Pire Limanı'na bağlı Yunan gemisi Orpheus Gemisi 119 mürettebatı ve turistlerden müteşekkil 190 yolcusu ile Fethiye Limanı'na gelmiştir.

Turizm Bürosu ve Turizm Derneği'nin katkıları ile Fethiye Kaymakamı Şemsettin Ulusoy tarafından misafirlere çiçek verilmiştir. 1976 yılının bu ilk kafilesi ile turizm sezonu açılmıştır. Fethiye Folklor Ekibi tarafından kentin değişik noktalarında turistlere folklor gösterileri tertiplenmiştir. Fethiye'de 5 saat civarı kalan gemi, Antalya'nın Taşucu Limanı'na müteveccihen Fethiye'den ayrılmıştır (Fethiye, yıl:16, sayı: 4014, 21 Nisan 1976: 1).

1976 yılında Akdeniz hattına iki vapur tahsis edilmiştir. Vapurlardan birisi Mersin'e diğeri ise İskenderun'a kadar olan hatta hizmet vermiştir. Bu vapurlardan İzmir Vapuru 14 Mayıs 1976'da İstanbul'dan hareket etmiştir. Adı geçen tarihte Fethiye'ye gelen vapur, İskenderun'a müteveccihen limandan ayrılmıştır. Müteakiben Ankara Vapuru 22 Mayıs 1976 tarihinde Fethiye'ye gelmiş ve Antalya cihetine yoluna devam etmiştir. 1976 yılındaki vapur trafiğindeki yoğunluk halk tarafından memnuniyetle karşılanmıştır (Fethiye, yıl:16, sayı: 4034, 14 Mayıs 1976: 1).

1970'li yıllarda Muğla ve yöresinde yatçılık faaliyetleri hızlanırken, yatçılığa dair yeni yapılanmalar meydana gelmiştir. 13 Mayıs 1976 tarihinde Fethiye Yat Kulübü Derneği kurulmuştur. Derneğin tüzüğünde; derneğe üye olan herkesin eşit haklara sahip olacağı, fakat her üyenin genel kurulda oy hakkı olmayacağı belirtilmiştir. Derneğin organları; genel kurul, yönetim kurulu ve denetleme kurulu olarak belirlenmiştir. Buna göre genel kurulun her yıl eylül ayında üyelerinin iştirakiyle bir defa toplanacağı belirlenmiştir. Genel kurul toplantılarında yönetim kurulu üyelerinin seçilmesi, yönetim kurulu tarafından sunulan bilançonun incelenmesi ve onaylanması, üyelerin önerilerinin incelenip karara bağlanması, denetleme kurulunun seçilmesi, onursal üyelerin seçilmesi, gerekirse derneğin feshinin sağlanması karara bağlanmıştır (Fethiye, yıl: 16, sayı: 4033, 13 Mayıs 1976: 1).

Fethiye bu dönemde sadece yat limanı ile değil, Göçek İskelesi ile de ön plana çıkmaya başlamıştır. Haziran 1976'da Göçek Köyü Muhtarı Fahrettin, Göcek Liman ve İskelesi'nin modern bir şekilde inşa edildiğini, belirtmiştir. Bu liman ve iskelenin inşası için Sıtkı Koçman'ın yaptığı 50 bin liralık yardım halk arasında takdir ve memnuniyetle karşılanmıştır. Bu iskelenin inşası kısa zaman içinde tamamlanmıştır. Göcek İskelesi beton, rıhtımı ise taş duvardan inşa edilmiş olup, üzerindeki yazlık

gazino köy tüzel malı olup yıllık 7.800 liraya ihale ile kiraya verilmiştir (Fethiye, yıl: 16, sayı: 4057, 9 Haziran 1976: 1).

Muğla kıyılarında deniz ulaşımı ve yatçılık gün be gün gelişirken, Yunanistan ile ilişkilerin gerildiği dönemlerde bazı duraksamalar yaşanmıştır. Kıbrıs ve Ege kıta sahanlığı olayları nedeniyle, Yunan gemileri Marmaris'i gezi programlarından çıkarmıştır. Marmaris'e adalar yolu ile gelen turist sayısında büyük düşüş yaşanmış ve bu durum da turizmden büyük beklentileri olan ilçede hayal kırıklığına neden olmuştur. Bu durum hakkında Temmuz 1976'da Muğla Milletvekili Ali Döğerli, Meclis Başkanlığı aracılığı ile Ulaştırma Bakanlığı'na soru önergesi vermiştir. Soru önergesi metni şöyledir: *"Kıbrıs ve Ege kıta sahanlığı olaylarının Türk- Yunan ilişkileri gerginleştirmesi dolayısıyla Rodos- Marmaris arasındaki Yunan bandralı gemiler tarafından yapılan seferler, Yunan makamları tarafından iptal edilmiştir. Bu iptal sonucunda iki yıldır Marmaris'e Rodos yolu ile gelen turist sayısındaki azalma esnafta zor duruma bırakmıştır. Oysa Yunanistan'a gelen turistler adalar yolu ile Marmaris'e gelebiliyor ve ülkemizin döviz girdisine katkı sağlıyordu. Yunanlıların Türk turizmini ve ekonomisini baltalamak amacıyla izledikleri bu tutumu kırmak amacıyla, Ulaştırma Bakanlığı olarak Marmaris- Rodos arasında Türk bandralı gemilerle sefer yapılmasını sağlamayı düşünüyor musunuz?"* Ali Döğerli'nin soru önergesi mecliste olumlu alaka toplamış olacak ki, 1980'li yıllara doğru devlet eliyle Marmaris- Rodos arasında vapur seferleri düzenlenmiştir (Fethiye, yıl:16, sayı: 4091, 19 Temmuz 1976: 1).

Fethiye'de daha bir yat limanının inşasının tamamlanmadığı 1976 yılında da yat hareketliliği görülmüştür. Bayram dolayısıyla İstanbul'dan sefere çıkan İzmir Vapuru, 27 Eylül 1976'da Fethiye'ye uğramıştır. Yerli ve yabancı turistlerden oluşan kabile Fethiye'de verilen mola sürecinde bol bol alışveriş yapmıştır (Fethiye, yıl:16, sayı: 4149, 18 Eylül 1976: 1).

1977 yılında Fethiye'ye önceki yıllara göre daha fazla yatın geleceği öngörülmüştür. 25 Mart 1977 tarihinde konu ile ilgili açıklama yapan Fethiye Liman Reisi Mehmet Cansu şöyle demiştir: *"Fethiye'ye 1977 yılında önceki yıllara nazaran daha fazla turist geleceğini tahmin etmekteyiz."* Fethiye Gazetesi de turizm yönünden Fethiye'ye

büyük hizmet yapan Liman Reisi Mehmet Cansu'yu övmüştür (Fethiye, yıl: 17, sayı:4292, 25 Mart 1977: 1).

26 Nisan 1977 tarihinde saat 08: 30'da Dalamacıja adındaki turistik Yunan gemisi Fethiye Limanı'na demir atmıştır. Fethiye Turizm Derneği'nin yaptığı karşılama töreni ile 1977 yılı turizm sezonu açılmıştır. Fethiye Kaymakamı, gelen geminin kaptanına çiçek buketi takdim etmiştir. Çoğunluğu Alman ve İtalyanlardan oluşan turist kafilesi folklor gösterilerini memnuniyetle izledikten sonra özel otobüsler vasıtası ile şehrin tarihi yerlerini gezmiştir. Aynı günün akşamı saat 20: 30'da turistik gemi taşıdığı turist kafilesi ile birlikte limandan Yunan adalarına müteveccihen ayrılmıştır (Fethiye, yıl:17, sayı: 4320, 27 Nisan 1977: 1).

8 Haziran 1977'de Akdeniz Gemisi, İstanbul yönüne seyretmekte iken, Fethiye Limanı'nda mola vermiştir. İstirahatten istifade eden yerli ve yabancı turistler şehrin turistik yerlerini ziyaret etmiştir. 10 Haziran 1977'de ise Samsun Gemisi, İskenderun istikametine seyretmekte iken Fethiye'de mola vermiştir. 21 Haziran 1977'de Ankara Gemisi, rotası İstanbul olmakla beraber Fethiye'de mola vermiştir. Adı geçen gemiler, çok sayıda yerli ve yabancı turiste ev sahipliği yapmıştır (Fethiye, yıl:17, sayı: 4356, 8 Haziran 1977: 1).

1978 yılında Fethiye'ye çok sayıda yabancı yat gelmiştir. Çoğunluğu Fransız bandralı olan ve Fransız turistlerin seyahat ettikleri yatlar, Fethiye İskelesi'ne yanaşarak akaryakıt ve gıda maddesi ikmal etmiştir. İhtiyaçlarını gideren turistler, yatları vasıtası ile koylara çekilerek balık avlayarak ve su sporları yaparak tatillerini değerlendirmiştir (Fethiye, yıl: 18, sayı: 4717, 11 Ağustos 1978: 1).

Diğer taraftan Mayıs 1978'in başlarında Rodos'tan Fethiye ve Marmaris seferleri yeniden yapılmaya başlamıştır. Bu dönemde özel seferlerin yanında bazı gruplar için hususi seferlerin de yapıldığı gözlenmiştir. 1978 yılının sonbaharına doğru Fethiye ve Marmaris'ten bazı girişimcilerin de tur düzenlemeye başlaması ile Fethiye'ye gelen yat ve dolayısıyla turist sayısında artış olmuştur (Fethiye, Yıl:18, Sayı: 4634, 6 Mayıs 1978: 1). Bazı firmalar da yat seferleri düzenlemek için hazırlık yapmıştır (İlk Adım, yıl: 16, sayı: 5801, 30 Nisan 1979: 1).

Fethiye sadece yatçılığa ev sahipliği yapmamış bir ihracat üssü görevini de üstlenmiştir. 1978 yılında Fethiye Limanı'ndan 3 bin ton krom madeni ihraç edildiği, açıklanmıştır. Mayıs 1978'de Kıbrıs Bandralı şilep ile Fransa'ya 3 tonluk kromun dışında ikinci bir partinin Mayıs- Haziran 1978 içinde ihraç edileceği de belirtilmiştir (İlk Adım, yıl: 15, sayı: 5512, 22 Mayıs 1978: 1).

Haziran 1979'da Fethiye Limanı ve çevre koylarda yat akının yoğunlaştığı görülmüştür. Ölüdeniz, Katrancı ve Günlük koylarında kamp yapan turist sayısı da bir hayli artmıştır. 1979 sezonunun ilerleyen safhalarında turist akınının daha da artması, öngörülmüştür (Fethiye, yıl: 19, sayı:4978, 21 Haziran 1979: 1).

1979 yılının ilk turistik gemi seferleri, 26 Nisan 1979 tarihinde başlamıştır. Deniz Yollarına ait turistik Akdeniz Gemisi, Antalya'dan İstanbul istikametine yol almakta iken, Fethiye'de gün boyu mola vermiştir (Fethiye, Yıl:19, Sayı: 4939, 26 Nisan 1979: 1). Yine 10 Mayıs 1979 tarihinde Deniz Yollarına bağlı Karadeniz Gemisi, Fethiye Limanı'na uğramıştır. Gemi ile seyahatte olan çok sayıda yerli ve yabancı turist şehrin turistik ve tarihi yerlerini ziyaret etmiştir. Deniz Yolları'nın 1979 sezonunu açması ile şehre çok sayıda turist geleceği öngörülmüştür (Fethiye, yıl:19, sayı: 4944, 11 Mayıs 1979: 1).

Fethiye'de deniz ulaşımı ve turizm alanında sürekli bir gelişme söz konusu iken, idari bazı anlaşmazlıklar da meydana gelmiştir. Örneğin; 1979 yılı yaz aylarında Fethiye'de I. ve II. Karagözler arasındaki alanda Fethiye Belediyesi tarafından plaj yapımına girişilmiş ve bu plajın 1980 yılı temmuz ayında tamamlanması öngörülmüştür. Plajın yapımına başlandığı sıralarda Fethiye Belediyesi'ne ait bir binayı ev olarak işgal eden Fethiye Liman Başkanı, plajın yasalara aykırı yapıldığını, ileri sürmüştür. 1980 yılında Fethiye Belediyesi tarafından işgal ettiği evden icra yoluyla çıkarılan Liman Başkanı, tuttuğu tutanaklar ve dilekçeleri ile Fethiye Belediyesi'ni şikâyet etmeye başlamıştır (İlk Adım, yıl: 18, sayı: 7047, 7 Haziran 1980: 1).

Bu dönemde yaşanan aksaklıklara rağmen bölgede deniz ulaşımı alt yapısına önem verilmiş ve Fethiye Yat Yanaşma Yeri'nin inşası sürdürülmüştür. Örneğin; Ocak 1977'de Fethiye Yat Limanı'nın inşasının kısa zaman içinde tamamlanacağı, belirtilmiştir (Fethiye, yıl: 17, sayı: 4237, 29 Ocak 1977: 1). Bu doğrultuda yapılan



çalışmalar ile Ekim 1977 itibariyle Fethiye Yat Limanı'nın dolgusu ve ön çalışmaları tamamlanmıştır (Fethiye, yıl: 17, sayı: 4460, 12 Ekim 1977: 1).

Deniz ulaşımına verilen önemi açıklaması açısından 21 Temmuz 1977 tarihinde iktidara gelen ve 5 ay iktidarda kalan 41. Türkiye Büyük Millet Meclisi (V. Demirel) Hükümeti Programı'nda yer alan ifadeler dikkat çekicidir. Bu programda şöyle denmiştir: *“Ulaştırma hizmetlerinde entegrasyonun sağlanacak ve günün şartlarına uygun tesisler kurulacaktır. Ayrıca, milli ulaşım şebekesinin kara, deniz ve hava ulaşımı olarak yeniden modernize edilecektir.”* (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP41.htm> ).

5 Ocak 1978 tarihinde iktidara gelen ve 1 yıl 6 ay iktidarda kalan 42. TBMM (III. Ecevit) Hükümeti Programı, dönemin deniz ulaşım politikasını açıklaması bakımından önemlidir. Bu programda şöyle denmiştir: *“Yarımada sayılabilecek ülkemizin bugüne kadar ihmal edilen deniz ulaştırmasında büyük bir atılım yapılacaktır. Bunun için tersane ve gemi yapımının hızlandırılacaktır. Ayrıca, liman tesisleri gibi altyapılar da yeterli seviyeye çıkarılacaktır.”* (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP42.htm> ).

Devlet, deniz ulaşımını organize etmenin yanında, deniz temizliğinin de daim kılınması yönünde bazı girişimlerde bulunmuştur. Örneğin; Eylül 1978'de Hopa İskenderun arasındaki 30 limanın çevresi sahillerin plansız ve programsız bir biçimde doldurulmasına ve denizlerin kirletilmesine engel olunması amacıyla Bakanlar Kurulu tarafından sınırlandırılmış alan olarak kabul edilmiştir. Söz konusu kararın kapsamına Karadeniz ve Akdeniz sahillerinin belli yöreleriyle Ege ve Marmara sahillerinin tamamı girmiştir. Sahillerin plansız ve programsız bir biçimde doldurularak trafiğin aksamasına, limanların genişliğine, denizleri kirleterek deniz ürünleri ve çevre sağlığına zarar verilmesine engel olunması ve denizlere her türlü tecavüzün önlenmesi amacıyla alınan Bakanlar Kurulu Kararı'na göre Muğla sınırları içinde bulunan sınırlandırılmış alanlar şunlardır: *“Güllük Limanı (Doğanbey- Hüseyin Feneri Arası), Bodrum Limanı ( Hüseyin Feneri- İskandil B. Arası), Marmaris Limanı (İskandil B.- Kızılburun Arası), Fethiye Limanı (Kızılburun- Kocaçayağzı Arası)”* (İlk Adım, yıl: 15, sayı: 5619, 27 Eylül 1978: 1).

Nisan 1978’de yapımına bir süre ara verilen Fethiye Yat Limanı’nın inşası tekrar başlamıştır. Limanlar İzmir Bölge Müdürlüğü; gerekli kararları alarak 3 Nisan 1978 tarihinde Fethiye’ye bir vinç göndermiş ve limanda bulunan beton kalıpların denize yerleştirilerek yat bağlama iskelesi inşaatına başlanacağını, belirtmiştir. Yapım çalışmaları için gerekli personel ve araçlar Fethiye’ye gelmiştir (Fethiye, yıl: 18, sayı: 4600, 4 Nisan 1978: 1). Teknik uzmanlarca sürdürülen çalışmalar sonucu yat limanı inşaatının 2- 3 ay zarfında tamamlanması ve limanın hizmete girmesi, öngörülmüştür (Fethiye, yıl: 18, sayı: 4611, 10 Nisan 1978: 1).

3 Temmuz 1978 tarihli İlk Adım Gazetesi, Fethiye Yat Limanı inşasına devam edildiğini, belirtmiştir. Yat limanının yapımının sürdürülmesi için bir süre uzman dalgıçlar beklenmiş ve dalgıçların gelmesi ile birlikte yat limanı inşası hızlanmıştır (İlk Adım, yıl: 15, sayı: 5548, 3 Temmuz 1978: 1).

Eylül 1978 itibariyle Fethiye Yat Limanı’nın yapımı teknik ekiplerce sürdürülmüştür. Ayrıca, yat limanının 1978 yaz sezonu sonuna bitirilmesi hedeflenmiştir. Limanın tamamlanması ile birlikte 1978 yaz sezonunda teknesi ile seyahat ederek gezisini tamamlayan yatlar, kış sezonunda bu iskelede yatlarını bırakabilecekler ve böylece döviz kazancında katkı elde edilmiş olacaktır. İskele’nin tamamlanması ile yat bağlama hizmetinin yanı sıra turistler yakıt ikmali ve gıda maddesi dâhil her türlü ihtiyaçlarının bu iskele vasıtası ile sağlanması, hedeflenmiştir. Eylül 1978 itibariyle Fethiye Yat Limanı inşası oldukça ilerlemiş durumdadır. Yat limanı tamamlanınca akaryakıt istasyonu, yıkama ve temizleme servisi de hizmete alınacaktır (Fethiye, yıl: 18, sayı:4753, 26 Eylül 1978: 1; İlk Adım, yıl: 15, sayı: 5610, 19 Eylül 1978: 1).

Kasım 1978 itibariyle Fethiye Yat Yanaşma Yeri İskelesi’nin dolgu inşası tamamlanmıştır. Tesisin üst yapı inşası ise sürdürülmüştür (Fethiye, yıl: 18, sayı:4791, 9 Kasım 1978: 1). Şubat 1979 itibariyle Fethiye Yat Yanaşma Yeri’nin rıhtım yapımı tamamlanmıştır. Diğer hizmet bölümlerinin inşası devam etmiştir. Bu dönem itibari ile Fethiye Yat Yanaşma Yeri’nin 1979 yazına tamamlanması öngörülmüştür (Fethiye, yıl: 19, sayı:4863, 6 Şubat 1979: 1). İnşaat çalışmalarının yavaş ilerlemesinden dolayı Mart 1979’da Fethiye Gazetesi, Fethiye Yat Yanaşma Yeri’nin bir an önce tamamlanması için, çağrıda bulunmuştur (Fethiye, yıl: 19, sayı:4889, 8 Mart 1979: 1, yıl: 19, sayı:4904, 26 Mart 1979: 1).

Haziran 1979'da Fethiye Gazetesi'nde Mehmet Bodel imzalı bir köşe yazısı kaleme alınmıştır. Burada, Fethiye'de 1,5 milyon liraya mal olan Fethiye Yat Yanaşma Yeri'nin yerli ve yabancı turistlere ucuz tatil geçirme fırsatı sağlayacağını, açıklanmıştır (Fethiye, yıl: 19, sayı:4978, 21 Haziran 1979: 1).

Devlet bir yandan denizcilik alanında turizm yatırımlarını yürütürken, denizciliğe dair yeni düzenlemelere de girişmiştir. Bu düzenlemelerin ön çalışmaları hükümet programlarına yansımıştır. 12 Kasım 1979 tarihinde iktidara gelen ve 10 ay iktidarda kalan 43. Türkiye Büyük Millet Meclisi (VI. Demirel) Hükümeti Programı'nda, deniz ulaşımına dair şu ibareler yer almıştır: *“Mevcut limanların kapasiteleri artırılabacak ve yeni limanlar inşa edilecektir. Gemi endüstrisi yeniden özendirilecektir. Ayrıca, seyrüsefer emniyeti, mal ve can güvenliğinin artırılması ve bu konuda gerekli düzenlemelerin yapılması yönünde çalışmalar ortaya konulacaktır.”* (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP43.htm> ).

18 Mart 1980'de altyapı tesisleri Bayındırlık Bakanlığı tarafından yaptırılan Fethiye Yat Yanaşma Yeri, Fethiye Belediyesi'ne teslim edilmiştir. Yat Yanaşma Yeri'nin üstyapı inşasının Fethiye Belediyesi tarafından tamamlanması planlanmıştır. Su derinliği asgari 2 metre olan Fethiye Yat Yanaşma Yeri'ne şu üstyapı ünitelerinin yapılması öngörülmüştür: *“Su ikmal istasyonu, akaryakıt ikmal istasyonu ve yatlar ve turistlerin ihtiyaçlarına hizmet verecek diğer tesisler.”* (Fethiye, yıl: 20, sayı:5203, 18 Mart 1980: 1).

Mayıs 1980'de 1. Karagözler Mahallesi'nde yer alan Fethiye Yat Yanaşma Yeri hizmete açılmıştır. Üstyapı tesisleri belediye tarafından ele alınmakta olan Yat Yanaşma Yeri'ne ait deniz kıyısı Devlet Su İşleri tarafından temizlenmiştir. 1980 yılından itibaren Fethiye'ye gelen yat ve kotralar buraya yanaşmaya başlamıştır. Su ve akaryakıt tesislerinin inşası ise sürdürülmüştür (Fethiye, yıl: 20, sayı:5259, 22 Mayıs 1980: 1).

Haziran 1980'de Fethiye'ye çok sayıda yat geldiği, belirtilmiştir. Fethiye Yat Yanaşma Yeri'nin tamamıyla hizmete girmesi ile yat turizminin daha da parlak olacağı, öngörülmüştür (Fethiye, yıl: 20, sayı:5289, 27 Haziran 1980: 1). Yine Ağustos 1980'de Fethiye'ye çok sayıda yatın geldiği, belirtilmiştir. Ağustos 1980'de çok kısa

bir süre içinde Fethiye Yat Yanaşma Yeri'ne en az 10 yatın bağlama yaptığı, bildirilmiştir (Fethiye, yıl: 20, sayı:5325, 8 Ağustos 1980: 1).

Bu dönemde Bodrum'da da denizcilik alanında önemli gelişmeler meydana gelmiştir. Bodrum'un Türkiye yatçılığında ayrı bir yeri vardır. Bodrum Yat Limanı, Türkiye'nin ilk yat limanı olarak 1976 yılında hizmete girmiştir (Güner, 1997: 392- 393). Bu limana zaman içinde bazı eklemeler yapılmıştır. Örneğin; Temmuz 1977'de Bodrum Liman içi mendirek yapımı ikinci kez ihaleye çıkmıştır. Daha sonra Bodrum Belediye Başkanı Hasan Reşat Öncü, inşaatın 605 bin liraya ihale edildiğini, açıklamıştır. Öncü, mendireğin yapılması ile yat ve teknelerin büyük bir ihtiyacının giderilmiş olacağını, belirtmiş ve şöyle bir açıklama yapmıştır: "*Mendirek 3000 metre uzunluğunda ve 20 metre genişliğinde olacaktır. Mendirek aynı zamanda Bodrum'a yurttaşların gezinti yapabilecekleri bir kordon halinde olacaktır. Mendireğin en kısa zamanda tamamlanması için elimizdeki her türlü imkânı seferber edeceğiz.*" (İlk Adım, yıl: 13, sayı: 5259, 21 Temmuz 1977: 1).

1977 yılında Bodrum Yat Limanı'na bazı eklemeler yapılırken, liman doluluk açısından rekora da imza atılmıştır. Örneğin; 20 Temmuz 1977 tarihinde Bodrum Yat Limanı'nın tıklım tıklım dolu olduğu, yerel gazeteler tarafından aktarılmıştır (İlk Adım, yıl: 13, sayı: 5208, 20 Temmuz 1977: 1). Yine, Kıbrıs Barış Harekâtı'ndan sonra Yunanlıların iptal ettiği Bodrum- Kos arasındaki motor seferleri, yapılan resmi temaslar sonunda yeniden başlamıştır. Temmuz 1977'de tekrar başlayan seferler, haftada üç gün olarak tertiplenmiştir. Yaz sezonunda ekim ayına kadar düzenlenen seferler, Bodrum esnafı tarafından sevinçle karşılanmıştır (İlk Adım, Yıl: 13, Sayı: 5266, 28 Temmuz 1977: 1).

Bu dönemde Muğla sahilleri yabancı yatlar ve gemiler açısından oldukça ucuz ve tercih edilir niteliktedir. Bu duruma Bodrum Limanı örnek teşkil eder. 1977 yılında Bodrum Limanı'nda 50 tona kadar olan yatlardan günde 4 kuruş, 200 tona kadar olan yatlardan ise günde 6 kuruş ücret alınmıştır. Bodrum Limanı'na giren gemilerden fener ücreti de tahsil edilmiştir, fakat bu ücret sembolik bir değere sahiptir. Sahil Muhafaza Ekipleri, Kıbrıs'tan gelen gemilerin çoğunluğunun 2450 ton dolaylarında olduğunu, ifade etmiştir. Bu gemiler ancak 197 lira resm vergi ödemiştir. Sahil Muhafaza Ekipleri, diğer gemi ve balıkçı tekneleri için 10 sayfalık bir defter tutulduğunu ve 50

liraya mal olan bu defterlerin gemilere 2 liraya verildiğini, belirtmiştir. Böylece Bodrum Limanı ters bir döngünün içine girmiştir. Sembolik rakamların hiçbir işe yaramadığı da ortadadır. Yerel gazeteler, yukarıda verilen bilgilere dayanarak Bodrum Limanı'nın gemiler için bedava bir cennet olduğu yönünde bir haber yapmıştır (İlk Adım, yıl: 13, sayı: 5412, 19 Eylül 1977: 1).

1978 yılında bir açıklama yapan Bodrum Yat Limanı yetkilileri, Bodrum Yat Limanı'nın 1977 yılında bulunan bazı eksikliklerin giderildiğini belirtmiştir. Bodrum Yat Limanı yetkilileri, 1978 yılında daha fazla yat ağırlamayı beklediklerini belirtmişlerdir (Fethiye, yıl: 18, sayı:4691, 12 Temmuz 1978: 1). Diğer taraftan 1978 yılında Bodrum Limanı adeta otopark haline gelmiştir. Bodrum'a gelen yerli ve yabancı turistlerin gelişigüzel araçlarını park etmeleri yüzünden liman girişine çok sayıda araç park etmiş ve bu durum ulaşımda aksamaya neden olmuştur (Fethiye, yıl: 18, sayı: 4742, 13 Eylül 1978: 1).

24 Mayıs 1978'e gelindiğinde yapımına 1974 yılından bu yana devam edilen Bodrum Liman İçi Rıhtım inşası 4. yılını doldurmasına rağmen bitirilememiştir. 2 milyon 750 bin liraya ihale edilmiş olan liman içi rıhtım inşasının en erken 1979 yılı turizm sezonunda tamamlanması, öngörülmüştür. Yetkililer, rıhtım inşasının bitmesi ile liman dışına demir atan turist gemilerinin rahatlıkla sahile yanaşabileceğini, ifade etmiştir. Ayrıca, inşaatın tamamlanmasından sonra Bodrumluların 20 metre genişliğinde 3 km uzunluğunda bir bulvara da sahip olacakları belirtilmiştir (İlk Adım, yıl: 15, sayı: 5514, 24 Mayıs 1978: 1).

Bodrum'un, yat turizmine yöresel yatlar (Gulet) imal etmesi açısından da önemli bir katkısı vardır. 1978 yılında Bodrum'da 11 adet büyük ve küçük yat yapım tersanesi mevcuttur. Yılda her bir tersane 2- 3 tekne imal ettiğinden tersanelerde adım atacak yer bulunmamıştır. Bu yüzden yatların birçoğu zorunlu olarak denize indirilip, diğer işleri denizde tamamlanmıştır. Barınak olmadığı için yapımı daha tamamlanmamış yatların parçalanma ihtimalleri söz konusu olmuştur. 1976- 1978 yılları arasında yapılan üretimler ile Bodrum'da yat sayısı oldukça artmıştır. Bu dönemde tersane sahipleri, kısa bir süre içinde Bodrum'da ek yat limanı ve barınak yapılmasının zorunlu olduğunu belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 15, sayı: 5401, 12 Ocak 1978: 1).

1979 yılında varlıklı Avrupalıların isteklerini karşılayabilmek için Türkiye'nin ünlü yat ustalarının Bodrum'da toplanarak yeni yat tersaneleri kurmuştur. Bodrum ve çevresi için yat ve tekne yapımıcılığının önemli bir gelir kaynağı haline geldiğini belirten yat yapımıcıları, malzeme ve yetişmiş elaman sıkıntısı çektiklerini belirtmişlerdir. İlçenin 1,5 km içlerinde dahi tersaneler kurulduğunu belirten yapımıcılar, Bodrum'da yapılan yat ve teknelerin tüm dünyanın ilgisine mazhar olduğunu, fakat son dönemlerde çalışacak yetişmiş elaman bulmakta sıkıntı yaşadıklarını belirtmiştir. Ayrıca, yat yapımında kullanılan bazı malzemelerin temininde de sıkıntı yaşanmıştır (İlk Adım, yıl: 15, sayı: 5793, 18 Nisan 1979: 1).

Bu dönemde sadece Bodrum yat yapımıcıları değil, yat işletmecileri de sıkıntılı bir süreç yaşamıştır. 30 Mayıs 1979 tarihli İlk Adım Gazetesi, 1979 yılında ülke ekonomisini kısmen her konuda olumsuz yönde etkileyen mazot darlığının geçimlerini yaz aylarında turizm hareketleriyle sağlayan Bodrumlu yat işletmecilerini de perişan ettiğini belirtmiştir. Yılda sadece 2- 3 ay çalışma imkânı bulunabilen ve Ege'deki turizm hareketlerinde önemli bir yer tutan yat gezilerinin mazot sıkıntısı nedeniyle yapılamadığını belirten Bodrumlu yat işletmecileri şu açıklamayı yapmıştır: *"Bu işin içinden nasıl çıkacağımızı bilemiyoruz, zaten kısa olan turizm mevsimini yarılmaya başladık, ancak mazot yokluğu elimizi kolumuzu bağladı. Bizler geçim darlığına düşerken, ilçe de önemli bir döviz kaybına uğramaya başladı."* (İlk Adım, yıl: 16, sayı: 5834, 30 Mayıs 1979: 1).

1970'li yılların sonlarında Muğla'nın kıyı ilçelerinin neredeyse her birinde yat limanı inşası gerçekleştirilmiştir. Bu ilçelerden biri de Marmaris'tir. Bu çerçevede Temmuz 1977'de Marmaris Yat Limanı çalışmalarına hız verilmiştir. Bayındırlık Bakanlığı, Marmaris Yat Limanı'nın bir an önce tamamlanması için gerekli yardımları Marmaris'e göndermiştir. 3,5 milyon liraya mal olacağı belirtilen yat limanı için yetkililer, Eylül 1977'de tamamlanmasını, umuyoruz, demiştir. Yetkililer, limanın tamamlanmasından sonra ilçeye daha fazla turist gelmesini beklediklerini de ifade etmiştir (İlk Adım, yıl: 13, sayı: 5252, 13 Eylül 1977: 1). Temmuz 1978'de Turizm Bölge Müdürlüğü, Marmaris Yat Yanaşma Yeri'nin inşaatı bitmek üzere olduğu, belirtilmiştir. Proje bedeli 5 milyon lira olan Marmaris Yat Yanaşma Yeri inşası için 1976 yılı sonuna kadar 3 milyon 100 bin lira harcama yapılmıştır. Marmaris Yat

Yanaşma Yeri için 1977 yılında 1 milyon 900 bin lira ödenek ayrılmıştır. Yetkililer, Yat Yanaşma Yeri inşasında dolgu işlemleri ve rıhtım inşasının Temmuz 1978 itibarıyla bitmek üzere olduğunu, açıklamıştır (Fethiye, yıl: 18, sayı:4691, 12 Temmuz 1978: 1). Marmaris Yat Yanaşma Yeri'nin, altyapısı Eylül 1978 tarihinde tamamlanmıştır. Marmaris Yat Yanaşma Yeri'nin, donanımı 1980 yılında tamamlanmış ve yatların hizmetine sunulmuştur. Bu dönemde Marmaris Yat Yanaşma Yeri'ne 249 tekne demirleyebilmiştir (Yurt Ansiklopedisi, 8. Cilt, 1982- 1983: 5908).

Bölgede yat limanlarının inşası ile yat sayısı kısa zamanda artış göstermiştir. Bu artış nedeniyle meydana gelen deniz kazalarında da artış gözlemlenmiştir. Örneğin; Ağustos 1977'de Marmaris'e 2 mil mesafedeki Kumdibi Mevkii'nde İsveç bandıralı bir yat tüp gazının patlaması sonucu çıkan yangın neticesinde batmıştır. Yangın sırasında teknede bulunan Wick Feonar ve Wick Kurt adlarındaki İsveçliler, çevreden yetişen balıkçılar tarafından kurtarılmıştır. Kurtarılan İsveçliler misafir edildikten sonra ülkelerine gönderilmiştir (İlk Adım, yıl: 13, sayı: 5382, 17 Ağustos 1977: 1).

Artan denizcilik faaliyetleri de bazı düzenleme ve denetimleri de gerekli kılmıştır. Marmaris'te 1980 yılı öncesinde motor tarife fiyatları, Marmaris Liman Reisi tarafından belirlenmiştir. 1978 yılında Marmaris Liman Reisi, 100 kuruş ile 25 lira arasında değişen tarifeleri belirlemiş ve uygulamaya koymuştur (İlk Adım, yıl: 15, sayı: 5512, 22 Mayıs 1978: 1).

1980 yılında Muğla Milletvekili Ali Döğeri'nin meclisteki girişimlerinin sonucu olarak devlet, Denizcilik Bankası'na ait Gemlik Feribotu vasıtasıyla Marmaris- Rodos arasında karşılıklı sefer yapmaya başlamıştır. İlk seferinde bir grup fanatik Yunanlı feribotun Rodos Limanı'na yanaşmasını engellemek için taşlı sopalı saldırıda bulunmuştur. Feribotun ikinci Rodos seferinde ise fanatik Yunanlılar ile Yunan güvenlik kuvvetleri arasında çatışmalar çıkmış, feribotun yolcuları ancak güvenlik önlemleri ile karaya ayak basabilmiştir (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6347, 2 Haziran 1981: 1).

Bir Muğla milletvekilinin girişimi ile başlatılan Marmaris- Rodos vapur seferleri yine bir başka Muğla milletvekilinin eleştirisine maruz kalmıştır. CHP Muğla Milletvekili Sami Gökmen tarafından 16 Temmuz 1980 tarihli İlk Adım Gazetesi'ne Rodos-

Marmaris arasında düzenlenen vapur seferlerine dair Şu eleştiri yazısı gönderilmiştir: *“Feribot seferleri ile Rodos’tan Marmaris’e gelen turist aynı gün içinde Rodos’a geri dönmektedir. Yemek kumanyalarını da yanına alan turistler bir gazoz dahi içmeden Marmaris’ten ayrılmaktadır. Marmaris’ten Rodos’a giden turistler ise vapur seferinin uygunsuzluğu nedeniyle Rodos’ta bir gün konaklamak durumundadır. Mevcut Şartlarda düzenlenen vapur seferleri Türk turizmine fayda sağlamak yerine zarar vermektedir.”* CHP milletvekilinin verdiği malumattan da anlaşılacağı üzere yapılan vapur seferleri daha çok Rum turizmine hizmet etmiştir (İlk Adım, yıl: 18, sayı: 7879, 16 Temmuz 1980: 1).

1970’li yılların sonlarında devlet eliyle Muğla Vilayeti’ne yapılan yat limanları, doluluk rekoru kırmıŐ ve kısa zaman içinde ihtiyaca cevap veremez duruma gelmiştir. Muğla Bölge Turizm Mdrlğu’nn verilerine göre, 1981 yılında Muğla Vilayeti’ne toplam 3.869 yat yanaşmıştır. Bu rakam, 1982 yılında 7.086’ya çıkmıştır. 1982 yılında Muğla limanlarına demirleyen 7.086 yatın 2.617’si yerli, 4.469’u yabancılardan oluşmaktadır. 1983 yılında Bodrum Yat Limanı, Fethiye ve Marmaris yat yanaşma yerleri talebi karŐılayamamaya başlamıştır. Bunun neticesinde bu yatırımlara ek tesisler yapılması planlanmıştır (Yurt Ansiklopedisi, 8. Cilt, 1982- 1983: 5908).

20 Eylül 1980 tarihinde iktidara gelen ve 3 yıl 3 ay iktidarda kalan 44. Türkiye Büyük Millet Meclisi (Ulus) Hükümeti Programı’nda; deniz ulaşımını geliştirmek ve bu alandaki döviz gelirini yükseltecek önlemlerinin alınacağı, ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP44.htm>). Muğla’da deniz ulaşımı ve bu vasıta ile gelir elde edilebilecek önemli kıyı Şehirlerinden birisidir. 1980’li yılların başlarında Muğla Vilayeti’ne denizden birkaç farklı yoldan ulaŐılabilmektedir. Denizcilik Bankası’nın yaz aylarında İstanbul- İŐkenderun seferine çıkan gemileri Bodrum, Marmaris ve Fethiye limanlarına uğramaktadır. 1980’lerin başında bu sefere çıkan gemilerin yaz sezonunda ayda yalnızca 4 kez Bodrum, Marmaris ve Fethiye’ye uğradığı dikkate alınırsa, bu yolun il ulaşımında önemini zamanla yitirdiği söylenebilir (Yurt Ansiklopedisi, 8. Cilt, 1981- 1983: 5907). Diğer bir yol, Bodrum- İŐtnky ve Marmaris- Rodos arasında motorla yapılan ulaŐımdır. Bu gzerghlar özellikle yabancı turistler açısından önem verilen bir yoldur. Bu hatta alıŐan Yunan gemileri 1974 Kıbrıs Harekti’ndan sonra seferlerini durdurmuŐ ve bir süre sonra bunların



yerini Türk motorları almıştır (Yurt Ansiklopedisi, 8. Cilt, 1981- 1983: 5908). 1980’li yıllarda Marmaris- Rodos ve Bodrum- İstanköy seferini yapan üçer tane turizm-seyahat şirketi vardır. Marmaris- Rodos ve Bodrum- İstanköy arasında, pazar günleri hariç her gün seferler düzenlenmektedir (Yurt Ansiklopedisi, 8. Cilt, 1981- 1983: 5908).

Muğla’ya denizyoluyla üçüncü ulaşım olanağı yat vasıtası ile yapılan seyahatlerdir. Bölgede turizmin yaygınlaşmasına paralel olarak yatçılık da zamanla gelişmiştir. 1980’li yıllardaki atılımlarla yatçılık turizme kazandırılmıştır. Yat turizmin ana omurgası sayılan tekne yapımıcılığının Bodrum’da uzun bir geçmişi vardır. Fakat 1960 yılına gelinceye kadar Bodrum’da yalnızca balıkçı- süngerci tekneleri yapılmıştır. Halikarnas Balıkçısı ve arkadaşları, misafirlerini turlara bu tekneler vasıtası ile çıkarmıştır. 1960’lı yıllarda Mavi Yolculuğun yaygınlaşması ile beraber gezi teknesi yapımıcılığı da başlamıştır. Bu yıllarda yaşanan canlılık iç turizm vasıtası ile olmuştur. Mavi yolculuk, Bodrum- Marmaris, Marmaris- Fethiye ve Fethiye- Antalya arasında yapılmıştır. Mavi yolculuğun süresi 7 ile 15 gün arasında değişmiştir (Yurt Ansiklopedisi, 8. Cilt, 1982- 1983: 5908).

1970’li yıllara kadar daha çok iç turizme yönelik bir etkinlik olan yatçılığın, 1980’li yıllarda hem çapı büyümüş hem de bu alan dış turizme açılmıştır. Turizm Bankası’nın, verdiği krediler ile yatçılık özendirilmiştir. 12 Mart 1982 tarihli Turizm Teşvik Kanunu, ilgili bakanlıktan izin almak kaydıyla, gerçek ve tüzel şahısların yat limanı işletmeciliği yapabilmelerine olanak tanımıştır. Yasa, yabancıların da yat turizmi işletmeciliği yapmasını, “Türk uyrukluların ortaklığı” koşuluyla izne bağlamıştır. Adı geçen yasa; yabancı yatların bakım, onarım, kızaklama amacıyla Türkiye’de 2 yıla kadar kalabilmelerine olanak tanımıştır. Bu mevzuat alanındaki düzenlemeyi müteakip, Marmaris ve Bodrum’da üst ve orta grup müşterilere hizmet eden yerli ve yabancı ortaklığında birçok işletme tesis edilmiştir. Yatçılık teşekkülleri turizm şirketleri ile iş birliği yaparak müşteri bulmakta ya da teknelerini mürettebatsız olarak turist gruplarına kiralamakta başarı elde etmiştir (Yurt Ansiklopedisi, 8. Cilt, 1982- 1983: 5908).

Bu dönemde Muğla’da deniz ulaşımı alanında devletin doğrudan girişimleri olmuştur. Bu girişimlerin nedeni ise, Yunan hükümetinin adalar ile Muğla kıyıları arasında sefer

yapan Rum teknelerinin seferlerini engellemesidir. 14 Nisan 1981 tarihinde Muğla Valisi Çetin Birmek, Gemlik Gemisi'nin Haziran 1981'den itibaren Rodos- Marmaris arasında turist taşımaya başlayacağını açıklamıştır. Birmek, gelecek olan turistlerin her türlü ihtiyacının anında karşılanacağını ve bu amaçla Marmaris Belediyesi tarafından inşa edilen hizmet binasının açılışının yapılacağını belirtmiştir. Marmaris Belediye Başkanı Adil Olcay, Marmaris Limanı'nın önüne yapılan hizmet binasının, gümrük, polis ve kambiyonun hemen yanında olduğunu belirtmiştir. Tüm birimlerin yan yana olması sayesinde turistler hiçbir güçlükle karşılaşmadan hızlı bir şekilde yurda giriş çıkış yapabilmektedir. Yıllardır Marmaris- Rodos arasında seferler düzenleyen Hüseyin Poyraz, devletlerarası anlaşmaların kendileri için olumlu sonuçlar verdiğini ve son dönemde Yunan makamları tarafından iyi karşılandıklarını belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6303, 14 Nisan 1981: 1). 1980 yılında zarar etmesine rağmen Gemlik Gemisi, Marmaris- Rodos seferlerini ara vermeden sürdürmüştür. Feribot 1981 yılının ilk seferine özel tören ve folklor gösterileri ile uğurlanmıştır. Seferler ile ilgili olarak Marmaris Liman Müdürü İbrahim Yalkın, açıklamada bulunmuştur. Yalkın, önceki yıllarda Rodos'a geçici belge ile seyahat edilebildiğini, 1981 yılından itibaren pasaportunda vizesi olmayanın Gemlik Feribotu ile Rodos'a geçmesine izin verilmediğini, belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6347, 2 Haziran 1981: 1). Gemlik Vapuru, 3 Haziran 1981 tarihinde ilk defa gerçekleştirdiği Marmaris- Rodos seferinden sadece 8 turistle dönmüştür. Geminin kaptanı Sabit Oğuz, Rodos'tan gemiye ilk binen Alman turist Triedeike Deislocu'nun çiçeklerle karşılandığını, belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6349, 4 Haziran 1981: 1). Gemlik Gemisi, seferlere bir ay devam ettikten sonra seferlerini durdurmuştur. Ege Seyahat Acenteleri Derneği Başkanı Doç. Dr. Ergun Göksan, Gemlik Vapuru'nun 1980 yılındaki başarısızlığının üstüne 1981 yılında da seferlerine devam etmesinin başlı başına hata olduğunu, açıklamıştır. Ergun Göksan; seferlerdeki başarısızlığı ise, uygulamadaki aksaklıklara, bağlamıştır. Göksan, Rodos'ta Gemlik Gemisi adına bilet satışı yapacak bir ofisin dahi bulunmamasını da uygulama hatasına örnek olarak göstermiştir (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6265, 14 Haziran 1981: 1).

Denizcilik Bankası Genel Müdür Muavini ve Yönetim Kurulu Üyesi Erol Tarhan, Gemlik Vapuru turist olmasa dahi Rodos seferlerine devam edecek, demiştir. Gemlik Vapuru seferleri adına bilet satacak bir ofis açmak istediklerini belirten Tarhan, tüm

uğraşlarına rağmen Rodos'ta bir ofis bulamadıklarını belirtmiştir. Haziran 1981'de seferlerinde ortalama 5 ila 10 yolcu taşıyan vapur, yolcu sayısı sıkıntısı devam etmesine rağmen seferlerini sürdürmüştür (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6261, 10 Haziran 1981: 1)

Haziran 1981'de Yunanistan ve adalarda peş peşe depremler yaşanması üzerine, turistler başta Marmaris olmak üzere sahillerimize akın etmiştir. Bu durum Marmaris Yat Limanı'nın ihtiyaca karşılık veremez hale sokmuştur. Beklenenin üzerinde yat gelmesinin yat limanında yetersizliğe neden olduğunu belirten yetkililer, Marmaris'e beklenenin çok üzerinde turist geldiğini ve bölgenin altın çağını yaşadığını, ifade etmiştir (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6349, 4 Haziran 1981: 1).

1 Eylül 1981 tarihinde Denizcilik Bankası, tadilattan geçirdiği modern Gökçeada Feribotu ile Marmaris- Rodos seferlerine yeniden başlatma ve yıl boyu sürdürme kararı almıştır. Türkiye Seyahat Acenteleri Genel Başkanı Özcan Yuvalı, kararı olumlu karşıladıklarını, belirtmiştir. Yuvalı, seferlerin başlamasında derneklerinin başbakanlık ve bakanlıklar nezdindeki girişimlerinin etkili olduğunu, açıklamıştır. Özcan Yuvalı, seferlerin yeniden başlamasının Türk turizmi açısından da oldukça önemli olduğunu, dile getirmiştir. Daha önce bahsedildiği üzere Gemlik Vapuru'nun seferleri zarar ettiği gerekçesi ile durdurulmuştur (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6396, 30 Temmuz 1981: 1).

1982 yılından itibaren Rodos seferlerinde oluşan boşluğu Marmarisli iş adamı Doğan Tugay'ın Marmaris isimli gemisi kapatmıştır. Marmaris Gemisi, 1982 kış aylarında da haftada iki gün sefer düzenleyerek turizme hizmet etmiştir (İlk Adım, yıl: 20, sayı: 6678, 11 Kasım 1982: 1).

Mayıs 1982'de Rodos Valiliği, Türk turizmini hedef alan bir karara imza atmıştır. Buna göre Rodos'a gelen turistlerin günübirliğine Türkiye'ye geçmesi yasaklanmıştır. Karar, havayolu ile gelen tüm turistlere tebliğ edilmiştir. Karara aykırı hareket eden turistlerin dönüş uçuşları için uçağa alınmayacağı da duyurulmuştur. Diğer yandan pasaportlarında otomobiliyle seyahat ediyor ibaresi bulunan turistlerin de otomobilleri olmadan Türkiye sınırlarından giriş çıkışları Türk hükümetince yasaklanmıştır. Önceki uygulamada ise, Datça, Bodrum ve Marmaris'ten adalara geçmek isteyen turistler

otomobillerini gümrüğe teslim edip, seyahat sonunda geri almakta idiler. Seyahat acenteleri yetkilileri, yasağın turizmimiz açısından bir getirisi olmayacağını, belirtmiştir. Acente yetkilileri, turistlerin otomobilleri için navlun olarak bıraktıkları paranın adalarda harcadıklarından çok daha fazla olduğunu dile getirmiştir. Acente yetkilileri, yasaktan ziyade bir çözüm bulunması üzerinde çalışılması gerektiğini, dile getirmiştir (İlk Adım, yıl: 2, sayı: 6523, 4 Mayıs 1982: 1).

Bu dönemde Muğla Valiliği Muğla'daki yatçılık faaliyetlerini de organize etmiştir. Kasım 1981'de dönemin Muğla Valisi Kemal Nehrozoğlu beraberinde Muğla Emniyet Müdürü Nuri Esirgen olduğu halde Bodrum'da dünyaca ünlü yatları inşa eden tersane sahipleri ile bir toplantı yapmıştır. Nehrozoğlu'nun çağrısı ile yapılan toplantıya, Bodrum Kaymakamı Mustafa Soycan, Belediye Başkanı Ertuğrul Önüt, Yat Limanı Müdürü Baysal Gürer ve 28 tersane sahibi katılmıştır. Tekne sahiplerinin sorunlarının görüşüldüğü toplantıda olumlu birçok karara imza atılmıştır. Toplantının açılış konuşmasında Vali Nehrozoğlu, Bodrum, Bozburun ve Marmaris'te irili ufaklı tekne yapan birçok tersanenin bulunduğunu belirterek, bunların her birinin birçok sorunu olduğunu ve sorunlara çözüm getirmek amacıyla bu toplantıyı tertitlediklerini, belirtmiştir. Toplantıda Nehrozoğlu'nun önerisi ile kredi alma olanağı olan bir birliğin kurulması için tekneçiler arasından kurucu bir heyet seçilmiştir. 5 kişiden oluşan heyet, hukuki araştırmalar yapmak üzere ilk görevine başlamıştır. Vali, yaptığı bu görevlendirmeden sonra tekrar Bodrum'a gelerek heyetin çalışmaları hakkında bilgi almıştır. Vali'nin ilgisi Bodrumlu tersaneçiler ve halk tarafından takdirle karşılanmıştır (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6383, 19 Kasım 1981: 1).

1980'li yıllarda büyük gelişme kaydeden Bodrum'daki tekne imalatçılığı orman Genel Müdürlüğü'nün hatalı tutumuyla zor günler de geçirmiştir. Bu dönemde Bodrumda 23 tezgâh, 72 ortak ve 400 civarında kalfa ve çırak vasıtası ile tekne imal edilmektedir. Orman Genel Müdürlüğü, önceden tekne yapımcılarının ihtiyaçları olan eğri keresteleri ihaleye girmeden almalarına imkân sağlamaktadır. 1983 yılından itibaren alınan bir kararla tekne yapımcılarının da ihale usulüyle kereste almaları yönünde bir karar almıştır. Mevcut durum da tekne yapımcılığını zora sokmuştur (Bodrum Ekspres, sayı: 84, 1- 8 Nisan 1983: 1). Bodrum Tekne Yapımcılar ve Bakımcılar Derneği Başkanı Erol Özyurt, yaşanan sıkıntı ile ilgili şu açıklamayı yapmıştır:

*“Önceden Liman Başkanlığı’ndan keşif özeti çıkartıyor, Orman Bölge Şefliğinden de ihtiyaç belgesi alarak kullanacağımız keresteyi seçerek alıyorduk.”* Gerçekten de tekne yapımcılığında kullanılan kerestenin teknenin bazı kısımlarında eğri ve bazı kısımlarında da budaksız olması gibi özel şartları bulunmaktadır. Tekne yapımçıları istedikleri keresteyi seçememeleri nedeniyle zor durumda kalmışlar ve tezgahlarındaki tekneleri tamamlamakta güçlük çekmişlerdir (Bodrum Ekspres, sayı: 88, 29 Nisan- 6 Mayıs 1983: 1).

Bodrum sadece yatçılık ile değil, aynı zamanda sualtı araştırmaları ile de gündeme gelmiştir. 1982 yılında Avrupa Konseyi tarafından düzenlenen Uluslararası Sualtı Yaz Okulu’na Yunanistan ve Türkiye talip olmuştur. Avrupa Konseyi Yaz Okulu’nun Bodrum’da açılmasına karar vermiştir. Temmuz- Ağustos arasında düzenlenecek yaz okuluna Yunanistan katılmama kararı alırken, Fransa dahil olmuştur. Yaz okulunun sorumlu yöneticiliğine Bodrum Müze Müdürü Oğuz Alpözen getirilmiştir. Okulun müdürlüğünü ise Amerikalı George Bass üstlenmiştir. Okulda öğretim üyesi olarak Sualtı Arkeoloji Profesörü Peherhia ve yardımcısı Pommey görev almıştır. Proje kapsamında 30- 31 Temmuz tarihlerinde sualtı bilimi ile ilgili bir toplantı da tertip edilmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 37, 17- 23 Nisan 1982: 1).

Türkiye yatçılığında önemli bir yeri olan Bodrum Yat Limanı, 1981 yılı başlarında bir fırtınaya maruz kalmıştır. 14 Ocak 1981 akşamını 15 Ocak 1981’e bağlayan gece meydana gelen sağanak yağış ve fırtına Bodrum’da yeni yapılan ve turizm sezonunda hizmete girmesi planlanan yat limanına büyük hasar vermiştir. 1981 yaz sezonuna yetiştirilmesi planlanan 100 tekne kapasiteli yat limanının yapılmış olan beton blokları fırtına sırasında yerlerinden sökülerek denize sürüklenmiştir. Bu arada şantiye taş kalıpları da denizde kaybolmuştur. Yetkililer, yaşanan afeti şu şekilde anlatmıştır: *“Yağmurla birlikte başlayan fırtınanın Nuh tufanını anımsattı ve deniz kabararak sahildeki tüm işyerleri ve evlerin zemin katlarını sularla kapladı. Bu arada yat limanı inşaatı da adeta yok oldu. Fırtına sonrasında bazı tekneler parçalandı, 3 tekne battı, fakat her şeye rağmen yat limanının yeniden yapımına başlanarak en kısa sürede bitirilecek.”* (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6230, 15 Ocak 1981: 1; İlk Adım, sayı: 6263, 24 Şubat 1981: 1). Bodrum Yat Limanı’nın lodosa karşı korunaksız olduğunu yaşanan bu afet göstermiştir.

Ekim 1981’de Bodrum Yat Limanı’nın bakım çalışmaları sebebi ile geçici bir süre kapatılması haberleri basında geniş yer bulunca Bodrum Kaymakamı Mustafa Soycan, yat limanının kapatılması ile ilgili ne bakanlıktan ne de başka bir resmi kuruluştan hiçbir emir yoktur, açıklamasını yapmıştır. Başkan, konunun tamamen yat limanı müdürlüğünün bireysel hareketlerinden kaynaklandığını belirtmiş ve incelemeler tamamlandığında konu ile ilgili daha net bir açıklama yapacağını, dile getirmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 17, 16- 22 Ekim 1981: 1). Kasım 1981’de Bodrum Yat Limanı’nda yapılacak inşaat dolayısıyla Bodrum Yat Limanı’nda bulunan teknelerin Kuşadası Yat Limanı’na sevki planlanmıştır. Bu karara karşın Turizm Bankası ile Bodrum Yat Limanı’nda kışlamak için kontrat yapmış olan yerli yat sahipleri, limanı boşaltıp Kuşadası’na gitmek istememiştir. Diğer yandan yabancı yat sahipleri de Kuşadası’na gitmek yerine Yunan adalarındaki tesislere gitmeyi tercih etmişlerdir. Kuşadası’na sevki düşünülen tekne sayısı ise 88 olarak belirlenmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 15, 25 Eylül- 1 Ekim 1981: 1). Kasım 1981’de tekneler Bodrum Yat Limanı’ndan birer birer ayrılmıştır. Bu dönemde limanda sadece 5- 6 tekne kalmıştır. Yat Limanı Müdürlüğü’ne Turizm Bankası tarafından bir yazı gönderilmiştir. Bu yazıda gerek yat limanının gerekse tekne ve mürettebatının emniyet ve güvenliğini sağlamak bakımından 1981- 1982 kış döneminde işletmede teknelerin kışlamamasına karar verilmiştir. Ancak öteden beri limanda kışlayan ve bu yıl da limanda kışlamaya devam etmek isteyen tekneler için şu şartlar belirlenmiştir: *“Tekneler, içlerinde bir mürettebatla birlikte kışlamaları halinde ve ayrıca kendilerinin hava ve deniz şartlarından zarar görmeleri durumunda işletmenin sorumlu tutulamayacağını kabulleri, yat limanında diğer teknelere ika edecekleri hasardan, iskele ve rıhtımlara teknelere verilebilecek hasarlardan sorumlu olduklarını noterden taahhüt etmeleri halinde kalabileceklerdir.”* Bu yazı üzerine bazı tekne sahipleri teknelerini Bodrum’da karaya çekmişlerdir (Bodrum Ekspres, sayı: 20, 13- 19 Kasım 1981: 1).

Ocak 1981’de yaşanan olayın bir daha yaşanmaması için Bodrum Yat Limanı, 15 Kasım 1981 tarihinden itibaren 1981- 1982 kış ayları boyunca bakıma alınmıştır. Bakım ile ilgili açıklama yapan Bodrum Yat Limanı Müdürü Baysan Gürer, şöyle demiştir: *“Yat Limanı senelerden beri ihmal edilmiştir. Öncelikle lodosa karşı korunaksızdır. Geçmiş senelerde mendirek yapımı için gerekli girişimlerde bulunduk, fakat sonuç alamadık. 1981 yılında limana zorlukla yat aldık. Tepecik Camii yanındaki*

*rihtım yapılıncaya, daha fazla dalga almaya başladık. Rihtıma çarpan dalga yat limanına girmektedir. Acilen kale tarafındaki mendirekten Bardakçı yönüne bir uzantı yapılması gerekmektedir.”* Gürer, yapılması gereken 125 metrelik mendirek için Milli Güvenlik Konseyi’nden bazı üyelerin çalışmalar yaptığını, belirtmiştir. Gürer, bazı konsey üyelerinin Limanlar Bölge Müdürlüğü nezdinde girişimlerde bulunduğunu, aktarmıştır. Bu arada Bodrum Yat Limanı’nın üst tesislerinin yapımına 1976 yılında başlanması gerekirken, inşaat ruhsatı alınmadığı için başlanamamıştır. Üst yapı tesislerinin ihalesi 1981’de yapılmış ve 12 Temmuz 1981 yılında başlanmıştır. Üst tesis ve genel hizmet üniteleri tamamlandığında Bodrum Yat Limanı’nda Yat Limanı Müdürlüğü, Gümrük Müdürlüğü, Sahil Sıhhiye, Gümrük, Pasaport, Banka, PTT, Liman Bürosu, kafe ve dükkânlardan oluşacak tesislerin 31 Aralık 1981 tarihinde tamamlanması hedeflenmiştir. 1981 yılında 110 tekne kapasiteli Bodrum Yat Limanı’nda ortalama günlük 85 tekne demirlemiştir. 1981 yılında Bodrum Yat Limanı’nda su sorunu bulunmaktadır. Liman Müdürü Baysan Gürer, su sıkıntısını turistlerin duş almalarını dahi sağlayamıyoruz, ifadeleri ile dile getirmiştir. Bu dönemde liman müdürlüğü, teknelerin akaryakıt ihtiyaçlarının karşılanması için altyapı çalışmaları yapmayı da öngörmüştür (Bodrum Ekspres, sayı: 10, 21- 27 Ağustos 1981: 1).

Muğla’nın yat turizmi için çok uygun bir coğrafya olması ve Dalaman Havalimanı’nın hizmete girerek bölgeye ulaşımı kolaylaştırması ile yabancı yat şirketlerinin Muğla’ya alakası birden artmıştır. Kasım 1981’de “English Yatch Cruising Association Şirketi” Genel Müdürü Eric Richarson, inceleme gezisi için Datça, Bodrum, Marmaris, Fethiye ve Köyceğiz’e gelmiştir. Sahillerdeki yat turizmi ile ilgili bilgi alan olan Richarson, Dalaman Havalimanı’nı da ziyaret edip yetkililerden bilgi almıştır. Richarson’n genel müdürlüğünü yaptığı yat şirketi 1980 yılından itibaren 2 sezon Rodos- Daçta arasında yat seferleri düzenlemiştir. Richarson inceleme gezisinde şunları söylemiştir: “*Ön çalışma yapmak için Türkiye’ye geldik. Konaklama tesisleri yeterli ise, turistleri Dalaman Havalimanı vasıtası ile buraya getirmeyi planlıyoruz. Burada 120’şer kişi ağırlayabilen 15 günlük yat turları yapmayı planlıyoruz. Rodos’ta bulunan 14 yatımızı buraya getirip, tadilatlarını da burada gerçekleştireceğiz. Türk yetkililer bize resmi işlemler konusunda çok kolaylık sağlıyor. Ayrıca Ege sahillerini cennet olarak nitelendiriyorum.*” (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6368, 2 Kasım 1981: 1).

1958 yılında inşa edilen Bodrum Limanı'nın 1981 yılından itibaren yetersiz olduğu yönünde şikâyetler oluşmaya başlamıştır. Limanın yetersiz olmasının Türk turizmini ve ihracatını baltaladığı iddia edilmiştir. Büyük tonajlı yük ve turist gemileri Bodrum Limanı'na yanaşamadığı için olumsuz propaganda da oluşmuştur. Yaz sezonunda devamlı olarak haftada iki gün Bodrum'a gelen Ugand Okul Gemisi ile Afrodit adlı turist gemisi Bodrum'u programlarından çıkarıp, sadece Yunan Adası İstanköy'e uğrayacaklarını, açıklamıştır. Bu arada mandalina, sünger ve incir gibi ihraç ürünlerinin deniz yolu yerine karayolu ile gönderilmek zorunda kaldığı, bunun da ülke ekonomisine kayıp yaşattığı, dile getirilmiştir. Bu nedenle Bodrum Kaymakamlığı ve Bodrum Belediye Başkanlığı'nca Bodrum Limanı'na bir an önce ek ünitelerin yapılması için yetkililerle temasa geçilmiştir (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6398, 7 Aralık 1981: 1).

Bodrum'da turizmden çok daha köklü bir geçmişi olan süngercilik faaliyetleri 1980 yıllarında da sürdürülmüştür. Haziran 1981'de Bodrum Sünger Geliştirme İşleme İstasyonu ve Eğitim Merkezi Tesisleri'nin inşaatının ikinci kısmına başlanmış ve tesisin 1982 yılı içinde açılması hedeflenmiştir. Bodrum ve çevresinde süngerciliğin geliştirilmesi, bakım, işleme ve ihracatın gerçekleştirilmesi amacıyla tesisin yapımına 1975 yılında başlanmıştır (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6349, 4 Haziran 1981: 1). 1982 yılında da Yunanlı tüccarların sadece çok kaliteli süngerleri almasından dolayı, Bodrumlu sünger avcıları güç durumda kalmıştır. Bodrumlu sünger avcıları konu ile ilgili şunları dile getirmiştir: *“Ege'nin en kaliteli süngerleri bizim sularımızda yetişiyor, Yunanlı tüccarlar bizden aldıkları kaliteli süngere kendilerininkini de karıştırıp diğer ülkelere satıyorlar. Böylece bir taşla iki kuş vurmuş oluyorlar. Hem ellerindeki mal satılıyor hem de bizim süngerlerimiz sayesinde fiyatlarını arttırıyorlar. Devlet elimizden tutup destek sağlasa Yunanistanlı tüccarlar bizden bir kilo dahi sünger alamaz ve böylesine kolay şekilde döviz elde edemez.”* (İlk Adım, yıl: 20, sayı: 6666, 30 Ekim 1982: 1).

Muğla Vilayeti'nde bulunan limanlar sadece turizm üssü değil aynı zamanda bir ithalat vasıtası da olmuştur. Örneğin; Fethiye Ticaret Odası, Nisan 1981- Eylül 1981 arasındaki 6 aylık dönemde Fethiye ve Göcek limanlarından çeşitli ülkelere 42 bin 750 ton krom madeni ihraç edildiğini, açıklamıştır. Fethiye Ticaret Odası yetkilileri,



Türkiye krom üretiminin önemli bir bölümünün bu bölgede gerçekleştirildiğini, belirtmiştir. 1981 yılında başta Amerika olmak üzere Fransa, Çekoslovakya, İsviçre ve Finlandiya'ya yapılan ihracattan 3 milyon 157 bin 235 dolar döviz girdisi sağlanmıştır (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6368, 7 Kasım 1981: 1).

Bölgedeki yatçılık faaliyetlerinin gelişimini göstermesi açısından yabancı yat şirketlerinin kayıtları da önemlidir. 1981 yılında Bodrum'da hizmet vermeye başlamış olan İngiliz Yachtour Limited Şirketi, 1982 sezonu sonunda 1982 yılı bilançolarını açıklamıştır. Firma, 1982 yılında 1046 turiste 32 yat vasıtası ile 7 ay hizmet vermiştir. Bodrum'da 32 yatla hizmet veren firma yat sayısını 1983 yılında 44'e çıkarma kararı vermiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 45, 19- 26 Kasım 1982: 1).

1981 yılında Marmaris'e gelen yatlar, Marmaris Yat Limanı'nın ihtiyaca cevap verememesinden dolayı açıklara demirlemek durumunda kalmıştır. Yetkililer, Marmaris'e beklenenden çok fazla turist geldiğini ve bunun için yat limanı altyapısının genişletilmesi gerektiğini, belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6263, 24 Şubat 1981: 1). 1981 yılında yapımı tamamlanıp hizmete açılan Marmaris Yat Limanı ile Liman Rıhtımı ilçeye Avrupai bir görüntü vermiştir. Birtat Restoran'ın önünden başlayarak Marmaris Kalesi'nin eteklerine kadar uzanan yat limanının rıhtımına bağlı bulunan çoğunluğu yabancı bandıralı yatlar Avrupai görüntüyü tamamlayan figür olarak dikkat çekmiştir. Denizin bir hayli doldurulması ile kazanılan rıhtımın kenarlarına yapılan çay bahçeleri konukların uğrak yeri haline dönüşmüştür. Yalı Caddesi üzerindeki kumsal bölüme geçmişte yapılmış olan lokanta ve çay bahçelerinin yıkılması ve bu alanın plaja dönüştürülmüş olması Marmaris Yat Limanı civarına olan ilgiyi arttırmıştır (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6353, 9 Haziran 1981: 1).

30 Ekim 1982'de, 1981 yılında kısmen hizmete giren Marmaris Yat Limanı'nın genişletileceği açıklanmıştır. Yapılan planlamaya göre uluslararası hüviyete sahip olması planlanan yat limanının standart seviyeye çıkartılma çalışmalarının 1983 yılında başlayıp, 1985 yılında tamamlanması, öngörülmüştür. Marmaris Yat Limanı'nın 600 yat kapasiteli bir liman haline getirileceği, ifade edilmiştir (İlk Adım, yıl: 20, sayı: 6668, 30 Ekim 1982: 1).

Marmaris- Rodos arasında turist taşımacılığı yapan sadece Türkler ve Rumlar değildi, korsan taşımacılık yapanlar da vardı. 1978 yılında Marmaris'e tatil için gelen Alman Joseff- Renata Welcsberger çifti, 1981 yılında satın aldıkları bir yat vasıtası ile Rodos'tan Marmaris'e 1981 yılı yaz sezonunda sadece iki ay içinde 3.212 turist taşımıştır. Çiftin davranışı Marmaris Belediye Başkanı Adil Olcay tarafından ödüllendirilmiştir. Türk misafirperverliğine hayran olduklarını belirten çift, turist taşıyarak para kazandık, tatil yaptık ve aynı zamanda Marmaris turizmine hizmet ettik, demiştir (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6358, 20 Ekim 1981: 1).

Bu yıllarda mevcut limanlara yenilerinin ilave edilmesi yönünde çalışmalar olmuştur. Bu girişimlerden en önemlilerinden birisi de Dalaman Havalimanı'na bağlı bir liman inşası gösterilebilir. 7 Kasım 1981 tarihli İlk Adım Gazetesi, Dalaman Havalimanı'nın denize yakın kısmında yapımına başlanan dalgakıranın beton blok dökme ve denizi doldurma işlemleri Kasım 1981 itibari ile sürdürüldüğünü, belirtmiştir. Yetkililer kısa sürede 2 bine yakın betonarme dubanın döküldüğünü, belirtmiştir. Hazırlanan dubaların özel araçlarla denize yerleştirilmesi planlanmıştır. Uzmanlar, dalgakıranın bir kısmının daha sonra yat limanı haline getirileceğini, açıklamıştır. Böylelikle yat turizminin bölgede gelişeceği öngörülmüştür. Yat limanının yapılması ile birlikte Avrupa'dan havayolu ile gelen turistlerin, yat limanı vasıtası ile turistik merkezlere sevk edilmesi, öngörülmüştür (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6368, 7 Kasım 1981: 1).

Haziran 1982'de turizm sezonunun açılması ve Dalaman Havalimanı'nın da hizmete girmesi ile Marmaris'te bütün konaklama tesisleri dolmuştur. Ayrıca yabancı turistlerin Rodos'a gidip gelebilmesi için Marmaris- Rodos hattında motor seferleri başlatılmıştır (Fethiye, yıl:21, sayı: 8860, 1 Haziran 1982: 1).

1972- 1982 yılları arasında Muğla limanları vasıtası ile ülkeye giriş yapan yabancıların sayısı bölgedeki turizm hareketlerinin açıklaması açısından önemlidir.

**Tablo- 2: 1972- 1982 Yılları Arasında Muğla Limanları Vasıtası İle Türkiye'ye Giriş Yapan Yabancı Sayısı (Turizm İstatistikleri)**

Yıl	Muğla Limanlarından Giriş Yapan Yabancı Sayısı	Muğla Limanlarından Çıkış Yapan Yabancı Sayısı
1972	131.146	129.245
1973	104.208	100.807
1974	89.689	89.577
1975	42.886	42.853
1976	66.082	65.970
1977	50.600	49.122
1978	54.320	53.171
1979	35.557	38.591
1980	30.341	30.340
1981	35.952	36.640
1982	33.358	33.240

1972- 1982 yılları arasında Muğla'da deniz vasıtası ile gelen yabancıların sayılarına bakıldığı zaman dikkate değer bir azalma gözlenmiştir. 1980'li yıllarda ülkede meydana gelen iç karışıklıklar bu durumda etkili olmuştur. Bir diğer önemli nokta ise yabancıların ülkede kalış sürelerinin az olmasıdır (1972 Turizm İstatistikleri, 1973: 7, 12; 1973 Turizm İstatistikleri, 1973: 7, 12, 18; 1974 Turizm İstatistikleri, 1976: 7, 12; 1975 Turizm İstatistikleri, 1977: 11, 14, 27; 1976 Turizm İstatistikleri, 1978: 3, 8, 19, 20; 1980 Turizm İstatistikleri, 1980: 2, 4, 10, 12, 18, 20, 26, 28; 1981 Turizm İstatistikleri, 1982: 2, 4; 1982 Turizm İstatistikleri, 1983: 2, 4).

### **2.3. Havayolu Ulaşımı**

1970'li yıllarda Muğla'da yapılması planlanan havalimanı ile ilgili çalışmalar sürmüştür. 9 Mart 1972'de tarihinde İzmir'e gelen Turizm ve Tanıtma Bakanı Erol Yılmaz Akçal, Muğla'ya yapılacak havalimanının yanında bölgenin yeni havalimanlarına da ihtiyacı olacağını belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 7, sayı:2809, 10 Mart 1972: 1). Bu açıklama bölgede yapılması planlanan ikinci bir havaalanının da habercisi olarak nitelendirilmiştir.

Bu dönemde hava ulaşımının iyileştirilmesine dair çalışmalar hükümet programlarına da yansımıştır. 22 Mayıs 1972 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 11 ay iktidarda kalan 35. TBMM (Melen) Hükümeti Programı'nda; hava meydanları ile hava ulaştırma filosunun artan ihtiyaçlara göre geliştirilmesi faaliyetlerine devam edileceği, açıklanmıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP35.htm>).

Bu dönemde bir yandan havalimanının Dalaman'a konumlandırılması çalışmaları sürerken, diğer taraftan da bilgi kirliliği yaşanmıştır. 21 Haziran 1972 tarihli Dalaman Köyceğiz Gazetesi ise, havalimanının nereye konumlandırılacağına halen belli olmadığı malumatını aktarmıştır. Gazete, havalimanı kurulmak istenen değişik alanlardan ve konumlarından bahsettikten sonra, inşa için en uygun alanın Muğla Merkez İlçe olduğu fikrini savunmuştur (Dalaman Köyceğiz, yıl: 3, sayı: 753, 21 Haziran 1972: 1).

Daha önce İzmir, Aydın ve Denizli vilayetleri Muğla'da bir havaalanı inşasına karşı çıkmasına rağmen, 1973 yılı Ocak ayına gelinene kadar havalimanı için Muğla'ya oldukça heyet gelmiş ve birçok incelemelerde bulunmuştur. Dolayısıyla havalimanının Muğla'nın uygun görülecek bir noktasına yapılması kuvvetle muhtemeldir (Fethiye, yıl: 13, sayı:3021, 25 Ocak 1973: 1).

12 Ocak 1973 tarihinde Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay, Çankaya Köşkü'nde kabul resmi düzenlemiştir. Bu kabul törenine katılan Turizm ve Tanıtma Bakanı Erol Yılmaz Akçal, Muğla'da havalimanı yapımına 1973 yılı içinde başlanacağını açıklamıştır. Böylece İzmir, Aydın ve Denizli çevrelerinin tüm olumsuz çalışmalarına rağmen havalimanının Muğla'da kurulması büyük ölçüde kesinleşmiştir. Muğla Valisi Özer Türk'ün müspet çalışmaları, havalimanının Muğla'da inşa edilmesine önemli rol oynamıştır (İlk Adım, yıl: 9, sayı:3064, 13 Ocak 1973: 1).

20 Temmuz 1973 tarihinde Hotel Likya'da Turizm ve Tanıtma Bakanı Ahmet İhsan Kırımlı, Fethiye Kaymakamı Atilla Vural, Muğla Milletvekili Ali Döğerli ve Fethiye Turizm Derneği yetkililerinin katıldığı turizm sorunlarının tartışıldığı bir toplantı yapılmıştır. Turizm ve Tanıtma Bakanı Ahmet İhsan Kırımlı, toplantı esnasında Ulaştırma Bakanı'ndan bilgi aldığını belirtmiştir. Birisi Dalaman, diğeri ise Fethiye Patara'da olmak üzere iki havalimanının inşasına karar verildiğini ve 1974 yılı içinde

temellerinin atılmasının öngörüldüğünü açıklamıştır (Fethiye, yıl: 13, sayı: 3173, 23 Temmuz 1973: 1). Bakan iki havaalanı yapılacağı ifadesini kullansa da Muğla'nın ilk havalimanı ancak 1980'li yıllarda hayata geçirilmiştir.

30 Haziran 1973 tarihli İlk Adım Gazetesi, Marmaris'e turistlerin Rodos Havalimanı vasıtası ile geldiğini, fakat Yunan makamlarının Marmaris'e gelen turistlere zorluk çıkararak Türk turizmin baltaladığını belirtmiştir. Seyahat acentelerine dayandırılan haberde, Yunan adalarına turistleri genellikle batılı turizm şirketlerinin getirdiği ve programlarına Marmaris'i de dâhil ettikleri açıklanmıştır. Marmaris'e gelen turistler önemli ölçüde alışveriş yapmakta ve döviz bırakmaktaydı. Yunan makamlarınca turistlerin Marmaris'ten aldıkları eşyaya gümrük koyma, geçici olarak el koyma ve vergisi ödendiği zaman sahibine teslim edilmesi yönünde girişimlerde bulunulmuştur. Yukarıda verilen malumattan da anlaşılacağı üzere Muğla turizmi büyük ölçüde Yunan adalarına özellikle de Rodos'a bağlı kalmıştır. Hal böyle olmasına rağmen Rodos'a ikinci bir havaalanı inşa edilmiş, fakat Muğla'da havalimanı inşası askıda bekletilmiştir (İlk Adım, yıl: 9, sayı:4060, 30 Haziran 1973: 1).

Bu dönemde hava ulaşımının önemini hükümetler de kavramış ve bu durum hükümet programlarına yansımıştır. 26 Ocak 1974 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 10 ay iktidarda kalan 37. Türkiye Büyük Millet Meclisi (I. Ecevit) Hükümeti Programı'nda; hava ulaştırmasından daha geniş ölçüde yararlanılacağı ve hava meydanları ve uçakların modern ihtiyaçlara cevap verecek şekilde donatılacağı, ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP37.htm>).

Muğla'da yapılması planlanan havalimanı Muğla'da değişik kurum ve kuruluşlarının da alakasına mazhar olmuştur. Örneğin; 16 Şubat 1974 tarihinde Muğla Ticaret Odası Muğla'da havalimanı yapılmasına dair bir rapor hazırlamıştır. Ortaya konan raporda Muğla'nın altyapı yetersizliği nedeniyle layık olduğu turizm seviyesine ulaşamadığı belirtilmiştir. İşte bu nedenden dolayı yabancı mütehasısların önerisi ile Türk- Yunan turizm iş birliği önerisi ortaya atılmış ve bu iş birliği kapsamında Muğla'da bir havalimanı inşası önerilmiştir. Birçok incelemeler ve tanzim edilen ön projelere rağmen havalimanı bir türlü inşa edilememiştir. Aynı tarihlerde Rodos'ta iki, İstanköy'de ise bir havalimanı mevcuttur. Yunan makamları ulaşım konusunda üretken bir şekilde çalışmıştır. Çünkü; Türkiye ve Yunanistan gibi uzak ülkelere

seyahat edecek turistler, uçak vasıtası ile ulaşımı tercih etmiştir. 1973 yılı istatistiklerine göre yurdumuza gelen 23 turistten 1'i charter uçuşları vasıtası ile seyahat etmiştir. Yıllar geçtikçe havayolu vasıtası ile seyahat eden turist sayısının artacağı ve havalimanlarının konaklama tesislerine mesafesinin yakın olması gerektiği dikkate alındığında Muğla'da bir havalimanının en kısa sürede inşasının zorunlu olduğu ortaya konulmuştur (İlk Adım, yıl: 9, sayı:4251, 16 Şubat 1974: 1).

11 Mart 1974 tarihli İlk Adım Gazetesi, havalimanı tartışmalarının halen sonlanmadığını Dalaman ve Milas Tekfur Ambarı'na yapılması düşünülen pistlerin yetersiz olacağı, bu yüzden de Muğla Merkez ilçeye de bir havalimanı yapılmasının uygun olacağını savunmuştur (İlk Adım, yıl: 9, sayı:4280, 11 Mart 1974: 1). Tartışmalar ara vermeden devam ederken, Dalaman'a yapılması kararlaştırılan uluslararası havaalanı ile ilgili ön çalışmalar ve bazı keşifler için Turizm Bakanlığı ve diğer ilgili bakanlıklardan kurulu bir heyet 15 Ağustos 1974 tarihinde Muğla'ya gelmiştir (Fethiye, yıl: 14, sayı:3499, 14 Ağustos 1974: 1).

17 Mart 1974 tarihinde dönemin Muğla CHP Milletvekili Ali Döğerli, Fethiye'ye bir ziyaret gerçekleştirmiştir. Bu sırada basın açıklaması yapan Muğla CHP Milletvekili Ali Döğerli, Bayındırlık Bakanlığı bütçesinden Dalaman Havalimanı ön çalışmaları için 15 milyon lira ayrıldığını ve alanın inşasının 5 yıl içinde tamamlanmasının hedeflendiğini, aktarmıştır (İlk Adım, yıl: 11, sayı:4591, 18 Mart 1975: 1). 21 Mayıs 1975 tarihli İlk Adım gazetesine adı geçen vekil tarafından yazılı olarak ikinci bir açıklama yapılmıştır. Milletvekilinin Bayındırlık Bakanlığı ve Limanlar ve Hava Meydanları Genel Müdürlüğü'ne dayandırdığı malumatına göre, Dalaman Havaalanı'nın inşasının 1977 yılı içinde tamamlanması hedeflenmiştir (İlk Adım, yıl: 11, sayı:4633, 21 Mayıs 1975: 1). 1965 yılından itibaren 1975 yılına kadar 10 yıla yakın dönemde değişik iktidarlar tarafından sözü edilen fakat bir türlü gerçekleştirilmeyen Güneybatı Anadolu Havalimanı'nın yeri bir türlü belirlenememiştir. İlk başlarda Denizli, Tavas, Çine, Aydın, Dalaman ve Milas'tan söz edilmiş, fakat bir türlü karar verilememiştir. Sonunda iki havalimanı inşasına karar verilmiş ve bunların Muğla ili sınırları içinde olması kararlaştırılmıştır. 4 yıla yakın bir tartışma sonucu ilk havalimanının Dalaman Ovasına yapılacağı, ikincisinin ise Milas Tekfur Ambarı bölgesine yapılacağı Turizm ve Tanıtma Bakanı İlhan

Evliyaoğlu tarafından 3 Ocak 1975 tarihinde açıklanmıştır (Fethiye, yıl: 15, sayı:3614, 3 Ocak 1975: 1). Yine 21 Şubat 1975 tarihinde dönemin Muğla Valisi Özer Türk, Fethiye Belediye Meclis Salonu'nda bir sohbet toplantısına katılmış ve bu toplantı sırasında Dalaman Havalimanı'nın inşaatına bir yıl içinde başlanacağı ve kısa sürede tamamlanacağını, açıklamıştır (Fethiye, yıl: 15, sayı:3657, 22 Şubat 1975: 1).

Dalaman Havalimanı'nın yapımı dönemin siyasi iktidarları tarafından önemsenmiştir. Hükümet programları incelendiğinde bu durum ortaya çıkmaktadır. 31 Mart 1975 tarihinde iktidara gelen ve 2 yıl 3 ay iktidarda kalan 39. TBMM (IV. Demirel) Hükümeti Programı'nda, havayolu ulaşımına dair şu açıklamalar yer almıştır: *“Ulaşım sistemlerinin geliştirilmesine hız verilecek ve ulaşım maliyetlerini düşürülecektir. Kara, hava ve deniz ulaşım sistemleri ahenkli bir bütün halinde geliştirilecektir. Hava meydanları ve limanların sayı ve vasıf itibarıyla günün ihtiyaç ve icaplarına cevap verecek seviyeye getirilecektir.”* (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP39.htm> ).

Muğla'da havalimanı yapılmasına dair tartışmalar sürerken, Dalaman Havalimanı 1975 yılı içinde yatırım programına alınmıştır. 1975 yılı yatırım programı içinde yer alan Dalaman Havalimanı inşaatı işinin pazarlıkla yaptırılması; Maliye Bakanlığı'nın uygun görüşüne dayanan Bayındırlık Bakanlığı'nın 4 Temmuz 1975 tarih ve C-04/1442/25415 sayılı yazısı üzerine, 5367 sayılı kanunun 3. Maddesine göre, Bakanlar Kurulu'nca 4 Ağustos 1975 tarihinde kararlaştırılmıştır (BCA, 030. 18. 01. 02. 338. 59. 10).

27 Ekim 1965- 3 Kasım 1969 tarihleri arasında I. Demirel Hükümeti'nde İmar ve İskân Bakanlığı ve 3 Kasım 1969- 26 Mart 1971 tarihleri arasında III. Demirel Hükümeti'nde İçişleri Bakanlığı görevlerini yürüten 1916 Köyceğiz doğumlu Haldun Menteşoğlu, Dalaman Havalimanı'nın yer seçiminde etkin rol almıştır (Atasever, Tarihsiz: 213).

Dalaman Havalimanı'nın altyapı inşası maliyetinde yıllara göre bazı değişiklikler olmuş ve bu değişikliklere dair yeni kararlar alınmıştır. Yüksek Planlama Kurulu Sekreteryası, 1974 yılı rayiçlerine göre 80 milyon lira olarak hesaplanmıştır. 1975 yılı rayiçlerine göre yapılan yeni hesaplamalar sonunda tüm havalimanını içeren proje bedelinin 310 milyon lira olarak saptandığı belirtilmiş ve şekli ile 1975 yılı yatırım

programına alınması önerilmiştir. Yüksek Planlama Kurulu'nun talep ettiği değişiklikler 30 Aralık 1975 tarih ve 181 sayılı raporunun kabulü; 30 Eylül 1960 tarih ve 91 sayılı kanunun 15. Maddesine göre, Bakanlar Kurulu'nca 4 Ocak 1976 tarihinde kararlaştırılmıştır (BCA, 030. 18. 01. 02. 345. 99. 11. 1- 5).

1975 yılı Dalaman'da bir havalimanının inşası ile ilgili çalkantılarla geçmekte iken, farklı ve daha sıkıntılı bir durum meydana gelmiştir. 1975 yılında Yunanistan'ın Avrupa ülkelerinden Türkiye'ye gelecek uçaklara Ege Hava Sahası'nı (fir hattı) kapaması Egeli turizmcileri 1975 turizm sezonunda zarara uğratmıştır. Kıbrıs Barış Harekâtından sonra Ege Hava Sahası'nı kapatıp, Türkiye'ye hat üzerinden yapılacak transferleri durduran Yunanistan'ın olumsuz tutumu Ege turizmini olumsuz etkilemiştir. Bu dönemde İzmir Çiğli'ye 300 charter uçuşu planlanmıştır, fakat bu uçuşlar iptal edilmiştir. İlk Adım Gazetesi'nde bu konuda şu satırlar yer almıştır: *“Ege Hava Sahasının kapalı olması İstanbullu turizm firmaları tarafından da olumsuz yönde istismar edilmiştir, eğer Ege Hava Sahası tekrar açılmazsa 1976 yılında da Ege turizmi zarara uğrayacaktır”*. Bu gelişme üzerine Marmaris, Kuşadası, İzmir, Muğla, Ayvalık, Çeşme ve Bodrum turizmcileri Yunanistan ile ilişkilerin normalleştirilmesi yönünde hükümete bir muhtıra hazırlama yoluna gitmiştir. Turizmcilerin hazırladıkları muhtıranın ağırlık noktası hava sahasının açılması ve adalar ile olan feribot seferlerinin sıklaştırılmasıdır (İlk Adım, yıl: 11, sayı: 4771, 12 Aralık 1975: 1).

Mart 1976'da Belediye Başkanları Turizm Semineri düzenlenmiştir. Bu seminere katılan Dalaman Belediye Başkanı Musa Siva, Devlet Planlama Teşkilatı ve Bakanlar Kurulu'nun havalimanının Dalaman'da kurulması kararına vardığı bilgisini, Turizm ve Tanıtma Bakanlığı Müsteşarı Mukaddes Sezgin'den haber almıştır. Aydın Milletvekili ve Türk Belediyecilik Derneği Başkanı İsmet Sezgin de toplantıdaki konuşmasında devletin yerel yönetimlere kalkınma yönünde bu tür destekleri vermeye devam etmesi gerektiğini savunmuştur (İlk Adım, yıl: 11, sayı:4768, 10 Şubat 1976: 1). Aslında resmi yazışmalardan anlaşıldığına göre havalimanının nerede yapılacağı bir yıl öncesinde kesinlik kazanmıştır. Bu bilgiden anlaşıldığına göre Muğla yerel basını bazı gelişmeleri gözden kaçırmıştır.

10 Temmuz 1976 tarihli İlk Adım Gazetesi'ne mülakat veren Muğla CHP Milletvekili Ali Dögerli, ihalesi bir süre önce yapılan ve inşasına henüz başlanılmayan Dalaman



Havalimanı için 310 milyon liralık harcama yapılacağı ve bu harcamalar için 57 milyon lira dış yardım sağlandığını belirtmiştir. 1976 yılı içinde havalimanı inşası için 16 milyon lira harcama yapılması ve inşa sürecinin 1978 yılında tamamlanması öngörülmüştür (İlk Adım, yıl: 12, sayı:4948, 10 Temmuz 1976: 1).

Muğla'da bir havalimanının olmadığı dönemlerde dünya hava taşımacılığı hızla gelişmiştir. Örneğin; tarifeli havayolu taşımacılığında bir önceki yıla göre 1974 yılında %6, 1975 yılında %5 ve 1976 yılında %10 artış sağlanmıştır (Fethiye, yıl: 17, sayı:4241, 25 Ocak 1977: 1).

Bu dönemde Muğla'da bir havalimanının inşası daha gerçekleştirilememiş olsa da siyasi iktidarlar Muğla ve diğer turistik illerde havalimanı yapımına önem vermiş ve bu durum hükümet programlarına yansımıştır. 21 Temmuz 1977 tarihinde iktidara gelen ve 5 ay iktidarda kalan 41. TBMM (V. Demirel) Hükümeti Programı'nda, havayolu taşımacılığına dair şu ifadeler yer verilmiştir: *“Ulaştırma hizmetlerinde entegrasyon sağlanacak ve günün şartlarına uygun tesisler kurulacaktır. Milli ulaşım şebekesi kara, deniz ve hava ulaşımı olarak yeniden modernize edilecektir. Turistik değeri olan bölgelere yeni hava limanları inşa edilecektir.”* (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP41.htm> ).

26 Temmuz 1977 tarihli Fethiye Gazetesi'nin haberine göre; Dalaman Havalimanı'nın inşası başlamıştır. Gazeteye göre, havaalanının faaliyete geçmesiyle büyük şehirlerle ulaşım oldukça kolaylaşacak ve Muğla yöresinde belli bir hareketlenme olacaktır (Fethiye, yıl: 17, sayı: 4397, 26 Temmuz 1977: 1). Yine 3 Eylül 1977 tarihli Fethiye Gazetesi'ne Dalaman Belediye Başkanı Ö. Musa Sıva tarafından bir mülakat verilmiştir. Belediye Başkanı açıklamasında Dalaman Havalimanı'nın faaliyete geçmesi ile Dalaman'ın da oldukça hareketleneceğini ve de nüfusunun artacağını söylemiştir. Dalaman Belediye Başkanı Ö. Musa Sıva, kalabalıklaşacak olan ilçenin modern bir görünüme sahip olması için her türlü çalışmanın yapılmakta olduğunu da sözlerine eklemiştir (Fethiye, yıl: 17, sayı: 4431, 3 Eylül 1977: 1). 17 Aralık 1977 tarihli Fethiye Gazetesi, Dalaman Havalimanı inşasının hızla sürmekte olduğunu ve 1978 turizm sezonuna yetiştirilme olasılığı olduğu haberini yapmıştır. Gerçekten uzmanlara göre, havalimanının tamamlanması ile bölge turizminin ve iş hacminin çok

artacağı ve Fethiye'nin dünya çapında bir turizm merkezi haline geleceği öngörülmüştür (Fethiye, yıl: 17, sayı: 4514, 17 Aralık 1977: 1).

Muğla'da havalimanı inşasına dair haberler yayılırken, havayolu ulaşımı hükümet programlarında sürekli yer bulmuştur. 5 Ocak 1978 tarihinde iktidara gelen ve 1 yıl 6 ay iktidarda kalan 42. TBMM (III. Ecevit) Hükümeti Programı'nda, hava ulaşımına dair şu ifadeler yer almıştır: *“Hava ulaştırmasında, ülkemizin geniş turizm olanaklarının değerlendirilmesi de göz önünde tutulacaktır. Bunun için, havaalanları uluslararası teknik standartlara ve güvenlik koşullarına uygun duruma getirilecektir.”* (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP42.htm>).

Hükümet programının ışığında Muğla kıyılarının güzelliklerinin azami ölçüde değerlendirilmesi amacıyla Dalaman Havalimanı inşası sürdürülmüştür. 10 Şubat 1978 tarihli Fethiye Gazetesi, uluslararası hüviyete sahip olacak Dalaman Havalimanı'nın, 1978 yılı sonlarında bitirilmesinin öngörüldüğü belirtmiştir. Yüzlerce aracın ve işçinin çalıştığı sahada Temmuz 1978 yılı sonlarına kadar altyapı çalışmalarının tamamlanması ve 1978 yılı sonuna kadar da diğer yan tesislerin bitirilmesi hedeflenmiştir (Fethiye, yıl: 18, sayı: 4561, 10 Şubat 1978: 1).

5 Mayıs 1978 tarihli Fethiye Gazetesi'nin haberine göre; Bayındırlık ve İskân Bakanı Şerafettin Elçi, Dalaman Havalimanı inşaat alanına gelerek birtakım incelemelerde bulunmuş ve 1979 yılı içerisinde havalimanının ulaşımına açılacağını, ifade etmiştir (Fethiye, yıl: 18, sayı: 4633, 5 Mayıs 1978: 1).

Bayındırlık ve İskân Bakanı'nın ziyaretinden yaklaşık 6 ay sonra, Ekim 1978'in ilk günlerinde Turizm ve Tanıtma Bakanı Alev Coşkun, turistik yatırımları ve projeleri incelemek maksadıyla Muğla'ya gelmiştir. Çeşitli temaslarda ve müşahedelerde bulunan Turizm ve Tanıtma Bakanı Alev Coşkun, Dalaman Havalimanı inşaatını da ziyaret etmiştir. İlgililerden inşaat hakkında bilgi alan Turizm ve Tanıtma Bakanı, havalimanının daha önce öngörülen 1981 yılı yerine 1979 yılında tamamlanmasını istemiş ve bu konuda kendisinin ve bakanlığının destekçi olacağını bildirmiştir (İlk Adım, yıl: 15, sayı:5677, 6 Ekim 1978: 1). Ayrıca 3 Mart 1979 ve 23 Mart 1979 tarihli Fethiye Gazetesi, Dalaman Havalimanı inşasının hızlandırıldığı ve 1979 yılı içerisinde

altyapı tesislerinin tamamlanarak hizmete gireceği yönünde haber yapmıştır (Fethiye, yıl: 19, sayı: 4885, 4902, 3, 23 Mart 1979: 1).

Dalaman Havalimanı inşasına siyasi liderlerin de tam destek vermesine rağmen bazı sıkıntılar da ortaya çıkmıştır. Örneğin; Ağustos 1979 sonlarına doğru, Dalaman Havalimanı inşaatında kanal işçisi olarak çalışmakta olan işçiler, iş bırakma eylemi yapmıştır. İşçilerin böyle bir harekete kalkışmasının nedeni ise daha önce işten atılan arkadaşlarının tekrar işe alınmasını sağlamaya çalışmak olduğu öğrenilmiştir (İlk Adım, yıl: 16, sayı:5891, 13 Ağustos 1979: 1).

Ekim 1979 itibari ile Dalaman Havalimanı'nın pistinin 15 cm'lik ince betonu dökülmeye başlanmıştır. Prefabrik terminal binası ve lojman binasının da 1979 yılı sonuna bitirilmesi öngörülmüştür. Dalaman Belediye Başkanı Musa Siva'nın verdiği bilgiye göre; alanın ilk yıl ışıklandırılması seyyar olacak, otomatik ışıklandırma sisteminin inşası ise sürdürülecektir. Uçaklara akaryakıt servisi yapılması için yakıt tankerlerinin yerleştirilmesi de tamamlandığında havalimanı daha önce öngörülen 1981 yılından bir yıl önce hizmete açılacaktır (İlk Adım, yıl: 17, sayı:5950, 23 Ekim 1979: 1).

Dalaman Havalimanı'nın inşasının tamamlanması süreci hükümet programlarında da yer almıştır. 12 Kasım 1979 tarihinde iktidara gelen ve 10 ay iktidarda kalan 43. Türkiye Büyük Millet Meclisi (VI. Demirel) Hükümeti Programı'nda; Dalaman Hava Meydanı'nın bir an evvel tamamlanacağı, ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP43.htm>).

Dalaman Havalimanı inşası sürecinde bazı anlaşmazlıklar da meydana gelmiştir. 4 Aralık 1979 tarihinde Dalaman Hava Meydanı'nı inşaatında yüklenici firma ile yaşanan anlaşmazlık dolayısıyla Danıştay 3. Dairesi tarafından bir karar açıklanmıştır. Danıştay mütalaasında Dalaman (Muğla) Hava Meydanı alt yapı inşaatına ait sözleşmede değişiklik yapılarak uyuşmazlığın kararlaştırılan esaslar dairesinde sulh yoluyla giderilmesi uygun görülmüştür. 4353 Sayılı Yasanın 31. maddesi gereğince bu konuda hazırlanan karar ilgililere gönderilmiştir (BCA, 030. 11. 1. 0. 511. 78. 11.).

Danıştay'ın kararı ile meydana gelen anlaşmazlık ortadan kaldırılmış ve havalimanı inşası sürdürülmüştür. 13 Mayıs 1980 tarihli Fethiye Gazetesi, Dalaman Havalimanı

inşasında altyapı çalışmalarının sürmekte olduğu ve alanın 1980 yılı sonuna doğru hizmete açılması için uğraş verildiği haberini yapmıştır (Fethiye, yıl: 20, sayı: 5251, 13 Mayıs 1980: 1). Pist, diğer altyapı ve üstyapı inşası sürmekte olan Dalaman Havalimanı'nın Ekim 1980'de açılabileceği yetkililerce de açıklanmıştır. Bu çerçevede havalimanının hizmete açılması için çalışmalar hızla sürdürülmüştür (Fethiye, yıl: 20, sayı: 5274, 10 Haziran 1980: 1).

5 Şubat 1981 itibari ile Dalaman Havaalanı pisti ve apronunun 15 cm'lik zayıf betonu tamamlanmıştır. 40 cm'lik kalın betonun ise kısa zaman içinde atılacağı belirtilmiştir. Havalimanının aydınlatılması için enerji nakil hattı çekimi ve ışıklandırması tamamlanmıştır. Su ihtiyacı Dalaman Belediyesi tarafından sağlanacak olan terminal binası da tamamlanmak üzeredir (İlk Adım, yıl: 19, sayı:6248, 5 Şubat 1981: 1).

Bayındırlık Bakanı Dr. Tahsin Önalp, Nisan 1981'in başlarında Dalaman Havalimanı inşaatını incelemelerde bulunmak üzere ziyaret etmiştir. Bu ziyareti sırasında açıklamalarda bulunan Bayındırlık Bakanı Dr. Tahsin Önalp, daha öne Cumhurbaşkanı Kenan Evren'in de ifade ettiği gibi açılışın Haziran 1981'de yapılacağını belirtmiştir. Alanda kullanılmakta olan çimentonun İzmir'den geliyor olması belli bir zaman kaybına neden olmuştur. Tamamlanmak üzere olan pistin, eni 45 metre uzunluğu ise 3 bin metre idi ve her türlü uçağın iniş yapmasına müsaitti. Havalimanının tamamlanmasından sonra dış kredi vasıtası ile 40 kişi taşıyabilen dolmuş helikopter alınması ve bu vasıta aracılığı ile havalimanından turistik merkezlere yolcu nakli yapılması planlanmıştır. Ulaşım olanağının iyileştirilmesinin ardından daha önce Rodos'a kaptırılan turizm potansiyelinin, tekrar Muğla'ya kayması öngörülmüştür (İlk Adım, yıl: 19, sayı:6306, 15 Nisan 1981: 1).

15 Temmuz 1981 tarihinde Kenan Evren tarafından gündüz uçuşlarına açılacağı belirtilen Dalaman Havalimanı'nın hizmete girmesi, bazı ünitelerin tamamlanamaması nedeniyle ertelenmiştir (İlk Adım, yıl: 19, sayı:6382, 14 Temmuz 1981: 1). Daha sonra havaalanının 8 Ağustos 1981 tarihinde açılması öngörülmüştür. Ulaştırma Bakanı Necmi Özgür ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi adına düzenlenmiş açılış davetiyesi, Muğla Valilik Makamına dağıtımının sağlanması amacıyla iletilmiştir. Daha önceden Cumhurbaşkanı Kenan Evren'in açılışa katılacağı yönünde bilgiye

ulaşıldığı halde davetiyelerde Cumhurbaşkanı'nın katılacağını belirten bir ibare bulunmamıştır (İlk Adım, yıl: 19, sayı:6400, 6 Ağustos 1981: 1).

8 Ağustos 1981 tarihinde Dalaman Havaalanı'nın gündüz uçuşlarına açılışı gerçekleştirilmiştir. Açılışa Ulaştırma Bakanı Necmi Özgün, Bayındırlık Bakanı Tahsin Önalp ve Turizm ve Tanıtma Bakanı İlhan Evliyaoğlu katılmış ve birer konuşma yapmıştır (İlk Adım, yıl: 19, sayı:6402, 8 Ağustos 1981: 1). Bir dananın kurban edildiği açılışa, ilk olarak Turizm ve Tanıtma Bakan İlhan Evliyaoğlu şu konuşmayı yapmıştır: *“Türkiye'nin ağırlıklı olarak turizme hizmet edecek ilk havaalanının sadece yöre kalkınması için değil, turizm olayı için büyük bir dönüm noktası olarak anılacaktır. Bu havaalanı vasıtası ile turistler Türkiye'nin bir numaralı turizm bölgesine direk uçabilecektir”*. Turizm ve Tanıtma Bakan İhsan Evliyaoğlu, konuşmasının sonunda tüm yatırımcıları bölgede yatırım yapmaya davet etmiştir. Daha sonra Ulaştırma Bakanı Necmi Özgür bir konuşma yapmıştır. Konuşmasında Cumhurbaşkanı Kenan Evren'in kat'i emri ve Başbakan Ulusu'nun sürekli takibi neticesinde Dalaman Havalimanı'nın Temmuz 1981 tarihine yetiştirildiğini açıklamıştır. Akabinde Bayındırlık Bakanı Tahsin Önalp, Dalaman Havaalanının bölgede planlanan üç havaalanından ilki olduğunu, her uçağın iniş- kalkışına uygun inşa edildiğini ve mevcut eksikliklerin kısa zamanda tamamlanacağını açıklamıştır. Ardından Gümrük ve Tekel Bakanı Recai Baturalp tarafından, havalimanı terminali girişindeki kurdele kesilmiştir. Sonra terminal binası gezilmiş ve icra edilen folklor gösterileri izlenmiştir (Bodrum Ekspres, s: 3, 14 Ağustos 1981: 1).

Bu arada Dalaman Havalimanı'nın inşaatı ile ilgili bir takım yolsuzluk haberleri de gündeme gelmiştir. 3 Kasım 1981 tarihli İlk Adım Gazetesi'nin haberine göre, Dalaman Havalimanı'nın müteahhidi Mehmet Bodur'un, alanda kullanılan bazı makinaları yasadışı yollardan yurda soktuğu ortaya çıkmıştır. Mehmet Bodur, suçlamalar dolayısıyla 23 Ekim 1981 tarihinde gözaltına alınmıştır (İlk Adım, yıl: 19, sayı:6369, 3 Kasım 1981: 1).

Eylül 1981'de Muğla Bölge Turizm Müdürü Erdoğan İstanköylü, Alman, İtalyan, Fin ve Fransız turizm operatörlerinin charter seferleri vasıtası ile Muğla ve yöresine turist göndermek için bölgede inceleme yaptıklarını açıklamıştır (Bodrum Ekspres, sayı: 14, 18- 24 Eylül 1981: 1). Kasım 1981'de Finlandiya menşeli Suntur Turizm Firması'nın

sahibi ve genel müdürü Mr. Salamma, inceleme gezisi kapsamında Dalaman Havalimanı ve yöresini görmeye gelmiştir. Köyceğiz ve yöresini çok beğendiğini söyleyen Mr. Salamma, 1982 yılı içinde Dalaman Havalimanı vasıtası ile bölgeye çok sayıda Finli turist getirmeyi hedeflediklerini açıklamıştır (Fethiye, yıl: 20, sayı: 8696, 18 Kasım 1981: 1).

Cumhurbaşkanı Kenan Evren'nin emri ile 1981'de hizmete alınan Dalaman Havalimanı'nın uçuş güvenliği açısından bazı noksanları bulunmaktaydı ve bu yüzden 1981 yılında beklenen uçuş sayısına ulaşamamıştır. Türk Hava Yolları'nın da Dalaman'ı uçuş programına almadığı için iç hat uçuşu da gerçekleşmemiştir. 13 Ocak 1982 tarihli İlk Adım Gazetesi'nin bir havalimanı yetkilisine dayandırdığı haberinde Ocak 1982 itibari ile aprondaki eksiklikler tamamlanmıştır (İlk Adım, yıl: 19, sayı:6430, 13 Ocak 1982: 1).

1981 yılında hizmete girdiğinde Dalaman Havalimanı, sadece gündüz uçuşlarına açıktı. Uluslararası Dalaman Havalimanı'nın pist ışıklandırması da dahil eksikliklerinin tamamlanması ile Ağustos 1982'den itibaren gece uçuşlarına da açılacağı duyurulmuştur. Pistte inen uçaklara hizmet vermek için USAŞ, gerekli tedbirleri almıştır (Fethiye, yıl: 21, sayı: 8826, 21 Nisan 1982: 1).

Havalimanının büyük ölçüde tamamlanması ile yabancı seyahat acenteleri de 1982 yılında, Dalaman'ı tatil programlarına almaya başlamıştır. 13 Mart 1982 tarihli İlk Adım Gazetesi'nin haberine göre; bir İngiliz seyahat şirketi 1982 Mayıs- Ekim ayları arasında haftanın sadece perşembe günleri olmak üzere Londra- Dalaman arasında çift yönlü uçuş yapmayı planlamıştır (İlk Adım, yıl: 20, sayı:6479, 13 Mart 1982: 1).

Dalaman Havalimanı'na 1982 yılının ilk uçuşunu Paris- Dalaman seferini yapan uçak, 13 Mayıs 1982 tarihinde gerçekleştirmiştir. 1982 yılının ilk turist kafilesini taşıyan Air Europe Havayolları'na ait bu uçak 113 turist ile iniş yapmıştır (Köyceğiz'in Sesi, yıl: 8, sayı: 773, 14 Mayıs 1982: 1). 1982 yılının ilk turist kafilesini Muğla Valiliği ve Turizm Bakanlığı başta olmak üzere değişik kurum ve kuruluşlarca hazırlanan hediyelerle karşılanmıştır. Ayrıca bir de karşılama töreni düzenlenmiştir (İlk Adım, yıl: 20, sayı:6509, 13 Mayıs 1982: 1; Fethiye, yıl: 21, sayı: 8845, 14 Mayıs 1982: 1). Misafirlere Dalaman Lisesi öğrencileri, bir folklor gösterisi yapmıştır. Gelen turistlere

paketler halinde çam balı, rakı, incir ve sigara hediye edilmiştir. Misafirler, Yatch Cruising Association tarafından temin edilen 24 yat ile bütün Ege ve Akdeniz sahilleri gezdirilmiştir (Köyceğiz'in Sesi, yıl: 8, sayı: 773, 14 Mayıs 1982: 1).

1982 yılında Türk Hava Yolları Dalaman- İstanbul Yeşilköy hattında haftada iki gün karşılıklı seferler düzenlemeye başlamıştır. Dalaman- Viyana hattında da haftada bir gün karşılıklı seferler gerçekleştirmiştir (İlk Adım, yıl: 20, sayı:6509, 13 Mayıs 1982: 1).

Dalaman Havalimanı'nın hizmete açılması ile Muğla turizm ulaşımında yeni bir devreye girilmiştir. Havalimanının ilk açıldığı yıllarda havayolu vasıtası ile Muğla'ya giriş yapan yabancı sayısı çok olmazken ilerleyen yıllarda Muğla turizmini Dalaman Havalimanı adeta uçurmuştur. 1982 yılında Muğla limanları ve Dalaman Havalimanı vasıtası ile ülkeye 33.358 yabancı giriş yapmıştır. Bunların 7.083'ü Muğla'da 24 saatten az kalmıştır. Bunların 4.972'si Dalaman Havalimanı vasıtası ile yurda giriş yapmıştır. Aynı yıl Muğla limanlarından ve Dalaman Havalimanı'ndan 33.240 yabancı çıkış yapmıştır. Bunların 4.993'ü Dalaman Havalimanı vasıtası ile çıkış yapmıştır (1982 Turizm İstatistikleri, 1983: 2, 4).

### **3. Muğla'da Kurulan Turizm Kuruluşları ve Faaliyetleri**

1970 yılından itibaren Muğla'da turizm alanında kurumsallaşma inişli çıkışlı bir şekilde sürmüştür. 1972 yılı öncesinde Muğla Turizm Derneği, hiçbir faaliyet içine girmemiştir. 1972 yılında iş başına gelen yeni yönetim kurulu 1972 yılı turizm mevsimi başlamasıyla birlikte bir çalışma yapmış ve Muğla'nın adını tüm Türkiye'ye duyurmuştur. Muğla'ya gelen yerli ve yabancı turistlere yardımcı olabilmek ve Muğla'yı tüm yönleriyle tanıtılabilmek amacıyla Muğla Turizm Derneği Başkanı Ersin Bedri Özer başkanlığında yabancı dil bilen kimselerden bir komite kurulmuştur. Bu komite 6 kişiden oluşmuş ve bunlardan her gün ikisi Turizm Derneği Binası'nda turistlere yardımcı olabilmek için nöbet tutmuştur (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2889, 3 Temmuz 1972: 1).

Muğla'da etkin bir şekilde çalışmış olan Fethiye Turizm Derneği'nin faaliyetleri ise devamlılık arz etmiştir. Öyle ki; Mayıs 1972'de Fethiye Turizm Derneği'nin olağan kongresini normal takviminden bir buçuk ay geçmesine rağmen yapmamış olması

Fethiye halkı nezdinde şikâyetlere neden olmuştur. Vatandaşlar da 6. Fethiye Festivali'nin düzenleyicisi olan Fethiye Turizm Derneği'nin kongresini yapıp, yeni yöneticilerini seçip bir an önce festival hazırlıklarına başlamasını istemiştir (Fethiye, yıl: 12, sayı: 2802, 6 Mayıs 1972: 1). Nihayet Mayıs 1972'nin 3. haftasında Fethiye Turizm Derneği'nin kongresi yapılmış ve başkanlığa Canpolat Gürbüz getirilmiştir. Yönetim Kurulu üyeleri ise Yaşar Arı, Necdet Genç, Rafet Tuna ve Fatih Ergen olarak belirlenmiştir (Fethiye, yıl: 12, sayı: 2819, 26 Mayıs 1972: 1). Turizm Derneği, Fethiye Festivali'nin neredeyse tüm işleri ile ilgilenmiştir. Örneğin; 6. Fethiye Festivali'nde verilen ikramiyelerden Murat Otomobil, motorlu bisiklet, radyo ve fotoğraf makinesinin belirli süre içinde talihlileri çıkmadığı için açık arttırma ile satışlarının yapılması kararlaştırılmış ve açık arttırma Fethiye Turizm Derneği tarafından gerçekleştirilmiştir (Fethiye, yıl: 12, sayı: 2911, 11 Eylül 1972: 1).

Fethiye Turizm Derneği bir yandan faaliyetlerini yürütürken, diğer yandan da yönetimini sürekli surette yenilemiştir. 1972 yılının sonuna doğru, 19 Aralık 1972 tarihinde Fethiye Turizm Derneği'nin kongresinin yapılması planlanmıştır (Fethiye, yıl: 12, sayı: 2985, 9 Aralık 1972: 1). Fakat dernek kongresi planlanan takvimde yapılamamıştır. 1630 sayılı Dernekler Kanunu'na göre Fethiye Turizm Derneği'nin kongresi 26 Ocak 1973 tarihinde toplanabilmiştir. Fethiye Turizm Derneği Binası'nda yapılan yıllık genel kurul toplantısı öncesinde Fethiye Turizm Derneği Başkanı Canpolat Gürbüz, aday olmayacağı yönünde açıklama yapmıştır (Fethiye, yıl: 13, sayı: 3022, 26 Ocak 1973: 1). Fakat, kongrede yapılan seçim sonucunda Canpolat Gürbüz yeniden başkanlığa getirilmiştir. Çınar Yılmaz, Genel Sekreter; Ural P., Sayman; Yaşar Arı ve Ercan Karadenizli ise üye seçilmiştir (Fethiye, yıl: 13, sayı: 3031, 6 Şubat 1973: 1). Fethiye Turizm Derneği çalışmalarında sosyal sorumluluk ilkelerine de dikkat etmiştir. Örneğin; Ocak 1973'te Ankara'ya bir yarışmaya katılmak için giden Fethiye Folklor Ekibine Fethiye Turizm Derneği tarafından 2500 lira yardım yapılmıştır (Fethiye, yıl: 13, sayı: 3032, 7 Şubat 1973: 1).

Fethiye Turizm Derneği yerel girişimler yapmanın yanında ülkenin turizm politikasını da yakından takip etmiştir. Fethiye Turizm Derneği'nin yeni yönetim kurulu üyelerinden ve aynı zamanda dernek genel sekreteri olan Mustafa Yılmaz Çınar, Ankara'ya giderek Turizm ve Tanıtma Bakanlığı ileri gelenleri ile temaslarda bulunup,



Fethiye'ye dönmüştür. Çınar, dönüşünde şu açıklamaları yapmıştır: “*Turizm ve Tanıtma Bakanlığı Akdeniz kıyı şeridini kapsayan Turizm Master Planı'nı hazırlamış ve İmar ve İskân Bakanlığı'na göndermiştir. Plan, 3 ay gibi bir sürede tamamlanıp ilgili yerleşim yerlerine gönderilecektir. Kısa bir süre içinde Fethiye'ye bu planı uygulamak için Turizm Bakanlığı'nda 2 ve ilgili dairelerden de 6 kişilik bir ekip gelecektir.*” (Fethiye, yıl: 13, sayı: 3048, 27 Şubat 1973: 1).

Fethiye'de bu dönemde Fethiye Turizm Derneği'nin yanında Bölge Turizm Müdürlüğü'ne bağlı bir turizm bürosunun açıldığı görülmüştür. Fethiye Turizm Bürosu, 1972 turizm sezonu sonlarında hizmet vermeye başlamıştır. Bu büronun teftişi ve tanzimi için Aralık 1972'de Turizm Bakanlığı'ndan Mimar C. Özgür, Fethiye'ye gelerek gerekli inceleme ve çalışmaları yapmıştır. O dönemde belediyeye ait kordon boyunda bulunan turizm bürosunun teşrif ve tanziminin 1973 yılı içinde tamamlanması ve turizme yararlı hizmet vermesi öngörülmüştür. Bakanlıktan görevli olarak gelen C. Özgür, Fethiye'deki belgeli otelleri de denetlemiştir. İlçe turizm bürosu için yapılan çalışmalar, Fethiye turizm çevreleri tarafından memnuniyetle karşılanmıştır (Fethiye, yıl: 12, sayı: 2990, 15 Aralık 1972: 1). Fethiye Turizm Bürosu'na ilk memur olarak atanan kişi, M. Ali Başer'dir. 1972 yılında büronun kuruluşu ile atanan M. Ali Başer, Fethiye'de 1 yılı aşkın memur ve şef olarak görev yaptıktan sonra Ekim 1973'te Ankara Turizm ve Tanıtma Bölge Müdürlüğü'ne tercüman rehber olarak atanmıştır (Fethiye, yıl: 13, sayı: 3247, 17 Ekim 1973: 1). Aralık 1973'te Fethiye Turizm Bürosu'na hâlihazırda bir enformasyon memuru atanmamıştır. Bunun üzerine Fethiye turizm çevreleri, bir an önce bir memurun atanması yönünde isteklerini, dile getirmiştir (Fethiye, yıl: 13, sayı: 3301, 22 Aralık 1973: 1).

Fethiye Turizm Derneği, Fethiye Festivali (Akdeniz Şenlikleri)'nin organizasyonunda daima etkin rol almıştır. Yine bu doğrultuda 1 Mart 1973'te Fethiye Festivali'nin hazırlıkları için bir açık oturum düzenlemiştir. Bu açık oturum Fethiye Turizm Derneği'nin yöneticiliğinde düzenlenmiştir. Bu toplantıda Fethiye Festivali'nin nasıl yapılması gerektiği tartışılmıştır (Fethiye, yıl: 13, sayı: 3052, 3 Mart 1973: 1). Nisan 1973'te Fethiye Turizm Derneği Başkanı Canpolat Gürbüz ve Turizm Derneği Yönetim Kurulu Üyesi Yaşar Arı, görevlerinden istifa etmiştir. Bunun üzerine Yaşar

Arı'dan boşalan üyeliğe Sadi Tombul getirilmiştir. Fethiye Turizm Derneği başkanı ise, yeni üyenin de katılımı ile üyeler arasında yapılan seçimle belirlenmiştir (Fethiye, yıl: 13, sayı: 3078, 3 Nisan 1973: 1). Haziran 1973'te Fethiye Turizm Derneği, Fethiye'ye sonradan yerleşmiş olan Kameraman Ali Uğur'a Fethiye tanıtım filmi hazırlatmıştır. Fethiye Turizm Derneği, hazırlanan filmin Türkiye ve Avrupa'da gösterilmesi için çalışmalar yapmış ve öncelikle İzmir Fuarı'nda yayınlatılmasına çalışılmıştır (Fethiye, yıl: 15, sayı: 3132, 5 Haziran 1973: 1). 20 Temmuz 1973 tarihinde dönemin Turizm ve Tanıtma Bakanı Ahmet İhsan Kırımlı, Fethiye Turizm Derneği ve Fethiye Turizm Bürosu'nu ziyaret etmiştir. Dernek ve büronun önemli sorunlarını dinleyen bakan, yapılan çalışmalardan memnun olduğunu ve en kısa zamanda yine Fethiye'ye gelmek istediğini, belirtmiştir (Fethiye, yıl: 13, sayı: 3173, 23 Temmuz 1973: 1). Aralık 1973'te Fethiye Turizm Derneği'nin olağan kongresinin toplanması öngörülmüştür. Kongre öncesinde eski yönetimin iş başında kalmaya devam edeceği, düşünülmüştür (Fethiye, yıl: 13, sayı: 3279, 26 Kasım 1973: 1). Turizm Derneği'nin kongresinin ardından 1974 yılında dernek başkanı Ercan Karadenizli olarak belirlenmiştir. Ercan Karadenizli, 8. Fethiye Festivali için çalışmalara başlamak için Nisan 1974'te yeni yönetim kurulunu seçeceklerini ve ardından Fethiye Festivali'nin hazırlıklarına başlayacaklarını, açıklamıştır (Fethiye, yıl: 14, sayı: 3379, 27 Mart 1974: 1).

1970'li yıllardan itibaren Muğla'da başka turizm derneklerinin de kurulduğu görülmektedir. 27 Temmuz 1973 tarihinde Köyceğiz Turizm Derneği, derneğin tüzüğünün Dalaman Köyceğiz ismini taşıyan gazetede yayınlanması ile tesis edilmiştir. Derneğin tüzüğünde, oluşturulan yapının Köyceğiz'in tanıtılması için çalışacağı ve hangi dönemlerde kaç defa toplanacağı, seçimlerinin nasıl gerçekleştirileceği, feshinin nasıl sağlanacağı gibi konular üzerinde durulmuştur (Dalaman Köyceğiz, yıl: 4, sayı: 10213, 27 Temmuz 1973: 1; Dalaman Köyceğiz, yıl: 4, sayı: 10215, 30 Temmuz 1973: 1).

Haziran 1973'te Fethiye Turizm Bürosu'na Fransızca bilen en az lise mezunu bir çalışan alınmasına karar verilmiştir. Fethiye Turizm Bürosu'na yapılacak müracaatlarda Fethiyeli bir çalışanın tercih edileceği belirtilmiştir (Fethiye, yıl: 13, sayı: 3136, 9 Haziran 1973: 1). Diğer taraftan Fethiye Turizm Bürosu, önemli

sorunlarla uğraşmak durumunda kalmıştır. Haziran 1974'e gelinene kadar Fethiye Turizm Bürosu, telefon bağlantısı olmadan hizmet vermiştir. Haziran 1974'te Fethiye Turizm Büro Şefi İsmet Bilir'in başarılı çalışmaları sonucunda Turizm Bürosu 527 numaralı telefona kavuşmuş, ayrıca dairenin çeşitli donanımı da yapılmıştır. Yapılan iyileştirmeler Fethiye turizm çevrelerince memnuniyetle karşılanmıştır (Fethiye, yıl: 14, sayı: 3452, 20 Haziran 1974: 1).

1973 Muğla İl Yıllığı kayıtlarına göre Muğla'da birçok turizm derneğinin varlığı tespit edilmiştir, fakat bu derneklerden en faal olanları Bodrum Turizm Derneği, Marmaris Turizm Derneği ve Fethiye Turizm Derneği'dir. Bu dönemde Muğla'da Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'na bağlı olarak çalışan Bodrum Turizm Danışma Bürosu, Marmaris Turizm Danışma Bürosu ve Fethiye Turizm Danışma Bürosu da mevcuttur. Turizm konusundaki her türlü çalışmaları ile çevreye örnek olmuş bu birimlerde hatıra eşya satışı da yapılmıştır (Cumhuriyetin 50. Yılında Muğla, 1973: 258).

1974 yılında Turizm ve Tanıtma Bölge Müdürlükleri yetki ve sorumluluk alanına göre Muğla Turizm İl Temsilciliği, İzmir Turizm Bölge Müdürlüğü'ne bağlı çalışmaktadır (Resmî Gazete, sayı: 14834, 21 Mart 1974: 1).

Haziran 1974'te Fethiye Turizm Derneği Başkanı ve yönetim kurulu üyeleri Ankara'da bazı temaslarda bulunmuştur. Dernek Başkanı Ercan Karadenizli, Ankara intibalarının olumlu olduğunu, dile getirmiştir. Ercan Karadenizli, 1974 yılında düzenlenecek Fethiye Festivali için Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'nın 30 bin lira ek yardım sağladığını ve çevre yolların tamamlanması ilçe turizminin gelişmesi ve kalkınması için çeşitli yardımların sağlanması adına da söz aldıklarını, belirtmiştir (Fethiye, yıl: 14, sayı: 3442, 8 Haziran 1974: 1).

1973- 1974 yıllarında görevde bulunan Fethiye Turizm Derneği üyeleri; Ercan Karadenizli başkanlığında Canpolat Gürbüz, Ural Postalcı, Sadi Tombul, ve M. Çınar Yılmaz'dır. Bu ekip, dönemleri boyunca olumlu atılımlara imza atmıştır. Bu dönemde Fethiye'nin tanıtımı için önemli bir eksiklik olan Fethiye broşürünün 4 dilde 40 bin adet bastırılması sağlanmıştır. Yine bu dönemde Turizm ve Tanıtma Bakanları'nın Fethiye'yi ziyaret etmeleri sağlanmış, Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'nca Fethiye'de bir tatil köyü yatırımının yapılması sağlanmış, Dalaman Havalimanı'nın

gerçekleşmesi için etkin çalışma ve yazışmalar gerçekleştirmiştir. Turizm Derneği'nde uzun dönem çalışan Canpolat Gürbüz ve Ercan Karadenizli, 1974 yılındaki kongre öncesinde görevi artık gençlere devretmek istediklerini, belirtmiştir (Fethiye, yıl: 14, sayı: 3516, 3 Eylül 1974: 1).

1974 yılında Fethiye Turizm Derneği'nin yıllık olağan genel kurulunun 4 Eylül 1974 tarihinde toplanması öngörülmüş ve belirlenen tarihte Fethiye Belediyesi Salonu'nda toplantı gerçekleştirilmiş, fakat yeterli çoğunluk sağlanamadığı için 11 Eylül'de tekrar toplantı kararı alınmıştır (Fethiye, yıl: 14, sayı: 3504, 20 Ağustos 1974: 1; Fethiye, yıl: 14, sayı: 3517, 4 Eylül 1974: 1; Fethiye, yıl: 14, sayı: 3518, 5 Eylül 1974: 1). 11 Eylül'de yapılan yeni yönetim kurulu seçiminde Canpolat Gürbüz 37, Ercan Karadenizli 33, Savaş Sanal 28, Oktay Kuşkonmaz 24, Sadi Tombul 24 ve Sezai Erkin 24 oy almıştır. 24 oy alan üyelere Oktay Kuşkonmaz kura sonucu yedek üyeliğe diğerleri asli üyeliğe getirilmiştir. Böylece Fethiye Turizm Derneği, yenilenmiş kadrosu ile yeniden çalışmalarına başlamıştır (Fethiye, yıl: 14, sayı: 3524, 12 Eylül 1974: 1).

2 Ekim 1974 saat 21: 00'da Fethiye Turizm Derneği, Fethiye'nin turizm sorunları konulu bir toplantı gerçekleştirilmiştir. Bu toplantıya Fethiye Turizm Derneği üyeleri, Fethiyeli turizmciler ve meraklı vatandaşlar katılmıştır. Turizm Derneği salonunda yapılacak toplantı öncesinde Fethiye Turizm Derneği Başkanı Canpolat Gürbüz, şu açıklamayı yapmıştır: *"Turizm ile direkt ve endirekt ilgilenen Fethiyelilerin ve işletmecilerin bu açık oturumda bulunmalarında yarar olacağına inanmaktayız."* (Fethiye, yıl: 14, sayı: 3541, 2 Ekim 1974: 1). Yapılan bu toplantının her ay gerçekleşmesi yönünde bir tavsiye kararı çıkmıştır. Bu arada Fethiye Festivali'nin organizasyonunun da tamamen Fethiye Turizm Derneği'ne verilmesi ve kaymakamlık ve belediyenin sadece etkinlikleri desteklenmesi istenmiştir (Fethiye, yıl: 14, sayı: 3543, 4 Ekim 1974: 1).

Haziran 1974'te Fethiye Turizm Büro Şefi İsmet Bilir, Turizm ve Tanıtma Bölge Müdürü Talat Görgün'ü arayarak Fethiye Turizm Bürosu için bir müstahdem ve bir de enformasyon memuru kadrosu talep etmiştir (Fethiye, yıl: 14, sayı: 3454, 22 Haziran 1974: 1). Temmuz 1974'te Fethiye Turizm Büro Şefi İsmet Bilir, İzmir'e giderek Turizm Bölge Müdürü Talat Görgün ile bir görüşme yapmıştır. Bu görüşmede Bilir,

ilçe turizmi ile ilgili bazı sorunları dile getirirken, Turizm Bölge Müdürlüğü'nden tanıtıcı broşür talep etmiş bunun üzerine müdürlükçe İsmet Bilir'e 5 yıl yetecek kadar broşür verilmiştir (Fethiye, yıl: 14, sayı: 3472, 17 Temmuz 1974: 1). 1975 turizm sezonunda Fethiye Turizm Bürosu Şefi ve aynı zamanda Fransızca enformasyon işleriyle de meşgul olan İsmet Bilir, tatil günleri büroyu açık tutmak zorunda olmamasına rağmen açık tutarak turistlerin sorunlarıyla yakından ilgilenmiştir. Şefin bu davranışı halkı ve turistleri oldukça memnun etmiştir (Fethiye, yıl: 15, sayı: 3750, 11 Haziran 1975: 1). Temmuz 1975'te Fethiye Turizm Büro Şefi İsmet Bilir'in yedek subay olarak askere gitmesi dolayısıyla Haziran 1975'ten itibaren Turizm İzmir Bölge Müdürlüğü'nde görevli İngilizce, İtalyanca ve Almanca dillerine vakıf Melek Özen ve Nurten Çelikkaptan, Fethiye Turizm Bürosu'na atanmıştır. Nurten Çelikkaptan, aynı zamanda Turizm Büro Şefliği 'ne de vekâlet etmiştir (Fethiye, yıl: 15, sayı: 3757, 19 Haziran 1975: 1).

14 Temmuz 1975 tarihinde Turizm ve Tanıtma Bakanlığı İzmir Bölge Müdürü Talat Görgün, gezi ve incelemelerde bulunmak için Fethiye'ye gelmiştir. Turizm uzmanlarının da bulunduğu ekibiyle Fethiye'nin tarihi ve turistik yerlerinde incelemelerde bulunan İzmir Bölge Müdürü, Fethiye turizm yetkilileri ve turizm işletmecileri ile de temaslarda bulunmuştur (Fethiye, yıl: 15, sayı: 3762, 25 Haziran 1975: 1; Fethiye, yıl: 15, sayı: 3779, 15 Temmuz 1975: 1). Temmuz 1975'te Fethiye turizm Şubesi'ne enformasyon memuru olarak Van Bölgesi turizm enformasyon memuru Selâhattin Karadeniz atanmıştır. Selahattin Karadeniz görevini Şube Şefi İsmet Bilir ile beraber yürütmeye başlamıştır (Fethiye, yıl: 15, sayı: 3793, 31 Temmuz 1975: 1). Mayıs 1976'da Selahattin Karadeniz'in Fethiye Turizm Büro Şefliği'ne yükseltildiği görülmektedir. Selahattin Karadeniz görevine gelir gelmez yerel gazetelerde turizm temalı yazılar kaleme almıştır (Fethiye, yıl: 16, sayı: 4042, 24 Mayıs 1976: 1). Ekim 1977'de mevcut Fethiye Turizm Büro Müdürü'nün başka bir yere tayini üzerine, boşalan kadroya daha önce öğretmenlik yapmakta olan Memduh Altay getirilmiştir (Fethiye, yıl: 17, sayı: 4465, 18 Ekim 1977: 1).

Fethiye Turizm Derneği'nin örnek çalışmalarına benzer çalışmalar Muğla'nın diğer ilçelerinde de gerçekleşmiştir. 1975 yılında Marmaris Turizm Derneği, turiste iyi davran sloganlı bir kampanya başlatmıştır. Marmaris Turizm Derneği Başkanı Turgut

Karaca ve dernek yönetim kurulu Temmuz 1975'te bir bildiri basarak, Marmaris'teki yerli ve yabancı tüm iş yeri sahiplerine dağıtmıştır. Turizm Derneği'nin iş yerleri ile pansiyon, otel, motel ve tüm Marmarislilere dağıttığı bildiride, öncelikle şehrin temiz tutulmasına, turistte fahiş fiyat uygulanmamasına, turiste iyi muamele yapılmasına dikkat edilmesine değinilmiştir (İlk Adım, yıl: 11, sayı: 4681, 24 Temmuz 1975: 1).

Turizm derneklerinin yerinde çalışmalarının yanı sıra, bu yıllarda ilçe turizm komiteleri de faaliyete geçmiştir. 25 Mayıs 1976 tarihinde Köyceğiz İlçe Turizm Komitesi'nin ilk genel toplantısı Köyceğiz İlçe Turizm Komitesi Başkanı Kaymakam Tuncer Erçinler başkanlığında yapılmıştır. Köyceğiz'in güzelleştirilmesi, turistik imkânların geliştirilmesi, nitelikli konaklama tesislerinin kurulması ve hatıra eşya yapımının canlandırılması amacıyla kurulan Köyceğiz İlçe Turizm Komitesi'nin toplantısı Belediye Salonu'nda yapılmıştır. Komitenin toplantı gündeminde turizmin genel görünüşü, alınması gereken tedbirler, hizmetlerin kontrolü, tıkanıklıkların giderilmesi ve Köyceğiz Turizm Komitesi Dairesi'nin inşası yer almıştır (Köyceğiz, yıl: 2, 24 Mayıs 1976: 1). Köyceğiz Turizm Büro Şefi Cengiz Tonoç'unda konuştuğu toplantıda, ulaşım olanaklarının gelişmesi değerlendirilmiş ve ulaşım ağlarının sürekli izleneceği belirtilmiştir (Köyceğiz, yıl: 2, 31 Mayıs 1976: 1).

Marmaris turizmini geliştirmek ve tanıtmak amacı ile kurulmuş olan Marmaris Turizm ve Tanıtma Derneği, 1976 yılında kuruluş tüzüğüne uygun bir yönetim sergilememiştir. Marmaris Turizm Müdürlüğü'nün yoğun çalışmalarına yardımcı olmak ve turizme hizmet etmek için kurulmuş olan Marmaris Turizm ve Tanıtma Derneği, 1976 yılı sonunda güzel bir binaya taşınmıştır. Kısa bir süre sonra da derneğin kongresi yapılmış, fakat daha sonra kapısına kilit vurulmuştur. Uzun süre kimsenin uğramadığı dernek binası unutulmuş, hatta binasının kırılan camlarını tamir ettirecek bir yetkili dahi bulunamaz olmuştur. Büyük ümitlerle kurulan bu derneğin kısa sürede sahipsiz bir kuruluş haline gelmesi, halk arasında merak uyandırmıştır. Fakat Marmaris Turizm ve Tanıtma Derneği'nin durumunu dile getirecek bir yetkili bulmak mümkün olmamıştır (İlk Adım, yıl: 12, sayı: 5166, 7 Aralık 1976: 1).

Marmaris'te hal böyle iken, Fethiye Turizm Derneği yerinde bir çalışma yürütmüştür. Mayıs 1977'de Fethiye Turizm Derneği tarafından, Fethiye Kaymakamı Şemseddin Ulusoy'a 9 maddeden oluşan turizm muhtırası verilmiştir. 9 maddelik turizm

muhtırasında aksaklıkların önlenmesi istenmiştir. Fethiye Turizm Derneği aksaklıkları şu şekilde sıralamıştır: “*Şehir ile turistik merkezler arasındaki ulaşım ücretleri belediye tarafından saptanmalı, tatil köylerine PTT tarafından telefon bağlantısı yapılmalı, Tekel satış mağazası açılarak turistlerin sigara ve içki gereksinimleri karşılanmalı, limanda görev alan çımacıların giyim kuşamları denetlenmelidir.*” (İlk Adım, yıl: 13, sayı: 5202, 16 Mayıs 1977: 1).

Turizm derneklerinin bölge turizmine verdiği hizmetlerin yanında turizm bölge müdürlükleri de turizmi geliştirmek için bazı girişimlerde bulunmuştur. Aralık 1977’de Muğla Turizm Bölge Müdürlüğü bünyesinde bölgesel profesyonel turist rehberliği kurslarının açılması amacı ile Bölge Müdürü Erdoğan İstanköylü, Turizm ve Tanıtma Bakanlığı nezdinde harekete geçmiştir. Erdoğan İstanköylü, bakanlığa gerekli teklifi sunmuş ve bakanlıktan onama kararı geldiği takdirde kursların açılması planlanmıştır. Farklı bilim dallarından çok yönlü derslerin verilmesi düşünölen kurslarda kalifiye rehberler yetiştirilmesi öngörölmüştür. Turizm Bölge Müdürlüğü yetkilileri, Muğla Turizm Bölge Müdürlüğü’ne Denizli Vilayeti’nin de bağlı olduğunu belirtmiş ve yapılmakta olan Dalaman Havalimanı’nın da tamamlanması ile Muğla’nın kitle turizminde önemli yere geleceğini, dile getirmiştir. Bu yüzden de Muğla Vilayeti’nin bölgesel turist rehberlerine ihtiyacı olacağı, düşünölmüştür (İlk Adım, yıl: 13, sayı: 5390, 30 Aralık 1977: 1).

21 Ocak 1978’de yapılan Fethiye Turizm Derneği kongresinden yeni dünyacılar olarak tanımlanan ekip zaferle çıkmıştır. Bu ekipte; Turgut Gönenli, Erdiñç Yedekçi, Rafet Tuna ve Platin Tuncel yer almıştır. Bu kişiler aynı zamanda yönetim kuruluna da girmiştir. Birçok dönem dernek başkanlığı yapmış olan Canpolat Gürbüz de yönetim kurulunda yer almıştır (Fethiye, yıl: 18, sayı: 4546, 27 Ocak 1978: 1). Böylece Fethiye Turizm Derneği Başkanlığı’na Platin Tuncel, sekreterliğe Turgut Gönenli, saymanlığa Rafet Tuna, üyeliklere Erdiñç Yedekçi ile Canpolat Gürbüz getirilmiştir. Bu dönemde dernek başkanlığına getirilen Platin Tuncel, Fethiye Festivali’ni yeni bir anlayışla düzenlemeyi planladıklarını açıklamıştır (Fethiye, yıl: 18, sayı: 4547, 25 Ocak 1978: 1).

Mart 1978’de Fethiye Turizm Derneği Başkanı Platin Tuncel, turizm sezonunun yaklaşması münasebetiyle bazı girişim ve temaslarda bulunmak üzere Ankara’ya

gitmiştir. Platin Tuncel, Ankara’da Turizm ve Tanıtma Bakanı Alev Coşkun ile yöre turizmi hakkında görüşme yapmış ve bu görüşmede geleneksel Fethiye Festivali’ne bakanlıktan yardım istemiştir (Fethiye, yıl: 18, sayı: 4584, 9 Mart 1978: 1). Yine, Mayıs 1978’de Fethiye Festivali’nin yapılması için çalışmalarda bulunan Fethiye Turizm Derneği Başkanı Platin Tuncel, Selçuk Efes Festivali’ni izlemiş ve bu festivalin yöneticileri ile temaslarda bulunmuştur. Tuncel, bu festivale katılan ekiplerle de bağlantılar kurarak, Fethiye’ye dönmüş ve festival çalışmalarına başlamak için Turizm ve Tanıtma Bakanlığı’nın belirleyeceği günün açıklanmasını beklemiştir (Fethiye, yıl: 18, sayı: 4633, 5 Mayıs 1978: 1).

Muğla Vilayeti’nde bir yandan turizm derneklerinin çalışmaları devam ederken, diğer taraftan da Ekim 1978’de Marmaris’te Uluslararası Turizm Kongresi toplanmıştır. Yapılan bu kongreye Muğla Valisi Naci Babacan, Marmaris Kaymakamı ve Marmaris Belediye Başkanı’nın davet edilmemiş olması manidar karşılanmıştır. Oysa dünyanın her tarafında yapılan uluslararası kongrelerin şeref konukları arasında il ve ilçe yöneticilerinin de bulunduğunu belirten delegeler, organizasyon bozukluğundan şikâyetçi olmuştur. Muğla Turizm ve İşletmecilik Yüksekokulu tarafından düzenlenen uluslararası kongrede 29 tebliğ tartışılmıştır. Kongrenin açılışını yapan Turizm ve Tanıtma Bakanı Alev Coşkun, biz turizm ülkeleri arasında kardeşlik ve anlayışın bir arada olduğuna inanıyoruz, demiştir (İlk Adım, yıl: 15, sayı: 5628, 7 Ekim 1978: 1).

1970’li yılların sonlarına doğru Muğla’da turizm komitelerinin etkinliğinde bir artış gözlemlenmiştir. 26 Ekim 1978 tarihinde saat 14: 00’da Fethiye İlçe Turizm Komitesi, Fethiye Kaymakamlığı Toplantı Salonu’nda Fethiye Kaymakamı Bekir Toksoy başkanlığında toplanmıştır. Toplantıya Fethiye Kaymakamı, Fethiye Belediye Başkan Yardımcısı Selahattin Cesur, Ticaret Odası Başkanı Çetin Ergen, Hükümet Tabibi, Turizm Müdür Vekili, Halk Eğitim Müdürü, Turizm Derneği Başkanı, Fethiyeli turizmciler, Fethiye ticaret erbabı ve banka temsilcileri katılmıştır. Toplantıda 1978 turizm sezonu değerlendirmesi ve bir sonraki yıl olan 1979 turizm sezonu için alınması gereken önlemler tartışılmıştır (Fethiye, yıl: 18, sayı: 4774, 20 Ekim 1978: 1). Özetle; güvenlik önlemlerinin arttırılması, şehir içi ve şehirlerarası yolların iyileştirilmesi, ilçenin yatak kapasitesinin arttırılması gibi konulara çözüm aranmıştır (Fethiye, yıl: 18, sayı: 4780, 27 Ekim 1978: 1).



1979 yılında Fethiye Turizm Derneği'nin genel kurul toplantısının 23 Mart'ta yapılması öngörülmüş ve kongre öncesinde kulis çalışmaları başlamıştır (Fethiye, yıl: 19, sayı: 4896, 16 Mart 1979: 1). Nisan 1979'da Fethiye Turizm Derneği, her yıl İzmir'de düzenlenmekte olan Turizm Fuarı'na katılmak için hazırlıklar yapmıştır. Bu arada önceki yıllarda hazırlanmış olan Fethiye broşürlerinin tükenmesi üzerine Fethiye Turizm Derneği, yeniden broşür ve harita hazırlamak üzere çalışmalara başlamıştır. İlçede bulunan turistik işletmeler de bu çalışmalara katkıda bulunacaklarını, açıklamıştır (Fethiye, yıl: 19, sayı: 4915, 7 Nisan 1979: 1; Fethiye, yıl: 19, sayı: 4928, 23 Nisan 1979: 1).

Nisan 1979'da Fethiye Turizm Komitesi, yeni turizm sezonuna girilmesi dolayısıyla Kaymakamlık Toplantı Salonu'nda Fethiye Kaymakamı Bekir Toksoy başkanlığında bir toplantı yapmıştır. Bu toplantıda 1979 turizm sezonu için yapılması öngörülen işlemler görüşülmüştür (Fethiye, yıl: 19, sayı: 4937, 3 Mayıs 1979: 1). Yine, 1980 yılında Fethiye Turizm Komitesi, sezon hazırlıklarının değerlendirmek için Fethiye Kaymakamı Veli Aslan başkanlığında toplanmıştır. Fethiye Kaymakamlığı Toplantı Salonu'nda gerçekleşen toplantıya ilgili memurların yanı sıra turizmciler de katılmıştır (Fethiye, yıl: 20, sayı: 5234, 23 Nisan 1980: 1). Bu arada 1979'da Fethiye Turizm Bürosu'nun hafta sonları ve hafta içi mesai saatleri dışında kapalı olması, Fethiye Gazetesi, tarafından eleştirilmiştir (Fethiye, yıl: 19, sayı: 4973, 14 Haziran 1979: 1).

22 Mart 1980 tarihinde saat 15: 00'da Fethiye Turizm Derneği Kongresi 100'ü aşkın üyenin katılımı ile gerçekleştirilmiştir (Fethiye, yıl: 20, sayı: 5203, 18 Mart 1980: 1). Mayıs 1980'de yeni seçilen Fethiye Turizm Derneği yönetimi, maddi imkânsızlıklardan dolayı uzun bir süre yapılamayan Fethiye Festivali'ni yeniden organize etmek için çalışmalara başlayacaklarını belirtmiştir (Fethiye, yıl: 20, sayı: 5260, 23 Mayıs 1980: 1). Öyle anlaşılıyor ki, Fethiye Turizm Derneği, Fethiye Festivali'nin yeniden düzenlenmesini sağlayamamıştır. Ağustos 1980'de dernek, turizm balosu adı altında daha mütevazı bir şenlik düzenlemiş ve bu şenlik için davetiyeler hazırlamıştır (Fethiye, yıl: 20, sayı: 5319, 1 Ağustos 1980: 1).

Milas'ta bir turizm bürosunun açılışı diğer ilçelere göre daha geç gerçekleştirilmiştir. Haziran 1980'de Milas Turizm Bürosu hizmete girmiştir. Milas'ta turizme katkıda bulunmak ve turistlere yardımcı olmak amacıyla hizmete giren büronun açılışı

münasebeti ile bir konuşma yapan Milas Kaymakamı İsmet Karadöl, ilçe ve yöresinde birçok tarihi kalıntı bulunduğunu, bu nedenle turist akınına uğradığını belirterek Milas'ta eksikliği çekilen Milas Turizm Bürosu'nu hizmete açarak olumlu bir girişim yaptık, demiştir. Atatürk Bulvarı'nda açılan Turizm Bürosu cumartesi ve pazar günleri de açık tutulmuştur (İlk Adım, yıl: 18, sayı: 5130, 10 Haziran 1980: 1). Fakat ilerleyen süreçte, 1982 yılında Milas Turizm Bürosu Ofisi, Milas İcra İflas Memurluğu'nun deposu haline gelmiştir (İlk Adım, yıl: 29, sayı: 6620, 31 Ağustos 1982: 1). Bu durum da gösteriyor ki, turizm büroları fonksiyonlarının dışında kullanılan ve önem verilmeyen birimler haline gelmiştir.

1981 yılında Milas Turizm Derneği tarafından Atatürk'ün 100. Doğum yıl dönümü nedeniyle bir defile düzenlenmiştir. Milas Belediyesi Park Evlendirme Salonu'nda yapılan defileye vatandaşlar bilet ile girmişlerdir (Fethiye, yıl: 20, sayı: 5495, 9 Mart 1981: 1).

1981 yılında Bodrum'da bir turizm danışma ve hizmet binasının yapılması gündeme gelmiştir. Mayıs 1981'de Bodrum'da ihalesi yapılarak inşaatına başlanan Bodrum Turizm Danışma ve Hizmet Binası'nın inşa edildiği konum itibari ile ilçeye karayoluyla gelen turistlerin isteklerine ve gereksinimlerine cevap veremeyeceği, düşünülmüştür. Turizm ve Tanıtma Bakanlığı Turizm Planlama Genel Müdürlüğü onayıyla Bodrum'da yapılması kararlaştırılan Bodrum Turizm Danışma Bürosu Binası inşası, 5 milyon 776 bin lira keşif bedeliyle ihale edilmiştir. 1980 Eylül'ünde yapımına başlanması gerektiği halde çeşitli nedenlerle ihalesi geciken Turizm Danışma ve Hizmet Binası inşasının 1981 yılı Şubat'ı içerisinde bitirilmesi kararlaştırılmıştır. Yazışma ve anlaşmaların uzun zaman alması, bina yapımını geciktirmiştir (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6341, 26 Mayıs 1981: 1).

Bodrum'da bir turizm danışma binası inşa edilirken, Marmaris'te farklı bir girişim olmuştur. Kasım 1981'de Marmaris Turizm Komitesi ve Marmaris Kaymakamlığı organizatörlüğünde Marmaris Amblemi Yarışması yapılmıştır. Bu yarışmanın yapılmasına, Marmaris Kaymakamı başkanlığında toplanan turizm komitesi toplantısında karar verilmiştir. Böylece Marmaris'in tarihsel, kültürel, sanat ve turizm değerlerini simgeleyecek yarışma yapılmasına karar verilmiş ve gazetelere bu konuda ilan verilmiştir. Marmaris Turizm Komitesi'nce hazırlanan şartnameye göre, yarışma

herkese açık tutulmuş, her yarışmacı en fazla üç adet eserle başvuru yapabilmış ve bu eserlerin renkli yapılması şartı aranmıştır. Bu yarışma sonucunda birinci seçilen esere 50 bin lira ödül verilmesi kararlaştırılmıştır (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6383, 19 Kasım 1981: 1).

Muğla'da kurulan turizm derneklerinin bazılarının oldukça köklü geçmişi olmasına rağmen bazıları geç tesis edilmiştir. 20 Şubat 1982'de Datça Turizm Derneği kurulmuştur. Dernek, kuruluşunun hemen ardından düzenlenmesi planlanan Datça Knidos Festivali'nin hazırlıklarına başlamıştır. Derneğin ilk faaliyetlerinden biri Datça'nın ağaçlandırılması için çalışma yapmak olmuştur (İlk Adım, yıl: 20, sayı: 6450, 8 Şubat 1982: 1).

Haziran 1982'de Fethiye Turizm ve Tanıtma Bürosu, Fethiye'ye gelen yerli ve yabancı turistlere yardım amacı ile *Tatil Danışma Servisi* oluşturmuştur. Hafta sonları da hizmet veren servis "*Information Service Touristic- Ouvert Tous Les Jours*" ibareleri ile bu hizmeti yabancılara duyurmuş ve turistlerin her türlü sorunları ile ilgilenmiştir (Fethiye, yıl: 21, sayı: 8884, 29 Haziran 1982: 1).

9- 16 Haziran 1982 tarihleri arasında kuruluş halinde bulunan Marmaris Turizm Vakfı, gerek Marmaris'i gerekse vakfı tanıtmak amacı ile Marmaris'te yapılması planlanan Marmaris Turizm ve Sanat Festivali'ni duyurmak amacıyla bir toplantı düzenlemiştir. Bu toplantıda Kültür ve Turizm Bakanı İlhan Evliyaoğlu, eski bakan Barlas Küntay, Ulaştırma Bakanı Mustafa Aysan, vakfın amblem yarışmasını kazanan Erdoğan Günay'a 50 bin lira tutarındaki ödülü vermiştir (İlk Adım, yıl: 20, sayı: 6532, 3 Mart 1982: 1.; Köyceğiz, yıl: 8, sayı: 774, 21 Mayıs 1982: 1). 12 Temmuz 1982 tarihinde saat 10: 00'da Marmaris Turizm Vakfı'nın 1. Olağan Genel Kurulu, Lidya Oteli Konferans Salonu'nda yapılmıştır. Toplantı vakıf üyesi İsmet Karaoğlu başkanlığında yapılmıştır. Vakfın geçici yönetim kurulu üyesi Murat Deliveli, toplantıda çalışma raporunu sunmuştur. Ardından vakıf senedinde yapılması düşünülen değişiklikler gündeme getirilmiştir (İlk Adım, yıl: 20, sayı: 6582, 13 Temmuz 1982: 1).

Aralık 1982'de Marmaris Turizm Komitesi seçimleri yapılmıştır. Marmaris Festivali başta olmak üzere Marmaris'teki turizm hareketlerini geliştirmek ve organize etmekle yükümlü olan Marmaris Turizm Komitesi seçimleri yapılmıştır. Seçim neticesinde;

Marmaris Kaymakamı Hikmet Özbağcı, Belediye Başkanı Adil Olcay, Marmaris Turizm Vakfı 2. Başkanı Caner Sayan, Turizm Tatil Köyü Müdürü Haşim Kalter, Marmaris Turizm Derneği Başkanı Kubilay Alpagun ve Marmaris Vergi Dairesi Müdürü Fikri Kuşçu komite üyeliğine seçilmiştir. Komite seçilir seçilmez 1983 turizm sezonu için hazırlıklara başlamıştır (İlk Adım, yıl: 20, sayı: 6532, 13 Aralık 1982: 1).

#### **4. Muğla’da Turizmi Geliştirmeye Yönelik Düzenlenen Etkinlikler**

1970 yıllarından itibaren Muğla ve yöresinde düzenlenen şenlikler, il turizmine belirli bir hareketlilik getirmiştir. Bu festivaller aracılığı ile yerli ve yabancı halkın kaynaşması sağlanmıştır. Bu tür etkinlikler kültürel bağın devamını sağlamakla birlikte, Anadolu’yu yabancılara tanıtmayı amaçlamıştır (Yalçın, 1971: 52).

Bu festivallerden bazıları resmi kayıtlara geçmemiştir. Bu festivallerden birisi olan Datça Knidos Festivali’nin ilki 1970 yılında düzenlenmiştir. Festivalin düzenlenmesinde Datça Kaymakamı Yener Ünlüer’in önemli katkısı olmuştur. Ünlüer, Datça’nın gelişmesi için çok çalışmış ve halkı yönlendirmiştir. 1970 yılında düzenlenen Knidos Festivali’ne tam manası ile festival denemezse de festival özentisi veya festival ön çalışması denebilir. Zira Knidos Amfi Tiyatroları’nda düzenlenen festival üç folklor ekibinin 2 saatlik gösterisinden ibarettir. Datça Ortaokulu Folklor Ekibi, Knidos Folklor Ekibi ve Fethiye Folklor Ekibi gösterileri ile festival başlamış ve bitmiştir. Folklor gösterileri alanda bulunan turistlerin ilgisine mazhar olmuştur. Amerikalı bir film şirketi, yapılan gösterileri ABD’de yayınlamak için kayda almıştır (İlk Adım, yıl: 7, sayı: 2239, 28 Ağustos 1970: 1). 25 Temmuz 1975’te Datça’da yeni bir festival düzenlenmiştir. Bu festivale I. Datça Knidos Festivali adı verilmiştir. Üç gün sürmüş olan festivalde Altın Afrodite Güzellik Yarışması isminde bir güzellik yarışması da tertiplenmiştir. Festivalde muhtelif sanat ve folklor gösterileri sergilenmekle beraber, sürpriz etkinlikler de yer almıştır (Fethiye, yıl: 15, sayı: 3788, 25 Temmuz 1975: 1).

9 Temmuz 1977’de Datça Belediye Başkanı Nail Özerim, Knidos Festivali’nin 1977 yılında yapılacağını, açıklamıştır. Özerim, 1977 yılında düzenlenmesi için karar alınan festival için şu açıklamayı yapmıştır: “*Maddi imkânsızlıklardan dolayı 1977 yılında festivali yapmama kararı aldık, fakat Datça Turizm Derneği görevlilerinin mutlaka*

*festival yapılmalı ısrarının üzerine festivali gerçekleştirme yönünde karar aldık.”* Kaymakamın da ısrarı üzerine bir komite kurularak işe başlanmıştır. Komite Başkanlığı'na Datça Belediye Başkanı Nail Özerim getirilmiştir. Komite ilk olarak festival bütçesini belirlemiştir (İlk Adım, yıl: 13, sayı: 5249, 9 Temmuz 1977: 1).

Diğer taraftan Muğla'nın ilk festivallerinin düzenlendiği Fethiye'de de festival hareketliliği yaşanmıştır. 25 Mayıs 1972 tarihinde Fethiye Belediyesi Çay Bahçesi'nde Fethiye Turizm Derneği'nin organize edeceği Fethiye Festivali hakkında esnafın katılımı ile bir toplantı yapılmıştır. Esnaf, festival düzenlenmesinde Fethiye Turizm Derneği'ni destekleme kararı almıştır. İlk etapta 5 bin lira bütçe ile Fethiye Festival Komitesi'nin işlere başlaması kararlaştırılmıştır. Elde edilecek diğer gelirlerin de festival bütçesine eklenmesi benimsenmiştir. Fethiye Turizm Derneği, festivalin 29 Haziran- 1 Temmuz 1972 tarihleri arasında yapılmasını kararlaştırmıştır. Diğer yandan Festival Komitesi Başkanlığı, Vali Özer Türk'e teklif edişmiş, vali de görevi kabul etmiştir (Fethiye, yıl: 12, sayı: 2819, 26 Mayıs 1972: 1). 6. Fethiye Festivali'nde 100 bin lira değerinde eşya piyangosu düzenlemesi kararı alınmıştır. Bu piyango eşyaları arasında bir Murat otomobil de yer almıştır (Fethiye, yıl: 12, sayı: 2824, 1 Haziran 1972: 1; Dalaman Köyceğiz, yıl: 3, sayı: 734, 30 Mayıs 1972: 1). Diğer yandan turizmci ve aynı zamanda Fethiye Turizm Derneği Yönetici olan Rafet Tuna önderliğinde festival için yardım toplama kampanyası düzenlenmiş ve oldukça yüklü miktarda yardım elde edilmiştir (Fethiye, yıl: 12, sayı: 2825, 2 Haziran 1972: 1). Diğer taraftan Fethiye Festivali sırasında Fethiye tesislerinin yatak sayısının gelecek olan kitleye yeterli olmayacağı, değerlendirilmiştir (Fethiye, yıl: 12, sayı: 2826, 3 Haziran 1972: 1). Ankara Turizm ve Ticaret Okulu öğretmen ve öğrencileri de Fethiye Festivali'ne davet edilmiştir. Davet üzerine okul öğretmen ve öğrencileri Fethiye'ye gelmiştir (Fethiye, yıl: 12, sayı: 2827, 5 Haziran 1972: 1).

6 Haziran 1972 tarihinde Fethiye Festivali Yürütme Komitesi teşekkül ettirilmiştir. Fethiye Festivali Komitesi, Türkiye'de ve dünyada festivalin tanıtımının yapılması için basın kuruluşlarını etkinliğe davet etmiş, şenlik harcamalarının karşılanması için eşya piyangosu düzenlenmiştir (Fethiye, yıl: 12, sayı: 2829, 7 Haziran 1972: 1). 6. Fethiye Festivali'ne başta TRT olmak üzere ulusal radyo kanalları ilgisiz kalmamıştır. TRT radyoları, festivalin kaydını programlar halinde sunmayı planlamıştır (Fethiye,

yıl: 12, sayı: 2831, 9 Haziran 1972: 1). Şenlikler için gazetelere bazı ilanlar verilirken, şehrin giriş ve çıkışlarına festival pankartları asılmıştır (Fethiye, yıl: 12, sayı: 2833, 12 Haziran 1972: 1). Festivale gelir elde etmek için düzenlenen Fethiye Festivali ikramiyesinin biletleri Haziran 1972’de satışa çıkarılmıştır (Fethiye, yıl: 12, sayı: 2840, 20 Haziran 1972: 1). Fethiye Festivali için TRT radyoları düzenli anonslar vererek reklam kampanyası yapmıştır (Fethiye, yıl: 12, sayı: 2845, 25 Haziran 1972: 1). Fethiye Ticaret Odası da festivale yapılan katkılara kayıtsız kalmayarak festivale 5 bin lira yardımda bulunmuştur (Fethiye, yıl: 12, sayı: 2849, 30 Haziran 1972: 1). Şenlikler için 500 adet rozet bastırılmıştır (Fethiye, yıl: 12, sayı: 2855, 6 Temmuz 1972: 1). Diğer taraftan Fethiye Festivali için üretilen şaraplar, Fethiye Turizm Derneği aracılığı ile satışa çıkarılmıştır. Festival ikramiye biletleri ise Ankara da dâhil olmak üzere satışa çıkarılmıştır (Fethiye, yıl: 12, sayı: 2862, 17 Temmuz 1972: 1). Vali Özer Türk’ün açılışını yaptığı 6. Fethiye Festivali, yapılan ikramiye çekilişi ve folklor gösterileri ile devam edip tamamlanmıştır (Fethiye, yıl: 12, sayı: 2874, 29 Temmuz 1972: 1).

1972 yılında başarılı bir şekilde tamamlanan Fethiye Festivali’nin ardından 1973 yılında da festival düzenleme girişimleri olmuştur. 5 Nisan 1973’te festival için bir ön toplantı yapılmıştır. Bu toplantıya Fethiye Kaymakamı Cahit Gündüz ve Fethiye Belediye Başkanı Muzaffer Dontlu da katılmıştır. Toplantıda Festivalin 1- 5 Temmuz 1973 tarihleri arasında yapılması kararlaştırılmıştır. 1973 yılı festivalinde Akdeniz Güzellik Yarışması adını taşıyan bir etkinliğin yapılması planlanmış ve bunun için Akdeniz ülkeleri ile temasa geçilmiştir. Yarışma için Rodos Valisi’nin yanı sıra, İtalya, İspanya, Fas, Cezayir, Fransa, Yunanistan ve İsviçre temsilciliklerine davet mektupları gönderilmiştir. Güzellik yarışması için 10 milyon lira ödül konulmuştur (Fethiye, yıl: 13, sayı: 3090, 17 Nisan 1973: 1). Fethiye Festivali için Dontlu ve Gündüz destek sözü vermiş, fakat aradan zaman geçmesine rağmen bir destek sağlanamamıştır. Bu konuda Muğla Valiliği ve Turizm Bakanlığı da uyarılarak, gerekli destek verilmezse festivalin organize edilemeyeceği, belirtilmiştir (Fethiye, yıl: 13, sayı: 3111, 12 Mayıs 1973: 1; Fethiye, yıl: 15, sayı: 3113, 14 Mayıs 1973: 1).

Festivalin düzenlenip düzenlenemeyeceği düşünülürken Bursa, Erzurum, Bingöl ve Akşehir gibi şehirlerin folklor ekipleri festivalde sahne almak için Fethiye

Kaymakamlığı ve Belediyesi'ne başvuruda bulunmuştur. Başvuruda bulunan ekiplerin getirilebilmesi için 50 bin lira ödenek gerekmiş, fakat elde yeterli ödenek bulunmadığı için bekleme yolu seçilmiştir (Fethiye, yıl: 13, sayı: 3117, 18 Mayıs 1973: 1). Diğer taraftan Fethiye Festivali Düzenleme Komitesi, festivalin desteklenmesi için Fethiye Belediyesi, Fethiye Kaymakamlığı, Muğla Valiliği ve Turizm Bakanlığı'na yaptığı çağrıya bir cevap verilmemiş, festivalin düzenlenmeme ihtimali ağır basmıştır (Fethiye, yıl: 13, sayı: 3122, 24 Mayıs 1973: 1). Tüm uğraşlara rağmen maddi desteğin sağlanamaması üzerinde 1973 yılında Fethiye Festivali düzenlenememiştir. Festival düzenlemezen Cumhuriyet'in 50. Yıl kutlamaları ile birlikte 2 günlük bir şenlik organize edilmesi konusunda ilgililerce bir mutabakat sağlanmıştır (Fethiye, yıl: 13, sayı: 3228, 28-5 Eylül 1973: 1; İlk Adım, yıl: 9, sayı: 4042, 9 Haziran 1973: 1). 7. Akdeniz Şenlikleri Komitesi ile Fethiye Turizm Derneği yetkilileri bir toplantı yapmış ve bu şenlik süresinin 5 güne çıkarılması kararlaştırılmıştır. Diğer yandan şenlikler için 20 bin lira yardım gelmiştir (Fethiye, yıl: 13, sayı: 3111, 11 Ekim 1973: 1). Nihayet 28 Ekim 1973 tarihinde başlayan Cumhuriyet'in 50. Yılı kutlamaları ile Fethiye Festivali bir arada gerçekleştirilmiş ve folklor, spor ve dinleti gibi etkinliklerle çok canlı geçmiştir (Fethiye, yıl: 13, sayı: 3257, 31 Ekim 1973: 1).

Fethiye Festivali 1973 yılında zamanında düzenlenememiş, fakat Fethiyeliler yeni festivaller organize etmekten çekinmemiştir. Mayıs 1974'te 8. Fethiye Festivali (Akdeniz Şenlikleri)'nin düzenlenmesi için Fethiye Kaymakamlığı'nda bir toplantı yapılmış, fakat festivalin ne zaman yapılacağı konusunda bir karara varılamamıştır (Fethiye, yıl: 14, sayı: 3426, 21 Mayıs 1974: 1; İlk Adım, yıl: 9, sayı: 4321, 21 Mayıs 1974: 1). 22 Mayıs 1974 tarihinde Fethiye Festivali için Fethiye Kaymakamlığı'nda Kaymakam Atilla Vural'ın Başkanlığı'nda Fethiye Turizm Derneği ve Fethiye Turizm Bürosu yetkililerinin katılımı ile bir toplantı daha icra edilmiştir (Fethiye, yıl: 14, sayı: 3427, 22 Mayıs 1974: 1). Yapılan toplantıda festivalin temmuz ayı içerisinde yapılması kararlaştırılmıştır. Yapılacak olan şenlikler için kaymakamlığın denetiminde Fethiye Şenlikleri Turizm Komitesi oluşturulmuştur (Fethiye, yıl: 14, sayı: 3429, 24 Mayıs 1974: 1). Önceden temmuz ayı içinde düzenlenmesi planlanan festival için festival düzenleme komitesi eylül ortalarını işaret etmiştir (Fethiye, yıl: 14, sayı: 3430, 25 Mayıs 1974: 1). Maddi sıkıntılar içinde düzenlenmeye çalışılan 8. Fethiye Festivali için Turizm ve Tanıtma Bakanlığı, Temmuz 1974'te 10 bin lira

yardım göndermiştir (Fethiye, yıl: 14, sayı: 3470, 11 Temmuz 1974: 1). Diğer taraftan Eylül 1974'te düzenlenecek festivalde Özay Gönlüm'ün sahne alacağı, belirtilmiştir (Fethiye, yıl: 14, sayı: 3478, 20 Temmuz 1974: 1). Festivale ünlü sanatçıların geleceği haberleri yapıldığı dönemde Fethiye Festivali, mübarek Ramazan'a denk geldiği gerekçesi ile ekim ayına ertelenmiştir (Fethiye, yıl: 14, sayı: 3518, 5 Eylül 1974: 1). 3 Ekim 1974 tarihinde Fethiye Turizm Derneği'nde Muğla Milletvekili Ünal Demir'in de katıldığı bir toplantı yapılmıştır. Burada Fethiye Festivali'nin Turizm Derneği tarafından düzenlenmesi, kaymakamlık ve belediyenin ise sadece festivalin destekçisi ve sürükleyicisi olması yönünde fikirler ortaya atılmıştır (Fethiye, yıl: 14, sayı: 3543, 4 Ekim 1974: 1). Tüm çabalara rağmen 1974 yılında 8. Fethiye Festivali düzenlenememiştir.

Fethiye Festivali'nin 1975 yılında düzenlenebilmesi için de çalışmalar yapılmıştır. Mayıs 1975'te Fethiye Kaymakamlığı, Fethiye Festivali'nin yapılabilmesi için ilgililerle bir toplantı düzenlemiştir (Fethiye, yıl: 15, sayı: 3718, 5 Mayıs 1975: 1; Fethiye, yıl: 15, sayı: 3719, 6 Mayıs 1975: 1). Kaymakam Atilla Vural başkanlığında yapılan toplantıda festivalin düzenlenmesi kararı çıkmıştır. Toplantıda ayrıca Akdeniz ülkelerinden yatçıların katılımı ile "*Altın Yat Yarışları*" adında bir organizasyon yapılması yönünde karara varılmıştır. Fakat yatçıların katılamaması ile bu etkinlik gerçekleşmemiştir. Bu toplantıda bir de festival komitesi belirlenmiş ve bu komite hemen görevine başlamıştır (Fethiye, yıl: 15, sayı: 3724, 12 Mayıs 1975: 1; İlk Adım, yıl: 11, sayı: 4640, 16 Mayıs 1975: 1). 1975 yılında düzenlenecek festival ile ilgili başka bir bilgiye ulaşılammıştır. İmkânsızlıklardan dolayı festival muhtemelen 1975 yılında da yapılamamıştır. Fethiye Festivali 1977 yılında da organize edilememiştir (İlk Adım, yıl: 13, sayı: 5317, 30 Eylül 1977: 1). Fethiye Festivali bazı yıllar organize edilememiş olsa da festival düzenleme girişimleri süreklilik arz etmiştir.

26 Ocak 1978 tarihinde Fethiye Turizm Derneği Başkanı Platin Tuncel, festivalin yeniden düzenlenmesi için çalışacaklarını belirtmiştir ve şöyle demiştir: "*Turizm Bakanlığı ile temas halindeyiz ve bu temas sayesinde bakanlıktan yardım sağlandıktan sonra festival hazırlıklarına başlanacaktır. Turizm Derneği her zamanki gibi bu önemli olayı organize edecektir.*" (Fethiye, yıl: 18, sayı: 4548, 26 Ocak 1978: 1).



Mart 1978’de Fethiye Turizm Derneği Başkanı Platin Tuncel, dönemin Turizm ve Tanıtma Bakanı Alev Coşkun ile görüşerek Fethiye Festivali’nin düzenlenebilmesi için destek istemiştir. Tuncel, görüşmenin ardından bakanlığın festival yapılmasını destekleyeceğini, açıklamıştır (Fethiye, yıl: 18, sayı: 4598, 25 Mart 1978: 1). Nisan 1978’de Fethiye Turizm Derneği ve Fethiye Turizm Komitesi toplanarak Fethiye Festivali Komitesi’ni oluşturmuştur. Komite tarafından bir festival programı hazırlanmış ve Turizm ve Tanıtma Bakanlığı’na sunulmuştur. Festival Komitesi, bakanlığın tahminen 200 bin lira yardım yapacağını, öngörmüştür. Festival kapsamında güzellik yarışması ve eşya piyangosu da düzenlenmesi kararlaştırılmıştır (Fethiye, yıl: 18, sayı: 4613, 12 Nisan 1978: 1.; İlk Adım, yıl: 15, sayı: 5425, 8 Nisan 1978: 1). Tüm çalışmalara rağmen 1978 yılında festivalin düzenlenip düzenlenemediği konusunda bir bilgiye ulaşılamamıştır.

Aralık 1981’de Fethiye Festivali düzenleme çalışmalarının yeniden alevlendiği görülmüştür. Dönemin Fethiye Kaymakamı Veli Aslan’ın başkanlığında festival düzenlenmesine dair bir toplantı yapılmıştır. Bu toplantıda festivalin düzenlenmesi kararı alınmıştır. Festival Komitesi Başkanlığı’na Kaymakam Veli Aslan, Festival Uygulama Komitesi Başkanlığı’na Fethiye Belediye Başkanı Canpolat Gürbüz seçilmiştir. Ayrıca bu komitelere bağlı alt komiteler de organize edilmiştir (Fethiye, yıl: 20, sayı: 8729, 26 Aralık 1981: 1). 21 Aralık 1981 tarihinde Fethiye Kaymakamı, Fethiye Festivali ile ilgili olarak şu açıklamayı yapmıştır: “*Fethiye Festivali en geç Temmuz 1982’de düzenlenecektir. Festival bütçesine katkıda bulunmak üzere Fethiye ve Havalisi Kalkındırma Birliği, banka ve özel kuruluşlar, Turizm ve Tanıtma Bakanlığı ve tüm Fethiyelileri yardıma davet ediyorum. Bu festivalle Fethiye’nin tarihi, kültürel, folklor ve sanat alanındaki zenginliklerini yurt çapında tanıtmakla büyük fayda elde edeceğiz. Bu kez ayrıca televizyon ekibi ve basın mensuplarını da davet edeceğiz. Bu festivalin yürütülebilmesi için en az 2 milyon liralık bir bütçeye ihtiyacımız vardır.*” (Fethiye, yıl: 20, sayı: 8730, 28 Aralık 1981: 1).

Bu dönemde Fethiye’den sonra festivallerin önemli bir düzenlenme alanı da Marmaris olmuştur. 30 Mayıs 1975- 1 Haziran 1975 tarihleri arasında Marmaris’te bir müzik şöleni tertiplenmiştir. Şölene, organizasyonun destekçisi olan Timur Selçuk’un yanı sıra Esmer Ay, Fikret Hakan, Atilla Atasoy, Erkut Taçkın, Ajda Pekkan ve daha birçok

sanatçı katılmıştır. Marmaris Müzik Şöleni'nin dünyanın ilgisini çekeceği düşünülmüştür (İlk Adım, yıl:11, sayı: 4655, 23 Mayıs 1975: 1). Yine, Mayıs 1979 yılında Marmaris Turizm Derneği tarafından Marmaris Festivali'nin ilk adımı olarak Marmaris Bahar Şenliği düzenlenmiştir. Fakat düzenlenen şenlikte olaylar çıkmış ve program erken tamamlanmak zorunda kalmıştır (İlk Adım, yıl:16, sayı: 5808, 8 Mayıs 1979: 1).

Birinci Marmaris Turizm ve Sanat Festivali 9- 17 Haziran 1982 tarihlerinde düzenlenmiştir. Festivalin düzenlenmesindeki amaç, Marmaris'in turizm potansiyelini canlandırmaktır. Bu kararla ilk etapta Marmaris Turizm Vakfı kurulmuştur. Bu vakfın kuruluşunda eski Turizm Bakanı Barlas Küntay ve bazı ulusal ses sanatçıları da yer almıştır. Para gözetmeksizin festivale katılan sanatçılar, bu vakfa da içtenlikle üye olmuştur. Bu organizasyonda devlet yöneticileri, halk ve sanatçılar el ele vermiş, görkemli bir festival tertip edilmiştir. İzleyicilerin düzenli bir şekilde festivali izleyebilmeleri için Marmaris Açık hava Tiyatrosu'nun inşası festivale kadar yetiştirilmiştir. Böylelikle Ege Bölgesi'nde Antik Çağ'dan bu yana ilk kez bir amfi tiyatro inşa edilmiştir. Festival sürecinde tüm konserler bu 2500 kişilik amfi tiyatrodan sergilenmiştir. Festivalin açılışını Turizm Bakanı İlhan Evliyaoğlu gerçekleştirmiştir. Festival kapsamında Nükhet Duru, Neco, Emel Sayın, Erol Evcin, Mazhar Fuat Özkan, Tülay Özer, Zerrin Özer, Sezen Aksu ve iki ayrı grup da konser vermiştir (Marmaris 2. Kültür ve Turizm Festivali, Marmaris, 1984: 3- 15; Fethiye, yıl:21, sayı: 8853, 24 Mayıs 1982: 1; İlk Adım, yıl:19, sayı: 6820, 10 Haziran 1982: 1). Festivalden 4 milyon 350 bin lira gelir elde edilmiştir (Fethiye, yıl:21, sayı: 8879, 23 Haziran 1982: 1, Köyceğiz, yıl:8, sayı 772, 11 Mayıs 1982: 1).

İlk defa 1973 yılında başlatılan Bodrum Kültür ve Sanat Etkinlikleri 1 Eylül 1981- 6 Eylül 1981 tarihleri arasında I. Bodrum Sanat ve Kültür Haftası etkinlikleri adı altında düzenlenmiştir (Mavi Bülten, yıl: 1, sayı: 3, 15 Eylül 1994: 1). Etkinlikler, Bodrum Antik Tiyatro'da başlatılmıştır. Burada Bodrum Belediye Başkanı Cahit Günel ve Muğla Valisi Kemal Nehrozoğlu, Bodrum Sanat ve Kültür Haftası'nın önemini vurgulayan birer konuşma yapmışlardır. Etkinliklerde folklor gösterisi, tiyatro gösterimi gibi değişik aktiviteler, gerçekleştirilmiştir (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 8424, 3 Eylül 1981: 1). 1- 8 Eylül 1982 tarihleri arasında 3. Bodrum Sanat ve Kültür Haftası,

düzenlenmiştir (İlk Adım, yıl: 20, sayı: 6521, 1 Mayıs 1982: 1). 1982 yılında düzenlenen Sanat ve Kültür Haftası'nda ilk defa film gösterimi de yapılmıştır. Bodrum Kaymakamı Musa Soycan, etkinlikleri ileride yapılacak olan Bodrum Sanat ve Kültür Festivali'nin bir provası olarak gördüklerini ve bu yüzden sanat etkinliklerine ağırlık verdiklerini açıklamıştır (İlk Adım, yıl: 20, sayı: 6807, 18 Ağustos 1982: 1).

Uzun hazırlıkların neticesinde Bodrum Festivali, Eylül 1982'de düzenlenmiştir. Festivalin açılış kokteylinde Muğla Valisi, Bodrum Kaymakamı ve diğer yetkililer, kendilerine protokolde oturma yeri ayrılmadığı için salonu terk etmiştir (İlk Adım, yıl: 20, sayı: 6624, 4 Eylül 1982: 1). Festival Bodrum Kalesi'nde düzenlenen moda gösterileri ile nihayet bulmuştur (Fethiye, yıl: 21, sayı: 8942, 10 Eylül 1982: 1; Merhaba, Eylül 1982: 1). Ocak 1982'de Muğla Valisi Kemal Nehrozoğlu, Bodrum Kaymakamı, Bodrum Belediye Başkanı ve diğer Bodrum mahalli yöneticilerinin katılımı ile bir toplantı gerçekleştirmiştir. Kemal Nehrozoğlu, yapılan toplantıda Bodrum'da uluslararası büyük bir festival gerçekleştirilmesini hedeflediklerini ve bunun için de en önemli ihtiyaç olan insan faktörünün Bodrum'da mevcut olduğunu, dile getirmiştir (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 8420, 1 Ocak 1982: 1).

Muğla'da bu dönemde festivaller düzenlenerek, yabancıların Muğla'ya olan ilgisi arttırılmaya çalışılmıştır. Diğer taraftan Muğla gençlerinin turizm alanında bilinçlenmesi için eğitim kurumlarında turizm temalı etkinlikler düzenlenmiştir. Türkiye'de 1976 yılından itibaren örgün ve yaygın eğitim kuruluşları ve halkın katılımı ile turizm haftası kutlanmıştır (Fethiye, yıl: 25, sayı: 10051, 6- 23 Nisan 1986: 1). 1978 yılında Turizm ve Tanıtma Bakanlığı ve Millî Eğitim Bakanlığı'nın ortaklaşa düzenledikleri Turizm Haftası etkinlikleri 13- 20 Mart tarihleri arasında gerçekleşmiştir. Turizm Bölge Müdürlüğü yetkilileri turizm haftası boyunca okullarda turizm ve turist hakkında bilgi verileceğini, belirtmiştir. Bu bilgiler de turizm eğitiminin koordine bir şekilde sürdürülmeye çalışıldığını göstermektedir (İlk Adım, yıl: 15, sayı: 5438, 24 Şubat 1978: 1).

1981 yılında 9- 13 Mart tarihleri arasında kutlanan turizm haftası münasebetiyle ilk ve orta dereceli okullarda ülke genelinde dolayısıyla Muğla'da da turizm konusunda resim, şiir ve kompozisyon yarışması düzenlenmiştir. Öğrencilerin çalışmaları

değerlendirilmek üzere Ankara'ya gönderilmiş ve dereceye girenler ödüllendirilmiştir (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6269, 3 Mart 1981: 1).

1982 yılında 8- 14 Mart tarihleri arasında düzenlenen turizm haftası etkinliklerine ilk ve orta dereceli okullar katılmıştır. Muğla'da hafta boyunca kamu araçları vasıtası ile öğrencilerin çevreyi gezmesi sağlanmış, tarihi ve doğal zenginlerin korunması ve turizm eğitimi konularında toplantılar düzenlenmiştir. Bu arada Kültür ve Turizm Bakanlığı okullarda yapılacak turizm köşelerinde kullanılmak üzere eğitim afişleri hazırlamış, bakanlığın bölge ve büro müdürlüklerince de dağıtımını sağlanmıştır. İl merkezinde folklor gösterileri düzenlenirken, ayrıca bir de temizlik kampanyası düzenlenmiştir. Hafta boyunca turistik işletmelerin, öğretmen ve öğrencilere indirimli tarife uygulaması da sağlanmıştır (İlk Adım, yıl: 20, sayı: 6457, 22 Şubat 1982: 1; İlk Adım, yıl: 20, sayı: 6470, 22 Şubat 1982: 1). Muğla merkezde düzenlenen etkinlikler Cumhuriyet Alanı'nda gerçekleştirilmiştir. Otelcilik ve Turizm Meslek öğrencilerinin tamamı ile diğer okullardan temsilci öğrenciler etkinliklerde yer almıştır. Valinin de katıldığı etkinliklerde Turizm Bölge Müdürü Erdoğan İstanköylü, bir konuşma yapmış ve bu konuşmada turizmin önemini ve ülke ekonomisine olan katkısını anlatmıştır (İlk Adım, yıl: 20, sayı: 6475, 9 Mart 1982: 1). Turizm haftası ilçelerde de kutlanmıştır. Örneğin; Mart 1982'de Bodrum'da turizm haftası etkinlikleri, Bodrum Turizm Büro Müdürü Emine Çam'ın yaptığı konuşma ile başlamıştır. Hafta dolayısıyla yerli sanatçıların eserlerinden oluşan sergi, Vali Kemal Nehrozoğlu tarafından açılmıştır. Bodrum'un değişik noktalarına ağaç dikilmiş, 11 Mart 1982 tarihinde orta dereceli okullarda turizm konulu afiş yarışması düzenlenmiştir. Hafta, 6- 14 Mart 1982 tarihleri arasında çeşitli etkinliklerle devam ettirilmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 22, 6- 14 Mart 1982: 1.; Bodrum Ekspres, sayı: 23, 13- 19 Mart 1982: 1.; Merhaba, Mart 1982: 1).

14- 25 Eylül 1981 tarihlerinde Roma'da toplanan Dünya Turizm Örgütü'nün Genel Kurulu'nda 27 Eylül Dünya Turizm Günü olarak kabul edilmiştir. Tüm dünyada kutlanan gün için 1982 yılında Muğla'da da etkinlikler düzenlenmiştir. Bu etkinliklerde ortaokullar düzeyinde günün önemini yansıtabilecek yarışmalar düzenlenmiştir. Ayrıca dünya turizm günü münasebetiyle Muğla Valisi Kemal Nehrozoğlu da Bodrum ve Marmaris'te turistik işletme sahipleri ile bir araya gelerek turizm üzerine sohbet düzenlemiştir (İlk Adım, yıl: 20, sayı: 6636, 18 Eylül 1982: 1).

## 5. Muğla'da Turizm Eğitimi

Muğla'da turizm eğitimi 1970'li yıllarda uygulamalı bazı kurslar vasıtası ile sağlanmıştır. 1972 yılında turizmi özendirmek için Fethiye'nin Eldirek Köyü'nde öğretmenlerin teşviki ile öğrenciler, basit tezgahlar kurmak sureti ile yaz sezonu için turistik yiyecek torbası dokumuştur (Fethiye, yıl: 11, sayı: 2759, 17 Mart 1972: 1). Bu dönemde ayrıca esnafın derdini anlatabilecek kadar dil bilmesini sağlamak amacı ile halk eğitim merkezlerinde kısa süreli dil kursları da düzenlenmiştir. Örneğin; Ocak 1973'te Datça Halk Eğitim Merkezi Müdürlüğü, turizmciler için İngilizce kursu düzenlemiştir. Bu kursa, kursiyerler ücretsiz olarak katılmıştır. Datça Halk Eğitim Merkezi Müdürü Aytaç Tuncer başkanlığında sürdürülen kursa 38 kursiyer katılmıştır (Fethiye, yıl: 13, sayı: 3022, 26 Ocak 1973: 1).

Bu dönemde daha organize kurslar ise daha çok büyük şehirlerde düzenlenmiştir. Örneğin; 1973 yılında T.C Turizm ve Tanıtma Bakanlığı Otelcilik ve Turizm Eğitim Merkezi Müdürlüğü, İzmir merkezli turizm kursları düzenlemiştir. Bu kurslar, turizm mütehassısı belgesine sahip konaklama tesislerinin vasıflı personel ihtiyacını karşılamak amacıyla düzenlenmiştir. Otelcilik ve Turizm Eğitim Merkezi'nce yürütülen kurslarda; ön büro, kat, mutfak bölümlerini kapsayan ve 10 ay süren örgün ve uygulamalı eğitim gerçekleştirilmiştir (Fethiye, yıl: 15, sayı: 3115, 16 Mayıs 1973: 1; Fethiye, yıl: 15, sayı: 3116, 17 Mayıs 1973: 1).

Bu dönemde turizm eğitimi olarak değerlendirilebilecek bireysel girişimler de olmuştur. 1972 yılında Fethiye Deniz Kamp'ın sahiplerinden Hülya Gürkan turizmciler için İngilizce kursu düzenlemiştir. Hülya Gürkan, 1973 yılında yine İngilizce ve Fransızca olmak üzere iki ayrı kurs açmıştır. Açılan bu kursların amacı; Fethiye'ye gelen turistler ile doğrudan ve dolaylı yoldan muhatap olan vatandaşların kendini tam olarak ifade edebilmelerini sağlamak olmuştur (Fethiye, yıl: 12, sayı: 3108, 1 Eylül 1973: 1).

Bireysel girişimlerin yanında bölgede Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'nın düzenlediği kısa dönemli turizm kursları da olmuştur. Ağustos 1974'te Fethiye Belediye Başkanlığı ve Fethiye Turizm Bürosu gözetiminde personeli iş başında yetiştirme kursu düzenlenmiştir. Turizm ve Tanıtma Bakanlığı, bu kurs için Monitor Hamdi

Demir'i görevlendirmiştir. Görevlendirme neticesinde Fethiye'ye gelen Hamdi Demir, hazırlıklarını tamamlayarak birkaç gün içinde çalışmalarına başlamıştır. Hamdi Demir, otel ve lokantalarda mutfak ve servis dersleri vermiştir (Fethiye, yıl: 14, sayı: 3491, 5 Ağustos 1974: 1). Kursu başarı ile tamamlayanlara, Turizm ve Tanıtma Bakanlığı onaylı birer sertifika verilmiştir (Fethiye, yıl: 14, sayı: 3493, 7 Ağustos 1974: 1).

Bölgede turizm hareketlerinin artması ile turizm eğitiminin önemi daha da ortaya çıkmıştır. 1974 yılında Muğla'da açılması kararlaştırılan Turizm ve İşletmecilik Yüksekokulu'nun 1974 yılında açılması için Muğla Milletvekili Halil Deren, Millî Eğitim Bakanlığı'na bir müracaat yapmıştır. Milletvekilinin yapmış olduğu müracaata dönemin Millî Eğitim Bakanı, hizmet süresinin son günlerinde telgraf yoluyla cevap vermiştir. 7 Kasım 1974 tarihli telgrafta yüksekokulun 1974 yılının ikinci sömestrinde açılmasının planlandığı, belirtilmiştir (Fethiye, yıl: 14, sayı: 3603, 17 Aralık 1974: 1).

Yine Muğla'ya gelen yabancılara daha iyi hizmet verebilmek için turist rehberlerine ihtiyaç duyulmuştur. Bu eksikliği gören idareciler bazı girişimlerde bulunmuştur. Aralık 1977'de Turizm ve Tanıtma Bakanlığı Muğla Bölge Müdürlüğü bünyesinde "Bölgesel Profesyonel Turist Rehberliği" kurslarının açılması için Turizm Bölge Müdürü Erdoğan İstanköylü, Turizm ve Tanıtma Bakanlığı nezdinde harekete geçmiştir. Bakanlığa gerekli teklifte bulunduğunu belirten İstanköylü, şu açıklamayı yapmıştır: "*Bakanlığın kursları onaması durumunda kurslar 15 Mart 1978- 20 Mayıs 1978 tarihleri arasında düzenlenecek. Bakanlık onayladığı takdirde, lise mezunları arasından sınav ile aday seçilecek, kursa katılım hakkı sağlayanlara sertifika verilecek. Bu kurslarda rehberlik meslek dersi, arkeoloji, psikoloji, sosyoloji, folklor, genel turizm, sanat tarihi, dinler tarihi ve ilk yardım dersleri verilecektir.*" (İlk Adım, yıl: 13, sayı: 5390, 30 Aralık 1977: 1).

1979 yılında yurdun değişik illerine Otelcilik ve Turizm Meslek Liseleri tesis edilerek, bu alanda eğitim veren orta öğretim kurumu sayısı arttırılmıştır. 1979- 1980 öğretim yılında Mersin, Bolu, Bursa, Tekirdağ, Kuşadası, Perşembe ve Muğla'da Otelcilik ve Turizm Meslek Liseleri açılmıştır. Muğla'da açılan bu lise, Muğla'da örgün turizm eğitimi veren ilk kurum olarak nitelendirilebilir. Bu otelcilik ve turizm meslek liselerinin açılışlarının akabinde Anadolu Aşçılık Meslek Liseleri de yurdun değişik

noktalarında açılmaya başlamıştır. Bu liseler, orta seviyeli nitelikli personel ihtiyacının karşılanması için tesis edilmiştir. Bu liselerin eğitim programında zorunlu staj uygulaması da yer almıştır (Çetin, 1987: 9- 13). Böylece planlı dönemde 1 okul, 89 öğrenci ile 12 öğretmen kadrosu ile başlanan ortaöğretim turizm eğitiminde 1980 yılına gelindiğinde 9 okul, 1.009 öğrenci ve 62 öğretmen sayısına ulaşılmıştır. Bu okullardan birisi de Muğla Vilayetinde yer almıştır (Çavuş ve Ege, 2009: 239). Eylül 1979’da öğrenime açılan Muğla Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi, 1979- 1980 öğretim yılı için sınav ile 45 yatılı erkek, 20 burslu kız ve erkek, 25 gündüzlü kız ve erkek öğrenci alınmıştır. Okulun bulunduğu yer Muğla Eğitim Enstitüsü ile Muğla Kız Enstitüsü’nün ortaklaşa kullandığı binadır (İlk Adım, yıl: 17, sayı: 5925, 7 Eylül 1979: 1).

Bu okullarda verilen eğitimde İngilizce önemli bir kriter olmuştur. 1980’li yılların başlarında yapılan çalışmalar sonunda, otelcilik ve turizm meslek eğitiminin yabancı dil ile desteklenmesinin zorunluluğu getirilmiştir. Neticede bu okullarda yabancı dil eğitimi verilebilmesi için hazırlık sınıfı şartı getirilmiş ve okulun ismi de Anadolu Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi olarak değiştirilmiştir. Bu karar 1984- 1985 öğretim yılında uygulamaya konulmuştur (İnce, 2002: 175- 180).

Bu dönemde Muğla’da turizm eğitimi sadece örgün olarak verilmemiş, değişik vasıtalarla halkın turizm bilincine sahip olması sağlanmıştır. Temmuz 1980’de Milas Turizm Komitesi, Milas’ta düzenlemiş olduğu turizm şenliği ve turizm rehber kurslarından sonra tüm ilçe esnafı ile lokanta, otel işçileri ve taksi şoförlerinin katıldığı bir turizm semineri düzenlemiştir. Seminerde konuşan Milas Kaymakamı Samet Karadöl, tüm esnaf ve çalışanlardan Milas’ı tanıtmalarını istemiştir (İlk Adım, yıl: 18, sayı: 7075, 10 Temmuz 1980: 1). Yine, 3- 14 Kasım 1980 tarihleri arasında Türk Alman iş birliği çerçevesinde Turizm ve Tanıtma Bakanlığı ile Ankara Alman Kültür Merkezi’nin iş birliği ile Bodrum’da “Turizm Pazarlaması” konulu bir seminer düzenlenmiştir. Seminare Turizm ve Tanıtma Bakanlığı’nın üst düzey yöneticileri, Muğla Turizm ve Tanıtma Bölge Müdürü Erdoğan İstanköylü, Kıbrıs Federe Türk Devleti temsilcileri, üniversite temsilcileri, seyahat acenteleri temsilcileri ve basın mensupları katılmıştır (İlk Adım, yıl: 18, sayı: 6167, 8 Kasım 1980: 1).

Türkiye’de turizm eğitiminde devlet eliyle kurulmuş olan özel eğitim kurumlarının da büyük katkısı olmuştur. Bu yapılardan birisi de TUREM’dir. 8 Eylül 1981 tarihli ve 17452 sayılı Resmî Gazete’de “Turizm Eğitim Merkezleri (TUREM) Kuruluş Yönetmeliği” yayımlanmış ve yürürlüğe girmiştir. TUREM, 265 sayılı Turizm ve Tanıtma Bakanlığı Kanunu’nun 8 ve 26’ncı maddelerine dayanarak turizm endüstrisinin çeşitli alanlarında ihtiyaç duyulan personele faaliyet dallarında formasyon kazandırmak ve geliştirmek, Turizm ve Tanıtma Bakanlığı personeline de kurs ve seminerler yoluyla hizmet içi eğitimi vermek amacıyla kurulmuştur. TUREM’ler merkezde doğrudan, illerde ise turizm bölge müdürlükleri aracılığı ile Turizm Eğitimi Genel Müdürlüğü’ne bağlanmıştır. Bu eğitim kurumlarında konaklama ve yeme- içme işletmeleri personeli yetiştirme temel eğitim kursları, hizmet içi eğitim kursları, profesyonel turist rehberliği kursları düzenlemiştir. Ayrıca, enformasyon memurluğu kursları, seminerler ve konferanslar, meslek monitörleri seminerleri düzenlenmiştir (Resmî Gazete, sayı: 17452, 8 Eylül 1981: 3- 13). Kısacası, Türkiye’de yoğunlaştırılmış turizm eğitimi Kültür ve Turizm Bakanlığı bünyesinde çalışan TUREM’ler tarafından verilmiştir. TUREM’lerde Konaklama ve Yeme İçme İşletmeleri Personel Yetiştirme Temel Eğitim Kursları ve Otel, Lokanta ve Eğlence Yerleri Personeli İşbaşı Eğitim Kursları şeklinde iki farklı türde verilmiştir (Çetin, 1987: 13, 14).

Türkiye’de turizm eğitimi alanında eğitim veren ve nitelikli turizm personeli yetiştirilmesine katkı sağlayan bir diğer yapı TUGEV’dir. TUGEV kurulduktan sonra Kültür ve Turizm Bakanlığı ile iş birliği halinde eğitim kursları düzenlemiştir. Otel, Lokanta ve Eğlence yerleri personeli işbaşı eğitim kursları, Kültür ve Turizm Bakanlığı ve TUGEV’in iş birliği ile bakanlık monitörlerince düzenlenmiştir. Bu kurslarda ticari, mutfak, servis, resepsiyon ve kat hizmetleri dallarında dersler verilmiştir. 1986 yılı itibari ile bu kurslara 14.538 kişi katılmıştır. Bu kurslar, il turizm müdürlüklerinden gelen istekler çerçevesinde bölgedeki en uygun otelde düzenlenmiştir (Çetin, 1987: 14).

Yeni nesillerde turizm bilincinin oluşması için 1980’li yıllardan itibaren okullarda turizm temalı etkinlikler yapılmıştır. 1981 yılında Millî Eğitim Bakanlığı, 9- 13 Mart tarihleri arasında ilk ve orta dereceli okul öğrencileri arasında turizm temalı resim, şiir,



afiş ve kompozisyon yarışması düzenlemiştir. Buradaki amaç, çocukların turizme olan ilgisini canlı tutmak ve arttırmaktır (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6369, 3 Mart 1981: 1).

Haziran 1981’de Turizm ve Tanıtma Bakanlığı’nın emri ile Turizm Bölge Müdürlüğü tarafından Köyceğiz’de turizm eğitim kursları düzenlenmiştir. İlçe ve çevresindeki motel, kamping ve turizm işletmelerinin personelinin katılması için düzenlenen kurs 15 Haziran 1981’de başlamıştır. Turizmde 2. Pilot bölge seçilen Muğla’da turizm potansiyeli oldukça yüksek olduğu düşünülen Köyceğiz eğitimde pilot bölge olarak seçilmiş ve eğitimlere başlanmıştır (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6381, 6 Haziran 1981: 1).

Turizm eğitimi din görevlileri tarafından da özendirilmiştir. Örneğin; Temmuz 1981’de Datça Müftülüğü, “*Din ve Turizm*” temalı bir kurs düzenlemiştir. Bu kurs hakkında Datça Müftüsü Ahmet Çukurbağlı şu açıklamayı yapmıştır: “*Datça da özellikle çocuklar turizm konusunda eğitilmelidir. Her Türk ve Müslüman çocuğu konuklara en iyi şekilde hizmet ve yardım etmeyi bilmelidir.*” (İlk Adım, yıl: 19, sayı: 6388, 21 Temmuz 1981: 1).

Başbakanlık tarafından, valiliklere Mayıs 1982’de bir genelge gönderilmiştir. Bu genelgede turistik yerlerde emniyet ve asayişini sağlamakla sorumlu olan jandarma, emniyet (trafik hizmetleri dahil) ve diğer zabıta teşkilatlarında görevli bulunan personelin hizmet içi eğitime tabi tutulması istenmiştir. Atamalarda, yetkili amirlerce turistlerle muhatap olacak görevlilerin yabancı dil bilmesine ve hitap kabiliyetine sahip kişilerin bulunmasına dikkat edilmesi istenmiştir (İlk Adım, yıl: 20, sayı: 6524, 5 Mayıs 1982: 1).

27 Temmuz 1982’de Bodrum Sualtı Yaz Okulu’nun açılışı, Muğla Valisi Kemal Nehrozoğlu tarafından Bodrum Kalesi içinde yapılan törenle gerçekleştirilmiştir. Avrupa Konseyi ile iş birliği yapılarak açılışı gerçekleştirilen Sualtı Yaz Okulu’na Türkiye ile birlikte Yunanistan talip olmuş, ancak okulun Bodrum’da açılması kararlaştırılmıştır. Sualtı Yaz Okulu 1982 yılındaki çalışmalarını Bodrum Sualtı Müzesi ile Turgutreis Kıyıları’nda sürdürmüştür. Muğla İl Basın Bürosu, okul için 11 ülkeden akademisyenlerin geldiğini, açıklamıştır (İlk Adım, yıl: 20, sayı: 6610, 28 Temmuz 1982: 1). Yukarıdaki aktarılan bilgilerden anlaşılacağı gibi 1972- 1982 yılları arasında Muğla’da turizm eğitimi çok yönlü olarak sürdürmüştür.

## IV. BÖLÜM

### 1983- 1992 TURGUT ÖZAL DÖNEMİ

#### 1. Türkiye'nin Turizm Politikası

Türkiye'nin 1983 yılı ve sonrasındaki siyasi ve iktisadi durumunu ortaya koyabilmek için 1983 yılı öncesindeki süreci özetlemek gerekmektedir. Süleyman Demirel'in Başbakanlık, Turgut Özal'ın da Başbakanlık ve Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı görevini üstlendiği dönemde 24 Ocak 1980 tarihinde IMF'nin bile öngörmeyeceği sertlikte bir ekonomik istikrar programı kabul edilmiştir. 24 Ocak Kararları olarak bilinen bu ekonomik istikrar tedbirlerinin en öne çıkan özelliği devalüasyon öngörmesidir. Yapılan devalüasyon ile Türk lirasının değeri düşürülürken, yabancıların Türkiye'de yatırım ve alım gücü artmıştır (Çavdar, 1995: 258).

12 Eylül 1980 tarihinde Türk Silahlı Kuvvetleri, toplumsal ve siyasi bunalıma girmiş Türkiye'de yönetime el koymuştur. Türk Silahlı Kuvvetleri yönetime el koyarken, bu olay o döneme kadar son 20 yıl içinde üçüncü defa gerçekleşmiştir. O dönemde CIA'nın şeflerinden biri olan Paul Henze, olayı Beyaz Saray'a bizim çocuklar başardı biçiminde iletmiştir (Çavdar, 1995: 261, 263). Bu askeri müdahalenin öncesinde ve sonrasında çıkan olaylarda birçok vatandaş hayatını kaybetmiştir. Askerin yönetime el koymasından sonra yeni bir Anayasa taslağı hazırlanmış ve bu Anayasa Kasım 1982'de halk oylamasına sunulmuştur. Halkın %92 oranında evet dediği 1982 Anayasası, 1961 Anayasası'nda aşırı bulunan bazı hak ve özgürlüklere yeni düzenlemeler getirmiştir. 1982 yılında askeri dönem koşulları altında hazırlanan bu anayasa ileriki dönemde önemli bazı sorunların ortaya çıkmasına neden olmuştur (Çeçen, 2007: 404). 3 Mart 1983'te Siyasi Partiler Kanunu kabul edilmiş ve 24 Nisan 1983'te siyasi partilerin faaliyetlerine yeniden izin verilmiştir (Yalçın ve Akbıyık, 2006: 629, 631). Türkiye'de bu gelişmeler yaşanırken, dünyada da barış ve çatışma ortamı sürmüştür. 1980 öncesi Arap- İsrail barışı sağlanmış, fakat bu sefer de 1980 yılında İran- Irak çatışması söz konusu olmuştur. Türkiye bu dönemde dışarıdaki çatışma ortamına uzak kalmıştır (Armaoğlu, 2007: 746). Türkiye çatışma ortamından

uzak durarak, 1980- 1990 yılları arasında %4 civarında bir artış sağlayan dünya turizminden daha fazla pay almıştır (Bulut, 2000: 73).

Bu dönemde turizm yatırımları sadece kanunların öngördüğü teşviklerle değil, aynı zamanda devlet arazisinin turizm yatırımlarına açılması ile de desteklenmiştir. 31 Mart 1983 tarihli ve 83/6285 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan “Kamu Arazisinin Turizm Yatırımlarına Tahsisi Hakkında Yönetmelik” 28 Nisan 1983 tarihli ve 18031 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. 30 ana maddeden ve 2 geçici maddeden oluşan bu yönetmelik, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu’nun sekizinci maddesi hükümlerinin uygulanmasına ilişkin usul ve şartları belirlemek amacı ile hazırlanmıştır. Yönetmelik; turizm bölge, alan ve merkezlerinde, İmar planları ile turizme ayrılmış taşınmaz malların, kamulaştırma, bakanlığa tahsis, tapuya tescil, yatırımcılara tahsis, kiralama, irtifak hakkı ve tesis işlemleri ile bu işlemlere ilişkin süre, bedel, hakların sona ermesi ve diğer koşullara ait hükümleri kapsamaktadır. Bu yönetmelikle turizm alan ve merkezlerinde imar planları ile turizme ayrılan sahalardan, turizm potansiyeli, alt yapı kolaylığı, mahalli özellik ve diğer nedenlerle, öncelikle turizm amaçlı değerlendirilmesinde yarar görülen kısımların Bakanlıkça saptanacağı belirtilmiştir. Bu yönetmelik ile yerli ve yabancı müteşebbislerin devlet arazini nasıl kiralayabilecekleri kesin hükümlere bağlanmıştır. Bu yönetmeliğin on sekizinci maddesi imar planlarında turizme ayrılan taşınmaz malların yatırımcılara kiralama yoluyla tahsis edilebileceği hükmünü taşımaktadır. Kira süresi 49 yıla kadardır. Bu sürenin, tesis türü, sınıfı, kapasitesi ve mahalli özellikler de göz önünde bulundurularak Arazi Tahsis Komisyonu’nca tayin edileceği kararlaştırılmıştır. Bu sürenin sonunda tahsis amacına uygun kullanımın devamı halinde yatırımcıya yeni bir süre verilebileceği hükmü de bulunmaktadır (Resmî Gazete, sayı: 18031, 28 Nisan 1983: 33- 39). Bu yönetmelik 2006/10507 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı uyarınca 21 Temmuz 2006 tarih ve 26235 sayılı Resmî Gazete’de Yayımlanan “Kamu Arazisinin Turizm Yatırımlarına Tahsisi Hakkında Yönetmeliğin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Yönetmelik” uyarınca yürürlükten kaldırılmıştır (Resmî Gazete, sayı: 26235, 21 Temmuz 2006: 1).

Bu dönemde Türkiye’de çalışan yabancı personelin kayıt altına alınması amacı ile de düzenlemeye gidilmiştir. “Belgeli Turizm İşletmelerinde Yabancı Personel

Çalıştırılması Hakkında Yönetmelik”, 1 Mart 1983 tarihli ve 17974 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. 10 maddeden müteşekkil olan bu yönetmelik, belgeli turizm işletmelerinde çalıştırılabilecek nitelikli yabancı uzman personel ve sanatkârların nitelikleri ile sayılarının ve bunların çalışmalarına izin verilmesindeki teamüllerin tespiti maksadı ile çıkarılmıştır (Resmî Gazete, sayı: 17974, 1 Mart 1983: 4- 5).

1980’li yıllardan itibaren Türkiye’de yatçılık, altyapı ve diğer unsurları ile beraber oldukça ilerleme kaydetmiştir. Yatçılık alanında elde edilen kazanımlar bazı düzenlemelerle devamlı kılınmıştır. Kültür ve Turizm Bakanlığı’na hazırlanan “Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik”in yürürlüğe konulması, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu’nun 37’nci maddesinin A fıkrasına göre, Bakanlar Kurulu’na 8 Haziran 1983 tarihinde kararlaştırılmıştır. 53 maddeden oluşan bu yönetmelik, 4 Ağustos 1983 tarihli ve 18125 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Yönetmelik, yat turizmi, yat limanı işletmeciliği ve yat işletmeciliğinin yönlendirilmesi ve geliştirilmesi için gerekli düzenlemelerin yapılması ile işletmecilerin, kamu görevlilerinin ve yatçıların uyacakları kuralların belirlenmesi amacı ile çıkarılmıştır (Resmî Gazete, sayı: 18125, 4 Ağustos 1983: 12- 25). Bu yönetmelik, uzun bir süre Türk yatçılığını yönlendirmiş ve 24 Temmuz 2009 tarih ve 27298 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Deniz Turizmi Yönetmeliği’nin 60’ıncı maddesiyle yürürlükten kaldırılmıştır (Resmî Gazete, sayı: 27298, 24 Temmuz 2009: 1).

Turizm kuruluşlarının birbirleri ile diğer kurum ve kuruluşlarla olan ilişkilerini düzenlemek için de bir yönetmelik yürürlüğe girmiştir. “Turizm İşletmelerinin Bakanlıkla, Birbirleriyle ve Müşterileriyle İlişkileri Hakkında Yönetmelik”, 23 Mart 1983 tarihli ve 17996 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu yönetmelik 73 maddeden müteşekkildir. Yönetmelik, turizm işletme belgesi sahiplerinin birbirleriyle, müşterileriyle ve Turizm Bakanlığı ile karşılıklı ilişkileri ile hak ve yükümlülüklerini uluslararası kurallar doğrultusunda düzenleyerek, bu ilişkilerden doğacak sorunları asgariye indirmek amacı ile hazırlanmıştır. Yönetmelik, otel işletmeleri ile seyahat acentelerinin ilişkilerine, aralarında düzenleyecekleri sözleşmelerin usul ve kapsamına, anlaşmalarda sarahat bulunmayan hallerde

uygulanacak kurallara karşılıklı hak ve sorumluluklarına, turizm işletmelerinin müşterileri, birbirleri ve Kültür ve Turizm Bakanlığı ile ilişkilerine ait hükümleri kapsamaktadır (Resmî Gazete, sayı: 17996, 23 Mart 1983: 18- 26).

Bir yandan Kültür ve Turizm Bakanlığı yeniden yapılandırılırken, bakanlığın yerel örgütlenmesine dair düzenlemeler de yapılmıştır. 15 maddeden oluşan “Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür ve Turizm Müdürlüklerinin Görev Yetki Sorumluluk ve Çalışma Esasları Hakkında Yönetmelik”, 30 Temmuz 1985 tarihli ve 18827 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir (Resmî Gazete, sayı: 18827, 30 Temmuz 1985: 5- 9).

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda(1985- 1989), Türkiye’nin doğal ve tarihi değerlerinin turizm amacı ile değerlendirilmesi ve turizmi geliştirme politikalarının geliştirilmesine değinilmiştir (Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1985: 120- 121).

Ülkede turizm yatırım ve düzenlemeleri yönlendirilirken, diğer taraftan da uluslararası turizm anlaşmaları yapılarak ülke turizmi geliştirilmeye çalışılmıştır. 13 Haziran 1986 tarihinde Ankara’da İtalya ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. Yine aynı ülke ile 18 Ocak 1990 tarihinde Ankara’da Turizm Karma Komisyon II. Dönem Protokolü paraf edilmiştir. 28 Temmuz 1986 tarihinde Moskova’da Rusya (SSCB) ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. Aynı anlaşma 24 Mart 1995 tarihinde Moskova’da Rusya Federasyonu ile yenilenmiştir. Yine aynı ülke ile 29 Mart 2001 tarihinde Moskova’da Turizm Karma Komisyon I. Dönem Protokolü imzalanmıştır. 29 Ocak 1987 tarihinde Tiran’da Arnavutluk ile Turizm İş Birliği Anlaşması akdedilmiştir. Bu anlaşma 11 Kasım 1992 tarihinde Ankara’da yenilenmiştir (<http://teftis.kulturturizm.gov.tr>).

Türkiye’nin uyguladığı turizm politikasının yanında ülkenin sahip olduğu coğrafi ve doğal avantajlar sayesinde ülkeye gelen turist sayısında artış sağlanmıştır. Artan turist sayısı bu defa çevre sorunlarının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Devlet de bu doğrultuda yeni düzenlemeler yapmıştır. 18 daimî maddeden ve bir geçici maddeden oluşan 4 Nisan 1990 tarihli 3621 numaralı “*Kıyı Kanunu*”, 17 Nisan 1990 tarihli ve 20495 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu kanun, deniz, göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil

şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek koruma ve kamu yararına kullanma esaslarını tespit etmek amacıyla yürürlüğe konmuştur (Resmî Gazete, sayı:20495, 17 Nisan 1990: 1- 4).

Bu dönemde turizm ülke için önemli bir sektör haline gelmenin yanında hükümet programlarının değişmez başlıklarından biri haline gelmiştir. 13 Aralık 1983 tarihinde iktidara gelen ve 4 yıl iktidarda kalan 45. Türkiye Büyük Millet Meclisi (I. Özal) Hükümeti Programı'nda; turizmin geliştirilmesi için altyapı yatırımlarının hızlandırılacağı, bürokrasinin asgariye indirileceği, gerçekçi döviz kurlarının sürekli kılınacağı ve turizm yatırımlarının teşvik edileceği dile getirilmiştir. (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP45.htm> ). 21 Aralık 1987 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 1 yıl 11 ay yönetimde kalan 46. TBMM (II. Özal) Hükümeti Programı'nda turizm ile ilgili şu ifadeler yer almıştır: “1983 yılında dış turizm geliri 411 milyon dolar, yatak kapasitesinin 66 bin idi. 1987 yılı sonunda yatak kapasitesi 160 bin’i bulacak ve dış turizm geliri ise 2,6 milyar dolar civarında seyredecektir. 1987 yılı içerisinde 257 bin yataklık turizm tesislerinin inşaatı devam etmiştir” (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP46.htm>). Turgut Özal'nın turizme bakış açısını Sarıgerme İberotel'de katıldığı açılıştaki konuşması niteler niteliktedir. Özal'ın köylüye hitaben yaptığı konuşması şöyledir: “*Hoş geldiniz. Kurban etmek istediğiniz koyunu azat ediyorum. Buraya gelmek için Antalya'dan uçağa bindim. Sahil boyunca buraya geldik. Gördüm ki; köyler kasaba, bakkallar market olmuş. Osmaniye (Sarıgerme) de kent olur. Muhtara sordum köyün gelir sahası pamuk, seracılık ve zeytincilikmiş. Pamuğa bir şey söylemiyorum. Zeytincilik ve seracılığa devam edin. Burası bir turizm kenti olacaktır. Bu doğrultuda hazırlıklarınızı yapınız.*” (Süleyman Dönmez, Kişisel Görüşme, Ekim 2017).

23 Haziran 1991 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 5 ay yönetimde kalan 48. Türkiye Büyük Millet Meclisi (I. Yılmaz) Hükümeti Programı'nda turizme şu şekilde yer verilmiştir: “*Turizm açısından önem arz eden bölgelerin devam eden çevre düzeni planları süratle bitirilecektir. Hükümet tarafından turizm sektörünün sorunlarını tespiti ile çözümlerinin belirlenecek ve kamu kuruluşları ile özel sektör temsilcilerinin katıldığı “Turizm Koordinasyon Kurulu” oluşturacak ve bu kurul Turizm Bakanı'nın başkanlığında belli aralıklarla toplanacaktır. Turizmin hizmet sektöründe personelin*

*sayıca yeterli düzeye getirilmesi ve eğitilmesi suretiyle hizmet standardının yükseltilmesi ve turizmimizin kilit taşı olan doğal ve kültürel değerlerin korunabilmesi için ulusal turizm bilincinin geliştirilmesine yönelik etkin projeler gerçekleştirilecektir. Ülkemizin sahip olduğu turizm potansiyelinin tanıtılmasına yönelik olarak başlatmış olan Avrupa, Amerika Birleşik Devletleri ve Uzakdoğu’da tanıtma kampanyalarına daha etkin olarak devam edilecektir.”* (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP48.htm> ).

21 Kasım 1991 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 2 yıl 7 ay yönetimde kalan 49. TBMM (VII. Demirel) Hükümeti Programı’nda turizm konusuna şu şekilde yer verilmiştir: *“Rekabet gücü yüksek ve verimli bir turizm ekonomisinin geliştirilmesi, turistler için mümkün olan en iyi sosyal ortamın yaratılması, doğal ve kültürel değerlerimizin sürekliliğinin sağlanması, hükümetin turizm genel politikasının amacıdır. Bu amaçlar çerçevesinde; turizm master planı mutlaka yapılacaktır. Turizmde çeşitlilik sağlanacak, turizmde sezonun uzatılması ve ülke sathında yaygınlaşmasının hedeflenecektir. Dünya turizminden daha fazla pay alabilmek için çalışılacaktır. İşgücü eksikliği bulunan turizm personelinin yetiştirilmesi ve eğitimine ağırlık verilecektir. Sektörün örgütlenmesini engelleyen şartlar ortadan kaldırılacak, buna olanak sağlayan yasal düzenlemeler yapılacaktır. Turizm altyapısı geliştirilecek ve turizm sektörü her yönüyle teşvik edilecektir. Doğaya, çevreye ve kültürel değerlere duyarlı bir turizm politikası geliştirilecektir. Mevcut tesislerin niteliklerini artırıcı tedbirler alınacaktır. Yabancı turizm yatırımları, sermaye yapılarına dikkat edilmeksizin özendirilecektir.”* (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP49.htm> ).

Hükümetler, turizm gelirlerini arttırmak için tüm dünyadan turist çekebilmek için girişimlerde bulunmuştur. Bu doğrultuda 09 Mayıs 1991 tarihinde Pekin’de Çin Halk Cumhuriyeti ile Turizm İş Birliği Anlaşması akdedilmiştir. Aynı ülke ile 14 Aralık 2001 tarihinde İstanbul’da Turizm İş Birliği Mutabakat Zaptı paraf edilmiştir. Adı geçen ülke ile sonraki yıllarda da turizm alanında anlaşmalar kaleme alınmıştır. 13 Nisan 1992’de Ankara’da Fransa ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. 08 Mayıs 1992’de Ankara’da Arjantin ile Turizm İş Birliği Anlaşması akdedilmiştir. Yine İstanbul’da 17 Ekim 1997 tarihinde aynı devlet ile Turizm İş Birliği Mutabakat Zaptı imzalanmıştır. 17 Ekim 1997’de İstanbul’da Arjantin ile Turizm Karma Komisyon II.

Dönem Protokolü imzalanmıştır. 01 Haziran 1992'de Kudüs'te İsrail ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. Yine aynı ülke ile 22 Kasım 1999'da Kudüs'te Turizm Karma Komisyon I. Dönem Protokolü paraf edilmiştir. 27 Ağustos 1992'de Rabat'ta Fas ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. 19 Ağustos 1992'de Ankara'da Türkmenistan ile Turizm İş Birliği Anlaşması yapılmış ve bu anlaşma 28 Aralık 1997'de Aşkabat'ta yenilenmiştir. 05 Ekim 1992'de Taşkent'te Özbekistan ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmış ve bu anlaşma 18 Kasım 1997'de Ankara'da yenilenmiştir. 07 Ekim 1992'de Bişkek'te Kırgızistan ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. 08 Ekim 1992'de Alma-Ata'da Kazakistan ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma 15 Haziran 1998'de Ankara'da yenilenmiştir. 01 Kasım 1992'de Ankara'da Azerbaycan ile Turizm İş Birliği Anlaşması akdedilmiştir (<http://teftis.kulturturizm.gov.tr>). Yukarıda verilen anlaşmalar gözden geçirildiğinde Türkiye Cumhuriyeti'nin 1980- 1992 yılları arasında turizm anlaşmaları yaparak ülkeye gelen turist sayısını arttırmayı hedeflediği değerlendirilebilir.

## **2. Ulaşım**

### **2.1. Karayolu Ulaşımı**

Turizm bölgelerinin sahip olması gereken en önemli vasıflardan birisi iyi bir ulaşım ağına sahip olmaktır. Bu doğrultuda Muğla'nın karayolu ulaşımının iyileştirilmesi 1980'li yıllarda da sürdürülmüştür. 13 Aralık 1983'te iktidara gelen ve yaklaşık 4 yıl yönetimde kalan 45. TBMM (I. Özal) Hükümeti Programı'nda; turizm ve ulaşım başlıklarına geniş yer verilmemiş, fakat turizm ve ulaşım hakkında net ifadeler yer almıştır. Programda, turizmin geliştirilmesi için altyapı yatırımlarının hızlandırılmasına, bürokrasinin asgariye indirilerek süratli bir karar ve uygulama sisteminin getirilmesine, gerçekçi döviz kurlarının sürekli kılınmasına, iç ve dış yatırımların tesirli ve istikrarlı bir şekilde özendirilmesine dikkat edileceği belirtilmiştir. Ayrıca, Kara, deniz ve hava taşımacılığını, ülkenin coğrafi durumunu da dikkate alarak, en iyi şekilde geliştirecek tedbirlerin alınacağı yönünde ifadelere yer verilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP45.htm>).

Hükümet programlarında detaylı değerlendirmeler yer alırken, Muğla yolları coğrafyanın ve iklim şartlarının da etkisi ile yer yer tahribata uğramıştır. Örneğin;



Ocak 1984'te Muğla- Marmaris Yolu'nun muhtelif kesimlerine aşırı yağışlardan dolayı kaya parçaları düşmüş, Çetibeli'den Marmaris yönüne devam ederken göçükler oluşmuştur. Karayolları ekipleri, yaptıkları çalışma ile yolu kısa sürede trafiğe açmıştır (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 6966, sayfa:1, 12 Ocak 1984: 1).

Diğer taraftan Muğla'nın değişik kesimlerinde yapılan yollar, şehirlerin silüetini de değiştirmiştir. Örneğin; 1980'den 1986'ya kadar Fethiye Çalış'ın çehresi önemli ölçüde değişmiştir. Eskiden Çavuşburnu ile Karagedik arasında bir tekavil hattı vardır. 1950'lerde bu tekavil hattı sökülüş ve hat şoseye dönüştürülmüştür. O yıllarda bu yolun sahibi Fransız maden şirkettir. 1960'ta Fransızlar maden ocaklarını ve tesislerini Etibank'a bırakmışlardır. Etibank, şosenin sadece maden hattı olarak kullanılması taraftarı iken, Günlükbaşı Belediyesi de yol üzerinde hak iddia etmiştir. Belediye ile Etibank arasındaki sürtüşmeler, Çalış Sahil Yolu'nun bakımsız hale gelmesine neden olmuştur. Fethiye Kaymakamı halkın da desteğini alarak Çalış Şosesi'nin 1984 yılında asfaltlanmasını sağlamıştır. Fethiye ve Çalış turizmi açısından yolun asfaltlanmış olması oldukça iyi bir gelişme olmuştur (Fethiye, yıl: 23, sayı: 9560, sayfa:1, 18 Eylül 1984: 1). Yolun asfaltlanmasından sonra Çalış Plajı'ndaki kayaların temizlenmesi için Kültür ve Turizm Bakanlığı'na 10 milyon lira ödenek ayrılmıştır (Fethiye, yıl: 25, sayı: 10041, sayfa:1, 11 Nisan 1986: 1). Temmuz 1987'de Fethiye Kaymakamı Hüseyin Atak'ın girişimi ile Çalış sahil bandına bordür döşenmiştir. Asfaltlama çalışmalarının tamamlanması ve sahildeki kayaların temizlenmesi ile Çalış'ın çehresi oldukça modernleşmiştir (Fethiye, yıl: 26, sayı: 10430, 22 Temmuz 1987: 1).

Karayollarının durumu ve yolların iyileştirilmesi için alınması gereken önlemler kalkınma planlarına da yansımıştır. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)'nda; yol ve yolcu güvenliğinin artırılması, ulaşımda erişilebilirlik ve ulaşımda verimliliğin artırılması, mevcut kapasitelerin en etkin şekilde kullanımı ve hizmet düzeyinin yükseltilmesi öngörülmüştür. Ayrıca, alt yapının güvenli ve ucuz bir hizmet sunacak şekilde düzenlenmesi hedeflenmiştir (Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1985: 116).

Ulaşım altyapılarının iyileştirilmesi çerçevesinde Haziran 1985'te Köyceğiz-Marmaris Turistik Sahil Yolu'nun 5,5 kilometrelik Dalyan- Sultaniye bölümünün

sanat yapıları 62 milyon liraya ihale edilmiştir. Köyceğiz Kaymakamı Oğuz Berberoğlu, Köyceğiz- Marmaris Sahil Yolu'nun 1987 yılı içinde bitirileceğini açıklamıştır. Köyceğiz- Marmaris Turistik Sahil Yolu'nun tamamlanması ile Köyceğiz Turizm Gelişim Projesi kapsamına dâhil olan Sultaniye ve Ekincik'te inşa edilmekte olan turistik tesislerin önem kazanması öngörülmüştür (Köyceğiz, yıl: 11, sayı: 975, 14 Haziran 1985: 1). Turistik Yol Projesi kapsamında 3 milyar liraya ihale edilen Sultaniye- Ekincik Yolu'nun 1987 yılı içerisinde bitirilmesi hedeflenmiştir. Aynı yıl turistik yol projesi kapsamında Namnam Çayı üzerine yapılması planlanan köprü de ihale edilmiştir (Köyceğiz, yıl: 13, sayı:1063, 1 Mayıs 1987: 1).

Bu dönemde yerel yönetimler de karayolu altyapısına önem vermiştir. Örneğin; Mayıs 1986'da Fethiye Belediye Başkan Vekili Sadık Özyer'in talimatıyla Fethiye şehir içi yolları 2 günlük çalışma ile tamir edilmiştir. Köprübaşı ve Fethiye Yat Limanı yolundaki bozukluklar da ortadan kaldırılmıştır (Fethiye, yıl: 25, sayı: 10071, 16 Mayıs 1986: 1). Temmuz 1986'da Fethiye'de turistik tesislerin doluluk oranı %70'tir. Otellerin doluluk oranı yüksektir, fakat Çalış Plajı'na ve Oyuktepe civarındaki koyalara giden yolların bozuk olması turistleri zor durumda bırakmıştır (Fethiye, yıl: 25, sayı: 10121, 21 Temmuz 1986: 1).

Bu dönemde devlet organları ile yerel belediyelerin iş birliği içinde çalıştığı görülmüştür, fakat yerel ve merkezi yönetimin kurumları her zaman uyum içinde çalışmamıştır. Örneğin; 23 Aralık 1986 tarihli Marmaris Postası Gazetesi'ne Marmaris Belediye Başkanı Kemal Elgin tarafından bir mülakat verilmiştir. Kemal Elgin bu mülakatında; iktidarın partizan tavrından, karayollarının Marmaris Belediyesi'ne para karşılığı da olsa hizmet vermekten kaçındığını, belirtmiştir. Elgin, bu yüzden Marmaris Belediyesi'nin yol yapım ve tamirinde kullanılacak olan asfalt için bir şantiye kuracağını, belirtmiştir. Elgin, 250 milyon liraya mal olacak asfalt şantiyesinin Marmaris Çöp Fabrikası'nın bulunduğu noktaya inşa edilmesinin planlandığını, açıklamıştır. Marmaris Belediyesi bu inşaatın en geç Mayıs 1987'de bitirilmesini hedeflemiştir (Marmaris Postası, yıl: 2, sayı: 896, 23 Aralık 1986: 1).

1987 yılında her yıl olduğu gibi turizmde ivmelenme beklentisi hâkimdir, fakat Avrupalı turizm acentelerinden, Marmaris'in yol durumu ve süren inşaatların düzensizliği nedeniyle uyarı gelmiştir. Gelen bu uyarı karamsarlığa neden olmuştur.

Seyahat acentesi, Marmaris Belediyesi'ne eksikliklerin giderilmemesi durumunda yapılan rezervasyonların iptalinin söz konusu olacağını bildirilmiştir. Nisan- Ekim 1987 süresince 3280 Alman turist ile 60 bin gecelemeyi içeren tatil sunmayı planladıklarını belirten Alman turizm acentesi yetkilileri, Marmaris Belediye Başkanı Muharrem Elgin'e bir telgraf göndermiştir. Acente bu telgraf vasıtası ile Marmaris'in altyapı eksikliklerinin giderilmesini, aksi takdirde düzenledikleri turları iptal etmek durumunda kalacaklarını, iletmiştir. Alman turizm acentesi, telgrafın bir nüshasını da Muğla Turizm İl Müdürlüğü'ne de göndermiştir. Bu telgrafta altyapı eksikliklerinin giderilmesinin yanı sıra en geç 7 Mayıs'tan itibaren inşaat yasağının uygulanması da istenmiştir. Eksikliklerin giderilmemesi durumunda rezervasyonların iptal olacağı ve gelecek yıllarda Marmaris'in şirketin programının dışında tutulacağı bildirilmiştir. Marmaris Belediye Başkanı Muharrem Elgin, gelen telgrafa bir dilekçe eklemiş ve dönemin Cumhurbaşkanı Kenan Evren başta olmak üzere Başbakan ve ilgili bakanlara iletmiştir. Belediye başkanı dilekçesinde bozuk olan devlet ve şehir yollarının acilen onarılmasını talep etmiştir. Bu arada Marmaris Belediye Başkanı Kemal Elgin, gazetecilere bir açıklama yapmıştır. Bu açıklamada olayın hükümetin Marmaris Belediyesi'ne karşı yanlı tutumunun bir neticesi olduğunu belirtmiştir. Belediye Başkanı, kısa zaman önce Muğla'ya gelen Kültür ve Turizm Bakanı ve yetkililere çeşitli yöntemlerle sorunu anlattığını, belirtmiştir. Elgin, tüm uyarılarına rağmen yetkililerin müspet bir çalışma yapmadığını, iddia etmiştir. Elgin, tüm inşaatların durdurulduğunu, fakat bozuk yolların onarımının tamamlanmadığını da belirtmiştir. Elgin, yolların asfaltlanması için Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Belediye'den peşin olarak 250 milyon talep ettiğini, ifade etmiştir. Elgin, peşin para verilmediği takdirde asfaltlanma yapılamayacağını, aktarmıştır (İlk Adım, yıl: 25, sayı: 7964, 30 Nisan 1987: 1).

Yukarıda bahsedilen Meditour hadisesinden kısa bir süre sonra kanalizasyon çalışmalarından dolayı bozulan yollar nedeniyle Germantur şirketi de rezervasyonları iptale başvurabileceğini bildirmiştir. Germantur Türkiye Temsilcisi Kemal Tarakçı, Marmaris Belediyesi ve Marmaris Kaymakamlığı'na telgraf yolu ile durumu iletmiştir. Tarakçı, çektiği telgrafta Marmaris destinasyonunda 129 bin geceleme rezervasyonunun %50'sini iptal etmek durumunda kalabileceklerini belirtmiştir. Germantur Türkiye Temsilcisi Tarakçı, temsilcisi oldukları Sonnenreisen-GMBH

Şirketi'nin 1986 yılında Dalaman'a haftada 4 defa düzenlemiş olduğu charter seferleri vasıtası ile Marmaris'e 8 bin turist getirdiklerini, belirtmiştir. Tarakçı, gelen bu 8 bin kişinin 120 bin gece konaklama hizmetinden yararlandığını ve 16 milyon mark döviz bıraktığını, açıklamıştır. Neticede, 1987 yılında bozuk yollar dolayısıyla %50 rezervasyon iptali söz konusu olmuştur. Bozuk yolların tamir edilmemesi durumunda iptallerin gerçekleştirileceği Marmaris Belediye Başkanı ve Kaymakamı'na arz edilmiştir. Muğla Valisi Yücel Bölgen konu ile ilgili yaptığı açıklamada, Marmaris Belediyesi'nin yolların asfaltlanması yönünde valiliğe bir başvurusu olmadığını ifade etmiştir. Vali, Marmaris Belediyesi'nin Köy Hizmetleri İl Müdürlüğü'nden iki defa greyder talep ettiğini ve ücret karşılığı hizmet aldığını, açıklamıştır. Vali, Marmaris Belediyesi'nin karayollarına eski borcu bulunduğundan dolayı hizmet verilmediğini, ifade etmiştir. Vali, daha önce Marmaris Belediye Başkanı Muharrem Elgin'e yolların durumunu sorduğunu ve başkanın yolları kendi kuracakları asfalt şantiyesi ile tamir edeceklerini belirttiğinin, altını çizmiştir. Kemal Elgin İse, Marmaris Belediyesi'nden 250 milyon lira talep eden karayollarının, Bodrum yollarını hiçbir ücret almadan tamir ettiğini belirtmiş ve Marmaris'e yaşattırılan sıkıntının Türk turizmine ihanet olduğunu, iddia etmiştir (İlk Adım, yıl: 25, sayı: 7966, 2 Mayıs 1987: 1).

Turizm Bakanı Mesut Yılmaz da konu ile ilgili bir açıklama yapmıştır. Yılmaz, yol yapım işlerinin belediyelerin yükümlülüğünde olduğunu, ifade etmiştir. Turizm Bakanı'nın açıklaması üzerine Marmaris Belediye Başkanı, verilen malumatın SHP'li belediyeler olan Marmaris ve Kuşadası için geçerli olduğunu belirtmiştir. Elgin, ANAP'lı belediyeler olan Antalya ve Bodrum için aynı koşulun geçerli olmadığı, adı geçen yerlerde yolların yapımını Turizm Bakanlığı'nın üstlendiğini söylemiştir. Bayındırlık ve İskân Bakanı Sefa Giray ise, tüm belediyelere eşit ödenek ayırdıklarını iddia etmiştir. Belediye Başkanı Muharrem Elgin de, "*eğer bakan iddiasını doğrularsa ben istifa edeceğim*", yönünde bir açıklama yapmıştır (İlk Adım, yıl: 25, sayı: 7967, 4 Mayıs 1987: 1).

Karşılıklı suçlamaların yaşandığı Mayıs 1987'de Marmaris Turizm ve Esnaf Dernekleri ilçenin karşı karşıya kaldığı duruma duyarsız kalmamıştır. Marmaris Belediyesi'nce kurulacak asfalt şantiyesine yardım çağrısında bulunan Belediye

Başkanı Muharrem Elgin'in çağrısına turizmciler tarafından verilen yanıt şu şekilde olmuştur:

Otelciler Derneği Başkanı Murat Deliveli: *"Yolların durumu özellikle gelecek yılların rezervasyonu için tehdit oluşturuyor. Bu yüzden belediyeye maddi destek sağlayacağız."* Turizmciler Derneği Başkanı Kubilay Alpagut: *"Ülkemize her yıl milyarlarca lira girdi sağlayan Marmaris'imizin 250 milyon liralık harcama yüzünden kötü reklamının yapılmasına izin vermeyeceğiz ve gerekli parayı toplamak için kampanya başlatacağız."* Esnaf Dernekleri Başkanı Kâmil Okan: *"2327 üyemizle devletin yapamadığı yardımı yapmaya çalışacağız. Marmaris bizim ekmek tekmemizdir. 2327 ailenin geçimi turistin Marmaris'e gelmesine bağlıdır. Yönetim kurulunu kısa zamanda toplayıp, gereken kararı alacağız."* (İlk Adım, yıl: 25, sayı: 7968, 5 Mayıs 1987: 1).

Mayıs 1987'de Marmaris yollarının durumunu düzeltmeye yönelik olumlu çalışmalar başlamıştır. Marmaris Belediyesi ile İller Bankası arasında yapılan protokol ile Marmaris yollarının yapımı için gerekli olan 106 milyon lira Ziraat Bankası'na yatırılmıştır. Gelen para ile öncelikle şehir içi yolların tamirine başlanmıştır. Marmaris girişinden İçmeler'e kadar olan 12 kilometrelik yolun asfaltlanmasının 10 gün içinde tamamlanması hedeflenmiştir. Bu arada Marmaris Kaymakamı Lütfi Yiğenoğlu, Marmaris Belediye Başkanı Muharrem Elgin ve turizm acenteleri temsilcileri Marmaris'in yol ve diğer sorunlarını tartışmak için bir değerlendirme toplantısı gerçekleştirmiştir. Bu toplantıda konuşan Muharrem Elgin, Turizm Bakanı Mesut Yılmaz ve Bayındırlık ve İskân Bakanı Sefa Giray ile arasında geçen atışmalar yüzünden Marmaris Belediyesi'ne 34 defa İçişleri Bakanlığı teftişi uygulandığını, belirtmiştir (Marmaris Postası, yıl: 8, sayı: 878, 15 Mayıs 1987: 1).

Marmaris yollarının iyileştirme çalışmaları sık sık kesintiye uğramıştır. Örneğin; Mayıs 1987'de Marmaris içinden geçen Datça Yolu'nun tamiratını gerçekleştiren karayolları ekipleri çalışmalarını durdurmuştur. Karayolları, yol yapım çalışmalarının durdurulmasının nedeninin İller Bankası'nın sağladığı ödeneğin karayollarının eline geçmemesi olduğunu, belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 25, sayı: 7980, 1 Haziran 1987: 1).

Marmaris yollarının durumunun düzeltilememiş olması bölge turizmüne büyük bir darbe vururken, hükümet programlarında ulaşım ağının iyileştirileceğine dair ibareler yer alması dikkat çekicidir. 21 Aralık 1987 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 1 yıl 11 ay yönetimde kalan 46. TBMM (II. Özal) Hükümeti Programı'nda; kara, hava, deniz ulaştırması yatırımlarının kalkınmanın önemli unsurlarından biri olduğu ve bu alandaki yatırımların süratle gerçekleşmesinin hedefleneceği ifade edilmiştir. Yapımına başlanmış bulunan 1.500 km'lik otoyolun önümüzdeki dönemde tamamlanacağı belirtilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP46.htm>).

II. Özal Hükümeti Programı'nda karayolu ulaşımı alanında büyük projelerden bahsedilmiş, fakat bu dönemde Marmaris'in yol problemi hala çözülememiştir. Şubat 1988'de Marmaris şehir içi yolları çamurdan geçilmemektedir. Bunun üzerine Kordon Caddesi tekrar kazılmaya başlanmıştır. Marmaris Belediye Başkanı Hüseyin Gümüştay, konu ile ilgili basın açıklaması yapmış ve şunları söylemiştir: *“1987 yılında hizmete giremeyen asfalt şantiyesini bir an önce hizmete sokup, karayollarının asfaltlama için 400 milyon istediği işlemleri 35 milyon'a mal edeceğiz”*. Belediye Başkanı, yol çalışmaları için ödenek talep etmek için 1988 Mart ayı içinde Ankara'ya gideceğini ve durumu bizzat Başbakan ile görüşeceğini, bildirmiştir (Marmaris Postası, yıl: 4, sayı: 408, 23 Şubat 1988: 1). Marmaris Belediye Başkanı Hüseyin Gümüştay, 1988 Mart ayı son haftası içinde ödenek talep etmek gayesiyle Başbakan Turgut Özal ile görüşmek için Ankara'ya ulaşmıştır. Belediye Başkanı Ankara temaslarını daha tamamlamıştı ki, Muğla Valisi Erol Çakır Marmaris'e gelmiş ve yol işlerinin 400 milyon ödenekle karayolları tarafından yapılacağını ve Marmaris Belediyesi'nden bu konuda hiçbir ödenek beklenmeyeceğini açıklamıştır (Marmaris Postası, yıl: 4, sayı: 446, 29 Mart 1988: 1). Yolların 11 Nisan 1988'de karayolları tarafından asfaltlanmasına başlanacağı bildirilmiş, fakat 1988 Nisan sonunda hâlâ işe başlanamamıştır. Hâlbuki Marmaris'te 1988 turizm sezonu 15 Mart 1988'de başlamıştır (Marmaris Postası, yıl: 4, sayı: 474, 29 Nisan 1988: 1). Marmaris'te 1989 turizm sezonuna da yol problemleri ile girilmiştir. 29 Mart 1989'da Marmaris Belediye Başkanlığı görevini Hüseyin Gümüştay'dan devralan İsmet Karadiñç, Marmaris yollarının bir an önce tamir edileceğini belirtmiştir. Belediye başkanlığı devir törenine katılan ANAP Muğla Milletvekili Ahmet Altıntaş, Muğla Köy Hizmetleri İl Müdürlüğü tüm araç ve gereçleri Marmaris Belediyesi'nin

hizmetindedir, açıklamasını yapmıştır (Marmaris Postası, yıl: 5, sayı: 567, 31 Mart 1989: 1).

Turizm Bakanı İlhan Aküzüm, düzensiz yollar ve çevre kirliliği nedeniyle Nisan 1989'da Marmaris'e inceleme ziyaretinde bulunmuştur. Marmaris Belediye Başkanı İsmet Karadiñç, izinsiz hiçbir yapılaşmaya izin vermeyeceklerini ve sit alanı içerisinde kalan otel projelerinin de mühürlendiğini, ifade etmiştir. Turizm Bakanı İlhan Aküzüm istişareler sırasında temasta bulunduğu Marmaris Otelciler Derneği Başkanı Murat Deliveli'nin, Marmaris'i turizm merkezi ilan edelim fikrini benimsemiştir. Ayrıca Turizm Bakanı İlhan Aküzüm, ilgililere yolların derhal asfaltlanması emrini vermiştir (Marmaris Postası, yıl: 5, sayı: 573, 21 Nisan 1989: 1). Verilen tüm sözlere rağmen Marmaris'in yol işleri bir türlü halledilememiştir. 28 Nisan 1989 tarihli Marmaris Postası Gazetesi, Marmaris'in girişinden başlayıp Armutalan'a kadar uzanan Dağca Yolu'nun delik deşik olduğunu, açıklamıştır. Gazete, yerel ve merkezi yönetimi de ilgisizlikle suçlamıştır. Daha önce Turizm Bakanı İlhan Aküzüm asfaltlama çalışmalarının başlaması yönünde direktif vermesine rağmen, aradan bir hafta geçmiş ve asfaltın nereden geleceği dahi bilinmemektedir (Marmaris Postası, yıl: 5, sayı: 575, 28 Nisan 1989: 1).

Muğla'da Marmaris yollarının yapılması tartışmaları sürerken, Akbulut hükümeti iktidara gelmiştir. 21 Aralık 1989 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 1 yıl 11 ay yönetimde kalan 47. TBMM (Akbulut) Hükümeti Programı'nda; yol yapım işlerinin devam ettiği ve yeni projelerin icrasına başlanacağı ifade edilmiştir. Ayrıca, toplu taşıma hizmetlerinin de mali bakımdan desteleneceği açıklanmıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP47.htm>). Yaşanan bazı aksaklıklara rağmen, turizm bölgelerinde yol yapım ve onarım çalışmalarına da devam edilmiştir. 1988 yılında yapımına başlanan ve Fethiye'yi; Ölüdeniz, Kıdrak ve Belcekız plajlarına bağlayan yol 3 milyar lira harcanarak 1990 yılında tamamlanmıştır (Fethiye, yıl: 30, sayı: 10747, 18 Şubat 1991: 1).

22 Şubat 1990 tarihinde Muğla Valisi Erol Çakır başkanlığında Muğla İl Koordinasyon Kurulu toplantısı yapılmıştır. Bu toplantıda karayolları yetkilileri, Göcek Tüneli projesinin 1990 yılının içinde başlayacağını, açıklanmıştır (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 7828, sayfa:1, 23 Şubat 1990: 1). Mayıs 1990'da Türkiye Ticaret, Sanayi

Deniz Ticaret Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği'nin 45. Genel Kurulu'nda Fethiye Ticaret Odası Başkanı, Göcek Tüneli'nin inşasını gündeme, getirmiştir. Bu girişim ilgili bakanlığın dikkatini çekmiştir (Fethiye, yıl: 29, sayı: 10723, 3 Eylül 1990: 1). Fakat, Temmuz 1992'de Göcek Tüneli'nin etüt çalışmaları hâlâ yapılmamıştır (Fethiye, yıl: 31, sayı: 10815, 6 Temmuz 1992: 1).

1990 yılında Sarıgerme Turizm Alanı Yol Projesi çalışmaları çerçevesinde Osmaniye ve Fevziye'ye köprü inşası gerçekleştirilmiş ve Sarıgerme Turistik Yolu'nun asfaltlanması sağlanmıştır. 1990 yılında 3500 yatak kapasitesi olan Sarıgerme'nin yol sorunu için 1,3 milyar lira ödenek sağlanmış, fakat yapılan çalışmalarda ödenek üstü bir meblağ olan 1,9 milyar lira harcanmıştır (Köyceğiz, yıl: 16, sayı: 1213, 29 Mayıs 1990: 1).

Devletin yol inşası çalışmalarına verdiği önem kalkınma planlarına da yansımıştır. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Programı (1990- 1994)'nda; yol yapımlarında ihale usulü yapım oranının artırılması ve yol yapım çalışmalarında özel sektörün daha aktif kullanılması öngörülmüştür. Ayrıca trafik kazalarına karşı yol güvenliğinin artırılması hedeflenmiştir (Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Programı,1994: 275- 276).

1990'lı yıllardan itibaren artan trafik kazalarına karşı önlemler alınmış ve ayrıca trafik eğitimine önem verilmiştir. Trafik güvenliği kapsamında Mayıs 1990'da Muğla trafik ekipleri, turistik denetim adı altında uygulama sayısını arttırmıştır. Yoğunlaşan trafiğin kontrol altında tutulmasını hedefleyen uygulamada seyahat halindeki yabancı turistlere de Muğla yollarını tanıtıcı broşürler dağıtılmıştır (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 7899, 22 Mayıs 1990: 1).

Mayıs 1990'da Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Antalya 13. Bölge Müdür Yardımcısı Şinasi Ayaz, o dönemde yapılmakta olan Fethiye-Kalkan- Kaş Yolu hakkında şu bilgiyi aktarmıştır: *"1979 yılında başlatılan 40,5 milyar bedelli Fethiye- Kalkan- Kaş yolunda çalışmalar hâlihazırda devam etmektedir."* (Köyceğiz, yıl: 16, sayı:1213, 23 Mayıs 1990: 1).

1990 yılının ilk yedi ayı içinde Muğla ve yöresindeki turistik yolların yapım ve onarım çalışmaları için 7 milyar lira harcama yapılmıştır. Tüm Muğla genelinde sürdürülen proje tutarı 166 milyar liradır. Toplamda 1980- 1990 yılları arasında 121,5 milyar



liralık harcama yapılmıştır. Hamitköy- Ekincik, Selimiye- Bozburun, Dalyan- İztuzu ve Köyceğiz- Ortaca yolları turistik yollar projesine dâhil edilmiştir. Bodrum- Mumcular yolunun sanat yapıları ve toprak işleri, Milas- Akbük yolunun asfaltlanma çalışmaları ve Marmaris kent içi yollarının asfalt ve onarım çalışmaları da proje kapsamındadır. Turistik yollar paketinin 1990 yılı toplam ödeneği ise 10 milyar liradır. (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 8079, sayfa:1, 3 Aralık 1990: 1). Yol çalışmaları kapsamında Haziran 1990'da Marmaris Turistik Yolları Projesi için ilgili bakanlıkça 7 milyar lira ödenek ayrılmıştır. Bu paranın Hamitköy- Ekincik ve Bozburun yollarında kullanılması amaçlanmıştır (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 7920, sayfa:1, 15 Haziran 1990: 1). Ağustos 1990'da Marmaris- Turunç yolu 720 milyon lira harcanarak asfaltlanmıştır. Çalışmalar tamamlanmadan önce Turunç'a sadece deniz yoluyla turist gelmiştir. Bu dönemde mavi yolculuğun önemli duraklarından biri olan 2000 yatak kapasiteli Turunç'a kara yoluyla ulaşım olanağının sağlanmış olması önemli bir gelişmedir (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 7966, 13 Ağustos 1990: 1).

23 Haziran 1991 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 5 ay yönetimde kalan 47. TBMM (I. Yılmaz) Hükümeti Programı'nda; kara yoluyla yük ve yolcu taşıma hizmetlerinin iktisadi ve sosyal ihtiyaçlara uygun olarak geliştirileceği ortaya konmuştur. Türkiye'de 1983 yılında 41 km olan otoyol uzunluğu 1991 yılında 289 km'ye ulaştığı ve 1991 yılı sonunda yaklaşık 900 km'ye, 1992 yılı sonunda ise 1200 km'ye ulaşacağı belirtilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP47.htm>).

1991 yılında Karayolları İzmir II. Bölge ve Antalya XIII. Bölge Müdürlüğü yetkilileri Muğla yolları hakkında şu bilgiyi vermiştir: *“Muğla ve yöresindeki turistik yolların yapım ve onarımı için 1991 yılı içinde 17 Milyar 700 Milyon lira harcama yapılmıştır. İzmir II. Bölge Müdürlüğü sorumluluk alanındaki Köyceğiz, Marmaris, Datça, Milas, Yatağan, Kavaklıdere ve Bodrum ilçelerinde turistik yollar projesi kapsamında 6,9 milyar lira harcama yapılmıştır. Antalya XIII. Bölge Müdürlüğü sorumluluk alanında kalan Ortaca, Dalaman ve Fethiye ilçelerindeki turistik yolların yapım ve onarım çalışmaları için 1991 yılı içinde 10,8 milyar lira harcama yapılmıştır.”* (İlk Adım, yıl: 29, sayı: 8379, sayfa:1, 20 Ocak 1992: 1).

21 Kasım 1991 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 2 yıl 7 ay yönetimde kalan 49. TBMM (VII. Demirel) Hükümeti Programı'nda; ulaştırma hizmetlerinin, günün

ihtiyaçlarına cevap verecek hale getirileceği belirtilmiştir. Diğer sektörlerle uyumlu olarak ulaştırma ve sistemlerinin de ulusal ve uluslararası ticareti kolaylaştıran ekonomik gelişmeyi destekleyen bir yapıya kavuşturulmasına özen gösterileceği açıklanmıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP49.htm>).

Muğla yollarının niteliklerinin iyileştirilmesi çalışmalarında 1979 yılında başlatılan 77 milyar lira bütçeli Dalaman- Fethiye, Fethiye- Kalkan turistik yol projesi için 1992 yılına kadar 6,7 milyar lira harcama yapılmıştır. 1992 yılı bütçesinden turistik yolun yapımı için 15 milyar lira ödenek ayrılmıştır. Projenin birinci ve ikinci kısmında yer alan bölümler 1990 ve 1991 yıllarında ihale edilmiştir. Projenin üçüncü kısmında yer alan Göcek Tüneli bölümü için 1992 yılı içinde etüt çalışması yapılmasına karar verilmiştir. Projenin tamamlanması ile Muğla ve Antalya'ya gelen turistlerin iki turistik il arasında rahat seyahat etmesinin sağlanması amaçlanmıştır (İlk Adım, yıl: 29, sayı: 8502, sayfa:1, 18 Haziran 1992: 1). Fakat Göcek Tüneli'nin inşası öngörülen süre içinde gerçekleştirilememiştir.

1991 yılından 1995 yılına kadar Muğla Valiliği'ni üstlenen ve böylelikle ilk kadın vali unvanını da alan Lale Aytaman, yol işleri ile de yakından ilgilenmiştir. Turizm mevsiminde Muğla'da yol kenarları atılan çerçöp, plastik poşet ve pet şişelerle kirletilmiştir. Lale Aytaman yol güzergâhının temizliği ile ilgilenmiştir. 1992 yılında Muğla Valisi Lale Aytaman'ın liderliğinde yol boylarında çöp toplama aktivitesi düzenlenmiş ve yol üzerindeki çöpler toplanmıştır (Aytaman, 2008: 195).

1990'lı yıllarda Muğla'da turizm; Bodrum, Marmaris, Fethiye, Dalyan ve Datça gibi sahil kesimleriyle sınırlı kalmıştır. Turizmin gelişmesinde önemli bir rol oynayan karayolları yazın oluşan araç trafiği için yeterli değildir. Bu dönemde ölüm ya da yaralanmalarla sonuçlanan ayrıca ağır maddi zararlara neden olan trafik kazaları yaşanmıştır. Bu yıllarda ilçeler arasındaki yol bağlantıları iyi değildir. Köy yolları daha da beter durumdadır. Bazı yollar köy hizmetlerinin, bazıları ise karayollarının sorumluluğu altındadır. Ayrıca Turizm Bakanlığı'nın bütçesinden yapılan ve onarılan yollar da bulunmaktadır. Türkiye genelindeki yol ağı içinde yer alan yolların yapımı Bayındırlık Bakanlığı'nın bütçesinde öngörülmüştür, köy yolları kapsamında olan yollar için genel bütçeden belli bir ödenek ayrılmıştır. Muğla Valisi Lale Aytaman yetkili mercilerle kurduğu bire bir temas sayesinde aksaklıkların üstesinden gelmiş ve

Muğla yol güzergâhlarının bakım ve onarımlarının zamanını öne çektirmiştir (Aytaman, 2008: 163).

Can ve mal kaybına sebep olan trafik kazalarının 1990 yılı sonrasında hat safhaya gelmesinden dolayı Muğla Valilisi Lale Aytaman'ın emriyle trafik denetimleri arttırılmıştır. Denetimlerin arttırılmasına halk memnuniyetle yaklaşırken, aynı tutum politikacılar tarafından sergilenmemiştir. Muğla Milletvekili Latif Sakıcı, Muğla Valisi'ni bir gün telefonla arayarak Muğla Emniyet Müdürü Yavuz Elbirler'in görevden alınmasını istemiştir. Gerekçe olarak da trafik kontrollerinin insanları canından bezdirdiği, böyle bir uygulamanın başka hiçbir yerde yapılmadığı ve emniyet müdürünün yapılan uyarılara kulak asmadığını göstermiştir. Yapılan kontrollerde teşkilatın bizzat kendi emriyle hareket ettiğini belirten Lale Aytaman, müdürün denetimlerle ilgili bir suçu olmadığını, devlet memurlarının herkesin keyfine göre görevden alınamayacağını belirtmiştir. Muğla Valisi Lale Aytaman'ın adı, Muğla Milletvekili Latif Sakıcı'nın isteğini reddettikten sonra sürekli görev yeri değişecek valiler arasında telaffuz edilmeye başlanmıştır. Lale Aytaman hakkındaki söylentiler, kendisinin 1995 yılında milletvekili adayı oluncaya kadar devam etmiştir (Aytaman, 2008: 164- 166).

Lale Aytaman, Muğla Valiliği görevini üstlendiği dönemde sürekli halkın sorunlarıyla ilgilenmiştir. Bu arada köy yollarının da çok kötü durumda bulunduğu tanık olmuştur. Valinin ziyaretine gelen muhtarlar ve İl Genel Meclis Üyeleri, yollarının genişletilmesini ya da asfalt kaplanmasını talep etmiştir. Vali, Muğla Köy Hizmetleri Müdürlüğü'ne ilin tüm köy bağlantılarını gösteren büyük bir harita yaptırtıp bunu makam odasına asmış ve yol ile ilgili gelişmeleri bu harita üzerinden sürekli takip etmiştir. Muğla Valiliği'nde ilk kez yeni bir uygulama başlatmış, Muğla İl Özel İdaresi bütçesinden köy yolu yapımına ödenek ayrılması sağlamıştır. Aytaman'ın çalışmaları ile Muğla'da göreve başladığında mevcut 407 köyün asfaltlanmış yolu 547 km iken, 1993'te 753 km'ye, 1994'te 834 km'ye ulaşmıştır. Muğla İl Özel İdare kaynakları kullanılarak yolların asfaltlanması uygulamasını Aytaman'ın selefi valiler de sürdürmüştür (Aytaman, 2008: 166- 167).

1990'lı yıllarda Türkiye genelindeki yolların yapım ve onarım çalışmaları için Bayındırlık Bakanlığı bütçesinde belli bir meblağ belirlenirken, köy yolları için de

genel bütçeden belli bir ödenek ayrılmaktadır. Turizm Bakanlığı ise kendi önceliklerine göre tespit edeceği güzergâhlara turizm paketinden belli bir ödenek ayırmaktadır. Genel bütçe görüşmelerinde valiler bu nedenlerle Ankara'nın yolunu tutup, kendi illeriyle ilgili taleplerinin karşılanması için yoğun kulis faaliyetinde bulunmuşlardır. Valiler, kendi illerinde istediği karayolunun yapımına öncelik veremez, ödenek koyamazdı. Muğla'da her yer turizm ağırlıklı olduğundan en küçük bir yol bağlantısının dahi hayati önemi vardır. Bir örnek vermek gerekirse, yıllarca Bodrum'daki Torba Kavşağı'ndan Gündoğan'a kadar olan yolun bakım, onarım ve asfaltlama işlerini yaptırabilmesi için çok uğraş verilmiştir. Bu güzergâh köy yolları ağındadır ama turizm ağırlıklı bir bölgededir. Ödeneği hangi bakanlığın sağlayacağı her yıl tartışma konusu olmuştur. Ödenek yetersizliğinden her yaz o yol, en göz önünde bulunan güzergâh olmasına ve ilgili bakanların defalarca bizzat oradan geçmelerine karşın, daima delik deşik bir durumda kalmıştır. 1990'lı yıllarda sık sık uygulanan tasarruf tedbirleri de Vali Lale Aytaman'ı çok sıkıntıya sokmuştur, müteahhitler paralarını zamanında alamadıklarından yol inşaatları yavaş ilerlemiştir (Aytaman, 2008: 163- 164).

## **2.2. Denizyolu Ulaşımı**

1980'li yıllarda bir taraftan Yunan makamları ile turizmde karşılıklı kısıtlama girişimleri sürerken, diğer taraftan da altyapı yatırımları sürdürülmüştür. Şubat 1983'te Muğla Valisi Kemal Nehrozoğlu, Marmaris ve Bodrum limanlarının ihtiyaca cevap verecek şekilde genişletileceğini açıklamıştır. Nehrozoğlu, 1984 yılında Bodrum ve Marmaris limanları için 500 milyon lira harcanabileceğini ve iki ilçedeki eksiklikleri gidermek için çalışmalara devam edileceğini, belirtmiştir (Merhaba, Şubat 1983: 1).

Yunanistan ile yaşanan sorunlar sadece karşılıklı kısıtlamalar olarak değil, aynı zamanda bazı aşırılıkçı olaylar ile de devam etmiştir. Örneğin; 8 Mayıs 1983 tarihinde İstanköy adasına demirlemiş ve Türk bayrağı çekmiş olan yabancı turistlere ait olan 8 yat fanatik Yunanlılar tarafından saldırıya uğramıştır. Marmaris Kaymakamı Hikmet Özbağcı konu ile ilgili soruşturma başlatmış ve yabancı mürettebatın bilgisine başvurulmuştur. İstanköy'ün Kos Limanı'ndan canlarını zor kurtararak ayrılan İngiliz, Fransız ve Yeni Zelandalılarından müteşekkil olan 32 kişilik mürettebat, olayın şokunu uzun süre üzerlerinden atlatamamıştır. Saldırıya uğrayan yatların sahibi Albatros Yat

Turizm Marina İşletmesi yetkilileri olaya karışan mürettebatın moralini düzeltmek için, Cennet Adası'na bir gezi tertip etmiştir (İlk Adım, Yıl: 21, Sayı: 6834, 13 Mayıs 1983: 1).

Bu dönemde Marmaris- Rodos seferlerinin yanında Deniz Yolları'nın İskenderun-Samsun hattındaki seferleri de devam etmiştir. 16 Haziran 1982 tarihinde Deniz Yolları'na ait Akdeniz Gemisi, 1982 yılı seferlerine İskenderun'dan hareketle başlamıştır. Aynı gün Fethiye'ye gelen gemiyi Fethiye Turizm Derneği ve yetkililer karşılamıştır. Fethiye ahalesinde 1982 yılında haftanın belirli günlerinde Fethiye Limanı'na uğrayacak gemilerle turizmin bir hayli canlanacağı yönünde bir kanaat oluşmuştur (Fethiye, Yıl:21, Sayı: 8872, 15 Haziran 1982: 1). 25 Ağustos 1982 tarihinde Akdeniz Yolcu Gemisi, Fethiye'ye uğramış ve mola vermiştir. Mola sürecinde yerli ve yabancı misafirler, Fethiye'nin tarihi ve turistik mekânlarını ziyaret etmiştir (Bodrum Ekspres, Yıl: 21, Sayı: 8929, 26 Ağustos 1982: 1). 30 Haziran 1983 tarihli İlk Adım Gazetesi'nin haberinde, Deniz Yolları'nın yolcu gemileri İstanbul-Antalya seferlerinin dönüş yolculuğunda Fethiye'ye de uğrayacağı, belirtilmiştir. Ortalama her ay dört defa Fethiye Limanı'na uğrayan gemilerin, daha önceki yıllardaki gibi karşılıklı seferleri olmamıştır (İlk Adım, Yıl: 21, Sayı: 6884, 30 Haziran 1983: 1). 31 Ağustos 1983 tarihinde sabah saat 8: 00'da Fethiye'ye gelen Karadeniz Yolcu Gemisi, Fethiye'ye çok sayıda turist getirmiştir. Fethiye'de gün boyu verilen moladan istifade eden turistler, ilçenin tarihi ve turistik yerlerini gezmiş ve alışveriş yapmıştır (Fethiye, Yıl: 22, Sayı: 9240, 1 Eylül 1983: 1). 28 Eylül 1983 tarihinde Akdeniz Yolcu Gemisi, sabah 07:30'da Fethiye Limanı'na demirlemiştir. Gemi ile seyahat halindeki yerli ve yabancı turistler gün boyu Fethiye'nin tarihi ve turistik yerlerini ziyaret etmiştir. Aynı gün gece 23: 00'da gemi beraberindekiler ile limandan ayrılmıştır (Fethiye, Yıl: 22, Sayı: 9261, 29 Eylül 1983: 1).

Bu dönemde deniz trafiğindeki artış ile deniz kirliliği ortaya çıkmaya başlamış ve bu gelişme üzerinde devlet de bazı koruma önlemleri almıştır. Örneğin; Ekim 1983'te yat ve benzeri deniz araçlarının Ölüdeniz'de konaklaması sonucunda denizin kirlenmesine sebep olduklarından Kültür ve Turizm Bakanlığı bir karar alarak deniz araçlarının Ölüdeniz'de konaklamalarını yasaklamıştır. Yetkililer, deniz araçlarının demirleme sırasında fosseptiklerini denize boşaltarak denizin kirlenmesine neden olmalarından

dolayı böyle bir karar alındığını, belirtmiştir (Fethiye, yıl: 22, sayı: 9268, 7 Ekim 1983: 1).

1980'li yıllarda Muğla'da deniz ulaşımı bir yandan özel sektör, diğer taraftan devlet eliyle sürdürülmüştür. Hükümet programlarında yer alan denizyolu ulaşımı ile ilgili ibareler devletin bu konuya bakış açısını da özetler niteliktedir. 13 Aralık 1983 tarihinde iktidara gelen ve 4 yıl iktidarda kalan 45. TBMM (I. Özal) Hükümeti Programı'nda; Kara, deniz ve hava taşımacılığının, coğrafi şartlar dikkate alınarak, en iyi şekilde geliştirecek önlemlerin alınması yönünde çalışmaların yapılacağı, ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP45.htm>).

1984 yaz sezonu içinde Denizcilik Bankası TAO, Haziran'da 1, Temmuz'da 4, Ağustos'ta 3, ve Eylül'de 3 sefer olmak üzere toplam 11 sefer düzenlemiştir. Ayrıca bu seferlerde Fethiye Limanı ve diğer önemli limanlarda mola verilmiştir (Fethiye, Yıl: 23, Sayı: 9483, 14 Haziran 1984: 1).

Yunan adaları ile Ege kıyıları arasında önceden beri süregelmekte olan motor seferleri 1984 Mayıs'ından itibaren yeniden başlaması öngörülmüştür. Böylece Marmaris-Rodos ve Bodrum- İstanköy karşılıklı seferler düzenlenmesi planlanmıştır. Yapılacak olan bu seferlerde yolcuların yanı sıra birkaç araba da nakil edilebilmiştir (İlk Adım, Yıl: 22, Sayı: 7608, 2 Mart 1984: 1). Ağustos 1984'te yapılmaya başlayan bu seferler ile 1974 yılından itibaren kesintiye uğramış olan Bodrum Kos (İstanköy) tarifeli feribot seferleri yeniden başlamıştır. 10 yıllık ara dönemde Bodrum'dan kiralanan tekneler veya Bodrum'daki tur şirketlerinin yaptığı turlar ile sağlanan ulaşım da böylece bir düzene girmiştir (İlk Adım, Yıl: 22, Sayı: 7140, 10 Ağustos 1984: 1). Bu seferlerin başlaması ile bir düzene giren Bodrum- Kos deniz ulaşımı Yunan makamlarının bazı uygulamaları ile baltalanmıştır. 1986 yılında Yunan makamları İstanköy'den Bodrum'a turist geçişini önlemek için charter uçuşları ile adaya gelen turistlerin dönüş uçuşuna alınmamalarına kadar varan yaptırımlar uygulamıştır. Bodrum'a turist taşıma yasağına karşı çıkan Yunanlı 8 tekne sahibi, eylem yaparak karşı çıkmıştır. Bu doğrultuda İstanköy'den Bodrum'a yolcusuz gelen 8 Yunan teknesi, İstanköy'e dönüş yolculuğunda da hiçbir yolcuyu teknelerine almamıştır. Tekne sahiplerinin yanı sıra İstanköy esnafı da durumdan şikâyetçi olunca Yunan makamları aldıkları karardan geri adım atmak durumunda kalmıştır. Bunun üzerine

Yunan tekneleri İstanköy-Bodrum seferlerine yeniden başlamıştır. İlk seferde 3 tekne 743 yolcu ile Bodrum Limanı'na yanaşmıştır (Bodrum Ekspres, Sayı: 247, 20 Haziran 1986: 1).

20 Nisan 1985 tarihinde Yeşil Marmaris Seyahat Acentesi, 1985 sezonu Marmaris-Rodos feribot seferlerini başlatmıştır. 200 yolcu ve 20 otomobil kapasitesi olan 4 ayrı feribotla tarifeli Rodos seferleri düzenleyen firma, aynı zamanda bir hafta süren mavi tur hizmeti de sunmuştur (İlk Adım, Yıl: 23, Sayı: 7353, 20 Nisan 1985: 1).1985 yılında Engin Tur da Marmaris- Rodos arasında tarifeli seferler düzenlemiştir. 3500 ile 5000 lira arasında değişen fiyatlar, iki firmanın rekabetinin kızıştığı günlerde 2000 liraya kadar düşmüştür (Marmaris Postası, Yıl: 1, Sayı: 13, 16 Şubat 1985: 1).

1986 turizm sezonunda 11 Eylül 1986 tarihine kadar olan süreçte Bodrum, Marmaris, Fethiye ve Datça limanlarına 9 bin 400 yat giriş yapmıştır. Gelen yatların çoğunluğu İngiliz, ABD, İsveç ve Norveç bayraklı teknelerdir (Fethiye, yıl:25, sayı: 10163, 11 Eylül 1986: 1). Muğla'da denizyolu ulaşımının artması ve yatçılığın da gelişmesi ile liman ve diğer tesisler ihtiyaca cevap veremez hale gelmiştir. 1986 yılında Bodrum Limanı'nda yer darlığından dolayı balıkçı tekneleri ile yatlar yan yana demirlemiştir. 500 tekne kapasiteli limana Ege adalarından günü birlik gelen yolcu tekneleri de demirleyince karışık bir işletme görünümü ortaya çıkmıştır. Bodrum Yat Limanı Müdürü Baysan Gürer, limanın balıkçılar, yatlar ve yolcu taşıyan tekneler için yeterli olmadığını belirtmiş ve oluşan curcunanın azalması için balıkçılar için yeni bir yer belirlenmesi gerektiğini, belirtmiştir. Baysan, yaklaşık 500 tekne kapasiteli Bodrum Limanı için kent dışında bir yer düşünülmeli, demiştir. Ayrıca, Bodrum halkının geçimini pansiyonculuktan ziyade teknecilikle sağladığı ve yatçılığın gelişmesi için yat limanının Avrupalı örneklere bakılarak kent dışında başka bir alanda bütün tesisleri içeren bir yapı kompleksi biçiminde yapılmalıdır, demiştir. Yılda yaklaşık 5 bin yatın uğradığı Bodrum Limanı'nın yeterli olmaması nedeniyle teknelerin limanın açıklarında değişik koylarda demirlemiştir. Bu açıklarda demirleyen yatlara hizmet verilememesi turizm açısından bir eksiklik olmuştur (İlk Adım, yıl: 24, sayı: 7724, 15 Temmuz 1986: 1).

Muğla limanlarında kapasite yetersizliği yaşanmakta iken, devlet bu alandaki eksikliğini görmüş ve yatırım çalışmaları yapmıştır. Devletin denizyolu ulaşımının

geliştirilmesine dair tutumu hükümet programına da yansımıştır. 21 Aralık 1987 tarihinde iktidara gelen ve 1 yıl 11 ay iktidarda kalan 46. Türkiye Büyük Millet Meclisi (II. Özal) Hükümeti Programı'nda; başta Akdeniz sahilleri olmak üzere toplam 100 milyon ton kapasitede yeni ve tevsî limanlar yapılacağı ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP46.htm>).

1980 yılı öncesinde ve sonrasında Yunanistan ile Türkiye arasında denizyolu ulaşımında sürekli sıkıntılar söz konusu olmuştur. Şubat 1988'deki Davos Zirvesi'nde Yunan ve Türk hükümet yetkililerin görüşme yapacak olması ikili ilişkiler anlamında bir yumuşama beklentisi ortaya koymuştur. Bu doğrultuda Bodrum- İstanköy ve Marmaris- Rodos arasında yolcu taşıyan Türk ve Yunan denizcilere karşı ülkelerden yapılan kısıtlamanın da kaldırılacağı yönünde umut oluşmuştur (İlk Adım, yıl: 26, sayı: 8205, 15 Şubat 1988: 1). Bu dönemde Yunanistan'ın uyguladığı vize, Türk yatlarının sadece bir adaya giriş yapmasına izin vermesi, Yunanistan'a charter uçakları ile geldikten sonra Türkiye'ye geçen turistlerin tekrar Yunanistan'a dönüp uçakla ülkesine gitmesinin engellenmesi, Türkiye'den Yunanistan'a geçen turistlerden kesilen ayak bastı parası ve Yunan adalarına geçen Türk denizcilerinin bazen karaya çıkışlarının engellenmesi gibi problemler vardır. Cumhuriyet Gazetesi muhabiri Hakan Kara, konu ile ilgili bir derleme yapmıştır. Buna göre; 1988 yılında Yunanistan, Türkiye'ye geçmek isteyen her turistten bin drahmi vergi tahsil etmiştir. Üstelik Türkiye'den adalara giden ve geri dönen yolculardan da bu vergi tahsil edilmiştir. Ayrıca, 300 grostonluk gemilerden daha küçükleri için vergi kesmiştir. Bu dönemde Türkiye'den adalara taşımacılık yapan gemilerimizden hepsi bu tonajdan daha küçüktür, dolayısıyla da vergi vermek zorunda kalmıştır (İlk Adım, yıl: 26, sayı: 8261, 26 Nisan 1988: 1). Üç acentenin birleşmesi ile oluşan Marmaris Spipping Turizm Firması'nın yöneticisi Doğan Tugay, yaşanan sıkıntılara dair şu açıklamayı yapmıştır: *“Geçen yıl Yunan hükümeti bir kararname çıkardı ve yolcu başına 1000 drahmi ödememizi talep etti. İlişkilerin normale dönmesi için vergilerin kaldırılması ve Türk yolculara uygulanan tek taraflı vize uygulamasına son verilmesi gerekmektedir.”* (İlk Adım, yıl: 26, sayı: 8205, 15 Şubat 1988: 1).

Davos görüşmeleri adalar ve Muğla arasındaki denizyolu ulaşımındaki sıkıntıları ortadan kaldırmaya da feribot ve tekne seferleri devam etmiştir. 1989 yaz sezonu



boyunca Marmaris- Rodos arasındaki feribot seferleri günde iki feribotla pazar günleri hariç her gün saat 08: 30 kalkışlı ve biri 14: 00 diğeri 17: 00 gelişli olmak üzere düzenlenmiştir. Turizm sezonu dışında ise, sefer sayısı oldukça azalmıştır (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 8536, 15 Mart 1989: 1). 1989 yılında Matif Tur Seyahat Acentesi ile Carina Shipping adlı Yunan seyahat acentesi Bodrum- Rodos arasında her gün karşılıklı feribot seferleri düzenlemeyi planlamış, fakat Yunan makamları iki şirketin ortak girişimlerine izin vermemiş ve haftada sadece iki sefer yapılmasına olanak tanımıştır (Bodrum Ekspres, sayı: 408, 10 Ağustos 1989: 1).

Muğla ve Yunan adaları arasında feribot seferleri bazı aksaklıklar ile devam ederken Yıldırım Akbulut Hükümeti yönetime gelmiştir. 21 Aralık 1989 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 1 yıl 11 ay yönetimde kalan 47. Türkiye Büyük Millet Meclisi (Akbulut) Hükümeti Programı'nda; Başta Akdeniz sahilleri olmak üzere toplam 100 milyon ton kapasitede yeni ve tevsi limanlar yapılacağını açıklanmıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP47.htm>). Bu arada 1990 yılında yeni bir kalkınma planı hazırlanmıştır. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Programı(1990-1994)'nda; deniz taşıtlarının imalatından ve ulaşımından elde edilen gelirlerin arttırılması yönünde önlemler alınacağı belirtilmiştir (Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Programı, 1994: 274). 23 Haziran 1991 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 5 ay yönetimde kalan 48. TBMM (I. Yılmaz) Hükümeti Programı'nda; deniz ticaret filosunun gençleştirilmesi ve taşıma ihtiyaçlarının uygun olarak büyütülmesi ve sektörün ağırlığının özel teşebbüse geçmesinin destekleneceği belirtilmiştir. (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP48.htm>). 21 Kasım 1991 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 2 yıl 7 ay yönetimde kalan 49. TBMM (VII. Demirel) Hükümeti Programı'nda; deniz taşımacılığının ülkeye daha çok döviz getiren bir kaynak haline getirilmesine çalışılacağı ve bu alanda her türlü teşvik tedbirleri alınacağı belirtilmiştir. Yine mevcut limanlarımızın ihtiyaca göre tevsi edileceği, denizcilik eğitimi mastır planı hazırlanarak, bu sektörün denizde ve karada çalışacak personelin teknolojiye uyum sağlayabilecek bir standartta yetiştirileceği açıklanmıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP49.htm>).

Bu kısımda öncelikli olarak 1980 yılından itibaren Muğla'da denizyolu ulaşımı, bu satırlardan itibaren de Muğla'nın kıyı ilçelerindeki yatçılık faaliyetleri değerlendirilmiştir.

Nisan 1983'te Yat turizmi yat limanı işletmeciliğinin yönlendirilmesi için gerekli düzenlemelerin yapılması ve işletmecilerin uyacakları kuralları belirleyen yönetmelik Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Yönetmeliğe göre yat limanı ve yat işletmecileri müşterilerine hizmet karşılığında Turizm Bakanlığı'na teminat yatıracak ve bakanlığın tespit ettiği fiyatlara göre yat limanı sahipleri 1983 yılında 1 milyon lira yat işletmecileri de 250 bin lira teminat ücreti ödeyeceklerdir. Yönetmelik hükümlerine göre gerçek veya tüzel kişiler bakanlıktan turizm amaçlı yat limanı yapımı için izin alabilecektir. Ayrıca bakanlık tarafından yaptırılan yat limanları, bakanlıkça verilen turizm işletmesi belgesine sahip olan kişilerce de işletilebilecektir. Yat limanı yapılması amacıyla seçilecek kuruluş yerleri hâkim dalgalara karşı korunaklı olmalı ve en yakın yerleşim yeri ile karayolu bağlantısına sahip olmalıdır (Bodrum Ekspres, sayı: 103, 12- 19 Ağustos 1983: 1).

Eylül 1983'te yatçıların gümrük, pasaport, sıhhi muamele, yat mürettebatı, eşya ve diğer beyanları ve bu beyanlara ilişkin gümrük, pasaport, liman, sağlık giriş ve çıkış kayıt işlemleri kolaylaştırılmıştır. Transit log usulü ile yapılacak kayıtlarda; çeşitli kamu idarelerine ait giriş ve çıkış işlemlerinin tamamı yat kayıt belgesine dayanılarak yat kayıt kütük defterinde toplanacaktır. Yabancı bayraklı olan ve yabancı limanlardan gelen bütün yatlar için ilk girdikleri Türk Limanı'nda yat kayıt belgesi kapsamında yapılacak beyanlar ile işlemler sonucunda kesin çıkış yapana kadar daha sonra uğrayacakları Türk limanlarında da ayrıca bir işleme gerek kalmaksızın geçerli sayılacaktır. Türkiye'de kışlayacak olan yatlarda bu belgeye ilişkin kışlama kendi buldukları bölgede yapılacaktır (Bodrum Ekspres, sayı: 107, 29 Nisan, 9- 16 Eylül 1983: 1).

Yatçılık alanında düzenlemelerin peş peşe yapılması ile yabancı yat acentelerinin Türkiye'ye olan ilgileri artmıştır. Yapılan düzenlemeler yatçılıktan devlet gelirlerinin artmasını da sağlamıştır. Başvurusu Şubat 1981'de yapılan, gerçekleşmesi ise 2 yıl alan bir yat turizmi projesi, Türkiye'ye ilk yıl için 1 milyon dolar döviz geliri sağlamıştır. Ege'de yat turizmi yatırımı yapmak isteyen Cenevre merkezli olan ve

Marmaris'te şubesi bulunan Alcar Yachting Yat- Yelken Kulübü'nün Yönetim Kurulu Başkanı Pliph Divorne, Şubat 1981'de Turizm Bakanlığı'na Türkiye'de yatçılık faaliyetinde bulunmak üzere başvurmuştur. Turizm Bakanlığı, Divore'nin yatırım önerisini memnuniyetle karşılamış ve yatırımcıya gerekli hazırlıkları yapmasını önermiştir. Fakat kulüp tekneleri bile ısmarlamışken mevzuat ile ilgili engellerle karşılaşmıştır. Divorne, yatırım öykülerini şöyle anlatmıştır: *“Yat müşterileri İspanya, Yunanistan ve Yunan Adaları'na doyma noktasına gelmişti. Üstelik Türk sularının başka devletler tarafından pazarladıklarını biliyorduk. Turistler Yunan teknelerine binip, parayı Yunanistan'a ödüyordu, fakat Türk sularında geziyordu. Bu nedenle de Türkiye'ye acente açmaya karar verdik. Turizm Bakanlığı'nın en üst kademesince müracaatımız olumlu karşılandı. Teknelerin yapımı zaman alacak diye ilk yıl tekne kiralayarak işe başlamaya karar verdik. İsviçre'ye dönerek hazırlıklara tam hız vermişken, yetkililer yabancı sermaye ile yat turizminin birkaç nedenden dolayı mümkün olmayacağını bize bildirdi. Öne sürülen koşullar yüzünden şirket yatırımı bir başka ülkeye kaydıracaktı. Yetkililer, durumun düzeltileceğini, belirttiler. Bunun üzerine kararname ve yönetmeliklerin değişimine gidildi ve bu süreç 9 ay sürdü. Sonra da Alcar Yachting Yat- Yelken Kulübü, Yabancı Sermaye Kanunu'na dayanarak Türkiye'de turizm yatırımı yapan ilk şirket oldu.”* (İlk Adım, yıl: 21, sayı: 6663, 17 Haziran 1983: 1).

1983 yılına gelindiğinde Türkiye dünya yatçılık faaliyetlerinde belli bir söz sahibi ülke konumuna gelmiştir. Yatçılığın gelişmesi ile beraber, yeni düzenlemeler de yapılmıştır. 4 Ağustos 1983'te Bakanlar Kurulu “18125 sayılı Yat Turizmi ve Yat İşletmeciliği Yönetmeliği”ni kabul etmiştir. Yönetmeliğe göre ticari amaçlı yat işletmeciliği yapan firmalar çevre kirliliğini önlemeye ve önlem almaya önem vermek zorunda kalmıştır. Ayrıca, firmalar turizmi geliştirme fonuna da katkı sağlamakla yükümlü olmuştur. Yönetmelik, ticari amaçlı yerli yat firmaları ve Türkiye'de üstlenen yabancı yat firmalarınca uygulanmış, ancak sahillerimizden önemli ölçüde yararlanan Yunanlı yatçılar ve Yunanistan'da üstlenmiş yabancı yatçılar tarafından uygulanmamıştır. II. Uluslararası Marmaris Yat Haftası Düzenleme Kurulu Başkanı Doğan Kutay ve yardımcısı Hamit Günal etkinlik sırasındaki konuşmalarında Yunanlı yatçıların çevreyi suiistimal etmeleri konusunu gündeme taşımıştır (İlk Adım, Yıl: 22, Sayı: 7063, 9 Mayıs 1984: 1).

Bodrum Yatçılık Haftası etkinlikleri ilk defa 2 Mayıs 1984'te düzenlenmiştir. Turban Bodrum Marina tarafından düzenlenen etkinliğe, marina sergi alanı ev sahipliği yapmıştır. Etkinliğe yerli ve yabancı teknelerin katılımı olmuştur. Bir hafta süren etkinlikte yerli ve yabancı deniz motorları, yatlar, tekneler, yat ve tekne malzemeleri sergilenmiştir (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7058, 3 Mayıs 1984: 1). Bodrum Yatçılık Haftası'nda VHF marina telsiz cihazları da tanıtılmıştır (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7064, 10 Mayıs 1984: 1). Bodrum Yatçılık Haftası etkinliklerine, Bodrumlu yatçılar davet edilmemiştir. Bakanlık temsilcileri, davete sadece kamu görevlilerin çağrıldığını, iddia etmiştir. Bodrumlu yatçılar kendilerinin davet edilmemesini kınarken, Bodrumlu yatçılar adına Aysun Kurutaş şu konuşmayı yapmıştır: *“Yatçılık Haftası sırasında turizm müdiresinin görevinin tüm acente, yatçı, kaptan ve turizmle ilgili kişilere yardımcı olması gerekirken sadece birtakım acentelere ve özel kişilere destek olduğunu gördük. Bu durum bizleri mağdur durumda bıraktığından durumun araştırılmasını, haftanın Türk yatçı ve acentelerinin tümünün yararına mı düzenlendiğini ilgililerin açıklamasını bekliyoruz.”* (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7092, 8 Haziran 1984: 1).

Turban Bodrum Marina tarafından düzenlenen Bodrum Yatçılık Haftası nedeniyle Bodrum'a gelen Yunan Seyehat Acenteleri Derneği 2. Başkanı, Deniz Turizmini Geliştirme Derneği, Yat İmalatçıları Derneği ve Panhelenik Tekne İmalatçıları Birliği Başkanı Micheal Ghiolman; Türk- Yunan ilişkileri konusunda şunları söylemiştir: *“Bizler genç öğrenciler iken okullarda öğretmenlerimiz bizlere yeterince çapraşık tarihsel olaylar öğretiler. Şimdi ise artık dostluk isimli gerçeği görmenin zamanıdır. Biz aynı bölgede yaşıyoruz. Turizm memleketlerimiz arasında dostluğa yardımcı olmak için mükemmel bir yoldur. Beraber çalışalım, dost olalım.”* (Bodrum Ekspres, yıl: 4, sayı: 139, 29 Nisan- 4 Mayıs 1984: 1).

Yunan yetkilinin açıklamalarından anlaşılacağı üzere bu dönemde Türk yatçılığı oldukça ilerlemiş durumdadır. Yunanlı yetkilinin zeytin dalı uzatmasının ana nedeni Türk yatçılığında pay elde etme amacı olsa gerektir. 1984 yılında Turizm Bakanlığı yetkilileri, Yunanistan'da yat turizminin pahalılaşması nedeniyle gözlerin Türk sahillerine çevrildiğini, belirtmiştir. Artan talep karşısında Bodrum Yat Limanı'nın

genişletilmeye devam ettiği ve 1984 yılı sonuna kadar 200 milyon lira harcanmasının öngöröldüğü, belirtilmiştir (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7069, 15 Mayıs 1984: 1).

Yat turizmin potansiyeli Türk yetkililerce görölmüş ve alt yapı yatırımlarına önem verilmiştir. Bu doğrultuda Mayıs 1984 başlarında Muğla'nın sahil ilçelerinin yat turizm merkezi haline getirileceği, açıklanmıştır. Yetkililer, Marmaris ve Bodrum yat limanlarının genişletileceğini ve Datça'da da yat limanı kurulacağını ve toplamda 1 milyar 395 milyon lira harcanacağını, belirtmiştir. Yunanistan'da yat turizmin son derece pahalılaşması üzerine gözlerin Türk sahillerine çevrildiğine dikkati çeken Turizm Bakanlığı yetkilileri, Bodrum Yat Limanı genişletme çalışmalarının sürdüröğünü, 450 milyon tutarındaki proje için, 1984 yılında 200 milyon lira harcanacağını, belirtmiştir. Marmaris Yat Limanı genişletme çalışmaları için de 1984 yılı için 350 milyon liralık ödenek gelmiştir. Marmaris Yat Limanı'nda çalışmaların aralıksız sürdüröldüğünü belirten yetkililer, ek tesislerin toplamda 1 milyar 85 milyon liraya mal olacağını, açıklamıştır. Turizm Bakanlığı yetkilileri, 1984 yılında Datça Yat Limanı yapımı çalışmalarının başladığını, limanın 400 milyon liraya mal olacağını ve 1984 yılında 100 milyon lira harcanacağını, ifade etmiştir. Turizm Bakanlığı yetkilileri, ayrıca Knidos (Karaköy), Ölüdeniz, Güllük, Kıyıkışlacık sahillerinde de yat yanaşma merkezleri kurulması için projeler hazırlandığını, açıklamıştır (Bodrum Ekspres, yıl: 4, sayı: 139, 29 Nisan- 4 Mayıs 1984: 1).

Ekim 1984'te o dönemde yıllık 25- 30 yatın girip çıktığı Bodrum Yat Limanı'nın genişletilmesi yönünde bir toplantı yapılmıştır. Turban Marina Genel Müdürü Baysan Sonver, yapılan toplantıda yeni bir yat limanı için çevrede müsait koyların bulunduğunu ve bunların içinde kışlık için yeterli olan bir alanda yeni bir yat limanı yapılacağını, açıklamıştır. Toplantıda önce Bodrum Yat Limanı'nın genişletilmesi gündeme gelmiş, fakat Bodrum Yat Limanı'nın lodosa açık olması nedeniyle yeni bir alan aranmasına karar verilmiştir. Baysan, 125 yat kapasiteli Bodrum Yat Limanı'nın kapasitesinin de 200'e çıkarılması için çalışmalara başlandığını, belirtmiştir (Fethiye, yıl:23, sayı: 9572, 2 Ekim 1984: 1).

Ağustos 1984'te yatçılığın Türkiye'deki merkezi olan Bodrum'da 100 kapasiteye sahip Bodrum Yat Limanı ihtiyaca cevap veremez halde idi. Bu dönemde tekneler limanda yer bulamamaktadır. Diğer yandan yaşanan yoğunluktan dolayı Bodrum- Kos

düzenli seferini yapan tekneler de sıkıntı yaşamıştır. Her gün muayyen saatlerde hareket etmesi gereken tekneler, limanda yanaşacak yer bulamadıkları için yolcularını almakta sıkıntı yaşamıştır. Turizmciler, biz turizm potansiyelini arttırmaya hizmet vermeye çalışırken, kendi limanımızda yanaşacak yer bulamıyoruz, demiştir (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7133, 2 Ağustos 1984: 1).

18 Ağustos 1984 tarihli İlk Adım Gazetesi, Bordum Yat Limanı'nın kış aylarında yetersiz kaldığı konusunda bir haber yayımlamıştır. Ayrıca, yılda 25- 30 bin yatın ziyaret ettiği Bodrum Yat Limanı'nın lodosa karşı açık olduğu için yatların kış aylarında Kuşadası'na gittiği, belirtilmiştir. Yazıda, her şeye rağmen Turban Bodrum Marina'nın bir para makinesi gibi çalıştığı, vurgulanmıştır. 1983 yılında Turban Bodrum Marina, ilk yılı olmasına rağmen 8 milyon liralık bir döviz girdisi sağlamıştır. 1984 yılında ise ağustos ayı başına kadar 175 milyon gelir elde etmiştir. 1984 yılı sonuna kadar ise gelirin, 300 milyonu aşması öngörülmüştür (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7147, 14 Ağustos 1984: 1).

7 Aralık 1984 tarihinde Limanlar İnşaat Bölge Müdürlüğü, Bodrum Yat Limanı'nda 25 metre uzunluğunda yat yanaşma rıhtımı, 204 metre uzunluğunda yanaşma iskelesi ve içerde meydana gelen dalgalanmayı önlemek amacıyla ana dalga kırana 165 metre ilave taş dolgu dalgakıran yapılacağını, açıklamıştır. Yetkililer, traliftin çalıştığı tekne kaldırma havuzunda yapılacak inşaatın başlayacağını ve 2- 3 yıl içinde tamamlanacağını, belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7238, 7 Aralık 1984: 1).

Bodrum'da yatçılığın gelişmesi için çalışmalara devam edilirken, devlet de yeni düzenlemelere gitmiştir. Kültür ve Turizm Bakanlığı 15 Şubat 1985 tarihinde bir genelge yayımlayarak yatlarda yatak başına 50 dolar olan harcın 100 dolara çıkarılmasına karar vermiştir. Rezervasyonlarını tamamlamış olan acentelerin büyük tepkisi üzerine bakanlık eski fiyatlara geri dönmüştür. Ancak değiştirilen kararnamenin ilgili bakanlık tarafından onaylanmaması, yat acentelerini güç duruma düşürmüştür. Anba Tur Genel Müdürü Ümit Uluğ konu ile ilgili şunları söylemiştir: *“Yatçılar gelmeye başladı. Yatak başına kesilecek olan 50 dolar konusunda kararname onaylanmadığı için yat işletme belgesi de alamıyoruz. Böyle devam ederse birçok yat geri dönecek. Örneğin; İsveçli bir şirket Kuşadası'na iki yat getirmesine rağmen Yunanistan'a döndü. Yatlar işletme belgesi olmadığı takdirde çıkış yapamıyor.”* Bu

dönemde Bodrum sadece yatçılık ile değil, diğer bazı deniz turizmi faaliyetleri ile de gündeme gelmiştir. İtalya'nın Garda Gölü, İspanya'nın Tarife Beldesi'nden sonra 1986 yılında Türkiye'nin Bodrum İlçesi de Windsörf eğitim merkezlerinden biri olarak kabul edilmiştir. Kısa adı IWA olan International Windsurfing Association tarafından Bodrum'un Gümbet Koyu, bu spor dalıyla ilgilenenlere duyurulmuştur. Türkiye'de de her geçen gün yayılan Windsörf (Su Kayağı) sporu açılan okullarla daha da gelişirken, ekolojik ve fiziksel yapısı itibariyle de Bodrum Gümbet Koyu uluslararası platformda yer sahibi olmuştur. IWA tarafından sörf sporuna uygun dünyanın üç yöresinden biri olarak gösterilen Gümbet'e çok sayıda yabancı Windsörf uzmanı gelmiş ve eğitici sertifikası almak için ter dökmeye başlamıştır. IWA üyesi ve Bodrum Alpha Surf Center Okulu Öğretmeni Murat Şeremetli, ülkemizde yeni benimsenmeye başlanan Windsörfün artan yabancılarla birlikte mutlaka büyük bir patlama göstereceğini ve bu patlamanın ülkenin döviz gelirlerinin artmasına katkı sağlayacağını, ifade etmiştir (İlk Adım, yıl: 24, sayı: 7487, 27 Mayıs 1986: 1).

Bu arada Bodrum Yat Limanı'nın genişletme ve iyileştirme çalışmaları da sürmüştür. Mayıs 1986'da Bodrum Yat Limanı'nın 1987 turizm sezonuna yetiştirileceği, açıklanmıştır. Yapımına 1984 yılında başlanan Bodrum Yat Limanı ve mendireğin tamamlanması ile Bodrum'un Ege ve Akdeniz'in en uğrak yeri olması, öngörülmüştür. Yetkililer, limanda 201 metre uzunluğunda yat iskelesi, 603 metre de yat yanaşma yeri tesis edileceği ve yat limanı tamamlandıktan sonra alana 120 yatın aynı anda yanaşabileceğini, belirtmiştir (Bodrum Ekspres, yıl: 6, sayı: 242, 18 Mayıs 1986: 1).

1986'da yat turizminin geliştirilmesi hakkındaki yönetmelikte değişiklik yapılmıştır. Bu değişikliğe göre; Türkiye'ye yatları ile birlikte giriş yapan yabancılar yatlarını belgeli bir yat limanına 2 yıla kadar bir süre için kışlama, bakım ve onarım amacıyla bırakarak, başka bir vasıta ile Türkiye'den ayrılabilme olanağı hükme bağlanmıştır (İlk Adım, yıl: 24, sayı: 7793, 11 Ekim 1986: 1). Bu şekilde kullanılan yatlar ayrıca bir izne gerek kalmaksızın beş yıla kadar Türkiye'de kalabilecek, beş yılın nihayetinde bu süre Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından uzatılabilecektir (Bodrum Ekspres, yıl: 6, sayı: 265, 24 Ekim 1986: 1).

1986 turizm sezonunda Çernobil Faciası ve ABD- Libya çatışmasından etkilenmeyen yatçılık sektörü 1987 turizm sezonu için daha fazla rezervasyon almıştır. 1987 yılında

Avrupa'nın büyük tur operatörlerinin devreye girmesiyle özellikle yerli yapım gulet tekneleri çok ilgi görmüştür. Yerli ve yabancı tekne sayısı yıl ve yıl artmıştır. Yeşil Marmaris Yatçılık Firması yetkilisi Tayyar Tugay, 1987 turizm sezonunda bir önceki yıla göre daha fazla rezervasyon aldıklarını ve İngiltere, Fransa ve Almanya'da düzenlenen Boat-Show'lardan sonra daha fazla rezervasyon beklediklerini, ifade etmiştir. Tugay, büyük tur operatörlerinin devreye girmesi ile özellikle İngiltere'den yoğun talep gördüklerini belirtmiştir. Tugay, önceden yerli gulet tekneler için sadece müşteriler ile temas kurduklarını ve pazara öyle girdiklerini, fakat artık büyük tur operatörleri aracılığı ile de tur sattıklarını, belirtmiştir. Tugay, İngiliz yat şirketlerinin de teknelerini Türkiye kıyılarına gönderdiklerini ve yatçılığı daha profesyonel bir şekilde yaptıklarını, ifade etmiştir. Gelişmeler ile ilgili olarak Bodrum Flama Tur Yatçılık Firması yetkilisi Sefa Karaca, daha çok İngiliz müşterilerle çalıştıklarını belirtmiş ve Bodrum'da 13 yat acentesinden 8'inin İngiltere ile çalıştığını, bunun yanı sıra Almanlar, Fransızlar ve Hollandalılar ile çalışan acentelerin de bulunduğunu, aktarmıştır. Pekin Turizm Yetkilisi Bülent Himmetoğlu, her firmanın değişik kesimlerle çalıştığını kendilerinin de 1987 yılında Güney Amerika, Uzak Doğu ve Afrika ülkelerinden büyük taleple karşılaştıklarını belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 25, sayı: 7910, 23 Şubat 1987: 1).

Bölgede yatçılık faaliyetlerinin artması yaşanan kazaların sayısının da artmasına neden olmuştur. Örneğin; 21 Mayıs 1987'de Bodrum Limanı'na bağlı Şef adlı yat yanmış ve yatın kaptanı Yarkın Arık yanarak can vermiştir. Sebebi belirlenemeyen yangın, liman içinde büyük korku yaratmıştır. Geziye hazır halde olan Şef Yatı'nda bol miktarda mazot ve 4 adet büyük tüp bulunmaktaydı. Bunlar eğer ateş alıp patlasalardı su yüzeyine yayılacak olan ateş limanı cehenneme çevirebilirdi. İtfaiye ve halkın yardımıyla yat delinmiş ve suya batırılmış ve yangın büyümeden söndürülmüştür. Yanan teknenin sahibinin ise bir gün önce ölmüş olması yangına esrarengiz hava vermiştir (Bodrum Ekspres, yıl: 6, sayı: 295, 22 Mayıs 1987: 1).

Temmuz 1987 itibari ile Bodrum Yat Limanı'nı genişletme çalışmaları aralıksız sürmüştür. Yat limanındaki çalışmaların, 1988 yılı yaz sezonunda tamamlanması öngörülmüştür. Çalışmalar sonucunda Bodrum'un 190 metrelik mendirek ve 181 metre uzunluğunda iskele ve rıhtıma kavuşması öngörülmüştür. 17 Temmuz 1987



itibari ile Bodrum Yat Limanı'nın kapasitesini iki katına çıkarmak için yapılan genişletme çabalarında 600 milyon lira harcanmıştır (Bodrum Ekspres, yıl: 6, sayı: 303, 17 Temmuz 1987: 1; Fethiye, yıl:26, sayı: 10427, 18 Temmuz 1987: 1; Marmaris Postası, yıl:8, sayı: 898, 17 Temmuz 1987: 1).

Yatçılık sektörünün büyümesi ile yeni kuruluş ve dernekler de ortaya çıkmıştır. 1987 yılında Bodrum Yat İşletmecileri Derneği Kurulmuştur. Derneğin kuruluş amacı, Türk turizmi içerisinde önemli bir yer tutan yat işletmeciliği konusunda faaliyet gösteren kuruluşlara ve mensuplarına mesleki, sosyal, teknik ve ekonomik yönlerde rehberlik etmek, sektörün kamu yararına uygun ve verimli olacak bir tarzda gelişmesine katkıda bulunmak, kuruluşların özel ve tüzel kişilere karşı haklarını savunmada yardımcı olmak ve mensupları arasında her yönden dayanışma sağlamaktır. 1987 yılında yayımlayan derneğin kuruluş tüzüğünde; derneğin çalışma konuları, üyelerin hakları ve görevleri, derneğin gelirleri, dernek genel kurulu ve genel kurulun görevleri, yönetim kurulu ve görevleri, denetleme kurulu ve görevleri, genel sekreterlik ve görevleri, derneğin feshi, konuları karara bağlanmıştır (Bodrum Ekspres, yıl: 6, sayı: 303, 17 Temmuz 1987: 1).

8 Haziran 1987 tarihli ilk Adım Gazetesi'nde yer alan bir yazıda Bodrum Yat Limanı'nın emniyetsiz olduğu, dile getirilmiştir. Günde 30- 35 teknenin geldiği ve 1780 teknenin kayıtlı olduğu ve yaklaşık 300- 350 teknenin barındığı Bodrum Limanı'nın yangın tehlikesine karşı korumasız olduğu, ifade edilmiştir. Daha önce yaşanan Şef Yata'nın yanması olayının limandaki önlemlerin yetersizliğini ortaya koyması bakımında önemi büyüktür. Yangın çıktığı zaman yatta 4 ton, diğer teknelerde de 420 ton civarında yakıt bulunmaktaydı. Gazete, son olayda şans ve bilinç faktörünün felaketi engellediğini, fakat bunun her zaman böyle olmayabileceğinden dolayı acil önlemler alınması gerektiği, savunmuştur (İlk Adım, yıl: 25, sayı: 7995, 8 Haziran 1987: 1).

22 Mart 1988'de Ulaştırma Bakanlığı Müsteşarı Erkan Yülek, Bodrum Yat Limanı'nın inşası hakkında şu bilgiyi vermiştir: “Ödenek yeterli olursa Bodrum Yat Limanı ancak 1988 yılı sonunda tamamlanabilecektir. Yatırım ödeneklerinin 4 milyar 370 milyon lirası yat limanlarının yapımı için ayrıldı ve 1988 yılı içinde yat limanlarının tamamlanması zor görünmektedir.” (İlk Adım, yıl: 26, sayı: 8236, 22 Mart 1988: 1).

Haziran 1988’de 125 yat kapasitesi Bodrum Yat Limanı ihtiyaca cevap verememiştir. Yaşanan yoğunluk nedeniyle birçok yat açığa demir atmak zorunda kalmıştır. Geceleri 3 bin dolayında yatın demir attığı Bodrum Körfezi, bu dönemde tekmeden geçilmez hale gelmiştir. Yaşanan sıkıntılardan dolayı İçmeler bölgesinde bin yat kapasiteli yeni bir yat limanının inşası gündeme gelmiştir. Konu ile ilgili olarak Bodrum Belediye Başkanı Cevat Bilgiç, şu açıklamayı yapmıştır: “İçmeler’de yapılması planlanan yat limanının yap- işlet- devret formülü ile gerçekleştirilecektir. Bunun için 5- 6 yıl gibi bir süreye ihtiyaç vardır. Belediye’nin desteği ile yat limanında yaşanan sıkıntıyı sona erdireceğiz. Halen 135 tekne kapasiteli limana ilave yapılıyor, fakat bu soruna kesin çözümü İçmeler’deki liman getirecek.” (İlk Adım, yıl: 26, sayı: 8318, 24 Haziran 1988: 1).

Bodrum’da yatçılık geliştikçe, yatçılıkla ilgili etkinlikler de artmıştır. 15- 22 Ekim 1989 tarihleri arasında Borum Yelkenli Ahşap Yat Yarışları organize edilmiştir. Yarışmada mavi yolculuklarda kullanılan ahşap yatlar her ne kadar gerçek bir yelken dizaynı ve donanımına sahip nitelikleri taşıyamamasına karşın yatların yelkenli olarak doğal bir yolculuğa renk katacağı, yelken kullanımı ve bu sektörü canlandıracağı ve sevdireceği, öngörülmüştür. Yarışmanın organizasyon komitesi, yarışın düzenlenmesindeki amacının yat turizmini tanıtmak ve şenlik havasında bir aktivite yaratmak olduğunu, açıklamıştır. Bu arada yarışmaya katılan 18 kaptan, yarışmanın daha sık aralıklarda düzenlenmesini, istemiştir. Ayrıca, yarışmanın 1990 yılında uluslararası bir yarış olarak düzenlenmesi yönünde bir karara varılmıştır (Bodrum Ekspres, sayı: 417, 13 Ekim 1987: 1; Bodrum Ekspres, sayı: 419, 22 Ekim 1987: 1).

Haziran 1990’da Bodrum Denizciler Derneği, denizcilerin sorunlarının tartışıldığı bir panel düzenlemiştir. Panele Ulaştırma Bakanlığı İzmir Bölge Müdürlüğü, Ege Bölgesi Sahil Güvenlik Komutanlığı, Bodrum Liman Başkanlığı, Bodrum Gümrük Muhafaza Müdürlüğü, Bodrum Sahil Sağlık Merkezi, Bodrum Su Ürünleri Müdürlüğü yetkilileri katılmıştır. Ayrıca, Ege Üniversitesi Su Ürünleri Bölüm Başkanı Atilla Alpaz ve Bodrum Kaymakamı Vehbi Avuç izleyiciler arasında yer almış, birer konuşma yapmıştır. Panelde denizcilerin sorunları dile getirilmiş ve şu önlemlerin alınması istenmiştir: “Sahil güvenlik teçhizatının modernize edilmesi, limanın genişletilmesi, liman başkanlığı kadrosunun yeterli hale getirilmesi, avlanma yasağının deniz

*derinliğine göre yeniden belirlenmesi, basınç odasının işler hale getirilmesi, Bodrum Sağlık Merkezi'nin ilk müdahale kursu düzenlemesi, Bodrum Gümrük Muhafaza Müdürlüğü'nce ücret tarifesinin görünür yerlere asılması.” (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 7924, 20 Haziran 1990: 1).*

Bodrum Rıhtımı yıllar içinde hasara uğramış ve oluşan hasarın ortadan kaldırılması için çalışmalar yapılması gerekmiştir. Örneğin; 1990 yılında Bodrum Rıhtımı'nda çökmeler yaşanmıştır. 1981 yılında zamanın Bodrum Belediye Başkanı Ertuğrul Önüt tarafından Turizm Bakanlığı'nın Sahilleri Denetleme Fonu için gönderilen 30 milyon liralık ödenekle yaptırılmış olan rıhtımdaki çöküntülerin 1990 yılında artması ile birlikte Bodrumlular endişeye kapılmıştır. Rıhtımın çöküşü ile ilgili olarak sabık Bodrum Belediye Başkanı Cevat Bilgiç, rıhtım dolgu sahasının yeterli dayanıklılıkta olmadığını ve yeterli temel çalışmasının yapılmadığını anlaşıldığını, belirtmiştir. Dönemin Belediye Başkanı Emin Anter, konunun belediye tarafından araştırıldığını belirtmiştir. Rıhtımdaki çöküntünün 1989 yılından itibaren arttığını belirten Emin Anter, yat bağlama ve gezinti bölümlerindeki çökmelerin gözle görülür bir şekilde arttığını, söylemiştir. Anter, 1989 yılında göreve geldiğinde bu konuda ilgililerle görüşmelerde bulunmuş, rıhtımın durumu ile ilgili bir rapor hazırlatmıştır. Bu raporda rıhtımın kurtarılması için 600 milyon lira ödenek gerektiği, ortaya konmuştur. Fakat o dönemde Bodrum Belediyesi, bu kadar yüklü bir harcamayı yapabilecek güçte değildir (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 7884, 4 Mayıs 1990: 1). Bunun üzerine Kasım 1991'de Bodrum Belediyesi, DHLİ'ye müracat ederek daha önce çökmüş olan rıhtımın onarılmasını talep etmiştir. DHLİ tarafından hazırlanan proje doğrultusunda Bodrum Yat Limanı'nda İskele Meydanı'ndan başlayıp palmyeler önünden yat limanına kadar sahil bandı limanın merkezine doğru 12 metre daha doldurulacağı, bildirilmiştir. Bu dolgunun yapılması doğrultusunda Bodrum Belediye Meclisi tarafından olumlu karar alınmıştır. Bodrum Ekspres Gazetesi, limanın doldurulması çalışmalarını eleştirerek, yatların ve küçük teknelerin proje yüzünden açıkta kalabileceğini, belirtmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 524, 25 Kasım 1991: 1). Bodrum Belediye Meclisi gelen tepkiler üzerine 26 Kasım 1991'de olağanüstü toplantı gerçekleştirmiş ve toplantıda dolgu işlemlerinin sonlandırılması ve ilgili bakanlık nezdinde girişimde bulunulması kararı vermiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 526, 29 Kasım 1991: 1).

Bodrum Rıhtımı ile ilgili ön çalışmalar sürerken, Aralık 1991’de bu rıhtım çökmüştür. 1987 yılında denizin 25 metre doldurulması ile elde edilen rıhtım kalitesiz malzeme ve yanlış teknik kullanılması yüzünden çökmüştür. Rıhtımda meydana gelen çökmeden sonra Devlet Hava Meydanları ve Limanlar İşletmesi Genel Müdürlüğü’nün talimatı ile denizin 12 metre daha doldurularak yeni bir rıhtım yapımı kararı alınmıştır. Karara yat ve deniz turizmi sektöründen büyük tepki gelince, ihale aşamasında çalışmadan vazgeçilmiştir. Deniz Ticaret Odası Bodrum yetkilileri, çöken 500 tekne kapasiteli rıhtımın teknolojinin yenilikleri kullanılarak onarılmasını, talep etmiştir. Oda yetkilileri, onarım çalışmalarını madden ve manen destekleyeceklerini, ifade etmiştir. Turizm çevreleri de Bodrum’a bir sezonda 100 milyon dolar civarında döviz bırakan yatların yanaşacağı rıhtımın, baştan savma bir şekilde yeniden inşa edilemeyeceğini, belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 28, sayı: 8335, 2 Aralık 1991: 1).

1990 yılı sonunda Bodrum Yat Limanı’nın inşasının bitirilerek hizmete sokulması, öngörülmüştür. Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İzmir 6. Bölge Müdürlüğü, Ege Bölgesi’nin en büyük yat limanlarından birisi olan Bodrum Yat Limanı’nın inşasının 1990 yılı içinde tamamlanacağını belirtmiştir. Proje bedeli 7 milyar lira olan ve uygulamasına 1973 yılında başlanan Bodrum Yat Limanı inşası için 1990 yılına kadar 4 milyar 415 milyon lira harcama yapılmıştır. Proje Uygulaması için 1990 yılı bütçesinden 2 milyar lira ödenek ayrılmıştır. Bodrum Yat Limanı’nda yaklaşık 700 yat barınacaktır. Bodrum ve yakın çevresinde yatların kış mevsimini de geçirebilecekleri yatların bakım ve onarımının yapıldığı yat çekek yerleri bulunmaktadır. Bu yat çekek yerleri 1990’lı yıllarda önemli bir döviz geliri kaynağı durumundadır (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 7923, 19 Haziran 1990: 1).

1983 yılı sonrası turizm alanında gelişen iyileşme ile deniz turizmi alanında da hareketlenme gözlenmiştir. Bu sayede ülkeye döviz kazandırılmış ve yatçılarda ekonomik rahatlama görülmüştür. Dolayısıyla tekne yapımcılığına da canlılık gelmiş ve bu konuda çalışanlara iş imkânı doğmuştur. Yat malzemesi imalat- satış zincirindeki piyasa canlanmış ve tekne sayısı arttığı için gemi adamlığı alanında yeni iş imkânı da doğmuştur. 1983 yılı itibari ile yat turizmine olan talep mevcut yatlarla karşılanamamış, Turizm Teşvik Kanunu ve bu kanuna istinaden çıkarılan Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik ile bu istek dengelenmeye

çalışılmıştır. Hatta yat turizminin daha da geliştirilmesi amacıyla yabancı bayraklı yatlara büyük kolaylıklar sağlanmıştır. Özellikle yabancı bayraklı yatlara tanınan kolaylıklar, 815 sayılı Kabotaj Kanunu'nda belirtilen Türk bayraklı gemilerin korunması hükümlerini zaman içerisinde uygulamada adeta ortadan kaldırmıştır. 815 sayılı kabotaj kanunu Türk limanları arasındaki ticaret hakkını sadece Türk bayraklı gemilere tanımıştır. 8 Haziran 1983 tarihli Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkındaki Yönetmeliği'nin 21. maddesi gereğince, yabancı bayraklı yatların Türkiye'de tutulmalarına izin verilmekle birlikte, bu yatların sadece yurt dışında ve yabancı uyruklu kişilere pazarlanabileceği hükmünü getirmektedir. Fakat yapılan denetimlerin yetersizliği ve bu konu ile doğrudan ilgilenen bir kurum olmamasından dolayı yabancı yatlar, kurallara aykırı olarak çalışmıştır (Marmaris Postası, yıl:6, sayı: 684, 24 Mayıs 1990: 1). Yabancıların kurallara aykırı çalışması ise yerli yat imalatçıları ve yatçıları ekonomik açıdan zor duruma sokmuştur.

Yukarıdaki verilen bilgilerden anlaşılacağı üzere yatçılıkta yabancıların daha etkin olmaya başladığı görülmektedir. Muğla'da faaliyet gösteren yabancı yat şirketlerinden birisi olan Yatch Cruising Association şirketinin sahibi Eric Richardson 25 Haziran 1990 tarihinde basına şu demeci vermiştir: *"Türkiye'de yatçılık giderek gelişmektedir. Akdeniz'de daha önce Yunanistan'a olan yoğun talep Türkiye'ye kaymıştır. Kuşadası, Bodrum ve Marmaris'teki yat limanları her türlü ihtiyaca cevap verecek düzeydedir. Çeşitli Avrupa ülkelerinde çalışan yat firmaları, Marmaris Yat Festivali'nin de etkisi ile Türkiye'yi tercih etmiştir. Bizim şirketimize ait 46 yat Kuşadası, Bodrum ve Marmaris yat limanlarında çalışmaktadır."* (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 7935, 25 Haziran 1990: 1).

Bodrum Yat Limanı'nda yaşanan yangınlar üzerine Bodrum Belediyesi, 1990 yılında Bodrum Yat Limanı'nda itfaiye teşkilatı kurmaya başlamıştır. Bunun için belediye limana 200 tonluk bir su deposu inşa etmiştir (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 7964, 24 Temmuz 1990: 1).

1990'lı yıllarda baş gösteren Körfez Krizi diğer ekonomik alanlar gibi turizm sektörünü de olumsuz etkilemiştir. 1991 yılında turizmde yaşanan krizden büyük ölçüde etkilenen yatçılıkta yerli turiste hitap edilmeye başlanmıştır. Yat İşletmeciler Derneği Başkanı Gürkan Erertem, Türk halkının denizden korktuğunu ve halka denizi

sevdirmek gerektiğini, belirtmiştir. Erertem, üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkede yaşıyoruz, ama halkımız denizci değil, denizden korkuyor. Erertem, iç turizm potansiyelin yakalanması için Türk halkına denizciliğin sevdirmesi, gerektiğini, belirtmiştir. Deniz Ticaret Muğla Şubesi Müdürü Galip İsem de yerli turistlerin denizden uzak olduğunu belirterek şunları söylemiştir: *“Barbaros’un torunlarıyız, ama denizden uzağız. Bu alışılmış Türk usulü tatil değil, bizim milletimize hâlâ kara tatili cazip geliyor. Fiyatların çok pahalı olduğu sanılıyor. Bir hafta tam pansiyon 1,5 milyon liraya denizde tatil yapmak mümkün. Müşterilerin %90’ından fazlasını yabancılar oluşturuyor. Yabancıların da yarısının 1991 yılında gelmemesi ile birlikte kapasitenin ancak %40’ı kullanılabilmiştir.”* (Bodrum Ekspres, sayı: 410, 24 Temmuz 1991: 1).

1990 yılında Bodrum turizm çevrelerince ne zaman yapılacağı merakla beklenen gemi yanaşma iskelesi Bodrum Belediye Başkanı Emin Anter’in bakanlıklar düzeyinde girişimi sonucunda olumlu sonuçlanmıştır. 1990 yatırım programına alınan ve 9 milyar lira proje bedelli Bodrum Gemi Yanaşma İskelesi’nin 2 yılda tamamlanması öngörülmüştür (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 7964, 24 Temmuz 1990: 1).

Yatçılığın Muğla’da hızla gelişmesine paralel olarak bazı önlemler de alınmıştır. Ocak 1991’de Muğla Valisi Erol Çakır imzalı yatların uyması gereken kurallara dair bir genelge ilçe kaymakamlıklarına gönderilmiştir. Bu genelge şöyledir: *“Yatlardaki katı ve sıvı atıkların limanları kirletmemesi için denize boşaltmaları yasaktır. Bu atıkların vidanjör ya da benzeri araçlarla yatlardan çekilerek, çevreye zarar vermeyecek şekilde dışarıya çıkarılıp, liman dışında bir yerde sisteme uygun bir şekilde yok edilmelidir. Ayrıca, limanlar ve yat çekek yerleri işleten işletme sahipleri, katı atıkların yok edilmesiyle ilgili sistemin nasıl çalışacağını bir plana bağlamalı ve ayrıntılarını plan üzerinde göstermelidir. Yat limanında ve çekek yerlerinde yangınlara ve sabotajlara karşı her tür güvenliğin sağlanması ile yangın söndürme ekiplerinin kurulması zorunlu hale getirilmiştir. Aynı yerlerde ilk yardım üniteleri de kurulmalıdır. İlçe kaymakamlıkları her ay yat limanlarını periyodik olarak denetleyecektir.”* (İlk Adım, yıl: 28, sayı: 8093, 4 Ocak 1991: 1).

1991 yılında ülke çapında 3 bin yat ve 30 bin çalışanı bulunan yat sektörü Körfez Krizi’nden olumsuz etkilenen sektörler arasında bulunmaktadır. Yat turizminin gelir

seviyesi yüksek grupların ilgi alanına girdiği için turizmin en büyük döviz girdisini sağlamaktadır. 1990 yılında başlayan Körfez Krizi ancak 1991 yılı Mart'ında etkisini yitirmeye başlamıştır. Kriz nedeniyle rezervasyon ve kaparo işlemleri durmuştur. Bu konuda Muğla SHP Milletvekili Musa Gökbel, TBMM'ye yazılı soru önergesi sunmuştur. Bu soru önergesi şöyledir: *“Her yıl rezervasyondan aldığı kaparolarla teknelerin bakım ve hazırlık işlemlerini tamamlayabilen yat işletmecileri bu yıl bu imkânlardan mahrum kalmıştır. Dolayısı ile 3 bin yat ekonomik zorluklar nedeniyle tersanelerde kıyakta beklemektedir. Bir çözüm bulunmadığı takdirde bu kapasitenin çok önemli bölümü sezona hazırlanma imkânı bulamayacaktır. Bu durumda, turizm teşvikleri içerisinde bulunan yat yapım ve işletmecilik ile ilgili başkaca ne gibi tedbirler düşünmektesiniz? Körfez Krizi'nin olumsuz etkilerini ortadan kaldırmak için aldığınız tedbirlerin içinde yatçılık konusu niçin gündeme gelmemiştir? Bu konuda ne yapmayı düşünmektesiniz? Sezon hazırlıklarının başladığı şu günlerde bir kredi finansman tedbiri alacak mısınız?”* (Marmaris Postası, yıl:7, sayı: 762, 15 Mart 1991: 1).

Bodrum'dan sonra yatçılıkta önemli bir yeri olan Marmaris'te bu alanda 1983- 1993 yılları arasında aşağıdaki gelişmeler yaşanmıştır. Hizmete girmesinden kısa süre sonra kapasite yetersizliği yaşayan Marmaris Limanı'nın genişletme çalışmaları Şubat 1983'te başlamıştır. Yetkililer, liman genişletme çalışmaları için 500 milyon lira harcanmasının planlandığını ve genişletme çalışmalarının 1984 yılı sonunda tamamlanmasının hedeflendiğini, belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 21, sayı: 6767, 23 Şubat 1983: 1).

Mayıs 1983'te Marmaris Liman Reisi ile yat sahipleri karşı karşıya gelmiştir. Hâlbuki Marmaris bu dönemde yatçılık adına en verimli dönemini yaşamış ve bir cazibe merkezi haline gelmiştir. Bu dönemde Yunan adalarındaki yabancı yat sahipleri, 242 yabancı yatın Marmaris'e gelmeyi planladığını, belirtmiştir. Diğer yandan formaliteleri çok sıkı bulan birçok yatçı da Marmaris'i terk edeceğini, belirtmiştir. Bu yatçılardan biri olan Fransız Dennis Cressant şöyle demiştir: *“Biz turisti Fransa'dan Türkiye'ye getiriyoruz. Onların tüm ihtiyaçları ile biz ilgileniyoruz. Fransa'da bastırduğumuz broşürler vasıtası ile belirli bir ücret karşılığında turistleri Türkiye'nin cennet sularında 10 günlük yat turlarına davet ediyoruz. Hem ülkenizi tanıtıyoruz hem*

*de yabancılara tanıtıyoruz. Ya kanunları değiştirin ya da bugüne kadar olduğu gibi esnek davranın. Yoksa tekneler denize iner inmez Rodos'a gidecektir.” Yat işletmecilerinin tepkilerine karşılık Marmaris Liman Başkanı Ahmet Beyaz da şunları söylemiştir: “Kanun ya vardır ya yoktur. Esneklik diye bir şey tanımam. Benim memleketimde ehliyetsiz tekne kullanılmaz. Ben Fransa'ya gitsem bizde böyle bir uygulama yok desem ne cevap alırım. Zaten yat turizmi diyoruz, ama 815 sayılı Kabotaj Kanunu'na göre Türk sularında yabancı bandralı teknelerin ticaret yapması olanaksız. Biz bu işi Ulaştırma Bakanlığı'nın emirleriyle kolaylaştırdık. Turizm deyince para bekliyoruz. Limanlarımızdaki yatçılar, yat bağlama ücretinden başka bize hiçbir şey vermiyor. Bunlar kendi yurtlarında kötü propagandamızı yapacaklar diye, kanunları mı çiğneyelim?” (İlk Adım, yıl: 21, sayı: 6636, 14 Mayıs 1983: 1).*

Bu dönemde mevzuat açısından bazı sıkıntılar yaşanmıştır. Devlet bir taraftan mevzuat ile ilgili düzenlemeleri yaparken, diğer taraftan da yatçılık alanında altyapı çalışmaları yapmıştır. Bu doğrultuda Marmaris Yat Limanı'nın da genişletilmesi söz konusu olmuştur. 20 Ağustos 1983 tarihli İlk Adım Gazetesi'ne Marmaris Belediye Başkanı Adil Olcay şu açıklamayı yapmıştır: *“Yat limanının uluslararası kapasiteye getirilmesi için Turizm Bakanlığı ve Bayındırlık Bakanlığı bir proje hazırladı. Şimdilik 300 milyon liralık ödenek ayrılmış durumda. Yakında proje Limanlar Genel Müdürlüğü'ne verilip, ihaleye geçilecek. Fakat yat limanı için 1 milyar lira gerekli.”* (İlk Adım, yıl: 21, sayı: 6913, 20 Ağustos 1983: 1). 1984 yılına gelindiğinde ön plan ve projesi yapılmış olan 340 yat kapasiteli yat limanı projesinin yetersiz kalacağı değerlendirilmiştir. Mart 1984'te Marmaris'e deniz yoluyla gelen turistler için yetersiz olan yat limanının genişletilerek 750 yat kapasiteli olması için proje hazırlanması ve ihale edilmesi kararlaştırılmıştır (Fethiye, yıl:23, sayı: 9418, 30 Mart 1984: 1). Şubat 1984'te Kültür ve Turizm Bakanı Mükerrerem Taşçıoğlu ve beraberinde bulunan heyetle Marmaris'te halka açık sohbet toplantısı düzenlenmiştir. Bakan, toplantıda şu açıklamayı yapmıştır: *“Marmaris'e gelen yatların ihtiyacına cevap verebilecek bir yat limanının gerekli, 710 kapasiteli bir yat limanının inşaa edilecek. Projenin kısa zamanda ihalesi yapılırsa 3 ay gibi bir sürede tamamlanabilecektir.”* (Fethiye, yıl:23, sayı: 9381, 16 Şubat 1984: 1). Marmaris Yat Limanı genişletme projesi için 1984 yılı sonuna kadar 350 milyon liralık ödenek gelmiştir. Toplam maliyeti 450 milyon lira



olan Marmaris Yat Limanı genişletme projesinin inşası 1984 yılı itibari ile devam etmiştir (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7069, 15 Mayıs 1984: 1).

Marmaris'te yat limanını genişletme çalışmaları sürerken, yat trafiği de devam etmiştir. Kültür ve Turizm Bakanlığı Marmaris Turizm Bürosu yetkilileri, 23 Mart 1984- 20 Nisan 1984 tarihleri arasında Marmaris Limanı'na 100'ün üzerinde yat geldiğini, belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7047, 20 Nisan 1984: 1).

Marmaris'te yatçılık faaliyetlerinin gelişmesi ile birlikte yatçılık alanında etkinlikler de düzenlemeye başlanmıştır. 1983 yılında Marmaris'te Yat Acenteleri Haftası adı altında bir etkinlik düzenlenmiştir. 1983 Yatçılık Haftası'na, 50 yat, 50 yabancı yat operatörü ve basın mensupları katılmıştır. 3 Mayıs 1985 tarihinde II. Yat Acenteleri Haftası'nın (4- 13 Mayıs) programı belirlenmiş ve 3 Mayıs 1985 tarihli Marmaris Postası Gazetesi'nde yayımlanmıştır (Marmaris Postası, yıl:1, sayı: 76, 3 Mayıs 1985: 1). 1 Mayıs 1985 itibari ile II. Marmaris Yatçılık Haftası etkinlikleri için Marmaris'e yabancı yatçılar gelmeye başlamıştır. 1985 Yılı Yatçılık Haftası'nın ilk konuğu ABD'den gelmiştir. Düzenleme Komitesi Sözcüsü Doğan Tugay, organizasyon için şunları söylemiştir: *“2. Yatçılık Haftası'na çeşitli ülkelerden 70 yat firmasının gelmesi öngörülmektedir. Marmaris'in, son derece canlı ve hareketli günler geçireceği, düşünülmektedir. 1984 yılında düzenlenen yatçılık haftasına son derece büyük katılım olmuştur. O yüzden bu yıl düzenlenecek olan etkinliğe daha fazla ilgi olmuştur. ABD başta olmak üzere Avrupa ülkelerinden 70 yat firması etkinliğe katılacağını bildirmiştir. Yat Haftası'nın renkli geçmesi için organizasyon yapılmış ve hafta boyunca çeşitli turlar düzenlenmiştir.”* (Marmaris Postası, yıl:1, sayı: 79, 7 Mayıs 1985: 1).

Ülkemizin tanıtımı ve döviz girdilerini artırma hedefi ile düzenlenen yat gezileri 5-12 Mayıs tarihleri boyunca Ege kıyılarında düzenlenmiştir. Geziye yatçıların yansıra yabancı basın yayın kuruluşları da katılmıştır. Etkinlik kapsamında Türkiye'yi tanııcı filmler gösterilirken, Marmaris ve çevresini tanıtıcı turlar düzenlenmiştir (İlk Adım, Yıl: 22, Sayı: 7056, 5 Mayıs 1984: 1). Uluslararası Yat Acenteleri Haftası'nın bir de davetsiz misafiri olmuştur. Bu misafir Yunanlı turizmci Paul Maloutos'tur. Marmaris Yat Limanı'na gelen Maloutos *“tatil için Yunanistan'a gelin.”* yazan bildiri dağıtmıştır. Yunanistan'ın etkinliğe davetli olmadığı halde Yunanlı turizmci

Marmaris'e gelmiş ve Türk turizmi aleyhinde propaganda yapmıştır. Maloutos, bu yüzden gözaltına alınmıştır (İlk Adım, Yıl: 22, Sayı: 7063, 9 Mayıs 1984: 1). Bu etkinlikte yatçılık ile işigal eden özel bir şirketin sorumlu müdürü Engin Deniz, yatçılıkla ilgili şu açıklamayı yapmıştır: *“Yabancı ülkelerde çok yaygın olan mürettebatsız yat kiralamaasının Türkiye’de ilk kez Turizm Teşvik Yasası’ndan yararlanılarak ithal edilen yabancı kökenli Türk bayraklı yatlar ile başlatılmıştır. Ülkemiz; doğal ve kültürel zenginlikleri, iklim ve mutfağımız da hesaba katıldığında en elverişli yatçılık bölgesidir. Deniz, son yıllarda çıkan kanunlar ve diğer girişimler, konuya verilen ilgi ve önemi açıklar. Önce bir firma tarafından yapılan yat kiralama girişimine birçok yerli ve yabancı firma da katılmıştır.”* (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7048, 21 Nisan 1984: 1, 2). Marmaris Yatçılık Haftası’nın organizasyonunu ise, Marmaris’in önde gelen seyahat acenteleri olan, Matif, Yeşil Marmaris ve Albatros firmaları üstlenmiştir. Etkinlikte Albatros Seyahat Acentesi’nin yönetim kurulu başkanı, şu açıklamayı yapmıştır: *“2. Uluslararası Yatçılık Haftası’nın tahminlerinden daha başarılı olmuştur Yat haftaları Karaib ve Fransa’nın Cannes şehrinde yapılıyordu. Biz de ülkemize bu ilginin kaymasını istedik. Amaç, Türkiye’yi tanıtmak, yatlarla ulaşamadığımız pazarları yabancılardan kurtarmaktı. Bizdeki yatlarla bunları gerçekleştirmek imkânsızdır. Onun için gerekli yatırımları yaptık. Hem yelken kullanma imkânı buluyor hem de doğa ve tarihi güzelliklerle iç içe yaşayabiliyorlar. Korsan olarak çalışan yabancı yatçılar artık istediklerini bulamayacaklar. En önemlisi gelen yatların bıraktıkları dövizdir.”* (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7062, 8 Mayıs 1984: 1).

1984 yılında yat turizmi Yunanistan’dan Türkiye’ye kaymaya başlamıştır. Yatch Cruising Association Firması’nın Türkiye temsilcisi Doğan Tugay, Türkiye’ye kayan yat turizmin Dalaman Havalimanı’nın açılması ile pekiştiğini, belirtmiştir. Doğan Tugay, sözlerine şöyle devam etmiştir: *“1984 yılında İngiliz misafirleri 50 yat vasıtası ile 15 günlük turlar ile Fethiye, Kaş, Marmaris ve Datça kıyılarını gezdireceğiz. Daha önceki yıllarda yat gezisine çıkmak isteyen turistler uçak vasıtası ile Rodos’a geliyor ve buradan Türkiye’ye geçiyordu. Artık turistler Dalaman Havalimanı vasıtası ile Türkiye’ye geliyorlar. Olumlu gelişmelere rağmen altyapı sorunları hat safhadadır. Yat limanlarında tekneleri onarmak için yeterli sayıda çekek yeri yoktur. Bir de Yunanistan’dan gelen yatlar Türk kıyılarını kullanıyor ve kirletiyorlar. Böylece deniz*

ve çevre kirliliği en üst düzeye çıkıyor. Yunanistan'dan gelen teknelerin atıkları bizim denizimize dövi ise Yunanlılara gidiyor.” (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7062, 8 Mayıs 1984: 1). Diğer taraftan Doğan Tugay, 1983 yılında yürürlüğe giren yatçılık yönetmeliğine hiçbir şekilde uyulmadığını kaydetmiştir. Tugay, yönetmeliğe uyulmaması durumunda Türkiye’de yat turizminin gelişme içerisinde iken 2 yıl içinde bitebileceğini, ifade etmiştir. Tugay açıklamasına şöyle devam etmiştir: “4 Ağustos 1983 tarihli ve 18125 sayılı Bakanlar Kurulu Yönetmeliği’ne göre ticari amaçlı yatların öncelikle çevre kirliliğine önem vermesi ve bu arada turizmi geliştirme fonuna da katkıda bulunması yer almıştı. Fakat bu yönetmelik askıda kaldı. Şöyle ki, henüz Avrupa düzeyinde yatçılığa başladığımız ve sadece yat gezisi değil, yatçılığı aynı zamanda bir spor haline dönüştürdüğümüz şu sıralarda Yunanistan’da üstlenen Yunanlı ve yabancı korsan yatlar türedi. Bunlar hükümetimiz tarafından çıkarılan yönetmeliğe uymamakta pis su ve tuvalet tankı olmadan sahillerimize gelip diledikleri gibi dolaşmakta ve çevre kirliliğine neden olmaktadır.” (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7063, 9 Mayıs 1984: 1).

Doğan Tugay, Yunan yatçıların sahte isimlerde yabancı yatçı görünümüyle Türk sularında korsan yatçılık yaptıklarını belirten bir başka açıklama yapmıştır. Bu açıklama şu şekildedir: “Yunan yatçıların sahte isimlerde yabancı yatçı görünümüyle Türk sularında korsan yatçılık yapmaktadır. Yatçılıktan sağlayacağımız asıl gelir, kendi öz malımız olan yatları yabancılara kiralamakla elde edilecek olanıdır. Türk yat işletmecileri ilk kez bir araya gelip, Türkiye Yat ve Yat İşletmecileri Birliği’ni kuracaktır. Yatçıların örgütlenmesine Kültür ve Turizm Bakanlığı da olumlu yaklaşmaktadır. 1985 yılında Ulaştırma Bakanlığı, Bodrum ve Marmaris’te yatçılıkla ilgili olarak telsiz kursları açmayı planlamaktadır.” (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7064, 10 Mayıs 1984: 1).

1984 yılında Marmaris’te düzenlenen yatçılık haftası etkinlikleri yabancı basında da yer bulmuştur. Mayıs 1984’te Financial Times Gazetesi, Uluslararası Marmaris Yat Haftası ile ilgili bir haber yapmıştır. Haberde, Uluslararası Yat Acenteleri Haftası’na davetli olarak gelen 100’den fazla yatı, 1979’da İngiliz amirali Nelson’un donanmasına benzetmiştir. Haberde, Marmaris’e o tarihten sonra gelen en kalabalık deniz filosu yorumu, yapılmıştır. Financial Times, yat turizminin Yunanistan’dan

Türkiye'ye doğru kaydığını belirtmiş ve bunun nedeni olarak Türk Hükümeti'nin yabancı acentelere Türk limanlarına yerleşme ve gezi düzenleme hakkı vermesi, olarak açıklanmıştır (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7065, 11 Mayıs 1984: 1).

Ekim 1984'te Marmaris Belediyesi aldığı encümen kararı ile Marmaris Yat Limanı'nda elektronik cihazlarla yapılan müzik yayını ile televizyon ve video kullanımını yasaklamıştır. Marmaris Belediye Başkanı Muharrem Elgin, söz konusu kararın uygulanmasına 1985 turizm sezonunda başlanacağını, belirtmiştir. Elgin sözlerine şöyle devam etmiştir: *“Yat Limanı'nda iç içe olan iş yerlerinden birbiriyle ilintisiz olarak yapılan müzik yayınlarının ortaya bir gürültü yumağının çıkmasından başka bir işe yaramamaktadır. Amacımız yat limanını sessiz ve sakin, ama o ölçüde de ilgi çeken bir yer haline getirmektir. Yat limanının iş yerlerinde hoparlör, televizyon-video gibi cihazlar kullanmaksızın canlı müzik yayınına izin veriyoruz. Bundaki amaç, yerlisiyle yabancıyla dileyen konuğumuzun, kimseyi rahatsız etmeden çalıp, söyleyebilmesini sağlamak ve limanı bugünkü konumundan daha ilgi çeker hale getirmektir. Başka bir amacımız da elektronik ses cihazlarının arasına sığınarak bağırarcasına sanat icra eden (!) sanatçılardan ziyade, sesine güvenen gerçek sanatçıları Marmaris'e getirmektir.”* (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7189, 9 Ekim 1984: 1).

1984 yılında Marmaris'te yat turizmi Rodos'tan daha iyi bir seviyeye gelmiştir. Bu konuda 22 Eylül 1984 tarihli Fethiye Gazetesi'ne dönemin Marmaris Belediye Başkanı Muharrem Elgin tarafından şu mülakat verilmiştir: *“Hedefimiz rakibimiz Rodos Limanı'nı günlük yat konaklama açısından aşmaktı. Bunu başardık. Yeşeren Mavi isimli Marmaris'i tanıtan bir belgesel filmi hazırladık. Bunu seyahat acentelerine ücretsiz dağıtacağız. Yeni yat limanının hizmete girmesi ve Marmaris Festivali'nin uluslararası hala dönüştürülebilmesi ile beldemiz Doğu Akdeniz'in en büyük yat merkezi, ülkemizin de önder turizm kenti haline getirecektir.”* (Fethiye, yıl:23, sayı: 9564, 22 Eylül 1984: 1).

Bölgede yat turizmin gelişmesi ile beraber, bu alanda eğitim veren kuruluşlar da oluşmaya başlamıştır. 1984 yılında İngiltere'nin dünyaca ünlü yat firmalarından biri olan Yacht Cruising Association Clubhouse Firması, Marmaris'te Mehmet Zafer Işık adlı iş adamının tesislerini üç yıllığına kiralamış ve burada yatçılık okulu açmıştır. Altinkoy'daki bu tesisler kısa sürede yatçılığa gönül verenlerin buluştuğu nokta haline

gelmiştir. Dünyanın değişik yerlerinde de okulları bulunan YCA firması, Marmaris'teki ikişer haftalık kursların ardından yat yarışları düzenlemiş ve dereceye girenlere kupa vermiştir. YCA yetkilileri, Marmaris kıyılarının yatçılık için çok elverişli olduğunu ve denizin çok temiz olduğunu, belirtmiştir. 300 Sterlin karşılığında kurslara katılan Türk yatçılar, bizde mavi yolculuk yerini yavaş yavaş yatçılığa bırakıyor, önümüzdeki yıllarda yelken sporu daha da gelişecek, demiştir (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7125, 23 Temmuz 1984: 1). 1985 yılında Datça Aktur'da açılan Dalgıç Okulu, Marmaris'e yatları ile gelen Alman dalgıç grupları tarafından büyük ilgi görmüştür. Denizin derinliklerine amatörce dalan dalgıçlar suyun derinliklerinde slaytlar çekerek tanıtıcı filmler oluşturmuştur. Datça'da açılan bu okullar çoğaltılarak diğer turistik bölgelerimizde de faaliyete geçme yönünde karar almıştır (Marmaris Postası, yıl:1, sayı: 34, 13 Mart 1985: 1).

1985 yılında Marmaris'te yaz turizmin yaygınlaşması için girişimler olmuştur. Bu doğrultuda Marmaris'in bazı köylerini yat turizmine açmak için Marmaris Belediyesi ve Kaymakamlığı'nın ortak girişimi olmuştur. Öncelikle bölgede yer alan koyların temizliği yapılmıştır. Konuya ilişkin Marmaris Belediye Başkanı Muharrem Elgin şu açıklamayı yapmıştır: *"Bu yıl yat turizmini geliştirmek için özel bir çalışma uygulayacağız. Kaymakamlık ile yapılan iş birliği çerçevesinde pilot bölge olarak seçilen İçmeler, Turunç ve Karacasöğüt köylerindeki koyları temizleyeceğiz. Temizlenen koyların da yat turizmine açılmasını sağlayacağız."* (İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7276, 21 Ocak 1985: 1).

1985 yılında Marmaris Yat Limanı inşaatı Yüksek İnşaat A.Ş.'ye 1 milyar 850 milyon liraya ihale edilmiştir. 1000 yat ve 3 büyük gemiyi aynı anda barındıracak olan Marmaris'in yeni yat limanı Ege'nin en büyük limanı olacağı ve 1988 yılında tamamlanacağı belirtilmiştir. Yat limanının yapımında teknik olarak blok ve kazıklı sistemin birlikte kullanılması öngörülmüştür. Limanın altyapısı tamamlandıktan sonra üst yapısının ihaleye çıkarılması planlanmıştır. Limanın üst yapısının içinde alışveriş sahaları, dinlenme ve spor tesislerinin yer alması, öngörülmüştür. 15 işçinin çalışacağı liman inşaatının eski yat limanından başlayarak Güllük Koyu'nun tamamını kapsayacağı, aktarılmıştır. Yüksek İnşaat Firması'nın inşaat mühendisi İrfan Özbil, liman inşaatının tamamının 4,5 milyar liraya mal olacağı ve liman inşaatının

bitmesiyle yat turizmciliğinin Marmaris'e ve tüm Türkiye'ye büyük hareket getireceğini, ifade etmiştir (Fethiye, yıl:24, sayı: 9711, 14 Mart 1985: 1; Marmaris Postası, yıl:1, sayı: 33, 9 Mart 1985: 1). Muharrem Elgin konu hakkında şu açıklamayı yapmıştır: *“Liman bittiği zaman Marmaris Yat Limanı Akdeniz'in sayılı yat limanları arasına girecek. Aynı anda bin tekne limana demir atabilecek. 2 milyar liraya mal olacak yat limanın inşasının ihalesi yapıldı. İnşaata Ocak 1985'te başlanacak. 1987 yılında bitmesi planlanan inşaatın kontrolü Liman İnşaatları İzmir Bölge Müdürlüğü tarafından yapılacak. Belediyemize ait kıyı şeridi üzerinde dolgu yapılarak gerçekleştirilecek olan liman ile Marmaris dünyanın sayılı turizm beldeleri arasına girecektir. Belediye olarak yat limanında çeşitli hizmet komplekslerini düşündük. Öncelikle su ve elektrik ihtiyaçlarının yanı sıra diğer ihtiyaçların burada karşılanabilmesi için gerekli üniteler kurulacak. Bu ünitelerin yanı sıra yat limanında yat malzemesi satan dükkânlar, acil onarım ve bakım servisleri, restoran, çamaşırhane, banka, disko, oyun salonları, spor alanları ve haberleşme merkezi tekne sahiplerinin hizmetine sunulacak.”* (İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7270, 14 Ocak 1985: 1).

Bölgede gelişen yatçılık yeni iş olanaklarının da ortaya çıkmasını sağlamıştır. Mart 1985'te Ulaştırma Bakanlığı Telefon İşleri Genel Müdürlüğü, Bodrum ve Marmaris'te 12 kişilik yatlara ve özel teknelere tahditli telsiz- telefon operatörleri alınacağını bildirmiştir. Marmaris Kaymakamı Lütfi Yiğenoğlu bu kararın verilmesinde aktif rol almıştır. Yapılacak olan imtihanı liman başkanlığının organize edeceği ve ulaştırma bakanlığından gelen 5 kişilik heyetin gerçekleştireceği, açıklanmıştır (Marmaris Postası, yıl:1, sayı: 46, 29 Mart 1985: 1).

Değişen şartlar dolayısıyla 1985 yılında Mavi yolculuk turlarına %20 zam yapılmıştır. Buna göre 1985 yılında 8 kişilik teknenin günlük kirası 150 ile 500 dolar arasında değişmiştir. Türk Lirası olarak ise 1984 yılında 75 bin lira olan bir teknenin kirası 1985 yılında 95 bin liraya çıkmıştır (Marmaris Postası, yıl:1, sayı: 54, 9 Nisan 1985: 1).

Marmaris'te yat limanının genişletilmesi çalışmaları, Marmarisli yat imalatçılarının üstlendiği alanını da kapsamıştır. Eylül 1985'te Marmaris Turizm Yat Limanı inşası dolayısıyla yat limanı içerisinde kalan yat imalatçılarına Marmaris Belediyesi tarafından işyerlerini terk etmeleri için tebligat gönderilmiştir. Konu ile ilgilenen Muğla İl Genel Meclisi üyesi Burhan Çubuk şu açıklamayı yapmıştır: *“Yerlerini*

*boşaltacak olan yat imalatçılarının başvurularına kayıtsız kalmayıp, Bodrum'dan sonra ikinci derecede önemli Marmaris yat imalatçılığını yozlaştırmamak için konu ile yakından ilgilendik. Kültür ve Turizm Bakanı Mükerrerem Taşcıoğlu ve Muğla Milletvekili Ahmet Altıntaş vasıtası ile Turizm Bankası yetkililerini harekete geçirdik ve onların da mahallinde yaptıkları tetkik ve araştırma neticesinde Günnücek Mevkii'nde yolun denize bakan kısmındaki hazine mülkiyetine ait yerin tekne imal ve çekek yeri olarak ayrılması uygun görülmüştür. Bu durum Turizm Bankası'nın 31 Temmuz 1985 tarih ve 19489 sayılı yazıları ile Muğla Milletvekili Ahmet Altıntaş'a iletilmiş ve Altıntaş da bu bilgiyi yat imalatçılarına aktarmış bulunmaktadır.”* (Marmaris Postası, yıl:1, sayı: 179, 9 Eylül 1985: 1).

Bölgede yatçılığın gelişmesine paralel olarak deniz kirliliği artmış ve aratan deniz kirliliğine karşı bazı önlemler alınmıştır. 1985 yılında Marmaris Belediyesi, balık adam donanımlı deniz temizleme ekibi kurmuştur. Kurulan ekip, 1985 yılı yaz boyunca çalışma yapmıştır. Belediye Başkanı Elgin, bu konuda şu açıklamayı yapmıştır: *“Yapılacak düzenli çalışmalar sonunda gerek teknelerden gerekse sahilden sorumsuz kişiler tarafından atılan çöplerle kirlenen denizin yüzeyinin ve dibinin yaz boyunca temizliği tatillerini Marmaris'te geçiren tüm konukları memnun edecektir.”* (Marmaris Postası, yıl:1, sayı: 78, 6 Mayıs 1985: 1).

Özelde Muğla'da genelde Türkiye'de turizmin gelişmesine önemli katkısı olan Turgut Özal, Mayıs 1985'te Marmaris'e bir ziyaret gerçekleştirmiştir. Turgut Özal, bu ziyareti sırasında 5 Mayıs 1985 tarihinde Marmaris Yat Limanı'nı ziyaret etmiştir. Bu ziyaretinde Özal'a eşi Semra Özal, Muğla Valisi Yücel Bölgen, Muğla Milletvekili Umur Akarca, Marmaris Kaymakamı Lütfi Yiğenoğlu eşlik etmiştir. Özal, bir yandan Marmaris Yat Limanı'nda incelemelerde bulunurken, bir yandan da işletmecilerle sohbet etmiştir. Yerli ve yabancı turistler tarafından sevgi gösterileri ile karşılanan Özal'a çiçek ve deniz süngeri hediye edilmiştir. Limanda restore edilememiş virane binaların önünde bir süre duran Özal, bu eski binaların Marmaris'in sembolik güzelliğini büyük ölçüde etkilediğini, dile getirmiştir. Özal, burada imar ve sit kanunu hakkında şu açıklamayı yapmıştır: *“Ankara'ya gider gitmez İmar Kanunu'ndan sonra Sit Kanunu'nda da değişiklikler yaparak sit kapsamında çeşitli zorluklarla karşılaşan halkın sıkıntılarını çözeceğiz.”* Yat Haftası münasebeti ile Marmaris'te bulunan İngiliz

yat magazin muhabiri Malcolm White ile yat turizmi ile ilgili sohbet etmiştir (Marmaris Postası, yıl:1, sayı: 78, 6 Mayıs 1985: 1).

Mayıs 1985'te Marmaris'te yatlar ile ilgili bir mevzuat semineri düzenlenmiştir. Seminerin düzenlenme amacı ise, 1981 yılından itibaren ülkemizde gelişmekte olan yatçılığın birtakım sorunları da beraberinde getirmiş olmasıdır. Özellikle yatlar ile ilgili görev yürüten kamu kuruluşlarının mevzuatındaki birtakım sorunlar ciddi boyutlara ulaşmıştır. Bu nedenle 1983 yılında ilk kez başta Marmaris olmak üzere Bodrum ve Kuşadası'nda kamu görevlilerine yönelik seminerler düzenlenmiştir. Bu seminerlerde yasal düzenlemeler ve yatçılığın diğer sorunları tartışılarak, yeni önlemler getirilmesi kararlaştırılmıştır. 1984 yılında ise aynı konularda Marmaris'te tekrar toplantılar düzenlenmiş ve alınan önlemlerin uygulanması gözden geçirilmiştir. 1985 yılında da 15- 18 Mayıs 1985 tarihleri arasında Marmaris'te yat turizmi ile ilgili çalışmalar yapılmıştır. Konuyla yakından ilgilenen; Kültür ve Turizm Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Maliye ve Gümrük Bakanlığı, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı, Turizm Bankası Genel Müdürlüğü ve Fethiye- Datça yöresinden yat ile görevli personeller, yukarıda adı geçen bakanlıklara ait kamu görevlileri yeni bilgiler ve düzenlemeleri gözden geçirmek ve sorunları asgariye indirmek için çalışmalar yapmıştır. 40 kişini katıldığı seminerin akabinde Bodrum'da da aynı temada bir seminer düzenlenmiştir (Marmaris Postası, yıl:1, sayı: 89, 17 Mayıs 1985: 1).

Marmaris'te yat turizmi 1985 sezonunun başlangıcını oldukça başarılı geçirmiştir. 30 Mayıs 1985 itibari ile Marmaris'te henüz sezonun daha başlangıcı olmasına karşın, kiraya verilebilecek boşta hiçbir yat kalmamıştır. Mayıs 1985'te Marmaris'te çalışmakta olan 7 yat kulübünün 400 yatı bulunmasına rağmen, hepsi kiralanmıştır. Yatların günlük ortalama kirası 70 bin lira iken, sezonun hareketli zamanında bu fiyat 100 bin liraya ulaşmaktadır. Kiralanan yatlar Barebot (Tek Başına) ya da Filotila (Tolu Olarak) halinde sefere çıkmıştır. 1985 yılında Marmaris'te faaliyet gösteren yat kulüplerinin isimleri şöyledir: “*Medyat, Alkor, Y.C.A., Bavaria, Albatros, Falcon ve Peter.*” (Marmaris Postası, yıl:1, sayı: 96, 30 Mayıs 1985: 1).

6 Haziran 1985 tarihli Marmaris Postası Gazetesi, Marmaris Yat Limanı inşası hakkında şu bilgileri vermiştir: “*Körfez içinde yapılacak 3,5 milyar lira keşif bedelli yeni yat limanı yapımının 1987 yılı içinde sonuçlanacak ve böylelikle Marmaris Yat*



*Limanı'nın Ortadoğu'nun en büyük yat limanı olacak. Daha önceden yarı işletme hakkının Turban'a verilen yat limanının yarı işletme hakkının tamamı Marmaris Belediyesi'ne devredilmiştir. 1984 yılı sonlarında Marmaris Belediyesi, Sarıana Mahallesi'ndeki belediye mülkü arsalar ile gecekodu önleme bölgesindeki boş alanları tahsis kararı almıştır. Belediye konuya ilişkin plan değişikliklerini ilgili bakanlıklara sunmuştur. Bu aşamadan sonra proje üzeninde fizibilite çalışmalarına başlanmıştır. Öte yandan körfezdeki Turuncu yöresinde yapılması kararlaştırılan Yat Çekek Yeri de Marmaris Belediyesi'ne tahsis edilmiştir. 1500 yatın çekilebileceği Yat Çekek Yeri projesi avam aşamasındadır.” (Marmaris Postası, yıl:1, sayı: 105, 6 Haziran 1985: 1).*

Marmaris'te 1985 yılında yat turizminde önceki yıla göre bir gerileme yaşanmıştır. Marmaris Liman Başkanlığı, bu konuda şu açıklamada bulunmuştur: “*Rodos'a düzenli olarak yapılan feribot seferleri ile şubat ayında 22'si yerli olmak üzere 23, mart ayında 45'i yerli toplam 63 turist, nisan ayında 80'i yerli olmak üzere 121, mayıs ayında 126'sı yerli olmak üzere 264 turist Marmaris Limanı'ndan giriş yapmıştır. Yine haziran ayı içerisinde tekne giriş-çıkış sayısında yarı yarıya bir düşüş gözlenmiştir. Limanda yer sıkıntısı da yaşanmış ve ileri tarihlerde yeni bir proje ile bu sıkıntı çözülecektir.*” (Marmaris Postası, yıl:1, sayı: 134, 13 Temmuz 1985: 1).

1986 yılında tamamlandığında Doğu Akdeniz'in en büyük yat limanı olacak olan Marmaris Yat Limanı'nın inşasına devam edilmiştir. Bu limanın 1988 yılında hizmete açılmasının öngörüldüğü, belirtilmiştir. İki binin üzerinde yatın barınabileceği limanla ilgili olarak Marmaris Belediye Başkanı, 10 Şubat 1986 tarihli İlk Adım Gazetesi'ne şu bilgileri vermiştir: “*Liman, Doğu Akdeniz'in en büyük yat limanı olacak. Limanımızı 1988 yılında mutlaka hizmete açacağız. Limanın saptanan tarihte bitirilmemesi halinde yapımı yüklenen firmaya gecikme için günlük 250 bin lira yaptırım uygulayacağız. Bilindiği üzere yat limanının ihalesi Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Demiryolları Limanlar Havayolları İnşaat Genel Müdürlüğü tarafından 1984 Kasım fiyatıyla 1 milyar 850 milyon lira keşif bedeli ile Yüksel İnşaat Anonim Şirketi'ne ihale edilmiştir. Marmaris Belediyesi tarafından Yüksel İnşaat'a Şubat 1985'te yer teslimi yapılmıştır. Firma inşaata 14 Şubat 1985'te başlamıştır. Sözleşmeye göre işin teslim süresi 1080 gündür. Buna göre inşaatın Mayıs 1988'de*

bitirilmesi gerekmektedir. Yat limanı 1988 yılında tamamlandığında maliyetinin 4,5 milyar lirayı bulması, öngörülmüştür. Yat limanı tamamlandığında iki bölümden oluşacaktır. Limanın bir kısmı kapalı yat limanı olarak tanzim edilecek, Turban tarafından işletilecek ve 1100 tekneyi barındırabilecektir. Kapalı alanın dışında kalan kısımlar ise Marmaris Belediyesi tarafından işletilecek ve 1000 dolayında tekneye hizmet verecektir. Yat limanı projesi içinde 4 km uzunluğunda bir de rıhtım yer almaktadır. Rıhtımın 440 metrelik kısmı yolcu gemisi ve feribot yanaşma yeri olarak hizmet verecektir. Rıhtım bölümü, Denizcilik Bankası tarafından işletilecektir. Bu bölüm içinde yer alan 500 metrelik kısmı Marmaris Belediyesi işletecek Mayıs 1986'da hizmete açacaktır. Yat Limanında bulunan yürüyüş şeridi biraz daha genişletilecek ve ilave edilecek 80 metrelik dalgakıran kısa zamanda tamamlanacaktır." (İlk Adım, yıl: 24, sayı: 7597, 10 Şubat 1986: 1).

7 Ekim 1986 tarihinde Marmaris Belediye Meclisi, Saman İskeleyi'nin genişletilmesi yönünde karar almıştır. Böylelikle yat limanından sonra iskelenin de genişletilmesi gerçekleşmiştir (Marmaris Postası, Yıl: 2, Sayı: 234, 16 Aralık 1986: 1).

Marmaris'teki yatçılık faaliyetleri yeni dernek ve kulüplerin tesis edilmesine vesile olmuştur. 10 Ekim 1986 tarihinde Marmaris Yelken İhtisas Kulübü Spor Derneği, 41 maddeden oluşan tüzüğünün Marmaris Postası Gazetesi'nde yayımlanmasıyla kurulmuştur (Marmaris Postası, yıl:2, sayı: 515, 10 Ekim 1986: 1).

Bölgede yatçılık faaliyetlerinin artması Muğla'ya döviz kazandırmış, fakat artan keşmekeşlikle beraber bölgede suç oranları artmıştır. Örneğin; Kasım 1986'da Marmaris Yat Limanı'nda Alkor Yat Turizm İşletmeciliği'nden kiralanan yat, kısa süre sonra kaybolmuştur. Limana bir daha dönmeyen yatın, Beyrut'ta Hristiyan bir milis örgütün elinde olduğu belirlenmiştir. 13 metre uzunluğunda ve 160 milyon lira değerindeki bu yatı, merkezi Cenevre'de bulunan şirketten bir Fransız kiralamıştır (İlk Adım, yıl: 24, sayı: 7824, 10 Aralık 1986: 1).

Marmaris Yat Limanı genişletme çalışmalarından dolayı Yalancı Boğaz mıntıkasına taşınan yat imalatçılarının altyapı ihtiyaçlarının giderilmesine önem verilmiştir. Bu doğrultuda şantiye alanının elektriğinin bağlanmasına öncelik verilmiştir. Kültür Bakanlığı, S.S. Marmaris Yat ve Tekne Yapımcıları Temin ve Tevzi Kooperatifi'ne

tahsis edilen Yalancı Boğaz'da güçlüklerle karşılaşılması için Aralık 1986'daki elektrik şebekesi çalışmalarına öncelikle Yalancı Boğaz Bölgesi'nden başlanmıştır (Marmaris Postası, yıl:2, sayı: 584, 16 Aralık 1986: 1).

Marmaris deniz araçları için oldukça güvenli doğal bir liman olsa da yer yer deniz kazaları meydana gelmiştir. Şubat 1987'de Marmaris Adaağzı'nda demirlemiş olan ve içinde mürettebat bulunmayan yat batmıştır. Balıkadamlar uzun çalışmalar sonucunda batan yatı su yüzeyine çıkarmıştır. Yapılan incelemelerde yatin fırtına nedeniyle battığı tespit edilmiştir. Kazada yatta 50 milyon lira dolayında hasar meydana gelmiştir (İlk Adım, yıl: 25, sayı: 7910, 23 Şubat 1987: 1).

Bölgenin yatçılık alanında bir çekim merkezi olması için Muğla'nın değişik yerlerinde yat festivalleri düzenlenmiştir. Bunlardan birisi de Marmaris merkezlidir. Mayıs 1987'de Uluslararası Marmaris Yat Festivali düzenlemiştir. Marmaris Postası Gazetesi festival hakkında ayrıntılı bir haber yayınlamıştır (Marmaris Postası, yıl:3, sayı: 175, 12 Mayıs 1987: 1).

Uluslararası Marmaris Yat Festivali'nin yapılmasını hazmedemeyen Rodoslular, festivale katılmak üzere Marmaris'e gelen yabancı bandralı yatlara çeşitli baskılar uygulamış ve aleyhte propaganda yaparak yatçıların Türkiye'ye gelmelerini engellemeye çalışmıştır. 5. Uluslararası Yat Festivali'nin yaratıcılarından olan ve 1987 yılı itibari ile 10 yıldır Türkiye'de yaşayan Anderson ailesi festivalin Marmaris ve Rodos arasında düşmanlığa neden olduğunu, ifade etmiştir. James Anderson ve Juliet Anderson, daha önceki yıllarda olduğu gibi 1987 yılında da Rodosluların Marmaris'e gelen yatlara engel olmaya çalıştığını, belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 25, sayı: 7967, 10 Mayıs 1987: 1).

Devlet, gerek kanunlar vasıtası gerekse diğer enstrümanlar ile yatçılığı özendirmek için çalışmalar yapmıştır. Tüm bunlara rağmen bölge yatçıları zaman zaman büyük sıkıntılar ile karşı karşıya kalmıştır. Örneğin; 15 Mayıs 1987 tarihli Marmaris Postası Gazetesi, Marmaris'te geçimlerinin yat imalatçılığı ile sağlayan 20 sanatların zor durumda olduğu yönünde bir haber yayınlamıştır. Haberde, 20 ustanın denize indirmeyi beklediği 20 teknesinin hazır olduğu ve bunların her birinin değerinin 50-100 milyon lira arasında olduğu, belirtilmiştir. Bu dönemde inşası sürmekte olan yat

limanı alanında kalan tersanelerin boşaltılması istenmiştir. Bu durumu ilgili bakanlık valiliğe, valilikte kaymakamlığa, kaymakamlık da belediyeye tebliğ etmiştir. Bakanlık, tersanecilere Yalancı Boğaz'da bir alan tahsis etmiş, fakat bu alan zanaatkarların ihtiyacını karşılanması açısından yetersizdir. Tersaneciler hiçbir altyapısı olmayan alanın ihtiyaçları için defalarca ilgililere taleplerini iletmişler, fakat sonuç alamamışlardır. Marmaris Yat Yapımcıları Kooperatifi Başkanı Mustafa Kısaoglu, bu konuda şunları dile getirmiştir: *“Bize bir yer gösterdiler, fakat şehre hayli uzak bu yerin hiçbir altyapısı olmadığı gibi elektrik ve suyu da yok. Bu konuda defalarca yetkililere müracaat ettik. Bugüne kadar olumlu bir yanıt alamadık. Bizler belki çaresiz ve güçsüz imalatçılarız, ama yatlarını yaptığımız kişiler hiç de öyle değil. Biz onları devreye sokmak istemiyoruz. Biz ekonomiye katkısı olan, turizme hizmet eden kişiler olarak sorunlarımıza çare bulunmasını istiyoruz ve bunun en kısa zamanda gerçekleşmesini istiyoruz.”* (Marmaris Postası, yıl:8, sayı: 376, 15 Mayıs 1987: 1).

Bölgede yatçılık devletin de teşviklerinin katkısı ile hızla gelişirken, yabancı yatırımcılar da Muğla kıyılarına göz dikmiştir. 18 Eylül 1987 tarihli Marmaris Postası, İngiliz yatçılık şirketi Docksport ve Net Holding Şirketler Grubu'nun Marmaris ve Fethiye'de maliyeti 24 milyar lirayı bulacak toplamda 1300 yat kapasiteli bir yat limanı inşasına hazırlandıklarını, belirtmiştir. Net Holding Sun Yat Şirketi Genel Müdürü Erbil Türe ve Docksport Yatçılık Şirketinin sahibi Lord Selodon, söz konusu alanda yapacakları projeler için bir basın toplantısı düzenlemiştir. Bu toplantıda Erbil Türe, Türkiye'nin yat turizminden sağladığı gelirin 1987 yılında yat turizminden elde edilen gelirin bir önceki yıla göre %100 arttığını ve 200 milyon dolara çıktığını, belirtmiş ve Fethiye'de 8 milyar liraya mal olacak 500 yat, Marmaris'te 16 milyar liraya mal olacak 800 yat kapasiteli iki marina kuracaklarını, ifade etmiştir (Marmaris Postası, yıl:8, sayı:410, 18 Eylül 1987: 1).

Yatçılıkta önemli bir yeri olan Marmaris, sık sık sel baskınları ile de gündeme gelmiştir. 1988 yılı ocak ayı başlarında Marmaris'te aşırı yağışlar olmuş ve neticesinde su baskınları meydana gelmiştir. Yaşanan sel ve su baskınları turizmi de etkilemiştir. Bahsedilen hava koşulları nedeniyle kış aylarında haftada 3 gün gerçekleştirilen

Marmaris- Rodos seferleri de iptal edilmiştir (Marmaris Postası, Yıl: 3, Sayı: 411, 8 Ocak 1988: 1).

18 Mart 1988’de Marmaris Yat Festivali Düzenleme Komitesi Başkanı Doğan Tugay, Marmaris Postası Gazetesi’ne 7- 14 Mayıs 1988 tarihinde düzenlenecek olan 5. Marmaris Yat Festivali hakkında bilgi vermiştir. Doğan Tugay, festivale 500 dolayında yabancı yat firmasının yanı sıra basın mensuplarının da katılacağını, belirtmiştir. 1988 yılındaki yat festivali programına ilk defa Antalya da dahil edilmiş ve festivalin startı Antalya’dan verilmiştir. Açıklamalarında deniz kirliliğine de dikkat çeken Doğan Tugay bu konuda şu demeci vermiştir: *“Türkiye kıyıları şimdi cazip hale geldi. İlgililere önerimiz, yatçılıkla ilgili kararnamede yer alan noktaların göz ardı edilememesi, kıyılarımızdaki yabancı ve yerli yatların pis su bırakmalarının çok sıkı denetlenmesidir.”* (Marmaris Postası, yıl:4, sayı: 458, 18 Mart 1988: 1; Marmaris Postası, yıl:4, sayı: 476, 6 Mayıs 1988: 1).

1988 yılına gelindiğinde Marmaris Yat Limanı’nın genişletilmesi çalışması neredeyse tamamlanmıştır. 22 Mart 1988’de Ulaştırma Bakanlığı Müsteşarı Erkan Yülek, Marmaris Yat Limanı’nın yap- işlet- devret modeli ile gerçekleştirildiğini ve Devlet Hava Limanları İşletmesi’nin Marmaris’teki işlemleri tamamladığını belirtmiştir. Yülek, Marmaris Yat Limanı’nın açılışının ise en erken 1988 yılı sonunda olabileceğini, belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 26, sayı: 8236, 22 Mart 1988: 1).

Bölgedeki deniz kirliliği ve bu kirliliğin önlenmesi konusunda siyasi iktidarlar da duyarlı girişimlerde bulunmuştur. 20 Ekim 1988 tarihinde dönemin Turizm Bakanı Tınaz Titiz, yanında DPT teşkilatı yetkilileri ve üst düzey bürokratlarla birlikte Marmaris’e gelmiştir. Bakan, burada verilen bir brifinge de katılmıştır. Brifingde bir konuşma yapan Turizm Bakanı Tınaz Titiz, deniz kirliliğine yatların neden olduğunu belirtmiş ve sorunların nasıl çözüleceğinin üzerinde durulmadıkça konuşmaların bitmeyeceğini, sorunların çözülmesi yolunda sistemler üzerinde durulması gerektiğini, belirtmiştir (Marmaris Postası, yıl:4, sayı: 673, 21 Ekim 1988: 1).

Nihayet, Doğu Akdeniz’in en büyük marinası olan Marmaris Netsel Marina’nın yapımı 1989 yılında tamamlanmıştır. Marmaris Netsel Marina’nın hisse senetleri 1989 yılında satışa çıkarılmıştır. Marina’nın açılışı Mayıs 1989’da Cumhurbaşkanı Kenan

Evren tarafından gerçekleştirilmiştir. Netsel Turizm Yatırımları AŞ. Denetim Müdürü H. Çağlayan, Marina'nın tüm kompleksleri ile 1991 yılında tam olarak hizmete açılacağını, belirtmiştir. Türkiye'nin yat turizmine önemli bir katkı sağlaması beklenen Marmaris Marina'sının hisse senetleri her biri 10 bin lira olmak üzere satışa çıkarılmıştır. Şirketlerinin 3,5 milyar lira sermayesi bulunduğunu belirten Netsel Şirket Denetim Müdürü Hasan Çağlayan, hisse satışı ve marinanın inşası ile ilgili olarak şu açıklamayı yapmıştır: *“Marina tamamlandığında 12 milyar liraya mal olacak. Bunun %9'luk bölümünü satışa çıkardık. Hisselerin daha çok Marmarisliler tarafından alınmasını bekliyoruz. Her hisse yılda ne getirir bilemiyoruz. Ama kendisini 4- 5 yılda amorti eder. Marinanın tamamının ancak 1990 yılında bitirilebilecek, 1989 yılında sadece yatların yanaşabileceği iskele tamamlanmış ve 1989 yaz aylarında yatlara duş, wc ve elektrik hizmeti sağlanabilecektir.”* (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 8509, 13 Şubat 1989: 1).

Marmaris ve yöresinde yat turizminin gelişmesi ile yetişmiş deniz elamanı ihtiyacı da ortaya çıkmıştır. Yetişmiş eleman açığının kapatılması için de kurslar düzenlenmiştir. Şubat 1990'da Marmaris Rotary Kulübü ve Gemi Sörvey İzmir Bölge Müdürlüğü'nce Marmaris'te amatör kaptanlık kursu düzenlenmiş ve bu kursa 225 kişi katılmıştır. Yoğun katılım, Marmaris Rotary Kulübü Başkanı Özkan Cebeci tarafından memnuniyetle karşılanmıştır. Gemi Sörvey İzmir Bölge Müdürü Erdinç Mayart, bu kurslar sayesinde yeni kaptanlar kazandık, demiştir. Gemi kaptan adayları ise, böyle bir kursun düzenlenmesi ve ehliyete kavuşmaları münasebetiyle memnuniyetlerini, ifade etmiştir (İlk Adım, yıl: 27, sayı:7802, 6 Şubat 1990: 1).

3 Mart 1990 tarihinde Marmaris Netsel Marina'da yangın çıkmıştır. Çıkan yangın uzun uğraşlar sonucu söndürülebilmiş, fakat yangın 300 milyon lira hasara neden olmuştur (Marmaris Postası, yıl:6, sayı: 661, 6 Mart 1990: 1).

Marmaris Uluslararası Yat Festivali'nin dokuzuncusu 6- 12 Mayıs 1990 tarihleri arasında düzenlenmiştir. Festivale yerli ve yabancı birçok yat firması katılmıştır. Bu festival ülkemizin kıyılarının tanıtılması ve pazarlanması açısından önemlidir. Uluslararası Marmaris Yat Festivali Komite Başkanı Doğan Tugay festivale dair şu açıklamayı yapmıştır: *“Ülkemizde yat turizmi turmanışa geçmiştir. Bu yıl dokuzuncusunu düzenlediğimiz festivalde çeşitli turistik etkinlikler yer almaktadır.*

*Amacımız, kıyılarımızın daha iyi tanıtılmasını sağlamak ve turistik yönden pazarlanmasıdır. Yat turizminde özellikle Akdeniz’de turmanış söz konusudur. Bu arada Türkiye Yatçılar Derneği’nin kurulduğunu da paylaşmak istiyorum.” (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 7884, 4 Mayıs 1990: 1).*

Doğan Tugay, bölge yatçılığı açısından önemli bir isimdir. Tugay, Türk yatçılığının gelişmesi için çalışmış ve fikirlerini basın yoluyla kamuoyu ve ilgililer ile paylaşmıştır. Aynı zamanda Yeşil Marmaris Turizm ve Yat İşletmeciliği AŞ ortaklarından biri olan Doğan Tugay, 2 Mayıs 1990 tarihli Marmaris Postası Gazetesi’ne Turizm Bakanlığı’nı eleştiren şu açıklamayı yapmıştır: *“Turizm Bakanlığı yabancı yatlara bazı iltimaslarda bulunmaktadır. Bazı yabancı yatların Türkiye’ye girmiş gibi gösteriliyor ve Turizm Bakanlığı da bu duruma seyirci kalıyor. Yabancı yat firmalarının işletme belgesi alabilmesi için yatlarının en az 50- 60 yatak kapasitesine sahip olması gerektiği halde uygulamada böyle bir durum söz konusu değil.”* (Marmaris Postası, yıl:6, sayı: 682, 22 Mayıs 1990: 1).

Marmaris sürekli farklı aktivitelere ev sahipliği yapmıştır. Kasım 1991’de Marmaris Uluslararası Yat Yarışları Haftası düzenlenmiştir. Yarışmalara 36 tekne katılmış ve müsabakalar 5 gün sürmüştür. Marmaris Uluslararası Yat İşletmecileri Derneği Başkanı Bruno Meier, bu dönemde Yugoslavya’da yaşanan karışıklığın Türk yat turizmine yaradığını, belirtmiştir. Diğer taraftan yapılan organizasyondan tekneleri denizde gördükten sonra haberdar olduklarını söyleyen Marmaris Deniz Adamları Derneği Yönetim Kurulu Üyesi Taner Pulluk, Marmaris yatçılarının organizasyona davet bile edilmediğini, açıklamıştır. Pulluk, yabancı yatçılara tanınan ayrıcalıklar yüzünden haksız rekabete uğradıklarını, yabancıların vergi ödememenin yanı sıra kuralları ihlal ederek haksız kazanç elde ettiklerini, belirtmiştir. Yabancı yatçılar ise her yatak başına 200 dolar vergi ödediklerini, turları ise kendi ülkelerinde sattıkları için vergisini de kendi ülkelerinde ödediklerini, ifade etmiştir (Marmaris Postası, yıl:7, sayı: 826, 1 Kasım 1991: 1). Yukarıdaki karşılıklı açıklamalardan da anlaşılacağı gibi, yabancı yatçılar yatçılıkla ilgili mevzuatı kendi lehlerinde ihlal etmiş ve bu durumdan yerli yatçılar olumsuz etkilenmiştir.

1991 yılında yat turizmi için Avrupalı charter şirketleri, Türkiye’ye ayrı bir önem vermeye başlamıştır. Marmaris Netsel Marina Genel Müdürü Levent Seral, yat turizmi

açısından Türkiye'nin önünde önemli fırsatlar bulunduğunu ve geç kalmadan bu fırsatlardan yararlanmak için harekete geçilmesi gerektiğini, belirtmiştir. Seral, sözlerine şöyle devam etmiştir: *“Bu yıl sadece İngiltere’de 80 bin tekne denize inecek. Bunlardan 60 bin’i Akdeniz için sipariş edilmiş durumda. Diğer Avrupa ülkelerinden gelecek teknelerle birlikte bu yıl 100 bin yeni yat Akdeniz’e açılacak. Akdeniz’deki mevcut yat sayısı 600 bin. Dolayısıyla 1992 yılında 700 bin yat Akdeniz’de dolaşacak. Batı ve Orta Akdeniz’deki marinalar ağzına kadar doldu. Oralarda yer yok. Yatçılar İspanya’yı terk etti. Yunanistan’da da doğru dürüst marina zinciri yok. Ayrıca daha önce Akdeniz’de dolaşan yatlar da Türkiye’ye doğru kayıyor. Bunun çeşitli nedenleri var. 1993 yılından itibaren Avrupa Topluluğu kendi sularında bağlı yatlara yeni bir vergi getiriyor. Bu nedenle charter şirketleri başta olmak üzere, birçok tekne Türkiye’ye gelmek için başvurdu. Ama bütün bu olumlu gelişmelere rağmen Türkiye’deki marinalarda bağlama kapasitesi 5 bin dolayında. Hiç vakit kaybetmeden, marina kapasitemizi arttırmak zorundayız. Bu marinaları da Kuşadası ile Kemer arasında oluşturmalıyız. Çünkü bu bölgelere şimdiden talep yağıyor. Bugün küçük bir yat cebi dolu 4 turist demektir. Bu yatlar her haftada müşteri değiştiriyor. Ortada yat turizminin getirdiği dövizle ilgili bir rakam yok. Ama turizm gelirlerinin yaklaşık %40’ı da yatlardan geliyor. Geçtiğimiz günlerde yat turizminden gelen dövizin 500 milyon dolar olduğu söylendi. Bu rakam gerçek geliri ifade etmiyor. İnsanların yedikleri içtikleri ve yatların bakım masrafları bu gelir içinde hesaplanmamıştır. Turizm kötü giderken oteller boşalıyor ve marinalar doluyor ise bu mesajı doğru almalıyız. Şu anda Avrupalı charter şirketlerine ait Yugoslavya’dan 500 yat Türkiye’ye gelmek istiyor. Bu 500 tekne haftada 2 bin paralı turist demektir. Bu 500 tekne sadece bizi yoklamak için. Bir an önce marinaların kapasitesinin artırılması şart. Aksi halde yatları bölgemizde tutamayacağız ve elden kaçıracağız. Marina yatırımı ağır bir yatırım. Sermayedar için 10 yıl sonra geri dönüyor. Bu yüzden de marina yatırımlarına ciddi teşvikler sağlanıyor. Çünkü yat turizmi marinaya 1 lira bırakıyorsa ülkeye de 10 lira bırakıyor. Bu nedenle marina yatırımlarına verilen teşvik ülkenin tümüne gidiyor. Bugün Yunanistan bu potansiyeli değerlendirmek için, marina yapımında %60 oranında sübvansiyon uyguluyor. En temel şart olarak da marinalar yaparken, bölgeyi temiz tutmak ve betonlaşmayı önlememiz gerekiyor. Bu nedenle*



*Gökova Termik Santrali'nin taşınması ve Bodrum ile Kemer arasında betonlaşmanın önlenmesi gerekiyor.” (İlk Adım, yıl: 28, sayı: 8362, 20 Aralık 1991: 1).*

1980’li yıllarda Muğla’da yat turizmi sadece Marmaris ve Bodrum ile sınırlı kalmamış diğer sahil yerleşimlerinde de bu alanda olumlu gelişmeler yaşanmıştır. Bu doğrultuda denize kıyısı olan yerleşim yerlerinde yeni rıhtımlar yapılmış veya eskileri tamir edilmiştir. 5 Mart 1983 tarihli İlk Adım Gazetesi, Dalyan Kasabası’nda yeni rıhtım inşasının devam etmekte olduğunu, belirtmiştir. Dalyan Belediye Başkanı Ahmet Çevik, Ege Denizi ile Akdeniz’in birleştiği Dalyan Kasabası’nın turizm yönünden büyük önem kazandığını ve bu yönde çalışmalarına devam ettiklerini, açıklamıştır (İlk Adım, yıl: 21, sayı: 6776, 5 Mart 1983: 1).

1981 yılında Dalaman Havalimanı’nın denize bakan kısmında dalgakıran hızını kesecek bir dalgakıran inşa edilirken, aynı alana bir de yat limanı oluşturulması planlanmıştır. Havayolu ile Dalaman’a gelen turistlerin bu yat limanı vasıtası ile diğer turistik ilçelere ulaşabilmeleri öngörülmüştür. Sözü edilen yat limanı ile ilgili sayısız girişimler yapılsa da 2017 yılına gelinmesine rağmen olumlu bir gelişme elde edilememiştir (İlk Adım, Yıl: 19, Sayı: 6368, 2 Kasım 1981: 1).

9 Mart 1983 tarihinde altyapı inşası tamamlanan Fethiye Yat Yanaşma Yeri’nin üst yapı ihalesi gerçekleştirilmiştir. Kapalı zarf usulü Fethiye belediye encümeni huzurunda yapılan ihale yüzde %17,09 fiyat kırma ile Hüseyin Bayraktar’da kalmıştır. Yapılan ihale ile yat yanaşma yerinin elektrik, su, telefon, sahanın düzenlenmesi, çevre duvarının yapılması, tuvalet yapılması ve akaryakıt istasyonu yapılması böylece gerçekleştirilmiştir (Fethiye, yıl: 22, sayı: 9033, 10 Mart 1983: 1).

Muğla’nın ilk yat limanlarından birisi de Fethiye’de tesis edilmiştir. Fakat bu liman kısa zamanda ihtiyaca cevap veremez hale gelmiştir. Mart 1984’te Fethiye İlçe Turizm Komitesi toplantısında Fethiye Yat Limanı’nın yetersiz olduğu, belirtilmiştir. Toplantıda konuşmacılar, yat limanının iskeleye kadar büyütülmesinin zorunlu olduğunu, ifade etmiştir. 1983 turizm sezonunda da aynı doğrultudaki görüşler Fethiye Gazetesi tarafından dile getirilmiştir. Yine maden işletmecileri ve kereste tüccarları da bir yükleme iskelesinin yapılmasının Fethiye’nin önemini arttıracığını belirtmiş ve yat

limanının büyütülmesi fikrini desteklemiştir (Fethiye, yıl:23, sayı: 9398, 7 Mart 1984: 1).

Ağustos 1984'te Fethiye Yat Yanaşma Yeri'nin darlığından dolayı yabancı yatlar, Fethiye Körfezi'nde Likya Oteli önünde ve Aksazlar Koyu'nda demirlemiştir. 70 yat kapasiteli Fethiye Yat Yanaşma Yeri'nin ihtiyacı karşılayamaması üzerine Fethiye Belediye Meclisi, Yat Yanaşma Yeri genişletme çalışmalarına karar vermiştir. Bunun üzerine daha önce ayrılan 54 milyon liranın, 100 milyon liraya çıkarılmasına da karar verilmiştir. Bu yer sorunundan en çok etkilenen Likya Oteli'nin İşletmecisi Fatih Ergen şöyle bir açıklama yapmıştır: *“Yatların tüm işleriyle biz ilgileniyoruz. Bir an önce genişletme çalışmalarının yapılmasından yanayız. Görüyorsunuz tüm yatları otelimiz önünde bağlılar. 2 yıl sonra Fethiye'ye çok daha fazla yat akın edecektir. Yetkililerin geleceği düşünerek, tedbir alması gerekiyor.”* (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7133, 2 Ağustos 1984: 1).

Bölgede turizm orantısız hızla büyüyünce kültürel açıdan bazı sakıncalı durumlar da ortaya çıkmıştır. 14 Mayıs 1983 tarihinde Yunan bayraklı Alice isimli yatta konaklayan Nontu Cunte ve Marie Giorgen isimli Fransız turistler Fethiye Yat Limanı'nda çırılçıplak duş almanın yanı sıra gürültü yapınca, çevrede bulunan Fethiye sakinleri karakola şikâyetçi olmuştur. Olay üzerine emniyet görevlileri iki arkadaşı suçüstü yakalayıp, karakola götürmüştür (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7069, 15 Mayıs 1984: 1).

Yine hızla büyüyen yatçılık bazı çevre sorunlarını da ortaya çıkarmıştır. Bu dönemde Ölüdeniz Körfezi burada demirleyen yatlar tarafından kirletilmiştir. Bunun üzerine Haziran 1984'te Fethiye Belediyesi bir karar almıştır. Bu karar ile yerli ve yabancı yatların Ölüdeniz Körfezi'ne girişini yasaklamıştır. Karar uyarınca yerli ve yabancı turistlerin çevreyi ancak yürüyerek gezebileceği, açıklanmıştır. İlgililer, deniz bağlantısının koyun kendi kendini temizlemesine yetmediğini, bu yüzden de yatların koya sokulmama kararının alındığını, ifade etmişlerdir (Fethiye, yıl:23, sayı: 9492, 25 Haziran 1984: 1).

Datça, Muğla'nın ilçeleri arasında deniz ulaşımından en az istifade edebilmiş ilçesidir. Datça'nın deniz ulaşımındaki eksikliklerinin giderilmesi için çalışmalar yapılmıştır.

Haziran 1984'te Datça'nın turizm potansiyelini değerlendirmek ve ulaşımdaki kopukluğu ortadan kaldırmak amacıyla Bodrum- Datça arasında karşılıklı feribot seferleri düzenlenmesi yönünde girişimler olmuştur. Konu ile ilgili açıklama yapan Datça Belediye Başkanı Savaş Özalp, Datça ve Bodrum yat limanlarındaki çalışmalar tamamlandığında seferler başlayacak, demiştir (İlk Adım, Yıl: 22, Sayı: 7087, 6 Haziran 1984: 1). Datça- Bodrum karşılıklı feribot seferleri Haziran 1985'te özel bir kuruluş tarafından gerçekleştirilmiştir. Bodrum'dan gerçekleşen ilk sefere Bodrum Kaymakamı ve Bodrum Belediye Başkanı da katılmıştır. Kafiye, Datça Limanı'nda Datça Kaymakamı Şükrü Karatepe ve Datça Belediye Başkanı Savaş Özel tarafından karşılanmıştır (Marmaris Postası, Yıl: 1, Sayı: 154, 6 Haziran 1985: 1).

Muğla'nın diğer yat limanları gibi Datça Yat Limanı'nın da genişletilmesi gerekmiştir. Haziran 1984'te Datça Yat Limanı'nın tarama ve genişletme çalışmaları başlamıştır. Datça Belediye Başkanı Savaş Özalp, liman tarama ve genişletme çalışmaları için 400 milyon lira ödenek ayrıldığını, belirtmiştir. Datça'nın modern bir yat limanına kavuşması için yapılmakta olan çalışmaların 1985 yılı sonuna kadar devam edeceğini belirten Özalp, 100 metre uzunluğundaki limanın Datça'ya gelen turistler için yeterli olmadığını, belirtmiştir. Özalp, çalışmalar tamamlandığında limanın boyunun 500-600 metreye ulaşacağını ve yerli ve yabancı yatların yaz ve kış aylarında her türlü ihtiyacının karşılanacağı tesislerin de hayata geçirileceğini, açıklamıştır (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7090, 9 Haziran 1984: 1, 3).

Bölgede yeni altyapı yatırımları devam ederken, yatçılık faaliyetleri de ara vermeden sürdürülmüştür. Örneğin; Ocak 1985'in son günlerinde Fethiye'de 12 Adalar turuna katılan tüm motorlar ve özel yatlar kalafatlara alınmış, bakım ve onarımlarına başlanmıştır (Fethiye, yıl:24, sayı: 9668, 23 Ocak 1985: 1).

Şubat 1985'te Datça'da kurulacak yat limanının sondaj çalışmalarına başlanmıştır. 300 yat kapasiteli olarak inşa edilecek olan Datça Yat Limanı için 800 milyon liralık yatırım yapılacağı, belirtilmiştir. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı yetkilileri, Datça Yat Limanı'nın yerininin sondaj çalışmaları sonucunda belirleneceğini, ifade etmiştir. Yetkililer, sondaj çalışmalarının ise Şubat 1985 sonunda tamamlanmış olacağını, açıklamıştır. Yat Limanı'nın projesi Limanlar İnşaat Bölge Müdürlüğü tarafından hazırlanmıştır. İnşaatın Mart 1985'te başlayacağını belirten yetkililer, 1985 yılı içinde

Datça Yat Limanı inşasına 150 milyon lira harcanacağını, açıklamıştır. Kültür ve Turizm Bakanlığı yetkilileri, Datça Yat Limanı'nın Muğla Bölgesindeki yat limanları zincirinin bir halkasını oluşturacağını bildirmiştir. Datça Yat Limanı yapımının Bodrum ve Marmaris yat limanları genişletme çalışmaları ile birlikte yürütüleceğini belirten yetkililer, bu arada Köyceğiz ve Fethiye limanlarının da ele alınacağını, belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7293, 15 Şubat 1985: 1).

Muğla'da denizcilik sadece yatçılıktan ibaret değildi. Bölgede balıkçılık da yapılmakta, fakat denizin kirletilmesi bu sektörü olumsuz yönde etkilemekteydi. 23 Temmuz 1984 tarihli İlk Adım Gazetesi yayımladığı haberde, balığı ve balık yumurtası ile ünlü Güllük Körfezi ve dalyanının verimsiz hale geldiğini, belirtmiştir. Haberde, dalyanda bulunan balık yuvalarının kurummasına Ekinambarı Köyü yakınlarında DSİ tarafından bataklık kurutmak amacıyla açılan kanal neden olmuştur. Güllük Balıkçılık Kooperatifi Başkanı ve aynı zamanda Güllük Köy Muhtarı Mustafa Tanyeri, DSİ tarafından açılan kanalın denize sürekli kum, çakıl ve alüvyon sürüklediğini, belirtmiştir. Tanyeri, kanal açıldıktan sonra dalyan ve çevresinde sürekli dalışlar gerçekleştirdiğini ve derinliğin 7 metreden 1- 1,5 metreye kadar sığlaştığını, ifade etmiştir (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7125, 23 Temmuz 1984: 1).

Bu dönemde Muğla'nın değişik yerlerinde deniz kirliliğine karşı önlemler alınmıştır. Bu doğrultuda 1973 yılında hazırlanan ve 1976 yılında uygulamaya konulan projede 1985 yılında kaynak sıkıntısı çekilmiştir. 1985 yılına kadar yapılan çalışmalar sonucunda projenin 55 kilometrelik bölümü tamamlanmış, fakat 4 terfi istasyonu bitirilememiştir. Fethiye Kaymakamı Hüseyin Atak, bu konuda şu açıklamayı yapmıştır: *“Kanalizasyon şebekesinin en önemli bölümü olan 400 metrelik tünelin tamamlandı ve deniz içinde de 200 metrelik boru döşemesi gerçekleştirildi. Müteahhit projeye göre işin 9 ay ilerisinde ve ödenek kesintisi mevcut. Eğer 400 milyon lira ödenek bulunmazsa Fethiye Körfezi'nin açık fosseptik olmaktan kurtulması zaman alacaktır. 1984- 1985 harcaması 2 milyarı geçmiştir.”* (Marmaris Postası, yıl:1, sayı: 134, 13 Temmuz 1985: 1).

Bölgede hızla gelişen yatçılıkta bazı ortaklıklar da kurulmuş ve bu oluşumların açılışına devlet yetkilileri de katılmıştır. 6 Temmuz 1985 tarihinde Kültür ve Turizm Bakanı Mükerrerem Taşçıoğlu, Turizm Bankası Genel Müdürü Serhan Altınordu,

Turizm Müsteşarı Kemal Gökçe'nin katılımıyla Mira- Repro- Yes turizm şirketlerinin bir araya gelerek oluşturduğu Yes Yat Firması'nın kiralık charter seferleri hizmete girmiştir. Açılışa katılan Kültür ve Turizm Bakanı Mükerrrem Taşçıoğlu konuşmasında şunları söylemiştir: *“Hayırlı yolda ilerliyoruz. 1983 yılından bu yana turizm sektöründe güzel neticelere vardık. 400 milyon liralık turizm girdisini 1,5 milyar dolar gibi bir seviyeye yükselteceğiz. Turizmde ileri ülkelere ulaşmada güçlükler varsa da biz bu güçlükleri yok edeceğiz. Bu yıl sonunda 85 bin turizm belgeli yatak kapasitesine ulaşacağız. Henüz işin başındayız ve ileriye ümitle bakıyoruz. Turizm gelirlerini arttırmada yat turizmi çok önemlidir. Muğla çevresinde işlenmemiş sahiller var. 1100- 1200 km'lik sahile sahip Muğla'yı Allah dantelle örülmüş gibi koy ve körfezlerle bezemiştir. Komşularımız böyle bir ülkenin turizm sektörüyle başa çıkamazlar. Yat turizmimizi baltalamak isteyen komşumuz Yunanistan'a sert şekilde karşı çıkmaya gerek yoktur. Yunanistan'ın yat turizmi gelirleri gerilemektedir. İstatistikler bunu göstermektedir. Batılı turistler yat turizmine önem veriyor. Fethiye'de asli bir konaklama yeri yapilsın istedik. Bunun için Fethiye'de 500 yatlık marina yapılacaktır. Bankalarda 1,5 milyar dolar turizm dövizimiz vardır. Dış ödemeler dengemiz turizm ve işçi dövizimizden kazanılmaktadır. İspanya 17.216 bağlama yeri ve 35 adet yat limanı, Fransa 48.350 yat bağlama yeri ve 60 yat limanı, İtalya 15.000 yat bağlama yeri ve 40 yat limanı varken Türkiye'de Kuşadası ve Bodrum ve tamamlanmamış olan Kemer Yat Limanı vardır. Bu tesisleri çoğaltacağız. Yat limanları ve marinaların yapımı 20 yıldır geciktirildi. Elimizden geleni yapıp, tesis sayısını arttıracamız.”* (Fethiye, yıl:24, sayı: 9807, 8 Temmuz 1985: 1). Yes Yat Charter Firması, Fransa'dan 300 milyon liraya aldığı 14 polyester yat ve Bodrum yapısı 3 gulet tekne ile hizmete başlamıştır. Konu ile ilgili olarak Yes Yat Fethiye Turizm Müdürü Senkal Hodoğlu şunları söylemiştir: *“1985 yılında yat kiralama vasıtası ile firmamızın 1 milyon mark gelir elde edeceğini, turist harcamaları ile bu miktarın 2 milyon liraya kadar çıkacağını düşünüyoruz. Yat turizmi kısa zamanda kara turizmini geride bırakacaktır. Yunanistan'da 2.500 civarında olan polyester yat sayısı henüz Türkiye'de 99 adettir. Bizim 1985 yılı rezervasyonlarımız doldu.”* (Fethiye, yıl:24, sayı: 9806, 6 Temmuz 1985: 1).

Bakanın, yukarıda açıkladığı rakamlar Türkiye'nin yat turizminde daha çok yeni olduğunu açıklar niteliktedir. Bu dönemde yat turizminde Muğla, Türkiye'de öne

çıkan vilayet durumundadır. Muğla Kültür ve Turizm Müdürlüğü verilerine göre 1985 turizm sezonunda Muğla limanlarına 8 bin 978 yat gelmiştir. Bu dönemde Bodrum'a 2 bin 594'ü yabancı olmak üzere ve 4 bin 814 yat giriş- çıkış yapmıştır. Aynı dönemde Fethiye'ye 365'i yabancı olmak üzere 660, Marmaris'e 1340'ı yabancı olmak üzere 2 bin 291 yat giriş- çıkış yapmıştır. Yetkiler, bu yatlardan 25 milyon lira döviz girdisi sağlandığını, açıklamıştır. İlgililer, ayrıca turizm mevsiminde 1600 yatın kiralık olarak turizme hizmet ettiğini ve döviz kazandığını, belirtmiştir (Bodrum Ekspres, yıl: 5, sayı: 219, 28 Kasım 1985: 1; Fethiye, yıl:24, sayı: 9944, 19 Aralık 1985: 1).

Nisan 1986'da Marmaris'te IV. Geleneksel Türk Yat Festivali düzenlenmiştir. Bu etkinlikler, yatçılık konusunda Türkiye'nin ilgi toplamada önemli adım attığını göstermiştir. Organizasyonu gerçekleştiren The Aegean Turkey Coast Yatch Group ve Nicholson Yatch Charter firmaları, yatçılıkta Yugoslavya ve Yunanistan'a şans vermeyeceğiz, demiştir. Akdeniz Yat Festivali diye isimlendirilen iki hafta süren etkinlikte dünyanın pek çok ülkesinden gelen yatçılar Akdeniz'in birbirinden güzel kıyılarını gezmiş ve pazar aramıştır. Doğan Tugay, organizasyonun 1986 yılında çok daha geniş bir hale getirildiğini ve Amerikalıların da organizasyona katıldığını, belirtmiştir (Fethiye, yıl:25, sayı: 10039, 9 Nisan 1986: 1).

Fethiye'de yat turizmi geliştikçe kapasite sorunu da gözle görülür bir şekilde artmıştır. 1986 yılında Fethiye Yat İskelesi, ihtiyaca cevap verememiştir. 45 kotranın yanaşabildiği Fethiye Yat İskelesi, mayıs ayı itibari ile dolmuştur. Yoğunluktan dolayı yaz aylarında kotralar açıkta demirlemek zorunda kalmıştır. Yat acentesi sahipleri, Fethiye Yat İskelesi'nin büyütülmesi konusunda tedbir alınmasını, istemiştir (Fethiye, yıl:25, sayı: 10077, 23 Mayıs 1986: 1).

Diğer taraftan Datça Yat Limanı'nın sil baştan yenilenmesi gündeme gelmiştir. 24 Eylül 1986 tarihinde Muğla Valisi Yücel Bölgen, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları Genel Müdürlüğü'nce inşa ettirilecek Datça Limanı'nın 300 yat kapasiteli olacağını, açıklamıştır. 180 metre boyundaki dalgakıran ile 1150 metre boyundaki bir rıhtımdan oluşacak yat limanında diğer tüm hizmetlerin verileceği, belirtilmiştir. Böylelikle Muğla, Bodrum, Marmaris'ten sonra üçüncü yat limanına Datça ile kavuşacaktır (İlk Adım, yıl: 24, sayı: 7768, 24 Eylül 1986: 1).

7 Ekim 1986 tarihinde Fethiye Belediye Meclisi Saman İskelesi'nin genişletilmesi yönünde bir karar almıştır. Belediye sınırları içinde ve mücavir alanda bulunan sahil şeridinde aralıklı olarak yat ve dolmuş motorlarının yanaşmaları için yeni bir iskele yapımı kararlaştırılmıştır. Fethiye Belediyesi Fen İşleri'nden yapılan açıklamaya göre, iskelelerin arasının 200 metreden az olmayacağı ve iskelelerin imar planı çevre düzeni planları üzerine işleneceği, belirtilmiştir. İskelelerin inşasının gerekli yasal izinlerin alınması ve projenin hazırlanması ile başlayacağı belirtilmiştir (Marmaris Postası, yıl:2, sayı: 584, 16 Aralık 1986: 1).

Fethiye'de yatçılık alanında özel şirketlerin de yatırım girişimleri olmuştur. 17 Ekim 1986 tarihli Marmaris Postası Gazetesi, Net Şirketler Grubu'nun Fethiye'de bir yat limanı yapacağını, aktarmıştır. 1987 yılı Eylül ayında hizmete girmesi planlanan yat limanının 500, çekek yerinin 300 yat kapasiteli olacağı belirtilmiştir. Yetkililer, yat limanının üst yapısında 140 yataklı bir otel, banka, PTT, market, restoran, kafeterya, hamam, sauna, yat malzemesi mağazaları, yat acenteleri ofisleri ve gazete kitap satış mağazalarının olacağı, belirtilmiştir (Marmaris Postası, yıl:2, sayı: 517, 17 Ekim 1986: 1). Bu doğrultuda Şubat 1987'de Fethiye Aksazlar Bölgesi'nden bir yat limanı kurulması konusunda Fethiye Belediyesi ve Net Şirketleri grubu arasında bir anlaşma imzalanmıştır. Anlaşmayı Fethiye Belediyesi adına Muzaffer Dontlu, Net Şirketler Grubu adına Eski Turizm ve Tanıtma Bakanı Barlas Küntay imzalamıştır. Yapılan anlaşma ile ilgili olarak Muzaffer Dontlu şunları söylemiştir: *“Bugüne kadar yerli ve yabancı yatların ve yatçıların uğrak yerlerinden olan sahillerimiz bundan sonra konaklama merkezi haline gelecektir. Net Şirketler Grubu, Aksazlar Bölgesi'nde 500 yat kapasiteli liman yeri yanında çekek yeri ve bakım onarım merkezi de kuracaktır. Fethiye bölgesine ilk kez geniş çaplı bir turizm yatırımı gerçekleştirilmektedir. Yat limanı bölgemizin turizm hayatını canlandırmanın yanında ekonomik hayatını da olumlu yönde etkileyecektir.”* (Fethiye, yıl:26, sayı: 10287, 3 Şubat 1987: 1).

Bu yıllarda Muğla'nın yanında yurdun yat limanı açısından müsait kıyılarında da yat limanı tesis edilmiştir. 1987 yılında Turizm Bankası'nın Antalya'nın Kemer Bucağı'nda kurduğu 300 yat kapasiteli yat limanı, yat turizmine olan ilgiyi arttırmıştır. Kemer Yat Limanı yetkilileri, 1987 yılında bir önceki yıla göre yat sayısında %75 artış sağlandığını ve Avrupa'nın ünlü yat kulüpleri ve yatçılık dergilerinin kataloglarında

yer bulduğunu, belirtmiştir. Kemer Yat Limanı özellikle verdiği ucuz hizmet sayesinde yabancı yatçıların ilgisini çekmiştir. Kemer Yat Limanı'nda metresi 1,35 mark olan günlük bağlama ücreti limanda kalış süresi uzadıkça ucuzlamaktadır. Bir ay sonra 0,90 Mark'a inen günlük bağlama ücretinde ucuzluk sonraki aylarda %70'e kadar varmaktadır. 1987 yılı itibari ile 2 yıllık bir maziye sahip olan Kemer Yat Limanı'na yalnızca Avrupa ülkelerinden değil, Yeni Zelanda, Güney Afrika gibi ülkelere de oldukça turist gelmiştir (Fethiye, yıl:26, sayı: 10406, 24 Haziran 1987: 1).

Eylül 1987'de hizmete girmesi planlanan Fethiye Yat Limanı ve çekek yeri inşası 1986 yılında devam etmiştir. Limanın 500, çekek yerinin de 300 yat kapasiteli olması planlanmıştır. Yetkililer, 1987'de hizmete girecek yat limanında her türlü hizmet sağlayan tesislerin olacağını ve 140 yatak kapasiteli bir de otel kurulmasının öngörüldüğünü, belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 24, sayı: 7804, 20 Ekim 1986: 1).

Bölgede deniz kirliliğinin artması çevre gönüllülerinin harekete geçmesine neden olmuştur. Bu doğrultuda 22- 26 Ekim 1987 tarihleri arasında Ege ve Akdeniz kıyılarının büyük ölçüde kirlendiğini öne süren, özellikle Gökova Körfezi'nin temizlenmesi için seferberlik yapmaya karar veren ve kendilerini "*Balıkçı'nın Mavi Yolunu Yaşatmak İsteyenler*" şeklinde tanımlayan bir grup Bodrumlu aydın ve sanatçı çevre temizliği harekâtı düzenlemiştir (İlk Adım, yıl: 25, sayı: 8102, 16 Ekim 1987: 1). Bu dönemdeki yatçılık faaliyetlerinin bölge turizmine olan katkısını açıklaması açısından turizm istatistikleri önemlidir.

İstatistik rakamlarda görüleceği üzere, Muğla limanları vasıtası ile ülkeye girişler 1983- 1992 yılları arasında 4 katın üzerinde artış göstermiştir. Bu artışa Dalaman Havalimanı vasıtası ile gelenlerin neredeyse binli rakamlardan, 500 binlere ulaşması eklenirse artışın muazzam olduğu söylenebilir. Deniz vasıtası ile gelen turistlerin büyük bir bölümü yatçılık faaliyetlerinin içinde olurken, Dalaman Havalimanı vasıtası ile gelen kitlenin de bir bölümü de muhtemelen yatçılıkla ilgilenmiştir. Bu rakamlar da bölgede yatçılığın gelişmesini oldukça net bir şekilde ortaya koymaktadır (1983 Turizm İstatistikleri, 1985: 2, 14; 1984 Turizm İstatistikleri, 1986: 2, 14; 1985 Turizm İstatistikleri, 1986: 2, 14; 1986 Turizm İstatistikleri, 1988: 11, 22; 1987 Turizm İstatistikleri, 1990: 4, 25; 1988 Turizm İstatistikleri, 1991: 11, 25; 1989 Turizm



İstatistikleri, 1992: 11, 33; 1990 Turizm İstatistikleri, 1994: 11, 37; 1991 Turizm İstatistikleri, 1995: 4, 37; 1992 Turizm İstatistikleri, 1994: 6, 25).

**Tablo- 3: 1983- 1992 Yılları Arasında Muğla Limanları Vasıtası İle Türkiye'ye Giriş Yapan Yabancı Sayısı (Turizm İstatistikleri)**

Yıl	Muğla Limanlarından Giriş Yapan Yabancı Sayısı				Muğla Limanlarından Çıkış Yapan Yabancı Sayısı				Muğla Hudut Kapılarından Giriş ve Çıkış Yapan Toplam Yabancı Sayısı	
	Bodrum	Datça	Fethiye	Marmaris	Bodrum	Datça	Fethiye	Marmaris	Giriş	Çıkış
1983	8.198	1.577	1.577	15.929	8.199	1.561	1.954	14.450	55.751	53.713
1984	9.990	2.302	2.854	18.180	9.664	2.145	1.882	17.994	69.726	71.297
1985	13.040	2.583	2.989	24.010	12.807	2.508	13.063	39.783	99.156	122.697
1986	15.730	2.691	2.916	22.973	16.767	2.304	2088	21.778	137.853	138.114
1987	25.477	2.096	2.938	23.651	26.474	2.275	2.305	21.887	207.550	200.807
1988	35.863	1.888	2.221	27.070	37.216	1.724	2.050	25.537	357.847	363.023
1989	38.560	1.981	2.053	29.257	39.045	2.002	1.786	26.662	387.912	376.012
1990	25.706	1.602	2.260	28.589	26.170	1.694	1.577	25.275	407.973	408.022
1991	13.918	1.207	1.264	20.440	14.770	1.107	1.000	17.930	356.581	338.935
1992	53.714	1.359	2.685	55.065	16.718	1.816	2.431	22.186	576.815	524.429

### 2.3. Havayolu Ulaşımı

8 Ağustos 1981'de hizmete açılan Dalaman Havalimanı, Muğla'nın turizm ulaşımı sorununu çözmüştür. Havalimanının kuruluşunun ardından uçuş hattı sürekli arttırmıştır. 10 Haziran 1983 tarihli İlk Adım Gazetesi'ne Dalaman Havalimanı Müdürü Emekli Albay Ergun Temoçin, şöyle bir mülakat vermiştir: *“Dalaman Havalimanı 1983- 1984 kış mevsiminde de açık tutulacak ve THY tarafından 50 kişi taşıyabilen DAŞ- 7 tipi uçaklar ile Dalaman- İstanbul hattında haftada bir karşılıklı seferler düzenlenecektir.”* (İlk Adım, yıl: 21, sayı:6865, 20 Haziran 1983: 1).

13 Haziran 1983 tarihinde 1983 turizm sezonunun ilk yabancı uçağı, 104 İngiliz turisti taşıyan uçak, Dalaman'a iniş yapmış ve alanda törenle karşılanmıştır (Fethiye, yıl: 22, sayı: 9174, 13 Haziran 1983: 1). Bu yıllarda iç karışıklıklardan dolayı turizm hareketlerinde belli bir azalma gözlemlense de tedrici artış da bir yandan devam etmiştir. Örneğin; Dalaman Havalimanı Mülkü Amiri ve Köyceğiz Kaymakamı Remzi Gürsu, 1983 yılında bir önceki yıla göre Uluslararası Dalaman Havalimanı yolcu

sayısında %40 oranında artış olduğunu açıklamıştır. Yurtdışından gelen yolcuların ağırlıklı kısmını Alman, Avusturya ve Fin vatandaşlarından oluştuğunu belirten kaymakam, 1983 turizm sezonunda dış hatlarda 130, iç hatlarda 85 uçuş gerçekleştiğini, açıklamıştır. Kaymakam, yolcu sayısının iç hatlarda 16 bin, dış hatlarda ise 20 bin dolaylarında olduğunu duyurmuştur. Ayrıca havalimanının kış sezonunda 65 kişilik F- 28 tipi uçak vasıtası ile ulaşım hizmeti vereceğini belirtmiştir (Fethiye, yıl: 22, sayı: 89315, 1 Aralık 1983: 1)

Bu dönemde uçuş sayısındaki tedrici artışa rağmen bazı ulaşım sıkıntıları gözlemlenmiştir Bir örnek vermek gerekirse; Haziran 1983 itibari ile Dalaman Havalimanı'ndan Marmaris hariç hiçbir turistik yerleşime otobüs ile ulaşım hizmeti verilmemiştir. Dalaman Belediyesi'nin Marmaris için tahsis ettiği otobüsle 500 lira ile ulaşım sağlanabilmekteyken, diğer turistik ilçelere gitmek isteyen yolcular 5- 6 bin lira karşılığında taksi ile seyahat etmek mecburiyetinde kalmıştır (İlk Adım, yıl: 21, sayı: 6873, 5 Haziran 1983: 1).

Bölgede 1981 yılında hizmete giren Dalaman Havalimanı hükümetlerin turizm ulaştırmasına verdiği önemi ortaya koymaktadır. Yine hükümet programlarına bakıldığında aynı politikanın yansımaları görülmektedir. 13 Aralık 1983 tarihinde iktidara gelen ve 4 yıl iktidarda kalan 45. Türkiye Büyük Millet Meclisi (I. Özal) Hükümeti Programı'nda; kara, deniz ve hava taşımacılığının, coğrafi şartlar dikkate alınarak, en iyi şekilde geliştirecek önlemlerin alınacağı ifade edilmiştir. (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP45.htm> ).

Dalaman Havalimanı'nın hizmete girmesi ile ulaşım olanakları iyileşmiş ve fakat ulaşım ağının yönetilmesi gerekmiştir. Dalaman Havalimanı'nda ulaşımda yaşanan sıkıntıların en aza indirilmesi amacıyla 2 Mart 1984 tarihinde Muğla Valisi Kemal Nehrozoğlu başkanlığında "Dalaman Havalimanı Koordinasyon Kurulu Toplantısı" gerçekleştirilmiştir. Toplantıya Köyceğiz Kaymakamı, Dalaman Kaymakam Vekili, Dalaman Havalimanı Mülki İdare Amiri Remzi Gürsu, İl Jandarma Alay Komutanı Albay Lütfi Kıranşal ve Emniyet Müdürü Naci Parmaksız katılmıştır. Toplantıda havalimanının tüm sorunlarının nasıl çözümleneceği tartışılmıştır. Ayrıca iç ve dış turizm açısından havalimanının nasıl daha verimli kullanılabilceği tartışılmıştır. Toplantı sonunda havalimanında dış turizm gelirlerinin arttırılması yönünde her türlü

önlemin alınması kararlaştırılmıştır (Köyceğiz, yıl: 10, sayı: 887, 6 Mart 1984: 1). Köyceğiz Kaymakamı ve aynı zamanda Dalaman Kaymakam Vekili olan Remzi Gürsü, 1984 yılında Dalaman Havalimanı'na inecek uçak sayısının 1983 yılına göre %100 artış gösterebileceğini, belirtmiştir (Köyceğiz, yıl: 10, sayı: 883, 23 Şubat 1984: 1).

1984 yılının ilk turist kafilesi 14 Nisan 1984 tarihinde Dalaman'a iniş yapmıştır. Mutat olan karşılama töreni "*Turizm Haftası*" içinde bulunulmasına rağmen yapılmamıştır. Alana iniş yapan ve 103 İngiliz turisti taşıyan uçağın törenle karşılanacağını düşünen ve alanda bekleyen çok sayıda gazeteci, karşılama töreni yapılmamasını yadırgamıştır (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7045, 15 Nisan 1984: 1). İlerleyen süreçte artan ihtiyaçlara cevap verebilmek amacıyla Dalaman Havalimanı'nda tesis genişletme çalışmaları söz konusu olmuştur. 1984 yılında Dalaman Havalimanı'nın 2 milyon yolcu kapasiteli ve 3 milyar 200 milyon keşif bedelli havalimanı terminali binası inşası başlamıştır. Dalaman Havalimanı Müdürü, terminal binasının tamamlanması ile Yeşilköy Havalimanı'nın ikinci planda kalacağını dahi iddia etmiştir (Fethiye, yıl: 23, sayı: 9429, 12 Nisan 1984: 1).

21 Nisan 1984 tarihli İlk Adım Gazetesi Marmaris, Bodrum ve Datça Turizm Büroları yetkililerine dayandırdığı haberinde 1984 yılı turizm sezonunda Dalaman Havalimanı'na 400 charter uçuş gerçekleşeceğini belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7048, 21 Nisan 1984: 1). 1985 yılında beklenen uçakların ilk ikisi 11 Nisan 1985 tarihinde Dalaman'a iniş yapmıştır. İngiliz ve Alman turistlerden müteşekkil kafileyi, Dalaman Belediye Başkanı Tuncer Sivri ve Dalaman Kaymakamı Salih Şarman çiçeklerle karşılamıştır. Bu arada Dalaman Lisesi Folklor Ekibi de misafirlere bir gösteri sergilemiştir (Marmaris Postası, yıl: 1, sayı: 58, 12 Nisan 1985: 1). Dalaman Havalimanı'na 1985 yılı charter seferleri ise 1 Mayıs 1985 tarihinde başlamış ve 26 Ekim 1985 tarihinde sona ermiştir (Fethiye, yıl: 24, sayı: 9753, 2 Mayıs 1985: 1).

Turizmin bölgede gelişmesi ile beraber yeni ulaşım yatırımları da söz konusu olmaya başlamıştır. Ağustos 1985'te Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Bodrum Belediyesi'nden havalimanı inşası yapılmaya uygun alan göstermesini istemiştir. Küçük uçakların iniş kalkışına uygun en az 100 metre eninde ve 1 km uzunluğunda bir arazi tahsisi talep edilmiştir. Bodrum Belediye Başkanı Cevat Bilgiç,

Bodrum'a 20 dakika uzaklıktaki Ekinanbarı Köyü yakınlarındaki hazine arazisinde Dalaman Havalimanı yapılmadan önce ön çalışma yapıldığını ve bu bölgenin istenen özelliklerde bir alan olduğunu belirtmiştir (Marmaris Postası, yıl: 1, sayı: 169, 23 Ağustos 1985: 1).

Dalaman Havalimanı'nın çevre dostu ve modern bir görüntüye sahip olması için de çalışmalar yapılmıştır. 1986 yılında Orman Genel Müdürlüğü Ağaçlandırma Dairesi tarafından Dalaman Havalimanı'nın sazlık ve çimenlerle kaplı 830 dekar arazisi ağaçlandırılmıştır. Ağaçlandırma çalışmalarında akçaağaç, dişbudak, Kıbrıs akasyası, ceviz, kızılbaş, zakkum, fıstık çamı ve sığla ağacı dikimi yapılmıştır. Yapılan ağaçlandırma ile havalimanı sivrisinek istilasından da büyük ölçüde kurtulmuştur (Fethiye, yıl: 25, sayı: 10103, 27 Haziran 1986: 1).

Dalaman Havalimanı'na kuruluşundan birkaç yıl sonra Avrupa'nın değişik noktalarından charter uçuşları gerçekleştirilmiştir. Dalaman Havalimanı'na 1986 yılı charter seferleri 27 Mart 1986 tarihinde başlamıştır. 1986 yılında charter seferlerinin ağırlığını İngiltere, Finlandiya, Almanya, Avusturya ve İsviçre merkezli uçuşlar oluşturmuştur (Marmaris Postası, yıl: 2, sayı: 263, 28 Mart 1986: 1; Fethiye, yıl: 25, sayı: 10079, 17 Mart 1986: 1).

Mart 1987'de Marmaris Taşhan Mevkii'ne bir havaalanı kurulması gündeme gelmiştir. Bu konuda Türk Hava Kurumu Genel Müdürü İnanç Ayaz, Marmaris Belediye Başkanı Kemal Elgin'i ziyaret ederek görüşmede bulunmuştur. Görüşmede havaalanının yapılması konusunda prensipte anlaşılmıştır. İnanç Ayaz, alanın zeminin iyi ve küçük uçakların iniş kalkışı için müsait olduğunu belirtmiştir (Fethiye, yıl: 26, sayı: 10313, 5 Mart 1987: 1).

Dalaman Havalimanı, bölge turizm ulaşımının can damarı olmanın yanında diğer ticari faaliyetler için de önemli bir araç olmuştur. 18 Mayıs 1987 tarihli İlk Adım Gazetesi'nin verdiği bilgiye göre, Dalaman Havalimanı'na charter seferlerle turist getiren uçaklar dönüş uçuşlarında domates taşımaya başlamıştır. İlk partide 100 ton Fransa'ya, 100 ton da Belçika'ya olmak üzere 200 ton domates ihraç edilmiştir. Köyceğiz ve Fethiye'de yetiştirilen bu domateslerin ihracatından 26 bin frank gelir elde edilmiştir. 150 bin ton turfanda domates üretimi gerçekleştirilen Muğla yöresinin

üretici temsilcileri charter uçuşlarının daha da artması ile ihracatın arttırılmasını ümit etmiştir (İlk Adım, yıl: 25, sayı: 7979, 18 Mayıs 1987: 1).

Dalaman Havalimanı'nın bölge turizm ulaşımını rahatlattığı dönemde hükümet turizmin gelişmesinde havalimanlarının yaygınlaşmasının büyük yarar sağlayacağını tespit etmiştir. 21 Aralık 1987 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 1 yıl 11 ay yönetimde kalan 46. Türkiye Büyük Millet Meclisi (II. Özal) Hükümeti Programı'nda; yurt içinde bütün önemli merkezlere hava ulaşımını sağlanması yönünde çalışmalar yapılacağı taahhüt etmiştir. Turizmin gelişmesi ve milletlerarası hava ulaşımında daha fazla pay alabilmek için mevcut hava alanları modernleştirileceği ve yenilerinin yapılacağı sözünü de vermiştir. Buna paralel olarak uçak sayısı arttırılacağı ve milletlerarası seferler teşmil edileceği ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP46.htm>).

Bu dönemde havacılığın gelişmesi için sivil havacılık da teşvik edilmiştir. Haziran 1987'de Bodrumlu girişimci Fuat İmsık'ın Bodrum'da 200 dönüm arazi üzerine kurmayı planladığı havalimanına ön çalışma izni verilmiştir. Fuat İmsık, 500 metre uzunluğunda ve 45 metre genişliğinde stabilize bir pisti 15 gün içinde hazır hale getirmiştir. Fuat İmsık havalimanını 1988 yılı içinde normal hava limanları standardına yükselteceğini açıklamıştır (İlk Adım, yıl: 25, sayı: 8003, 17 Haziran 1987: 1). 29 Aralık 1987 tarihi itibarıyla İmsık Havalimanı'nın 1500 metrelik pisti ve kontrol kulesi tamamlanmıştır. Fuat İmsık'ın açıklamasına göre 1987 yılında 20 kişilik uçakların iniş yaptığı piste, 1988 yılında 150 kişilik uçakların iniş yapabilecektir (İlk Adım, yıl: 25, sayı: 8185, 29 Aralık 1987: 1). 1992 yılında Fuat İmsık'tan, İmsık Havalimanı, Ali Şen tarafından satın alınmıştır. Ali Şen tarafından Maş Air adında bir havayolu taşımacılık şirketi kurulmuş ve bu şirket Bodrum- Ankara arasında karşılıklı seferler düzenlemiştir. Ali Şen, havalimanının 1993 yılında uluslararası standartlara ulaştıracağını ifade etmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 559, 7 Temmuz 1992: 1). Nisan 1994'te Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, altyapı eksikliklerinin giderilmesi ve kamu yararının sağlanması gerekçesi ile mülkiyeti 1997 yılına kadar Havacılık ve Merkezi Pazarlama AŞ (MASH AİR)'ye ait olan İmsık Havalimanı'nın 1 Nisan 1994 tarihinde biten işletme iznini yenilememiştir. Mash Air'in sahibi Ali Şen, havaalanının kapatılmasının hata olduğu ve eksikler konusunda kendilerine bir

uyarının dahi yapılmadığını açıklamıştır (İlk Adım, yıl: 31, sayı: 9035, 6 Nisan 1994: 1).

RJ 100 tipi uçakların iniş yapabildiği İmsık Havalimanı'nın yıllık yolcu kapasitesi yaklaşık 10.000 yolcu/yıl, apronu ise 5 uçak kapasitesine sahipti. Bu havalimanı çok yakın mesafedeki Uluslararası Milas-Bodrum Havaalanı'nın hizmete girmesiyle atıl durumda kalmıştır (Cumhuriyetin Yetmişbeşinci Yılında Muğla, 1998: 126). İmsık Havalimanı, Temmuz 1995'ten itibaren Türk Hava Yolları tarafından işletilmiştir. İmsık Havalimanı'na 1996 yılının ilk charter seferi 90 kişilik İsviçreli katile ile 30 Mart 1996 tarihinde gerçekleşmiştir. Gelen misafirler folklor ekibi, dansçılar ve rakı ile karşılanmıştır. Yapılan karşılama töreni turistler tarafından memnuniyetle karşılanmıştır. Diğer yandan aynı tarihte Dalaman Havalimanı'na Finlilerden ve İsviçlilerden oluşan 170 kişilik turist kafilesi gelmiştir. Dalaman Havalimanı'nda misafirlere, geleneksel tatlar ve törenlerle karşılama yapılmıştır (Bodrum Ekspres, sayı: 821, 29 Mart 1996, 2 Nisan 1996: 1).

Bu dönemden itibaren Türkiye'de turizm bölgelerinde havalimanı inşaatlarına önem verilmiş ve yeni havalimanları tesis edilmiştir. 21 Aralık 1989 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 1 yıl 11 ay yönetimde kalan 47. TBMM (Akbulut) Hükümeti Programı'nda; yurt içinde bütün önemli merkezlere hava ulaşımını sağlamak için çalışılacağı belirtilmiştir. Turizmin gelişmesi ve milletlerarası hava ulaşımından daha fazla pay alabilmek için mevcut havalimanlarının modernleştirileceği ve yenilerinin yapılacağı açıklanmıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP47.htm>).

İmsık Havalimanı kuruluşundan itibaren bazı problemlere sahne olmuştur. İmsık Havalimanı'nın kuruluşunda maden kralı ünvanlı Fuat İmsık, havalimanı kurulacak alanda bulunan 26 dönüm araziye sahiplerinden satın almış, fakat havalimanı kurulan alanın ortasında kalan 17 dönüm araziye tüm uğraşlarına rağmen Hatice Bay'dan satın alamamıştır. Daha sonra yerel mahkemeler yoluyla Hatice Bay'dan alınan arazi, Yargıtay kararı ile Hatice Bay'a iade edilmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 827, 19 Nisan 1996: 1). 19 Temmuz 1996 tarihli Bodrum Ekspres Gazetesi'nde çıkan haberde Türk Hava Yolları'nın İmsık Havalimanı'nı kullanımından Hatice Bay'a yapması gereken ödemeyi gerçekleştirmediği belirtmiştir. Gazete ayrıca, THY'nin İmsık Havalimanı'nı kullanım sözleşmesine dayanarak başka şirketlerin Bodrum'a uçuş yapmasını

engellediğini ve yüksek fiyat uyguladığını iddia etmiştir (Bodrum Ekspres, sayı:851, 19 Temmuz 1996: 1). Büyük tartışmalara ve sonunda uzun mahkeme süreçlerine konu olan İmsık Havalimanı, Milas- Bodrum Havalimanı açılınca önemini yitirmiş ve atıl kalmıştır (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 145, 26 Temmuz 1997: 1). İmsık Havalimanı, sahibinin batması üzerine İflas Masası'nın kontrolüne geçmiştir. Bodrum İcra Müdürlüğü tarafından İmsık Havalimanı 1 Aralık 1997 tarihinde Bodrum Hükümet Konağı önünde 770 milyar bedelle açık arttırma usulü ile satışa çıkarılmıştır (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 241, 15 Kasım 1997: 1). Açık arttırma yoluyla yapılan ihaleye sadece Savunma Sanayii Müsteşarlığı katılmıştır. İhale, açık arttırmaya başka bir katılan olmaması nedeniyle 583 milyar 140 milyon teklif karşılığı Savunma Sanayii Müsteşarlığı'na kalmıştır. Böylece Milas askeri bir havaalanına da kavuşmuştur (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 259, 6 Aralık 1997: 1).

Bu arada özel sektörün sivil havacılık yapmasına izin verilmesinin ardından özel firmalar uçuş yapabilecekleri yeni noktalar aramaya başlamıştır. Mavi Kuş Firması yetkililerinden İsmet Dinçel; yetkililerden, Milas ve Marmaris'te II. Dünya Savaşı sırasında havaalanı olarak ayarlanmış alanların kullanılmasına izin verilmesi yönünde bir istekte bulunmuştur. Dinçel, Marmaris'e 23 kilometre uzaklıktaki Kızılyaka Havaalanı'nın uçak sığınakları ve pisti 1988 yılı itibari ile sağlam durumda olduğunu belirtmiştir. Bahsedilen alanın büyük bölümüne Tarım Bakanlığı tarafından fidanlık kurulu iken, bir kısmı da köylüye icara verilmekte idi. Dinçel, buna benzer alanlardan yararlanmak istediklerini belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 25, sayı: 8231, 25 Ocak 1988: 1). II. Dünya Savaşı sırasında askeri amaçlarla kurulmuş olan Kızılyaka Havaalanı'nın 1988 yılında yeniden hizmete açılması gündeme gelmiştir. Bu amaçla Nisan 1988'de Türk Hava Kurumu'ndan gelen ekiple beraber Ula Takdir Komisyonu, havaalanının yeniden inşa edilmesi planlanan sahayı gezmiş ve kamulaştırma çalışması için ön inceleme yapmıştır (Köyceğiz, yıl: 14, sayı: 1101, 15 Nisan 1988: 1).

Bu alanın yeniden kullanılması planlanmıştır. II. Dünya Savaşı sırasında 1942'de İngilizlere askeri amaçla inşa ettirilen Ula Kızılyaka Havalimanı 1954 yılından itibaren kullanılmamıştır. 8 Eylül 1990 itibariyle geriye sadece uçak hangarları sağlam kalan havaalanının, yeniden düzenlemesi düşünülmüş ve 1991 yılında 15- 20 kişilik dolmuş uçakların uçuşuna açılması hedeflenmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 466, 8

Eylül 1990: 1). İkinci Dünya Savaşı'ndan kalma Kızılyaka Havalimanı'nın olduğu alana Marmaris Havalimanı adıyla inşa edilmek istenen havalimanı için, 1998 yılında Anıtlar Kurulu, olumlu rapor vermiştir. Neticede doğal dengenin korunması, özellikle de alandaki sığla ağaçlarına zarar gelmemesi şartı ile prensipte havalimanının yapılabilmesi yönünde rapor verilmiştir (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 293, 17 Ocak 1998: 1). Eylül 1997'de Çevre Bakanı İmren Aykut'un yer seçimi dolayısıyla karşı çıktığı Marmaris Havaalanı'na, Sanayi ve Ticaret Bakanı Yalım Erez sahip çıkmıştır. Bakan, *“havalimanının yerine Çevre Bakanlığı karar veremez, sadece çevreye uygunluğu açısından ÇED raporu verir,”* demiştir. Yalım Erez, alanın programa alındığını ve istismak bedeli olarak 1 trilyon lira ödenek ayrıldığını açıklamıştır (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 228, 31 Ekim 1997: 1). Ocak 1998'de Çevre Bakanlığı'nın ÇED raporu ise havalimanı yapımı konusunda olumsuz karar vermiştir. Marmaris Havalimanı'na yer seçimi nedeniyle Çevre Bakanlığı'nca izin verilmemesi çevrecileri sevindirirken, Bayındırlık Muğla Bölge Müdürü Nasuh Atıcı'nın tepkisini çekmiştir. Uzmanların Muğla'nın gelişmesini sürekli engellediğini belirten Nasuh Atıcı, siyasi temaslarla karardan vazgeçebileceğini iddia etmiştir. Refahiyol Hükümeti Dönemi'nde zamanın Sanayi ve Ticaret Bakanı ve bağımsız Muğla Milletvekili Yalım Erez tarafından yatırım programına aldırılan Marmaris Havalimanı için Çevre Bakanlığı, bölgenin tarım arazilerinden oluşması ve doğal hayata zarar gelebileceği kaygısıyla olumsuz rapor vermişti. Verilen raporda, havalimanı inşasına bir muhalefet söz konusu olmadığı, yer seçimine karşı çıktığı belirtilmiştir (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 286, 8 Ocak 1998: 1). Şubat 1998'de Çevre Bakanlığı'nın olumsuz ÇED raporunun ardından Marmarisliler, bir havaalanı yapılmasını istedikleri için tekrar harekete geçmiştir. Marmaris Ticaret Odası, Deniz Ticaret Odası, Sanatkârlar Odası, Esnaf Odası, Şoförler Odası, Mimar ve Mühendisler Odası ve Güney Ege Otelciler ve Pansiyoncular Birliği'nden oluşan 7 meslek odası birleşerek bir bildirge yayımlamıştır. Bildirgede Marmaris turizminin geleceğinin bu havalimanına bağlı olduğunu belirtmişlerdir. İlçede yatırımların III. havalimanına göre planlandığını belirten meslek odaları temsilcilerinin bildirgesinde *“Marmaris Havaalanı'ndan vazgeçmek cinayettir”* denilmiştir (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 306, 4 Şubat 1998: 1).

Sivil havacılığın gelişmesi yönündeki çalışmalar kalkınma planlarına da yansımıştır. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Programı (1990- 1994)'nda; sivil havacılığın gelişmesini



ve denetlenmesini sağlayacak önlemler alınacağı yönünde ifadeler yer almıştır (Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Programı, 1994: 274- 275). Kalkınma planında belirtilen sivil havacılığın gelişmesine Dalaman Havalimanı'nın artan yolcu kapasitesi örnek olarak gösterilebilir. Bu dönemde Dalaman'a havayolu vasıtası ile iniş yapan yolcu sayısında büyük artış görülmüştür. Dalaman Havalimanı Müdürü Erhan Yürüt, 20 Haziran 1990 tarihli İlk Adım Gazetesi'ne 1990 yılının ilk beş aylık döneminde dış hat seferleri vasıtasıyla Dalaman'a 116224 turistini iniş yaptığını, açıklamıştır. Bu rakam bir önceki yılın aynı dönemine göre %7 daha fazladır (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 7924, 20 Haziran 1990: 1). Muğla İl Turizm Müdürlüğü'nün açıklamasında 1991 yılının ilk 11 aylık döneminde Muğla yöresine Dalaman Havalimanı vasıtası ile 622 bin 234, deniz yolu vasıtası ile 77 bin 919 turist giriş yapmıştır. Bu dönemde Dalaman'a 71 bin 176'sı iç hat seferleri ile, 551 bin 58 ise dış hat seferleri ile turist gelmiştir. Aynı dönemde Dalaman Havalimanı'na 3085 iç hat seferi ve 4849 dış hat seferi olmak üzere 7934 sefer gerçekleşmiştir. Bu dönemde Muğla ve yöresindeki banka ve PTT gişelerinde 891 milyar 827 milyon 804 bin 326 liralık döviz bozdurulmuştur (Köyceğiz, yıl: 18, sayı: 1284, 2 Ocak 1992: 1).

23 Haziran 1991 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 5 ay yönetimde kalan 48. TBMM (I. Yılmaz) Hükümeti Programı'nda; havayolu ile yolcu ve kargo taşımacılığının geliştirilmesine gayret edileceği ifade edilmiş, hava meydanlarının uluslararası trafiğe cevap verebilecek şekilde modernleştirileceği açıklanmıştır. Ayrıca sivil havacılık alanında özel sektörün aktif rol almasının sağlanacağı ve sivil havacılık faaliyetlerinin kontrolü için gerekli yapısal düzenlemelerin hayata geçirileceği belirtilmiştir. Yine, yurt içinde küçük havaalanı yapımının teşvik edileceği ve hava ulaşımının bütün önemli merkezlere götürülmesinin sağlanacağı açıklanmıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP48.htm>). 21 Kasım 1991 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 2 yıl 7 ay yönetimde kalan 49. Türkiye Büyük Millet Meclisi (VII. Demirel) Hükümeti Programı'nda; havayolu taşımacılığının bütün ülke sathına yayılmasının sağlanacağı ve havayolu filosunun büyütüleceği açıklanmıştır. Ayrıca, mevcut havaalanlarının altyapısının geliştirilmesi ve verilen hizmetlerin uluslararası standartlara uygun hale getirilmesinin sağlanacağı, ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP49.htm>).

Hükümet programlarında yer alan havayolunun geliştirilmesi ve ülke sathına yayılması için çalışmalar yapılacağı düsturu doğrultusunda 1990 yılında Bodrum Güllük'te bir havalimanı yapılması yönünde karar alınmıştır. Güllükte yapılması düşünülen havalimanı, 2 Haziran 1990 tarihinde Mimarlar Odası Bodrum Temsilciliği'nin ev sahipliğini üstlendiği panelde tartışılmıştır. Çeşitli bakanlıklardan gelen yetkililer ve bilim adamlarının katıldığı panelde Güllükte havalimanı yapılmasının ekolojik nedenlerden dolayı yerinde olmayacağı fikri ön plana çıkmıştır (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 7911, 5 Haziran 1990: 1). 15 Kasım 1990 tarihli İlk Adım Gazetesi, British Airways'in İndel Firması aracılığı ile Güllük Lagünü'ne yapmayı planladığı 80 milyon maliyetli havalimanından vazgeçtiği yönünde bir haber yayımlamıştır. Çevreciler havalimanının iptali yönünde çıkan haberi, memnuniyetle karşılamıştır (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 9018, 15 Kasım 1990: 1). Ocak 1991'de kamuoyunda büyük tartışmalara neden olan Güllük Havalimanı Projesi'nden İngiliz British Airport ve Gamount firmaları çekilmiş ve proje askıya alınmıştır. Projenin Türk ortağı İnder AŞ, İngilizlerin Yunan lobisinin etkisi ile projeden ayrıldığını iddia etmiştir. Projenin iptali üzerine Ulaştırma Bakanı Cengiz Tuncer, "*projeye yeni talip çıkmazsa, kendimiz gerçekleştiririz,*" açıklamasını yapmıştır (Bodrum Ekspres, sayı: 480, 4 Ocak 1991: 1). Bodrum Belediye Başkanı Emir Anter de Güllük Havalimanı'nın yapılmayacağı yönünde çıkan haberler üzerine Güllük'te yerel yöneticilerin katılımıyla bir toplantı düzenlemiş ve bu toplantıda havalimanının yapılması için gerekli girişimlerde bulunacaklarını belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 28, sayı: 8107, 27 Şubat 1991: 1).

Yeni havalimanının yapılmasına dair tartışmalara Muğla sivil toplum örgütleri de katılmıştır. Mimarlar Odası Muğla Temsilcisi Mimar Rukiye Uslu, 7 Ocak 1992 tarihli İlk Adım Gazetesi'ne, "*Havalimanı Güllük yerine Muğla Düzen- Yılanlı'da yapılmalıdır*", demecini vermiştir. Uslu, kamulaştırma maliyeti olmaması, arazisinin tarıma elverişli olmaması ve konumunun uygunluğu dolayısıyla Düzen- Yılanlı'yı havalimanı yapımına en uygun yer olarak nitelendirmiştir (İlk Adım, yıl: 29, sayı: 8369, 7 Ocak 1992: 1). Mimarlar Odası Muğla Temsilciği tarafından havalimanının Muğla'ya yapılması yönündeki çalışmalar, Bodrum Gözlem Gazetesi'nde yayımlanan bir makale ile eleştirilmiş ve makalede havalimanının Bodrum'da yapılması gerektiği

yönünde değerlendirmeler yapılmıştır (Bodrum Gözlem, yıl: 1, sayı: 4, 20 Ocak 1992: 1).

Tartışmalar sürerken ilgili organlar havalimanının kurulması yönünde çalışmalara başlamıştır. Ulaştırma Bakanı Cengiz Tuncer, havalimanının ne pahasına olursa olsun inşa edileceğini ifade etmiş ve bu doğrultuda tüm karşı çıkmalara rağmen Bodrum Ekin Ambarı Köyü yakınlarında kurulması öngörülen Güllük Havalimanı fizibilite raporları Ulaştırma Bakanlığı'na onaylanması için gönderilmiştir. DHLİ raporları bakanlık tarafından onaylanırsa, ihaleye çıkılacağı belirtilmiştir (İlk Adım, yıl: 29, sayı: 8431, 2 Haziran 1992: 1). 19 Haziran 1992 tarihli İlk Adım Gazetesi ve 22 Haziran 1992 tarihli Marmaris Postası Gazetesi, Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaat İzmir 6. Bölge Müdürlüğü yetkililerine dayandırdıkları bir haber yayımlamıştır. Bu haberde havalimanının inşaatına 1992 yılında başlanabileceği ve 1995 yılında tamamlanacağını iddia edilmiştir (İlk Adım, yıl: 29, sayı: 8503, 19 Haziran 1992: 1; Marmaris Postası, yıl: 8, sayı: 892, 26 Haziran 1992: 1). Haziran 1992'de Devlet Bakanı Erman Şahin, Muğla Valiliği'nde düzenlenen bir toplantıya katılmıştır. Bakan burada Güllük Havalimanı etüt projesinin ihalesinin Ağustos 1992 içinde gerçekleşeceğini belirtmiştir. Bakan, projelendirme çalışmalarının 1993 yılında biteceğini ve alanın inşasının da 1995 yılında tamamlanacağını açıklamıştır. Bakan, projelendirme çalışmalarının 5 milyar 300 milyon, inşaatın ise 210 milyar liraya mal olacağını deklare etmiştir (İlk Adım, yıl: 29, sayı: 8512, 30 Haziran 1992: 1). Maliye Bakanlığı ve Gümrük Bakanlığı'nın yatırım ödeneklerini serbest bırakmadaki yavaş tutumundan dolayı 8 Ekim 1992 itibariyle Güllük Havalimanı'nın istimlak işlemleri daha gerçekleştirilememiştir. İstimlak işlemlerinin zamanında gerçekleştirilememesi nedeniyle maliyette 10,5 milyar lira artış olmuştur (İlk Adım, yıl: 29, sayı: 8593, 8 Ekim 1992: 1). Kasım 1992'de inceleme gezisi için Marmaris'e gelen Devlet Bakanı Erman Şahin, Güllük Havalimanı ile ilgili açıklamalarda bulunmuştur. Güllük Havalimanı'nın yer tespitinin tamamlandığını, çok kısa süre içinde Ulaştırma Bakanlığı tarafından proje ihalesinin gerçekleşeceğini, inşaat için 1993 yılı bütçesinden ödenek ayrıldığı ve yılın ilk aylarında havalimanının temelinin atılacağını açıklamıştır (İlk Adım, yıl: 29, sayı: 8615, 3 Kasım 1992: 1).

Muğla'da havayolu ulaşımının geliştirilmesine yönelik çalışmalarda 1991'de Muğla Valisi olarak atanan Lale Aytaman'ın önemli bir yeri vardır. Lale Aytaman gelen turistlerin sadece Dalaman Havalimanı'nı kullanabildiklerini ve buradan Bodrum, Marmaris, Datça gibi ilçelere dağıldıklarını gözlemlemiştir. Aytaman, bu şehirlerin misafirlerinin yanına Kaş'a giden yolcular da eklendiğinde, Dalaman Havalimanı'nın son derece yetersiz kaldığını görmüştür. Ayrıca bu güzergâhlardaki yoğun trafik, kazalara da sebebiyet vermiştir. Bu durum turist sayısının istenilen düzeylere ulaşmasına engel teşkil etmiştir. Hava ulaşımının yetersizliğini gören Muğla Valisi Lale Aytaman, bu konudaki yatırımları yakından takip etme kararı almıştır (Aytaman, 2008: 297).

Muğla'ya gelen yabancıların sayısı incelendiğinde; Dalaman Havalimanı'ndan 1982'de 5 bin civarında yabancı yolcu iniş yaptığı ve verilen rakamın bu dönemde Muğla hudut kapılarından toplam giren yabancıların sadece %15'i olduğu görülmektedir. Bu dönemde havayolu ile Muğla'ya gelen yolcu sayısının az olmasının nedeni havalimanının yeni hizmete girmiş olmasıdır. İlerleyen yıllarda Dalaman Havalimanı'nın yolcu kapasitesi hızla artmıştır. Öyle ki 1992 yılına gelindiğinde Dalaman Havalimanı 463.195 yabancı yolcu sayısına ulaşmış ve bu sayı o dönemde Muğla hudut kapılarından ülkeye giren toplam yabancı sayısının %70'inin üzerindedir. Yukarıda verilen karşılaştırmalı rakamlar, Dalaman Havalimanı'nın adeta Muğla turizminin taşıyıcısı olduğunu göstermektedir.

Dalaman Havalimanı'nın Muğla turizm ulaşımında itici güç rolü oynadığını 1981-1992 yılları arasındaki turizm istatistikleri ispatlar niteliktedir (1982 Turizm İstatistikleri, 1983: 2, 4; 1983 Turizm İstatistikleri, 1985: s. 2, 14; 1984 Turizm İstatistikleri, 1986: 2, 14; 1985 Turizm İstatistikleri, 1986: 2, 14; 1986 Turizm İstatistikleri, 1988: 11, 22; 1997 Turizm İstatistikleri, 1990: 4, 25; 1988 Turizm İstatistikleri, 1991: 11, 25; 1989 Turizm İstatistikleri, 1992: 11, 33; 1990 Turizm İstatistikleri, 1994: 11, 37; 1991 Turizm İstatistikleri, 1995: 4, 37; 1992 Turizm İstatistikleri, 1994: 6, 25).

**Tablo- 4: 1982- 1992 Yılları Arasında Muğla Hava Limanları Vasıtası İle Türkiye'ye Giriş Yapan Yabancı Sayısı (Turizm İstatistikleri)**

Yıl	Dalaman Havalimanı'ndan Giriş Yapan Yabancı Sayısı	Dalaman Havalimanı'ndan Çıkış Yapan Yabancı Sayısı	Muğla Hudut Kapılarından Giriş ve Çıkış Yapan Toplam Yabancı Sayısı	
			Giriş	Çıkış
1982	4.972	4.972	33.358	33.358
1983	11.554	11.709	55.751	53.713
1984	13.637	16.920	69.726	71.297
1985	30.140	28.375	99.156	122.697
1986	59.399	61.355	137.853	138.114
1987	118.010	112.507	207.550	200.807
1988	237.206	242.782	357.847	363.023
1989	259.995	242.782	387.912	376.012
1990	281.556	285.158	407.973	408.022
1991	253.629	238.080	356.581	338.935
1992	463.195	414.474	576.815	524.429

### **3. Muğla'da Kurulan Turizm Kuruluşları ve Faaliyetleri**

1960 yıllarından itibaren aktif olan Muğla turizm kuruluşları bazı sosyal faaliyetlerde de bulunmuştur. Örneğin; Fethiye Turizm Derneği, 2- 13 Şubat 1983 tarihleri arasında üyeleri için bir Kıbrıs gezisi tertiplemiştir. Bu da gösteriyor ki; Fethiye Turizm Derneği, Fethiyelilerin turizm sorunları ile ilgilenmenin yanında sosyal bir kuruluş olarak Fethiyelilerin eğlenmelerine ve seyahat etmelerine de aracılık etmiştir (Fethiye, yıl: 21, sayı: 9046, 14 Ocak 1983: 1).

1980 yılından itibaren Muğla'daki turizm kuruluşlarının faaliyetleri neredeyse tüm vilayet sathına yayılmıştır. Temmuz 1983'te Köyceğiz Belediyesi tarafından Kordon Boyu'ndaki Eski Mehtap Restoran Binası turizm büro hizmetlerinde kullanılmak üzere Kültür ve Turizm Bakanlığı'na devredilmiştir. Kültür ve Turizm Bakanlığı, bu alana Köyceğiz Turizm Büro Müdürlüğü hizmetlerinde kullanılmak üzere bir bina yaptırmayı kararlaştırmıştır. Köyceğiz Kaymakamı ve aynı zamanda Köyceğiz

Belediye Başkanı olan Remzi Gürsu, Kültür ve Turizm Bakanlığı yetkilileri ile yaptığı görüşmede inşaatın Eylül 1983'te başlayacağını, öğrenmiştir (Fethiye, yıl: 22, sayı: 9207, 25 Temmuz 1983: 1).

Bu dönemde turizm kuruluşlarının faaliyetleri açısından Fethiye yine ön planda olmuştur. 2 Mart 1984 saat 14: 00'da Fethiye Turizm Komitesi Toplantısı, Fethiye Kaymakamı Metin Ünlü başkanlığında Fethiye Devlet Su İşleri Lokali'nde gerçekleştirilmiştir (Fethiye, yıl: 23, sayı: 9393, 1 Mart 1984: 1). Bu toplantıda 1983 Yılı Fethiye Turizm Raporu sunulmuş ve 1984 turizm sezonunda neler yapılması gerektiği tartışılmıştır. Sonuç olarak şu önlemlerin alınması kararlaştırılmıştır: *“Fethiye Körfezi'nin temizliğinin sağlanması, yat limanının yeterli seviyeye gelmesi için büyütülmesi, Samanlı Koyu'ndaki orman barakalarının görüntüsünün düzeltilmesi, Çalış- Fethiye Yolu'nun ıslahı, Fethiye- Çalış ve Fethiye- Ölüdeniz istikametinde dolmuş ve motor çalıştırılması, 20 Nisan'a kadar kanalizasyon inşaatlarının bitirilmesi, Belediye Çöplüğü'nün yerinin değiştirilmesi, sivrisinekle mücadeleye halkın destek vermesi, parkların düzenlenmesi ve yol boylarına çabuk yetişecek ağaçların dikilmesi.”* (Fethiye, yıl: 23, sayı: 9396, 5 Mart 1984: 1).

Bu dönemde kurulan kuruluşların bazılarında yabancıların varlığı gözlemlenmiştir. Ağustos 1984'te Köyceğiz'de Keete soy ismini taşıyan yaşlı İngiliz çift tarafından bir turizm danışma bürosu kurulmuştur. İngilizler, kurdukları büro vasıtası ile haftanın her günü hizmet vermiştir. Büronun kuruluş amacını Tony Keete şöyle açıklamıştır: *“Turizm mevsimi başlarında Köyceğiz'e geldik. Köyceğiz dünyanın ender rastlanabilecek güzel yerlerinden birisi, halkı da sıcakkanlı cana yakın insanlar. Bu nedenle bu ilçeyi tanıtmak için buraya yerleşmeye karar verdik. İki yıl vizeli pasaportumuz var. Bu iki yılın tümünü Köyceğiz'de geçirmeyi düşünüyoruz. İngiltere'den karavanımızla gelmiştik. Şimdi amacımız karavanı satarak kendimize kiralık bir ev bulabilmek. Buraya geldikten sonra İngiltere'den tanıdığımız ailelere buraya gelmeleri için tavsiye mektubu gönderdik. Tavsiyemiz üzerine şimdiye kadar birçok aile buraya geldi. Büromuz sayesinde bizi de kolayca buldular.”* (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7148, 20 Ağustos 1984: 1).

1 Şubat 1985 tarihinde Köyceğiz Turizm ve Tanıtma Derneği tesis edilmiştir. Yapılan incelemede daha önce de Köyceğiz'de böyle bir derneğin faal olduğuna rastlanmış,

fakat dernek kapatılmış olacak ki; yeniden bir derneğin kuruluş tüzüğüne rastlanmıştır. Bu tüzük 23 maddeden müteşekkildir. Bu dernek; dağı, ovayı, denizi içeren doğal güzellikleri, Kaunos gibi tarihi değeri ve kaplıcaları ile eşsiz bir turizm potansiyeline sahip Köyceğiz Bölgesi'ni gerek yurt içi gerekse yurtdışında tanıtmak ve turizm faaliyetlerinde bulunmak amacıyla kurulmuştur. Dernek amaçları doğrultusunda hemen bir lokal açma faaliyetine girişmiştir. Lokalin açılması ile yöreye gelen turistlerin hoşça vakit geçirmeleri hedeflenmiştir. Dernek yöreye gelecek turistlere yardımcı olmak için gönüllü rehber yetiştirmiştir. Derneğin yetiştirdiği rehberler yöreye gelen turistlerin kamp alanlarında yer bulmalarına aracılık etmiştir. Derneğin kurucuları aşağıdaki gibidir: “*Yılmaz Doğan Tuncay, Mehmet Yavuz, Mehmet Yılmaz, Ali Gören, Ayhan Yıldırım, Mehmet Çalış, Meral Kızıllırmak, Muzaffer Özoktay, Ali Doğukan ve Hüseyin Hava.*” Bu dernek; Köyceğiz Yenimahalle, Yiğit Kızılcın Caddesi numara 12'de bir büroda faaliyet göstermiştir (Köyceğiz Gazetesi, yıl: 11, sayı: 955, 1 Şubat 1985: 1).

5 Nisan 1985 tarihinde Fethiye Turizm Komitesi, Fethiye Kaymakamı Hüseyin Atak başkanlığında DSİ Konferans Salonu'nda toplanmıştır. Çok sayıda otel ve motel sahibinin de katıldığı toplantıda Fethiye turizmi için nelerin yapılabileceği Fethiye Müze Müdürü, Fethiye Turizm Müdürü Hasan Özer ve Belediye yetkililerince tartışılmıştır (Fethiye, yıl: 24, sayı: 9732, 8 Nisan 1985: 1). 1985 yılındaki toplantının ardından yaklaşık bir yıl sonra yeni bir toplantı daha düzenlenmiştir. 9 Mart 1986'da Fethiye Kaymakamı Hüseyin Atak Başkanlığı'nda Fethiye Turizm Komitesi DSİ Konferans Salonu'nda toplanmıştır. Bu toplantıda Fethiye Körfezi'nin kirliliği ve nasıl kurtarılabilir tartışılmıştır. Fethiye Kaymakamı Hüseyin Atak, en önemli problemimiz Fethiye Körfezi'nin temizlenmesi konusunda etkin tedbirler almalıyız, tüm daire amirleri yanınızdadır, sorunu bilelim ve çözümünde aktif rol alalım, demiştir. Fethiye Körfezi'ne akan DSİ kanallarının körfezin dışına çıkarılması yönünde karar alınmıştır. Bu arada Fethiye Belediye Başkanı Muzaffer Dontlu, yolların kısa zamanda iyileştirileceğini, belirtmiştir (Fethiye, yıl: 25, sayı: 1014, 11 Mart 1986: 1).

1985 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı bünyesinde Kültür ve Turizm Müdürlükleri tesis edilmiştir. Muğla'da da teşekkül edilen Kültür ve Turizm Müdürlüğü; esas olarak

Kültür İşleri Şube Müdürlüğü, Turizm İşleri Şube Müdürlüğü ve İdari ve Mali İşler Şube Müdürlüğü olarak şefliklere ayrılmıştır (Resmî Gazete, sayı: 18827, 30 Temmuz 1985: 5- 9).

Bu dönemde Marmaris, turizm- tanıtım faaliyetleri açısından ön plana çıkmıştır. Nisan 1985'te Marmaris'te 2, Ankara, İstanbul ve İzmir'de 1'er tane olmak üzere Marmaris Belediyesi'ne ait 5 turistik danışma büroları kurulmuştur. Marmaris'te kurulan danışma bürosunun ilki yat limanında hizmete girmiştir. Burada kurulan büro limana demirleyen ya da limanda kalan yat sahiplerinin başvurularını kabul ederek turiste hizmet verilmesinde rehberlik görevi üstlenmiştir. Aynı zamanda Marmaris Belediyesi'nin ana binasında yabancı dil bilen elemanlar Marmaris ve Türk turizminin tanıtılmasında rol üstlenmiştir. Ankara, İstanbul ve İzmir'de açılan bürolar ise Marmaris ve yöresini en ince ayrıntılarına kadar tanıtmayı, hedeflemiştir (Fethiye, yıl: 24, sayı: 9744, 22 Nisan 1985: 1; Milas Postası, yıl: 1, sayı: 58, 12 Nisan 1985: 1).

1985 yıllarında Muğla'nın değişik yerlerinde turizm dernekleri tesis edilmeye devam edilmiştir. Bu doğrultuda 16 Eylül 1985 tarihinde Çandır Köyü Kaunos Turizm Derneği, kurulmuştur. Dernek Çandır ve Dalyan yöresinin doğal ve tarihi zenginliklerinin korunması ve yörede turizmin geliştirilmesi amacı ile tesis edilmiştir. Derneğin kuruluş tüzüğü 29 maddeden oluşmakta ve derneğin amaç, görev ve sorumlulukları ayrıntılı bir şekilde burada açıklanmaktadır. Derneğin kurucu üyeleri şu isimlerden oluşmaktadır: “*Arif Yalılı, Muammer Şahin, Rifat Şahin, Abidin Kurt, Mehmet Varol, Ahmet Gülmez ve Şahin Şahin.*” (Köyceğiz Gazetesi, yıl: 12, sayı: 987, 16 Eylül 1985: 1).

Daha önce belirtildiği üzere turizm dernekleri, farklı aktiviteler içinde olmuştur. Örneğin; 13- 14 Nisan 1986 tarihlerinde Fethiye Turizm Derneği, Fethiye'de temizlik kampanyası başlatmıştır. Dönemin Fethiye Turizm Derneği Başkanı, bu kampanya ile Fethiye'nin tüm kıyılarının temizlendiğini, belirtmiştir. Bu arada belediye yayın merkezinden temizlik ile ilgili sürekli anonslar yapılmış, Paspatur Çarşısı'nın da trafiğe kapatılması istenmiştir. Dernek başkanı Mustafa Dedeoğlu, derneği 185 bin lira borç ile devir aldıklarını, fakat yine de turizmi geliştirmek için çaba içine girdiklerini ve yeni üye kampanyası başlattıklarını, bildirmiştir. Dernek 26 Nisan 1986



tarihinde bir de turizm gecesi düzenlemiş ve gelirini Fethiye'nin tanıtımı için kullanmıştır (Fethiye, yıl: 25, sayı: 10043, 14 Nisan 1986: 1).

Kasım 1986'da Marmaris'te, *Marmaris Turistik İşletmeler ve Konaklama Yerleri* isimli bir dernek kurulmuştur. Derneğin Geçici Yönetim Kurulu Başkanı olarak Hüseyin Horuoğlu seçilmiştir. Dernek, seyahat acenteleri, turist rehberleri ile ilişki kurmak ve etkin bir pazarlama sistemi geliştirmek ve kolektif pazarlamalar yapmak amacıyla kurulmuştur. Ayrıca, henüz proje halindeki turistik tesislerin ihtiyaçlarına cevap vermek, finans kaynaklarını araştırmak, turizm eğitimi ve kredi ile ilgili şahıslar ve müesseseler hakkında incelemelerde bulunmak, böylece ülke turizmini geliştirmek amaçlanmıştır (Fethiye, yıl: 25, sayı: 10216, 12 Kasım 1986: 1; Marmaris Postası, yıl: 2, sayı: 342, 25 Ocak 1987: 1). Derneğin kurucu üyeleri şöyledir: "*Hüseyin Horuoğlu, Murat Deliveli, Ceyhan Eroğlu, Sadık Çatalbaş, Cumhuriyet Pazarbaşı, Abdullah Yücel, Ahmet Urkay, İzzet Tuncel.*" (Milas Postası, yıl: 2, sayı: 373, 7 Kasım 1986: 1). Bu dernek Güney Ege Otelciler Birliği'nin nüvesini teşkil etmiştir.

Artan dernek sayısı neticesinde turizm- tanıtım amaçlı aktivitelerin sayısında da artış yaşanmıştır. Örneğin; Şubat 1987'de Muğla ve Karabağlar'ı Güzelleştirme ve Turizmi Geliştirme Derneği, Karabağlar konulu bir panel düzenlemiştir. Bu panelde Muğla ve Karabağlar'da turizmi geliştirmek için ne gibi projeler üretilebileceği tartışılmıştır. Panelde Karabağlar'da av, dinlenme, kültür ve spor turizmi yapılabileceği görüşünde birleşilmiştir. Muğla Eğitim Araçları Salonu'nda Dernek Yönetim Kurulu Başkanı Hasan Nuri Öncüer'in yaptığı panelde konuk olarak Vali Yücel Bölgen, Muğla Turizm Müdürü Ahmet Kaya, Muğla Ticaret Odası Başkanı Saim Gürsoy, Muğla Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi Müdürü Uğur Gültekin ve yerel gazete yöneticileri katılmıştır. Panelde konuşan Muğla Valisi Yücel Bölgen şöyle demiştir: "*Geleneksel yayla anlayışı içinde Karabağlar bir istisnadır. Yayıllar genellikle yüksek yerlerde dir. Muğla'daki Karabağlar'ı alçakta hemen şehir merkezinin yanında olduğunu görüyoruz. Bu durum Karabağlar'da turizmi cazip hale getiriyor. Muğla spor, arkeoloji, eğitim ve araştırma merkezi olabilir. Tur gezilerinin merkezi olabilir. Bu çerçevede Muğla'da yapılacak yatırım ve plan sonucu turizm yapılabilir.*" (İlk Adım, yıl: 25, sayı: 7870, 16 Şubat 1987: 1).

Turizm dernekleri sosyal sorumluluk bilinciyle hareket etmiş ve şehirlerin sorunları ile de yakından ilgilenmiştir. Mayıs 1987’de Marmaris’te kanalizasyon yapımı çalışmaları neticesinde bozulan yollar nedeniyle Avrupalı tur şirketleri rezervasyonlarını iptal etmek için girişimlerde bulunmuştur. Yolların onarılması için gereken 250 bin liranın temini konusunda Marmaris Belediyesi ile merkezi yönetim arasında bazı tartışmalar çıkmıştır. Bu durum karşısında Marmaris Turizm Derneği ve ilçedeki diğer sivil toplum kuruluşları aralarında para toplayıp gerekli parayı temin edeceklerini, açıklamıştır. Marmaris Turizm Derneği Başkanı Kubilay Alpagut, bu konuda şu açıklamayı yapmıştır: “*Marmaris dünya turizminde isim yapmış bir merkezdir, her yıl ülkemize tek başına milyarları kazandıran bu güzide ilçenin 250 milyon gibi cüzi bir miktardaki paranın tartışma konusu haline getirerek Marmaris’in kötü propagandasının yapılmasına izin vermeyiz. Yolların onarımı için gerekli parayı toplamak için kampanya başlatıyoruz.*” (İlk Adım, yıl: 25, sayı: 7968, 5 Mayıs 1987: 1).

Bölgede en aktif faaliyet yürüten derneklerden biri olan Fethiye Turizm Derneği, 1987 yılında ekonomik sıkıntılar çekmiştir. Eylül 1987’de Fethiye Turizm Derneği’nin eşyalarına, Fethiye Belediyesi’ne olan kira borcunun ödenmemesi nedeniyle haciz konulmuştur. Bu olayın gerçekleşmesinden 2 yıl öncesinden itibaren dernek oldukça aktif çalışmalara imza atmıştır. Gerek çevre temizliği kampanyası ve gerekse yabancı dilde broşür hazırlanması çalışmaları ile Fethiye’yi tanıtmayı başarmıştır. Fethiye Turizm Derneği Başkanı Mustafa Dedeoğlu, dernek eşyalarına el konulmasını turizmi baltalama olarak tanımlamış ve haciz olsa da Fethiye’yi tanıtmaya çalışmalarına devam edeceklerini, açıklamıştır (Fethiye, yıl: 26, sayı: 10469, 10 Eylül 1987: 1).

Turizm dernekleri, şehirlerinin temiz görünmesi için azami ölçüde çalışmıştır. Örneğin; 18 Mart 1988 tarihli Marmaris Postası Gazetesi’ne Marmaris Turizm Komitesi adına Marmaris Esnaf ve Sanatkârlar Derneği Başkanı Kâmil Okan şu açıklamayı yapmıştır: “*1987 turizm sezonunda Marmaris Turizm Komitesi olarak yolları yıkadık. Fakat bu kampanyada sadece 4 daire amiri ve 5 esnaf yer almıştır. 1988 yılı için ilk önce tüm mesken ve iş yerleri beyaza boyanmalıdır. En temiz iş yeri sahibine derneğimiz tarafından onurluk verilecektir.*” (Marmaris Postası, yıl: 4, sayı: 412, 18 Mart 1988: 1).

Turizm dernekleri yörelerindeki sorunlara duyarsız kalmamış, hatta zaman zaman rapor hazırlayarak merkezi yönetime göndermiştir. Örneğin; Haziran 1988'de Marmaris Turizm Derneği Başkanı Erol Uysal imzalı bir rapor dönemin Başbakanı'na sunulmuştur: *“Marmaris'in garajı, otopark, yol, su, yağmur suyu tahliye projesi, pazar yeri, kültür ve spor sarayı, kanalizasyon çalışmalarının çabuklaştırılması, istimlak işlemlerinin yapılabilmesi gibi ana konularda devletimizin direkt desteğine ihtiyacı vardır. Yerel yönetimlerin bugünkü durumları ile bunları kısa vadede çözüme kavuşturabilmesi imkânsızdır. Marmaris'e Rodos'la yarışabilecek bir görüntü ve altyapı vermeyi düşünüyorsak, devletimizin desteğinin öncelikle artırılması gerekmektedir. Marmaris Kalesi'nin ziyarete hemen açılabilmesi için çalışmaların hızlandırılmasını, bu konuda girişimlerin denetimi ve kültürel eğlence ağırlıklı çalışmaların yetki verildiği takdirde derneğimizce organize edileceğini taahhüt ederiz. Ev pansiyonculuğunu teşvik ve kısıtlı yatak kapasitemizi arttırmak için on yatağa kadar olan pansiyon evlerden verginin kaldırılmasını arz ederiz. Marmaris Limanı'nda balık nesli tükenmekte olduğundan trol ve saire usullerle balık avcılığının hemen yasaklanmasını arz ederiz. Kısa zamanda kirlenerek elden çıkması muhtemel Marmaris Körfezi'nin korunması için çok sıkı önlem ve tedbirler alınmasını istiyoruz. Kış sezonunda nüfusu takriben 10 bin, fakat sezon içinde yüz binleri bulan ilçemizde; Gümrük, PTT, Emniyet, TEK, Vergi Dairesi, Liman Başkanlığı, Turizm Bürosu, Noter vs. kurumların kadrolarını yetenekli personelle takviye etmenin çok yararlı olacağını, bunun için gereğinde üniversitelerimizin ilgili fakültelerinde bilhassa yabancı dil bilen öğrencilerden istifadenin mümkün olduğunu görmekteyiz. Marmaris ve çevresindeki turistik tesislere ehliyetli eleman yetiştirmek için turizm meslek okulu açılmasının gereksinme olduğunu belirtiriz. Marmaris'in ilk yerleşim merkezi olan Antik Phykos Duvar Kalıntıları'na giden patika yolun onarılarak turistlerin ziyaretine açılmasını istiyoruz. Sedir Adası ve Gökova'nın Marmaris'e yakınlığı nedeniyle idari bakımdan Marmaris'e bağlanmasını, arz ederiz. Marmaris'in günlük kültürel gezi alanı olmadığından mevcut kale, cami, kemer köprü, Sarıana Türbesi, Phykos Duvar Kalıntıları, Yavuz Plajı, Taşhan ve Sarnıç gibi vakıf, eser ve ziyaret yeri olabilecek yerlerin Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca onarım ve ziyarete açılmalarını sağlamak için bir kültür heyetinin Marmaris'te incelemeler yapmasını arzu etmekteyiz. Yalnız Marmaris ve yöresine ait bir Marmaris broşürünün Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca*

hazırlanmasını, derneğimizce hazırlanan müsvettenin basılmasına yardımcı olunmasını istiyoruz. Devlet Orkestrası ve halk dansları gibi toplulukların sezonun belirli aylarında açık hava konserleri vermesi için direktif verilmesini, istiyoruz. Marmaris Halk Plajı'nda mevcut Millî Eğitim Bakanlığı Beden Terbiyesi Su Sporları Binası'nın yalnız su sporları için kullanılarak, yelken ve yüzme dallarında sporcu yetiştirip ülkesel ve beynelmilel yarışlar organize edilerek turizme hareket kazandırılmasının planlanmasını saygılarımızla arz ederiz." (Marmaris Postası, yıl: 4, sayı: 486, 14 Haziran 1988: 1). Yukarıda aktarılan rapor, yöre turizminin çok yönlü bir bakış açısı ile geliştirilmesini önermiştir.

1980'li yılların sonlarında da Muğla'da yeni turizm dernekleri tesis edilmiştir. Mart 1989'da *Gümbet Turizmi Geliştirme Derneği* kurulmuştur. Derneğin 25 maddeden ibaret olan kuruluş tüzüğü 16 Mart 1989 tarihli Bodrum Ekspres Gazetesi'nde yayımlanmıştır. Derneğin merkezi Bodrum olarak belirlenmiştir. Derneğin kısa adı TUR-GEL-DER'dir. Dernek, Gümbet yöresinin turizm potansiyelini en iyi şekilde kullanılabilmesi ve bu doğrultuda üyeleriyle dayanışmayı pekiştirmek, tesis sahiplerini birleştirmek ve yönlendirmek, yöreye gelen turistlerin temiz, rahat ve huzurlu bir tatil yapabilmelerini sağlamak amacıyla kurulmuştur. (Bodrum Ekspres, sayı: 401, 8 Haziran 1989, sayı: 402, 16 Haziran 1989: 1, 3).

Bölgede kurulan dernekler yöre turizminin nasıl geliştirileceği yönünde çalışmalara da imza atmıştır. Örneğin; Haziran 1989'da *Marmaris Turistik İşletmeler ve Konaklama Yerleri Derneği*, 1989- 1990 turizm sezonlarında Marmaris'te turizm nasıl olacak konulu bir toplantı yapmıştır. Mart Otel'de yapılan bu toplantıda açılış konuşmasını yapan Marmaris Turistik İşletmeler ve Konaklama Yerleri Derneği Başkanı Murat Deliveli şu değerlendirmelerde bulunmuştur: "*Rezervasyon iptalleri yaşanmaktadır. Turizmde kırmızı ışık yanmaktadır. Hepimiz biliyoruz ki, herkese düşen yükümlülükler var, el birliğiyle doğru teşhisi koyup Marmaris'i kurtaralım. Sorunların çözülmesi için Muğla Valiliği, Marmaris Kaymakamlığı ve Marmaris Belediye Başkanlığı'ndan destek istiyoruz.*" (Marmaris Postası, yıl: 5, sayı: 586, 6 Haziran 1989: 1).

Ağustos 1989'da Bodrum Otelciler ve Pansiyoncular Birliği kurulmuştur. Bu derneğin 17 maddeden oluşan kuruluş tüzüğü 25 Ağustos 1989 tarihli Bodrum Ekspres gazetesinde yayımlanmıştır. Derneğin kısa adı BODER olarak kabul edilmiştir.

Dernek; Bodrum yarımadası tüm turistik işletme ve konaklamalarının koordineli çalışmalarının düzenli bir şekilde sürdürülmesine yardımcı olmak, bölge ve ülke turizmini geliştirmek için kurulmuştur. Derneğin kurucu başkanı Engin Olcay, başkan yardımcısı Ali Cingöz, muhasip Tayfun Türk, sekreter Neşe Akbaş, üyeleri Mehmet Gökbel, Yüksel Ayaz, İbrahim Akbaş, Yusuf Karakaş ve yedek üyeleri Mehmet Özsavran ve Hüseyin Ayaz'dır. Derneğin çalışma alanı şu şekilde belirlenmiştir: *“Bölgedeki turistik işletmeler arasında dayanışma, eğitim, bakanlıklarla ve tüm resmi kuruluşlarla olan münasebetlerin kurulması, iş birliği, teknik ve idari bilgilerin aktarılması ve kontrollerinin sağlanması. Dernek amaçlarını gerçekleştirebilmek için bölgedeki tüm turistik işletmelerle her zaman sıkı bir iş birliğinde bilgi aktarılmasında, pazarlama hususlarında, personel işlerinde, genişleme ve büyüme hususlarında gerekirse direk olarak yardımda bulunmak. Diğer sektörlerle devlet sektörleri arasında daha iyi organizasyon kurmak. Seyahat ve yat acenteleri, turizm rehberleri ile ilişki kurmak. Turizmle ilgili kamu sektörü, Turizm Bakanlığı ve turizmi ilgilendiren bakanlıklarla özel sektörler arasında ilişkileri koordine etmek. Dernek üyelerinin işlemlerinin yaygın problemlerinin koordine edilmesi. Etkin bir pazarlama sistemi geliştirmek ve kolektif pazarlama çalışmalarına girmek. İhtiyaçların standart ve tek elden temin edip, dağıtmak, gereğinde sandık kurmak. Turizme ilişkin politikalar tespit etmek, fonlar dağıtan teknik istişare hizmetlerde, fizik planlama çalışmalarında turizme direkt olarak katkıda bulunan kamu sektörüne veya özel sektöre mensup komitelere, örgütler ve kuruluşlara katılmak, aynı yardımda bulunmak, kuruluş ve temsilcilikler sağlamak. Kurulmuş veya henüz proje halinde bulunan turistik tesislerin ihtiyaçlarına cevap vermek, finansman kaynaklarını araştırmak. Yurt içindeki turizmle ilgili toplantılara 2908 Sayılı Kanun'un 11. ve 12. maddeleri hükümleri uyarınca iştirak etmek. Turizm mevsiminin daha uzun tutulması için gerekli her türlü tedbiri almak, sağlık turizminin gelişmesinde etken olmak. Uluslararası standartlar göz önünde tutularak mevcut tesislerin niteliklerinin yükseltilmesine çalışmak. İlçe turizmine hareketlilik ve canlılık getirmek. İlçemiz ve çevresinin dış dünyaya tanıtılmasını ve daha iyi pazarlanmasını sağlamak için uluslararası düzeyde fuar, sergi, festival, panayır, karnaval ve kongreler yapmak için gerekli organizasyonlara girmek. Türkiye'de izinsiz çalışan yabancıların çalışmalarını kontrol etmek. Turizm sektörüne hizmet veren diğer organizasyonlara (federasyon ve konfederasyon, kurum*

ve kuruluşlar) katılmak. Bodrum'un merkez, mahalle, semt ve köylerinde turizm sektörüne hizmet sunan yerlerin genel güvenlik hizmetlerinin daha rasyonel ve dengeli yürütülmesi için buralarda devletçe kurulması gereken kuruluşlara maddi destek sağlanması. Gerekirse bu gibi kuruluşlara yardımda bulunmak." (Bodrum Ekspres, sayı: 410, 26 Ağustos 1989: 1, 3).

Bu dönemde semtlerde ve köyler de turizm dernekleri tesis edilmiştir. Örneğin; 21 Kasım 1989 tarihinde *Çalış Turizm ve Tanıtma Derneği* tesis edilmiştir. Günümüzde faal olan dernek; Foça Mahallesi, Çalış Köprübaşı 1030 Sokak Fethiye Muğla'da hizmet vermektedir (<http://www.fethiye.gov.tr>).

1980'li yılların sonlarında Marmaris Turizm ve Tanıtma Derneği oldukça aktif çalışmıştır. 17 Aralık 1989 tarihinde Marmaris Turizm ve Tanıtma Derneği'nin toplantısı yapılmıştır. Bu toplantıya sabık Cumhurbaşkanı Kenan Evren de katılmıştır. Evren'nin yanı sıra toplantıya Marmaris Kaymakamı Sami Seçkin, Marmaris Belediye Başkanı İsmet Karadınç, İcmeler Belediye Başkanı Zeki Eren, Armutalan Belediye Başkanı İsmet Çakıroğlu ile yerel yönetici ve dernek temsilcileri de katılmıştır. Bu toplantıda dernek başkanı Erol Uysal, dernek bünyesinde çeşitli komiteler oluşturarak çevre, moral, turizm, gezi, trafik ve basın gibi konulara el atmak istediklerini, ifade etmiştir. Bu komitelerin oluşturulmasından sonra sabık Cumhurbaşkanı Kenan Evren şu konuşmayı yapmıştır: "*Çevre konusu tüm dünyanın sorunudur. Bu konuda partiler dahi kurulmuştur. Hızlı kentleşme sonunda altyapısızlıktan tüm canlılar zarar görmektedir. Birçok konu devlete aittir. Ama bizler de karınca kararınca buna katkıda bulunmalıyız. Herkes çöpünü kapının önüne bırakıyor. Marmaris gibi cennet yöremizi yavaş yavaş heba ediyoruz. Görüştüğüm kişiler Marmaris için de aynı şeyleri söylediler. Sizler de aynı şeyi hissetmişsiniz ki, burada toplanarak çözümler arıyorsunuz. Ben de teklifinizi seve seve kabul ettim. Belediyeler yardımcı olursa bu iş olur. Gönüllüler kendi başlarına müdahale edemez, başı derde girer. Avrupa'da her yerde polis ve zabıta yok. Orada vatandaşlar davalarına sahip çıkıyor, müdahale ediyor, kimse sen ne karışyorsun demez, bizde tersidir. Bu durumlarda belediyeler ve polis yardım ederse çalışmalarınız başarılı olur. Zaten sizler belediyelerin ve polisin vazifelerine yardımcı oluyorsunuz. Yakında vakıf kurulacağını öğrendim, onur üyeliğini de kabul ettim. O zaman daha iyi şeyler yapılacaktır. Marmaris ve*

*Marmarislileri sevdim. Alaşehir'den hemşerilerim geldi, niçin Alaşehir'e yerleşmiyorsunuz, dediler. Sizlere geleceğim ama burası daha güzel, dedim. Bu güzel hava Alaşehir'de var mı, dedim. Sigarayı bırakarak, ciğerlerimdeki kurumu, Ankara'nın kurumunu attım. Burada daha temiz hava alayım, dedim.”* (Marmaris Postası, yıl: 5, sayı: 640, 19 Aralık 1989: 1).

Marmaris'te turizm kuruluşlarının toplantıları süreklilik arz etmiştir. 9 Mart 1990 tarihinde saat 14: 00'da Marmaris Turizm Komitesi Toplantısı, Marmaris Kaymakamı Sami Seçkin başkanlığında yapılmıştır. Toplantıya yaklaşan turizm sezonu öncesinde kamu görevlileri, turizm işletmecileri, belediye başkanları, muhtarlar esnaf temsilcileri katılmıştır. Toplantıda turizm sezonu öncesindeki hazırlıklar ele alınmış ve sezon başlamadan tüm hazırlıkların tamamlanması kararlaştırılmıştır (Marmaris Postası, yıl: 6, sayı:663, 13 Mart 1990: 1).

Bölgede 1990 yılından sonra yeni turizm derneklerinin sayısında patlama yaşanmıştır. Bunlardan birisi olan *Göcek Kültür ve Turizm Derneği*, 28 Mart 1990 tarihinde tesis edilmiştir. Günümüzde faal olan dernek, Göcek Mahallesi Begonvil Sokak Fethiye Muğla'da hizmet vermektedir (<http://www.fethiye.gov.tr>).

5 Haziran 1990 tarihinde İçmeler Turizm Geliştirme ve Güzelleştirme Derneği (TUGED) kurulmuştur. Dernek, ülke turizmine katkıda bulunmak amacıyla İçmeler Kasabası sınırları içerisinde turizmi geliştirmek için her türlü girişimlerde ve hizmetlerde bulunmak maksadı ile tesis edilmiştir. Bu derneğin tüzüğü 21 madde ve 1 geçici maddeden müteşekkildir. Bu derneğin kurucu üyeleri şunlardır: “*Sami Demiray, Birgül Polat, Tunca Filiz Aykanat, Fatma Biyse Ülken, Aytay Karayığit, Baykan Kalaba, Nurser Sayın.*” (Marmaris Postası, yıl: 6, sayı: 745, 5 Haziran 1990: 3).

Turizm dernekleri bölge turizmin dengeli bir şekilde gelişmesi yönünden çalışmıştır. Örneğin; Ekim 1990'da BODER, Bodrum'da yatak kapasitesinin çok fazla olduğunu ve bu yüzden yeni tesis yapımının durdurulması gerektiğini, belirtmiştir. 1990 yılı itibari ile Bodrum konaklama fiyatlarının oldukça makûs olduğunu ve sonraki dönemler için pazarlama alanında sıkıntılar yaşanabileceğini ve bu sorunun çözümünde acente- otel iş birliğine ihtiyaç olduğunu, belirtilmiştir. TURSAB'ın aylık

yayın organına açıklamalarda bulunan BODER Başkanı Rafet Gider, altyapı yetersizliği ve su sorunu gibi konularda Bodrum Belediyesi ile iş birliği yaptıklarını, belirtmiştir. Örneğin; Bodrum Gumbet'te tesislerin büyük çoğunluğu su ihtiyaçlarını dışarıdan kamyon ve tankerlerle su taşıyarak gidermiştir. Gumbet'e ek bir su borusu döşenip otellere su verilmesi için Bodrum Belediyesi odalardan 300'er bin lira istemiş ve o istenen parayı herkes seve seve vermiştir. Bu örneğin de dikkate alınarak turizmcilerin ortaklaşa hareket etmesi istenmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 467, 6 Ekim 1990: 1).

Turizm hareketlerinin tüm Muğla sathına yayılması ile yeni turizm büroları tesis edilmiştir. Aralık 1990'da Ortaca Otogarı'na Turizm Danışma Bürosu açılmıştır. Ortaca Belediyesi'nin destekleri ile açılan büroya, Köyceğiz Turizm Müdürlüğü tarafından geçici olarak bir tercüman atanmıştır (Ortaca Postası, yıl: 3, sayı: 120, 12 Aralık 1990: 1).

Şubat 1991'de Marmaris Turizm Derneği, Marmaris'in güzelleştirilmesi ve yeşil alanlarının düzenlenmesi, bahçe salon bitkilerinin bakımı için bir kurs düzenlemiş ve bu kursa 9 kursiyer katılmıştır. Dernek başkanı Erol Uysal etkinlikle ilgili şu konuşmayı yapmıştır: *"Geçen yıl TRT'nin yayınladığı ödüllü bahçe, balkon ve vitrin düzenlemesi ile ilgili yarışmayı tekrarlayacağız. Kentin çevre sorunları hakkında ürettiğimiz görüşlerin turizmin yararına olduğu eleştiri yapmaktan ziyade, düzeltici uygulamalar yaparak halkın dernek çalışmalarına katkısını izlemek bizlere moral vermektedir."* (Marmaris Postası, yıl: 7, sayı: 751, 5 Şubat 1991: 1).

Marmaris'te yatçılık ve diğer denizcilik faaliyetlerinin artması ile bu alanda da dernek tesisi gerekli olmuştur. Mart 1991'de *Marmaris Denizciler Derneği* kurulmuştur. Dernek; Marmaris ve çevresinde geçimlerini denizin varlığı ile sürdüren kişileri bünyesinde toplamak, üyelerinin ortak menfaatler konusunda girişimlerde bulunmak, bir koordinasyon merkezi kurmak amacıyla kurulmuştur. Dernek; yabancı bayraklı yatların Türkiye'deki ticari faaliyetlerinin 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun 37. maddesine istinaden çıkarılmış olan 8 Haziran 1983 tarihi Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik'le, yabancı bayraklı yatlara çok fazla kolaylık sağlandığını, belirtmiştir. Zaman zaman basına da yansıyan bu soruna bir önlem alınmamıştır. Yabancı bayraklı yatlar vergi ve diğer yükümlülüklerden muafken yerli



bandıralı yatlar yüksek vergi yükünün altında kalmıştır. Bu dernek öncelikli olarak bu konun üzerinde durmuş ve yerli yatçıların haklarını savunmuştur. Bu derneğin kuruluş tüzüğü 26 maddeden oluşmuştur. Derneğin kurucu üyeleri şöyledir: “*Taner Pulluk, Cumhuriyet Gümüştay, Sadık Turgut, Yaşar Baskın, Mustafa Kısaoglu, Hasan Engin, Nuri Uzun.*” (Marmaris Postası, yıl: 7, sayı: 769, 5 Mart 1991: 1).

Marmaris Turizm Derneği, sosyal sorumluluk projeleri doğrultusunda 4 Mayıs 1991’de ikinci defa Hıdırellez etkinlikleri düzenlemiştir. Bu etkinlikte Marmaris Kalesi’nde İzmir Devlet Klasik Müziği Korosu bir konser vermiştir. Bu konseri izleyen 7. Cumhurbaşkanı Kenan Evren’e plaket verilmiştir (Marmaris Postası, yıl: 7, sayı: 776, 7 Mayıs 1991: 1).

1960’lı yıllarda kurulmaya başlayan turizm dernekleri, zamanla daha kapsamlı kuruluşlar haline gelmiştir. Buna Marmaris Turistik İşletmeler ve Konaklama Yerleri Derneği örnek olarak verilebilir. Bu dernek, Türkiye Otelciler Birliği’nin oluşmasında da etkin rol almıştır. Mayıs 1991’de Marmaris’te Marmaris Turistik İşletmeler ve Konaklama Yerleri Derneği’nin de aralarında bulunduğu turizmciler Türkiye Otelciler Birliği’nin vakit geçirilmeden kurulması için bir toplantı yapmıştır. Bu toplantıya Alanya Turistik İşletmecileri Derneği Başkanı Hüseyin Hacıkadiroğlu, Kuşadası Otel Motel Pansiyon ve Lokanta İşletmecileri Derneği Başkanı Mehmet Oğuz Kabaçam, Bodrum otelciler ve Pansiyoncular Derneği Başkanı Rafet Gider, Marmaris Turistik İşletmeler ve Konaklama yerleri Derneği Başkanı Murat Deliveli ve Didim Otelciler Derneği Başkanı Kazım Demirarslan katılmıştır. Dernek Başkanları, kurulması düşünülen Türkiye Otelciler Birliği konusunda güç birliği yapacaklarını açıklamıştır. Otel derneklerinin yaptıkları ortak açıklama şöyledir: “*Turizm Bakanlığı’ndan isteğimiz, turizmimizi hakkı ile temsil edici, eksiksiz, eşitlik ilkesine dayalı, sektörde söz sahibi, etkili, kısaca turizmimize sahip çıkıcı bir birliğin kurulmasına yardımcı olması, bunun için tüm dernekleri bir araya getirmesidir. Bu konudaki yasa meclisten en kısa zamanda çıkarılmalıdır. Kurulacak otelciler birliği, döviz girdilerinde %50’ye varan artış sağlayacak, turizmin geleceğini kurtaracak ve devamlılığını sağlayacaktır. Biz bundan sonra isteklerimizi gerçekleştirmek için birlikte hareket edeceğiz.*” (İlk Adım, yıl: 28, sayı: 8179, 16 Mayıs 1991: 1).

Marmaris Turistik İşletmeler ve Konaklama Tesisleri Derneği, bölgesel boyutta büyük bir toplantıya ev sahipliği yapmış ve Türkiye Otelciler Birliği'nin kuruluşuna ön ayak olmuştur. Derneğin bu olumlu çalışmalarına rağmen, eleştirilere de maruz kaldığı görülmektedir. Ağustos 1991'de Marmaris Turistik İşletmeler ve Konaklama Tesisleri Derneği'nin çalışmaları Marmarisli turizmciler tarafından yetersiz bulunmuştur. Bu konuda işletmeciler derneğin yurt içinde ve yurt dışında yeterli tanıtım faaliyetlerinde bulunmadığı, yılda bir defa yayımlanan dernek dergisine her konaklama tesisini aidat ödemesine rağmen bazı işletmelerin reklamlarının alınmaması şikâyet konusu olmuştur. Yine derneğin toplantılarının yılda bir defa yapılmasının da etkinliğini azalttığı iddia edilmiştir (Marmaris Postası, yıl: 7, sayı: 808, 30 Ağustos 1991: 1).

Bu dönemde Marmaris'te etkin bir diğer turizm derneği olan, Marmaris Turizm Tanıtma ve Güzelleştirme Derneği yıllık çalışma grubu toplantısı 25 Ekim 1991 tarihinde yapılmıştır. Bu toplantıda Marmaris Turizm Tanıtma ve Güzelleştirme Derneği Başkanı Erol Uysal şu açıklamayı yapmıştır: *“Amacımız Marmaris'in doğa ve tarihi güzelliklerini bakir bir şekilde korumak ve Marmaris'in ülke ve dünya çapında iyi tanıtılmasını sağlamaktır. Yeni ve teknik bir biçimde çevre koruma önlemleri alınmaktadır. Yat limanındaki teknelerin denizi kirletmelerinin önlenmesi yönünde çalışmalar yapılmaktadır.”* (Marmaris Postası, yıl: 7, sayı: 824, 25 Ekim 1991: 1).

10 Ocak 1992 tarihinde Güvercinlik Köyü Çevre Koruma ve Turizm Derneği'nin tüzüğü Bodrum Ekspres Gazetesi'nde yayımlanmış ve böylece bu derneğin kuruluşu gerçekleştirilmiştir. Dernek, Güvercinlik Köyü'nün doğal güzelliklerinin korunması, çevrenin güzelleştirilmesi ve düzenlenmesi ile turizm bakımından geliştirilmesi ve her konuda kalkındırılması için gerekli çalışmaları yapmak amacıyla tesis edilmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 527, 10 Ocak 1992: 1).

1990'lı yılların başlarında Fethiye Turizm Derneği, ekonomik sıkıntıların da etkisi ile faaliyetlerini azaltmıştır. Ocak 1992'de gerçekleşen Fethiye Turizm Derneği'nin olağan kurulunda Mustafa Dedeoğlu yeniden dernek başkanı seçilmiştir. Bu toplantıya turizmcilerden yoğun bir katılım olmamıştır. Bu da göstermektedir ki; günümüze yaklaştıkça derneğin faaliyetlerine sahip çıkanların sayısı azalmıştır. 1992 yılında iş başına gelen Fethiye Turizm Derneği yönetimi, yeni Fethiye kartpostalları yapmayı,

derneğe kontrollü telefon cihazı alınması ve turistlerin hizmetine sunulması, çevre temizliği kampanyaları düzenlemek, aylık bülten çıkarmak planlamıştır. Ayrıca derneğin 1992 yılı bütçesi de 12 milyon lira olarak belirlenmiştir (Fethiye, yıl: 31, sayı: 10793, 18 Ocak 1992: 1). Bu kısımda 1982- 1992 yılları arasında Muğla'da faaliyet gösteren turizm kuruluşları hakkında bilgi aktarılmıştır. Bir sonraki başlıkta Turizmi geliştirmeye yönelik yapılan etkinliklere değinilmiştir.

#### **4. Muğla'da Turizmi Geliştirmeye Yönelik Düzenlenen Etkinlikler**

1 Eylül 1983 tarihinde 4. Bodrum Sanat ve Kültür Festivali düzenlenmiştir. Bodrum Kaymakamı ve aynı zamanda Festival Komitesi Başkanı olan Necati Bilican, festival sürecinde ünlü sanatçıların eserlerini sergileyeceğini ve Zeki Müren'in de etkinliklerde konser vereceğini, belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 21, sayı: 6916, 24 Ağustos 1983: 1; İlk Adım, yıl: 21, sayı: 6919, 27 Ağustos 1983: 1; Bodrum Ekspres, sayı: 104, 19- 26 Ağustos 1983: 1). Festival sürecinde çeşitli gösteriler icra edilirken bir de kitap fuarı açılmıştır. Ayrıca bazı ünlü sanatçılar da festival süresince eserlerini sergilemiştir. Etkinlikler çerçevesinde Timur Selçuk'un Bodrum Kalesi'nde verdiği konseri 3 bin kişi izlemiştir (İlk Adım, yıl: 21, sayı: 6928, 1 Eylül 1983: 1).

1 Eylül 1984- 8 Eylül 1984 tarihleri arasında düzenlenen 5. Bodrum Sanat ve Kültür Festivali, Zeki Müren'in Bodrum Kalesi'nde verdiği konser ile başlamıştır. Zeki Müren, unutulmuş Halikarnas Balıkcısı'nı anarak şöyle konuşmuştur: *"Biz 5- 6 yıllık Bodrumluyuz. O, Bodrum'a sürgüne geldi. Biz kendimizi sürgün ettik. Biz onun diktiği palmye ağaçlarının en ufak tomurcuğu olabilirsek ne mutlu bize."* (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7163, 10 Eylül 1984: 1). Bu festival süreci bazı aksaklıklar ile devam etmiştir. Festival kapsamında Bodrum Belediyesi bahçesinde sergi açmış bulunan Saynur Gelendost ve sanatçı arkadaşları, festival komitesinin sanatçılara sahip çıkmadığını ileri sürerek eserlerini sergiden kaldırmıştır (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7185, 12 Eylül 1984: 1). 1984 yılındaki festival tamamlandıktan sonra ise, Bodrum'da düzenlenen festivalin uluslararası ve ulusal olarak iki ayrı kategoride tertiplenmesi yönünde tartışmalar çıkmıştır (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7164, 11 Eylül 1984: 1).

Ocak 1985'te Marmaris ve Fethiye Festivali'nden sonra Bodrum Kültür ve Sanat Festivali'nin de uluslararası olması kararlaştırılmıştır. Bodrum Belediye Meclisi

toplantısında Bodrum Festivali'nin 24 Haziran- 3 Temmuz tarihleri arasında yapılması kararlaştırılmış ve 14 kişilik bir festival komitesi oluşturulmuştur (İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7270, 14 Ocak 1985: 1; İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7277, 22 Ocak 1985: 1; Fethiye, yıl: 24, sayı: 9665, 19 Ocak 1985: 1). 1985 yılı Uluslararası Bodrum Festivali'nin bütçesi 85 milyon lira olarak belirlenmiştir. Festival Komitesi, etkinliklerin sörf yarışması, mutfak yarışmaları, kültür etkinlikleri ve konserlerden oluşmasını kararlaştırmıştır. 1. Uluslararası Bodrum Festivali, Kültür ve Turizm Bakanı Mükerrrem Taşçıoğlu'nun yaptığı konuşma ile başlatılmıştır. Festivalde Zülfi Livaneli ve Maria Faranduri ortak bir konser vermiştir (İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7331, 20 Mart 1985: 1; İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7415, 14 Haziran 1985: 1). Festival sürecinde bazı aksaklıklar da meydana gelmiştir. Gece 24:00'dan sonra eğlence yasağı uygulanmış, ilçe esnafının stant açasına izin verilmemiş, Saynur Gelendost ve ekibi kendilerinin kullanıldığını iddia ederek etkinliklerden ayrılmış ve festival alanına elektrik temininde sıkıntılar yaşanmıştır (İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7405, 25 Haziran 1985: 1; İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7407, 27 Haziran 1985: 1). Dönemin Başbakanı Turgut Özal'ın kızı Zeynep Özal, festivalin fahri başkanlığını üstlenmiştir. Bu festivalde bilet satışları, stant kiralalamaları ile ilgili yolsuzluk olduğu yönünde söylentiler çıkmış ve bu konu araştırılmıştır (İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7411, 3 Temmuz 1985: 1). Bodrum Belediye Meclisi'nin oluşturduğu araştırma komisyonu hemen festival komitesinin hesaplarını incelemeye başlamıştır (İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7413, 20 Temmuz 1985: 1). SODEP Bodrum İlçe Başkanı, soruşturmanın savcılık tarafından yürütülmesi gerektiğini ve bu konuda ellerinde deliller bulunduğunu, açıklamıştır (İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7418, 25 Temmuz 1985: 1). Temmuz 1986'da Bodrum Festivali Yolsuzluk Davası, Asliye Ceza Mahkemesi'nde başlamıştır. Duruşma sanıkların dinlenmesinden sonra 17 Eylül 1986 tarihine ertelenmiştir (İlk Adım, yıl: 24, sayı: 7715, 3 Temmuz 1986: 1).

Bodrum Festivali ile ilgili yaşanan yolsuzluk iddialarından ve bu festivalden belediyenin 20 milyon lira zarar etmiş olmasından dolayı Bodrum Belediye Başkanı Cevat Bilgiç, bir daha festival düzenlememe kararı almıştır (İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7413, 20 Temmuz 1985: 1). Diğer taraftan Bodrum Belediyesi, festival nedeniyle zarar eden festival komitesinin 25 milyon 57 bin lira olan borcunu üstlenme kararı almıştır (İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7444, 10 Ağustos 1985: 1).

Bodrum'da festival düzenlenmesine de farklı etkinlikler sürdürülmüştür. Mayıs 1990'da Bodrum'da XI. Akdeniz Ülkeleri Çocuk Şenliği düzenlenmiştir. Yurdun 64 ilinden gelen 250 çocuk etkinlik kapsamında barış güvercinleri uçurmuştur. Etkinlik kapsamında Karabağlar Yaylası da ziyaret edilmiştir. Etkinliğin yapılmasında büyük emeği geçen Bodrum gönüllüsü Saynur Gelendost'a teşekkür edilmiştir (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 7893, 15 Mayıs 1990: 1). Bu kısımda Bodrum'da turizmi geliştirmeye yönelik etkinliklere yer verilmiş ve Fethiye'de yapılan etkinlikler anlatılarak konuya devam edilmiştir.

Ocak 1985'te Fethiye Kültür ve Sanat Festivali adında bir etkinliğin 28 Haziran- 1 Temmuz tarihleri arasında yapılması konusunda bir toplantı yapılmıştır. Fethiye Kaymakamı Hüseyin Atak, festivalin uluslararası niteliğine kavuşturulmasından memnuniyetini dile getirmiştir. Diğer taraftan aynı toplantıda açıklama yapan Fethiye Belediye Başkanı Muzaffer Dontlu, festivalin organizasyonunun FETUR tarafından yapılacağını açıklamıştır (İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7263, 5 Ocak 1985: 1.; Fethiye, yıl: 23, sayı: 9507, 14 Temmuz 1984: 1). Fethiye Turizm Kooperatifi (FETUR) da hemen çalışmalara başlamıştır (İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7399, 14 Haziran 1985: 1). Festival etkinlikleri öncesinde halktan evlerini beyaza boyamaları istenmiştir. Buradaki amaç Fethiye'nin reklamının en iyi şekilde yapılmasıdır (Fethiye, yıl: 24, sayı: 9772, 24 Mayıs 1985: 1). Festival öncesinde Fethiye altyapısı için 70 milyon lira gibi bir harcama yapılmış, böylece Fethiye'ye gelen misafirlerin en iyi şekilde ağırlanması hedeflenmiştir (Fethiye, yıl: 24, sayı: 9775, 28 Mayıs 1985: 1). 24 Haziran 1985 tarihinde Uluslararası Fethiye Festivali'ne dair bir yönetmelik yayımlanmıştır. Bu yönetmelikte şu ifadeler yer verilmiştir: *"Festival ile; Fethiye'nin ekonomik ve sosyal potansiyelinin dikkate alınarak ulusal ve uluslararası alanda tanıtılması, insanlar arasında uygar ilişkilerin ve barışın sağlanması, önemli bir köprü durumuna gelen turizm ve kültür kavramlarının hem yönetim hem de halk açısından ele alınması ve çağdaş kent yaşamına Fethiyelilerin ve konuklarının kavuşması hedeflenmiştir."* (Fethiye, yıl: 24, sayı: 9795, 24 Haziran 1985: 1). Bu festival için 19 farklı ülkeden sanatçılar davet edilmiştir (Marmaris Postası, yıl: 1, sayı: 29, 9 Mart 1986: 1).

28 Haziran 1985'te başlayan festival etkinlikleri sade törenlerle geçmiştir. Muğla Valisi Yücel Bölgen'in de bir konuşma yaptığı etkinliklere Muğla Milletvekili Ahmet

Altıntaş da katılmıştır. Bu etkinlik sırasında Türk Turizm Gelişme Vakfı'nın üç ayrı noktada düzenlenen sergileri de ziyarete açılmıştır. Ekinliklerde Samime Sanay, Seyhan Tütün ve Nur Yoldaş'ın sahne aldığı halk konserleri düzenlenmiştir. Festivalde, turizm ve tarihi eser kaçakçılığı hakkında seminerler de düzenlenmiştir (İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7409, 29 Haziran 1985: 1). Festival etkinlikleri Ferdi Tayfur ve Gülden Karaböcek konserleri ile sona ermiştir. 17 yıl gibi bir aradan sonra düzenlenen etkinliklerin komite genel sekreteri Erdal Orhan, festivalin amacına ulaştığını, açıklamıştır (İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7411, 3 Temmuz 1985: 1). Fethiye Festivali'nin sona ermesinin ardından 10 Temmuz 1985 tarihinde Fethiye Festivali Genel Sekreteri Erdal Orhan, festival harcamaları ve gelirleri hakkında açıklama yapmıştır. Buna göre, 4 gün boyunca düzenlenen konserlerin bilet satışlarından 1 milyon 235 bin 770 lira gelir elde edilmiştir (Fethiye, yıl: 24, sayı: 9809, 10 Temmuz 1985: 1). Fakat bu festival 5 milyon 900 bin lira zararla kapatılmıştır (Fethiye, yıl: 25, sayı: 10105, 30 Haziran 1986: 1).

1985 yılı Fethiye Festivali'nden zarar edilmiş ve bu yüzden 1986 yılında festival düzenlenmemiştir. Festivalin yerine kültür şenlikleri tertip edilmiştir. 1 Nisan 1986'da bir açıklama yapan Fethiye Belediye Başkanı Muzaffer Dontlu, şöyle konuşmuştur: *"1986 yılında kültür sanat festivali düzenlemekten vazgeçtik. 28 Haziran 1986- 1 Temmuz 1986 Fethiye Şenlikleri'ni düzenleyeceğiz. Şenlikler için çok müracaat var ve birçok folklor ekibi ve mehter takımlarının etkinliklere davet edilecek ve etkinlikler için 5 milyon lira ödenek ayrılmıştır."* (İlk Adım, yıl: 24, sayı: 7644, 1 Nisan 1986: 1). Bu etkinliklerde folklor ekiplerinin gösterilerden sonra İbrahim Tatlıses, Çiğdem Tunç, Mehmet Ali Erbil ve Pınar Doğu sahne almıştır (Fethiye, yıl: 25, sayı: 10106, 1 Temmuz 1986: 1). Fethiye'de sonraki yıllarda, 28 Eylül 1990'da Fethiye İkinci Çocuk Şenliği etkinlikleri düzenlenmiştir. Şenlikte sergi açılışları, sportif yarışmalar ve kültür ve eğlence etkinlikleri düzenlenmiştir (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 7996, 28 Eylül 1990: 1). Fethiye'de düzenlenen etkinliklerden sonra Marmaris'teki etkinlikler değerlendirilmiştir.

Marmaris Kültür ve Sanat Festivali'nin İki 1982 yılında düzenlenmiştir. 1983 yılında dönemin Marmaris Belediye Başkanı Adil Olcay, 1983 Marmaris Kültür ve Sanat Festivali'ne Abba Grubu'nun davet edildiğini açıklamıştır. Adil Olcay daha sonra

açıklamasını tekzip etmiş ve 1983 yılında festival yapamayacaklarını belirtmiştir (İlk Adım, yıl:21, sayı: 6794, 28 Mart 1983: 1). İkinci Marmaris Turizm ve Sanat festivali, 1983 yılında düzenlenememiş ve Haziran 1984'te tertiplenmiştir. 2. Marmaris Kültür Sanat Festivali'nin sunuculuğunu Halit Kıvanç üstlenmiştir. Festivale dönemin Başbakanı Turgut Özal'ın eşi Semra Özal da katılmış ve sevgi ve dostluk mesajları içeren bir konuşma yapmıştır (Fethiye, yıl:23, sayı: 9480, 11 Haziran 1984: 1). İkinci Marmaris Kültür ve Sanat Festivali'nde Edip Akbayram, Ferhan Şensoy, Belkıs Akkale, Arif Sağ, Johnny Logan(İrlanda), İda& Wlada (Yugoslavya), Jacques Zegers ( Belçika), Alice Franco Battiato ( İtalya), Emel Sayın, Zeki Alasya, Metin Akpınar, Leman Sam, Neco ve İstanbul Gelişim Orkestrası sahne almıştır (Marmaris 2. Kültür ve Turizm Festivali, 1984: 16- 37). Dönemin Muğla Valisi Yücel Bölgen ve eşi Marmaris Sanat ve Turizm Festivali onuruna bir kokteyl vermiştir (İlk Adım, yıl:22, sayı: 7095, 15 Haziran 1984: 1). Diğer taraftan II. Marmaris Turizm ve Sanat Festivali'nin düzenlenme işinin 12,5 milyon lira karşılığında Egemen Bostancı'ya verilmiş olması, değişik çevrelerin tepkisine yol açmıştır (İlk Adım, yıl:22, sayı: 7094, 14 Haziran 1984: 1, İlk Adım, yıl:22, sayı: 7099, 20 Haziran 1984: 1).

Mayıs 1985'te Marmaris Belediye Başkanı Muharrem Elgin, 8- 17 Haziran 1985 tarihleri arasında yapılacak olan 3. Marmaris Festivali ile ilgili olarak İstanbul Dedeman'da bir kokteyl vermiştir (İlk Adım, yıl:23, sayı: 7371, 11 Mayıs 1985: 1). Bu kokteyle Zülfi Livaneli, Nükhet Duru, Nil Burak, Erol Evgin, Ayla Algan ve Ayşe Mine gibi ünlüler de katılmıştır (İlk Adım, yıl:23, sayı: 7373, 14 Mayıs 1985: 1, Fethiye, yıl:23, sayı: 9454, 17 Mayıs 1984: 1). Bu arada Marmaris Belediye Başkanı Muharrem Elgin 3. Marmaris Festivali için Kültür ve Turizm Bakanı Mükerrer Taşçıoğlu'ndan yardım talep ettiklerini, fakat olumlu bir cevap alamadıklarını belirtmiştir. Başkan, festivalin amacının; tanıtım, kültürel iletişim ve turizm hareketlerinin olumlu yönde etkilenmesini hedeflediğini, açıklamıştır (İlk Adım, yıl:23, sayı: 7408, 15 Haziran 1985: 1). Bu söyleme uygun olarak Rodos'da *We Are Waiting Our Greek Friends (Yunanlı Arkadaşlarımızı Bekliyoruz)* yazılı afişler açılmış ve Rodoslular festivale davet edilmiştir (Marmaris Postası, yıl:1, sayı: 106, 6 Haziran 1985: 1). 3. Marmaris Festivali'nde Zülfi Livaneli'de 17 Haziran 1985 tarihinde Marmaris Amfi Tiyatro'da sahne almıştır (İlk Adım, yıl:23, sayı: 7410, 17 Haziran 1985: 1). Uluslararası boyut kazanan festivalde Zülfi Livaneli'nin yanı sıra Nükhet

Duru, Emel Sayın, Müjdat Gezen, Perihan Kutman ve Ferdi Özbeğen de sahne almıştır (İlk Adım, yıl:23, sayı: 7412, 19 Mayıs 1985: 1; Marmaris Postası, yıl:1, sayı: 37, 7 Mart 1985: 1). Bu dönemde festivaller oldukça popülerleşmiş ve ilçeler arasında rekabet konusu dahi olmaya başlamıştır (Marmaris Postası, yıl: 1, sayı: 103, 4 Haziran 1985: 1).

Dördüncü Marmaris Festivali 29 Mayıs- 5 Haziran 1985 tarihleri arasında düzenlenmiştir. Daha önceki düzenlenen festivallerin aksine 4. Marmaris Festivali, solistler geçidinden ziyade kültür ve sanat etkinlikleri ile doldurulmuştur (İlk Adım, yıl:24, sayı: 7644, 1 Nisan 1986: 1). Festivalde Emel Sayın, Banu Alkan, Ahu Tuğba, Erol Evgin, Mustafa Topaloğlu, Leman Sam, Merih Akalın ve Atilla Atasoy gibi sanatçılar da sahne almıştır (İlk Adım, yıl:24, sayı: 7686, 26 Mayıs 1985: 1).

Marmaris'te sadece turizm, kültür- sanat festivali düzenlenmemiş, gelişen yatçılık faaliyetleri ile beraber yat festivalleri de organize edilmiştir. İlki 1983 yılında düzenlenen Marmaris Yat Festivali'nin üçüncüsü 1985 yılında düzenlenmiştir. 1985 Marmaris Yat Festivali'ne dünyadan 70'i aşkın yat acentesi katılmıştır (Fethiye, yıl:24, sayı: 9704, 6 Mart 1985: 1). 1986 yılında dördüncüsü organize edilen Marmaris Yat Festivali'ne 200 civarında yat firması iştirak etmiştir. Bu dönemde Libya-Amerika çatışması söz konusu olduğu için Amerika'dan beklenen sayıda katılım gerçekleşmemiştir. 5 Mayıs 1986 tarihinde başlayan ve üç gün süren Marmaris Yat Festivali'nin düzenleme Kurulu Üyesi Doğan Tugay, amaçlarının Türkiye yat turizmin yabancı acentelere tanıtmak olduğunu, belirtmiştir (İlk Adım, yıl:24, sayı: 7670, 7 Mayıs 1985: 1). 1986 yılında düzenlenen festivale Türk karasularında seyir ve limanlarında kalma izinleri genişletilen yabancı yatçılar yoğun ilgi göstermiştir (Marmaris Postası, yıl:2, sayı: 273, 9 Mayıs 1986: 1). 6 Haziran 1987 tarihinde başlaması gereken 5. Marmaris Festivali'ne bazı sanatçılar katılmayacaklarını, açıklamıştır. Ayrıca Festival Yürütme Kurulu Başkanı Kubilay Alpagun da görevinden istifa etmiştir. İçişleri Bakanlığı Kararnamesi ile Marmaris Belediye Başkanı Muharrem Elgin de görevden alınınca Marmaris Festivali'nin yapılamama tehlikesi ortaya çıkmıştır (İlk Adım, yıl:25, sayı: 7599, 15 Haziran 1987: 1). Festival düzenlenmesine karşın oldukça sönük geçmiştir (İlk Adım, yıl:25, sayı: 7614, 30 Haziran 1987: 1).



Muharrem Elgin'in görevden alınmasından sonra, 1988 yılında Marmaris Festivali düzenlenmemiştir (İlk Adım, yıl:26, sayı: 8239, 25 Mart 1988: 1). Marmaris Kaymakamı Lütfi Yiğenoğlu ve Marmaris Belediye Başkanı Hüseyin Gümüştay da festivalin düzenlenmeyeceği yönünde açıklama yapmıştır (İlk Adım, yıl:26, sayı: 8259, 13 Nisan 1988: 1; Marmaris Postası, yıl:4, sayı: 474, 29 Nisan 1988: 1). Yine de bu festival düzenlenmiştir. 5. Marmaris Yat Festivali'ne 10 ülkeden 45 ve Türkiye'den 5 firma iştirak etmiştir (Marmaris Postası, yıl: 3, sayı: 375, 12 Mayıs 1987: 1). 1988 yılında düzenlenen bu festivalde ilk defa yat malzemeleri fuarı da açılmış ve festivale 80 civarında yabancı yat acentesi katılım sağlamıştır (Marmaris Postası, yıl: 4, sayı: 476, 6 Mayıs 1988: 1). Bu dönemde Bodrum, Fethiye ve Marmaris ilçelerinin yanında diğer ilçelerde de turizmi geliştirmeye dair bazı etkinlikler düzenlenmiştir.

Bu etkinliklerden birisi de Milas Turizm ve Sanat Festivali'dir. Ağustos 1982'de düzenlenen 3. Milas Turizm ve Sanat Festivali Milas Ortaokulu ve Menteşe İlkokulu'nun müşterek düzenlediği gece ile sona ermiştir. 1982 yılı öncesinde birkaç güne sığdırılmış olan bu festival 1982 yılında 11 gün sürmüştür ve belediye tarafından organize edildiği için de oldukça canlı geçmiştir. Festivalin civar köy ve kasabalara da kaydırılması ayrı bir heyecan yaratmıştır (Fethiye, yıl: 21, sayı: 8876, 19 Haziran 1982: 1; İlk Adım, yıl: 20, sayı: 6548, 3 Haziran 1982: 1).

25 Şubat 1983 tarihinde 4 Milas Turizm ve Sanat Festivali için toplantı düzenlenmiştir. Milas Kaymakamı İsmet Karadöl'ün başkanlığında yapılan toplantıya Milas Turizm Derneği Başkanı Turhan Görgeç, bazı daire müdürleri ve ilgililer katılmıştır. Toplantıda festival için bir mali bir de basın komitesi oluşturulmuştur. Mali komitenin başına Milas Belediye Başkanı Ünal Çetin, Basın komitesinin başına da Turizm Derneği Başkanı Turhan Görgeç getirilmiştir. Toplantıda festivalin 7 gün olması yönünde karar alınmıştır (İlk Adım, yıl: 21, sayı: 6771, 28 Şubat 1983: 1, 3.; Fethiye, yıl: 22, sayı: 9087, 3 Mart 1983: 1). Milas Turizm ve Sanat Festivali Komitesi, Muğla Tekel Başmüdürlüğü'ne dört ton filtreli sigara siparişinde bulunmuştur. Milas Amblemi olacak paketlerin üzerinde yöreyi sembolize eden zeytin dalı ve baltalı kabı ve Gümüştay fotoğraflarının yer alması planlanmıştır (Fethiye, yıl: 22, sayı: 9120, 10 Nisan 1983: 1) 4. Milas Turizm ve Sanat Festivali, Atatürk Anıtı'na çelenk konulması ve ardından İstiklal Marşı okunması ile başlamıştır. Festival kapsamında

sergiler açılmış, festivali konu edinen konferans verilmiştir (İlk Adım, yıl: 21, sayı: 6858, 11 Haziran 1983: 1).

5. Milas Turizm ve Sanat Festivali, 25- 30 Mayıs 1984 tarihleri arasında düzenlenmiştir. Bu festivalde Türk Sanat Müziği dalında Ayşe Tunalı, Yüksel Karlıdağ; Türk Halk Müziği dalında Özay Gönlüm, Hale Gür ve Emine Akçeşme; hafif batı müziği dalında Çetin Alp, Suna Yıldızoğlu, Müge Filiz, Emel ve Ayşe Eser sahne almıştır. Ayrıca festival süresince Karşıyaka Turizm Derneği Folklor Ekibi de folklor gösterileri sergilemiştir (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7073, 21 Mayıs 1984: 1; İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7076, 24 Mayıs 1984: 1). Diğer taraftan festivale gelir elde etmek için üretilen Milas Festivali Sigaraları satılamamış ve elde kalmıştır. Bunun üzerine Milas Tekel Müdürlüğü sigaraların satılması için bayilere sigaraları alma zorunluluğu getirmiştir. Bayiler de sigaraların kendilerine zorla verilmesinden şikâyetçi olmuştur (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7183, 2 Ekim 1984: 1).

1984 yılında düzenlenen 5. Milas Turizm ve Sanat Festivali'nde sahne alan birçok tanınmış sanatçıya rağmen 400- 600 lira olarak belirlenen yüksek giriş ücretleri yüzünden fazla izleyici çekilememiştir. Festivalin toplam maliyeti 4 milyon lirayı bulmuş ve ortaya 1 milyon liralık bir zarar çıkmıştır. Bu zararın kapatılması için zeytinyağı ve tütün üreticilerinden alacaklarının ödenmesi sırasında bağış adı altında para toplanmıştır (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7084, 2 Haziran 1984: 1).

5- 8 Eylül 1985 tarihleri arasında 6. Milas Turizm ve Sanat Festivali düzenlenmiştir. 6. Milas Turizm ve Sanat Festivali Tertip Komitesi Başkanı Kaymakam Kadri Öner, festival ile ilgili şu değerlendirmeyi yapmıştır: *“Festival daha önceki yıllara göre daha anlamlı ve kaliteli geçmiştir. Bu yıl 6. 'sını düzenlediğimiz Geleneksel Milas Kültür Sanat ve Turizm Festivali 'nin birçok amacı vardır. Örneğin; festivalde Milas 'ın doğal zenginliklerini, büyük ve uzun olan uygarlık geçmişini ve turizm potansiyelini sergilemenin yanında Milas sevgisini yaratmak amaçlanmıştır”* (İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7464, 7 Eylül 1985: 1; Fethiye, yıl: 24, sayı: 9850, 31 Ağustos 1985: 1).

6 Eylül 1989 tarihinde Milas Belediyesi tarafından 1. Milas Kültür Sanat Şenliği düzenlenmiştir. Öyle anlaşılıyor ki; bu şenlik, daha önceden düzenlenen festivallerden bağımsız olarak tertip edilmiştir. Çünkü şenlikte 1. başlığı kullanılmıştır. Bu şenliğin

ilk günü Atatürk Anıtı'nda başlatılmıştır. Festivalin ilk gününde demokrasi konulu bir panel düzenlenmiştir. Panel sonrasında Arif Kemal, Hüsni Özbilgi, Ezginin Günlüğü ve Tolga Çandar birer konser vermiştir. Milas Belediye Başkanı Fevzi Topuz, şenlikle ilgili olarak şu beyanatta bulunmuştur: *"Şenliği sürekli hale getirmek istiyoruz, zenginliklerimizin uluslararası boyutlara taşınması ve Milas halkının kaynaşmasını amaçlıyoruz."* (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 8679, 5 Eylül 1989: 1; İlk Adım, yıl: 27, sayı: 8683, 9 Eylül 1989: 1).

Muğla Merkez İlçede de bazı festivaller tertip edilmiştir. 1. Muğla Sanat ve Kültür Festivali, 25- 27 Mayıs 1984 tarihleri arasında düzenlenmiştir. Düzenlenen festival için Tanıtma Komitesi, Güreş Komitesi, Kanarya Yarışması Komitesi, Muğla Mimarisini Tanıtma Komitesi, Gösteri- Folklor Komitesi, Şahit Komitesi, Karşılama ve Ağırhama Komitesi, Fotoğraf ve Karikatür Yarışması Komitesi oluşturulmuştur (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7018, 15 Mart 1984: 1). Muğla Valiliği ve Muğla Belediyesi'nce desteklenen festival şehir stadında başlamış ve yapılan festival yürüyüşü ile devam etmiştir. Daha sonra Muğla Belediye başkanı tarafından Atatürk Anıtı'na çelenk konmuş ve çeşitli sergi ve etkinliklerle festival devam etmiştir. Festival 27 Mayıs 1984 günü Karabağlar Yaylası'nda düzenlenen şenliklerle son bulmuştur (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7076, 24 Mayıs 1984: 1; İlk Adım, yıl: 22, sayı: 70179, 28 Mayıs 1984: 1).

İlki 25- 27 Mayıs 1984 tarihleri arasında düzenlenen Muğla Sanat ve Kültür Festivali'nin ikincisi 26- 29 Eylül 1985 tarihlerine ertelenmiştir. 1985 yılında yapılacak olan festivalin organizatörlüğü ise, Muğla İşletmecilik Yüksekokulu'na verilmiştir. Muğla Belediye Başkanı Erman Şahin, 1984 yılındaki aksaklıkların yaşanmaması için festival tarihini ertelediklerini ve organizasyonun Yüksekokul Müdürlüğü'ne verilerek sorumluluğun da gençlere yüklendiğini, açıklamıştır (İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7381, 24 Mayıs 1985: 1). 1985 yılında düzenlenen festival Atatürk Anıtı'na çelenk konulması ile başlatılmıştır. Belediye Başkanı Erman Şahin ve Muğla Vali Yardımcısı Fevzi Çobanoğlu'nun konuşmalarının ardından şehirde kortej yürüyüşü düzenlenmiştir. Akabinde sergi açılışları gerçekleştirilmiştir. Daha sonra kukla gösterileri sergilenmiş ve klasik müzik dinletisi yapılmıştır. Son olarak da tiyatro gösterimi yapılmıştır (İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7480, 26 Eylül 1985: 1). Törenlere davetli olan Başbakan Turgut Özal ve Turizm Bakanı Mükerrerem Taşçıoğlu katılmamış

ve etkinlikler de bu yüzden beklenenden sönük geçmiştir (İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7481, 27 Eylül 1985: 1). Törenler sönük geçse de Muğla'nın kültürel değerlerini yansıtan fotoğraf sergileri oldukça başarılı olmuştur. Öyle ki festivalde 7 sergi birden açılmıştır (İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7482, 28 Eylül 1985: 1).

Muğla Valiliği'nce, 1988 yılında Muğla Sanat ve Kültür Şenliği'nin 25 Eylül'de yapılacak halk oylaması nedeniyle 25- 27 Kasım 1988 tarihlerine ertelenmesi istenmiştir. Muğla Belediyesi de bu isteği yerinde bulmayarak festival düzenlemekten çekilmeyi düşünmüştür (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8375, 6 Eylül 1988: 1). Muğla Valiliği de mahalli idarenin desteğini alamadıkları gerekçesi ile 1988 yılında düzenlenecek olan festivali, iptal etmiştir (İlk Adım, yıl: 26, sayı: 8430, 9 Kasım 1988: 1).

Muğla'da düzenlenen festivaller çok yönlü festivallerdir. Bunlardan birisi de Tarihi Türk Evleri Haftası'dır. 6. Tarihi Türk Evleri Haftası, Muğla Belediyesi'nin daveti üzerine 23- 30 Mayıs 1988 tarihleri arasında Muğla'da düzenlenmiştir. Türkiye Tarihi Evleri Koruma Derneği tarafından Muğla'da düzenlenen hafta için, öncelikle kentteki bazı tarihi evlerin fotoğrafları ve kente ait bilgilerin yer aldığı bir broşür hazırlanmıştır (İlk Adım, yıl: 26, sayı: 8280, 11 Mayıs 1988: 1). Haftada, tarihi kentlerin bir bir elden gittiği geride sadece Safranbolu ve Muğla'nın kaldığı değerlendirilmiştir. Muğla ve Safranbolu evlerinin yok olmasının engellenmesi için Koruma Eğilimli Belediyeler Birliği adında bir teşkilatın oluşturulması istenmiştir (İlk Adım, yıl: 26, sayı: 8292, 30 Mayıs 1988: 1).

1988 yılında yapılamayan Muğla Sanat ve Kültür Şenliği'nin Eylül 1989'da yapılması planlanmıştır. Dönemin Muğla Belediye Başkanı Orhan Çakır, festivalin önceki yıllarda olduğu gibi kültür ve sanat içerikli olmasını planladıklarını, belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 8650, 2 Ağustos 1989: 1). Ağustos 1989'da festivalin komiteleri; üst komite, basın- yayın ve halkla ilişkiler komitesi, kültür komitesi, müzik eğlence komitesi, gezi komitesi, araç- gereç ve salon düzenleme komitesi, sportif etkinlikler komitesi olmak üzere oluşturulmuştur (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 8668, 23 Ağustos 1989: 1). 5. Muğla Kültür Şenliği'nin açılışına katılan SHP Genel Başkanı Erdal İnönü, bu iktidar sadece enflasyon getirmede, kültürü de yok etti, demiştir. Açılışta Konuşan Muğla Belediye Başkanı Orhan Çakır, Muğla'nın dününü bugününü, sit alanlarını Karabağlar'ını ve geleneksel yaşamını tanıtmak amacıyla olduklarını, söylemiştir.

Başkan, bu amaca ulaşmak için de şenliğin her yıl tekrarlanacağını, belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 8700, 29 Eylül 1989: 1). Festivalde kadın ve demokrasi konulu bir de panel düzenlenmiştir (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 8701, 30 Eylül 1989: 1).

Ağustos 1990'da Muğla 6. Kültür Şenliği'nin 27- 30 Eylül 1990 tarihlerinde yapılması kararlaştırılmıştır. Muğla Belediye Başkanı Orhan Çakır, şenlikte kültürel birikimin ön plana çıkarılacağını, halkın önerilerinin programın oluşmasında dikkate alınacağını, belirtmiştir. Muğla Valiliği de düzenlenecek olan şenliği destekleyeceğini, açıklamıştır (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 7974, 22 Ağustos 1990: 1). Muğla Belediyesi'nin 27- 30 Eylül 1990 tarihlerinde yapmayı planladığı şenlikler, SHP'nin olağanüstü kurultayı nedeniyle 4- 7 Ekim 1990 tarihlerine ertelenmiştir. Muğla Belediye Başkanı Orhan Çakır, ertelemenin nedeninin panele katılması beklenen gazeteci ve yazarların katılamama ihtimallerinden kaynaklandığını, ifade etmiştir (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 7988, 19 Eylül 1990: 1). Nihayet, 4 Ekim 1990 tarihinde Muğla 6. Kültür Şenliği başlamıştır. Demokrasi yürüyüşü ile başlatılan şenlik, imza günleri, sergi açılışları, sit alanlarına geziler, kişi özgürlüğü- kadın ve demokrasi konulu panel ile devam etmiştir (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 8092, 4 Ekim 1990: 1). Diğer taraftan Muğla Belediyesi, etkinliklerde kullanılması amacı ile bir kültür merkezi inşasına girişmiştir. Yapılmaya başlanan Konakaltı Kültür Merkezi Binası'nın 7. Muğla Kültür Şenliği'ne yetiştirilmesi hedeflenmiştir (İlk Adım, yıl: 28, sayı: 8145, 12 Nisan 1991: 1).

7. Muğla Kültür Şenliği 25- 27 Eylül 1992 tarihleri arasında düzenlenmiştir. Şenlikte, Muğla Belediye Başkanı Orhan Çakır, Muğlalılar olarak öteden beri iddiamız Muğla'mızın bir kültür şehri olması ve zamanla Ege'nin Kültür- sanat- turizm merkezi haline gelebilmesidir, açıklamasını yapmıştır (İlk Adım, yıl: 29, sayı: 8582, 25 Eylül 1992: 1).

Turizmi geliştirmeye yönelik etkinliklerden birisi de turizm haftası kutlamalarıdır. 15 Nisan 1983 tarihinde turizm haftası etkinlikleri Turizm Bakanı İlhan Evliyaoğlu ile Milli Eğitim Bakanı Hasan Sağlam tarafından İzmir'de yapılan törenle açılmıştır (Fethiye, yıl: 22, sayı: 9125, 6- 16 Nisan 1983: 1). Mart 1983'te turizm haftası münasebetiyle Bodrum'da tüm işletmeler %30 oranında indirim yapmıştır. Bodrum'da indirim oranı %30 iken, devletin yapılmasını istediği oran sadece %15'tir. Bu konuda Bodrum Kaymakamı Necati Bilican şu açıklamayı yapmıştır: "*Turistlerin daha rahat*

*olması için çalışmaktayız. Turiste karşı acımasız olanlara biz de acımasız olacağız. Bu yıl Bodrum'da turistlere daha iyi hizmet sunacağız. Temizlik ve ucuzluğu sağlayacağız ve denetleyeceğiz.”* (İlk Adım, yıl: 21, sayı: 6861, 31 Mart 1983: 1; Fethiye, yıl: 22, sayı: 9111, 6- 31 Mart 1983: 1; Merhaba, sahibi: Tülay Uslu, Mart 1983: 1).

Muğla'da 15 Nisan 1984 tarihinde turizm haftası etkinlikleri Atatürk anıtına çelenk konulması ile başlamıştır. İlk ve orta dereceli okulların katıldığı törenlere il yöneticileri de iştirak etmiştir. Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi Müzik Salonu'nda sürdürülen törenler daha sonra Turizm ve Otelcilik Lisesi Salonu'nda devam etmiştir. Törenler müzik salonunda kutlanıldığı sırada Turizm Bölge Müdürü Cemil Zor etkinliğin açılış konuşmasını yapmış, ardından Muğla Valisi Kemal Nehrozoğlu, günün anlam ve önemini belirten bir hitapta bulunmuştur. (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7945, 18 Nisan 1984: 1).

Turizm haftası ilçelerde de kutlanmıştır. Fethiye'deki kutlamanın ilk gününde öğrenciler kortejler halinde gösteriler yapmıştır. Fethiye İlçe Turizm Müdürü Hasan Özer, ilçe merkezinde temizlik kampanyası başlatmıştır (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7049, 23 Nisan 1984: 1). Fethiye'deki kutlamalarda turistik tesislerin hazırladıkları süslenmiş araçlar ile şehirde tur atılmış, ortaokul öğrencileri folklor gösterisi yapmış, Fethiye Turizm Bürosu turistlere ikramlarda bulunmuştur. Halk Eğitim Merkezi'nde turizm konulu bir slayt yapılmıştır. 20 Nisan 1984 akşamında Fethiye Turizm Bürosu, turizm gecesi düzenlemiştir. Diğer taraftan Fethiye'de hafta boyunca temizlik kampanyası düzenlenmiştir. Bu temizlik faaliyetlerinde Amintaş Mezarı temizlenmiş, koylara çöp bidonları bırakılmış, Paspatur çevresi temizlenmiştir. Yine turizm haftası içinde Fethiye Ticaret Lisesi Turizm ve Tanıtma Kolu tarafından yörenin turistik ve tarihi değerlerini anlatan bir kitapçık hazırlanmıştır (Fethiye, yıl: 23, sayı: 9416, 6- 28 Mart 1984: 1; Fethiye, yıl: 23, sayı: 9432, 6- 16 Nisan 1984: 1; Fethiye, yıl: 23, sayı: 9433, 6- 17 Nisan 1984: 1).

15- 22 Nisan 1985 tarihleri arasında Türkiye genelinde düzenlenen turizm haftası etkinlikleri Muğla'da da coşkulu bir şekilde düzenlenmiştir. Etkinliklerde Muğla Kültür ve Turizm Müdürü Cemil Zor'ın kalabalığa hitap etmesinin ardından Muğla Valisi Yücel Bölgen haftanın anlam ve önemini belirten bir konuşma yapmıştır.

Etkinliklerde kütüphaneler tarafından yörenin kültür ve turizm değerlerini ifade eden bir sergi açılmıştır. Muğla Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi ile Ticaret Lisesi tarafından hazırlanan yöre folkloru ile ilgili sergi büyük ilgi toplamıştır. Ayrıca hafta sürecince belediyeler ve turizm sağlık müdürlükleri ortak bir çalışma yürütmüştür. Hafta nedeniyle turistik tesislerde %10 indirim uygulanmış, okullarda turizm köşeleri yapılmış, kentin değişik noktalarına eğitici yazılar asılmıştır (İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7348, 15 Nisan 1985: 1). 1985 yılında Marmaris'teki kutlamalar ise, Lütfi Yiğenoğlu'nun açılış konuşması ile başlamıştır. Akabinde öğrenciler tarafından şiirler ve şarkılar okunmuştur. Yine öğrenciler arasında turizm ve çevre temalı resim yarışması organize edilmiş ve bu eserler değerlendirilmek, üzere Muğla İl Turizm Müdürlüğü'ne gönderilmiştir. 17 Nisan 1985 tarihinde Marmaris Turizm Derneği ve Marmaris Liman Başkanlığı'nın organizatörlüğünde Marmaris Limanı'nda yatçılar ve motorcular liman turu yapmıştır. Etkinliklerde temizlik kampanyası kapsamında yerlerdeki çöp ve sigara izmaritleri toplanmıştır (Marmaris Postası, yıl: 1, sayı: 81, 16 Nisan 1985: 1; Marmaris Postası, yıl: 1, sayı: 82, 17 Nisan 1985: 1).

15- 22 Nisan 1987 tarihlerinde turizm haftası tüm Türkiye'de olduğu gibi Muğla'da da coşku ile kutlanmıştır. Muğla'daki kutlamalar, 15 Nisan saat 10: 00'da Muğla Eğitim Araçları salonunda başlamıştır. Muğla Belediye Başkanlığı, Muğla İl Sağlık Müdürlüğü ve Muğla İl Turizm Müdürlüğü iş birliği ile etkinlikler düzenlenmiştir (İlk Adım, yıl: 25, sayı: 7957, 15 Nisan 1987: 1). Bodrum'daki kutlamalar ise Belediye Meydanı'nda yapılan açılış töreni ile başlamıştır. Törende; Bodrum Kaymakam Vekili Abdurrahman Çumkur ve Bodrum Belediye Başkanı Cevat Bilgiç, turizm haftasının anlam ve önemini belirten birer konuşma yapmıştır. Hafta dolayısıyla Bodrum'da öğrenciler arasında turizm temalı şiir ve kompozisyon yarışması düzenlenmiş ve öğrencilerin Bodrum Müzesi'ni ücretsiz gezmeleri sağlanmıştır. Bir temizlik kampanyasının da yapıldığı etkinliklerde, Bodrum'un muhtelif kesimlerinde turizm haftası ile ilgili pankartlar asılmıştır (Fethiye, yıl: 26, sayı: 10369, 9 Mayıs 1987: 1). Marmaris'teki kutlamalar 15 Nisan 1987 tarihinde başlamış ve 22 Nisan 1987'ye kadar devam etmiştir. Kutlamalarda öncelikle Atatürk Anıtı'na çelenk konmuş, ardından Marmaris Kaymakamı Lütfi Yiğenoğlu turizm haftasının anlam ve önemine değinen bir konuşma yapmıştır. Akabinde, öğrenciler turizm temalı şiirler okumuş ve lise öğrencileri tarafından bir folklor gösterisi yapılmıştır. Kutlamalarda Abdi İpekçi Parkı

ve Yunusların Dostluk Heykeli'nin açılışı da yapılmıştır. Turizm Haftası münasebetiyle ilkokul öğrencileri arasında “bir tatil anısı” temalı kompozisyon yarışması yapılırken, ortaöğretim okulları arasında da fotoğraf ve slayt yarışması yapılmıştır. Okullarda hafta boyunca temizlik ve turizm temalı konferanslar verilmiştir. Camilerde de din görevlileri turizm temalı vaz vermiştir. Marmaris'te bulunan turistik tesisler hafta boyunca %10 indirim uygulamıştır (Marmaris Postası, yıl: 3, sayı: 364, 17 Nisan 1987: 1).

Nisan 1988'in ikinci haftası boyunca turizm haftası etkinlikleri çerçevesinde Fethiye Belediyesi hoparlörlerinden turizm içerikli anonslar yapılmıştır. Fethiye Turizm Büro Müdürlüğü tarafından bir konvoy düzenlenmiş ve bu konvoya turistler de iştirak etmiştir. İlkokul öğrencilerinin folklor gösterisi düzenlediği etkinliklerde bir de turizm gecesi düzenlenmiştir (Fethiye, yıl: 27, sayı: 10598, 22 Nisan 1988: 1). Marmaris'te 1988 yılı turizm haftası etkinlikleri Cumhuriyet Meydanı'nda başlatılmıştır. Hafta nedeniyle resmi ve özel kuruluşlar bayraklarla donatılırken, tekneler de süslenmiştir. Turizm haftası kutlama komitesinin programına göre orta dereceli okul öğrencileri arasında fotoğraf ve slayt, ilkokul öğrencileri arasında turizm temalı kompozisyon ve öğretmenler arasında da slogan yarışması düzenlenmiştir. Ayrıca, Marmaris Halk Kütüphanesi'nde turizmi tanıtan yayınlardan derlenmiş bir sergi açılmıştır. Marmaris Turizm Derneği Başkanı Erol Uysal tarafından lise salonunda turizm temalı bir slayt gösterisi yapılmıştır (Marmaris Postası, yıl: 4, sayı: 471, 16 Nisan 1988: 1). Marmaris Turizm Derneği Başkanı Erol Uysal şöyle bir konuşma yapmıştır: “*Turizm derneği olarak imkânlarımız elverdiğince her daim faaliyette bulunacağız, bu çalışmalardaki başarımız sizlerin ilgisine ve hepimizin dayanışmasına bağlıdır. Turizm için yapılacak her hizmetin ülkemize verilecek taze kan olduğunu ve tüm Marmarislilerin bu bilinç ve inanç içinde olduklarını düşünerek, önce 1988 yılı turizm haftasının sonra da 1988 turizm yılının ülkemiz ve Marmaris'imiz için hayırlı olmasını dilerim.*” (Marmaris Postası, yıl: 4, sayı: 472, 22 Nisan 1988: 1).

Turizm haftası vesilesi ile şehirlerin temizliği de gözden geçirilmiştir. Nisan 1989'da turizm haftası etkinlikleri çerçevesinde boya badana işlerine önem verilmesi istenmiştir. Muğla Valisi Erol Çakır, gelen turistin her şeyden önce temiz ve bakımlı bir Muğla görmek isteyeceğini belirtmiştir. Bu dönemde sahil kentlerinde temizliğe



ayrı bir önem verilmiştir. Çakır, özellikle sahil şeritlerinin çok temiz olmasına özen gösterilmesini istemiştir. Çakır, çöplerin zamanında alınması kadar evlerin dış görünüşlerinin de temiz olması gerektiğini, önemle vurgulamıştır. Vali Erol Çakır'ın çağrısı üzerine özellikle sahil kentlerinde boya ve temizlik seferberliği başlatılmıştır (İlk Adım, yıl: 4, sayı: 471, 19 Nisan 1989: 1).

Muğla'da 1990 yılı turizm haftası etkinlikleri coşkuyla kutlanmıştır. Bu kutlamalar çerçevesinde Nisan 1990'ın 2. Haftasında Fethiye Turizm Danışma Müdürlüğü, bir kortej düzenlemiştir. Bu korteje turizmcilere ait 70 araç katılmıştır. Korteje katılan araçlarda turistler de bulunmuştur (Fethiye, yıl: 29, sayı: 10703, 23 Nisan 1990: 1).

15 Nisan 1992'de turizm haftası Muğla'da yine coşkulu bir şekilde kutlanmıştır. Muğla Turizm Haftası Kutlama Komitesi Başkanı Vali Yardımcısı Erkan Işılğan, Bodrum, Marmaris, Datça, Fethiye ve Dalaman gibi önemli turizm merkezlerinin bulunduğu Muğla'da turizm haftası etkinliklerine yer verileceğini, belirtmiştir. Muğla Merkezde Atatürk Anıtı'na çelenk konulması ile başlayan etkinlikler, Özel İdare Kültür Merkezi'nde Muğla İl turizm Müdürü'nün konuşması ile devam etmiştir. Turizm haftası etkinliklerinde Muğla Valisi Lale Aytaman da bir konuşma yapmıştır. Etkinliklerde Muğla Meslek Yüksekokulu Müdürü Doç. Dr. Serdar Tetik, "*Türk Turizminde Muğla'nın Yeri ve Rolü ve Eğitim*" konulu bir bildiri sunmuştur. Tören daha sonra halk oyunları ve diğer etkinliklerle tamamlanmıştır. Yine hafta boyunca il ve ilçelerin caddelerinde turizm haftası ile ilgili pankartlar asılmıştır. Ayrıca, hafta boyunca PTT'nin damga işlerinde turizm ile ilgili sloganlar kullanılmıştır (İlk Adım, yıl: 29, sayı: 8451, 15 Nisan 1992: 1).

## **5. Muğla'da Turizm Eğitimi**

1980'li yıllarda Muğla'da turizm eğitimi devlet desteği ile sürdürülmüştür. Şubat 1983'te Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'nca Fethiye'ye mutfak ve servis uzmanları göndermiş ve bu uzmanlar tarafından Fethiye Dedeoğlu Restoran'da 15 gün boyunca kurs verilmiştir. Bu kurslara yaklaşık 40 kursiyer kayıt yaptırmış ve kursu tamamlayarak sertifika almıştır (Fethiye, yıl: 22, sayı: 9061, 11 Şubat 1983: 1).

23 Mart 1983 tarihli ve 17996 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan "*Turizm İşletmelerinin Bakanlıkla Birbirleriyle ve Müşterileriyle İlişkileri Hakkında*

*Yönetmelik*'e göre; ilgili bakanlık kurslar açarak, burslar sağlayarak, seminerler, konferanslar düzenleyerek, turizm işletmeleri personelinin görgü, bilgi ve mesleki yeteneklerinin geliştirilmesini sağlayacağı ve turizm işletmeleri bakanlığın anılan eğitim programlarına, öğretim görevlisi sağlayarak staj için öğrenci kabul ederek, eğitim araç ve gereç temininde yardımcı olarak katkıda bulunabileceği, hükmü yer almıştır (Resmî Gazete, sayı: 17996, 23 Mart 1983: 26). Bu yönetmeliğin yürürlüğe girmesinden önce bakanlığın bu tür faaliyetleri yürüttüğü görülmektedir.

Yukarıda aktarılan yönetmeliğin hükümlerine uygun olarak Muğla Valisi Kemal Nehrozoğlu'nun emir ve direktifleri sonucunda Muğla Halk Eğitim Merkez Müdürlüğü'nce Merkez İlçe Halk Eğitimi Başkanlığı Binası'nda Mart 1983'te ahşap turistik eşya yapımı kursu açılmıştır. Yapılacak olan turistik eşyaların turistik sahil beldelerinde ve havalimanında açılacak stantlarda satılması öngörülmüştür. Satışlar sayesinde sonraki yıllarda daha çok öğrencinin eğitilmesini teşvik etmek ve turistik eşya üretiminin artmasını sağlamak, hedeflenmiştir (Fethiye, yıl: 22, sayı: 9089, 5 Mart 1983: 1).

Nisan 1983'te Fethiye Halk Eğitim Merkezi Müdürlüğü'nce iki hafta süren İngilizce kursları düzenlenmiştir. Bu kurslarda turistlerle irtibat halinde olan şoförlere, motorculara, lokantacılara, pansiyonculara ve otelcilere basit düzeyde iletişimlerini sağlayacak nitelikte bir kurs düzenlenmiştir (Fethiye, yıl: 22, sayı: 9118, 8 Nisan 1983: 1, Fethiye, yıl: 22, sayı: 9139, 3 Mayıs 1983: 1).

Mayıs 1983'te ev pansiyonculuğunun gelişmesi ve pansiyonlarda kalan turistlerin ülkelerine iyi izlenimlerle dönmesini sağlamak amacıyla Muğla'nın 5 ilçesinde ev pansiyoncularının katılmasının zorunlu tutulduğu pansiyonculuk eğitim kursu düzenlenmiştir. Kurslar, Muğla Valisi Kemal Nehrozoğlu'nun direktifi ile ilçe Halk Eğitim Merkez Müdürlükleri ve Turizm Müdürlüklerinin iş birliği ile sürdürülmüştür. Bu kurslar için Muğla Valiliği, Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan ev pansiyonculuğu uzmanı talep etmiştir. Kültür ve Turizm Bakanlığı Turizm Eğitim Daire Başkanlığı'na görevlendirilen uzmanlar Bodrum, Datça, Marmaris, Köyceğiz ve Fethiye ilçelerinde pansiyonculuk kurslarını başlatmıştır. Bu beş ilçede pansiyonculuk ile uğraşanlar, bu kurslara katılmıştır. Kurslarda pansiyon işletmeciliği, pansiyon tanzimi, misafir karşılama, günlük gereksinimlere yanıt verme ve pansiyondan ayrılan

müşterilere nasıl davranılacağı konusunda davranış biçimleri bir program halinde anlatılmıştır (İlk Adım, yıl: 21, sayı: 6843, 24 Mayıs 1983: 1). Bu kurslara Fethiye’de 13, Bodrum’da 33, Datça’da 38, Marmaris’te 42, İçmeler ’de 34, Köyceğiz’de 9 olmak üzere 179 kursiyer katılmıştır (Fethiye, yıl: 22, sayı: 9159, 26 Mayıs 1983: 1; Fethiye, yıl: 22, sayı: 9170, 8 Haziran 1983: 1).

Muğla’da turizm eğitimi alanında Muğla Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi’nin ayrı bir yeri vardır. Bu okul, Muğla’da örgün turizm eğitimi veren ilk ortaöğretim kurumudur. Temmuz 1983’te Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi’nde Turizm Bölge Müdürü tarafından bir seminer verilmiştir. Bu seminerle birlikte Muğla ve ilçelerinde turizm gönüllüsü uygulaması başlatılmıştır. Bu uygulamada turizm gönüllülerine 800 lira yevmiye verilmiş ve turizm sezonu boyunca turistik tesislerde çalışmalarını sağlanmıştır. Yapılan bu seminerde yerli ve yabancı turiste iyi davranılması gerektiği anlatılmıştır. Ayrıca, bu seminerin ardından 12 turizm gönüllüsünün iş başı yapması sağlanmış, böylece nitelikli personel eksikliği bir nebze de olsa giderilmiştir (Fethiye, yıl: 22, sayı: 9200, 16 Temmuz 1983: 1).

Aralık 1983’te Muğla Valiliği’nin emri ile daha önceki yılda olduğu gibi turizm hazırlıkları kapsamında Ocak 1984’ten itibaren turizm amaçlı pratik lisan kursları açılmıştır. Kursun amacı yabancılarla muhatap olacak vatandaşlarının dertlerini anlatacak kadar lisan bilmesini, sağlamaktır. Turistle muhatap olacak kamu görevlilerinin zorunlu olarak katılması gereken kurslar hakkında dönemin Muğla Valisi Kemal Nehrozoğlu ilçe kaymakamlıklarına şöyle bir genelge göndermiştir: *“Ülke kalkınmasında vazgeçemeyeceğimiz konuların başında ödemeler açığımızı kapamak için döviz gelirlerimizi arttırmak gelmektedir. Başlıca döviz gelirlerimiz ise tarım ürünlerimizin ihracı, işçi dövizleri ve turizm gelirleridir. Bir turizm kenti olan ilimizde, turizm olgusunun gelişmesine hizmet etmek yöneticilerin ve tüm vatandaşların vazgeçilmez bir ödevi olmalıdır. Turizmin gelişmesinde en etkin araç şüphesiz ki insan faktörüdür. İnsana şekil ve ruh vermenin onu yönlendirmenin en güvenilir yolu ise eğitimidir. Ülkemizi ziyaret eden yabancı turistlerin sayısında her yıl artış sağlayabilmek ve turizm gelirlerini arttırmak, konduğumuz yabancıların ülkemizden iyi izlenimlerle ayrılmasına bağlıdır. Turistler üzerinde olumlu izlenim bırakmanın yolu ise, onların lisanını bilmemiz ve isteklerine güler yüzle, tatlı dille*

*yerine getirebilmektir. Bu amaçla; tüm ilçelerimizde Halk Eğitim Merkezi Müdürlüklerinin organizesinde yabancı turistlerle ilgisi olabilecek kamu görevlilerine mesai saatleri içinde en az 90 saat süreli zorunlu pratik lisan kursları açılacaktır. Daire müdürlerinin yapacakları bir plana göre kurslara katılacak görevliler, kurs sürecince görevli izinli sayılacaklardır. Kursların yeri ve zamanı ilçe kaymakamlarının direktifi altında halk eğitim merkezi müdürlerince tayin edilecektir. Lisan kurslarının Ocak 1984'te başlatılmasını denetim ve takibinin bizzat kaymakamlarca yapılmasını ve kurs sonunda bir sınav yapılarak sonuçtan valiliğimize bilgi verilmesini önemle rica ederim.” (İlk Adım, yıl: 21, sayı: 6950, 21 Aralık 1983: 1, 3).*

Bu dönemde Muğla'da farklı kategorilerde turizm eğitimi verilirken, turizm eğitiminin benimsenmesi amacı ile özendirici bazı ödüller de dağıtılmıştır. Ocak 1984'te Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca Muğla'da Türk turizmini geliştirme çaba ve faaliyetlerine en iyi şekilde hizmet etmek suretiyle katkıda bulunan değişik branşlarda 4 kişiye turizm özendirme ödülü verilmiştir. Garson Zeki Dinç, ev pansiyoncusu Nizamettin Tokcan, aşçıbaşı Halil Köse, ön büro müdürü Ayşe Ergen'e bakanlıkça ödül verilmiştir. Bu tören münasebeti yapılan toplantıda Muğla Valisi Kemal Nehrozoğlu, Muğla Vali Muavini Atakan Sönmez, Turizm Bölge Müdürü Cemil Zor ve bazı daire müdür ve temsilcileri yer almıştır. Turizm Bölge Müdürü Cemil Zor'un açılış konuşmasından sonra Muğla Valisi Kemal Nehrozoğlu, Muğla'nın turizm yönünden önemini belirten bir konuşma yapmıştır (Fethiye, yıl: 23, sayı: 9348, 9 Ocak 1984: 1).

Muğla Valiliği'nin ilçe kaymakamlıklarına gönderdiği kamu personelinin İngilizce kursu alması hakkındaki yönetmelik ilçelerde hemen uygulamaya konmuştur. Bu doğrultuda Ocak 1984'te Fethiye Kaymakamı Metin Ünlü başkanlığında yapılan bir toplantıda Fethiye'de turistlerle iş birliği içinde olan tüm kamu personelinin İngilizce kursu almaları kararlaştırılmıştır. Memurların kursa devam ettiği sürelerde idari izinli sayılmaları kararlaştırılmıştır. Fethiye Halk Eğitim Merkezi tarafından verilecek kurslara; PTT, belediye, sağlık ocağı görevlileri, gümrük personeli, emniyet amirliği personeli ve turizm bürosu görevlileri katılmıştır (Fethiye, yıl: 23, sayı: 9350, 11 Ocak 1984: 1). Mart 1984'te Marmaris'te de kamu görevlileri için bir lisan kursu açılmıştır (Fethiye, yıl: 23, sayı: 9412, 23 Mart 1984: 1).

1980’li yıllarda turizm alanındaki gelişmeye paralel olarak turizm eğitiminde de nicel ve nitel anlamda iyileşme görülmüştür. Bu doğrultuda turizm eğitimi alanında yeni kuruluşlar tesis edilmiştir. Bu kuruluşlardan biri olan TUGEV (Turizm Geliştirme ve Eğitim Vakfı), 1984 yılında eğitim- istihdam dengesinin sağlanması amacı ile kurulmuştur. TUGEV’in ana görevi turizm sektörünün ihtiyacını karşılayacak ülke koşullarına ve uluslararası normlara en uygun eğitim sisteminin belirlenmesi ve yerleşmesi için öncülük etmek, bu alanda eleman yetiştirmek ve bu görevler ile ilgili kurumlar arası koordinasyonu sağlamaktır. Buna ilave olarak TUGEV, turizmi geliştirecek her türlü araştırma yapmak görevini de üstlenmiştir. TUGEV, Dünya Turizm Eğitimi Birliği’nin de üyesi olan bir kuruluştur. TUGEV’in kuruluşundan itibaren turizm eğitiminin içinde olduğu görülmektedir (Dallı, 1992: 321).

Mayıs 1984’te Bodrum ve yöresinde turistik işletmelerde çalışan personele videolu turizm eğitim kursu verilmiştir. Bodrum Halk Eğitim Müdürlüğü ve Turizm Eğitim Merkezi iş birliği düzenlenen eğitim seminerine katılanlara uygulamalı olarak çeşitli konularda bilgi verilmiştir. Yetkililer; çeşitli otel, motel ve restoranlarda çalışmakta olan 50 kişinin kurslara katıldığını açıklamış ve şu demeci vermişlerdir: *“Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından İngiltere’den sağlanan filmler kursiyerlere gösteriliyor. Bu filmler son derece yararlı oluyor. Öğretmenler tarafından açıklamalar yapılıyor. Kursa katılanları çalıştıkları bölüme göre değerlendiriyoruz. Ön büro hizmetlisini ön büroda, mutfak ya da oda görevlisini kendi alanında eğitiyoruz. Amacımız gelen yerli ve yabancı konuklarımıza iyi hizmet vermektir.”* (İlk Adım, yıl: 22, sayı:7074, 22 Mayıs 1984: 1).

Muğla’da turizm eğitimi, değişik etkinliklerle özendirilmiştir. Örneğin; Mayıs 1984’te Fethiye’de “Uluslararası Anlayış Barış ve İş Birliği için Turizm” temalı liselerarası kompozisyon yarışması tertip edilmiştir. Bu yarışma ile öğrencilerin turizme olan ilgisinin artırılması hedeflenmiştir (Fethiye, yıl: 23, sayı: 9450, 7 Mayıs 1984: 1, Fethiye, yıl: 23, sayı: 9453, 10 Mayıs 1984: 1).

1980’li yıllardan itibaren Muğla’da turizm geliştirme projelerinin hayata geçmesi için turizm eğitimi veren yeni ortaöğretim kurumlarının tesisi yönünde girişimler olmuştur. Bu doğrultuda Ağustos 1984’te Köyceğiz Turizm Geliştirme Projesi içinde yer alan Köyceğiz Turizm Meslek Yüksek Okulu’nun yapımı istimlak konusunda Köyceğiz

Belediyesi'nin davayı kaybetmesi ile suya düşmüştür. 1984 yılından önce yapımı belediyeye bırakılan okul arsasının veresiyecileri mahkemeye başvurmuş ve okul yapılmak istenen 12 dönümlük alanın tapu kayıtlarında tarla görünmesinden dolayı mahkeme istimlaki haksız bulunmuştur. Köyceğiz Belediye Başkanı Mehmet Özkaya da basına bu doğrultuda bir bilgi aktarmıştır (İlk Adım, yıl: 22, sayı: 7149, 20 Ağustos 1984: 1).

Kültür ve Turizm Bakanlığı, kısa zamanda yetenekli personel yetiştirmek amacıyla kurulan TUREM tarafından Mayıs 1984'te Muğla'da turizm eğitim kursu düzenlenmiştir. TUREM'in Muğla şubesi tarafından açılan konaklama, yeme içme işletmeleri personeli yetiştirme temel eğitim kurslarına 1984- 1985 eğitim dönemi için kız ve erkek kursiyerler kaydolmuştur. Bu kurslara erkek öğrenciler yatılı, kızlar ise günlük olarak alınmıştır. Kursu alınan erkek öğrencilerde 16 yaşını doldurmuş olma, kız öğrencilerde ise 17 yaşını doldurmuş olma şartı aranmıştır. Bu kurslara evli olanlar ile herhangi bir suça bulaşmış kişilerin kaydı yapılmamıştır (Fethiye, yıl: 23, sayı: 9467, 26 Mayıs 1984 1984: 1).

1980'li yıllarda turizm eğitiminde özellikle de dil eğitiminde İlçe Halk Eğitim Müdürlükleri önemli bir misyon üstlenmiştir. Bu doğrultuda Eylül 1984'te Fethiye Halk Eğitim Müdürlüğü tarafından ücretsiz İngilizce kursu düzenlenmiştir. 3 İngilizce eğitmeni tarafından yürütülen kurslara, Fethiye Belediye Başkanı Muzaffer Dontlu teknik destek sağlama sözü vermiştir. Bu kursların amacı turizm ile uğraşan vatandaşların belli seviye dil öğrenmesini sağlamaktır (Fethiye, yıl: 23, sayı: 9563, 21 Eylül 1984: 1).

Bu yıllarda turizm eğitimi her ne kadar iptidai bir şekilde verilmiş olsa da önemsenmiştir. 1985 yılında Çeşme Turizm ve Tanıtma Müdürlüğü, Çeşmeli Pansiyon sahibi ve işletmecileri için bir İngilizce kursu düzenlemiştir. Çeşme Belediye Başkanı Nuri Ertan İngilizce bilmeyen pansiyon sahiplerinin ruhsatlarının iptal edileceğini belirtmiştir. Müdürlüğün kurs açması ve belediyenin de dil bilmeyen işletme sahiplerinin ruhsatlarını iptal edeceğini açıklaması bu dönemde turizmde dil eğitimine verilen öneme iyi bir örnektir (Fethiye, yıl: 24, sayı: 9748, 28 Nisan 1985: 1).

Yıllar ilerledikçe halk eğitim merkezlerinde düzenlenen dil eğitimlerinde çeşitlenmeler olmuştur. Ekim 1985'te Fethiye Halk Eğitim Merkezi tarafından İngilizce, Almanca ve Arapça dil kursları düzenlenmiştir. 1985 yılında dil kurslarına Arapça da eklenmesi dikkat çekicidir. Zira bu dönemde Fethiye'ye Arap turistler de rağbet etmeye başlamıştır (Fethiye, yıl: 24, sayı: 9887, 14 Ekim 1985: 1).

Şubat 1986'da Milli Eğitim ve Gençlik ve Spor Bakanlıklarından yapılan açıklamaya göre, otelcilik ve turizm meslek liselerinin buldukları illerde eğitim ve turizm sektörü arasında iş birliği yapılmasını sağlamak amacıyla danışma kurulları oluşturulması kararlaştırılmıştır. Bu kurulun vali, il millî eğitim müdürü ve 3 kişilik turizm işletmeleri temsilcisi, il kültür müdürlüğü temsilcisi ve okul müdüründen oluşması, öngörülmüştür. Kurulun amacı; turizm sektörüne insan kaynağını en iyi şekilde yetiştirmeyi sağlamak ve meslek dalları hakkında ilgili bakanlığa teklif götürmektir. Danışma kurulları ayrıca turizmin halk tarafından benimsenmesi için faaliyetler göstermekle de yükümlüdür. Bu uygulama, 1986 yılından itibaren Türkiye'de sadece 8 il ve iki ilçede bulunan turizm meslek liselerinde uygulamaya konmuştur. Bu iller ve ilçeler şöyledir: *“Ankara, Antalya, Bolu, Bursa, Muğla, Tekirdağ, Mersin, İstanbul, Perşembe ve Kuşadası.”* (İlk Adım, yıl: 24, sayı: 7598, 8 Şubat 1986: 1). Burada verilen bilgilerden 1985 yılında Türkiye'de turizm meslek lisesi bulunan il ve ilçe sayısının 10 civarında olduğu görülmektedir.

Eylül 1986'da Kültür ve Turizm Bakanlığı Tanıtma ve Pazarlama Genel Müdürlüğü'nce Muğla, Marmaris, Bodrum, Datça ve Dalaman yerleşim birimlerinde çalışmak üzere İngilizce, Almanca ve Fransızca bilen enformasyon memurları alma kararı alınmıştır. Bu kişilerin işe alımında dil sınavı yapılması ve en az lise veya üniversite mezunu olma şartları aranmıştır (Marmaris Postası, yıl: 2, sayı: 311, 26 Eylül 1986: 1).

1980'li yılların sonlarına gelindiğinde Muğla'da örgün öğretim veren turizm okulları sayısal anlamda yetersizdir. Bu eksikliği gidermek için turizm okullarınca kurslar düzenlenmiştir. Bu doğrultuda Ocak 1987'de Muğla Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi'nde 19273 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Meslek Kursları Yönetmeliği'ne uygun olarak lise mezunları için otelcilik ve turizm kursları düzenlenmiştir. Turistik

tesislerin ihtiyaç duyduğu nitelikli eleman yetiştirmeye hedefleyen kurslara yoğun katılım olmuştur (Fethiye, yıl: 26, sayı: 10277, 22 Ocak 1987: 1).

Muğla'da turizm eğitime ilgili bakanlığın da sürekli katkısı olmuştur. Mayıs 1987'de Bodrum'da Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından iş başı eğitim kursu düzenlenmiştir. Bu kurs; otel, motel, pansiyon ve restoranlarda görevli personelin daha nitelikli hizmet verebilmesinin sağlanması amacıyla düzenlenmiştir. Katılımın ücretsiz olduğu kursta ön büro, kat hizmetleri ve resepsiyon eğitimi verilmiştir. Monitör olarak görevlendirilen 3 uzman 10 gün boyunca kurs vermiş ve bu kursu başarı ile tamamlayanlara başarı belgesi takdim edilmiştir (Fethiye, yıl: 26, sayı: 10380, 22 Mayıs 1987: 1).

Yukarıda verilen ilave eğitimlerden de anlaşılacağı üzere bu yıllarda turizmde nitelikli personel açıkları yaşanmıştır. Örneğin; Antalya Bölgesi'nde 1987 yılı itibari ile 10 bin kalifiye eleman açığı tespit edilmiştir. Yoğun ek eğitimlerle bu açığın kapatılmasına girişimlerine rağmen, eksikliklerin devam ettiğini Antalya Bölgesi raporları ortaya koymaktadır (Fethiye, yıl: 26, sayı: 10486, 30 Eylül 1987: 1).

Halk eğitim merkezlerince verilen yabancı dil kursları da nitelikli eleman eksikliğini kapatmaya yönelik önlemler içinde değerlendirilebilir. 1987- 1988 Öğretim Dönemi'nde Köyceğiz Halk Eğitim Müdürlüğü'nün düzenlediği İngilizce kursuna 57, Ortaca'daki kursa 35, Dalyan'daki kursa 80, Fevziye Köyü'ndeki kursa 56 kişi katılmıştır. Bu kursların katılımcıları ticaret erbabı ve devlet memurlarıdır (Fethiye, yıl: 27, sayı: 10602, 9 Mayıs 1988: 1; Köyceğiz, yıl: 14, sayı: 1101, 15 Nisan 1988: 1).

Ülkede turizmin hızla gelişmesine paralel olarak turizm eğitiminde de reformlara gidilmiştir. 1988 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından Otelcilik, İkrâm ve Turizm Eğitimi Projesi uygulamaya konmuştur. Bu proje ile sektörün ihtiyaç duyduğu insan gücü araştırmasını yapmak ve bu araştırmanın neticesine göre ulusal ölçekli bir turizm eğitim politikası oluşturmak hedeflenmiştir. Bu proje ile TUREM'lerin etkinliği arttırılmaya çalışılmıştır (Doğan, 1992: 223).

Türkiye genelinde uygulanan yeni eğitim projeleri doğrultusunda Muğla'da da girişimler olmuştur. Mart 1988'de Dalaman Açık Cezaevi'nde bulunan yükümlülere



turizm eğitimi verilmesi için bir proje başlatılmıştır. Muğla Cumhuriyet Başsavcısı Ünal Arık başkanlığında başlatılan uygulama ile Türkiye’de turistik tesislerde yaşanan kaliteli personel sıkıntısına bir yandan çözüm getirilmek hedeflenmiş, diğer yandan da hükümlülerin meslek sahibi yapılarak topluma kazandırılması amaçlanmıştır. Bu çalışma ile Dalaman’da 4 bin dönümlük arazi üzerine kurulmuş olan Dalaman Açık Tarım Cezaevi’nin halka açık lokantası yeniden düzenlenmiş ve turizme hizmet vermiştir. Turistlere restoranda hükümlüler hizmet vermiş, sunulan yiyecekler de hükümlüler tarafından üretilmiştir. Böylelikle cezaevinden turizme hizmet projesinin ilk adımı başarı ile uygulanmıştır. İkinci adım olarak Muğla Cumhuriyet Başsavcısı Ünal Arık, Adalet Bakanlığı’na cezaevi arazisinde bir otel kurulmasını önermiştir. Diğer taraftan yerel yöneticilerin cezaevi, turizme kötü örnek oluyor inançlarının tersine, cezaevinin turizme hizmet edeceği ispatlanmıştır. Gerçekten de Dalaman Kaymakamı Salih Şarman ve Dalaman Belediye Başkanı Tuncer Sivri bu cezaevinin turizme zarar verdiği gerekçesiyle dönemin Cumhurbaşkanı Kenan Evren’e bir brifing vermiştir. Kaymakam ve belediye başkanının iddialarının tersine Dalaman Cumhuriyet Savcısı Necmettin Karabacakoğlu ve Muğla Cumhuriyet Başsavcısı Ünal Arık, Dalaman Açık Tarım Cezaevi’nin bir benzerinin Avrupa’da bile bulunmadığını dile getirmiştir (Ortaca, yıl: 1, sayı: 68, 1 Mart 1988: 1).

Bu yıllarda turizm tesisleri de personellerine kurum içi eğitimler vermiştir. 1988 yılında Marmaris’te 4 oteli bulunan bir firma personelinin üç buçuk ay süren bir eğitim programına tabi tutmuştur. Aslında bu otelde çalışan personelin %80’i turizm ve otelcilik yüksekokulu mezunudur. Öyle görülüyor ki, bu kuruluş eğitimin önemini görmüş ve iş gücünün daha üst seviyeye gelmesini hedeflemiştir. Bu kuruluş tarafından her yıl tekrarlanması düşünülmüş olan eğitim çerçevesinde yabancı dil, genel otelcilik, resepsiyon, kat hizmetleri, yiyecek ve içecek bölümü, servis, mutfak, halk ile ilişkiler ve müşteri psikolojisi dersleri verilmiştir (Marmaris Postası, yıl: 4, sayı: 680, 11 Mart 1988: 1).

Muğla Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi, Muğla turizm eğitiminde öncü kuruluş olmanın yanında sosyal faaliyetler de yapmıştır. Bu doğrultuda 25 Aralık 1985 günü Muğla Cezaevi hükümlülerinin yaptığı el işleri Muğla Turizm Meslek Lisesi Salonu’nda sergilenmiştir (İlk Adım, yıl: 23, sayı: 7557, 25 Aralık 1985: 1).

Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından Mayıs 1987’de Bodrum’da turizm personeline işbaşı eğitim kursu düzenlenmiştir. Bu kursa otel, motel pansiyon ve ön büro elemanları katılmış ve kursa yoğun ilgi olmuştur (İlk Adım, yıl: 25, sayı: 7972, 9 Mayıs 1987: 1).

Muğla Anadolu Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi, 1988 yılında öğrencilerine İngilizce hazırlık dersleri vermiştir. Bu okul, Mart 1988’de 1988- 1989 öğretim yılı kayıtları için ön başvuruları almaya başlamıştır. 19 Haziran 1988 tarihinde giriş sınavı düzenlenmiş ve başarılı olan 120 öğrencinin okula kaydı yapılmıştır. Bu okulda resepsiyon, servis ve mutfak olarak üç bölümün bulunduğunu belirten Turizm ve Otelcilik Lisesi Müdürü Uğur Gültekin, yoğun olarak yabancı dil eğitimi verdiklerini ve eğitimlerinin turizm mevsimi ile paralel yürütüldüğünü, belirtmiştir. Bu okullarda eğitim gören öğrenciler nisan- eylül ayları arasında teorik ve uygulamalı eğitimlerini bu alanda hizmet veren turistik tesislerde yapmışlardır. Bu okulun 1988 yılı mezunlarının tamamı Muğla’nın değişik yerlerinde bulunan turistik tesislerde yüksek ücretlerle hizmet vermeye başlamıştır (İlk Adım, yıl: 26, sayı: 8224, 9 Mart 1988: 1).

Muğla’da 18 Nisan 1988 tarihinde saat 11: 00’da Dokuz Eylül Üniversitesi Rektör Yardımcısı Atilla Sezgin yöneticiliğinde turizm haftası münasebetiyle “Turizm Sektöründe Eğitimin Önemi” temalı bir panel düzenlenmiştir. Bu panele kamu görevlilerinin yanında Aydın Turizm ve Otelcilik Yüksekokulu akademisyenleri de katılmıştır (İlk Adım, yıl: 26, sayı: 8257, 16 Nisan 1988: 1). Muğla İşletmecilik Yüksekokulu Salonu’nda düzenlenen bu toplantıda Türkiye’nin en uzun kıyı şeridinin Muğla’da bulunduğu ve bu yüzden turizmde eğitim sorununun Muğla’yı yakından ilgilendirdiği, değerlendirilmiştir. Panelde konuşan Prof. Dr. Atilla Sezgin, üniversiteler ile özel sektör arasında karşılıklı diyalog ve iş birliği ile turizmde eğitim sorununun kısmen çözülebileceğini, işletme fakülteleri bünyesinde bulunan turizm kürsüsünün kaldırılmış olmasının da bir hata olduğunu, belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 26, sayı: 8260, 19 Nisan 1988: 1).

Turizm eğitiminin yaygınlaştırılması için Fethiye’de de ortaöğretim eğitimi veren bir kurumun tesis edilmesi çalışmalarına başlanmıştır. Fethiye Otelcilik ve Turizm Meslek ve Lisesi ve Ticaret Lisesi (500 Öğrenci Uygulama Binası ve Ek Yurt Binası) inşaatı, 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu’nun 35. maddesinin a fıkrasına göre, kapalı

teklif usulü ile ihaleye konulmuştur. Bu ihalenin ilanı, 26 Ocak 1985 tarih ve 18647 sayılı Resmî Gazete’de yayınlanmıştır (Resmî Gazete, sayı: 18837, 9 Ağustos 1985: 53). Adile Mermerci Okulu’nun yapımı 1988 yılında tamamlanmış ve bu okulun Turizm Meslek Lisesi olarak hizmete açılması öngörülmüştür. İnşaatı 1989 öğretim yılına yetiştirilen ve tüm eğitim araçlarına kadar hazırlıkları tamamlanan okulun kesin kabul işlemleri tamamlanamamış, bu yüzden de hizmete açılmamıştır. İnönü Caddesi üzerinde inşa edilen bu okulda turizm eğitimi mi yoksa normal eğitim mi verileceği tartışma konusu olmuştur. Bu konuda Başbakanlık Basın Danışmanı ve gazeteci Can Pulak, olağanüstü bir durum yaşanmadıkça Adile Mermerci Okulu’nun turizm otelcilik ve meslek lisesi olarak hizmet vereceğini, açıklamıştır (İlk Adım, yıl: 26, sayı: 8418, 7 Aralık 1988: 1).

Ocak 1989’da Bayındırlık ve İskân Müdürlüğü, 1985 yılında yapımına başlanan 15 derslikli Fethiye Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi binasının inşaatının bitirildiği ve lisenin eğitim öğretim hizmetleri için hazır halde olduğunu, belirtmiştir. Toplam 938 milyon liralık harcama ile yapılan 5 katlı okul projesinde 15 derslik, 4 laboratuvar, 1 okuma salonu ve idari bölümler bulunmaktadır. Diğer taraftan okul yanına yaptırılan 3 katlı öğrenci yurdunda yatakhane, yemekhane ve mutfak üniteleri bulunmaktadır. Bu okul 1989- 1990 öğretim yılı için hazır hale getirilmiştir. Yörenin turistik tesislerinde görev alacak eğitilmiş personelin, uygulamalı turizm eğitimi almasını hedefleyen bu okul (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 8110, 24 Ocak 1988: 1; Ortaca, yıl: 2, sayı: 156, 27 Ocak 1989: 1), nihayet 1989- 1990 Öğretim Yılı’nda yapılan törenle hizmete girmiştir. Törende konuşan Muğla Valisi Erol Çakır, şu açıklamayı yapmıştır: *“Turizmde sorunu çözebilmek için de eğitime önem vermeliyiz, bu okul 2 milyar liraya mal oldu. Hızlı değişikliklerin yaşandığı bir çağdayız, bu hıza ayak uydurmak zorundayız, bu çağ bilim çağıdır, eğitim çağıdır, turizmde de karşılaştığımız sorunların çözümünde eğitim ve bilimde aramalıyız.”* (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 8727, 30 Ekim 1989: 1).

Bu dönemde turizm eğitimi konusunda bilim adamları görüşlerini farklı platformlarda dile getirmiştir. Şubat 1989’da Uludağ Üniversitesi Balıkesir Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Yüksekokulu Müdürü Doç. Dr. Necdet Hacıoğlu, turizm eğitimi için gerekli araç- gereç ve eğitim elemanları ihtiyaçları konusuna yeteri kadar önem verilmediğini,

ifade etmiştir. Hacıoğlu, turizmde uygulamalı eğitime önem verilmesi gerektiğini de belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 8452, 20 Şubat 1989:1).

Mayıs 1990'da Muğla Valiliği, Millî Eğitim Bakanlığı'nın Fethiye'ye 480 kişilik hizmet içi eğitim enstitüsü kuracağını, olağan basın bülteninde açıklamıştır. Hizmet içi eğitim tesisi adını taşıyacak olan tesiste, üst düzey yöneticilerin kalacağı ve yapının inşasına 7 milyar lira harcanacağı, belirtilmiştir. Bu tesisin yapımı için 1990 yılı bütçesinden 750 milyon lira ayrılmıştır. Millî Eğitim Bakanlığı'nın kırsal bölgelerde okul arzı sıkıntısı varken, bakanlığın böyle bir çalışmaya girmiş olması eleştirilmiştir (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 7899, 22 Mayıs 1990: 1).

1990 yılından itibaren Muğla'da yeni otelcilik ve turizm meslek liseleri tesis edilmiştir. Bu doğrultuda Turgutreis Kasabası'nda da Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi'nin yapılması kararlaştırılmıştır. 1990 yılı bütçesinden okulun proje bedeli olan 800 milyon liralık ödenek sağlanmıştır. Bodrum'da yapılacak olan okulla birlikte Muğla'da ve Fethiye'de bulunan okul ile beraber turizm elamanı yetiştirecek okul sayısı üçe çıkmıştır. Bu dönemde Muğla'da bulunan 143 belgeli ve 9700 adet belediye belgeli tesis bulunmaktadır. Muğla'da turizm amaçlı tesislerin yanı sıra 1489 adet de yat bulunmaktadır. Yetkililer, turistik tesislerin eleman açığının bu okullarda yetişecek elemanlar ile kapatılabileceğini belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 7916, 24 Ağustos 1990: 1).

Bir taraftan yeni turizm eğitim kurumları tesis edilirken, diğer taraftan da eğitim kurumlarının ekipman ihtiyaçları giderilmiştir. Bu doğrultuda Ağustos 1991'de Fethiye Anadolu Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi'ne Millî Eğitim Bakanlığı tarafından 230 milyon lira değerinde bilgisayar ve eğitim ekipmanları gönderilmiştir. Bu sistemin kullanılması için Fethiye Anadolu Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi'nden 5 öğretmen bilgisayar kullanımı öğrenmek amacıyla Ankara'ya gönderilmiş ve 1991- 1992 öğretim yılında coğrafya ve İngilizce derslerinin bilgisayar yardımı ile verilmesi, öngörülmüştür. Fethiye Kaymakamı Sait Eker, Fethiye İlçe Milli Eğitim Müdürü Coşkun Tatar ve daire müdürlerinin katıldığı açılışta konuşma yapan Fethiye Anadolu Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi Müdürü Selami Karadereli, gelen bilgisayarların okulun her türlü işinde kullanılmasının düşünüldüğünü, belirtmiştir. Fethiye Kaymakamı Sait Eker, turizm sektörüne kalifiye ve nitelikli elaman

yetiştirmeyi amaçlayan Fethiye Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi'nin gelişen teknolojinin nimetlerinden faydalanarak daha iyi eğitim vermesi için çalışacaklarını, açıklamıştır (İlk Adım, yıl: 28, sayı: 8239, 7 Ağustos 1991: 1). 1998 yılı itibari ile bu okul 47 öğretmenle 503 öğrenciye eğitim vermektedir (Eren ve Diğerleri, 1998: 123). 2003 yılı itibari ile Fethiye Anadolu Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi'nde 14 derslikte 32 öğretmenle eğitim faaliyetleri sürdürülmüştür. 2003 yılı itibari ile bu okulun 327 ğrencisi bulunmaktadır (Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla, 2003: 125).

Turistik tesislere personel yetiştirilmesinde farklı kurumlar da destek vermiştir. Ağustos 1991'de Muğla İş ve İşçi Bulma Kurumu şube Müdürlüğü, işgücü yetiştirme kursları düzenlemiştir. Bu kurslarda yetişen işgücü bölgede bulunan turistik tesislerde istihdam edilmiştir. Kurum tarafından Ortaca, Marmaris, Fethiye ve Sarıgerme'de açılan kursları başarıyla tamamlayan kursiyerlere mezuniyet belgesi verilmiştir. Üç ay süren kursun sonunda belge dağıtım törenin düzenlenmiştir. Bu törende Muğla Vali Yardımcısı Erkan Işılğan'nın yanı sıra diğer kamu görevlileri de hazır bulunmuştur. Törenin açılış konuşmasını yapan Muğla İş ve İşçi Bulma Kurumu Müdürü Vural Mimtaş, alışmalar ile ilgili şu açıklamayı yapmıştır: *"Kurum hizmetlerini vatandaşın ayağına götürmek için ağdaş bir aylayış içinde çalışma yapıyoruz, bu kursların amacı turizme kalifiye eleman sağlamaktır, bu kurslarda başarılı olan işgücü turizmde istihdam edilmektedir, bu kurslarımız bacasız sanayi olan turizme önemli katkı sağlayacaktır."* İlk Adım, yıl: 28, sayı: 8241, 9 Ağustos 1991: 1).

Kasım 1991'de Muğla Milli Eğitim Müdürlüğü, Marmaris'in İçmeler Kasabası'nda bir otelcilik ve turizm meslek lisesinin açılacağını, deklare etmiştir. Turistik tesislere yetişmiş kalifiye eleman sağlamak amacıyla açılacak olan lisenin binasının yapımına 1991 yılında başlanmış ve lisenin 1993 yılında faaliyete geçmesi, öngörülmüştür. Muğla İl Milli Eğitim Müdürü İhsak Güner, İl Basın Bürosu aracılığı ile Muğla'nın kıyı kentlerinde faaliyet gösteren turistik tesislerde kaliteli eleman açığını kapatmada Muğla Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi'nin yetersiz kaldığını ve bu nedenle yeni bir turizm meslek lisesinin kaçınılmaz olduğunu, açıklamıştır. Bu amaçla Millî Eğitim Bakanlığı, Marmaris'in İçmeler Kasabası'na otelcilik ve turizm meslek lisesi açmayı kararlaştırmıştır. Okulun 20 dönümlük arsa üzerinde 8 bin 710 metre kare alanı kapsayacağı, belirtilmiştir. Bu lise binasının yapımı için 1991 yılı için 11 milyar lira,

1992 ve 1993 yılları için de 5'er milyar lira ödenek ayrılmıştır. İki katlı olarak planlanan okulun 1. Katında sosyal faaliyet üniteleri ile kafeterya, ikinci katta ise lisan laboratuvarları ve okuma salonları planlanmıştır (İlk Adım, yıl: 28, sayı: 8314, 4 Kasım 1991: 1).



## V. BÖLÜM

### 1993- 2000 KOALİSYON HÜKÜMETLER DÖNEMİ

#### 1. Türkiye'nin Turizm Politikası

Türkiye 1990 yıllarından itibaren özellikle siyasal açıdan kötü bir döneme girmiştir. Bu dönem; 1993 yılından itibaren istikrarsızlık, kriz ve dengesiz büyüme sarmalına dönüşmüştür. 1993 yılının ikinci yarısında finans kesiminde başlayan kriz kısa sürede ekonominin tüm kesimlerine sıçramıştır. Yaşanan bu krizler IMF'yi tekrar gündeme getirmiş ve Türkiye'nin IMF'ye bağımlılığını arttırmıştır (Çavdar, 1995: 328, 329). 16 Mayıs 1993 tarihinde Süleyman Demirel Cumhurbaşkanı seçilince boşalttığı Başbakanlık koltuğuna Haziran 1993'te Tansu Çiller seçilmiştir. Tansu Çiller'in başbakanlığı döneminde ekonomik sıkıntılar devam etmiş, Güneydoğu'da yaşanan terör olayları hat safhaya yükselmiş ve sosyal alanda da sıkıntılar yaşanmıştır (Yalçın ve Akbıyık, 2006: 638). Avrupa Birliği ile ilgili raporlar doğrultusunda Türk hükümeti anayasa değişikliği paketi hazırlamış ve Avrupa'ya şirin görünme girişimi sonucunda Anayasa'nın dörtte birini değiştiren bir paket meclisten geçmiştir (Çeçen, 2007: 411). Bu yıllarda dünyada da şaşkıncı gelişmeler yaşanmıştır. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği dağılmıştır. Rusya, yeniden yapılanmaya gitmiştir. Rusya'nın dünyaya açılması ve halkının da alım gücünün artması ile Türkiye'ye 1990'ların sonlarına doğru her geçen yıl daha fazla Rus turist gelmeye başlamıştır (Armaoğlu, 2007: 918- 919). Diğer taraftan Avrupa Birliği'ne üye olmaya çalışan Türkiye, bu doğrultuda her türlü ödünü vermeye devam etmiş, fakat Avrupa'dan daha fazla uzaklaşmıştır. Bu durum uzaklaşan Türkiye'yi, Amerika Birleşik Devletleri'ne yakınlaştırmış, bu da Türkiye'yi Amerika'ya daha bağımlı hale getirmiştir (Çeçen, 2007: 295- 296).

1990'lı yıllarda yaşanan ekonomik sıkıntılara rağmen kalkınma planları yine de uygulanmaya çalışılmıştır. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Programı'nda (1990- 1994); değişik alanlarda turizmin daha cazip hale getirecek teşviklerin yapılması yönünde tedbirler alınacağı, ifade edilmiştir. İş gücünün eğitilmek suretiyle bilgi ve becerilerinin artırılması hedeflenmiştir. Ayrıca, tesislerde doluluk oranlarını artırıcı,

faaliyet mevsimini uzatıcı ve nitelik yükseltici önlemler alınacağı, belirtilmiştir. Yine, bu programda küçük aile işletmelerini teşvik edici önlemlerin alınması yönünde çalışma yapılacağı, ifade edilmiştir. (1990- 1994 Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Programı, 1994: 285).

25 Haziran 1993 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 1 yıl 10 ay iktidarda kalan 50. TBMM (I. Çiller) Hükümeti Programı'nda; uluslararası rekabet gücü yüksek ve verimli bir turizm ekonomisinin geliştirilmesi yönünde adımlar atılacağı, vurgulanmıştır. Programda, turistler için en iyi sosyal ortamın yaratılması ve zenginliklerimizin sağlıklı bir koruma ve kullanım dengesini gözetken bir turizm politikası uygulanacağı, belirtilmiştir. Türkiye'nin uluslararası turizm pastasından payının artırılması ve sürekli kılınması için çeşitli ülkelerdeki turizm pazarlaması faaliyetleri yoğun biçimde yürütüleceği açıklanmıştır. Ayrıca, turizm mevsimini uzatıcı ve turizm coğrafyasını genişletici önlemlerin alınması, planlanmıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP50.htm>).

Türkiye'nin dünya turizm pastasından payını arttırmak amacı ile bu dönemde de turizm iş birliği anlaşmaları imzalanmıştır. Bu doğrultuda 28 Nisan 1993'te Ankara'da Portekiz ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. 21 Haziran 1993'te İstanbul'da Moldova ile Turizm İş Birliği Anlaşması akdedilmiştir. Yine, 22 Haziran 1993'te İstanbul'da Litvanya ile Turizm İş Birliği Anlaşması paraf edilmiştir. 20 Temmuz 1993'te Ankara'da Danimarka ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. 06 Ekim 1993'te Bali'de Endonezya ile Turizm İş Birliği Mutabakat Zaptı paraf edilmiştir. 27 Ekim 1993'te Ankara'da Makedonya ile Turizm İş Birliği Anlaşması yapılmıştır. 17 Kasım 1993'te Londra'da Türkiye'nin de aralarında bulunduğu ülkeler Emta (Doğu Akdeniz Turizm Birliği) anlaşmasını imza etmiştir. 11 Ocak 1994'te Ankara'da Gürcistan ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. 09 Mayıs 1994'te Ankara'da Letonya ile Turizm İş Birliği Anlaşması paraf edilmiştir. 30 Mayıs 1994'te Kiev'de Ukrayna ile Turizm İş Birliği Anlaşması yapılmıştır. 31 Ocak 1995'te Yeni Delhi'de Hindistan ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. 17 Eylül 2002'de aynı ülke ile İstanbul'da Turizm Karma Komisyon I. Dönem Protokolü paraf edilmiştir. 09 Mart 1995'te Ankara'da Filipinler ile Turizm İş Birliği Anlaşması imza edilmiştir. 10 Nisan 1995'te Brezilya ile Turizm İş Birliği Anlaşması akdedilmiştir. 11 Eylül 1995'te Ulan



Batur Şehri'nde Moğolistan ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. 29 Eylül 1995'te Kazablanka'da Memtta (Orta Doğu Ve Akdeniz Seyahat ve Turizm Birliği) Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. Türkiye de bu anlaşmaya imza atan ülkeler arasında yer almıştır. 09 Ekim 1995'te Ankara'da Estonya ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır (<http://teftis.kulturturizm.gov.tr>).

1990'lı yıllarda bir yandan ikili turizm anlaşmaları yaparak Türkiye'nin dünya turizminden aldığı pay arttırılmaya çalışılmış, diğer yandan da turizm mevzuatı alanında düzenlemelere gidilmiştir. Bu doğrultuda “Turizm İşletmelerine Personel Yetiştirme Temel Eğitim Kursları Yönetmeliği”, gözden geçirilerek yeniden düzenlenmiş ve 4 Haziran 1995 tarihli ve 22303 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe konmuştur. Yeniden düzenlenen yönetmelikle ön büro, resepsiyon memuru yardımcılığı, yiyecek ve içecek servisi, restoran ve bar komiliği, yiyecek üretimi, aşçı yardımcılığı, kat hizmetleri, kat ve oda görevlisi alanlarında TUREM tarafından kurslar verilmesi planlanmıştır (Resmî Gazete, sayı: 22303, 4 Haziran 1995: 2). Yapılan bu düzenlemeden yaklaşık olarak 10 yıl sonra TUREM'ler, milli eğitime devredilmiştir. Turizm Eğitim Merkezleri 03 Şubat 2006 tarih ve 26069 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak Yürürlüğe giren 5450 sayılı ve 29 maddeli “Kamu Kurum ve Kuruluşlarına Bağlı Okulların Millî Eğitim Bakanlığına Devredilmesi ile Bazı Kanunlarda ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” ile Millî Eğitim Bakanlığı'na devredilmiştir (Resmî Gazete, sayı: 26069, 3 Şubat 2006: 1).

Bu arada 1996 yılında yeni bir kalkınma planı devreye girmiştir. Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Programı'nda (1996- 2000); turist ziyaretinin sayı ve dönemlere yayılış bakımından arttıracak önlemler alınacağı, belirtilmiş ve Akdeniz-Ege Turizm Altyapısı ve Kıyı Yönetimi (ATAK) projesinin hızla uygulanması için gerekli düzenlemeler yapılacağı, ifade edilmiştir (Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Programı, 2000: 162- 163). Bu dönemde iktidara gelen hükümetlerin programları, yedinci kalkınma programı ile paralellik göstermiştir. 6 Mart 1996 tarihinde iktidara gelen ve 4 ay iktidarda kalan 53. TBMM (II. Yılmaz) Hükümeti Programı'nda; Türkiye'nin yurtdışında tanıtılması için, etkin ve kapsamlı bir kampanya yürütüleceği, belirtilmiştir. Ayrıca, turizmin, mevsimlik ve coğrafi dağılımını çeşitlendirmek ve dış

pazarda yeni potansiyel alanlar yaratılacağı, belirtilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP53.htm>). 28 Haziran 1996 tarihinde iktidara gelen ve 2 yıl yönetimde kalan 54. TBMM (Erbakan) Hükümeti Programı'nda; turizmin gelişmesine azami özen ve gayret gösterileceği, açıklanmıştır. Bu doğrultuda turizmimizin tanıtılması, çeşitlendirilmesi ve iç turizmin geliştirilmesi amacıyla uygun yatırımların oluşturulmasına, pazarlama imkanlarının geliştirilmesine özen gösterileceği, ifade edilmiştir. Yine, turizmin gelişmesiyle ortaya çıkan Talih Oyunları İşletmelerinin, sosyal hayatımızda bozulmaya yol açmasının engelleneceği, ifade edilmiştir. (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP54.htm> ).

Turizmde yeni dış pazarlar yaratma doğrultusunda, turizm iş birliği anlaşmaları imzalama politikası sürdürülmüştür. 06 Mayıs 1996 tarihinde Ankara'da Tacikistan ile Turizm İş Birliği Anlaşması yapılmıştır. 19 Haziran 1996'da Ankara'da Hırvatistan ile Turizm İş Birliği Anlaşması akdedilmiştir. 24 Temmuz 1996'da Ankara'da Belarus ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır (<http://teftis.kulturturizm.gov.tr>). 15 Nisan 1997'de Ankara'da Tataristan ile Turizm İş Birliği Anlaşması yapılmıştır. Aynı ülke ile 19 Haziran 1998'de Kazan'da Turizm Karma Komisyon I. Dönem Protokolü paraf edilmiştir. 30 Nisan 1997'de Lefkoşa'da Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile Turizm İş Birliği Mutabakat Zaptı paraf edilmiştir. Bu mutabakat zaptı 11 Ekim 2001'de Lefkoşa'da yenilenmiştir. 07 Mayıs 1997'de Varşova'da Polonya ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. 19 Eylül 1997'de İstanbul'da Malta ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. Yine aynı ülke ile Turizm Karma Komisyonu I. Dönem Protokolü 18 Şubat 1999'da İstanbul'da paraf edilmiştir. 11 Mart 1999'da Sinaia Şehri'nde Türkiye- Bulgaristan- Romanya Üçlü Turizm Anlaşması yapılmıştır. 29 Haziran 1999'da Ankara'da Küba ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. 16 Temmuz 1999'da Gazze'de Filistin ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. 18 Ekim 1999'da Karakas'da Venezüella ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. 19 Aralık 1999'da Hartum Şehri'nde Sudan ile Turizm İş Birliği Anlaşması yapılmıştır. 23 Haziran 2000'de Ankara'da Güney Afrika ile Turizm İş Birliği Anlaşması imzalanmıştır. 07 Eylül 2000'de Ankara'da Yemen ile Turizm İş Birliği Anlaşması yapılmıştır. 23 Mayıs 2003'te Atina'da Türkiye'nin de aralarında bulunduğu ülkeler (Arnavutluk, Bulgaristan, Hırvatistan, Yunanistan, Makedonya, Romanya, Bosna-Hersek, Sırbistan ve Türkiye), Güneydoğu Avrupa Ülkeleri Turizm

İş Birliği Mutabakat Zaptı'nı imzalamışlardır (<http://teftis.kulturturizm.gov.tr>). Türkiye, turizm iş birliği anlaşmaları yapma veya bu anlaşmaları yenileme politikalarını 2000 yılı sonrasında da sürdürmüştür. Bu anlaşmaların yapılmasındaki ana hedef dünya turizminden daha fazla pay elde edilmesidir.

30 Haziran 1997 tarihinde iktidara gelen ve 1 yıl 10 ay yönetimde kalan 55. TBMM (III. Yılmaz) Hükümeti Programı'nda; verimli bir turizm ekonomisinin geliştirilmesi, doğal ve kültürel değerlerin korunmasının temel amaç olduğu, ifade edildi. Ayrıca turizmin mevsimlik ve coğrafi dağılımını iyileştirmek ve dış pazarlarda değişen tüketici tercihleri de dikkate alınarak yeni potansiyel alanlar yaratmak amacı ile golf, kış, dağ, yayla, termal, sağlık, yat, karavan, kurvaziyer, kongre ve eğlence turizmini geliştirme faaliyetlerine devam edileceği belirtilmiştir. Programda; turizm hareketlerinin yoğunlaştığı bölgelerde yerel yönetimlerin ve halkın turizm ile ilgili kararlara katılmasının sağlanacağı ve turizm bölgelerinin alt ve üstyapısının iyileştirilmesinde teknik önlemlere ağırlık verileceği, belirtilmiştir. Bu doğrultuda Akdeniz-Ege Turizm Altyapısı ve Kıyı Yönetimi (ATAK) projesinin hızla uygulanması için gerekli düzenlemelerin yapılacağı açıklanmıştır. Ayrıca, sektörde hizmet kalitesinin yükseltilmesi için sertifikasyon sistemine geçilmesinin sağlanacağı belirtilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP55.htm>). 11 Ocak 1999'da iktidara gelen ve yaklaşık 5 ay yönetimde kalan 56. TBMM (IV. Ecevit) Hükümeti Programı'nda; turizm yatırımları ile ilgili bir ibareye rastlanamamıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP56.htm>).

1990'lı yılların sonuna gelindiğinde Türk turizm mevzuatı belli bir olgunluğa ulaşmış, bu tarihlerden itibaren bu alanda kanunlar yerine sadece yönetmelikler çıkarılması yoluna gidilmiştir. Bu doğrultuda 40 maddeden müteşekkil olan "Turizm Bakanlığı Personeli Görevde Yükselme Yönetmeliği", 5 Aralık 1999 tarihli ve 23897 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu yönetmeliğin amacı; Turizm Bakanlığı personelinin görevde yükselmelerine ilişkin usul ve esasları belirlemektir (Resmî Gazete, sayı: 23897, 5 Aralık 1999: 128- 138).

4848 numaralı ve 16 Nisan 2003 kabul tarihli "Kültür ve Turizm Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun", 29 Nisan 2003 tarihli ve 25093 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Kanun, 40 daimî ve 6 geçici maddeden

müteşekkildir. Bu kanunun amacı; kültürel değerleri yaşatmak, geliştirmek, yaymak, tanıtmak, değerlendirmek ve benimsetmek, tarihî ve kültürel varlıkların tahribini ve yok edilmesini önlemek, yurdun turizme elverişli bütün imkânlarını ülke ekonomisine olumlu katkı sağlayacak şekilde değerlendirmek, turizmin geliştirilmesi, pazarlanması, teşvik ve desteklenmesi için gerekli önlemleri almak, kültür ve turizm konularıyla ilgili kamu kurum ve kuruluşlarını yönlendirmek ve bu kuruluşlarla işbirliğinde bulunmak, yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları ve özel sektör ile iletişimi geliştirmek ve işbirliği yapmak üzere Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın kurulmasına, teşkilât ve görevlerine ilişkin esasları düzenlemektir (Resmî Gazete, sayı: 25093, 29 Nisan 2003: 1- 8).

4957/2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun 3'üncü maddesinde tanımlanan turizm merkezlerinde her ölçekte imar planlarının yapılması, yaptırılması ve resen onaylanması ve tadil edilmesine ilişkin işlemleri düzenlemek amacı ile "Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgelerinde ve Turizm Merkezlerinde İmar Planlarının Hazırlanması ve Onaylanmasına İlişkin Yönetmelik", 3 Kasım 2003 tarihli 25278 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir (Resmî Gazete, sayı: 25278, 2 Kasım 2003: 1).

"Turizm Tesislerinin Belgelendirilmesine ve Niteliklerine İlişkin Yönetmelik", Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın 5 Nisan 2005 tarihli ve 42424 sayılı yazısı üzerine, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun 37'nci maddesinin A bendine göre, Bakanlar Kurulu'nca 10 Mayıs 2005'te kararlaştırılmıştır. Bu yönetmelik, yeni turizm tesisi türlerinin gelişmesine olanak sağlanması, mevcut turizm işletmelere ait tesislerin geliştirilmesi, turizm tesislerinin asgari niteliklerinin belirlenmesi, bu tesisler arasında standart birliğinin sağlanması ve kalitenin yükseltilmesi amacı ile çıkarılmıştır (Resmî Gazete, sayı: 11452, 21 Haziran 2005: 1).

14 Mart 2003 tarihinde iktidara gelen ve 4 yıl 5 ay yönetimde kalan 59. TBMM (Erdoğan) Hükümeti Programı'nda; Türkiye'nin büyük bir turizm potansiyeline sahip olduğu belirtildi. Hükümetin, Türkiye'nin bu potansiyelinin tamamını turizmin hizmetine sunmak için bilinçli çalışma yapılması gerektiği ifade edildi. Türkiye'de turizm gelirlerinin artırılması ve turistik bölgelerin çeşitlendirilmesi ve turizm potansiyelimizin etkin bir biçimde tanıtımına bağlı olduğu değerlendirildi. Bu

kapsamda turizm ülkesi olarak “Türkiye” markasının oluşturulmasına dönük tanıtma projelerine önem verileceği ve bu projelerin özellikle dış ticaret ve yabancı sermaye politikalarıyla koordinasyonunun gözetileceği açıklandı. Ülkemizin zengin turizm potansiyeli harekete geçirilerek, dünya turizm pastasında önemli bir yer tutan iş-kongre, fuar, spor ve kültür turizmi alanlarında, dinlence turizminde ülkemizin zengin turizm potansiyelini geliştirecek adımlar atılacağı ifade edildi (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP59.htm>).

Yapılan yeni atılımlar ve düzenlemeler ile Türk turizmi 2000 yıllarına büyük bir canlılık ile girmiştir. 2003 yılında Başbakanlık görevine gelen Recep Tayyip Erdoğan, sürekli gelişen bir Türkiye düsturu ile, önemli birçok reform paketini kısa süre içinde uygulamaya koymuştur. Yapılan düzenlemelerden Türk turizmi de nasibini almış ve turizmde 2003- 2010 yılları arasında büyük gelişmeler yaşanmıştır. Yaşanan bu gelişmeler hükümet programlarına da yansımıştır. 6 Temmuz 2011 tarihinde iktidara gelen ve 3 yıl 2 ay yönetimde kalan 61. TBMM (III. Erdoğan) Hükümeti Programı’nda; iktidarları dönemindeki dokuz yıllık kazanımlardan hareketle, 2023 yılında Dünyanın en büyük 10 ekonomisi arasına girmeyi hedeflediği, belirtmiştir. Bu programda, turizm sektörünün son yıllarda hızla büyüdüğü, 2002 yılında Türkiye’ye gelen turist sayısı 13,3 milyon kişi, turizm gelirleri ise 11,9 milyar dolar iken, 2010 yılında turist sayısı 28,6 milyon kişi ve turizm gelirleri ise 20,8 milyar dolara yükseldiği, ifade edilmiştir. Kültür ve Turizm Bakanlığı’ndan belgeli yatak sayısı 2002 yılında, 396 bin iken, 2010 yılında 610 bine; 115 olan kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgesi sayısı ise 222’ye ulaşmıştır. Bu programda; turizm gelirini istikrarlı bir şekilde artırmayı öngören Türkiye Turizm Stratejisi’nin hazırlanarak uygulamaya konulduğu, ifade edilmiştir. Üçüncü Erdoğan Hükümeti Programı’nda; 2023 turizm perspektifinde 50 milyar doları aşan bir turizm geliri hedeflenmiş ve Türkiye’nin termal turizm ve sağlık turizmi konusunda önemli bir destinasyon olması için çalışılacağı, belirtilmiştir. Tüm hedeflerin gerçekleşmesi için, öncelikle turistik merkezlerin altyapılarının ve yollarının ivedi bir şekilde tamamlanacağı, açıklanmıştır. (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP61.htm> )

## 2. Ulaşım

### 2.1. Karayolu Ulaşımı

Lale Aytaman'ın Muğla Valiliği Dönemi'nde (1991- 1995), Muğla'da ulaşım ağının düzenli bir şekilde işlemesi yönünde önlemler alınmıştır. Bu doğrultuda Muğla-Marmaris ve Muğla- Milas yolundaki tehlikeli virajların ıslahı, Dalaman güzergâhındaki karayolunun genişletilmesi, Göcek Tüneli'nin yapımı, Datça Yolu'nun genişletilmesine öncelik verilmiştir. Lale Aytaman, Datça Yolu'nun ıslahı ve genişletilmesi için sayısız girişimlerde bulunmuş, hatta bir dönem Bayındırlık Bakanlığı yapmış olan Onur Kumbaracıbaşı'ya durumun acilen çözülmesi gerektiğini izah etmiş, fakat olumlu bir yanıt alamamıştır. Valinin tükenmez girişimleri neticesinde Datça Yolu turizm ödenekleri ile ıslah edilmiştir. Bu sayede 2000 yıllarından itibaren Datça'ya yer yer genişletilmiş asfalt bir yoldan gidilebilmiştir (Aytaman, 2008: 164).

Muğla, kış aylarında sakin bir şehir görünümdeyken, yaz aylarından durum çok daha farklıdır. Yoğun trafik, diğer aksaklıklar ile bir araya geldiği zaman can kayıplarına neden olmuştur. Bu kötü hadiselerin ortadan kaldırılması için yol şeritlerinin yaz gelmeden çizilmesi, uçurum kenarında bulunan kırık dökük yol korkuluklarının tamir edilmesi gerekmiştir. Yol bakımı için gerekli olan malzeme ihale yoluyla alındığı için, sezona zor yetişmekte ve tatil trafiği başladıktan sonra devreye sokulabilmektedir. Bu bürokratik sorunların üstesinden gelmek için Lale Aytaman, sürekli ilgilerle temas halinde olmuştur (Aytaman, 2008: 164- 165).

Devlet eliyle yol yapım ve onarım çalışmaları devam ederken, bazı sıkıntılarla da karşılaşmıştır. 10 Aralık 1992 tarihinde Marmaris'e metrekaresine 466,6 kg yağış düşmüş ve sel felaketi yaşanmıştır. Olayda 3 otomobil denize sürüklenmiş, 60 otomobil ve 700 civarında işyeri ve ev büyük hasar görmüştür. Yetkililerin verdiği malumata göre, Marmaris'in toplam zararı 2 trilyon lira'dır (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8718, sayfa:1, 13 Mart 1993:1). Bu doğal afetin ardından 1993 yılı turizm sezonunun açılışında Marmaris ve Bodrumlu turizmcileri, ilçe merkez yollarının delik deşik olması telaşa sürüklemiştir. 1992- 1993 kışında sel felaketinden büyük zarar gören Marmaris'te altyapı işlerinin yavaş yürümesi turizmcileri korkutmuştur. Yıllık turizm

gelirlerinin 1 Milyar doların üzerinde olduğu Marmaris'te, turizmciler rezervasyon iptalleri yaşanması ihtimalinden endişe duymuşlardır. Sel neticesinde Marmaris'te yeni yapılan kanalizasyon patlamış, su ve elektrik altyapısının bir bölümü kullanılamaz hale gelmiştir. Hükümet altyapı zararının giderilmesi için 16 milyar lira ödenek göndermiştir. Muğla Valisi Lale Aytaman, Marmaris'e giderek yapılan çalışmaları incelemiştir. Marmaris Belediye Başkanı İsmet Karadiñ, İçmeler Belediye Başkanı Zeki Eren ve Armutalan Belediye Başkanı İsmet Çakıroğlu'ndan bilgi alan Lale Aytaman, çalışmaların zamanında bitirilmesi için her türlü çabanın gösterilmesini istemiştir (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8718, sayfa:1, 13 Mart 1993: 1).

Bu sırada Turizm Bakanı, belediyenin işlerine müdahale edilemeyeceği yönünde bir açıklama yapmıştır. Hükümet ise, Marmaris'e yapılan yardımı 30 milyar liraya çıkararak yaraların bir an önce sarılmasını hedeflemiştir. Fakat yapılan yardımlara rağmen, 1993 turizm sezonunun açılmasına bir ay kaldığı halde Marmaris hâlihazırda bir şantiye görünümündedir. Başta belediye ekipleri olmak üzere karayolları ekipleri, devlet su işleri ekipleri ve köy hizmetleri ekipleri Marmaris'i eski güzelliğine kavuşturmak için çalışmalara devam etmiştir. Marmaris Belediye Başkanı İsmet Karadiñ, çalışmalar doğrultusunda 4,9 km uzunluğundaki Marmaris sahil bandının, Adaağzı'ndan getirilen kumla düzenleneceğini ve tüm cadde ve sokaklara parke taşı döşeneceğini, belirtmiştir (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8718, sayfa:1, 13 Mart 1993: 1). Yapılan yoğun çalışmalar neticesinde Marmaris, büyük ölçüde eski haline döndürülmüştür.

25 Haziran 1993 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 1 yıl 10 ay iktidarda kalan 50. Türkiye Büyük Millet Meclisi (I. Çiller) Hükümeti Programı'nda; ulaştırma projelerinin orta ve uzun vadeli bakış açısı içinde iç ve dış finansman imkânları göz önünde bulundurularak planlanacağı, belirtilmiştir. Fakat I. Çiller Hükümeti Dönemi'nde Muğla'da yol yapım ve onarım faaliyetlerinde önemli bir çalışma yapılmamıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP50.htm>).

Bu yıllarda ulaşım sıkıntısı yaşamış bir diğer şehir de Bodrum'dur. Bodrum Belediye tarafından 1990 yılından itibaren sürdürülen kazı çalışmalarına 1993 yılında PTT ve TEK'in kazı çalışmaları da eklenince ilçede yürümek dahi imkânsız hale gelmiştir. Bodrum'da çalışmalar vesilesi ile aynı yıl içerisinde aynı yol üç defa kazılıp, üç defa

asfaltlanmıştır. Yaşanan altyapı sorunları ile ilgili dönemin Turizm Bakanı Abdülkadir Ateş şu açıklamayı yapmıştır: “*Bodrum ve Marmaris’teki sorun yerel yönetimlerin sorunudur. Oradaki sorun bizi ilgilendirmez. Zamanı gelince belediye başkanları çukurları kapatır. Onlara müdahale edemeyiz*” (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8692, sayfa:1, 22 Şubat 1993: 1).

İlçelerde yaşanan ulaşım sıkıntılarının giderilmesi çalışmalarının yanında köy yollarının da iyileştirilmesi elzem olmuştur. Bu yıllarda Muğla’ya bağlı köylerin sakinlerinin asfalt yola olan talebi artmaya başlamıştır. Bu nedenle Muğla İl Özel İdaresi bu alana büyük kaynaklar tahsis etmiş ve 3700 km uzunluğundaki köy yolu ağının kısa zamanda asfaltlanması hedeflenmiştir (Cumhuriyetin Yetmişbeşinci Yılında Muğla, 1998: 119). Bu doğrultuda 1994 yılında Muğla köy yollarına 10 milyar 957 milyon lira harcama yapılmış ve 74 km köy yolu asfaltlanmıştır. 1995 yılında Muğla köy yollarına 20 milyar 149 milyon 11 bin 616 lira harcama yapılmış ve 141 km köy yolu asfaltlanmıştır. 1996 yılında Muğla köy yollarına 78 milyar 410 milyon lira harcama yapılmış ve 171 km köy yolu asfaltlanmıştır. 1997 yılında Muğla köy yollarına 298 milyar 465 milyon 532 bin lira harcama yapılmış ve 141 km köy yolu asfaltlanmıştır. 1998 yılında Muğla köy yollarına 78 milyar 410 milyon lira harcama yapılmış ve 188 km köy yolu asfaltlanmıştır (Cumhuriyetin Yetmişbeşinci Yılında Muğla, 1998: 98).

5 Ekim 1995 tarihinde iktidara gelen ve sadece 25 gün iktidarda kalan 51. Türkiye Büyük Millet Meclisi (II. Çiller) Hükümeti Programı’nda; karayollarında yapılan iyileştirme ve yeni hat projelerine değinilmiş ve 1995 Karayolu Yap- İşlet Devret (YİD) proje stokunda toplam 21 adet proje olduğu açıklanmıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP51.htm>). 30 Ekim 1995 tarihinde iktidara gelen ve 7 ay iktidarda kalan 52. TBMM (III. Çiller) Hükümeti Programı’nda; yine karayolu YİD proje stokunda toplam 21 adet proje olduğu ve yapılmakta olan diğer yol faaliyetlerinden bahsedilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP52.htm>). 6 Mart 1996 tarihinde iktidara gelen ve 4 ay iktidarda kalan 53. Türkiye Büyük Millet Meclisi (II. Yılmaz) Hükümeti Programı’nda; ulaştırma hizmetlerinin sağlıklı bir yapıya kavuşturulmasına, önem verileceği ve bu doğrultuda 2000 yılına kadar, beton asfalt yol uzunluğunun arttırılacağı ve iyileştirileceği ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP53.htm>).



28 Haziran 1996 tarihinde iktidara gelen ve 1 yıl yönetimde kalan 54. Türkiye Büyük Millet Meclisi (Erbakan) Hükümeti Programı'nda; ulaştırma hizmetlerinin sağlıklı bir yapıya kavuşturulmasına ve bu doğrultuda altyapılarının geliştirilmesine önem verileceği belirtilmiştir. Programda ayrıca, ulaştırmada kapasitenin etkin kullanılması ve ulaşım kanalları arasında bağlantının sağlanması amacıyla bir "Ulaştırma Ana Planı" hazırlanacağı ve bu plan çerçevesinde çalışmalara hız verileceği, açıklanmıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP54.htm>). Yine, trafik anarşisinin önüne geçmek için yasal düzenlemeler yapılacağı, açıklanmıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP54.htm>). 30 Haziran 1997 tarihinde iktidara gelen ve 1 yıl 10 ay yönetimde kalan 55. TBMM (III. Yılmaz) Hükümeti Programı'nda; ulaşım altyapısının yetersiz olduğu, ifade edilmiştir. Programda, kalkınmaya ivme kazandıracak karayolu, hava ve deniz yolları ağının ve bunların terminallerinin geliştirilmesine önem verileceği, belirtilmiştir. Ayrıca, Akdeniz sahil yolları ve bağlantılarının bitirilmesine gayret gösterileceği, açıklanmıştır. Yine, trafik güvenliğinin sağlanması yönündeki hizmetlere ağırlık verileceği, telaffuz edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP55.htm>).

1996 yılında uygulamaya konulan yedinci kalkınma planında da bu dönemde iktidara gelen hükümetlerin programları ile örtüşen söylemler yer almıştır. Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Programı'nda (1996- 2000); ulaşım yatırımlarının toplam yatırımlarda önemli bir yer tuttuğu, belirtilmiştir. Programda, karayolu güvenliğini artırıcı tedbirlerin alınacağı, dile getirilmiştir (Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Programı, 2000: 147- 148).

Hükümet programlarında yer alan yolların durumlarının iyileştirilmesi söylemlerine uygun olarak 1997 yılın içerisinde Muğla'nın önemli turizm merkezlerini birleştiren 286 km'lik köy yolları asfaltlanmıştır. Yapılan işlemler için 1997 yılı içinde 1 trilyon 100 milyar harcama yapılmıştır. Muğla Valisi Cemil Serhatlı, 1998 yılında köy yollarının yapım ve onarım çalışmaları için 837 milyar lira ödenek ayrıldığını, açıklamıştır. Cemil Serhatlı, köy yollarının turizm şehri Muğla'ya yakışır hale getirilmesini hedeflediklerini, belirtmiştir (Muğla, yıl: 1, sayı: 297, sayfa:1, 21 Ocak 1998: 1).

Temmuz 1998'de Dalaman Havalimanı'na havayolu ile gelen turistlerin güvenli bir şekilde Marmaris'e ulaşabilmeleri amacıyla Muğla Valiliği tarafından Dalaman-Gökova arasında kalan çift şeritli yolun, dört şeride çıkarılması yönünde karar alınmıştır. Muğla Valisi Cemil Serhatlı imzalı karar, mevcut yol altyapısının trafik yoğunluğunu kaldırmadığı notu ile Karayolları Genel Müdürlüğü'ne gönderilmiştir. Valilik, yaptıkları teklifin ivedilikle ele alınmasını ve duble yol yapımının yatırım programına dahil edilmesini, istemiştir. Valilik, Köyceğiz- Ortaca arasındaki yolun 5 km'lik kısmında tırmanma şeridi çalışmalarının da 1998 yılı içinde devam edeceğini, açıklamıştır (Muğla, yıl: 2, sayı: 463, sayfa:3, 28 Temmuz 1998: 1). Yapılan çalışmalarda 1998 yılının ilk 8,5 aylık döneminde Muğla dahilinde başta turistik köyleri birbirine bağlayan yollar olmak üzere 194 km'lik yol 720 milyar lira harcanarak asfaltlanmıştır (Muğla, yıl: 2, sayı: 501, sayfa:1,3, 25 Eylül 1998: 1).

1990'lı yılların sonlarına doğru Muğla'nın yol sorunları hızla çözülmeye başlamıştır. Bu doğrultuda Ekim 1998'de Datça- Marmaris Yolu'nun ikinci etabının yapımına başlanmıştır. 66 Virajlar diye adlandırılan istikametteki çalışmaların Ağustos 1999'un sonlarında bitirilmesi hedeflenmiştir. Çalışmalar tamamlandığında Datça'ya ulaşımında önemli bir iyileşme olması, beklenmiştir (Muğla, yıl: 2, sayı: 435, sayfa:1, 10 Temmuz 1998: 1).

Bu dönemdeki çalışmalar, yolların daha çok genişletilmesi ve bölünmesi yönünde olmuştur. Kasım 1997'de Turgutreis Belediyesi, hükümete Bodrum- Turgutreis Yolu'na sıcak karşılımlı asfalt yapılması için başvuruda bulunmuştur. Başbakan Mesut Yılmaz'ın Turgutreis ziyareti ile bu başvuru tekrar gündeme gelmiştir. Eylül 1998'de Başbakan Mesut Yılmaz, Turgutreis halkına hitaben yaptığı konuşmada Bodrum-Turgutreis Bölünmüş Yolu'nun inşaatının Kasım 1999'da başlatılacağını belirtmiştir (Bodrum Çökertme, yıl: 3, sayı: 154, sayfa:1, 16 Eylül 1998: 1).

1998 yılında Karayolları II. Bölge Müdürlüğü; Muğla Vilayeti'nde 26. Şube Şefliği ve bu şefliğe bağlı Bafa, Köyceğiz ve Milas Bakım Evleri ile hizmet vermektedir. 18.990 m<sup>2</sup>'lik alan üzerinde kurulmuş olan şube tesisi kantin, lojman, ambar, yıkama-yağlama ve atölye binasından oluşmaktadır. 1998 yılında karayolları XIII. Bölge Müdürlüğü'ne bağlı olarak Fethiye merkez olmak üzere 1960 yılında kurulmuş olan Karayolları Fethiye 131. Şube Şefliği hizmet vermektedir. 131. Şube Şefliğinin görev

sahasına; Fethiye, Dalaman, Altınyayla ve kısmen de Korkuteli, Kaş, Dirmil ve Çavdır yolları girmektedir. Bu yolların bakım hizmeti Fethiye merkez olmak üzere Söğüt ve Kalkan Bakım Evleri ile hizmet vermektedir. Bu şeflikler, 1990'lı yıllardan itibaren turizm merkezi yolları ile ören yollarının bakım hizmetlerini de üstlenmiştir. Adı geçen yolların uzunluğu 159 km'dir. 1998 yılında Muğla 131. Şube Şefliği sorumluluğu altında 180 km'si devlet yolu, 82 km'si il yolu olmak üzere 262 km yol ağı mevcuttur. Şubat 1997 itibarıyla 180 km devlet yolunun tamamı sathi kaplamalı; il yolunun 72 km'si sathi kaplamalı, 10 km'si stabilize edilmiştir. Buna ilaveten bölge şefliğinin Muğla İli hudutlarında yapımını üstlendiği 123 km turistik yol bulunmaktadır. Bu yol ağının 40 km'si asfalt kaplamalı ve 83 km'si toprak yoldur. 1998 yılında Muğla İli'nin genel yol durumu şöyledir: 427 km asfalt devlet yolu; 221 km'si asfalt, 34 km'si stabilize, 16 km'si toprak ve 6 km'si geçit vermez yoldur. İl genelinde toplamda 648 km asfalt, 34 km stabilize, 16 km toprak ve 6 km geçit vermez yol mevcuttur (Cumhuriyetin Yetmişbeşinci Yılında Muğla: 121, 123).

11 Ocak 1999 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 5 ay yönetimde kalan 56. TBMM (IV. Ecevit) Hükümeti Programı'nda; turizm altyapı yatırımları ile ilgili bir ibareye rastlanamamıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP56.htm>). 14 Mart 2003 tarihinde iktidara gelen ve 4 yıl 5 ay yönetimde kalan 59. TBMM (Erdoğan) Hükümeti Programı'nda; hazırlanmakta olan "*Ulaşım Ana Planı*" çerçevesinde, kara ve hava ulaşımıyla da bir bütünlük içerisinde ele alınacağı, ulaşım yolları arasında denge sağlanacağı, ifade edilmiştir. Önceden belirlenen 15.000 km bölünmüş yol çalışmalarına zor mevsim şartlarına rağmen, süratle başlanmış olduğu, devam ettiği, belirtilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP59.htm>). AKP hükümetleri döneminde bir yandan AB ile müzakerelerin başlaması için yoğun çaba sarf edilirken, diğer yandan hükümet programında söz verilen 15 bin km double yol için düğmeye basılmıştır. Muğla'da bu bölünmüş yol çalışmaları çerçevesinde Sakar Geçidi, Dalaman- Gökova, Yatağan- Muğla Gökova- Marmaris ve Milas- Bodrum güzergâhındaki önemli uzunluktaki yollar bölünmüş yol olarak yeniden inşa edilmiştir. 18 yılı aşkın süre sürücümde kalan, aynı zamanda 8 başbakan ve 13 hükümet değişmesine karşın yapımı yılan hikâyesine dönen Göcek Tüneli tamamlanarak, bizzat başbakan tarafından açılmıştır. Tünelin inşasının tamamlanma

sürecinde Plan ve Bütçe Komisyonu Üyesi olarak da görev alan AKP Muğla Milletvekili Seyfi Terzibaşoğlu, etkin görev almıştır (Atasever, Tarihsiz: 252- 253).

Erdoğan Hükümeti'nin iktidara gelmesi ile birlikte Muğla yollarında da gözle görülür bir iyileşme görülmüştür. Erdoğan iktidarları döneminde yaz aylarında yoğun trafik kazalarının yaşandığı turistik güzergâhlarda ve iller arası bağlantı yollarında hızla bölünmüş yol inşasına başlanmıştır. Erdoğan'ın 2023 yılında Türkiye'yi dünyanın en büyük 10 ekonomisi arasına girmesini hedefleyen projesinin gerçekleşmesi açısından turizmin dolayısıyla da turizm ulaşımının önemli bir payı olacaktır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP61.htm>). Turizmin önemli bir girdi kaynağı olmasından dolayı Erdoğan Hükümetleri Dönemi'nde Muğla'nın birçok köşesinde yol durumu oldukça iyi duruma getirilmiştir. Yapılan çalışmalar sayesinde günümüzde Muğla, ulaşım altyapısı açısından oldukça iyi bir durumdadır.

## **2.2. Denizyolu Ulaşımı**

Muğla'da yat turizminin gelişmesine paralel olarak 1990 yılına doğru yeni yat limanları inşa edilmiştir. Mar- Marin Turizm Şirketi, 1988 yılında Marmaris Yalancı Boğaz'da 55 dönümlük araziye Turizm Bakanlığı'ndan 49 yıllığına kiralamıştır. 1992 yılına kadar dört yıllık süreçte üniteleri ile birlikte liman inşaatı tamamlanmıştır. Ayrıca denize iskele kurulup, yat çekek yeri de inşa edilmiştir. Devletten sağlanan teşviklerle inşa edilen yat çekek yeri Berk Denizcilik Firması'na kiraya verilmiştir. Tüm inşa çalışmalarında görev almış olan Metin Ekşioğlu ve Ersin Tayfur isimli işçiler, firma hakkında savcılığa ve Turizm Bakanlığı'na suç duyurusunda bulunmuştur. İşçiler, Mar- Marin Turizm Firması'nın denizi doldurarak 6 dönüm fazladan alan işgal ederek, haksız kazanç elde ettiğini, iddia etmiştir. İşçiler, firma tarafından denize yapılan tüm dolguların 80 cm yüksekliğinde olduğunu ve bakanlığa 3 metre dolgu yapıldığı yönünde sahte bilgi verildiğini de ifade etmiştir. İşçiler, yapılan dalgakıranda kullanılan kayaların olması gerektiğinden çok daha küçük olduğunu da ifade etmiştir. Netice itibari ile işçiler, firmanın devletin verdiği teşvikleri suiistimal ettiğini, iddia etmiştir (Marmaris Postası, yıl:8, sayı: 900, 24 Temmuz 1992: 1).

Bu dönemde Fethiye’de de daha fazla yatın barınmasının sağlanması yönünde çalışılmıştır. 1 Haziran 1992’de DHL İzmir 6. Bölge Müdürlüğü yetkilileri, Fethiye İskelesi yanında yapılmakta olan yat yanaşma yeri inşaatının 1992 yılı içinde tamamlanıp hizmete açılmasının öngörüldüğünü, belirtmiştir. Aynı anda 85 yatın barınabileceği yat yanaşma yeri için, 1992 yılı bütçesinden 700 milyon liralık ödenek ayrılmıştır. Proje tutarı 2 milyon lira olan Fethiye Yat Yanaşma Yeri inşaatına 1991 yılında başlanmış ve 1991 yılı içinde 1 milyar 390 milyon lira harcama yapılmıştır. Bu yat yanaşma yerinin 267,5 metre uzunluğunda rıhtımı bulunmaktadır. İnşaat tamamlandığında 10.200 ton taş dolgu, 2.600 metreküp betonarme betonu ve 100 ton da demir kullanılmış olacaktır. Haziran 1992 itibari ile Fethiye Yat Yanaşma Yeri’nde 300 metrelik çelik boru çakılmış ve 328 ton ağırlığında 14’lük kazık imalatı gerçekleştirilmiştir. Yat yanaşma yerinin tamamlanması ile Bodrum ve Marmaris’ten sonra en büyük liman haline geleceği, belirtilmiştir (Fethiye, yıl:31, sayı: 12248, 1 Haziran 1992: 1).

Muğla, bu yıllarda Türkiye yat turizmi açısından adeta bir üs görevi üslenmiştir. Bu yıllarda bölgede gelişen yatçılıkla beraber, yatçılığa dair toplantılar da tertiplenmiştir. Bu doğrultuda 1992 yılında Marmaris Martı Otel’de “Türkiye’de Yat Turizmi” konulu bir toplantı gerçekleştirilmiştir. Bu toplantıya Turizm Bakanlığı Müsteşarı Korel Göymen, Muğla Valisi Lale Aytaman, Turizm Bakanlığı uzmanları, Marmaris Kaymakamı Gökhan Vali Kışioğlu, yat işletmecileri ve diğer ilgili kişiler katılmıştır. Toplantının açılışında Lale Aytaman şöyle bir konuşma yapmıştır: *“Önemli olan sezonu açmak değil sürekliliği sağlamaktır. 1200 km kıyı uzunluğu ile Türkiye’nin en uzun sahil şeridine sahip Muğla’da yat turizminin önemi ortaya çıkmaktadır. Turizm Bakanlığı’nın Muğla turizmine önemli katkılar sağlayacağından kuşkusuz ve bakanlık turizmle ilgili yapılan tüm etkinliklerinde turizme katkı sağlayacaktır.”* Toplantıda Turizm Bakanlığı Müsteşarı Korel Göymen ise şu konuşmayı yapmıştır: *“Turizmin asıl sahibi yatçılardır. Bir sivil toplum örgütlenme modeli içinde güçlü turizm sektörleri ve güçlü kuruluşlar kendi sorunlarına kendilerinin sahip çıkması gerekliliğini bildirmek istiyorum. Yatçılık sektörü önce kendi içinde daha sonra da kuruluşlar içindeki ilişkilerde dünyayı çok iyi izlemeleri gerekmektedir. Sorunların üstesinden gelebilecek kuruluşlar var. Bu kuruluşlar yasal yetkilerle donatılmalıdır. Yatçılık, bakanlığımızca özendirilecek sektörler arasında bulunmaktadır. Yatçılığın*

ülke turizmine katkısı nedeniyle, özendirme yeniden olacaktır. Yat turizminden yararlananların kültür düzeyi ve onların diğer özellikleri ülke turizmine doğrudan katkı sağlamaktadır. Dünyadaki yat turizmini Türkiye kıyılarına çekmek mümkündür. Bunun için yeni yatırım modelleri geliştirilmesi gerekmektedir. Mevcut balıkçı barınakları, daha da geliştirilmelidir. Limanlar, her türlü hizmeti sunabilir hale gelmelidir. Bakanlığımız bu konuda bazı yasal düzenlemeler yapmaktadır. Yat işletmecilerinin ve yat limanlarının turizmde önemli bir yeri bulunmaktadır. Yat turizminin ve Türkiye'nin çok iyi bir tanıtımı yapıldığı takdirde sektörün ülke ekonomisine katkısı da aynı oranda artacaktır.” (İlk Adım, yıl: 29, sayı: 8591, 6 Ekim 1992: 1).

Muğla ve kıyılarında yat turizmi belli bir gelişme görülse de Türkiye bu yıllarda dünya yat turizminden oldukça düşük bir pay elde etmiştir. 1992 yılında Akdeniz’de bulunan 700 bin yatın sadece %0,5’ini ülkemize getirebildiğimizi belirten İzmir Turizm İl Müdürü Nilgün Gültay şunları söylemiştir: *Bugün 7 tane işletme belgeli, 4 tane yatırımı devam eden ve 1 tane izin almış işletmemiz bulunuyor. Yat çekek yerleri bulunan 3, yanaşma yeri bulunan 3 yatırım belgeli, yanaşma yeri bulunan 1 işletme belgeli yat limanımız var. Sarı bayraklı yerli acentelere baktığımızda 1986’da 300, 1987’de 400, 1988’de 400, 1989’da 400, 1990’da 900, 1991’de ise 500 olduğunu görüyoruz. Sarı bayraklı yabancı acentelerin sayısına baktığımızda 1986’da 2600, 1987’de 3800, 1988’de 3800, 1989’da 3500, 1990’da 4500, 1991’de 2400 rakamlarını görüyoruz. Taşıdıkları yolcu kapasitesi bakımından yabancı tur operatörlerinin sayıca üstünlüğünü görüyoruz. Sayılara baktığımızda 1988’de 15400, 1989’da 14400, 1990’da 17800, 1991’de 8800 yolcu sayılarına ulaştıklarını görüyoruz. Türkiye’ye gelen en çok İngiliz yatlarıdır ve sayıları 538’dir. Almanlar 257 rakamı ile ikinci sırada, Fransızlar ise 165 rakamı ile üçüncü sıradadır. Yatak sayılarında gözle görülür bir artış yaşandığını sayılarla açıklayabiliriz. 1986’dan 1991’e kadar %100 artış yaşanmıştır. 1986’da yerli yatak sayımız 2402 yataktan 4365 yatağa, yabancı yatak sayımız da 2515’den 4102 yatak sayısına çıkmıştır. Türkiye’deki yatak sayısı mavi Tur teşviklerinden sonra büyük çıkış yapmıştır. Yatlarda 30 yatak sayısına kadar izin verilince, yerli tur operatörlerimiz yat turizmine doğru akın etmeye başlamıştır. Türkiye’de yat turizmi fazla gündemde olmayan bir çeşitken, şimdi diğer turizm alanlarına göre daha hızlı gelişiyor. Avrupa’da çok geniş kapasiteli limanlar*

*bulunuyor. Türkiye’de sıkıntı burada yatıyor. Teşvikler verilmesine rağmen, bizim için yeni sayılabilecek bir turizm türü... Profesyonel hizmet ağları kurmak zorundayız. Yatıyla Türkiye’ye gelen turist, komple bir hizmet bekliyor. Yatların yedek parça ihtiyacından tamiratına kadar bir sistem oluşturmalıyız. Yiyecekten giyeceğe, eğlenceden dinlenceye kadar liman içinde hizmet zinciri sağlamalıyız. Türkiye iyi döviz kazanmak istiyorsa, yat turizmine önem vermek zorundadır. Avrupa için %0,5’lik oranları %3,5’e çıkarmalıyız. Bu kapasiteye ulaştığımız zaman yatların Türkiye’de kalmalarını sağlamak için altyapı yatırımlarını da tamamlamalıyız. Marmaris, bu yıl en hareketli sezonunu yaşadı. 1991’ de Marmaris’e 6500 yat uğradı. Bu günlük 70- 80 yat demektir. Bu rakam yeni bir turizm çeşidine göre az sayılmaz. Yat limanlarında çalışacak her türlü elemana şiddetle ihtiyaç duyuluyor. Bu sorunun da halledilmesi gerekmektedir.” İzmir Turizm İl Müdürü’nün yukarıdaki açıklamalarına bakıldığında dünya yat turizminden 1990’lı yıllarda yeterli payı alamadığımız görülmektedir. Bu payın artırılması için önlemler alınması şiddetle tavsiye edilmiştir (İlk Adım, yıl: 29, sayı: 8591, 6 Ekim 1992: 1).*

Yat turizminden alınan payın artırılması için yatçılığa dair etkinlikler de düzenlenmiştir. 17- 23 Ekim 1992 tarihleri arasında Bodrum Ahşap Yat Yarışları, 50 yatın katılımıyla gerçekleştirilmiştir. Yarışmalar; Bodrum, Datça, Marmaris ve Köyceğiz sahillerinde gerçekleştirilmiştir (İlk Adım, yıl: 29, sayı: 8598, 12Ekim 1992: 1).

Yine bu yıllarda Göcek Kasabası’nın yat turizmi merkezi olması yönünde çalışmalar da yapılmıştır. Kasım 1992’de Göcek’in gelecek yıllardaki şehir kimliği Özel Çevre Koruma Kurulu tarafından yapılan planlamalar ile belirlenmiştir. Yapılan planlamada Göcek’te doğanın korunması ve Göcek’in yat turizmine açılması uygun görülmüştür (Bodrum Ekspres, sayı: 576, 13 Kasım 1992: 1).

Turizm Bakanlığı, bölgede yatçıların eğitilmiş personel ihtiyacını gidermek için Bodrum’da yatlarda çalışan personele 6 Mart 1993 tarihinden itibaren 15 gün süren bir kurs vermiştir. Bu süreçte hizmet içi ve işbaşı eğitim semineri verilmiştir. 40 yat personelinin eğitim gördüğü seminerde, Turizm Bakanlığı Turizm Eğitimi Genel Müdürlüğü eğitmenleri ders vermiştir (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 85712, 5 Mart 1993: 1).

Avrupa’da 1993 yılından itibaren yatçılara uygulanan vergi, Türkiye’deki yatçıları heyecanlandırmış ve yat turizminin Türkiye’ye kayması yönünde bir beklentiye neden olmuştur. Ocak 1993’ten itibaren Avrupa topluluğu içinde bulunan 8 yaşından küçük her teknenin bulunduğu ülkeye yat vergisi ödemesi kararlaştırılmış ve uygulamaya konmuştur. Marina Yatırım ve İşletmecileri Derneği (Mar- Yat)’den alınan bilgiye göre 40 bin yatın vergi mükellefi durumuna geldiği, öğrenilmiştir. Ödenecek verginin KDV oranının %20 olacağı, belirtilmiştir. Turizm Bakanı Abdülkadir Ateş, konuyla ilgili olarak bir açıklama yapmış ve AT’de uygulanacak yat vergisinin Türkiye’ye avantaj sağlayacağını, belirtmiştir. Turizm Bakanlığı Müsteşarı Korel Göymen, AT’de uygulanacak yat vergisinin Türkiye’ye önemli bir avantaj sağlayacağını ve pazar payını arttıracığını, belirtmiştir. Köymen konu ile ilgili olarak şu açıklamayı yapmıştır: *“Yat turizmini çok önemsiyoruz. AT ülkelerinde verilmeye başlanan yat vergisi Türkiye için önemli fırsatlar yaratabilir. Bu vergi nedeniyle bazı Avrupa limanlarından yatların ayrılması ve vergi vermeyecekleri yeni limanlar aramalarına neden olabilir. Biz bu yatların en azından bir bölümünü Türkiye’ye çekebilmek için planlama faaliyetlerini bitirdik. Kısa bir süre sonra devreye sokacağımız yeni yat limanlarının yanında çeşitli imkânlar sağladık. Bunlar mevcut formalitelerin azaltılması ve yatların Türkiye’de kalış sürelerinin uzatılması gibi imkânlardır.”* (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8728, 31 Mart 1993: 1).

25 Haziran 1993 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 1 yıl 10 ay iktidarda kalan 50. TBMM (I. Çiller) Hükümeti Programı’nda; deniz yolu taşımacılığının geliştirilmesinin ülke ekonomisine olumlu etkide bulunacağı, belirtilmiştir. Programda; liman, kıyı tesisleri gibi altyapılar bu hedeflere uygun hale getirileceği ve limanların kapasitesi artırılarak ve modernleştirilmesinin sağlanacağı, açıklanmıştır. Programda, ayrıca Gemi ve yat inşa sanayimizin teşviklerle destekleneceği ve denizcilik eğitimine özel önem verileceği, belirtilmiştir. Programda; deniz turizmini geliştirmek, kaynaklarını korumak, açık deniz ve kültür balıkçılığını teşvik etmek ve denizcilikle ilgili birimlerin sevk ve idaresinde bütünlüğün sağlanabilmesi amacıyla Denizcilik Bakanlığı kurulacağı, vurgulanmıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP50.htm>).

Hükümetin deniz ulaşımını geliştirme politikasının neticesinde Ağustos 1993’te inşası tamamlanan Marmaris Limanı, Devlet Bakanı İbrahim Tez tarafından hizmete



açılmıştır. Ege ve Akdeniz bölgesinin turizm potansiyelini arttıracak ve deniz ulaşımını sağlayacak Marmaris Limanı'nın açılış törenine bakanın yanı sıra Türkiye Deniz İşletmeleri Genel Müdürü Kenan Öner, Muğla Valisi Lale Aytaman ve yörenin belediye başkanları katılmıştır. Törende Bakan İbrahim Tez, şu konuşmayı yapmıştır: *“Türkiye’de ve dünyada hizmet sektörü gelişmektedir. Türkiye geçmişte denizcilik sektöründe gelişmeleri kaçırmıştır. Türkiye’nin 8333 km’lik kıyı şeridi vardır. Buna rağmen limanlarımızı ve kıyılarımızı değerlendiremiyoruz. Ege ve Akdeniz’deki limanlarımızın sorunları vardır. Limanlarımızı kısa zamanda Avrupa standartlarına getirerek, dünyaya açılan birer pencere haline getireceğiz. Bir ülkenin gelişmesinin en doğru göstergelerinden birisi iyi işleyen limanlardır. Limanlar tarih boyunca yeniliklerin girdiği birer kapı olmuştur.”* Bu limanın hizmete girmesinden önce Rodos’tan gelen Yunan feribotları, gümrük iskelesine demirlemiş ve herhangi bir ödeme yapmamıştır. Yeni düzenlemeye göre Yunan feribotları da Marmaris Limanı’na demirlemek durumunda kalmış ve yolcu başına 10 dolar ayakbastı parası ödemek zorunda kalmıştır. Yunan feribot işletmecileri bu yüzden Marmaris’i programlarından çıkarıp, Datça’ya seferler düzenlemeye başlamıştır. Böylelikle Marmaris’e Rodos’tan gelen turist sayısında büyük düşüş yaşanmış ve bu durum Marmaris esnafının şikâyetine yol açmıştır. İbrahim Tez, Marmaris esnafının 10 dolar olan ayakbastı parasının kaldırılması isteğini ise reddetmiştir. Tez, Türkiye’nin ayakbastı parasından yılda 30 milyar lira kazandığını belirterek, böyle bir uygulamadan vazgeçilmesinin söz konusu olmayacağını belirtmiş, fakat farklı bir önlem alınması konusunda Vali Lale Aytaman’ı yetkilendirdiğini, açıklamıştır (İlk Adım, Yıl: 30, Sayı: 8840, 16 Ağustos 1993: 1).

1993 yılında Avrupa’da yatlara uygulanmaya başlanan vergi, Türk yatçılığının gelişmesine katkı sağlamıştır. 1993 yılında Türkiye’ye gelen yat sayısı bir önceki yıla göre %100’ün üzerinde artmıştır. Mevcut yat limanları yetersiz kalırken, yapım aşamasında olan yat limanları daha tamamlanmadan rezervasyon almaya başlamışlardır. Yüksek gelir sağlayan yat turizmine Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın bakış açısı da olumdur. Kültür ve Turizm Bakanlığı Müsteşarı Korel Göymen, Foça 93 Festivali etkinliklerinde düzenlenen panelde yatçılığa dair şu konuşmayı yapmıştır: *“Her düşünülen yere yat limanı yapmak yanlıştır. İklim koşullarının ciddi bir planlamayla ele alınması taraftarıyım. Turizmin gelişmesi açısından yat turizmini*

*önemsiyorum. Bugün Akdeniz’de 680 bin tekne var. Bu sezon girdi- çıktı dâhil 25 bin tekneyi misafir edebiliyoruz. Yat limanlarımızda bu kapasitenin de altında bulunuyor. 1993 yılında yat limanlarımız %130 kapasite ile çalışıyor. Yani limanların açıklarına demir atan yatlar, buradaki faaliyetlerden yararlanıyor. Türk kıyılarının elverişliliği ve iklim koşulları açısından ciddi bir potansiyele sahibiz. Tesislerin mimari tarzlarıyla, kalitesiyle eksiklerimiz olmasına rağmen içlerinde sağlanan servisle turizmde iddialyız. O kadar iddialyız ki yatak sayısı ve geliri bakımından ilk 25 ülke içine giremezken, bugün Türkiye 1992 verilerine göre turizm gelirleri açısından ilk 10 ülke arasına girme başarısını göstermiştir. Bu ne tek bir dönemin ne de bir bakanlığın başarısıdır. Turizme son 10 yıldan beri gelen ve giden hükümetlerin ve yöneticilerin önem vermeleri, Türkiye’yi turizm potansiyeli yüksek olarak görmelerinin bir sonucudur. Artık çok dinamik bir ölçüde profesyonelleşmiş bir kadro ile çalışıyoruz. Türk halkı, turizme yatkın olduğunu kanıtlamıştır. Türkiye’de son 10 yılda artan ikinci konutlar dediğimiz çok tehlikeli bir gelişmenin sonucunda kıyılarımızın bir bölümü betonlaştı. Tesis yapalım derken doğayı da kirlettik. Türkiye yönetsel ve altyapısal olarak bu hızlı büyümenin gereklerini yerine getiremedi. Örneğin kış nüfusu 8- 10 bin olan bir kasabayı köylülükten kurtaramadığımız gibi yöre aniden popüler oldu. Yaz nüfusu kış nüfusunun 10 katına çıkmasına rağmen, hala aynı altyapı ile çalıştık. Günümüzde turizm eşittir çevre demektir. Çevreyi koruyamazsak batı ülkelerinin durumuna düşeriz.” (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8806, 7 Temmuz 1993: 1).*

Gelişen yatçılık faaliyetleri bazı sorunları da ortaya çıkarmış ve oluşan bu aksaklıklara karşı önlem alınmıştır. Bu doğrultuda Fethiye Belediyesi’nin 1989 yılında başlattığı Fethiye Körfezi’ni Kurtarma Projesi Eylül 1993’te yeniden gündeme gelmiştir. Kampanya için gerçekleştirilen panel ve sempozyumlarda alınan kararlar çerçevesinde 9 Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri Enstitüsü, DHL İzmir Bölge Müdürlüğü ve DSİ Genel Müdürlüğü tarafından sürdürülen çalışmalar sonucunda körfezin kurtarılması için ortaya somut bir proje çıkarılmıştır. 180 milyar lira bedelli proje için gerekli finansman İtalya’dan temin edilmiştir. Projenin uygulanmasına 1993 yılı içinde başlanacağını belirten Fethiye Belediye Başkanı Özer Olgun, konu ile ilgili olarak şu açıklamayı yapmıştır: “Fethiye Körfezi Özel Çevre Koruma Alanı içerisinde ama korunamıyor, burası kapalı bir körfez, yan dereler de körfeze dolgu taşıyor, yer yer

*adacıklar oluşmaya başlamıştır, mevcut kullanım kapasitesi giderek azalmıştır” (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8869, 18 Eylül 1993: 1).*

1990’lı yıllardan itibaren yat limanlarının temizliğine de ayrı bir önem verilmiş ve özendirici tedbirler alınmıştır. Ekim 1993’te Marmaris ve Bodrum yat limanlarına mavi bayrak asılması münasebetiyle tören düzenlenmiş ve törene Turizm Bakanı Abdülkadir Ateş de katılmıştır. Marmaris’teki törende konuşan Bakan Abdülkadir Ateş, 1993 yılı itibari mavi bayrak uygulamasının bir yıllık geçmişi olduğunu, bu bir yıldan itibaren projenin kıyılarımızda da uygulandığını, belirtmiştir. 1993 yılında Türkiye Çevre Eğitim Vakfı’nca yapılan başvurular neticesinde Türkiye’de yedi marinaya mavi bayrak verilmiş ve bu yedi yat limanının içinde Marmaris ve Bodrum yat limanları da yer almıştır. Marmaris Marina’ya mavi bayrak verilmesi sırasında Muğla Valisi Lale Aytaman şu konuşmayı yapmıştır: *“Mavi bayrağın gerek Muğla’da ve gerekse ülkemizin turizm alanında hangi yolları kat ettiğimizin bir işareti olduğunu, bu durumun Türkiye’de verilen turizm hizmetlerinin dünya standartlarına ulaştığının da göstergesidir. Yat limanları yatların tüm gereksinimlerini karşılamalarının yanı sıra her türlü sosyal hizmetleri de beraberinde vermektedir. Gerek sahil düzenlemesi gerekse deniz suyu temizliğinin çevre bilincinde kesilmektedir. Mavi bayrağı Muğla’nın birçok yerinde görmeyi hedefliyoruz.”* (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8902, 27 Ekim 1993: 1). Bakanın ve Muğla Valisi’nin yukarıdaki açıklamaları, mavi bayrak uygulamasının desteklendiğini göstermektedir.

Bir yandan deniz temizliğini özendirici önlemler alınırken, diğer taraftan da yat turizmini tanıtıcı etkinlikler düzenlenmiştir. Bu doğrultuda Bozburun 4. Gulet Festivali 29- 31 Ekim 1993 tarihleri arasında gerçekleştirilmiş ve etkinliğe çeşitli ülkelerden 50’nin üzerinde yat katılmıştır. Muğla İl Turizm Müdürü Ufuk Soğancı’nın da katıldığı festivalde, denizcilik ve yat turizmi üzerine seminerler düzenlenmiştir (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8910, 5 Kasım 1993: 1). Bu etkinlikten kısa bir süre sonra, Kasım 1993’ün ilk günlerinde 4. Marmaris Yat Yarışları başlamış ve 6 Kasım 1993’e kadar devam etmiştir. Marmaris Yat Kulübü tarafından düzenlenen yarışmalara çeşitli ülkelerden 82 yat katılmıştır (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8910, 5 Kasım 1993: 1).

1993 yılında Muğla yöresinde bulunan yat limanlarına 3.300’ü yabancı ve 3.200’ü yerli olmak üzere 6.500 yat giriş yapmıştır. Hâlbuki 1992 yılında aynı limanlara 5 bin

162'si yabancı ve 5 bin 389'u yerli olmak üzere 10 bin 551 yat giriş yapmıştır. Yetkililer, Muğla kıyı ve limanlarına giriş yapan yat sayısında azalma olmasına rağmen, gelen turist sayısında artış olduğunu, belirtmiştir. Gelen yatların büyük bir bölümü kışı Marmaris ve Bodrum çekek yerlerinde geçirmiştir (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8945, 20 Aralık 1993: 1).

1993 yılından itibaren AT'de uygulamaya konulan yeni vergiler ve deniz kirliliği dolayısıyla Türkiye'nin bu turizm alanında cazibesi dikkat çekmeye başlamıştır. Turizm Bakanlığı, yat turizmini geliştirmek amacıyla 1994 yılında Yat Turizmi Master Planı'nın hazırlamıştır. Bu plan şöyledir: *“Sektörde çalışan ve sektöre hizmet verenler bir birlik altında toplanmalıdır. Yat turizmi ile ilgili kuruluşlar arasında iş birliği ve koordinasyon sağlanmalıdır. Yatçıların giriş ve çıkışlarda karşılaştıkları formaliteleri azaltıcı şekilde mevzuatın güncelleştirilmesi ve uygulamaya pratik yöntemler getirilmelidir. Arz potansiyelinin artırılması çalışmalarına hız verilmelidir. Yeniden oluşturulacak altyapı yatırımlarının projelendirilmesinde doğal kaynakların korunmasına özen gösterilmelidir. Yat güzergâhları üzerinde halen hizmet veren tesislerin hizmet kapasitelerinin artırılması ve nitelikli hizmet vermelerinin temin edilmesi sağlanmalıdır. Yat çekek yerlerinin belgelendirilmesi ve standart hizmet vermelerinin sağlanması gerekmektedir. Kıyılarımızın denizden gelecek kirliliğe karşı korunabilmesi ve kontrolü amacıyla gerekli önlemler alınmalıdır. Yat turizmine konu olan tonajdaki deniz vasıtalarının sorumluluğunun Turizm Bakanlığı'na verilmesi gerekmektedir. Tanıtma ve pazarlama konularında çalışma yapılması gerekmektedir. Yat imalat ve işletmeciliğini teşvik edici düzenlemeler getirilmelidir. Ticari amaçla hizmet veren teknelerde ve marinalarda hizmet standardı sağlanmalıdır. Sektörün ihtiyaç duyduğu istatistik verilerin sağlıklı bir yapıya kavuşturulması gereklidir.”* (İlk Adım, yıl: 31, sayı: 8982, 31 Ocak 1994: 1).

Muğla'da yatçılığın gelişmesine paralel olarak bu alanda yeni dernek ve kulüpler ortaya çıkmıştır. Bu oluşumlardan biri de 1994 yılında kurulan ERA Bodrum Yat Turizm Kulübü'dür. Kulübün tüzüğünde derneğin kuruluş amacı şu şekilde belirtilmiştir: *“Türkiye'de motor ve yelken yatçılığının gelişmesi için çalışılacaktır. Uluslararası kurallara uygun yat yarışları düzenlemek amaçlanmıştır. Sponsor kuruluşların yarışlarını organize etmek ve yat yarışlarının yapılabilmesine yardımcı*

*olmak, hedeflenmiştir. Yatçılık ile ilgili kursların açılmasına öncülük edilecektir. Yat bağlama, çekek yeri ve ikmal yeri gibi tesislerin ihtiyacı karşılar hale gelmesinin temini için çalışılacaktır. Türk denizciliğinin gelişmesi için her türlü faaliyet ve teşebbüslerde bulunulacaktır. Yelken spor okulu ve tesislerinin açılması ile ilgilenilecektir. Yurt dışında tekne malzemesi ithal etmek ve buna ilişkin teşviklerden yararlanılacaktır. Kulüp, Türkiye Yelken Federasyonu'na tabi'dir.” (Bodrum Ekspres, sayı: 634, 7 Ocak 1994: 3).*

Yeni yatçılık kulüpleri tesis edilirken, yatçılık etkinlikleri de sürdürülmüştür. Ekim 1994'de 22 teknenin katıldığı Bodrum Kupası Yelkenli Ahşap Yat Yarışları düzenlenmiş ve bu etkinliğe 100'ü aşkın yerli ve yabancı tekne katılmıştır. Yarışma organizasyon komitesi üyesi Tansu Usal, etkinlikle ve yatçılıkla ilgili şu açıklamayı yapmıştır: *“Yöreye özgü teknik ve tasarımıyla inşa edilen ve mavi yolculuk gezileri ile ünlenen charter teknelerinden önce yelken kullanımı pek yaygın değildi. Gezilerini daha çok motor gücüyle sürdüren charter teknelerinde neden yelken seyri yapılmadığı sorusu sorulmaya başlanmıştır. Yelken kullanımı ile ülkeye ekonomik katkı ve turizm sezonunun uzaması sağlanacaktır. Bu uluslararası yarış, Bodrum ve ülkenin tanıtımına katkı sağlayacaktır.”* (Bodrum Ekspres, sayı: 673, 14 Ekim 1994: 1).

Bu dönemde yatçılığa dair yeterli sayıda eğitim kurumu bulunmadığından bazı işletmeler eğitim kurumu gibi çalışmıştır. Bu işletmelerden birisi de Bodrum Marina'sı'dır. 11 Kasım 1994 tarihinde Bodrum Marina Müdürü Cengiz Kurt, Bodrum Ekspres Gazetesi'ne şöyle bir açıklamada bulunmuştur: *“Göreve geldiğimiz zamandan itibaren marinayı bir okul olarak kabul ettik. Türkiye'de marinacılık okulu yok, ama bizim camiamız bu anlayışla 3 yılda Türk turizmine en az 2- 3 bin eleman yetiştirdi. Göreve geldikten sonra 10 yıldır onarılmayan rıhtımı onardık. Yapılmayan duş ve tuvaletleri açtık, bünyemizde 500 araçlık otoparkı devreye soktuk. Çocuk bahçeleri, marketler ve restoranlardan oluşan kompleks hizmet merkezimizi devreye soktuk. 63 olan personel sayımızı 77'ye yükselttik. Doluluk kapasitemizi de %137'ye yükselttik.”*

1994 yılında Bodrum Yat Limanı, 275 yat kapasitesine sahiptir. İç liman batısında konumlanan bu marina; su, elektrik ve telefon hizmetleri sunmaktadır. 1994'te Bodrum Yat Limanı'nda 90577 yat, 21449 motor yat, 68907 yelkenli yat, 218 katamaran ve 3 trimaran tekne bağlama yapmıştır. Marina'da 1993 yılında %77 olan

doluluk oranı 1994 yılında %90'a ulaşmıştır (Güner, 1997: 392- 393). 1994 yılından itibaren Muğla'daki yat limanlarına yenileri eklenmiştir. Şubat 1994'e gelindiğinde Marmaris'te Turunç Köyü Yolcu İskelesi tamamlanmıştır (İlk Adım, yıl: 31, sayı: 8997, 17 Şubat 1994: 1). 1994 yılı itibari ile Yalıkavak ve Kıyıkışlıcak'ta da küçük birer yat limanı vardır. Ayrıca Turgut Reis'teki balıkçı barınağında da yat yanaşma yeri vardır. Bu limanlar yörede faaliyet gösteren yatların uğrak yerlerindedir (Güner, 1997: 393).

1994'te Bodrum Liman Başkanlığı'na kayıtlı 604 adet mürettebatlı (Gulet Tipi) yat vardır. Bu da aynı yıl Türkiye'de bulunan 2254 dolayındaki mürettebatlı yatın %26,8'ine tekabül etmektedir. Ayrıca Bodrum'da 125 adet mürettebatsız (bareboat) yat hizmet vermektedir. Bölgedeki mürettebatlı yatlar ile mavi yolculuk turları düzenlenmektedir. 1994'te yatların günlük kiralari bin ile bin beş yüz dolar arasında değişmektedir. Aynı yıl Bodrum'da 178 adet ticari tekne bulunmaktadır. Bu teknelerle genellikle Bodrum ile plajları arasında günlük turlar düzenlenmektedir. Ayrıca Akyarlar, Ortakent, Turgutreis, Gümüşlük ve Yalıkavak gibi turizm merkezlerinden de günlük tekne turları yapılmaktadır. Bu turlarda o dönemde kişi başına taşıma ücretleri 1 milyon lira civarındadır (Güner, 1997: 393).

1990'lı yıllardan itibaren yeni yat projeleri devreye sokulmuştur. Yatçılığa verilen önem, hükümet programlarında da görülmektedir. 5 Ekim 1995'te iktidara gelen ve sadece 25 gün iktidarda kalan 51. TBMM (II. Çiller) Hükümeti Programı'nda; planlanan 40 yeni yat limanı projesinin, Türkiye'nin turizm faaliyetlerinin ve döviz gelirlerinin artmasına katkı sağlayacağı ifade edilmiştir. Dalaman deniz otobüsü ve yat yanaşma yeri projelerinin 1995 yılında ihale edildiği, belirtilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP51.htm>). 30 Ekim 1995'te iktidara gelen ve 7 ay iktidarda kalan 52. Türkiye Büyük Millet Meclisi (III. Çiller) Hükümeti Programı'nda; plânlanan 40 yeni yat limanı projesinin, Türkiye'nin turizm faaliyetlerinin ve döviz gelirlerinin önemli ölçüde artıracığı, belirtilmiştir. Bu alanda döviz girdileri açısından çok önemli bir artış beklenmekte olduğu, çünkü, Türkiye'nin, Akdeniz' in en temiz en dokunulmamış sahillerine sahip olduğu ve bunun da Türkiye'deki turizm patlamasının yeni bir aşaması olacağı, belirtilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP52.htm>). Yedinci Beş Yıllık Kalkınma

Programı'nda (1996- 2000); genel ulaşım yatırımlarının toplam yatırımlarda önemli bir yer tuttuğu belirtilmiştir (Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Programı, 2000: 147- 148). 6 Mart 1996 tarihinde iktidara gelen ve 4 ay iktidarda kalan 53. TBMM (II. Yılmaz) Hükümeti Programı'nda; liman, yat limanı yapımına, kapasite ve standartlarının yükseltilmesine öncelik ve önem verileceği, dile getirilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP53.htm>). 28 Haziran 1996 tarihinde iktidara gelen ve 2 yıl yönetimde kalan 54. TBMM (Erbakan) Hükümeti Programı'nda; Türkiye'nin denizcilik sektöründen daha fazla istifadesinin temini için, filomuzun daha rekabet edilebilir hale getirilmesi sağlanacağı, belirtilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP54.htm>).

Temmuz 1996'da ülkemiz yat turizminde önemli bir yeri olan Muğla yöresinde yat turizminin olumsuz yönde etkilenmemesi için Muğla Valiliği'nce çeşitli tedbirler alınmıştır. Muğla Valisi Cemil Serhatlı imzası ile kaymakamlıklara bu konuda bir genelge gönderilmiştir. Genelge'de kaymakamların başkanlığında, Turizm Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığı temsilcileriyle, denizcilik müsteşarlığı, deniz ticaret odası, seyahat acenteleri ve yat işletmecilerinin katılımıyla denize sahili olan ilçelerde toplantılar yapılması ve etkin önlemlerin alınması istenmiştir. Buna göre günübirlik tur düzenleyen teknelerin donanım ve mürettebatının yanı sıra teknelerde verilen hizmetlerin kalitesi meslek kuruluşlarıyla birlikte denetlenecektir. Çalışanlar hijyen kurallarına uyacaktır. Can ve mal güvenliği yönünden teknelerde gerekli teçhizatlar hazır bulunacaktır. Turizm Bakanlığı'ndan belgeli yatlar günübirlik turlar düzenlemeyecektir. Su sporlarına tahsis edilen alanlar dışında su sporları yapılmayacaktır (Bodrum Çökertme, yıl:1, sayı: 39, 3 Temmuz 1996: 1). Deniz ulaşımı ve turizmini kontrol altında tutmak için önlemler alınırken, yöreyi tanıtıcı etkinlikler de sürdürülmüştür. Bu doğrultuda The Bodrum Cup VIII Uluslararası Ahşap Yat Yarışları, 19- 25 Ekim 1996 tarihlerinde organize edilmiştir. Değişik parkurlarda müsabakalar düzenlenmiştir (Bodrum Çökertme, yıl:1, sayı: 34, 29 Mayıs 1996: 1)

1997 yılında Turizm Bakanlığı tarafından hazırlanan Yat Turizmi Master Planı'nda Muğla sahillerini içine alan Bodrum- Kaş arasındaki kıyıları, yat turizminde birinci öncelikli bölge olarak belirlenmiştir. Muğla Valisi Cemil Serhatlı, Bodrum- Kaş

arasındaki sahil şeridinde yeni yapılması öngörülen 9 yat limanının 8'inin Muğla sınırları içinde kalacağını, ifade etmiştir. Bunlar; Fethiye'de Çavuşburnu ve Göçek, Marmaris'te Karacasöğüt ve Bozburun, Dalaman ve Datça'da yapılacaktır. Aynı sahil şeridinde 7 yat yanaşma yeri de planlanmıştır. Bunlar; Köyceğiz'de Ekincik, Marmaris'te Kumlubük, Orhaniye, Çamlıköy, Domuzçukuru Koyu, Datça'da Knidos, Gökova Sedir Adası ve Bodrum Çökertme Koyu'dur. Yukarıda verilen bilgilerin yayılmasından kısa süre sonra dönemin Fethiye Belediye Başkanı Şakir Kandönmez, 8 Şubat 1997 tarihinde Fethiye Belediye Başkanlığı'nda bir basın toplantısı düzenlemiştir. Bu toplantıda Fethiye Körfezi'ne yapılması düşünülen bin yataklık marinanın 7 Şubat 1997'de Danıştay tarafından onaylandığını, açıklamıştır. Başkan, inşaatın en kısa zamanda başlayacağını da belirtmiştir (Fethiye Söz, yıl:1, sayı: 7, 11 Şubat 1997: 1).

Bu dönemde bir taraftan yeni yat limanları oluşturulurken, diğer taraftan da mevcut yat limanlarının bazıları özel sektöre kiralanmıştır. Fakat bu kiralamalara halk sıcak bakmamıştır. Örneğin; Mart 1997'de Bodrum'da bulunan kurum ve kuruluşlar Bodrum Turban Marina'nın özelleştirilmesi çalışmalarında iş birliği yapmaya karar vermiştir. 10 Mart 1997 tarihinde Turban Marina özelleştirilmesi için ihale şartnamesi yayımlanmıştır. Bodrum'da bulunan tüm kuruluşlar Turban Marina'yı satın almak için birleşerek bir şirket kurmuştur. Bodrum Belediyesi, Bodrum Ticaret Odası, Mavi Deniz Kooperatifi, Deniz Ticaret Odası, Denizciler Derneği, TÜRSAB, BODER, Bodrum Sağlık Vakfı, Toplu İşyeri Kooperatifi, Bosav, ve Bodrum Şoförler ve Otomobilciler Odası katılımıyla Bodrum Gelişim Turizm Ticaret A.Ş. adında bir şirket tesis edilmiştir. Oluşturulan bu şirkete tüm vatandaşlar hissedar olabilmıştır. Böyle bir şirketin kuruluş amacı ise, Bodrum'da yapılacak bir ihaleye Bodrumluların katılımını sağlamaktır (Bodrum Ekspres, sayı: 903, 11 Mart 1997: 1). Bodrumlular, Bodrum Turban Marina'ya sahip çıkmak için Mart 1997'de bir yürüyüş düzenlemiştir. Bodrum Belediye Başkanı, Bodrum siyasi parti temsilcileri, sivil toplum kuruluşları ve halkın katılımıyla düzenlenen bu yürüyüşün akabinde toplantılar ve halka hitaben konuşmalar yapılmıştır. Bodrum Belediye Başkanı Tuğrul Acar, toplanan kalabalığa hitaben şöyle bir konuşma yapmıştır: “*Bodrum Marinası ihalesinin yöremizdeki kuruluşların güç birliği ile oluşturduğu Bodrum Gelişim Turizm ve Ticaret AŞ'de kalmasını istiyoruz. Şu anda bu kuruluşa üye olanların sayısınının 725 olduğunu, ancak biz bu sayınının 5 bin*



*olmasını istiyoruz.”* Şenlik havasında tamamlanan mitingün sonunda Belediye Başkanı Tuğrul Acar, Bodrumluların satın aldıkları hisseleri çocuklarına miras bırakmalarını arzuladığını, belirtmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 920, 20 Mart 1997: 1). 19 Ağustos 1997 tarihinde düzenlenen Bodrum Turban Marina'nın özelleştirme ihalesini 20 milyon 900 bin dolar teklif veren Park Holding ve Karaada Turizm AŞ kazanmıştır. Bodrumluların oluşturduğu Bodrum Gelişim Turizm Ticaret AŞ 16 milyon 110 bin dolar teklif vermiş, bu yüzden de ihaleyi kazanamamıştır (Bodrum Ekspres, sayı: 959, 19 Ağustos 1997: 1).

Bodrum Turban Marina'nın özelleştirilmesi ile ilgili çalkantılar devam ederken, Marmaris'te yat festivali düzenlenmiştir. 5 Mayıs 1997 tarihinde başlayan 16. Marmaris Yat Festivali'ni Turizm Bakanlığı ve Marmaris Belediyesi desteklemiştir. Bu festivalin ilk gününde, yatlar ve sergi stantları ziyarete açılmıştır (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 75, 6 Mayıs 1997: 1). Marmaris'teki etkinliğin ardından, 20 Ekim 1997'de IX. Bodrum Ahşap Yat Yarışları başlamıştır. Farklı parkurlarda düzenlenen yarışmaya 100 kadar tekne katılmıştır (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 219, 21 Ekim 1997: 1).

Bu dönemde bazı kaçak iskelelerin yıkımı gerçekleştirilmiştir. Mayıs 1997'de Bodrum Belediyesi şehir içindeki ve Torba Tatil Köyü'ndeki kıyıları işgal eden iskeleleri yıkmaya başlamıştır. Çevreciler, valilik yetki alanında kalan Türkübükü'nde devam eden iskele işgalleri karşısında, valilik belediyeden güçsüz mü diye eleştirmişlerdir (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 75, 6 Mayıs 1997: 1).

1990'lı yıllarda başlayan mavi bayrak projesine sonraki yıllarda daha fazla sahip çıkılmış ve Muğla'daki mavi bayrak sayısı arttırılmıştır. 1997 yılında Türkiye Çevre Eğitim Vakfı Ulusal Jürisi önerisi ile 25 plaj ve 6 marinaya mavi bayrak verilmiştir. Ege'de ödüllendirilen 7 plajdan 6'sı ve 4 marinadan 3'ü Muğla'da yer almıştır (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 75, 6 Mayıs 1997: 1).

Mayıs 1997'de Muğla sahil şeridinde deniz araçlarının sintinelerinden ortaya çıkan kirliliği önlemek için Bodrum, Marmaris, Göcek ve Fethiye'de yat limanlarında deniz taşıtlarının sintinelerinin toplanabilmesi için mobil vidanjör sistemi oluşturulmuştur. Muğla Valisi Cemil Serhatlı, bu sistem ile tüm teknelerin septik tankları ve sintineleri yıl boyunca düzenli olarak boşaltmaları sağlanabilecek, demiştir. Sistemin Temmuz

1997'den itibaren aktif olarak işleyeceği, öngörülmüştür. Ayrıca konu ile ilgili olarak Muğla Valisi Cemil Serhatlı başkanlığında bir toplantı yapılmıştır. Toplantıya sahil ilçeleri kaymakamları ile belediye başkanları, liman başkanları ve yat limanı müdürleri katılmıştır. Toplantıda Vali Serhatlı, 1 Temmuz 1997'den itibaren septik tanklarını ve sintinelerini denize boşaltan tekneler hakkında çevre yasasının ilgili maddelerine göre 645 milyon lira ceza uygulanacağını, belirtmiştir (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 90, 23 Mayıs 1997: 1).

3 Temmuz 1997'de saatte 55 ton sintine kapasiteli mobil vidanjörler Göçek'te hizmete sokulmuştur. Açılışa katılan Muğla Vali Yardımcısı, Sedat Oktar, sistemin tanıtımını yapmıştır. Oktar, uygulama için Turizm Bakanlığı'ndan 10 milyar lira kaynak sağlandığını, açıklamıştır. Fethiye Kaymakamı Mustafa Karslıoğlu, artık gelecek kuşaklara temiz bir deniz ve çevre bırakılacaktır, demiştir. Göçek Belediye Başkanı Mustafa Tunç ise, mobil vidanjör hizmeti için 1997 yılında hiçbir ücret alınmayacağını, ifade etmiştir. Yapılan bu hizmetten sonra yatlar, sintinelerini denize boşaltmamak durumunda kalmıştır. 1997 yılından itibaren yatların tanklarının kontrol edileceği ve liman başkanlıklarının yapacağı kontrollerde 64 milyondan başlayarak 640 milyon liraya kadar ceza yazılabilecektir (Fethiye, yıl: 4, sayı: 394, 4 Temmuz 1997: 1).

Muğla kıyılarının temiz tutulmasına yönelik tedbirlerin alındığı dönemde Mesut Yılmaz Hükümeti iş başına gelmiştir. 30 Haziran 1997 tarihinde iktidara gelen ve 1 yıl 10 ay yönetimde kalan 55. Türkiye Büyük Millet Meclisi (III. Yılmaz) Hükümeti Programı'nda denizyolu ulaşımı ve yatçılığa şu şekilde yer verilmiştir: *“Denizyolu taşımacılığının ulaştırma sektörü içinde alması gerekli rol yeniden belirlenecektir. Çağdaş ve etkin bir işletmecilik anlayışı içinde bir yapıya kavuşturulacaktır. Liman işletmeciliği çağdaş bir anlayış içerisinde uluslararası gelişmelerle uyumlu bir yapıya kavuşturulacak ve gerekli yerlerde yeni limanlar oluşturulacaktır. Deniz kirliliğini önleyecek önlemler alınacak ve yurtiçi ulaşımında deniz taşımacılığı teşvik edilecektir. Denizcilik Bakanlığı adında yeni bir bakanlık tesis edilecektir.”* (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP55.htm> ).

Hükümet programında yer alan yeni limanlar tesis edilmesi söylemi doğrultusunda Muğla'da yeni yat limanları yapılması kararlaştırılmıştır. 1997 yılında Turizm

Bakanlığı tarafından 200 yat kapasiteli Güllük, 100 yat kapasiteli Dalyan- Ekincik yat yanaşma yerleri ile 310 kapasiteli Göcek ve 100 kapasiteli Marmaris- Karacasöğüt yat limanları yap-işlet- devret modeli ile yapılmak üzere ihaleye çıkarılmıştır (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 136, 16 Temmuz 1997: 1).

Bu yıllarda farklı yat limanlarına kurulan mobil vidanjörlerin gerekliliğini 1997 yılında Göcek'te yaşanan kirlilik göstermiştir. 1997 yılında yoğun yat turizminin yaşandığı Göcek Beldesi'nde depolanan çöpler ve teknelerin pompaladığı atıklar denizi oldukça kirletmiştir. Göcek Kültür ve Turizm Derneği eski başkanı Hasan Şimşek, çöplerin dağlık alanda toplandığı yerden yağmurun etkisi ile yeniden denize döküldüğünü belirtmiş ve önlem alınmasını istemiştir (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 200, 29 Eylül 1997: 1).

Üçüncü yılmaz Hükümeti bir yandan 1998 yılı bütçesini hazırlarken bir yandan da büyük çaplı altyapı hizmetlerinin programlarını hazırlamıştır. Yüksek Planlama Kurulu'nda alınan karar ile Datça ve Bodrum'da yap işlet- devret modeli ile iki yat limanı yapılması için 1998 yılında ihaleye çıkmıştır (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 223, 25 Ekim 1997: 1).

Kasım 1997'de Bodrum Turban Marinası'nı en yüksek teklif olan 20 milyon 900 bin dolar karşılığı işletme hakkını kazanan Zeytinoğlu Grubu, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na yatırması gereken 16 milyon dolarlık ilk taksiti ödeyememiş ve üç defa ek süre talep etmiştir (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 234, 7 Kasım 1997: 1). Yaşanan sürecin ardından Bodrum Turban Marina'nın işletmeciliği Karaada Turizm'e verilmiştir. 20 yıl boyunca Turban Marina tarafından işletilen Bodrum Marina, yeni işletmeci ile birlikte daha da genişletilmeye başlanmıştır. Yeniden düzenleme projesinin koordinatörlüğünü yürüten Nilgün Türker, yıllardır kapalı bir alan olarak sadece yatlara hizmet veren marinanın bundan sonra Bodrumlulara, yerli ve yabancı turistler, iş adamlarına ve yatırımcılara da hizmet vereceğini, belirtmiştir (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 356, 3 Nisan 1998: 1).

1996 yılında da Muğla kıyılarını 14 bin 213 yat ziyaret etmiştir. 1997 yılının ilk 9 ayında Muğla sahillerini 5622'si yabancı yatlar olmak üzere 11 bin 601 yat ziyaret etmiştir. 1997 yılı sonuna kadar bu rakamın 15 bine ulaşması, öngörülmüştür. 1997

yılıının ilk 9 aylık döneminde yat turizminde yaklaşık 4 trilyon lira gelir sağlanmıştır. Yat turizmi ile kıyıları gezen turistlerin yaptıkları harcamalar bu tutarın dışındadır (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 221, 23 Ekim 1997: 1, 3).

1998 yılında Doğu Grubu Dalaman'a 650, Bodrum Turgutreis'e 400 kapasiteli yat limanı yapmak için girişimlerde bulunmuştur. Yap- işlet- devret modeli ile yapılacak yat limanlarının her birinin maliyeti 10- 15 milyon dolar tutması öngörülmüştür. Doğu Grubu yetkilileri, marina inşaatlarına 5- 6 ay içinde başlanmasının öngörüldüğünü ve Çevre Etkileşim Değerleri raporlarının hazırlanmasının ardından kara ve deniz sondaj çalışmalarına başlanacağını, belirtmiştir (Muğla Şah, yıl: 12, sayı: 413, 15 Haziran 1998: 1). Adı geçen yat limanlarından Turgutreis Yat Limanı gerçekleştirilmiş, fakat Dalaman Yat Limanı projesi ÇED raporuna takılmış ve gerçekleştirilememiştir.

Bodrum'da Halikarnas Disko'nun önünde bulunan Halikarnas İskelesi'nin halk tarafından kullanılmasına disko yetkilileri Ağustos 1998 engel olmuştur. Söz konusu iskele kaçak olmasından dolayı belediye tarafından kısmen yıkılmıştır. Halk, ayakta kalan iskeleden yararlanma hakları olduğunu ve bu iskeleyi kullanmak istediklerini belirtmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 1060, 14 Ağustos 1998: 1).

Halikarnas İskelesi'nin paylaşamadığı bu dönemde Bodrum'da çok daha önemli bir proje söz konusu olmuştur. Bu proje, Bodrum Gemi İskelesi Projesi'dir. Eylül 1998'de Demokrat Türkiye Partisi Bodrum İlçe Başkanı Akif Demiröz, Bodrum Gemi Yanaşma İskelesi'nin yapılacağı yerde bir şu basın açıklamasını yapmıştır: *"Bodrum Gemi Yanaşma İskelesi'nin yapılmamasından dolayı Bodrum her sezon 280 trilyon kaybetmektedir. Bu konuda Bodrum Belediyesi çalışma yapmamaktadır."* (Bodrum Ekspres, sayı: 1070, 18 Eylül 1998: 1).

Bodrum Gemi Yanaşma İskelesi ile ilgili beklentiler sürerken, Bodrum Kupası Ahşap Yat Yarışları 17- 23 Ekim 1998 tarihinde düzenlenmiştir. 10. Bodrum Kupası Ahşap Yat Yarışları'na katılan tekneler büyük şenliklerle karşılanmıştır. Bu organizasyonda 11,9 metre ve altı, 12- 15,99 metre, 16 18,49 metre, 18,6- 22,49 metre, 22,50 27,49 metre, 27,5 metre üstü kategorilerde yat yarışları tertip edilmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 1079, 20 Ekim 1998: 1). 12. Bodrum Kupası Yelkenli Yat Yarışları, 14 Ekim

2000 tarihinde Bodrum Karaada Marina'da başlamıştır. Yat turizminde yelken kullanımını sevdiren, teşvik etmek, yat turizm personeline yelken becerisi ve sevgisini kazandırmak amacıyla düzenlenen Bodrum Kupası açılış kokteylinde fotoğraf sanatçısı Ali Öz slayt koleksiyonundan oluşan bir sunum yapmıştır. Bodrum Kupası'na katılabilecek yat türleri, başvuruların artması nedeniyle genişletilmiştir. Yarışlara gulet denilen geleneksel yığma ahşap yatlar yanında, klasik usul ve yapıdaki yatlar ile modern teknolojiler kullanılarak üretilen ahşap yatlar da dâhil edilmiştir. Yarışın ilk ayağı 15 Ekim Pazar günü, 15 millik Bodrum- Çökertme etabında gerçekleştirilmiştir. 12 kategoride dereceye giren yarışçıların ödülleri 20 Ekim'de Oasis Kültür Merkezi'nde verilmiştir (Muğla, 12 Ekim 2000: 3).

Ağustos 1998'de Milletvekili Cefi Kamhi tarafından Bodrum- Yalıkavak Turizm ve Yat Limanı AŞ kurulmuş ve bu şirket tarafından Çökertme Bölgesi'nde deniz doldurularak yapılması planlanan yat limanı projesine Ulaştırma Bakanlığı 6. Bölge Müdürlüğü'nce izin verilmiştir. Kamhi tarafından 99 yıllığına kiralanın 77 bin metrekarelik alanda yapılacak limanla ilgili proje açıklanmıştır. Bu projeye başta Bodrum Mimarlar Odası, Bodrum Yurttaş İnsiyatifi, Bodrum Gönüllüleri Derneği Başkanı Saynur Gülendost öncülüğündeki çevreciler karşı çıkmıştır. Önceden %15 hisse karşılığında Yalıkavak Belediyesi projeyi onaylamasına rağmen Yalıkavak Belediye Başkanı Mehmet Bayzıt, halkın tepkilerine kayıtsız kalamayacaklarını ve projenin iptalini sağlayacaklarını, açıklamıştır (Bodrum Ekspres, sayı: 1099, 29 Aralık 1998: 1).

Muğla, 1990'lı yılların sonlarında Türkiye'nin önemli bir yat merkezi durumundadır. Muğla'da 1997- 1998 yılında 3050 yat kapasiteli 6 yeni yat limanı yap- işlet- devret modeli ile ihale edilmiştir. Ayrıca 510 yat kapasiteli 3 yat limanı da 1998 yatırım programına alınmıştır. 1998 itibari ile 6 yeni yat limanı Dalaman, Datça, Marmaris Bozburun ve Yalancıboğaz, Fethiye ve Bodrum'da yapılmaktadır. 1998 yatırım programına alınan yat limanlarından birisi Marmaris'te diğerleri Göcek ve Dalyan-Ekincik'te yer almaktadır. Yat limanları tamamlandığında Muğla'nın yat kapasitesi 7 bine ulaşmaktadır (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 7298, 23 Ocak 1998: 1).

1998 yılı itibari ile Marmaris'te Uluslararası Yat Kulübü tarafından Uluslararası Yat Haftası ve Yarışları düzenlenmektedir. Bu etkinlikte hem yaz başında hem de yaz

sonunda 500 kadar yabancı yatçının katıldığı, bareboat denilen fiberglas yatlar yarışmıştır (Cumhuriyetin Yetmişbeşinci Yılında Muğla, 1998: 158). Marmaris'te düzenlenen festival 1999 yılında oldukça sönük geçmiştir. 7- 14 Mayıs 1999 tarihleri arasında düzenlenen 18. Marmaris Yat Festivali'ne yaklaşık 40 yat katılırken, destekleyici firmalar da ilgisiz kalmıştır (Muğla Şah, yıl: 3, sayı: 682, 11 Mayıs 1999: 1). Muğla'da yatçılığın hızla geliştiği sıralarda, Dördüncü Ecevit Hükümeti başa gelmiştir. 11 Ocak 1999 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 5 ay yönetimde kalan 56. TBMM (IV. Ecevit) Hükümeti Programı'nda; turizm yatırımları ile ilgili bir ibareye rastlanamamıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP56.htm>).

Muğla'da Mart 1999'da Muğla Valisi ve Denizcilik Müsteşarlığı yetkililerinin katıldığı yat inşasının ve yat turizminin sorunlarının tartışıldığı bir toplantı organize edilmiştir. Türkiye'de yatçılığın %95'inin yapıldığı Muğla'da toplam 3500 yat bağlama kapasitesinin bulunduğu ve yeni yapılacak inşaatlarla bu sayının iki katına çıkabileceği, belirtilmiştir. Toplantıda Avrupa Birliği Gümrük Birliği çerçevesinde 2000 yılına kadar uyum çalışmalarının tamamlanması, özellikle yabancı turistlerin rağbet ettiği gezinti teknelerinin imal yerlerinin kalite ve standartlarının iyileştirilmesi gerekliliği, dile getirilmiştir (Muğla Şah, yıl: 3, sayı: 644, 22 Mart 1999: 1).

1998 yılından sonra yenilenmeye başlanan Bodrum (Karada) Marina, kanalizasyondan su arıtma tesislerine, elektrik, su ve telefon şebekesine kadar yenilenmiş ve 1999 yılında çevre dostu marina haline gelmiştir. 23 bin metrekarelik marina, 62 bin metrekare denizi ve 375 yat kapasitesi ile yılda 4600 civarında yata hizmet vermiştir (Muğla Şah, yıl: 3, sayı: 695, 24 Mayıs 1999: 3, 7). Yenilenen Karaada Marina, Temmuz 1999'da dönemin Turizm Bakanı Erkan Mumcu tarafından hizmete açılmıştır. Açılış sırasında Mumcu, turizm sektöründe Türkiye'nin rekabet ettiği Yunanistan, İtalya ve İspanya gibi ülkeleri Türk milletinin inancı ve geleceğe güvenle bakarak çalışmasıyla geçebileceğini, belirtmiştir (Muğla Şah, yıl: 3, sayı: 739, 16 Temmuz 1999: 1).

Muğla limanlarında önceki yıllarda çıkan yangınlardan ders çıkarılmış ve Temmuz 1999'da Türkiye yat turizminin merkezi konumundaki Muğla ve yöresindeki yat limanlarında yangın güvenlik timleri oluşturulmuştur. Muğla İl Koordinasyon Kurulu

toplantısında belediye ve özel marinaların güvenlik önlemlerini yeniden gözden geçirilmiştir (Muğla Şah, yıl: 3, sayı: 743, 21 Temmuz 1999: 1).

1999 yılının ilk 9 aylık döneminde Muğla sahillerini 6252'si yabancı olmak üzere 10 bin 598 yat ziyaret etmiştir. Dönemin Muğla Valisi Lütfi Yiğenoğlu, Türkiye ve yakın çevresinde meydana gelecek olan inanç turizmi yoğunluğu nedeniyle yat turizminin de büyük gelişmeler sağlayabileceğini, dile getirmiştir (Muğla Şah, yıl: 3, sayı: 827, 27 Ekim 1999: 1).

1999 yılında Ege ve Akdeniz sahillerinin en büyük yat limanlarına sahip Muğla kıyılarının 1999 yılında 15 bin dolayında yat ziyaret etmiştir. Bu yatların 10 bin kadarını yabancı yatlar oluşturmuştur. Türkiye ekonomisine yat turizminden sağlanan gelirin 100 trilyon liralık bölümü Muğla sahil yöresindeki yat limanları ve yat çekek yerleri tarafından kazandırılmıştır. 1999 yılında Muğla ve yöresindeki yat limanları ve yat çekek yerlerinin toplam 3500 yat kapasitesi bulunmaktadır. Her yıl Muğla'yı ziyaret eden yatların 6 bin kadarı, kış sezonunu da yöredeki yat limanlarında geçirmiştir (Muğla Şah, yıl: 3, sayı: 597, 26 Ocak 1999: 1, 3).

Ekim 2000 başlarında Yunanistan'ın Pire Limanı'ndan Fethiye'ye İngiliz Bandralı Victoria adlı gemi gelmiştir. Gemide bulunan 683 yüksek harcama potansiyelli turistin yarısı gemiyi terk etmemiştir. Limanın yetersiz kalması yüzünden filikalarla kıyıya getirilmek istenen turistlerin birçoğu bu teklifi reddedip gemide kalmıştır. 201 metre uzunluğundaki gemiden filikalarla iskeleye taşınan 300'e yakın zengin turist ise Paspatur esnafının yüzünü güldürmüştür. 2000 yılında geminin limana yanaşamaması yüzünden ikinci defa turistler gemiyi terk etmede çekimser davranmıştır. Önemli miktarda döviz kaybına uğrayan Fethiye esnafı, 1954 yılında inşa edilen Fethiye İskelesi'nin büyütülmesini istemiştir (Muğla, 12 Ekim 2000: 3).

Yıllarca gündeme getirilmesine karşın bir türlü yapımına başlanamayan Güllük Limanı, 2006 yılında tamamlanmış ve Recep Tayyip Erdoğan tarafından hizmete açılmıştır. Bu limanın yapımı sürecinde plan ve bütçe komisyonu üyesi olarak da görev alan AKP Muğla Milletvekili Seyfi Terzibaşoğlu, etkin rol almıştır (Atasever, Tarihsiz: 253). 14 Mart 2003 tarihinde iktidara gelen ve 4 yıl 5 ay yönetimde kalan 59. Türkiye Büyük Millet Meclisi (Erdoğan) Hükümeti Programı'nda; deniz taşımacılığı

ve demiryolu işletmeciliği öncelikli olmak üzere hazırlanmakta olan Ulaşım Ana Planı çerçevesinde, kara ve hava ulaşımıyla da bir bütünlük içerisinde ele alınacağı ve ulaşım yolları arasında denge sağlanacağı yönünde çalışmalar yapılacağı, ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP59.htm>).

2003 yılına gelindiğinde Muğla'da bulunan yat limanları ve kapasitelerini değerlendirmek yerinde olacaktır. Bu dönemde Fethiye'de denizde 378 kapasiteli Port Göcek Marina, denizde 80 kapasiteli Skopea Marina, denizde 121 kapasiteli Club Marina; Bodrum'da denizde 455 ve karada 100 kapasiteli D- Marin Yat Limanı, denizde 200 ve karada 200 kapasiteli Kalkedon Marina, denizde 336 ve karada 100 kapasiteli Bodrum Yalıkavak Yat Limanı; Marmaris'te denizde 144 ve karada 50 kapasiteli Karaada Marina, denizde 10 kapasiteli Kumlubükü Yat Club, karada 200 kapasiteli Mar- Marin Turizm Ticaret AŞ, denizde 48 ve karada 40 kapasiteli Albatros Marina, denizde 676 ve karada 122 kapasiteli Netsel Marina, karada 100 kapasiteli Bay Marina, Karada 100 kapasiteli Yat Marin, denizde 301 ve karada 70 kapasiteli Martı Marina Yat İşletmeleri AŞ bulunmaktadır. Muğla'da bulunan yat limanlarının toplamda karada 1.082 ve denizde 2.749 olmak üzere 3.831 yat kapasitesi bulunmaktadır (Cumhuriyetimizin 80. Yılında Muğla, 1998: 207). 1993- 2000 yılları arasında yatçılık alanındaki gelişmeleri ortaya koyması açısından turizm istatistikleri önemlidir.

1993- 2000 yılları arasında Muğla'ya gelen yabancı sayısı %100'e yakın bir oranda artmıştır. Deniz vasıtası ile Muğla'ya giriş yaban yabancı sayısında bu denli bir artış görülmemiştir. Bunun nedeni yabancıların yatlarını kıışlamak için Muğla'daki yat limanlarına bırakmaları ve seyahatlerini havayolu vasıtası ile gerçekleştirmelerinden kaynaklanmaktadır (1993 Turizm İstatistikleri, 1994: 6, 25; 1994 Turizm İstatistikleri, 1999: 18, 87; 1995 Turizm İstatistikleri, 1999: 12, 81; 1996- 1999 Turizm İstatistikleri, 2003: 18, 38, 64, 84, 110, 130, 156, 176; 2000- 2001 Turizm İstatistikleri, 2003: 13).



**Tablo- 5: 1993- 2000 Yılları Arasında Muğla Limanları Vasıtası İle Türkiye'ye Giriş Yapan Yabancı Sayısı (Turizm İstatistikleri)**

Yıl	Muğla Limanlarından Giriş Yapan Yabancı Sayısı				Muğla Limanlarından Çıkış Yapan Yabancı Sayısı				Muğla Hudut Kapılarından Giriş ve Çıkış Yapan Toplam Yabancı Sayısı	
	Bodrum	Datça	Fethiye	Marmaris	Bodrum	Datça	Fethiye	Marmaris	Giriş	Çıkış
1993	60.881	1.844	4.215	52.246	12.285	1.879	23.848	52.246	652.771	581.770
1994	13.444	2.158	2.265	18.706	15.118	2.064	2.255	17.421	714.250	785.144
1995	25.419	1.987	2.898	28.537	26.748	1.927	2.906	20.878	1.006.121	1.071.387
1996	76.031	1.996	7.207	72.806	79.424	2.166	7.238	71.577	1.087.020	1.083.504
1997	97.339	2.966	7.930	76.180	103.499	2.876	8.191	74.085	1.269.732	1.202.570
1998	112.963	6.030	9.710	76.123	114.290	5.071	10.037	74.383	1.213.310	1.193.577
1999	121.335	4.200	6.589	64.655	122.143	3.248	7.024	64.075	982.330	968.297
2000	43.774	1.705	1.318	15.243	45.961	1.166	1.168	14.874	1.351.730	1.321.113

### 2.3. Havayolu Ulaşımı

25 Haziran 1993 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık 1 yıl 10 ay iktidarda kalan 50. Türkiye Büyük Millet Meclisi (I. Çiller) Hükümeti Programı'nda; ulaştırma projelerinin orta ve uzun vadeli bakış açısı içinde iç ve dış finansman imkânları göz önünde bulundurularak planlanacağı, ifade edilmiştir. Bu bakış açısı doğrultusunda 1993 yılında Bodrum Havalimanı inşaatına başlanacağı belirtilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP50.htm>).

Hükümet programında öngörüldüğü üzere 1993 yılının sonlarına doğru Milas-Bodrum Havalimanı'nın inşaatın ihalesini MET-OK şirketinin sahibi Müteahhit İsmet Okur, %48'lik bir kırımla almıştır. İnşaat çok yavaş ilerlemiş, öyle ki alan resmi temel atma törenine hazır duruma bile getirilememiştir. Basında sürekli inşaat durdu duracak gibi haberler çıkmıştır. Turizmciler bu alanın bitmesini sabırsızlıkla beklemiştir. Dönemin Muğla Valisi Lale Aytaman da havalimanının yörenin ekonomik kalkınmasına büyük bir katkı sağlayacağı fikrine sahipti (Aytaman, 2008: 297). Fakat %48 gibi yüksek bir kırımla çalışan yüklenici inşaatı sürdürmekte zorlanmıştır. Yüklenici, zeminin sağlam olmadığı gerekçesi ile yapı tekniğinde değişiklik öne

sürmüştür. Bu da maliyetin çok artması anlamına geliyordu. Müteahhit tarafından öne sürülen “kazıklı sistem” uygulandığı takdirde neredeyse ihale bedelinin iki misli ödenek gerekecekti. İnşaatın esas sorumluluğu Ulaştırma ve Bayındırlık bakanlıkları idi, fakat alanın hizmete girmesi tüm Muğla’ya büyük yarar sağlayacağından vali inşaatla bizzat ilgilenmiştir (Aytaman, 2008: 297). Fakat, müteahhit, Süleyman Demirel’e yakın olduğunu öne sürmüş ve sürekli kazıklı sistemin uygulanmasını önermiştir. Yüklenici işin ilerlemesi için kendi önerdikleri sisteme Muğla Valisi’nden destek istemiştir. Diğer yandan Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel de validen 15 günde bir rapor talep etmiştir. Bayındırlık Bakanlığı zeminle ilgili çalışmalar yürüttükten sonra “kazıklı zemin” değil ama özel bir dolgu sistemi kullanılmasını önermiştir. Dolgu sistemi uygulandığı takdirde fiyat artışı fazla yüksek olmayacaktır (Bodrum Ekspres, sayı: 722, 4 Nisan 1995.; Aytaman, 2008: 297).

Lale Aytaman, Milas- Bodrum Havalimanı inşası hakkında valiliği sırasında bazı notlar almıştır. Aytaman, Mayıs 1994’teki notlarında şöyle ifadeler kullanmıştır: “İşler çok yavaşlamış. 3000 metrelik iniş pistinin ancak 1500 metresi hazırlanmış. DLH ile yüklenici firma uzun zamandır yapım tekniği üzerinde anlaşmazlığa düştü. Müteahhit 200 milyar ek ödenek gerektirecek kazıklı sistem öneriyor, DLH ise bunu kabul etmiyor. Ayrıca DHMİ’de yüklenici firma olan MET- OK şirketine ayda sadece 3- 3,5 milyar ödeyebileceğini söylüyor. Oysa şu önümüzdeki aylarda hummalı bir şekilde çalışılarak mesafe kat edilmesi gerekmektedir. DHMİ’nin başında genel müdür olarak Esat Kıratlıoğlu’nun oğlu bulunmakta. Onunla yaptığım görüşmede para olmasına karşın ödemelerde kendilerine kısıtlama getirildiğini, bunun da kendilerini zor durumda bıraktığını söyledi. Ricalarım üzerine babasıyla da bu konuyu görüşme sözü verdi.” (Aytaman, 2008: 298).

Vali, DHMİ Genel Müdürü ile yaptığı görüşmenin ardından Demirel’e durumu arz etmesi için Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreteri Necdet Seçkinöz’ü aramıştır. Seçkinöz durumu Demirel’e arz edeceğini ifade etmiştir. Seçkinöz, Başbakan Tansu Çiller’in Bodrum Havalimanı da dâhil tüm yatırımları ihmal ettiğini belirtmiş ve validen yatırımlarla ilgili bir şikâyeti varsa Demirel’e bölge ziyaretinde bizzat arz etmesini de tavsiye etmiştir (Aytaman, 2008: 298).

14 Haziran 1994'te Türk Silahlı Kuvvetleri'nin yapacağı yıllık tatbikat için Bodrum'a gelecek olan cumhurbaşkanının programında Bodrum Havalimanı temel atma töreni de yer almıştır. Fakat alan, temel atmaya hazır değildi ve nitekim bu tören ertelenmiştir. Kısa zaman sonra Süleyman Demirel Bodrum'a gelmiştir. Bu ziyaretinde Demirel ile bir görüşme yapan Aytaman, ödeneklere getirilen kısıtlamalarla kimsenin bu havalimanının inşasını bitiremeyeceğini, ifade etmiştir. Cumhurbaşkanı ise Ulaştırma Bakanlığı'nın %48 kırımla bu işi bitirilemeyeceği kanaatinde olduğunu ve muhtemelen ihalenin feshedileceğini belirtmiştir. Bu yüzden de temel atmayı ertelemeyi uygun gördüklerini sözlerine eklemiştir (Aytaman, 2008: 298- 299).

Uzun uğraşlardan sonra havalimanının resmi temel atma töreni 22 Ağustos 1994 tarihinde yapılmıştır. Törenden birkaç gün önce Süleyman Demirel, Muğla Valisi Lale Aytaman ile bir telefon görüşmesi yapmış ve törene başbakan ile birlikte katılacağını ve bu vesileyle turizme ivme kazandırmak için dünyaya mesaj vermek istediğini, ifade etmiştir (Aytaman, 2008: 298- 299).

Muğla Valisi Lale Aytaman'ın temel atma töreninde konuşup konuşmaması yönünde tartışma yaşanmıştır, fakat yine de vali konuşmasını gerçekleştirmiştir. Vali konuşmasında ulaşım ağı açısından yol ve marinaların eksiklerine dikkat çekmiş ve ödeneklerde yaşanan sıkıntıları dile getirmiştir. Demirel, "*Vali Hanım, yollar yetmiyor, dedi, varsın yetmesin, bu iyiye alamettir, daha iyilerini yaparız. Su yok diyor, buraya suyu getiririz, isterse buluttan olsun*" gibi sözlerle ateşli bir konuşma yapmış, herkesi umutlandırmıştır (Aytaman, 2008: 298- 299).

Süleyman Demirel'in önceden öngördüğü gibi yüklenici firma mukavelenin şartlarını yerine getirememiştir. Doğruyol Hükümeti, 1995 yılında bitirileceğini belirttiği havalimanında hak ediş ödemeleri hiç aksatmamıştı, fakat firma inşaatı yarım bırakıp, şantiyeyi terk etmiştir. Paralarını alamayan 102 işçi aç susuz paralarının verilmesini beklerken, firmadan alacaklı diğer teşekküller kamyonların lastiklerini söküp götürmüştür (Bodrum Ekspres, sayı: 729, 28 Nisan 1995: 1). İnşaatı yüklenen şirketin iş makinalarının bir kısmına, firmanın borçları yüzünden Kasım 1994'te de el konulmuştur (Bodrum Ekspres, sayı: 679, 4 Kasım 1994: 1).

7 Şubat 1995'te DLH Genel Müdürü Önder Karaduman Muğla Valisi'ni arayarak, müteahhidin sözleşmesinin feshedildiğini bildirmiştir. Bu sefer de fesih kararı alınca yüklenici nüfuzunu kullanarak işin tekrar kendine verilmesi için uğraş vermiştir (Aytaman, 2008: 300). Diğer taraftan Demiryolları Limanlar Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürü Önder Karaduman, ek tesisleri de kapsayacak yeni ihalenin kendileri tarafından yapılacağını açıklamıştır (Bodrum Ekspres, sayı: 722, 4 Nisan 1995: 1).

Dönemin Muğla Valisi Lale Aytaman ilk yüklenicinin sözleşmesinin fes edilmesi süreci ile ilgili olarak 2 Ocak 1995 tarihinde şu notları almıştır: *“Sabahtan Bodrum Havalimanı'na gittim. Ankara'dan DLH Genel Müdürü, DHMİ Genel Müdür Yardımcısı ve müteahhit İsmet Bey geldiler. Bodrum, Milas kaymakamları ve ilgili müdürler de benimle birlikte katıldılar. Bu toplantıyı ben istedim, çünkü inşaat durmuştu. Basına da haber verelim de yeniden istim gelsin dedim. Gerçekten iyi oldu. DLH Genel Müdürü eğer ben kurcalamamış olsam, o kadar yoğun işler arasında doğrusu Bodrum Havalimanı'nı bu kadar yakından takip etmezdik diyor. İlk defa bir valinin bir işi böyle yakın takip ettiğine şahit olmuş. Benim sıkıştırmam üzerine bu hafta müteahhitle Ankara'da kozlarını paylaştıktan sonra, haftaya tekrar gelerek bize bilgi vereceğine söz verdi. Bu yörede her yatırımcı kendisini bu havalimanına endeksledi, dolayısıyla bize takvim verin!”* (Aytaman, 2008: 300).

Hükümet programının ulaştırma hizmetlerinin uzun zamanlı perspektifle ayarlanacağı yönündeki maddesine uygun olarak, Ekim 1993'te Muğla Valisi Lale Aytaman başkanlığında toplanan Mahalli Çevre Kurulu (ÇED) toplantısında Dalaman Havalimanı'nın uçak ve dolayısıyla yolcu sayısındaki artış nedeniyle genişletilmesi kararlaştırılmıştır (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8883, 5 Ekim 1993: 1). 1993 yılında yapılan toplantıdan yaklaşık 6 ay sonra, Nisan 1994'te Muğla Valisi Lale Aytaman başkanlığında Muğla İl Koordinasyon Kurulu Toplantısı düzenlenmiştir. Aytaman, 1993 yılının ilk 3 ayında Dalaman Havalimanı'na dış hat seferleri ile 1580 turist gelmiş olduğunu, 1994 yılının ilk 3 ayında ise 7790 turist geldiğini açıklamıştır. Vali'nin yaptığı açıklamaya göre 1994 yılının ilk 3 ayında Dalaman Havalimanı vasıtası ile gelen turist sayısı bir önceki yılın aynı dönemine göre 4 kat artmıştır (Yeni Ortaca Postası, yıl: 1, sayı: 36, 26 Nisan 1994: 1). 1994 yılında Dalaman'a 13 Avrupa ülkesinin 55 ayrı noktasından uçuş gerçekleşmiştir. 1994 yılında haftada 50'si iç hat,

400'ü de dış hat olmak üzere yaklaşık 450 sefer düzenlenmiştir. 1994 turizm sezonunda Dalaman Havalimanı vasıtası ile yaklaşık 2 milyon turist gelmiştir (İlk Adım, yıl: 31, sayı: 9046, 19 Nisan 1994: 1).

5 Ekim 1995 tarihinde iktidara gelen ve yaklaşık olarak bir ay iktidarda kalan 51. Türkiye Büyük Millet Meclisi (II. Çiller) Hükümeti Programı'nda (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP51.htm>) ve 30 Ekim 1995 tarihinde iktidara gelen ve 7 ay iktidarda kalan 52. TBMM (III. Çiller) Hükümeti Programı'nda; Milas-Bodrum Havalimanı'nın inşasından söz edilmiştir. Bu programlarda Milas- Bodrum Havalimanı terminal inşaatının asgari 2,5 milyon yolcu/yıl kapasiteli olacağı açıklanmıştır. Proje maliyeti 30 milyon dolar olduğu ve altyapı tesislerinin 1995 yılı içerisinde tamamlanmasından sonra ihaleye çıkılacağı belirtilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP52.htm>).

Milas- Bodrum Havalimanı'nın ikinci ihalesi 21 Ağustos 1995 tarihinde yeterlilik verilen 15 inşaat firmasının katılımıyla gerçekleştirilmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 753, 28 Temmuz 1995: 1). 14 şirketin katıldığı 3 trilyon lira keşif bedelli ihaleyi %22 eksiltme ile 2,3 trilyon lira teklif veren Eko İnşaat Firması kazanmıştır. Bu arada Milas- Bodrum Havalimanı inşaat sahasında Ulaştırma Bakanı Şevki Erek, incelemelerde bulunmuştur. Ulaştırma Bakanı Şevki Erek, yüklenici seçiminin yanlış yapılması nedeniyle havalimanı inşasında gecikme olduğunu, fakat söz verildiği gibi ihalenin yeniden gerçekleştiğini ve 18 ay içinde inşaatın tamamlanarak, havalimanının hizmete gireceğini açıklamıştır (Bodrum Mavi Bülten, yıl:2, sayı: 15, Eylül 1995: 1). İhalesi yapılan Milas- Bodrum Havalimanı'nın yüklenici firma tarafından gündüz uçuşlarına en erken Kasım 1996'da hazır hale getirilmesi, öngörülmüştür. Bu inşaatla 300 işçi 3 vardiya halinde 24 saat çalışılmıştır. Nisan 1996 tarihinden itibaren işçi sayısının 600'e çıkarılması planlanmıştır. Pistlerin hazırlanması için günde 600 kamyon dolgu malzemesi taşınmıştır. Ödemelerde aksama yaşanmaması durumunda 1996 Kasım ayı içerisinde havalimanının gündüz uçuşlarına hazır hale getirilmesi planlanmıştır (Bodrum Ekspres, sayı: 800, 9 Ocak 1996: 1). DHL İnşaat 7. Bölge Müdürlüğü yetkilileri de inşaatı sürdüren firmanın verdiği açılış tarihini teyit etmiştir. DHL İnşaatı 7. Bölge Müdürlüğü yetkilileri; betonlama işlemlerine Temmuz 1996

itibarıyla başlanan pistin, Kasım 1996 sonlarına doğru gündüz uçuşlarına açılacağı, açıklamıştır (Bodrum Çökertme, yıl: 1, sayı: 41, 17 Temmuz 1996: 1).

Bir yandan Milas- Bodrum Havalimanı'nın inşası sürerken, diğer yandan İmsık Havalimanı son devirlerini yaşamaktaydı. İmsık vasıtası ile 1995 yılında Türk Hava Yolları tarafından başlatılan Tel Aviv- Bodrum seferleri ile Bodrum'a her ay ortalama 1000 Yahudi turist gelmiştir. Önceleri sadece gazinolar için gelen Yahudiler, Bodrumlu Yahudilere ait 40 civarında mezarın bulunduğu maşatlığı da ziyarete başlamıştır (Bodrum Ekspres, sayı: 829, 26 Nisan 1996: 1). 1996 yılında Türk Hava Yolları RJ- 70 tipi uçakla Bodrum'dan Zürih'e karşılıklı seferler koyma kararı almıştır. Ayrıca THY, yaz sezonunda Ankara- Bodrum seferleri düzenleme kararı almıştır (Bodrum Ekspres, sayı: 835, 24 Mayıs 1996: 1).

Bu dönemden itibaren turizm bölgelerine yeni havalimanları yapılması hızla sürdürülmüştür. Bu politika kalkınma planlarına da yansımıştır. Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Programı'nda (1996- 2000); turizm potansiyeli yüksek bölgelerde havalimanı yatırımlarına önem verileceği dile getirilmiştir. Bu çerçevede Milas- Bodrum Havalimanı yatırımının tamamlanması hedeflenmiştir (Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Programı (1996- 2000), 2000: 148). Yine 6 Mart 1996 tarihinde iktidara gelen ve 4 ay iktidarda kalan 53. TBMM (II. Yılmaz) Hükümeti Programı'nda; havalimanları, kapasite ve standartlarının yükseltilmesine öncelik verileceği belirtilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP53.htm>). 28 Haziran 1996 tarihinde iktidara gelen ve 2 yıl yönetimde kalan 54. TBMM (Erbakan) Hükümeti Programı'nda; ulaştırma hizmetlerinin sağlıklı bir yapıya kavuşturulmasına, altyapılarının geliştirilmesine, verimliliğin artırılmasına önem verileceği belirtilmiştir. Ulaştırma sektöründe mevcut kapasitenin etkin kullanılması, ulaşım kanalları arasında dengenin sağlanması ve uygun altyapının oluşturulması amacıyla bir "*Ulaştırma Ana Planı*" hazırlanacağı ve bu çerçevede çalışmalara hız verileceği açıklanmıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP54.htm>).

Yeni havalimanlarının hizmete girmesi belli bölgelerde karayolu trafiğinin de artması anlamına gelmiştir. Ocak 1997'de Muğla Valiliği, Milas- Bodrum Havalimanı'nın Nisan 1997'de hizmete girmesi ve turizm sezonunun açılmasıyla birlikte karayolu trafiğinin artacağını öngörmüştür. Valilik, yaşanacak yoğunluğu karşılamak amacıyla

havalimanından Bodrum'a kadar olan yolun genişletileceği ve iyileştirileceğini açıklamıştır. Bu amaçla Karayolları İzmir II. Bölge Müdürlüğü tarafından 127 milyar liraya ihale edilen ve 1997 turizm sezonuna yetiştirilmesi hedeflenen söz konusu karayolunun 4 farklı kesiminde tırmanma şeridi yapılacağı ve ayrıca 2 köprülü geçiş bulunacağı belirtilmiştir (Bodrum Çökertme, yıl: 2, sayı: 67, 15 Ocak 1997: 1).

Milas- Bodrum Havalimanı, ismi ile de tartışmalara sahne olmuştur. Nisan 1997'de Ulaştırma Bakanı Ömer Barutçu açılacak olan havalimanının adının Milas Havalimanı olacağını açıklamıştır, fakat değişik kesimlerden muhalif açıklamalar gelmiştir. Havalimanının isminin Milas- Bodrum Havalimanı olması yönündeki görüşler ağırlık kazanmıştır (Bodrum Ekspres, sayı: 909, 18 Şubat 1997: 1). Turizm Bakanı Bahattin Yücel de Ulaştırma Bakanı'nın görüşünü desteklemiş ve ismin Milâs Havalimanı olması yönünde fikir beyan etmiştir (Bodrum Ekspres, sayı:912, 28 Şubat 1997: 1). Milas halkı *“madem bizim hudutlarımız içerisinde, isim mutlak suretle Milas Havalimanı olsun!”* demiştir. Buna karşın Bodrumlular *“yerli ve yabancı turistler bizim ilçemize geleceğine göre ismi Bodrum Havalimanı olacak”* demiştir (Atasever, Tarihsiz: 85).

Günlerce süren tartışmaların akabinde havalimanının isminin Milas- Bodrum Havalimanı olması yönünde karar alınmış ve Ulaştırma Bakanı Ömer Barutçu tarafından tescil edilmiştir. İsmi yeniden ele alınıp Bodrumluların lehine sonuçlanmasında Bodrum Doğruyol Partisi İlçe Başkanı Ethem Özyurt ve Bodrum halkının girişimlerinin de büyük rolü olmuştur. (Bodrum Ekspres, sayı: 919, 25 Mart 1997: 1).

1991- 1995 yılları arasında Muğla Valiliği görevini üstlenmiş olan Lale Aytaman'ın valilik dönemini anlattığı hatıratında havalimanına isim verilmesi sürecini aktardığı paragraf havalimanına isim verilme sürecinin hikâyesini doğrular niteliktedir. Aytaman şöyle demiştir: *“Bodrum'daki sivil toplum kuruluşları, Bodrum Belediye Başkanı Tuğrul Acar, turizmciler, yerel medya organlarının temsilcileri, özellikle de Bodrum Gazetesi ile Ankara'daki politikacıları, bürokrasiyi ve ulusal medyayı sürekli uyaran Muzaffer Ergöz'ün Havalimanı inşaatının temel atma aşamasından itibaren emekleri büyüktü. İnşaatın bitimine doğru Milas halkı da havalimanı projesini benimsemeye başlayıp alana Milas Havalimanı adını verdirmek için harekete*

*geçtiler. Esasen yeni havalimanı Milas mücavir alanında bulunuyordu. İktidar partisine mensup Milas Milletvekili İffetin Akar'ın da etkisiyle resmi merciler bu şekilde bir adlandırmaya doğru giderlerken devreye girerek, her iki ilçemizin adlarının birleştirilip yeni alana Milas- Bodrum Havalimanı adının verilmesini önerdim. Ne de olsa fülüyatta uluslararası turizm hareketlerinde Bodrum daha çok tanınmaktaydı. Teklifim kabul edildi, yeni havalimanına Milas- Bodrum adı verildi”* (Aytaman, 2008: 302).

1 Nisan 1997 tarihinde Milas- Bodrum Havalimanı hizmete girmiştir. Terminalin açılışına Başbakan Yardımcısı ve Dışışleri Bakanı Tansu Çiller, Muğla Milletvekili Sanayi ve Ticaret Bakanı Yalım Erez, Ulaştırma Bakanı Ömer Barutçu ve 70'e yakın milletvekili katılmıştır (Bodrum Ekspres, sayı:922, 4 Nisan 1997: 1; Bodrum Çökertme, yıl: 2, sayı: 78, 2 Nisan 1997: 1). İsmi Milas- Bodrum olarak tescillenmesinden sonra da Milas ve Bodrum ilçelerinde resmi ve gayri resmî kurumlarınca isim tartışmaları devam etmiştir (Cumhuriyetin Yetmişbeşinci Yılında Muğla, 1998: 126; Bodrum Ekspres, sayı: 924, 11 Nisan 1997: 1).

Milas- Bodrum Havalimanı'nın açılışına çok emeği geçen eski Muğla Valisi ve o dönemin de ANAP milletvekili olan Lale Aytaman davet edilmemiştir. Milas- Bodrum Havalimanı'nın hizmete girmesiyle Bodrum, Milas ve tüm çevrede, turizm daha da sağlıklı bir biçimde gelişme olanağına kavuşmuştur. Dalaman Havalimanı tarfiğı rahatlamış, yollardaki trafik kazaları azalmıştır (Aytaman, 2008: s. 302). Diğer taraftan Yalım Erez, “*Muğlalı olmak için Muğla'da doğmak şartı yoktur*” demekte ve halkın zaman içinde tepkisinin yanlış olduğunun farkına varacağını, ifade etmiştir. Gerçekten, Erez'in Sanayi ve Ticaret Bakanı olması, Milas- Bodrum Havalimanı'nın zamanından önce bitirilmesinde önemli katkı sağlamıştır (Atasever, Tarihsiz: 184).

Milas- Bodrum Havalimanı'nın hizmete girmesi ile, Mayıs 1997'de İmsık Havalimanı'nda Topos Air ile THY arasında oluşan sürtüşmeye benzer bir rekabet Milas- Bodrum Havalimanı için de yaşanmıştır. Yurtiçi ve yurtdışı kaynaklı birçok havayolu şirketi Milas- Bodrum Havalimanına uçuş talebinde bulunmuştur (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 83, 15 Mayıs 1997: 1).



25 Mayıs 1997 tarihinde Ulaştırma Bakanı Ömer Barutçu, “cesna” tipi bir uçak vasıtası ile Milas- Bodrum Havalimanına gelmiştir. Bakan Barutçu’yu Milas Kaymakamı Ayhan Boyacı, Bodrum Kaymakamı Uğur Boran ve DHİ yetkilileri karşılamıştır. Barutçu yaptığı incelemelerin ardından yörenin turizm potansiyeli değerlendirildiğinde havalimanının ilerleyen dönemde yetersiz kalacağını belirtmiştir. Bakan, ikinci bir pist inşasının en kısa zamanda tamamlanması için hemen istimlak işlemlerine başlanmasını emretmiştir (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 92, 26 Mayıs 1997: 1).

30 Haziran 1997 tarihinde iktidara gelen ve 1 yıl 10 ay yönetimde kalan 55. TBMM (III. Yılmaz) Hükümeti Programı’nda; ulaştırma sektörünün yük ve yolcu trafiğine cevap vermez hale geldiği, ifade edilmiştir. Ayrıca, kalkınmaya ivme kazandıracak havayolları ağının ve bunların terminallerinin geliştirilmesinin bundan sonraki hükümet uygulamalarının en önemli icraat alanlarından birini teşkil edeceği, belirtilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP55.htm>).

Havayolu ulaşım olanaklarının iyileştirilmesi için 1997 yılının sonuna kadar Bodrum Havalimanı için 18 trilyon 505 milyar lira harcama yapılmıştır. Hizmet binaları ve otoparklardan oluşan ikinci etap inşaatın ise 1998 yılı sonunda bitirilmesi hedeflenmiştir. Havalimanı ile ilgili açıklama yapan Muğla Valisi Cemil Serhatlı, ulaşımında yaşanacak kolaylaşma ile yörenin hızla gelişeceğini belirtmiştir. 1997 yılında Milas- Bodrum Havalimanı vasıtası 78.840 yolcu bölgeye giriş yapmıştır. 1998 yılında Muğla ve yöresine iki havalimanı vasıtası ile 1,5 milyon yolcunun giriş yapması beklenmiştir (Bodrum Ekspres, sayı:1019, 11 Mart 1998: 1).

Milas- Bodrum Havalimanı’nın devreye girmesi turizm ulaşımını rahatlatmış, fakat havalimanı çevresindeki karayolu ulaşımında yoğun trafiğe neden olmuştur. 5 Ağustos 1997’de Muğla Valisi Cemil Serhatlı, Milas- Bodrum Havalimanı’nın gece uçuşlarına açılması ile Milas- Bodrum Karayolu’nda trafik sıkışıklığı yaşandığını belirtmiştir. Vali Cemil Serhadlı, trafik yoğunluğu yaşanmasını ortadan kaldırmak için yapımına başlanan 46 km uzunluğundaki Milas- Bodrum Karayolu’nun bir an önce tamamlanması için 90 milyon lira ödenek gerektiğini açıklamıştır. Vali, Milas- Bodrum Karayolu’nun Güllük yol ayrımı ile Ekinanbarı Köyü arasındaki bölümünün ise acilen tamamlanması gerektiğini de ifade etmiştir (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 153, 5 Ağustos 1997: 1).

Muğla'da iki havalimanı hizmete girmiş olmasına rağmen, turizmciler yeni havalimanları yapılması yönünde istekte bulunmuştur. Temmuz 1997'de Datça Belediye Başkanı Mustafa Soytok, daha önceden Datça- Marmaris arasında inşası tartışılan havalimanını yeniden gündeme getirmiştir. Mustafa Soytok adı geçen yerde yapılması düşünülen havalimanının Kızılyaka'ya kaydırıldığını, hâlbuki Kızılyaka'da mevcut şartlarda bir hava limanına ihtiyaç olmadığını savunmuştur (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 145, 26 Temmuz 1997: 1). Havalimanı projesinin Marmaris- Datça arasındaki alana gerçekleştirilmesinden vazgeçilmesinin nedeni ise, Çevre Bakanlığı'nın sahanın sit alanı olduğu yönünde rapor vermesiydi (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 286, 8 Ocak 1998: 1)

Bölgede yeni havalimanı yapılmasına dair tartışmalar sürerken, Dalaman Havalimanı'nın bazı yapılarının kaçak olduğu iddiası ortaya atılmıştır. Ağustos 1997'de Dalaman Havalimanı, Dalaman Belediyesi tarafından mevcut yapılarının kaçak olması ve yapılmakta olan ek pist için de ruhsat alınmaması nedeniyle mühürlenmiştir. Hava Kuvvetleri tarafından kullanılmakta olan bölüm ile ilgili bir ruhsat problemi olmadığı belirtilmiştir. Havalimanı, mühürlenmesine rağmen faaliyetlerine devam etmiştir (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 169, 23 Haziran 1997: 1). Yapılan mühürleme işlemi sembolikti ve turizm sezonu dolayısıyla Dalaman Havalimanı'na inşaat ve işletme ruhsatlarının alınması için Dalaman Belediyesi tarafından 1 Kasım 1997 tarihine kadar süre tanınmıştır. Verilen süre içinde Dalaman Belediyesi'ne bir başvuru olmayınca DHL'ye 188 milyar para cezası uygulanmıştır. Konu ile ilgili olarak Dalaman Belediye Başkanı Şevket Durmuş; *“verdiğimiz süre sonuna kadar genel müdürlükten ruhsatla ilgili bir başvuru olmadı. Kaçak olan her bina için 3 milyar ile 5 milyar arasında değişen ceza uyguladık Toplam 188 milyar ceza kestik”*, demiştir. DHL Genel Müdürlüğü ise ceza ile ilgili mahkemeye başvurarak itirazda bulunmuştur (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 237, 11 Kasım 1997: 1). Yapılan itirazı değerlendiren Dalaman Sulh Ceza Mahkemesi, usul hatası bulunduğunu tespit etmiş ve cezanın iptaline karar vermiştir. Mahkeme yapılan inşaatların kaçak yapı grubuna girdiğini tescil ederken, cezanın DHL İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne değil, Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü'ne uygulanması gerektiği yönünde karar almıştır. Bu durum üzerine Dalaman Belediye Başkanı Şevket Durmuş mahkeme kararını da dikkate alarak

Demiryolları Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü'ne kaçak 52 bina hakkında ceza uygulayacaklarını belirtmiştir (Muğla Şah, yıl: 2, sayı: 537, 9 Kasım 1998: 1).

Dalaman Havalimanı'nda 1997 turizm sezonunda yaşanan aksaklıkların 1998 sezonunda da yaşanmaması amacıyla Kasım 1997'de bir toplantı düzenlenmiştir. Toplantıda Muğla Vali Yardımcısı Sedat Oktar, havalimanında sürdürülen tadilat ve inşaatlara değinmiş, yedek pist inşaatının kısa zamanda tamamlanacağını, apron genişletme çalışmalarının sürdüğünü, 6 uçağın park edebileceği alanın ise bittiğini açıklamıştır. Vali yardımcısı, yürüyen merdiven ve oturma alanlarının yenilendiğini, otoparkın genişletildiğini belirtmiş ve pasaport kontrollerinin yapıldığı polis banko sayısının 10'dan 15'e çıkarıldığını da sözlerine eklemiştir (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 251, 27 Kasım 1997: 1).

Diğer yandan açılmasının ardından Muğla ve ülke turizmine büyük katkı sağlayan Milas- Bodrum Havalimanı, kısa sürede Türkiye'nin büyük turistik havalimanları arasına girmiştir. 1997 Haziran ayında trafik ortalaması ile Milas- Bodrum Havalimanı Türkiye'nin en yoğun trafiğe sahip altıncı havalimanı olmuştur (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 118, 25 Haziran 1997: 1).

Yaşanan trafik yoğunluğu nedeniyle Milas- Bodrum Havalimanı'nda genişletme çalışmaları yapılmıştır. Bu doğrultuda Kasım 1997'de DHLİ Genel Müdürlüğü, Milas- Bodrum, Ankara ve İzmir havalimanlarına yaptırılacak yeni binalar için ödülleri 1 ile 13,5 milyar lira arasında değişen bir mimari proje yarışması düzenlemiştir. Milas- Bodrum Havalimanı'na yapılacak yeni binalar için mimari projelerin son teslim tarihi 5 Mayıs 1998 olarak belirlenmiştir (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 253, 29 Kasım 1997: 1).

Bu dönemde Dalaman Havalimanı da Türkiye'nin öne çıkan havalimanları arasındadır. 1998 yılı itibari ile Dalaman Havalimanı, Türkiye havalimanları arasında birinci kategoride yer almıştır. Meydan 9.343.000 metrekare alan üzerine kurulmuştur. Fethiye, Dalaman, Ortaca, Köyceğiz, Marmaris, Datça ve Gökova gibi önemli turizm merkezlerine hizmet sağlamaktadır. Pist uzunluğu 3000x 30 metre'dir. 1998 yılı itibari ile 3000x 30 metre paralel taksirut inşaatı devam etmektedir. Dalaman Havalimanı 1997 yılında 14 uçak kapasiteli bir aprona sahiptir. 1998 yılında apron kapasitesini 18 uçağa çıkaracak olan inşaat çalışmaları devam etmektedir. Havalimanının yıllık yolcu

kapasitesi 3 milyon yolcudur. 1997 yılında iç ve dış hatlarda toplam 2.347.469 yolcu ve 22.059 uçak trafiği gerçekleşmiştir (Cumhuriyetin Yetmişbeşinci Yılında Muğla: 126).

Diğer taraftan 1998 yılı verilerine göre, 3000x30 metre paralel taksirut, 3000x45 metre pist uzunluğu ve 20 uçak alabilecek 800x 200 metre aprona sahip olan Milas- Bodrum Havalimanı'nın yıllık 4 milyon yolcu kapasitesi bulunmaktadır (Cumhuriyetin Yetmişbeşinci Yılında Muğla, 1998: 126).

30 Nisan 1998 tarihinde Milas- Bodrum Havalimanı'nın dış hatlar terminali hizmete girmiştir. Açılışı Başbakan Mesut Yılmaz ve Ulaştırma Bakanı Neçdet Menzirci tarafından yapılan Dış Hatlar Terminali, 3 milyon yolcu kapasitesine sahiptir (Bodrum Ekspres, sayı:1030, 1 Mayıs 1998: 1). DHMİ Genel Müdürlüğü 1998 yılı yatırım programında yer alıp, Milas- Bodrum Havalimanı İkmal İnşaatı kapsamında sürdürülen Milas- Bodrum Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası böylelikle tamamlanmıştır. Açılışa Başbakan Mesut Yılmaz şöyle bir konuşma yapmıştır: *“Milas- Bodrum Havalimanı sayesinde bölgeye gelen turist sayısı artacak ve dolayısıyla döviz geliri de artacaktır. Turizm alanında 1980 yılından itibaren kaydedilen gelişmelere, altyapı yatırımları aynı hızda ayak uyduramamıştır. Yatırımlara özellikle de ulaştırma yatırımlarına öncelik veriyoruz.”* Başbakanın sonra söz alan Ulaştırma Bakanı Neçdet Menzirci, Milas- Bodrum Havalimanı'nın daha çok turist gelmesini sağlayacağını ve aynı zamanda ülke tanıtımına da katkı sağlayacağını, açıklamıştır (Muğla Şah, yıl: 2, sayı: 375, 1 Mayıs 1998: 1). Bakan'dan sonra söz alan DHMİ Genel Müdürü Tamer Küçükünsal, hava taşımacılığının önemi değinmiş ve hava limanı hakkında bilgi vermiştir. Akabinde söz alan Muğla Valisi Cemil Serhatlı ise, Türkiye'nin turizm gelirinin 1/4'ünü Muğla'dan sağlandığını ve 1996 yılında 1 milyon 260 bin turist Dalaman Havalimanı'ndan ülkeye giriş yaptığını belirtmiştir (Bodrum Çökertme, yıl: 3, sayı: 335, 6 Mayıs 1998: 1).

1 Mayıs 1998'de Milas- Bodrum Havalimanı Dış Hatlar Terminali'nin hizmete girmesi ile birlikte Milas- Bodrum Havalimanı'na yurt dışından direk uçuşların başlaması ve hızla artması beklenmiştir. Havalimanına ilk yurtdışı uçuş, Öger Tur-Condor ortaklığı ile gerçekleştirilmiştir. İlk uçuşun ardından Öger Tur yetkilileri, Turizm Bakanlığı Enformasyon Genel Müdürü Faruk Erol, Vali Cemil Serhatlı ve

diğer bazı ilgililerin katıldığı değerlendirme ve tanıtım toplantısı gerçekleştirilmiştir (Bodrum Ekspres, sayı:1032, 8 Mayıs 1998: 1). Öger Tur Başkan Yardımcısı Ünal Öger, “Türkiye’nin 1997 yılında 9,8 milyon turistle dünya 19. ’su, 8 milyar dolar girdi ile dünya 18. ’si olduğunu,” belirtmiştir. Ünal Öger, “çevre düzenlemesi ve altyapı sorunları halledilirse, Bodrum’da turizmi tüm yıla yayabiliriz,” diye bir açıklamada bulunmuştur (Bodrum Ekspres, sayı:1032 8 Mayıs 1998: 1).

Bu dönemde bir taraftan Milas- Bodrum Havalimanı’nın genişletilmesi çalışmaları sürdürülürken, diğer taraftan da Dalaman Havalimanı’na modern ekipmanlar sağlanmıştır. Bu çalışmalarda havalimanının gece uçuşlarında ve sisli havalarda daha güvenli olmasını sağlayacak olan, ILS sistemi Mayıs 1998’de devreye sokulmuştur (Muğla Şah, yıl: 2, sayı: 380, 7 Mayıs 1998: 1).

Dalaman Havalimanı’nı 12 Şubat 1999 tarihinde öğle saatlerinde saatte hızı 150 km’yi bulan ve 5 dakika süren bir hortum vurmuştur. Olayda 6 asker ve 3 havalimanı görevlisi yaralanırken, can kaybı yaşanmamıştır. Hortum dolayısıyla yeni yapılan prefabrik iç hatlar terminali tamamen yıkılırken, diğer binalar ve alanda bulunan uçaklar hasar almıştır. Olay yerine gelen Muğla Valisi Cemil Serhadlı, çok büyük bir doğa olayı yaşandığını, tesellilerinin can kaybı olmaması olduğunu açıklamıştır (Muğla Şah, yıl: 3, sayı: 612, 13 Şubat 1999: 1).

Ulaştırma Bakanı Hasan Basri Aktan, Şubat 1999’da hortum nedeniyle zarar gören Dalaman Havalimanı’nda incelemelerde bulunmuştur. Alandaki onarım çalışmaların inceleyen Ulaştırma Bakanı Hasan Basri Aktan, Muğla Valisi Cemil Serhadlı ve alandaki görevlilerden bilgi almıştır. Onarım için 12 Şubat 1999’da Ankara’da bir ihale yapıldığını ve çalışmaların başladığını açıklayan Aktan, “Bizim için maliyeti önemli değil, ama sezona yetiştirmek önemli” demiştir. Ayrıca valiliğin aldığı önlemlerle sezona sıkıntı yaşanmadan girileceğini de belirtmiştir. Bakan, binaların sigortalı olduğunu ve meydana gelen zararın sigorta şirketi tarafından karşılandığını da sözlerine eklemiştir (Muğla Şah, yıl: 3, sayı: 632, 8 Mart 1999: 1).

Kasım 1999’da Dalaman Havalimanı’na yeniden yapılması öngörülen dış hatlar terminali binası için bir proje yarışması düzenlenmiştir. Proje yarışmasına çok sayıda eser katılırken, projeler içinde Emre Arolat’ın eseri birinci olmuştur. Devlet Hava

Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü yarışmaya katılan eserlerden 1 tanesini satın almaya karar vermiştir (Muğla Şah, yıl: 3, sayı: 842, 13 Kasım 1999: 1).

Mart 2000’de Dalaman Havalimanı’nda yabancı turistlerin karşılaştıkları sorunların yerinde tespit edilmesi ve bu sorunların çözüme ulaştırılması amacıyla Muğla Valisi Lütfi Yiğenoğlu başkanlığında bir toplantı gerçekleştirilmiştir. Toplantıya Muğla Valisi Lütfi Yiğenoğlu, Vali Yardımcısı Haydar Küçük, Marmaris, Fethiye ve Dalaman kaymakamları, bu ilçelerin belediye başkanları, seyahat acentelerinin temsilcileri, tur operatörleri, Dalaman Havalimanı yetkilileri ve Turizm Bakanlığı’nın temsilcileri katılmıştır. Muğla Valisi Yiğenoğlu uygulamaya soktukları “*Turizm’de 2000 Yılında Muğla Modeli*” projesinin çok önemli olduğunu belirtmiştir. Vali, bu çalışma kapsamında Dalaman Havalimanı’na iniş yapan turistlerin en geç 45 dakika içinde tüm işlemlerinin tamamlanıp, seyahat edeceği araca binmiş olması gerektiğini belirtmiştir. Toplantıda seyahat acenteleri temsilcileri uçak inişinden sonra yaşanan gecikmelerden şikâyet etmiştir. Dalaman Havalimanı yetkilileri ise “slot uygulaması” adı verilen, havalimanına inen uçakların, seyahat acenteleriyle anlaşma sağlanarak, haftanın günlerine ve saatlerine dağılımının yapılması halinde, havalimanında karşılaşılan sorunların önüne geçilebileceğini belirtmiştir. Turizm sezonunun yoğun olduğu dönemlerde saatte 4 uçak kapasitesi olan havalimanına 20’yi aşkın uçak inmekte ve bu durum uygulamada gecikmelere neden olmaktadır (Muğla Şah, yıl: 4, sayı: 949, 29 Mart 2000: 1).

Dalaman Havalimanı’nın sorunlarının çözülmesi yönünde toplantılar yapılırken, Milas- Bodrum Havalimanı ayrı bir iddia ile yine gündeme gelmiştir. Mart 2000’de Milas Belediyesi, Milas- Bodrum Havalimanı’nda “Avam Projesi” kapsamı dışında kalan 33 bina için 253 milyar lira ceza uygulamıştır. Muğla Valiliği, ise binaların “*Avam Projesi*” kapsamında olduğunu ve ceza yazılamayacağını belirtmiş ve konu ile ilgili kovuşturma yapılacağını açıklamıştır (Muğla Şah, yıl: 4, sayı: 954, 4 Nisan 2000: 1).

Tüm ulaşım ağında olduğu gibi havacılıkta da AK Parti iktidarının yönetime gelmesi ile büyük gelişmeler yaşanmıştır. 14 Mart 2003 tarihinde iktidara gelen ve 4 yıl 5 ay yönetimde kalan 59. TBMM (Erdoğan) Hükümeti Programı’nda; hazırlanmakta olan “*Ulaşım Ana Planı*” çerçevesinde, kara ve hava ulaşımıyla da bir bütünlük içerisinde

ele alınacağı, ulaşım yolları arasında denge sağlanacağı, ifade edilmiştir (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP59.htm>). 6 Temmuz 2011 tarihinde iktidara gelen ve 3 yıl 2 ay yönetimde kalan 61. TBMM (III. Erdoğan) Hükümeti Programı'nda; 2002 yılında Türkiye'ye gelen turist sayısı 13,3 milyon kişi, turizm gelirleri ise 11,9 milyar Amerikan doları iken, 2010 yılında turist sayısı 28,6 milyon kişi ve turizm gelirleri ise 20,8 milyar dolarına yükseldiği, ifade edilmiştir. Ayrıca turizm gelirini istikrarlı bir şekilde artırmayı öngören “*Türkiye Turizm Stratejisini*”nin hazırlanarak uygulamaya koyulduğu, belirtilmiştir. 2023 perspektifinde 50 milyar doları aşan bir turizm geliri hedeflendiği ve Türkiye'nin Avrupa'da ve Ortadoğu'da termal turizm ve sağlık turizmi konusunda önemli bir merkez olması yolunda çalışacağı, açıklanmıştır. Bu hedef doğrultusunda öncelikli turistik ulaşım ağlarının hızla tamamlanacağı açıklanmıştır (<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP61.htm>). Bu doğrultuda AKP hükümetleri döneminde Dalaman Havalimanı Dış Hatlar terminali Binası tamamlanmış ve yıllık 10 milyon yolcu kapasitesine ulaşmıştır. Milas- Bodrum Havalimanı'nın kapasitesi de 5 milyon yolcuya ulaşmıştır (Atasever, Tarihsiz: 253).

**Tablo- 6: 1993- 2000 Yılları Arasında Muğla Hava Limanları Vasıtası İle Türkiye'ye Giriş Yapan Yabancı Sayısı (Turizm İstatistikleri)**

Yıl	Muğla Havalimanlarından Giriş Yapan Yabancı Sayısı		Muğla Hava Limanlarından Çıkış Yapan Yabancı Sayısı		Muğla Hudut Kapılarından Giriş ve Çıkış Yapan Toplam Yabancı Sayısı	
	Dalaman	Milas- Bodrum	Dalaman	Milas- Bodrum	Giriş	Çıkış
1993	533.453	-	466.524	-	652.771	581.770
1994	603.339	-	673.939	-	714.250	785.144
1995	827.095	-	895.801	-	1.006.121	1.071.387
1996	828.604	-	921.539	-	1.098.720	1.083.504
1997	1.004.929	59.205	954.592	59.205	1.269.732	1.202.570
1998	646.367	360.004	593.598	396.062	1.213.310	1.193.577
1999	536.222	249.130	520.197	251.476	982.330	968.297
2000	704.841	384.353	682.686	374.745	1.351.730	1.321.113

1993- 2000 yılları arasında Muğla'ya gelen turist sayısı konusunda fikir vermesi açısından turizm istatistikleri değerlidir. 1993 yılında Muğla'ya havayolu vasıtası ile 530 bin civarında yabancı gelmekte iken, 2000 yılında bu rakam 1 milyon 100 binlerin üzerine çıkmıştır. Sadece bu rakamlardaki artış, turistik destinasyonlar için havalimanının ne kadar önemli olduğunu göstermektedir (1993 Turizm İstatistikleri, 1994: 6, 25; 1994 Turizm İstatistikleri, 1999: 18, 87; 1995 Turizm İstatistikleri, 1999: 12, 81; 1996- 1999 Turizm İstatistikleri, 2003: 18, 38, 64, 84, 110, 130; 1996- 1999 Turizm İstatistikleri, 2003: 156, 176; 2000- 2001 Turizm İstatistikleri, 2003: 13). Fakat, turizmin gelişmesinde sadece ulaşım olanaklarının geliştirilmesi de yeterli değildir. Aynı zamanda tesislerdeki hizmet kalitesinin de üst seviyelere çıkarılması gerekmektedir. Bunun öncül şartlarından birisi de eğitimidir. Çünkü farklı seviyede eğitim almış kişilerin bir arada verimli çalışması örgüt içi ilişkileri güçleştirir. Bu yüzden turizm alanında verimliliği arttırmanın öncüllerinden birisi de turizm eğitiminin yaygınlaştırılmasıdır (Topaloğlu, 2004: 203).

### **3. Muğla'da Kurulan Turizm Kuruluşları ve Faaliyetleri**

Muğla'da turizmin sürekli gelişmesine paralel olarak yeni dernekler tesis edilmiştir. Bu doğrultuda Nisan 1993'te Marmaris Enternasyonal Yat Kulübü Derneği tesis edilmiştir. Bu derneğin kuruluş tüzüğü 39 maddeden ibarettir. Derneğin kuruluş tüzüğünde amaca yer verilmesi gerekirken, böyle bir ibareye rastlanamamıştır (Marmaris Postası, yıl: 9, sayı: 955, 10 Nisan 1993: 1).

Oluşturulan turizm kuruluşları, yörenin turizm ile ilgili sorunlarına çözüm getirilmesi yönünde çalışmış ve bu doğrultuda yapılan toplantılara katılmıştır. 15 Nisan 1993 tarihinde Fethiye İlçe Turizm Komitesi, Fethiye Kaymakamı Sait Eker başkanlığında toplanmıştır. Toplantıya Fethiye Belediyesi Başkan Vekili Aydın Günday, TÜRSAB ve FETUR Fethiye temsilcileri, resmi daire müdürleri ve turizm işletmecileri katılmıştır. Bu toplantıda şehrin yollarının her turizm sezonu öncesinde belediye ve karayollarının ortak çalışması ile temizlenmesi kararlaştırılmıştır. Deniz kirliliğine neden olan gemilere yüksek cezalar verilmesi, benimsenmiş ve turizm temsilcilerinin kamu görevlileri ile el ele çalışması kararlaştırılmıştır (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8738, 16 Nisan 1993: 1).



Fethiye, turizm hareketleri ve örgütlenmeler açısından Muğla'nın ön plana çıkmış ilçelerinden biridir. Fethiye Otelciler Birliği Derneği (FETOB), 26 Aralık 1993 tarihinde tesis olunmuştur. Günümüzde faal olan dernek, Gaffar Okkan Caddesi Fethiye Muğla'da hizmet vermektedir. Günümüzde derneğin yöneticiliğini Bülent Uysal yürütmektedir (<http://www.fethiye.gov.tr>). FETOB, Fethiye ve çevresinde 155 üyesi ile toplam 11.000'in üzerinde oda ve 25.000'in üzerinde yatak kapasitesine sahip bir dernektir. FETOB, TÜROFED (Türkiye Otelciler Federasyonu) bünyesindeki on dört bölge kuruluşundan birisidir. Dernek; Fethiye Merkez, Çalış, Ölüdeniz, Ovacık ve Göcek bölgelerinde faaliyet yürütmektedir (<http://fetob.org>).

Bu yıllarda bir yandan turizm kuruluşları tesis edilirken, diğer yandan da koruma ve geliştirme projeleri oluşturulmuştur. Mart 1994'te Ege ve Akdeniz Kıyıları Turizm Altyapı Kıyı Yönetimi Projesi(ATAK), Muğla ilinde de faaliyete geçmiştir. ATAK Projesi kapsamında kurulan ve Bakanlar Kurulu'nca onaylanarak Resmî Gazete'de yayımlanan Bodrum- Datça- Ortaca- Dalaman ve Fethiye Atak Hizmet Birlikleri yasal kuruluşlarını tamamlamıştır. Kuruluş aşamasını tamamlamamış olan Ula- Köyceğiz- Marmaris ve Milas hizmet birliklerinin yasal olarak oluşması birkaç yıl sonrasında gerçekleşmiştir (İlk Adım, yıl: 31, sayı: 9014, 8 Mart 1994: 1).

3 Nisan 1996 tarihinde Yalıkavak Turizm ve Denizcilik Meslek Lisesi Okul Yaptırma Yaşatma ve Koruma Derneği kurulmuştur. Yalıkavak'ta kurulan derneğin herhangi bir şubesi tesis edilmemiştir. Dernek, Yalıkavak'ta turizm ve denizcilik okul binası yaptırmak, okulun her türlü ihtiyacını karşılamak, okula ait her türlü temizlik ve bakım ihtiyaçlarının giderilmesi amacıyla kurulmuştur. Derneğin tüzüğü 14 maddeden ibarettir (Bodrum Çökertme, yıl: 1, sayı: 26, 3 Nisan 1996: 1). İlerleyen dönemde kurulan denizcilik okulu bu derneğin amacına ulaştığını ispatlar niteliktedir.

Haziran 1996'da Bodrum Turizm Tanıtma Vakfı (BOSAV), tesis edilmiştir. Bu vakfın kuruluşunda Bodrum Kaymakamı Mesut Kırcalı, Turgutreis Belediye Başkanı Mehmet Dinçberk, BODER, Club Kadıkale'nin sahibi Recai Çakır, Metemtur, İsis Tatil Köyü, Mayflower Otel, Manastır Otel yer almıştır. Derneğin kuruluş amacı Bodrum Yarımadası'nı uluslararası fuarlarda tanıtılırken tabanının da mümkün olduğu kadar geniş tutularak ve BODER ile iş birliği ile çalışma olarak, belirtilmiştir (Bodrum Çökertme, yıl: 1, sayı: 39, 19 Haziran 1996: 1).

Bölgede turizm çeşitliliğinin artması ile farklı turizm alanlarında da dernekler tesis edilmiştir. Bunlardan birisi olan Fethiye Tenis Kayak ve Dağcılık Spor Kulübü Derneği, 31 Temmuz 1997 tarihinde tesis edilmiştir. Günümüzde faal olan dernek Fethiye Çalış'ta hizmet vermektedir. Derneğin başkanlığını ise, Fuat Yeşilova yürütmektedir (<http://www.fethiye.gov.tr>).

Muğla'da yatçılığın hızla gelişmesi, bu alanda yeni derneklerin kurulmasına vesile olmuştur. Göcek Yat Kulübü Spor Derneği 04 Ocak 1999 tarihinde tesis edilmiştir. Günümüzde aktif olan dernek Fethiye Göcek'te hizmet vermektedir. Günümüzde derneğin yöneticiliğini Göker Tuncay yürütmektedir (<http://www.fethiye.gov.tr>).

Bir yandan yeni turizm dernekleri tesis edilirken, diğer taraftan da turistlerin ülkeden memnun ayrılması yönünde tedbirler alınmıştır. Mayıs 1999'da Marmaris Kaymakamı İsa Küçük başkanlığında Marmaris Turizm Danışma Kurulu toplanmıştır. Yapılan müzakerelerde hanuççuluğun önlenmesi için radikal tedbirlerin uygulanması kararı alınmıştır. Marmaris Esnaf Odası Başkanı Şükrü Ayyıldız, alınan kararı desteklediklerini belirtmiş ve hanuççuluk gibi turizme zarar veren olayları esnafın da istemediğini, ifade etmiştir. Başkan, ayrıca kötü davranışların turizmi kötüye götürdüğünü, uygulamada hanuççuluğun sınırlarının çizilmesi gerektiği ve buna göre denetimlerin yapılmasının yerinde olduğu görüşünü, belirtmiştir (Muğla Şah, yıl: 3, sayı: 677, 6 Mayıs 1999: 1).

Muğla, turizm alanında yapılan bilimsel ve sektör toplantıları için de bir çekim merkezi olmuştur. Kasım 2000'de Muğla Turizm Kurultayı adı verilen bir toplantı dönemin Turizm Bakanı Erkan Mumcu'nun da katılımı ile Marmaris'te gerçekleştirilmiştir. Muğla Valisi Lütfi Yiğenoğlu'nun sektöre uyguladığı değişiklikler çerçevesinde, Muğla Turizminin geçmişi ve geleceğinin tartışıldığı toplantıda TURSAB Başkanı Başaran Ulusoy, Turizm Yatırımcıları Derneği Başkanı Tavit Köletavitoğlu, Türkiye Rehberler Birliği Başkanı Ahmet Şensılay, Otelciler Birliği Başkanı Sinan Babiro ve diğer ilgililer katılmıştır (Muğla, 13 Kasım 2000: 1).

Bölgede çok öne çıkmamış olup, turizm ile ilgili olan derneklere de değinmek gerekmektedir. Bodrum Turizmi Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Derneği, tarihi eserlerin korunması hedefi ile kurulmuş bir dernektir. Bu derneğin yanı sıra 1990

yılından sonra Bodrum’da şu dernekler de tesis edilmiştir: “*Bodrum Turkuaz Turizm Folklor Derneği, Gümbet Turizm Çevre ve Kültür Varlıklarını Koruma ve Geliştirme Derneği, Gündoğan Kültür Turizm ve Sanat Derneği, Jeotermal Enerjiyi Bodrum Turizmüne Kazandırma Derneği, Torba Köyü Turizm Çevre ve Kültür Varlıklarını Koruma ve Geliştirme Derneği, Yalı Beldesi Güzelleştirme Kalkındırma Folklor Araştırma Turizm Derneği.*” Bu derneklere ilave olarak Datça’da Palamutbükü Yerel Turizmi ve Doğayı Koruma Derneği, Köyceğiz’de Köyceğiz Turizm ve Doğayı Koruma Derneği tesis edilmiştir (<https://www.dernekler.gov.tr>).

1987 yılında “*Marmaris Turistik İşletmeler ve Konaklamalar Derneği*” olarak 44 üye ile kurulan Güney Ege Turistik Otelciler ve İşletmeciler Birliği (GETOB), yıllar içinde Türk turizminde söz sahibi bir kuruluş haline gelmiştir. GETOB, TÜROFED (Türkiye Otelciler Federasyonu) bünyesinde bir bölge kuruluşu olarak hizmet yürütmektedir. Kuruluşun yetki alanı Dalaman, Sarıgerme, Köyceğiz, Dalyan, Akyaka, Marmaris, İçmeler, Turunç, Hisarönü, Bozburun, Selimiye ve Muğla merkezden oluşan bölgeyi kapsamaktadır. Muğla bölgesinin yurt içinde ve yurt dışında tanıtım çalışmaları ve organizasyonu GETOB’un öncülüğünde gerçekleşmektedir (<http://www.getob.org>).

Muğla’da sadece turizm işletmecileri dernekleri tesis edilmemiş, turizmin can alıcı personeli olan rehberler de bir dernek tesis etmiştir. Muğla Rehberler Odası’nın örgütlenmesi 1998 yılında Erbil Yılcıoğlu başkanlığında ve Marmaris Rehberler Derneği liderliğinde başlamıştır. Ardından 2002 yılında Selahattin Karadeniz başkanlığında Bodrum Rehberler Derneği tesis edilmiştir. Fethiye yöresinde ise düzenlenen toplantılar ile rehberler derneğinin tesisi sürecine destek olunmuştur. “*Muğla Turist Rehberleri Odası*” 07 Haziran 2012 tarih ve 6326 sayılı Turist Rehberliği Meslek Kanunu hükümleri gereğince 11 Mart 2013 tarihinde Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın onayı ile kurulmuştur (<http://www.muro.info.tr>).

Muğla’da turizmin çevreye zarar vermeden gelişmesi yönünde dernekler de tesis edilmiştir. Bu doğrultuda Dalaman Çevre ve Turizm Derneği (DALÇEVTUR), Temmuz 2010’da tesis edilmiştir. Dernek, çevreyi korumak, doğa ve doğal kaynaklarını korumak, turizm ve turizm kaynaklarını geliştirmek maksadı ile tesis edilmiştir (<http://www.dalamancevreturizm.org>).

Bölgede kurulan bir diğer dernek, Dalyan İztuzu Turizm Tanıtım Derneği'dir. Bu dernek, Ortaca merkezli kurulmuştur. Dernek, Dalyan ve çevresinde turizm alt yapısını geliştirmeye destek olmak maksadı ile kurulmuştur. Dernek ayrıca kişi ve kuruluşlar ile iş birliği yaparak, Dalyan'ın tanıtılmasında aktif rol almayı, hedeflemiştir (<http://dalyantanitim.com>).

2013 yılına gelindiğinde bölgede daha önce kurulan otelcilik derneklerinden ilham alınarak Dalyan'da da bir otelcilik örgütü kurulmuştur. Dalaman, Ortaca, Köyceğiz Turistik Otel ve Turizm İşletmecileri Birliği (DOKTOB) 2013 yılında tesis edilmiştir. Bu kuruluş, yöre otelcileri ve turizmcilerini bir araya getirip, üyelerinin ortak menfaatlerini korumak, sürdürülebilir turizme katkıda bulunmak amacı ile tesis edilmiştir (<http://www.doktob.com>). Yörede turizmin gelişmesine paralel olarak yeni dernekler kurulmuştur. Bu derneklerden bazılarının isimleri aşağıda aktarılmıştır: “Gökova Yat Kulübü Derneği (<http://gokovayelken.com>), Güney Ege Yelken Kulübü Derneği(<http://www.muglaaskf.com>), Karia Yelken ve Su Sporları Spor Kulübü Derneği (<http://www.muglaaskf.com>), Karacasöğüt Kalkındırma Kıyı Koruma ve Yelken Derneği, Ekiztaş Köyü Turizm ve Çevreyi Geliştirme Derneği, Güllük Turizmini Geliştirme ve Çevre Koruma Derneği, Kızıllı Köyü Turizmi Geliştirme ve Çevre Koruma Derneği, Seydikemer. Kumluova Eğitim Kültür Sanat ve Turizm Derneği, Ula Bilim Kültür Sanat Spor Tarım Turizm Kalkınma Derneği, Ula Arıcılar Geyik Kanyonu Tanıtma Çevreyi Koruma ve Turizmi Geliştirme Derneği.”

#### **4. Muğla'da Turizmi Geliştirmeye Yönelik Düzenlenen Etkinlikler**

Muğla'da turizmi geliştirmeye yönelik etkinlikler 1960 yıllarında başlamış ve ara vermeden sürdürülmüştür. Bu etkinliklerden biri olan III. Turgutreis şenlikleri 22- 23 Haziran 1996 tarihlerinde gerçekleştirilmiştir. Konserler ve gösterilerden oluşan şenliklere, Türk halk müziği ve Türk sanat müziği sanatçıları da iştirak etmiştir. Turgutreis Belediyesi'nce organize edilen şenliklerde Sibel Can ve Muazzez Ersoy gibi ünlü sanatçılar da sahne almıştır. Organize komitesi başkanı ve aynı zamanda Turgutreis Belediye Başkanı olan Güntekin Kaya, amaçlarının Kardak Krizi'nden sonra Turgutreis'i gündemde tutabilme ve yerli ve yabancı turistlere hoş vakit geçirtmek olduğunu, belirtmiştir (Bodrum Çökertme, yıl: 1, sayı: 33, 22 Haziran 1996: 3).

Turgutreis Şenlikleri'nden kısa bir süre sonra, 6 Temmuz 1996'da Bodrum'da özel bir firma, Non- Stop Müzik Festivali düzenlenmiştir. Bodrum ile aynı anda dünyanın diğer önemli birkaç şehrinde de düzenlenen festival MTV Televizyonu tarafından canlı olarak yayınlanmış ve Bodrum'un tanıtılmasına katkı sağlamıştır. Burak Kut ve Moğollar'ın da katıldığı organizasyona Rozalla gibi önemli yabancı sanatçılar da iştirak etmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 8845, 28 Haziran 1996: 1).

Müzik festivalinin akabinde, 19- 21 Temmuz 1996 tarihleri arasında ilki 1995 yılında gerçekleştirilmiş olan II. Bodrum Gündoğan Kültür ve Turizm Şenliği düzenlenmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 837, 31 Mayıs 1996: 1). Festival sırasında Gündoğan Belediye Başkanı Ali Yıllankaya, Gündoğan'ın geleneklerine sahip çıkarak turizm sektöründeki gelişmeleri de yakından takip edeceğiz ve Gündoğan'ın Bodrum yarımadasının soluklanabileceği bir belde olarak muhafaza edeceğiz, demiştir. Festival boyunca sergi, dinleti ve spor etkinlikleri gerçekleştirilmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 847, 5 Temmuz 1996: 1). III. Gündoğan Kültür ve Turizm Şenliği 25- 27 Temmuz 1997 tarihleri arasında düzenlenmiştir. Festivale, dönemin Milletvekili Fikri Sağlar, gazeteciler Emin Çölaşan ve Mustafa Balbay gibi isimler katılmıştır. Festival programında İbrahim Tatlıses, Adnan Şenses ve Ebru Gündeş konserler vermiştir. Gündoğan Belediye Başkanı Hasan Yıllankaya; amaçlarının turizm açısından Gündoğan'ın tanıtımını sağlamak, kültür alışverişi sağlamak, demokratikleşme, barış ve özgürlüğe katkıda bulunmak açıklamasını yapmıştır (Bodrum Ekspres, sayı: 949, 15 Temmuz 1997: 1). Gündoğan IV. Kültür ve Turizm Şenlikleri, 14- 16 Ağustos 1998 tarihleri arasında düzenlenmiştir. Gündoğan Belediye Başkanı Hasan Yıllankaya, Kültür ve Turizm Şenliği ile Cumhuriyet'imizin 75. Yıl kutlamalarını başlatmış olacağız, demiştir. Şenliğin panel ve söyleşi bölümünde cumhuriyet, laiklik, demokrasi ve yerel yönetimler konularına yer verilmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 1050, 10 Temmuz 1998: 1; Bodrum Ekspres, sayı: 1055, 28 Temmuz 1998: 1; Bodrum Çökertme, yıl: 3, sayı: 158, 19 Ağustos 1998: 1).

Bu dönemde düzenlenen etkinliklerin bazıları tanıtımın yanında sosyal amaç da içermiştir. 1994 yılında düzenlenen Türkbükü Sanat ve Kültür Festivali'nin gelirleri ile sağlık ocağı yapımı gerçekleştirilmiştir. Türkbükü'nü tanıtmak ve örnek bir köy haline getirmeyi hedefleyen festivalin ikincisi 8- 14 Eylül 1995 tarihleri arasında

gerçekleştirilmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 752, 5 Eylül 1995: 3; Mavi Bülten, yıl: 1, sayı: 3, 15 Eylül 1994: 1). Üçüncü Türkbükü Kültür ve Sanat Festivali 26- 30 Ağustos 1996 tarihleri arasında düzenlenmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 860, 20 Ağustos 1990: 1).

2 Eylül 1996'da Bilkent 3. Uluslararası Müzik Festivali, Bodrum Kalesi'nde düzenlenmiştir. Bodrum Kalesi'nde binlerce sanatsever, farklı ülkelerden gelerek aynı noktalarda buluşan sanatçıların dostluk ve barış çağrısına ortak olmuştur (Bodrum Ekspres, sayı: 861, 23 Ağustos 1996: 1).

Bodrum'da farklı müzik festivalleri organize edilirken, uzun zamandır düzenlenmeyen Bodrum Festivali'nin de yeniden organize edilmesi fikri ortaya atılmıştır. Aralık 1996'da Bodrum Belediye Başkanı ve Bodrum Kaymakamı'nın katılımıyla yapılan toplantıda Bodrum Festivali'nin yeniden düzenlenmesi yönünde karar alınmıştır (Bodrum Ekspres, sayı: 894, 17 Aralık 1996: 1).

Bodrum, Türkiye'nin ilk çevre temalı festivaline de ev sahipliği yapmıştır. 5- 10 Haziran 1996 tarihleri arasında I. Bodrum Uluslararası Çevre Filmleri Festivali düzenlenmiştir. TURSAK (Türkiye Sinema ve Audiovisuel Kültür Vakfı)'ın sponsorluğunda düzenlenen ve Türkiye'nin ilk çevre temalı festivali olan Bodrum Uluslararası Çevre Filmleri Festivali, doğal ve kültürel zenginliklerinin yanı sıra karşı karşıya olduğu çevre sorunlarının önemi ve güncelliği nedeniyle Bodrum'da düzenlenmesine karar verilmiştir. Bodrum çevresinde yoğun olarak yaşayan ve soyu tükenmekte olan Akdeniz Fokları, festival sembolü olarak seçilmiştir. Festival boyunca çevre filmleri gösterilmiş, yarışmalar düzenlenmiş ve çevre sempozyumu düzenlenmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 932, 16 Mayıs 1997: 1; Bodrum Ekspres, sayı: 937, 3 Haziran 1997: 1; Bodrum Çökertme, yıl: 2, sayı: 88, 11 Haziran 1997:1; Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 93, 27 Mayıs 1996: 1). Yapılan etkinliklerden elde edilen gelir, Habitat Koordinasyon Kurulu'na bırakılmıştır (Bodrum Ekspres, sayı: 938, 6 Haziran 1997: 1). Uluslararası Çevre Filmleri Festivali'nin II.'si 4- 9 Haziran 1997 tarihleri arasında düzenlenmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 1033, 12 Mayıs 1998: 1). 4 -10 Haziran 1999 tarihleri arasında 3. Uluslararası Bodrum Çevre Filmleri Festivali düzenlenmiştir. Düzenlendiği ikinci yılında Avrupa Çevre Filmleri Birliği'ne de davet edilen ve birliğin Euronete adlı networküne katılan festival, geniş kapsamlı bir

programla izleyicilerle buluşmuştur (Bodrum Bülten, yıl: 5, sayı: 59, Haziran 1999: 1; Bodrum Bülten, yıl: 5, sayı: 60, Temmuz 1999: 1).

4- 6 Eylül 1997 tarihleri arasında Türkiye Çevre Koruma Kültür Sanat ve Tanıtım Derneği (BÜKDER) tarafından Bodrum'da Kültür- Sanat Festivali düzenlenmiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 963, 2 Eylül 1997: 1). 30 Ekim 1997- 2 Kasım 1997 tarihleri arasında Musicorama Bodrum'97 Uluslararası Klasik ve Caz Müzik Festivali düzenlenmiştir. Sea Garden Otel'de düzenlenen bu etkinliğe yerli ve yabancı birçok caz ve klasik müzik sanatçısı katılmıştır (Bodrum Ekspres, sayı: 980, 31 Ekim 1997: 1). 7- 15 Ağustos 1998 tarihleri arasında Uluslararası Bodrum Festivali Derneği tarafından Bodrum Kaymakamlığı Bodrum Belediyesi ve diğer sponsorların katkılarıyla ilki 1973 yılında yapılmış olan Bodrum Festivali düzenlenmiştir (Bodrum Bülten, yıl: 4, sayı: 44, Mart 1998: 1).

1998 yılında Bodrum Konacık Köyü Muhtarı Mehmet Melengeç'in girişimleri sonucunda 25- 29 Eylül 1998 tarihleri arasında Konacık Yöresel Turizm ve Sanat Festivali düzenlenmiştir. Konacık Kalkındırma ve Güzelleştirme Derneği, Bodrum Kaymakamlığı ve Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi festivale destek olmuştur (Bodrum Ekspres, sayı: 1070, 18 Eylül 1998: 1; Muğla Şah, yıl: 2, sayı: 502, 26 Eylül 1998: 1).

1993- 2000 yılları arasında Bodrum'da düzenlenen festivaller kısaca değerlendirildikten sonra bu dönemde Marmaris'teki etkinlikler anlatılmıştır. Marmaris'te yatçılık kadar yatçılıkla ilgili etkinlikler de göze çarpmaktadır. Kasım 1993'te 4. Uluslararası Marmaris Yat Yarışları düzenlenmiştir. Marmaris Uluslararası Yat Kulübü tarafından dördüncüsü düzenlenen etkinliğe çeşitli ülkelerden 82 yat katılmıştır. Diğer taraftan Bozburun 4. Gulet Festivali de 29- 31 Ekim 1993 tarihleri arasında 50'nin üzerinde yatın katılımı ile gerçekleştirilmiştir. Festival sırasında denizcilik ve yat turizmi üzerine bir de seminer düzenlenmiştir (İlk Adım, yıl:30, sayı: 8910, 5 Kasım 1993: 1).

Muğla'nın ilçelerinden Milas, halıları ile meşhurdur. Bu yüzden bu ilçede halıcılıkla ilgili etkinlikler de yapılmıştır. Ocak 1993'te, Mayıs 1993'te Milas'ta yapılması düşünülen Uluslararası Halı Şenliği çalışmaları başlamıştır. Bu konuda ilk toplantı Türkiye Halı İhracatçıları Birliği Başkan Yardımcısı Erdoğan Ildız ile Muğla Vali

Yardımcısı Osman Diracoğlu arasında yapılmıştır. Yapılan toplantının ardından Muğla valiliği yapılacak olan şenliği destekleme kararı almıştır. Milas Belediye Başkanı Fevzi Topuz, uluslararası bir şenliğin ilçelerinde yapılmasından gurur duyacaklarını ve girişimi kendilerinin de destekleyeceklerini, açıklamıştır (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8666, 11 Ocak 1993: 1; Bodrum Ekspres, sayı: 574, 30 Ekim 1992: 1).

10 -11 Eylül 1993 tarihlerinde 5. Milas Kültür Sanat Şenliği düzenlenmiştir. Şenliğin ilk gününde “Karikatürün Günümüzdeki Yeri” adlı bir söyleşi yapılmıştır. “Şu Milas İçinse” adlı söyleşide Milas’ın kültürel değerleri değerlendirilmiştir (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8855, 14 Eylül 1993: 1; Bodrum Ekspres, sayı: 617, 10 Eylül 1993: 1). Şenlikte, ayrıca halı sergisi ve halı dokuma yarışması yapılmıştır. Türkiye halı ihracatçıları Birliği Başkanı Erdoğan Ildız, Milas’ta takip eden yıllarda bir halıcılık fuarı yapmayı öngördüklerini belirtmiştir. Etkinliklerde Erol Büyükburç’un da aralarında bulunduğu bazı sanatçılar, konser vermiştir (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8855, 14 Eylül 1993: 1). Halıcılıkla ilgili etkinlik yapılması girişimi başarıya ulaşmış ve ilki düzenlenen festivalin ardından 4- 6 Eylül 1998 tarihleri arasında II. Milas Halı ve Dostluk Festivali düzenlenmiştir. Festivalin ilk gününde Milas Amfi Tiyatro’da Milaslı Kültür Bakanlığı Sanatçısı Nazmi Yükselen’in 50. Sanat yılı jübilesi düzenlenmiştir. Gecede Tolga Çandar, Makbule Kaya, Hale Gür ve Ayşe Yazgan da sahne almıştır (Muğla Şah, yıl: 2, sayı: 478, 8 Temmuz 1998: 1).

1 Ekim- 3 Ekim 1993 tarihleri arasında 8.’si düzenlenen Muğla Kültür Şenliği, Uğur Mumcu anısına gerçekleştirilmiştir. Kentin en büyük caddelerinden birine Uğur Mumcu Bulvarı, adı verilmiş ve açılışı yapılmıştır. Etkinliklerde dönemin Anayasa Mahkemesi Başkanı Yekta Güngör Özden ve Barolar Birliği Başkanı Önder Sav, “Demokrasi- Laiklik ve Hukuk” konulu bir konferans vermiştir (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8873, 23 Eylül 1993: 1). Etkinliklere dönemin Devlet Bakanı Erman Şahin ve CHP Genel Başkanı Deniz Baykal da katılmıştır (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8880, 1 Ekim 1993: 1; İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8881, 3 Ekim 1993: 1). Festivalde Nuray Hafıftaş, Perihan Sözen ve Sinan Özen birer konser vermiştir. 15 bin kişilik statta verilen konserlere 25 binin üzerinde izleyici gelmiş ve izdiham yaşanmıştır (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8882, 4 Ekim 1993: 1).



Ortaca'da 29- 31 Mayıs 1992 tarihleri arasında Ortaca Festivali düzenlenmiştir. Festival öncesinde Ortaca Belediye Meclisi'nce alınan kararla düzenlenecek festivalin Kültür- sanat, tarım ve turizm temalı olması kararlaştırılmıştır. Festival etkinliklerinde çeşitli müzik dallarında konserler verilmiştir. TRT Korosu da Ortaca Festivali'nde bir halk konseri vermek üzere Muğla Valiliği'nden izin almıştır (Köyceğiz, yıl: 13, sayı: 1366, 11 Mayıs 1992: 1). Festivalin ikincisi düzenlemiş ardından da 20 Nisan 1994 tarihinde 3. Ortaca Festivali Tertip Komitesi, belirlenmiştir. Komitede Ortaca Belediye Başkanı, Ortaca kaymakamı, İl Genel Meclisi üyeleri ve tüm ilçe siyasi parti başkanları yer almıştır. 17- 19 Haziran 1994 tarihleri arasında düzenlenen festivalde voleybol ve futbol müsabakaları da gerçekleştirilmiştir. Ayrıca, su sporları ve değişik spor dallarında da etkinlikler yapılmıştır (Yeni Ortaca Postası, yıl: 1, sayı: 36, 26 Nisan 1994: 1). 4. Ortaca Festivali'nin 19- 21 Mayıs 1995 tarihleri arasında düzenlenmesi Ortaca Belediye Meclisi tarafından kararlaştırılmıştır. Dönemin Ortaca Belediye Başkanı Cemil Durmuş, yapılacak festival ile gerek çevrede gerekse ülke çapında hem ekonomik hem de turistik bir merkez olmayı hedeflediklerini, açıklamıştır. Başkan, Ortaca'nın gelecekteki konumu düşünülürse festivale ne kadar ihtiyacımız olduğu açıktır, demiştir (Yeni Ortaca Postası, yıl: 2, sayı: 85, 20 Nisan 1995: 1). 9 Eylül Üniversitesi Öğretim Görevlisi Ergün Aybars, etkinliklerde Atatürk konulu bir konferans vermiştir. Festival değişik gösteriler ve halk konserinin ardından nihayete ermiştir (Yeni Ortaca Postası, yıl: 2, sayı: 91, 23 Mayıs 1995: 1).

Muğla'da sadece turizmi geliştirmeye yönelik festivaller tertiplenmemiş, turizm haftası da coşku ile kutlanmıştır. 1993 yılında 15- 22 Nisan tarihleri arasında Dalyan'da turizm haftası kutlamaları yapılmış ve aynı zamanda Turizm Bakanlığı'nın 30. Kuruluş yıldönümü de etkinliklerle kutlanmıştır. Bu etkinlikler çerçevesinde tüm il çapında ilk ve orta dereceli okullarda turizm konulu resim ve kompozisyon yarışması düzenlenmiştir (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8741, 14 Nisan 1993: 1).

19 Nisan 1995 tarihinde turizm haftası etkinlikleri çerçevesinde Bodrum Turizm Çevre ve Plaj Düzenlemesi Toplantısı yapılmıştır. Bodrum Turizm Danışma Müdürlüğü'nce düzenlenen toplantıya; dönemin Bodrum Kaymakamı Mesut Kırcalı, Bodrum Belediye Başkanı Tuğrul Acar, Muğla İl Turizm Müdürü Ufuk Soğancı, Muğla İl Çevre Müdürü Seyfettin Türkekul, Bodrum Turizm Danışma Müdürü Cemil Bayraktar

ve diğ er ilgililer katılmış tır. Toplantıda Bodrum'un ç evresinin temiz tutulması ve soft turizme ağı rlık verilmesi doç rultusunda kararlar alınmış tır (Bodrum Ekspres, sayı: 727, 6- 21 Nisan 1995: 1).

15- 22 Nisan 1997 tarihleri arasında Fethiye'de turizm haftası ç eşitli etkinliklerle kutlanmış tır. Hafta boyunca turizm sektörünün ÷ lkemize sağ ladığ ı katkılar, turiste sergilenecek davranış ve hizmetlerdeki kalite ve tanıtım konuları iş lenmiş tir. Etkinlikte Liselerarası Turizm Bilgi Yarış ması da dñ zenlenmiş tir (Fethiye Sñ z, yıl: 1, sayı: 14, 8 Nisan 1997: 1; Fethiye Sñ z, yıl: 1, sayı: 16, 16 Nisan 1997: 1).

Yñ renin tanıtımı iç in mñ ze ve ÷ ren yerlerinin de ayrı bir ÷ nemi vardır. 1990'lı yıllarda Muđ la'da ziyarete aç ık mñ zeler iç inde en ç ok ziyaretçiyi Bodrum Sualtı Arkeoloji Mñ zesi ç ekmiş tir. 1992 yılında Muđ la'da bulunan arkeoloji mñ zelerini 312.709 kişi giriş ücreti ÷ deyerek ve yaklaşık 200.000 kişi giriş ücreti ÷ demeden ziyaret etmiş tir. Paralı ziyaret gerç ekleş tirenlerin 191.809'u yabancı ve 91,100'ü de yerlilerden oluş muş tur. Aynı yıl iç inde yñ redeki mñ zelerdeki arkeolojik eser sayısı 26.347'den 28.583'e yüks elmiş tir. Bu eserlerin 14.382'si Bodrum Sualtı Arkeoloji Mñ zesi'nde, 10.082'si Fethiye Mñ zesi'nde, 2.473'ü Milas Arkeoloji Mñ zesi'nde ve 1.838'i Marmaris Mñ zesi'nde sergilenmiş tir. Yñ redeki mñ zelerden ve ÷ ren yerlerinden 1992 yılında yaklaşık olarak 2,5 milyar lira gelir sağ lanmış tir (İ lk Adım, yıl: 30, sayı: 8711, 27 Ocak 1993: 1).

1994 yılının ilk 10 ayında Bodrum Sualtı Arkeoloji Mñ zesi'ni 200.000 kişi ziyaret etmiş tir. Aynı yıl Marmaris Mñ zesi'ni 60.000 kişi, Milas- Muđ la ve Fethiye mñ zelerini de 40 bin kişi ziyaret etmiş tir. Muđ la mñ zeleri toplam 300.000 ziyaretçiden 1994 yılının ilk 10 ayında 5,5 milyar lira gelir elde etmiş tir (Bodrum Ekspres, sayı: 681, 11 Kasım 1994: 1). Bu mñ zeyi 2003 yılında 147.285 kişi, 2004 yılında 198.339 kişi, 2005 yılında 206.943, 2006 yılında 103.376 kişi ziyaret etmiş tir (Kınay, 2008: 23- 24).

Bodrum Sualtı Arkeoloji Mñ zesi oldukça fazla sayıda ziyaretç i ç ekmekte iken, ÷ lkenin en az olay yaş anan mñ zeleri durumundadır. 1995 yılı itibari ile ç eşitli mñ zelerden son 1,5 yıl iç inde 2242 parç a eser ç alınmış ken, Bodrum Su Altı Mñ zesi Tñ rkiye ilç eleri

bazına en fazla ziyaretçi çekmiş ve bir tek olay dahi vukua gelmemiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 772, 3 Ekim 1995: 1).

1997 yılında Beçin Kalesi'ni 5898 kişi ziyaret etmiş ve 59 milyon 920 bin gelir elde edilmiştir Cedral'ı (Sedir Adası) 1996 yılında 41695 kişi ziyaret ederken, 1997 yılında 42200 kişi ziyaret etmiştir. 1997 yılında yapılan ziyaretlerden 8 milyar 829 milyon lira gelir elde edilmiştir 1997'de Euromos'u, 3759 kişi ziyaret etmiş ve bu ziyaretlerden 274 milyon 800 bin lira gelir elde edilmiştir 1997'de Gemile Adası'nı 9233 kişi ziyaret etmiş ve bu ziyaretlerden 1 milyar 385 milyon lira gelir elde edilmiştir. 1997'de Heraklia'yı 5695 kişi ziyaret etmiş ve bu ziyaretlerden 457 milyon 200 bin lira gelir sağlanmıştır. 1997'de İasos'u (Kıyıkışlacık Köyü), 1997 yılında 6051 kişi ziyaret etmiş ve bu ziyaretlerden 447 milyon 200 bin lira gelir sağlanmıştır. Ziyarete açılmış olan Kaunos'u 1997 yılında 45148 kişi ziyaret etmiş ve ziyaretlerden 17 milyar 640 milyon gelir elde edilmiştir. 1997'de Kayaköy'ü, 38802 kişi ziyaret etmiş ve bu ziyaretlerden 5 milyar 820 milyon lira gelir sağlanmıştır. 1997'de Knidos'u 28716 kişi ziyaret etmiş ve bu ziyaretlerden 4 milyar 489 milyon lira gelir sağlanmıştır. 1997'de Labranda'yı 1067 kişi ziyaret etmiş ve bu ziyaretlerden 113 milyon 700 bin lira gelir elde edilmiştir. 1997'de Letoon'u, 5666 kişi ziyaret etmiş ve bu ziyaretlerden 850 milyon lira gelir sağlanmıştır. 1997'de 1997 Maussulous'u 28586 kişi ziyaret etmiş ve bu ziyaretlerden 3 milyar 806 milyon lira gelir sağlanmıştır. 1997'de Pınara'yı, 2333 kişi ziyaret etmiş ve bu ziyaretlerden 350 milyon lira gelir sağlanmıştır. 1997'de Stratonikeia'yı (Eskihisar), 790 kişi ziyaret etmiş ve bu ziyaretlerden 79 milyon lira gelir elde edilmiştir 1997'de Tlos'u, 18.007 kişi ziyaret etmiş ve bu ziyaretlerden 2 milyar 701 milyon lira gelir sağlanmıştır (Cumhuriyetin 75. Yılında Muğla, 1998: 34). Yukarıda verilen müze ve ören yeri ziyaret rakamları, bölge turizm hareketlerinde kültürel mirasın ne kadar önemli olduğunu açıklamaktadır.

## **5. Muğla'da Turizm Eğitimi**

Türkiye'de lisans düzeyinde eğitim veren ilk kurum, ticaret ve turizm meslek liseleri öğretmeni yetiştirmek amacı ile 1965 yılında Ankara Ticaret Yüksek Öğretmen Okulu'na ilave edilen Turizm Bölümü ile eğitim vermeye başlayan Ankara Ticaret Yüksek Öğretmen Okulu'dur (Çavuş ve Ege, 2009: 245). 1969 yılında Ege Üniversitesi bünyesinde, 1974 yılında Hacettepe Üniversitesi bünyesinde, 1975

yılında Bursa İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi bünyesinde, 1982 yılında Adana İktisadi ve İlimler Akademisi bünyesinde, 1982 yılında Erciyes Üniversitesi bünyesinde turizm eğitimi veren birimler kurulmuştur (Erdinç ve Yılmaz, 2012: 20). Ön lisans düzeyinde mesleki turizm eğitimi faaliyetleri 1970'li yıllarda ara kademe insan gücü yetiştirmek amacı ile kurulan YAYKUR (Yaygın yükseköğretim Kurumu), denetiminde sürdürülmüştür. 1980 yıllarında yapının başarısız olması ile YAYKUR, ortadan kaldırılmış ve meslek yüksekokulları üniversitelere bağlanmış ve tüm yükseköğretim kurumları YÖK çatısı altında toplanmıştır (Çavuş ve Ege, 2009: 242).

Türkiye'de ön lisans düzeyinde yürütülen eğitim faaliyetleri 1980 yıllarından itibaren artmaya başlamış, 1985 yılına gelindiğinde 10 meslek yüksekokulunda turizm eğitimi verilmiştir (Çavuş ve Ege, 2009: 243). Muğla'da da bu doğrultuda 1989 yılında bir meslek yüksekokulu tesis edilmiştir. Muğla Meslek Yüksekokulu, Dokuz Eylül Üniversitesi'ne bağlı olarak Muğla Sosyal Hizmetler İl Müdürlüğü'ne ait binada eğitim-öğretim hayatına başlamıştır. Bu meslek yüksekokulunda bulunan iki programdan birisi Turizm ve Otelcilik bölümüydü. Bu meslek yüksekokulu, 1992 yılında Muğla Üniversitesi'ne bağlanmıştır. Bu yüksekokul, otel- lokanta ikram hizmetleri, seyahat turizm ve eğlence hizmetleri, olmak üzere turizm alanında da eğitim veren birimlere sahiptir (<http://www.muqlamyu.mu.edu.tr>). 1990 yılında turizm eğitimi veren meslek yüksekokulu sayısı 28'e, 1995 yılında 64'e ve 2000 yılında 76'ya yükselmiştir (Çavuş ve Ege, 2009: 243).

Muğla'da henüz bir üniversite tesis edilmediği dönemde, Ağustos 1992'de Cumhurbaşkanı Turgut Özal'ı Okluk Koyu'nda bulunan tesislerde ziyaret eden 9 Eylül, Gazi, Gaziantep ve Bilkent üniversiteleri rektörleri, Muğla Üniversitesi'nin kuruluş altyapısı hakkında bilgi almak için Muğla Valisi Lale Aytaman'ı da ziyaret etmiştir. Bu ziyarette rektörler gerekli yasallaşma ve alt yapı çalışmalarının ilerlediğini ve açılacak olan Muğla Üniversitesi'ne katkı sunmaktan mutlu olacaklarını, açıklamıştır. Muğla Üniversitesi, yapılan yoğun çalışmalar ile 1992 yılında hizmete girmiştir (İlk Adım, yıl: 29, sayı: 8550, 17 Ağustos 1992: 1). Üniversite, kuruluşunun ilk yılında 4 fakülte, 2 enstitü ve 2 yüksekokul ile eğitim hizmetlerine başlamıştır. Muğla Üniversitesi'nin kuruluşundaki yer alan iki yüksekokuldan biri Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Meslek Yüksekokulu'dur (İlk Adım, yıl: 31, sayı: 9003, 20

Eylül 1993: 1; Bodrum Ekspres, sayı: 559, 17 Temmuz 1992: 1). 1992’de tesis edilen Muğla Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Yüksekokulu, 2001 yılında öğrenci alımına başlamıştır. 26 Ağustos 2014 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanan Bakanlar Kurulu Kararı ile bu birim lağv edilmiş ve yerine Turizm Fakültesi tesis edilmiştir (<http://www.turizm.mu.edu.tr>).

Ağustos 1993’te dönemin Devlet Bakanı Erman Şahin, Muğla Üniversitesi’ni ziyaret etmiştir. Üniversite Rektörü Ethem Ruhi Fığlalı, bu ziyarette Köyceğiz’e bir Turizm Meslek Yüksekokulu’nun kurulacağını ve bunun için Köyceğiz Belediyesi İmar Planı’nca ayrılan sahaya inşaatın başlayacağını ve kısa sürede Köyceğiz’de turizm eğitimine başlayacakları, bilgisini vermiştir (Köyceğiz, yıl: 19, sayı: 1289, 20 Ağustos 1992: 1). Fakat, bu proje bazı aksaklıklardan dolayı hayata geçmemiştir.

Bölgede turizm eğitimi veren yeni yüksekokullar kurulması doğrultusunda Yükseköğretim Kurulu’nun 25 Ocak 1994 tarihli kararıyla Ortaca Meslek Yüksekokulu, tesis edilmiştir. Bu yüksekokul, Ortaca’daki kurumların ve yardımseverlerin desteği ile bir apartman binasında 1994-1995 eğitim-öğretim yılında Turizm ve Otelcilik programı ile Seracılık Programından oluşan programlarında toplam 38 öğrenci ile eğitim-öğretime başlamıştır. Bu yüksekokulda, turizm ve otel işletmeciliği programı, turizm ve seyahat hizmetleri programı olmak üzere turizm alanında da eğitim veren birimlere sahiptir (<http://www.ortacamyomu.edu.tr>).

Yükseköğretim Kurulunun 21 Nisan 1995 tarihli kararıyla Milas Meslek Yüksekokulu, tesis edilmiştir. Milas Sıtkı Koçman Meslek Yüksek Okulu, 4 Ağustos 1995 tarihinde Nedime Beler’in bağışladığı Macar Evinde eğitim-öğretime başlamıştır. Okul, ilk olarak 1995 yılında restorasyon bölümü ile faaliyetine başlamıştır. Yüksekokulda 1996 – 1997 Eğitim- Öğretim Yılı’nda halıcılık ile turizm ve otelcilik programlarının açılması ve öğrenci sayısının artması nedeniyle Özler İş Merkezi’nin en üst katına taşınmıştır. Bu binada eğitim öğretim 5 yıl sürdürülmüştür. Günümüzde Milas Sıtkı Koçman Meslek Yüksek Okulu; otel lokanta ve ikram hizmetleri bölümünü de içeren eğitim birimleri ile hizmet vermektedir (<http://www.milasmyomu.edu.tr>).

Temmuz 1997’de spor animatörü yetiştirilmesi için Muğla Üniversitesi ile Fransa Açık Hava Sporları Merkezi tarafından ortaklaşa bir program hazırlanması kararlaştırılmıştır. Bu amaçla Muğla Üniversitesi Beden Eğitimi ve Spor Yüksekokulu’nda lisans programı açılması için hazırlık yapılmıştır. Bu konuda Yüksekokul Müdürü Doç. Dr. Erdal Zorba, spor animatörlüğü için yüksekokulda bir bölüm açmak istediklerini, belirtmiştir. Zorba, madem ülkemizin bu alandaki potansiyeli yeterince değerlendirilemiyor, ülke turizmi ve ekonomisi için önemli olan bu konuda çalışmaya karar verdik, demiştir. Zorba, bu girişim için Turizm Bakanlığı, Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü ve YÖK’ün onayını almaları gerektiğini de belirtmiştir. Muğla Üniversitesi Kurucu Rektörü Ethem Ruhi Fırlalı, bu projenin Türkiye ve Muğla için çok önemli olduğunu ve en kısa sürede hayata geçirmek istediklerini, belirtmiştir (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 133, 12 Temmuz 1997: 1, 3).

Mart 1998’de Milas Meslek Yüksekokulu Müdürü Mehmet Gürdal, “Turizm Eğitimi” temalı bir toplantıda şöyle bir konuşma yapmıştır: *“Türkiye’de 88 tane meslek yüksekokulu turizm eğitimi veriyor. Turizm okulu açarken yer seçimi hayati bir konudur, eş seçimine benzer. Ülkemizde olmadık yerlerde turizm okulu var. Bu da arz talep dengesini talep aleyhine bozuyor. Dünya turizmi 1 milyar dolarlık bir ciroya ulaşmıştır. Türkiye bu pastadan daha fazla pay almalıdır. Her yıl 600 milyonu aşkın insan turizm hareketinin içine giriyor. Türkiye kaliteli iş gücü ile bu pastadan daha fazla pay sahibi olur. Ancak turizmi makineleştirmek, otomasyona gitmek mümkün değildir. Turizm emek yoğun bir meslek olarak varlığını sürdürecektir. Bu yüzden de turizmde mesleki eğitim çok önemlidir. Örgün eğitim kurumları tarafından verilen mesleki turizm eğitiminde %60’lık paya ortaöğretim kurumları sahipken, %25’lik pay ise üniversite ve yüksekokullara aittir. Turizm eğitimi veren 88 meslek yüksek okulumuz mevcuttur. Ancak altyapı sorunları ve öğretim elemanı ihtiyacı giderilmeden açılan bu okullar eğitim kalitesini düşürmüştür. Öğrencilerin mezun olduktan sonra iş bulabilmeleri ve sektöre hizmet edebilmeleri açısından turizm okulu açarken yer seçimi çok önemlidir.”* (Muğla Şah, yıl: 1, sayı: 345, 23 Mart 1998: 1, 3). Bu açıklamalardan anlaşılacağı üzere turizm eğitimi veren kurumların turistik bölgelerde kurulmasının daha sağlıklı olacağı sonucuna ulaşılabilir.

Yükseköğretim Genel Kurulu'nun 01 Şubat 2002 tarihli kararı ile Datça Kazım Yılmaz Meslek Yüksekokulu, tesis edilmiştir. Bu yüksekokul, 2006 yılında aşçılık, muhasebe ve vergi uygulamaları, turizm ve otel işletmeciliği olmak üzere 3 program ile hizmete girmiştir. Bu eğitim kurumu, hayırsever Kazım Yılmaz tarafından yaptırılan ve 2007 yılında Muğla Üniversitesi'ne devredilen binada faaliyete geçmiştir. Bu yüksekokul otel lokanta ikram hizmetleri bölümü vasıtası ile turizm alanında eğitim veren bir birime sahiptir (<http://www.datcamyo.mu.edu.tr>). Türkiye'de turizm eğitimi, 2002-2003 öğretim yılında lisans düzeyinde 21 üniversitenin 22 değişik fakülte ve yüksekokulunda verilmekte iken, bu sayı 2006 yılında 30 üniversiteye ulaşmıştır (Erdinç ve Yılmaz, 2012: 20).

Muğla'nın değişik ilçelerinde turizm eğitimi verilen yüksekokullar tesis edilirken, Marmaris'te de böyle bir kurumun eksikliği yaşanmıştır. 2011 yılında Marmarisli Turizmciler, İçmeler Belediye Başkanı Zeki Eren, Marmaris Esnaf temsilcileri ve Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Mansur Harmandar'ın katılımı ile, Marmaris'e bir meslek yüksekokulu kurulması için toplantı yapılmıştır. Öncelikle turizm alanında eğitim verecek bir meslek yüksekokulunun kurulması için yer konusunda görüş alışverişi yapılmıştır. İçmeler'de bulunan eskiden Turizm Eğitim Merkezi (TUREM) olarak kullanılmış olan ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü tarafından 49 yıllığına Esnaf ve Sanatkârlar Konfederasyonu'na verilmiş olan binanın, okul binası olarak kullanılması kararlaştırılmıştır. Bu doğrultuda bu bina, Esnaf ve Sanatkâr Odası Birliği tarafından İçmeler Turizm Meslek Yüksekokulu kurulması maksadı ile üniversiteye tahsis edilmiştir. Bunun akabinde gerekli işlemler yapılarak 17 Kasım 2011 tarihinde Muğla Valisi'nin huzurunda yüksekokulun kurulmasıyla ilgili bir protokol imza edilmiştir. Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Mansur Harmandar'ın kararlı tutumu ve yerel yönetimin desteği ile 24 Kasım 2011 tarihinde İçmeler Turizm Meslek Yüksekokulu'nun kurulması Muğla Üniversitesi Senato'sunda görüşülüp karara bağlanmıştır. İçmeler Turizm Meslek Yüksekokulu'nun kurulması YÖK'te 05 Ocak 2012 tarihinde görüşülmüş ve YÖK'ün de onaylaması ile yüksekokul tesis edilmiştir. Yüksekokul binası, bölgedeki iş adamlarının desteği ile tadilatın geçirilmiştir. İçmeler Belediyesi, yüksekokulun her türlü eksikliği için seferber olmuştur. Yüksekokulun iç dizaynı üniversite tarafından

karşılanmıştır. 2015 yılında yüksekokulun adı Marmaris Turizm Meslek Yüksekokulu olarak değiştirilmiştir (<http://www.marmaristmyo.mu.edu.tr>).

Muğla'da 1980'li yıllarda açılan ilk Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi'nin ardından 1980'li yılların sonlarında turizm eğitimi veren ortaöğretim okulları tesis edilmeye başlamıştır. 1990 yılı sonrasında ise bu alanda eğitim veren okul sayısı hızla artmıştır. Bir taraftan tamamıyla turizm alanında eğitim veren yeni ortaöğretim kurumları tesis edilmiş, diğer taraftan da mevcut ortaöğretim programlarına turizm eğitimi ile ilgili bölümler eklenmiştir.

Muğla Anadolu Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi'nin binasının uzun bir geçmişi vardır. Bu bina 1938- 1940 yılları arasında inşa edilmiş ve 1957 yılına kadar eğitim-sosyal yaşam alanları olarak kullanılmıştır. Ağustos 1957'den itibaren Muğla Öğretmen Okulu olarak hizmet vermiştir. 1959 yılından itibaren ise Kız Meslek Lisesi ve Öğretmen Okulu olarak işlevini sürdürmüştür. Öğretmen Okulu, 1978 yılında kapatılmış, yerine 2 yıllık eğitim verilen Eğitim Enstitüsü açılmıştır. Temmuz 1983'ten itibaren bu okul binası, Muğla Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi adı altında hizmet vermeye devam etmiştir. 1998 yılı itibari ile bu okul 38 yatak kapasiteli ve 20 odalı bir eğitim kurumu durumundadır. Bu dönemde okul, uygulama oteli olarak da hizmet vermiştir. 1998 yılı itibari ile bu okulda 36 öğretmen vasıtası ile 275 öğrenciye eğitim verildiği tespit edilmiştir (Eren ve Diğerleri: 1998: 103, 109). 2003 yılı verilerine göre; bu okulun 15 derslik ve 33 öğretmen ile eğitim öğretim faaliyetlerini yürüttüğü görülmektedir. 2003 yılında bu okula kayıtlı 233 öğrenci vardır (Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla, Muğla İl Yıllığı, 2003: 123). Günümüzde bu okul, "Menteşe Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi" adı altında eğitim-öğretime devam etmektedir (<http://menteseaturkmtal.meb.k12.tr>).

Bodrum Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi, 1947 yılında gezici köy kadın kursu vererek hizmete başlamıştır. 1950 yılında Akşam Kız Sanat Okulu olarak hizmete devam etmiştir. Eğitim birimi, 1977 yılında bugünkü binasına taşınmıştır. Bu okul 1990-1991 eğitim öğretim yılında Anadolu Meslek Lisesi statüsü kazanmıştır. İlk olarak Seyahat Acenteciliği alanında eğitim- öğretime başlamıştır (<http://bodrummtal.meb.k12.tr>). 1994- 1995 öğretim yılında Bodrum'un turizm ve denizcilik sektöründeki ihtiyaçları doğrultusunda Bodrum Turizm Anadolu Meslek



Lisesi bünyesinde Deniz Turizmi Bölümü açılmış ve bu bölümün açılmasında dönemin Muğla Valisi Lale Aytaman etkin rol almıştır (Aytaman, 2008: 208, 281-283). Okulun binası, artan öğrenci talebi karşısında mevcut bina yetersiz kalmış, bu nedenle ek hizmet binasına ihtiyaç duyulmuştur. Öğrenci velilerinin ile Bodrum halkının katkılarıyla mevcut olan arka bahçeye 14 derslikli bir ek bina inşa edilmiş ve 1999 yılından itibaren ek bina hizmete açılmıştır (<http://bodrumtal.meb.k12.tr>). Bodrum'da turizm eğitimi veren bir ortaöğretim kurumu da Turgutreis'te bulunmaktadır. Bodrum Turgut Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi, 1999-2000 Eğitim Öğretim yılında açılmıştır. Bodrum Turgut Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi halen konaklama ve seyahat hizmetleri, yiyecek içecek hizmetleri, denizcilik alanında 420 öğrenci ile eğitim ve öğretim faaliyetlerini sürdürmektedir. Bu eğitim kurumuna ait 108 öğrenci kapasiteli erkek öğrenci pansiyonu vardır. Okulun uygulama otelinde; 11 süit, 58 normal olmak üzere toplam 69 odada 200 yatak kapasitesi ile hizmet verilmektedir. Eğitim tesisinin 800 kişilik restoran kapasitesi, 400 kişilik toplantı salonu bulunmaktadır. Ayrıca, okulun 10 daireli lojmanı da bulunmaktadır (<http://turgutreisotml.meb.k12.tr>).

Fethiye Şefika Pekin Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi, 1954'te Akşam Sanat Okulu olarak açılmıştır. 1968'de Kız Sanat Ortaokulu, 1971'de de Millî Eğitim Bakanlığı'nca Kız Meslek Lisesi olarak eğitim- öğretileri sürdürmüştür. 1990'da yeni yapılan Şefika Pekin Kız Meslek Lisesi binalarında eğitime devam edilmiştir. 1994-1995 öğretim yılından itibaren okul bünyesinde seyahat acenteciliği bölümü de faaliyet göstermeye başlamıştır (<http://sefikapekinmtalisesi.meb.k12.tr>).

Turizm sektörünün ihtiyaçları doğrultusunda eğitim veren bir diğer okul, Fethiye-Melsa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'dir. Bu okul, Fethiye Sağlık Meslek Lisesi adıyla 1992'de eğitime açılmıştır. Bölgenin turizm alanı olması nedeni ile yabancı dil bilen hemşire yetiştirmek üzere 1995'te lise yeniden yapılandırılmış ve adı Anadolu Sağlık Meslek Lisesi olmuştur (<http://fethiyeasml.meb.k12.tr>).

Datça Anadolu Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi, 1995'te eğitim- öğretime başlamıştır. Okul, 2000-2001 Eğitim ve Öğretim yılında, iş adamı Kazım Yılmaz tarafından yaptırılan yeni binasına taşınarak, Özcan Yılmaz Anadolu Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi adını almıştır. 2003 yılı itibari ile bu okulda 8 derslik vasıtası

ile 14 öğretmen tarafından eğitim verilmektedir, bu dönemde öğrenci sayısı ise 134'tür (Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla, Muğla İl Yıllığı, 2003: 124). 2017 itibari ile okul, 2 idareci, 7 öğretmen, 56 öğrenci ve 1 yardımcı hizmetli ile eğitim-öğretim hayatını sürdürmektedir (<http://datca.meb.gov.tr>).

Muğla Üniversitesi'nin hizmete girdiği yıllarda yeni otelcilik ve turizm meslek liselerinin de açılması yönünde çalışmalar sürdürülmüştür. Mayıs 1992'ye gelindiğinde uzun süreden beri Köyceğiz'de yapılması planlanmış olan turizm meslek lisesi, Fethiye'ye kaydırılmış, daha sonra Köyceğiz'e yeniden turizm meslek lisesi kurulması yönünde vaatler verilmiştir. 7 Haziran 1991 ara seçimleri öncesinde Devlet Bakanı Erman Şahin, Dalaman Devlet Üretme Çiftliği arazisinde kurulmuş olan eski okulun Turizm Meslek Lisesi'ne dönüştürüldüğünü, açıklamıştır. Bu okulun 1992-1993 Eğitim- Öğretim Yılı'nda açılması, kararlaştırılmıştır. Köyceğiz ise bir turizm ortaöğretim okulu kavuşamamıştır (Köyceğiz, yıl: 18, sayı: 1230, 18 Mayıs 1992: 1).

Şubat 1993'te Köyceğiz ile ilgili farklı bir proje gündeme gelmiştir. Köyceğiz'de önceki dönemlerde Muğla İl Özel İdare Yurdu olarak kullanılan öğrenci yurdunun eğitim tesisine dönüştürülmesi için çalışma başlamıştır. Devlet Bakanı Erman Şahin ve Vali Lale Aytaman bu binada turizm eğitim tesisinin açılabilmesi için Ankara'da temaslarda bulunulmuştur. Konu ile ilgili olarak Erman Şahin, şunları söylemiştir: *“Sayın Lale Aytaman yerinde bir öneri ile bana teklif getirdi, turizm eğitimi için çok uygun olan bu binanın eleman sıkıntısı çeken sektörün kalifiye eleman ihtiyacının karşılanmasında katkı sağlayacağını düşünüyorum.”* Bu eğitim kurumunun açılması ile turizm personeli yetiştirmek için kuruma her yıl yüz öğrenci alınması ve böylece ilçenin ekonomik hayatına da katkı sağlanması planlanmıştır (Köyceğiz, yıl: 18, sayı: 1267, 28 Şubat 1993: 1).

Ortaca'nın Dalyan Mahallesi'nde Dalyan Anadolu otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi ismi ile 1990'lı yılların başlarında kurulan Tınaztepe Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi; konaklama ve yiyecek ve içecek hizmetleri, seyahat hizmetleri eğitimi vererek turizme personel yetiştirmektedir (<http://dalyanotml.meb.k12.tr>). 1998 yılı itibari ile bu okulda 8 öğretmen vasıtası ile 126 öğrenciye eğitim verilmektedir (Eren ve Diğerleri, Muğla, 1998: 136). 2003 yılında bu okulun adı Dalyan Anadolu Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi olarak geçmektedir. Bu dönemde okulun, 14 öğretmen ile 7

derslikte eğitim öğretim faaliyetleri yürüttüğü belirlenmiştir. Bu dönemde öğrenci sayısı ise 180'dir (Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla, Muğla İl Yıllığı, 2003: 127).

1990'lı yıllarda Köyceğiz'de bir otelcilik ve turizm meslek lisesi açılması planlanmış iken, bu plan ancak 2010 yılında gerçekleştirilmiştir. Yükseköğretim Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'nin hizmete girmesi için uzun bir resmi yazışma süreci olmuştur. Muğla Defterdarlığı, 2005 yılında Köyceğiz'de bulunan hazineye ait 3251 parselin Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi yapılmak üzere Ortaöğretim Genel Müdürlüğü'ne tahsisini uygun görmüştür. Bu taşınmaz, Köyceğiz İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü'ne teslim edilmiştir. Toparlar Belediyesi'nin meclis kararıyla söz konusu yerin Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi inşaatı için uygun olduğu tespit edilmiştir. Toparlar Belediyesi'nin kararı, Özel Çevre Koruma Başkanlığı'na iletilmiştir. Böylece okul yeri ayrılmıştır. Söz konusu alanın mimari projesi ve yapım işi 356 milyon 220 bin lira bedel üzerinden ihale edilmiş ve 07 Mayıs 2008 tarihinde sözleşme yapılmıştır. Yükseköğretim Teknik ve Anadolu Lisesi, 2010 yılında eğitim- öğretime açılmıştır. Bu lise, konaklama ve seyahat işletmeciliği, yiyecek ve içecek hizmetleri alanında eğitim vermektedir (<http://yuksekkumtal.meb.k12.tr>).

Marmaris 75.Yıl Anadolu Meslek ve Kız Meslek Lisesi, ilk eğitim- öğretimine 1972 yılında "Pratik Kız Sanat Okulu" ismi ile başlamıştır. Okulun ismi 1978'de "Marmaris Kız Meslek Lisesi" olarak değiştirilmiştir. 1993-1994 Öğretim yılında liseye, "Anadolu" statülü bölümler eklenmiş ve lisenin adı Anadolu Meslek ve Kız Meslek Lisesi olarak değiştirilmiştir. Bu okulda Kız Meslek Lisesi bölümlerinin yanı sıra otelcilik ve turizm, seyahat acenteciliği, denizcilik alanları bölümleri açılarak Marmaris'in ihtiyacı olan kalifiye eleman yetiştirilmesi sağlanmıştır. 1995 yılında ise okul binasının yetersizliği nedeniyle bazı bölümler kapatılmıştır. 1998 yılında kendi binasına taşınan okul, Cumhuriyetimizin 75. kuruluş yılı anısına 75.Yıl Anadolu Meslek ve Kız Meslek Lisesi adını almıştır (<http://marmaris75mtal.meb.k12.tr> ). Bu okulda 2003 yılı itibari ile 36 öğretmenle eğitim faaliyetleri sürdürülmüştür. 2003 yılı itibari ile okulun öğrenci sayısı ise 316'dır (Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla, Muğla İl Yıllığı, 2003: 126).

İçmeler Halit Narin Anadolu Otelcilik Turizm Meslek Lisesi, 1997'de eğitim ve öğretime başlamıştır. Okulun, toplam alanı 7.410 m<sup>2</sup>'dir. Bu okulun ve okula ait

uygulama otelinin donanım karşılığında isim hakkı Halit Narin'e verilmiştir. Halit Narin Anadolu Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi'nde 8 adet dersane faal olarak kullanılmaktadır. Okulda 3 adet mutfak atölyesi, 1 adet servis ve bar atölyesi, 2 adet konaklama ve seyahat hizmetleri atölyesi ve 1 adet bilgisayar laboratuvarı mevcuttur. Ayrıca 1 adet kütüphane salonu öğrencilere hizmet vermektedir. Bu okulda 1998 yılı itibari ile 8 öğretmen vasıtası ile 260 öğrenciye eğitim verilmektedir (Eren ve Diğerleri, Muğla, 1998: 130). Bu okul 2003 itibari ile 14 derslik ve 22 öğretmen vasıtası ile eğitim faaliyeti yapmaktadır. 2003 yılı itibari ile okula devam eden öğrenci sayısı ise 286'dır (Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla (Muğla İl Yıllığı), 2003: 126). Okulda Rusça ve İngilizce dersleri de verilmektedir (<http://halitnarin.meb.k12.tr>).

Bir yandan turizm eğitimi veren yeni ortaöğretim kurumlarının tesis edilmesine çalışılırken, diğer taraftan da mesleki eğitim kursları düzenlenmiştir. Ocak 1993'te Millî Eğitim Bakanlığı, yetişkinlere yönelik 6 ay sürecek bir turizm eğitiminin verilmesini, öngörmüştür. Milli Eğitim Bakanı Köksal Toptan, verilecek olan eğitimlerde yaş sınırlaması yapılmayacağını, ifade etmiştir. Turizm bakanlığı tarafından düzenlenen Turizm Eğitimi Konferansı'nda konuşan Köksal Toptan, turizm eğitimine Turizm Bakanlığı ile iş birliği yaparak gerekli desteği vereceklerini, belirtmiştir. Toptan, 26 eğitim birimi ile yabancı dil ağırlıklı eğitim verdiklerini, yaz tatili boyunca boş kalan bu eğitim ünitelerinde yetişkinlere turizm eğitimi vermeyi öngördüklerini, belirtmiştir. Turizm Eğitimi Konferansı'nda konuşan Millî Eğitim Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Ahmet Sevgi, yetişkinler için düzenlenecek kurs ile turizm sektörünün ihtiyacı olan eğitilmiş becerili insan gücü ihtiyacının sağlanması amacıyla Yetişkinler Otelcilik ve Turizm Eğitim Merkezleri'nin açılmasının uygun olacağını, ifade etmiştir (İlk Adım, yıl: 30, sayı:8563, 7 Ocak 1993: 1).

Nisan 1993'te Devlet Bakanı Erman Şahin, Muğla ilinde pilot olarak başlatılan ve Devlet Bakanlığı İstihdamı Geliştirme Fonu tarafından finanse edilen İstihdam Garantili Turizm Eğitim Kursları'nın açılışını yapmıştır. Kursun ilk gününde kursiyerlerle öğrenim gördükleri Muğla Anadolu Otelcilik ve Turizm Meslek Lisesi'nde sohbet eden Devlet Bakanı Erman Şahin, bu kurslara katılan kursiyerlerin iyi bir eğitimin ardından Muğla'da bulunan turistik tesislerde iyi ücret karşılığında iş bulabileceklerini, belirtmiştir. Yetkililer, 12 Mayıs- 1 Haziran 1993 tarihleri arasında

yoğunlaştırılmış 8 haftadan oluşan kursların 3 haftasının teorik, 5 haftasının da uygulamalı eğitimden oluştuğu, belirtilmiştir. Ön büro, servis, kat hizmetleri dallarında eğitilen gençlere önemli turizm merkezlerinin bulunduğu Bodrum, Marmaris ve Fethiye gibi yerlerdeki turistik tesislerde görev verilmiştir (İlk Adım, yıl: 30, sayı: 8741, 14 Nisan 1993: 1).

Muğla'da turizm eğitimi mevcut imkânlar doğrultusunda çok yönlü olarak sürdürülmüştür. Muğla'da turizm eğitimi alanında önemli kurumlardan birisi de TUREM'dir. Temmuz 1993'te Muğla Valiliği'nce Muğla İl Merkezi'ne proje bedeli 29 milyar lira olan Turizm Eğitim Merkezi (TUREM) Eğitim Binası yaptırılması, kararlaştırılmıştır. Bu konuda Muğla Valisi Lale Aytaman, valiliğin geliştirdiği proje ile Muğla İl Merkezi'nde proje tutarı 29 milyar 370 milyon lira olan modern bir Turizm Eğitim Merkezi'nin yapılmasına karar verildiğini, açıklamıştır (İlk Adım, yıl: 30 sayı: 8814, 14 Temmuz 1993: 1). Lale Aytaman, Muğla'daki görevi sürecince TUREM inşasını da yakından takip etmiştir. Fakat, Aytaman bu Turizm eğitim Merkezi tamamlanmadan görevini yeni valiye devretmiştir (Aytaman, 2008: 208, 281, 282, 283). Bu okulun, Muğla- Aydın Yolu ile Muğla Çevre Yolu'nun birleştiği yerde, Abide Tepe Mevkii'nde yapılması kararlaştırılmıştır. Yapılması planlanan okulun her yıl lise mezunu 200 gence turizm eğitimi verileceği ve istihdamlarının yörenin turizm işletmelerinde sağlanacağı, açıklanmıştır. Ağustos 1993'te inşasına başlanmasına karar verilen eğitim binasının Muğla mimarisi tarzında inşa edilmesine karar verilmiş ve inşa işini Muğla İl Özel İdaresi üstlenmiştir. Okulun inşasına Turizm Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığı'ndan destek sağlamıştır. İnşaat tamamlandığında okulun Birinci Bölümünde 200 öğrencinin eğitim görmesi düşünülmüş, İkinci Bölümde öğrencilere mesleki eğitim uygulaması dersleri verilmesi öngörülmüş, Üçüncü Bölümde ise eğitim gören öğrencilerin barınma ihtiyaçlarının karşılanması, planlanmıştır. TUREM'de Turizm Bakanlığı'nca yılda 8 ay süreli eğitim verilmesi planlanmıştır. TUREM'in, 53 bin turistik belgeli olmak üzere, yaklaşık 130 bin yatak kapasitesi bulunan yöreye her yıl eğitilmiş 200 eleman kazandırılması, öngörülmüştür. Bu dönemde Muğla'nın 10 bin eğitilmiş turizm personeli açığı bulunmaktadır. Bu dönemde tesislerde çalışan elemanların %45'i hiç turizm eğitimi görmemiş iş gücünden oluşmaktadır. Yatak kapasitesi her yıl artan Muğla'da eğitilmiş eleman ihtiyacı da sürekli artmıştır. Bu eğitim kurumu da bu açığı kapatmak amacıyla oluşturulmuştur (İlk Adım, yıl: 30 sayı:

8814, 14 Temmuz 1993: 1). Muğla TUREM, hizmete girmesinin ardından yörenin eğitilmiş turizm personeli açığının kapatılmasına katkı sağlamıştır. İlerleyen süreçte Turizm İşletmelerine Personel Yetiştirme Temel Eğitim Kursları Yönetmeliği, gözden geçirilerek yeniden düzenlenmiş ve 4 Haziran 1995 tarihli ve 22303 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak tekrar yürürlüğe girmiştir. Yeniden düzenlenen yönetmelikle ön büro, resepsiyon memuru yardımcılığı, yiyecek ve içecek servisi, restoran ve bar komiliği, yiyecek üretimi, aşçı yardımcılığı, kat hizmetleri, kat ve oda görevlisi alanlarında TUREM tarafından kurslar verilmesi planlanmıştır (Resmî Gazete, sayı: 22303, 4 Haziran 1995: 2). Turizm Eğitim Merkezleri 03 Şubat 2006 tarih ve 26069 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak Yürürlüğe giren 5450 sayılı ve 29 maddeden müteşekkil “Kamu Kurum ve Kuruluşlarına Bağlı Okulların Millî Eğitim Bakanlığına Devredilmesi ile Bazı Kanunlarda ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” ile Millî Eğitim Bakanlığı’na devredilmiştir (Resmî Gazete, sayı: 26069, 3 Şubat 2006: 1).

Muğla’da turizm eğitimi farklı kurslarla da desteklenmiştir. Bu kurslardan bazıları Muğla Valiliği tarafından düzenlenmiştir. 1992- 1995 yılları arasında, Lale Aytaman’ın Muğla Valiliği döneminde valilikçe; 1993 yılında 2, 1994 yılında 5 defa olmak üzere turizme eleman sağlamak amacı ile beceri kazandırma kursları düzenlenmiştir. Yine Lale Aytaman’ın Muğla Valiliği Dönemi’nde BOTEM (Bodrum Otelcilik ve Turizm Merkezi) aracılığı ile Turizm Bakanlığı’nca altı yüzü aşkın kursiyere turizm eğitimi verilmiştir. Bunun yanında aynı dönemde Marmaris’te yat personeli yetiştirme kursları düzenlenmiştir. 1994- 1995 öğretim yılında Bodrum Turizm Anadolu Meslek Lisesi bünyesinde Deniz Turizmi Bölümü açılmış ve bu bölümün açılmasında dönemim Muğla Valisi Lale Aytaman etkin rol almıştır (Aytaman, 2008: 208, 281- 283).

Muğla’da halk eğitim merkezlerince önceki dönemlerde uygulanan temel dil kursları 1990’lı yıllarda da sürdürülmüştür. 1993 yılında Muğla ve yöresindeki halk eğitim merkezlerinde açılan yabancı dil kurslarında, 643 turizm personeline yabancı dil eğitimi verilmiştir. Muğla ve yöresindeki 19 farklı merkezde verilen kurslar 1993-1994 kış ayları boyunca devam etmiştir. 19 farklı merkezde 42 farklı kurs programı

hazırlanmış bunlardan 33'ünde İngilizce, 9'unda da Almanca kursları verilmiştir (İlk Adım, yıl: 27, sayı: 7916, 4 Nisan 1994: 1).

Eylül 1994'te Dalaman ve Ortaca yörelerinde bulunan turizm dernekleri vasıtası ile Sarıgerme'de çevresel eğitim etkinliği düzenlenmiştir. Ortaca Spor Kulübü, Ortaca Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışma Derneği, Dalyan Turizm Kültür ve Çevre Koruma Derneği, Dalaman Çevre Gönüllüleri, Sarıgerme İber Otel Çevre Gönüllüleri, yerel yayın organlarının da katıldığı etkinlikte Sarıgerme sahilinin temizliği sağlanmıştır. Bu etkinliğe Ortaca ve Dalaman Belediyeleri araç ve pankart temini ile destek sağlamış, Muğla Valiliği de çöp torbası temin ederek etkinliği desteklemiştir (Ortaca Postası, yıl: 1, sayı: 46, 12 Temmuz 1994: 1).

Eylül 1996'da Bodrum Belediyesi, Bosav (Bodrum Kültür Sanat ve Tanıtım Vakfı) ve Mimar Sinan Üniversitesi Resim Bölümü iş birliği ile yaz okulu düzenlenmiştir. Eski Tansaş Binası'nda Mimar Sinan Üniversitesi öğretim üyeleri tarafından verilen derslerin ardından katılımcılara sertifika verilmiştir. Yaz okuluna katılan öğrencilerin yaptığı resimler aynı alanda sergilemiştir (Bodrum Ekspres, sayı: 861, 23 Ağustos 1996: 1).

12 Kasım 1996 tarihinde Turizm Bakanlığı Müsteşarı Nedim Öztürk, Türk Turizm eğitimcilerinin Yunanlı turizmcilere eğitim vereceğini ve bu nedenle Yunanistan'da eğitim merkezleri açılacağını, açıklamıştır. Bu kurslarda otelcilik, turist sağlığı, yabancı dil, turizm ve çevre konularının işlenmesi, planlanmıştır. Eğitimin hem bakanlık bürokratları hem de özel sektör tarafından verilmesi, öngörülmüştür. Bu karar 11- 15 Kasım 1996 tarihleri arasında Yunanistan, Rusya Federasyonu, Ermenistan, Gürcistan, Romanya, Bulgaristan, Ukrayna ve Mısır temsilcilerinin katılımıyla Antalya'da yapılan toplantıda alınmıştır (Bodrum Ekspres, sayı: 884, 12 Kasım 1996: 1).

Eylül 1998'de Turizm Bakanlığı ve Avrupa Birliği iş birliği ile liderlik ve iş gücü geliştirme amacıyla 11 Eylül 1998'de Dedeman Otelinde bir toplantı yapılmıştır. Bu toplantıya Muğla İl Turizm Müdürü Halil Kaptan, başkanlık etmiştir. Turizm sektöründeki yatırım artışlarına paralel olarak nitelikli personel açığının da giderek büyüdüğüne dikkat çekilmiş ve Avrupa Birliği ve Turizm Bakanlığı bir proje ile

Antalya Kemer’de bir kurs açılarak, mevcut personelin eğitilmesi ve eğitilmiş personelin istihdamı kararlaştırılmıştır. Muğla İl Turizm Müdürü Halil Kaptan, Türkiye’deki turizm personeli çalışanlarının yeterli eğitime tabi tutulmadığını söylemiş ve bu proje ile eğitim durumunun Avrupa standartlarına çıkarılmasının hedeflendiğini, ifade etmiştir. Avrupa Birliği hibesi ile finanse edilen proje 3 hafta sürmüştür. Ön büro, kat hizmetleri, yiyecek üretimi, yiyecek ve içecek servisi branşlarından müteşekkil olan kursa 4 Avrupa Birliği uzmanı ve 4 Turizm Bakanlığı uzmanı rehberlik etmiştir. Yapılan kursun ardından katılımcılara Avrupa Birliği ve Turizm Bakanlığı’nın ortaklaşa hazırladığı sertifikalar verilmiştir. Bu proje sayesinde her kursiyerin kendi işletmesinde 10 personeli eğiteceği varsayılarak sektöre bin 300 eğitilmiş personelin kazandırılacağı, hesaplanmıştır. Bu projenin bütün Türkiye’yi kapsaması planlanmış ve uygulamaya Ege Bölgesi’nden başlanmıştır (Bodrum Çökertme, yıl: 3, sayı: 3154, 16 Eylül 1998: 1).

Muğla’da turizm eğitimi sadece özel sektörün eğitilmesinden ibaret olmamış, devlet memurlarına da bazı eğitimler verilmiştir. Temmuz 2000’de Muğla İl Emniyet Müdürlüğü tarafından turizm yörelerinde görev yapacak olan yeni polis memurlarına hizmet içi eğitim semineri verilmiştir. Muğla Üniversitesi toplantı Salonu’nda yapılan seminere 70 polisin yanı sıra deneyimli personeller de katılmıştır. Seminerde yeni polis memurlarına yaşanacak olaylar karşısında sakinliklerini nasıl koruyacakları, anlatılmıştır. Muğla İl Emniyet Müdürü Muhittin Yegül, Muğla’nın 1124 Km’lik kıyı uzunluğu ile Türkiye’nin en uzun kıyı şeridinde sahip il olduğunu ve Muğla’da görev yapacak polis memurlarının her konuda eğitilmiş olmaları gerektiğini, ifade etmiştir (Muğla Şah, yıl: 4, sayı:1041, 14 Temmuz 2000: 1).

2000 yılında turizm hizmetleri alanında kalitenin yükseltilmesi amacıyla Muğla Valiliği, BOTEEM aracılığı ile turizm eğitim kursları düzenlenmiştir. Muğla Valisi Yiğenoğlu, turizm sektöründe yerel ile evrenselin uyumunun sağlanması için, eğitimin önemli olduğunu belirtmiş ve 2000 yılında pilot uygulama ile Marmaris’te MEKSA Vakfı iş birliği ile değişik iş kollarında çalışan 4300 kişinin eğitildiğini ve Bodrum’da da benzer bir uygulamaya gidildiğini, açıklamıştır. Bodrum’da ara elaman ihtiyacını karşılamaya yönelik düzenlenen kurslarda 600 kişinin eğitilmesi öngörülmüştür (Muğla Şah, yıl: 4, sayı: 1164, 2 Aralık 2000: 1). Muğla Valisi Lütfi Yiğenoğlu 13



Aralık 2000 tarihinde yeni bir açıklama yaparak, Muğla'nın tüm köy muhtarlarına, iş sahibi olmak isteyen gençleri Bodrum'da BOTEK İş birliği ile düzenlenen kurslara göndermeleri çağrısında bulunmuştur. Vali, 2001 yılında turistik tesislerde eğitimsiz eleman çalıştırılmasına müsaade etmeyeceğiz, demiştir (Muğla Şah, yıl: 4, sayı: 1173, 13 Aralık 2000: 1)

Muğla'da turizm eğitiminin genel bir değerlendirilmesi yapıldığında 1960'lı yılların sonlarına doğru Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'nın desteği ile iptidai şartlarda başlamıştır. İlk dönem verilen turizm eğitimi daha çok turistler ile iletişimi sağlayabilmek üzerinedir. 1983 yılının başlarında Muğla'da turizm eğitimi veren ortaöğretim kurumları tesis edilmiştir. 2000'li yıllardan itibaren ise bölgede turizm eğitimi ön lisans sonra da lisans düzeyine yükseltilmiştir.

## SONUÇ VE ÖNERİLER

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Milli Kütüphane Arşivi, resmi yayınlar, yerel gazeteler ve tetkik eserlerden yararlanarak oluşturulan “1950- 2000 Yılları Arasında Muğla’da Turizm (Ulaşım, Örgütlenme, Tanıtım ve Eğitim)” adını taşıyan çalışmanın neticesinde aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

Türkiye’de turizm hareketleri Osmanlı Devleti’nin son dönemlerinde başlamakla beraber, ilk kurumsallaşma girişimleri modern Türkiye Cumhuriyeti’nin doğuşu ile başlamıştır. Türkiye’de yeni yeni filizlenmeye başlayan turizm hareketleri ve turizm kurumsallaşması İkinci Dünya Savaşı’nın patlak vermesi ile sekteye uğramıştır. 1950’li yıllardan itibaren ise devlet, diğer ekonomik alanlarda olduğu gibi turizm sahasında da bazı düzenlemeler yapmıştır. Bu dönemde yerli ve yabancı uzmanlara turizm geliştirme projeleri hazırlanmış ve bu projelerin rehberliğinde kanun ve yönetmelikler yürürlüğe konulmuştur. Hazırlanan raporlar doğrultusunda 1963 yılında Turizm ve Tanıtma Bakanlığı tesis edilmiştir. 1960’lı yıllardan itibaren tanıtım ağırlıklı bir turizm politikası izlemeye başlayan Türkiye Cumhuriyeti, bu dönemden itibaren birçok ülke ile turizm iş birliği anlaşması imzalamıştır. Bir yandan turizmi geliştirmeye yönelik düzenlemeler ve anlaşmalar yürürlüğe girerken, diğer yandan da turizm kuruluşları yapılanmaya başlamıştır. Bunun en çarpıcı örneği ise 1972 yılında turizm kuruluşlarının TURSAB çatısı altında birleştirilmesidir. 1970 yıllarında dünya genelinde seyahat eden turist sayısı 165 milyona ulaşmış, Türkiye’ye gelen turist sayısı da 724 bin olmuştur. Türkiye’de turizmin asıl ivme kazanması ise 1980 sonrasında gerçekleşmiştir. Bu dönemin Muğla turizmi için ayrı bir yeri vardır. Bu dönemde Turgut Özal, Marmaris Okluk Koyu’nda bulunan Devlet Konukevi’nde uzun süreli tatiller geçirmiştir. Özal’ın bölgede bolca zaman geçirmesi ile beraber turizmin gelişmesi için gerekli olan eksikliklerin tespit edilmesini sağlamıştır. Özal, bu doğrultuda Türk turizminin gelişmesinin önünü açacak yasal düzenlemelerin yapılmasını sağlamış ve turizm yatırımlarının teşvik edilmesine öncülük etmiştir.

Muğla bulunduğu konum ve sahip olduğu yeryüzü şekillerinden dolayı 1950’li yıllarda ulaşım olanaklarından yeterince yararlanamamış bir yöre vasfındadır. Bu yıllarda bölgeye gelen turistler ulaşım olanaklarının kısıtlılığı nedeniyle Yunan adaları üzerinden denizyolu vasıtası ile ulaşımını sağlamıştır. Yunan adalarına olan

bağımlılıktan kurtulmak için Muğla'da bir havalimanı inşası gerekli olmuştur. Bu doğrultuda 1965 yılından itibaren Muğla'da bir havalimanı kurulması yönünde çalışmalar başlamış ve havalimanının nerede kurulacağı yönünde uzun tartışmalar yaşanmıştır. Uzun değerlendirmeler sonucunda Haldun Menteşoğlu'nun da etkisi ile havalimanı inşası için Dalaman tespit edilmiştir. Muğla turizmi, Dalaman Havalimanı'nın 1981 yılında hizmete girmesi ile ulaşım açısından Yunan adalarına olan ulaşım bağımlılığından kurtulmuştur. Dalaman Havalimanı'nın kısa zaman içerisinde kapasitesinin artırılması ve 1997 yılında Milas- Bodrum Havalimanı'nın devreye girmesi ile Muğla'da havayolu önemli bir ulaşım ağı haline gelmiştir. Muğla turizm ulaşımının resmini ortaya koymasından bakımdan yöreye yıllar içinde gelen turist sayısındaki artış önemlidir. 1950'li yıllarda Muğla'ya 600 civarında turist gelmiş iken, ulaşım ağındaki gelişmeler ve diğer etkenlerle beraber bu sayı 2000'li yıllarda 1 milyonun üzerine çıkmıştır.

Turizm hareketlerinin başladığı ilk yıllarda bölge, ulaşım açısından geri kalmış bir durumdadır. Turizmin zamanla gelişmesine paralel olarak yolların fiziki durumu da iyileşmiştir. Özellikle 1980'lerden sonra turizm altyapı yatırımlarına önem verilmiş ve ödenekler ayrılması ile beraber yolların nitelikleri iyileşmiştir. Fakat, trafik yoğunluğunun artması ile beraber trafik kazaları artmıştır. Artan kazalara karşı bir çözüm üretilmesi gerekli olmuştur. Bu doğrultuda bölünmüş yol projeleri gündeme gelmiştir. 1990'lı yıllarda bölünmüş yol projeleri kısmen hayat bulsa da karayollarının modern bir hale getirilmesi ancak Adalet ve Kalkınma Partisi'nin bölünmüş yol projesi ile gerçekleşmiştir.

Deniz yolu ulaşımı Muğla için tarih boyunca önemli bir vasıta olmuştur. Muğla'nın karayolu vasıtaları açısından çok elverişli bir bölge olmaması ve Yunan adaları ile eski dönemlerden itibaren ticari bağlantıların olması bölge limanlarını önemli kılmıştır. Nitekim, Muğla'ya ilk turistler de deniz vasıtası ile gelmiştir. Muğla kıyılarına 1960'lı yıllardan itibaren yatlar da gelmeye başlamıştır. Kısa zaman sonra Muğla'ya gelen yatların barınabileceği yat limanlarına ihtiyaç artmıştır. Bu talep 1975 yılından itibaren Fethiye, Marmaris ve Bodrum'da yat limanları inşasını başlatmıştır. Bu limanların inşasının tamamlanmasının ardından ise kapasite yetersizliği yaşanmış ve mevcut limanların kapasitesinin artırılması ve yeni yat limanlarının tesis edilmesi gerekmiştir.

Muğla, yeni yat limanlarının hizmete girmesi ile 2003 yılında karada 1082, denizde 2749 olmak üzere 3831 yat kapasiteli yat limanlarına sahip duruma gelmiştir.

Muğla'da turizm hareketlerinin başlaması ile birlikte turizm dernekleri de tesis edilmeye başlanmıştır. 1960'lı yıllarda itibaren Muğla Merkez İlçe başta olmak üzere, Fethiye, Marmaris ve diğer ilçelerde turizm dernekleri kurulmuştur. Bu dernekler, yörenin tanıtılması ve turizmin geliştirilmesi hususlarında yoğun gayret göstermiştir. Örneğin; 1960'lı yılların sonlarında Fethiye Turizm Derneği tarafından düzenlenmiş olan Fethiye Festivali, Türkiye'de düzenlenen ilk festivaller arasında yer almıştır. Yörede düzenlenen bu ve diğer festivaller vesilesiyle yörenin Türkiye ve dünya kamuoyuna tanıtılması hedeflenmiştir. 1960- 1985 yılları arasında oldukça aktif olan derneklere sürekli olarak yenileri eklenmiştir. Dernekler, 1980'li yılların sonlarına doğru bölgesel meslek kuruluşları hüviyetine bürünmüştür. Günümüzde bu kuruluşlar Muğla ve hatta Türk turizmi hakkında söz sahibi birer kuruluş haline gelmiştir.

Muğla'da turizm hareketlerinin başlaması ile birlikte yöre halkının bu alanda eğitilmesi gerekmiştir. Muğla'da turizm eğitimi; 1960'lı yıllarda meslek kursları şeklinde başlamış, 1980'li yıllardan itibaren otelcilik ve turizm meslek liseleri vasıtası ile yürütülmüş ve 1990'lı yıllardan itibaren ön lisans ve lisans düzeyinde sürdürülmüştür. Bölge turizminin sağlıklı bir şekilde gelişmesi için turizm eğitiminin büyük bir önemi vardır. Çünkü, turizm hareketlerinde çalışan personelin eğitim seviyesinin düşük olması örgüt içi çatışmalara neden olur ve turistler de bekledikleri turizm hizmetini alamazlar. Bilim insanları tarafından bu durumu kanıtlayan ve öneriler sunan çalışmalar hazırlanmıştır. Daha önce yapılan bilimsel çalışmaların da kanıtladığı gibi turizm alanında eğitim ve eğitim birliği gereklidir.

Turizm, 1960'larda Muğla Vilayeti'nin ekonomik ve sosyal yapısında oldukça mütevazı bir yere sahiptir. XX. yüzyılın ikinci yarısının başlarında Muğla Vilayeti'nde yaşayan insanların temel geçim kaynakları tarım, hayvancılık, balıkçılık ve süngerciliktir. 1960'lı yıllardan itibaren bölge turizm ile tanışmıştır. 1960 yılında Türkiye hudut kapılarından giriş yapan yabancı sayısı 122.173 iken, Muğla hudutlarından giriş yapanların sayısı ise 4.808'dir. 1980 yılında Türkiye hudut kapılarından giriş yapan yabancı sayısı 1.313.240 iken, Muğla sınırlarından yurda giriş yapan yabancı sayısı 50.608'dir. 2000 yılında Türkiye'ye giriş yapan 10.428.153

yabancıların 982.330'u Muğla hudut kapılarından giriş yapmıştır. Muğla, ülke turizminde yıllar içinde daha önemli bir konuma gelmiştir. 1960 ve 1980 yılında ülkeye gelen turistlerin yaklaşık olarak %4'ü Muğla'yı tercih ederken, 2000 yılında bu oran %10'a yaklaşmıştır. 2000 yılı sonrasında turizm, Muğla sosyal ve ekonomik hayatının temel yapıtaşı durumuna gelmiştir. Yaşanan bu gelişmenin olumsuz sonuçları da ortaya çıkmıştır. Bölgede turizmin gelişmesi Muğla'yı dışarıdan en fazla göç alan illerden birisi haline getirmiştir. Dışarıdan alınan göçler ve gelen turistlerin halk üzerindeki etkisi ile beraber yörenin kültürel yapısında değişiklikler meydana gelmiştir.

Muğla ve yöresinde turizmin sağlıklı bir şekilde geliştirilmesi için öncelikle ulaşım olanaklarının daha da iyileştirilmesi gerekmektedir. Örneğin; Datça ve Marmaris ilçeleri arasındaki bir noktaya veya Fethiye'de uygun bir alana yeni bir havalimanının inşası yöre turizmine katkı sağlayabilir. Diğer taraftan mevcut havalimanlarından konaklama tesislerinin bulunduğu bölgelere denizyolu vasıtası ile ulaşım sağlanabilir. Bunun sağlanabilmesi için Dalaman Havalimanı'nın denize bakan kısmına bir yat limanı ve gemi yanaşma iskelesi tesis edilebilir. Yörede yat turizminin gelişmesi adına da yeni yat limanları tesis edilebilir. Büyük yolcu gemilerin yanaşabileceği yeni limanlar yapıldığı takdirde bölgeye daha fazla turist çekilebilir. Bölgede her bir yerleşim biriminin kendine has olan tekne yapımcılığının yaşatılması ve tanıtılması için teşvik ve desteklemelerin yapılması gereklidir. Coğrafi şartların uygun olduğu alanlarda teleferik ile ulaşım sağlanabilir. Böylelikle hem ulaşım kolaylığı sağlanır hem de turistlerin hafızasında bölgenin doğal güzelliklerinin yer etmesi temin edilebilir. Bu doğrultuda Sakar Tepesi'nden Gökova'ya ve Fethiye Babadağ'dan Ölüdeniz'e bir teleferik hattı çekilebilir. Ayrıca havalimanlarından turistlerin konaklama tesislerine ulaşmasında kısa mesafeli demiryolu hattı oluşturulabilir.

Bölgede her geçen yıl yeni turizm kuruluşları tesis edilmektedir. Bu kuruluşların tek bir çatı altında toplanması sağlanmalıdır. Ayrıca bu kuruluşların kamu tüzel kişiliğine sahip özel teşekküller hüviyetinde olması yönünde çalışılmalıdır. Tek bir çatı altında toplanacak yapılanma ile Muğla yöresinin tanıtımı bir bütün olarak tek elden yürütülmelidir.

Muğla'da turizm faaliyetlerinin ilk yıllarında, 1960 ve sonrasında yerel halk, turistlerle irtibat halinde olan memurlar ve turistik tesis personeline yönelik Turizm ve Tanıtma Bakanlığı personeli tarafından eğitim verilmiştir. Günümüzde de bu tür eğitim çalışmaları yapılmalıdır. Diğer bir ifadeyle başta turizm yatırımcıları olmak üzere turizm personeli ve yerel halka turizm konusunda temel eğitim sağlanmalıdır. Turizmde üst düzey yöneticiler mutlaka turizm eğitimi almış kişilerden seçilmelidir.

Muğla turizminde ortaya çıkan yeni sorunlardan birisi de turistlerin hanuçluk ve benzeri uygulamalara maruz kalmalarıdır. Bunun en büyük nedeni de eğitimsizliktir. Turistlerin Türkiye'de karşılaştıkları hanuçlukla ilgili belgeseller dahi oluşturulmuş ve Türkiye aleyhinde propaganda amaçlı kullanılmıştır. Ortaya çıkarılan bu algının yok edilmesi ve Muğla'ya gelen turistlerin rahat ettirilmesi için bu konuda eğitim ve denetim mutlaka sağlanmalıdır. Turistlere rahatsızlık verenlere ağır yaptırımlar uygulanmalıdır. Bunun yanı sıra, ağır hüküm giymiş kişilerin turizmde önemli görevler üstlenmeleri engellenmelidir.

Bölgede turizmin geliştirilmesi için yöresel değerler de önemlidir. Bu yüzden turizmin ilk yıllarında olduğu gibi turistler yöresel kıyafetler ile karşılanabilir. Her bir turistik ilçede yöresel değerlerin sergilendiği yöresel ürün stantları oluşturulabilir. Yine bölgede turizmin gelişimi anlatan bir sergi veya müze tesis edilebilir. Yöresel ürün satan işletmelere bazı teşvikler sağlanıp, yöresel ürünlerin turizmde daha fazla yer alması sağlanabilir.

Dünyanın bir beton bloklar yığını haline geldiği bu dönemde doğa ile dost tesisler inşa edilebilir ve misafirlere organik yiyecekler sunularak yeni bir yaklaşım oluşturulabilir. Örneğin; Fethiye Kayaköy, bu tarz bir projenin uygulanabileceği yerlerden birisidir. Eski Rum evleri restorasyondan geçirilerek turizme kazandırılabilir. Yöreye gelen misafirlerin tarih ve doğayı bir arada yaşaması sağlanabilir. Ayrıca Kayaköy'de ve diğer birçok eski yerleşim yerinde bulunan kiliseler restore edilerek, hizmete açılabilir ve yöreye evlenmek için gelen çiftlerin dini nikahlarının da burada kıyılması sağlanabilir. Yukarıda verilen öneriler farklı yaklaşımlar ile çoğaltılabilir.

## KAYNAKLAR

### 1. Arşiv Kaynakları

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), 30. 1. 0. 0. 54. 328. 5. 1- 8; 030. 01. 00. 00. 22. 127. 1-3; 030. 01. 00. 00. 17. 9. 8. 4. 1-2; 030. 01. 00. 00. 92. 576. 1. 1- 12; 030. 01. 00. 00. 104. 651. 4. 1-29; 030. 01. 00. 00. 7. 43. 3. 1; 030. 1. 0. 0. 86. 539. 5. 15, 16; 030. 10. 0. 0. 22. 127. 2; 030. 11. 1. 0. 511. 78. 11; 030. 18. 01. 02. 124. 78. 11; 030. 18. 01. 02. 140. 60. 12; 030. 018. 01. 02. 106. 77. 20; 030. 18. 01. 02. 128. 27. 14; 030. 018. 01. 02. 119. 46. 17; 030. 018. 01. 02. 123. 53. 08; 030. 018. 01. 02. 123. 53. 17; 030. 018. 01. 02. 193. 55. 08; 030. 018. 01. 02. 195. 37. 15; 030. 018. 01. 02. 135. 45. 4; 030. 018. 01. 02. 135. 55. 08; 030. 018. 01. 02. 143. 55. 4; 030. 018. 01. 02. 156. 10. 10; 030. 18. 01. 02. 161. 39. 11. 1; 030. 18. 01. 02. 160. 22. 5. 1- 2; 030. 18. 01. 02. 167. 53. 20. 1- 2; 030. 18. 01. 02. 192. 10. 12; 030. 18. 01. 02. 181. 70. 5. 1; 030. 18. 01. 02. 181. 70. 5. 7- 9; 030. 18. 01. 02. 197. 52. 19. 1- 8; 030. 18. 01. 02. 216. 16. 1; 030. 18. 01. 02. 232. 24. 14. 1- 2; 030. 18. 01. 02. 261. 31. 13; 030. 18. 01. 02. 269. 55. 2. 1; 030. 18. 01. 02. 271. 66. 10; 030. 18. 01. 02. 276. 1. 19; 030. 18. 01. 02. 227. 83. 16; 030. 18. 01. 02. 245. 9. 8; 030. 18. 01. 02. 278. 17. 18; 030. 18. 01. 02. 300. 49. 4; 030. 18. 01. 02. 319. 55. 3. 1; 030. 18. 01. 02. 305. 74. 19. 1; 030. 18. 01. 02. 311. 11. 12; 030. 18. 01. 02. 334. 43. 19. 1- 3; 030. 18. 01. 02. 345. 99. 11. 1- 5.

Kızılay Arşivi, 84/36.

### 2. Resmi Yayınlar

Resmî Gazete, sayı: 7470, 30 Mart 1950; sayı: 8414, 22 Mayıs 1953; sayı: 11452, 12 Temmuz 1963; sayı: 11452, 12 Temmuz 1963; sayı: 14565, 15 Haziran 1973; sayı: 14565, 15 Haziran 1973; sayı: 14834, 21 Mart 1974; sayı: 17452, 8 Eylül 1981; sayı: 17540, 10 Aralık 1981; sayı: 17635, 16 Mart 1982; sayı: 17974, 1 Mart 1983; sayı: 17996, 23 Mart 1983; sayı: 18031, 28 Nisan 1983; sayı: 18125, 4 Ağustos 1983; sayı: 18827, 30 Temmuz 1985; sayı: 18837, 9 Ağustos 1985; sayı: 19109, 16 Mayıs 1986; sayı: 20495, 17 Nisan 1990; sayı: 22303, 4 Haziran 1995; sayı: 23897, 5 Aralık 1999; sayı: 25093, 29 Nisan 2003; sayı: 25278, 2 Kasım 2003; sayı: 11452, 21 Haziran 2005;

sayı: 26069, 3 Şubat 2006; sayı: 26235, 21 Temmuz 2006; sayı: 27298, 24 Temmuz 2009.

Aydın Vilayet Salnamesi, 1302, 1306.

1967 Muğla İl Yıllığı (1968). Yayına Hazırlayan: Müştakhan, K., Ankara:İş Matbaa Basımevi.

Cumhuriyetin 15'inci Yılında Muğla (1938). İzmir: Marifet Basımevi.

Cumhuriyetin 50.Yılında Muğla (Muğla 1973 İl Yıllığı) (1973). Yayına Hazırlayan: Günsan O.ve Türkeş Ü. İzmir: Ticaret Matbaacılık.

Cumhuriyetin 75. Yılında Muğla (1998). Uğur, H. ve Şen, H., Muğla: Evren Ofset.

Cumhuriyetin 80. Yılında Muğla (2003). Yayına Hazırlayan: Gürsoy S. ve Bozüyük, A., Aydın: Emre Dijital Matbaacılık Yayınları.

T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü (1959). *Turizm İstatistikleri, 1954- 1958: Tourism Statistics, 1954- 1958*, Ankara: Devlet İstatistik Umum Müdürlüğü Matbaası, Yayın No: 386.

T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1965). *Turizm İstatistikleri, 1964: Tourism Statistics, 1964*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 486.

T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1966). *Turizm İstatistikleri, 1965: Tourism Statistics, 1965*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 507.

T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1968). *Turizm İstatistikleri, 1967: Tourism Statistics, 1967*, (Ankara): Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 560.

T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1969). *Turizm İstatistikleri, 1968: Tourism Statistics, 1968*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 586

T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1970). *Turizm İstatistikleri, 1969: Tourism Statistics, 1969*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 611.



- T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1971). *Turizm İstatistikleri, 1970: Tourism Statistics, 1970*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 631.
- T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1972). *Turizm İstatistikleri, 1971: Tourism Statistics, 1971*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 644.
- T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1973). *Turizm İstatistikleri, 1972: Tourism Statistics, 1972*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 689.
- T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1973). *Turizm İstatistikleri, 1973: Tourism Statistics, 1973*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 728.
- T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, (1976). *Turizm İstatistikleri, 1974: Tourism Statistics, 1974*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 747.
- T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1977). *Turizm İstatistikleri, 1975: Tourism Statistics, 1975*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 792.
- T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1978). *Turizm İstatistikleri, 1976: Tourism Statistics, 1976*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 847.
- T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1982). *Turizm İstatistikleri, 1980: Tourism Statistics, 1980*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 989.
- T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1982). *Turizm İstatistikleri, 1981: Tourism Statistics, 1981*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 1021.
- T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1983). *Turizm İstatistikleri, 1982: Tourism Statistics, 1982*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 1033
- T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1985). *Turizm İstatistikleri, 1983: Tourism Statistics, 1983*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 1135.
- T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, (1986). *Turizm İstatistikleri, 1984: Tourism Statistics, 1984*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 1184.

T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1986). *Turizm İstatistikleri, 1985: Tourism Statistics, 1985*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 1218.

T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1988). *Turizm İstatistikleri, 1986: Tourism Statistics, 1986*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 1304.

T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1990). *Turizm İstatistikleri, 1987: Tourism Statistics, 1987*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 1422.

T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1991). *Turizm İstatistikleri, 1988: Tourism Statistics, 1988*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 1440.

T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1992). *Turizm İstatistikleri, 1989: Tourism Statistics, 1989*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 1499.

T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1994). *Turizm İstatistikleri, 1990: Tourism Statistics, 1990*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 1632.

T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1995). *Turizm İstatistikleri, 1991: Tourism Statistics, 1991*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 1734.

T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1994). *Turizm İstatistikleri, 1992: Tourism Statistics, 1992*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 1631.

T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1994). *Turizm İstatistikleri, 1993: Tourism Statistics, 1993*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 1702.

T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1999). *Turizm İstatistikleri, 1994: Tourism Statistics, 1994*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 2257.

T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (1999). *Turizm İstatistikleri, 1995: Tourism Statistics, 1995*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 2273.

T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (2003). *Turizm İstatistikleri, 1996- 1999: Tourism Statistics, 1996- 1999*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 2762.

T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü (2003). *Turizm İstatistikleri, 2000- 2001: Tourism Statistics, 200- 2001*, Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Yayın No: 2767.

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (1963). *Kalkınma Planı (Birinci 5 Yıl)1963- 1967*, Ankara: DPT Yayınları.

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (1972). *Kalkınma Planı (İkinci 5 Yıl)1968- 1972*, Ankara: DPT Yayınları.

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (1972). *Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973- 1977)*, Ankara: DPT Yayınları.

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (1979, Nisan). *Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979- 1983)*, Ankara: DPT Yayınları, Yayın No: DPT 1664.

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (1985). *Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985- 1989)*, Ankara: DPT Yayınları Yayın No: DPT 1974.

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (1990). *Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Programı (1990- 1994)*, Ankara: DPT Yayınları, Yayın No: 2174.

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (1996). *Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Programı (1996- 2000)*, Ankara: DPT Yayınları.

### 3. Süreli Yayınlar

Bodrum (1961- 1966)

Bodrum 85 (1985)

Bodrum Çökertme (1996)

Bodrum Ekspres (1995- 1998)

Bodrum Gazetesi (1991)

Bodrum Gözlem (1991- 1992)

Dalaman Köyceğiz (1970- 1975)

Demokrat Menteşe (1955- 1965)

Fethiye (1961- 1990)

Fethiye'nin Sesi (1990)

Fethiye Söz (1997)

Gerçek Fethiye (1997)

Guide Bodrum (1993- 2000)

İlk Adım (1963- 1984)

Köyceğiz (1975- 1994)

Köyceğiz'in Sesi (1967- 1970)

Marmaris Postası (1985- 1992)

Mavi Bülten (1994- 1999)

Muğla (1995)

Muğla'da Demokrat Yayla (1961- 1966)

Muğla'da Halk (1935- 1950)

Muğla Şah (1997- 1999)

Muğla Kültür ve Turizm Dergisi, Özer Kestane ve Diğerleri, yıl: 2, sayı: 9, Renkli Kalem Yayınları, 2015, İzmir,

Muğla Kültür ve Turizm Dergisi, Özer Kestane ve Diğerleri, yıl: 2, sayı: 11, Renkli Kalem Yayınları, 2016, İzmir

Muğla Şah (1997- 2000)

Ortaca (1987- 1989)

Yeni Ortaca Postası (1993- 1999)

#### **4. Kitaplar, Tezler, Makaleler ve Bildiriler:**

Akça B. (2002). *Sosyal Siyasal ve Ekonomik Yönüyle Muğla (1923- 1960)*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.

Akça, B. “20. Yüzyıl Başında Bodrum Kazası”, 2. *Uluslararası Her Yönüyle Bodrum Sempozyumu, Sempozyum Bildirileri* Bodrum, s. 21- 22, 9-12 Mayıs 2011.

Akçura, G. (2012). *Türkiye Turizminde 150. Yıl*, Antalya: Form Baskı Reklam.

Akyüz, Y. (2010). *Türk Eğitim Tarihi M.Ö. 1000- M.S. 2010*, Ankara: Pegem Akademi Yayınları.

Albayrak, M. (2004). *Türk Siyasî Tarihinde Demokrat Parti (1946-1960)*, Ankara: Phoneix Yayınevi.

Ambarcı, M. A. (2007). *Yitik Zamanın Ardında Mehmet Ali Ambarcı'nın Anılarında Datça*. Ankara: Ütopya Yayınevi.

Arar, İ. (1968). *Hükümet Programları (1920-1965)*, İstanbul: Burçak Yayınevi.

Arıkan, İ. ve Küçükaltan, D. (2015). *Turizm Ulaştırması*. Ankara: Detay Yayınları.

Armaoğlu, F. (2007). *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (Cilt 1- 2: 1914- 1995), (16. Baskı)*. İstanbul: Alkım Yayınevi.

As, E. (2006) “Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923 – 1960)”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, DEÜ. Atatürk İlkeleri Ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir.

Atasever, İ. (Tarihsiz). *Bir Kentin İsyanı*, Muğla.

*Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri (Bugünkü Dille)*, (2006). Yayına Haz: Sevim, A. ve Diğerleri, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.

Aytaman, L. (2008). *İğneli Koltukta Dört Buçuk Yıl*, İstanbul: Merkez Kitap Yayınları.

Baykara, A. (2010). “XIX. Yüzyıl Bodrum Kazası'nın Sosyal ve İktisadi Hayatı”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, EÜ. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

Belediyeler, (1933). İstanbul: Dâhiliye Vekâleti Yayınları.

Belediyeler Yıllığı, (1949). Ankara: İller Bankası Yayınları.

Belediyelerimiz I, (1956). Ankara: İller Bankası Yayınları.

Bulut, E. (2000). “Türk Turizminin Dünyadaki Yeri ve Dış Ödemeler Bilançosuna Etkisi”, *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (2. Cilt), 3, 71-86.

Bean, G. E. (1987). *Karia*, (B. Akgüç, Çev.) İstanbul: Cem Yayınevi.

Benedict, P. (1974). *Ula: An Anatolian Town*, Leiden: E.J. Brill.

Beyoğlu. S. (2004). “Osmanlı Deniz Hamamları” *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi*, sayı 5, İstanbul: 53- 68.

Bostan, İ, (2008). *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul: Kitap Yayınevi.

Comnena, A, (2000). *The Alexiad*, translated by Elizabeth A. S. Dawes, Cambridge, Ontario: In Parentheses Publications, Byzantine Series.

Çapa, M. “Cumhuriyet Dönemi'nde 1950'den Önce Bodrum”, *1522- 2007 Osmanlılardan Günümüze Her Yönüyle Bodrum, Sempozyumu*, Bodrum, s. 115-140, 22-25 Ekim 2007.

Çavdar, T. (2004). *Türkiye'nin Demokrasi Tarihi, (2. Cilt)*. Ankara: İmge Kitapevi Yayınları.

Çavuş Ş. ve Ege, Z. (2013). *Türk Turizm Tarihi*, Ankara: Detay Yayıncılık Yayınları.

Çeçen, A. (2007). *Türkiye Cumhuriyeti Ulus Devleti*, Ankara: Fark Yayınları.

Çetin, Ş. (1987). "Turizm Eğitimi ve Turizm Eğitimi Gören Elemanların İstihdam Sorunları," Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Adana, s. 8- 35.

Çimen, F. G. (2007). *Marmaris*, İstanbul: Marmaris Ticaret Odası Kültür Yayınları.

Çınar, M. (2012). Türk Parlamento Tarihi TBMM- XIII. Dönem (1965- 1969), Ankara: TBMM Kültür ve Sanat Yayınları.

Çolak, M. (2001). *Muğla'da Eğitim (1923- 1950)*, Muğla: Muğla'ya Hizmet Vakfı.

Dallı, Ö. "Turizm Eğitiminde Tügev'in Yeri", *Turizm Eğitimi Konferansı Tebliğleri*, Ankara, s. 321- 324, 9- 11 Aralık 1992.

Diller, A. (2004). *Muğla'da Kültür ve Tabiat Varlıklarının Korunmasında Yaşanan Sorunlar: Kültürel ve Doğal Kaynak Ön Araştırması*, İstanbul: Elif Ofset Yayınları.

Döğüş, S. "Batı Anadolu Sahilinde Türk Korsanları: Deniz Gazileri", *II. Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu, (3. Cilt)*, Bodrum, s. 564- 577, 1- 4 Kasım 2013.

Doğan, A. (1992, Aralık). "Otelcilik, İkrâm ve Turizm Eğitim Projesi", *Turizm Eğitimi Konferansı*, Ankara, s. 223- 226, 9- 11 Aralık 1992.

Dursun, A. H. (2007, Bahar). "Osmanlı Devleti'nde Turizmin Gelişimine Dair Bazı Gözlemler", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 16, 67- 78.

Erdoğan, S. B. ve Yılmaz, G. "Günümüzde Turizm Eğitiminin Yükseköğretim İçerisindeki Yeri", *Turizm Eğitimi Konferansı Tebliğleri*, Ankara, s. 17- 31, 17- 19 Ekim 2012.

Eren, M. A. ve Diğlerleri (1998). *Muğla'da Cumhuriyet Öncesinde ve Sonrasında Eğitim*, Muğla: T.C. Muğla Valiliği Milli Eğitim Müdürlüğü.

Eroğlu, Z. (1939). *Muğla Tarihi*, İzmir: Marifet Basımevi.

Evliyaoğlu, S. (1996). *Türkiye Turizm Coğrafyası, (İkinci Baskı)*, Ankara: 72 Tasarım Dizgi Yayıncılık.

Fethiye Turizm Derneği Karar Defteri (1961). Fethiye.

Gedikoğlu, Ş. (1953). *Halk Eğitimi*, Ankara: İdeal Basımevi Yayınları.

Gün, P. (2006). "Sosyal, Siyasal ve Ekonomik Yönüyle Fethiye (1923-1960)", Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Muğla, s. 45- 58.

Güner, İ. (1997). "Bodrum ve Milas Çevresindeki Antik Kentlerin Tarihi Coğrafyasına Genel Bir Bakış", *Doğu Coğrafya Dergisi*, Erzurum, s. 347- 349.

Güner, İ. (1997). *Bodrum ve Milas Yörelerinin Coğrafi Etüdü*, Erzurum: Atatürk Üniversitesi Yayınları, Yayın No: 838.

Güner, İ. (2002, Bahar). "Tourism in Fethiye", *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 10. Yıl Özel Sayısı*, 8, 127- 128.

Gürdal, M. (2014). *Türkiye Turizm Coğrafyası*, Muğla: Muğla Üniversite Yayınları.

İlgürel, M. (2012). "Çaka Bey," *İslam Ansiklopedisi, (8. Cilt)*. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, s. 186- 188.

İlgürel, M. (2001). "Osmanlı Denizciliğinin İlk Devirleri," *Bellekten Cilt LXV*, 243, 637- 638.

İnce, M. T. (2002). "Türkiye'de Turizm Eğitimi," *II. Turizm Şurası Bildirileri, Cilt II*, 12-14 Nisan 2002.

Kafesoğlu, İ. (1984). "Selçuklu Çağındaki İzmir Türk Bey'inin Adı: Çaka Mı, Çağa mı, Çakan mı?," *İ. Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, sayı: 34, İstanbul: 55-60.

Karabulut ve Köfteoğlu, (1998). *25. Yılında Türsab*, İstanbul: Turpres Yayınları.



Kınay, S. (2008). "Museum as a Source of Education: A Case Study on Bodrum Museum of Underwater Archaeology", Yayınlanmamış Doktora Tezi, *Koç Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü*, İstanbul, 12- 65.

Koçer, H. A. (1987). *Türkiye'de Modern Eğitimin Doğuşu, (1773- 1923)*, Ankara: Uzman Yayınları.

Koloğlu, O. "Trablusgarp Ocağı'nın Kuruluşuna Turgut Reis'in Katkısı", *II. Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu*, Bodrum, s. 181- 185, *1- 4 Kasım 2013*.

Leiper, N. (1979). "The Framework of Tourism: Towards a Definition of Tourism, Tourist, and the Tourist Industry", *Annals of Tourism Research*, 6, 390- 407.

*Marmaris 2. Kültür ve Turizm Festivali*, (1984). Marmaris.

*Menteşe (Muğla) Sancağı'nın Zirai ve Coğrafi Durumu (1915 Yılına Ait Liva Ziraat Memuru Ali Rıza Bey'in Raporu)*, (2010). (B. Akça, Haz.), Muğla: Yenigün Matbaası.

Selen, H. S. "Türkiye Yol Sistemi", *Türkiye Coğrafya Dergisi*, Ankara.

Piri Reis, (1973). *Kitabı Bahriye*, (1. Cilt). Ankara: Tercüman 1001 Temel Eser.

Soysal, İ. (1976). *Tanıtma ve Türkiye'nin Tanıtılması*, Ankara: Kalite Basımevi.

Taşkıran, B. (2003). "Sosyal, Siyasal ve Ekonomik Yönüyle Milas (1923-1960)", Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Muğla, 38- 65.

Tekeli, İ. (1993). *Tarih İçinde Muğla*, Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını.

Topaloğlu, C. (2004). "Otel İşletmelerinde Örgütsel Çatışmalar ve Yönetimi: 4 ve 5 Yıldızlı Kıyı Otellerinde Uygulama (Muğla Örneği)", Basılmamış Doktora Tezi, *DEÜ. Sosyal Bilimler Enstitüsü* Ankara, 203- 206.

Tuna, M. (2007). *Turizm, Çevre ve Toplum (Marmaris Örneği)*, (İkinci Baskı). Ankara: Detay Yayıncılık.

Turan, Osman, (1969). *Selçuklular Tarihi ve Türk- İslam Medeniyeti*, 2. Baskı, İstanbul: Turan Neşriyat Yurdu.

*Turizm ve Tanıtma Bakanlığı Kanunu*, (1963). Ankara: Başbakanlık Devlet Matbaası.

*Turizm Yatırımları El Kitabı*, (1975). Ankara: Türkiye Ticaret Odaları, Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği Matbaası.

Türk Ansiklopedisi, (1966). 32. Cilt, Ankara: Milli Eğitim Yayınları, s. 15- 22.

Türkeş, Ü. (1973). *Kurtuluş Savaşında Muğla*, İstanbul: Karaca Ofset Basımevi.

Uçar M. ve Diğerleri. (2010). *Kırsal Turizm ve Kırsal Kalkınma (Fethiye Örneği)*, Ankara: Detay Yayıncılık.

Uykucu, E. K. (1983). *İlçeleriyle Birlikte Muğla Tarihi (Coğrafya ve Sosyal Yapı)*, İstanbul: Ayyıldız Matbaası.

Uykucu, E. K. (1970). *Marmaris Tarihi*, İstanbul: As Matbaası.

Yakartepe, E. Ç. ve Binan C, (2011). “İstanbul’un Modernleşme Dönemi Otelleri (1840-1914)”, *Megaron*, 6 (2): İstanbul: 79-94.

Yalçın, D. ve Diğerleri, (2006). *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi*, (1. Cilt). Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.

Yalçın, O. (1971). *Muğla*, İstanbul: Özyürek Yayınları.

Yalçın, S. (2010). *Türkiye Cumhuriyeti Tarihinin Kaynakları*, Ankara: Berikan Yayınları.

Yiğit, A. (2009, Bahar). “165 No’lu Bodrum Şer’iyye Sicilinde Bulunan Denizciliğe Dair Kayıtlar”, *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 22, 117- 125.

Yılmaz, M. K. (1969). *Her Yönüyle Fethiye*, Fethiye: Emek Matbaası.

*Yurt Ansiklopedisi*, (8. cilt). (1982). İstanbul: Anadolu Yayıncılık AŞ: 5849- 5908.

## **5. Elektronik Kaynaklar**

Bodrum Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi (2017, 15 Haziran) <http://bodrumtal.meb.k12.tr>

Bodrum Otelciler Derneği (2017, 15 Haziran) <http://www.boder.org/>

Bodrum Turgut Reis Mesleki Ve Teknik Anadolu Lisesi (2017, 15 Haziran),  
<http://turgutreisotml.meb.k12.tr>

Dalaman Çevre ve Turizm Derneği (2017, 15 Haziran)  
<http://www.dalamancevreturizm.org>

Dalaman, Ortaca, Köyceğiz Turistik Otel ve Turizm İşletmeleri Birliği (2017, 15 Haziran) <http://www.doktob.com>

Dalyan İztuzu Turizm ve Tanıtma Derneği (2017, 15 Haziran)  
<http://dalyantanitim.com/>

Datça İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü, (2017, 15 Haziran) <http://datca.meb.gov.tr/>

Fethiye Kaymakamlığı (2017, 15 Haziran) <http://www.fethiye.gov.tr/>

Fethiye Melsa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi (2017, 15 Haziran)  
<http://fethiyeasml.meb.k12.tr>

Fethiye Otelciler Birliği (2017, 15 Haziran) <http://fetob.org>

Fethiye Şefika Pekin Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi (2017, 15 Haziran)  
<http://sefikapekinmtalisesi.meb.k12.tr>

Gökova Yelken Kulübü (2017, 15 Haziran) <http://gokovayelken.com/>

Güney Ege Turistik Otelciler ve İşletmeciler Birliği (2017, 15 Haziran)  
<http://www.getob.org/>

Köyceğiz Yüksekum Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi (2017, 15 Haziran),  
<http://yuksekkummtal.meb.k12.tr>

Marmaris İcmeler H. Narin Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi (2017, 15 Haziran)  
<http://halitnarin.meb.k12.tr>

Marmaris 75. Yıl Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi (2017, 15 Haziran)  
<http://marmaris75mtal.meb.k12.tr>

Muğla Menteşe Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi (2017, 15 Haziran)  
<http://menteseaturkmtal.meb.k12.tr>

Muğla Mentеше Kanuni Sultan Süleyman Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi (2017, 15 Haziran). <http://muglaticaretlisesi.meb.k12.tr>

Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Datça Kazım Yılmaz Meslek Yüksekokulu (2017, 15 Haziran). <http://www.datcamyo.mu.edu.tr>

Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Marmaris Turizm Meslek Yüksekokulu (2017, 15 Haziran). <http://www.marmaristmyo.mu.edu.tr>

Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Milas Meslek Yüksekokulu, (2017, 15 Haziran). <http://www.milasmyo.mu.edu.tr>

Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Muğla Meslek Yüksekokulu (2017, 15 Haziran). <http://www.muqlamyo.mu.edu.tr>

Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Ortaca Meslek Yüksekokulu, (2017, 15 Haziran). <http://www.ortacamyo.mu.edu.tr>

Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Turizm Fakültesi, (2017, 15 Haziran), <http://www.turizm.mu.edu.tr>

Muğla Turist Rehberleri Odası (2017, 15 Haziran) <http://www.muro.info.tr>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 19. TBMM Hükümeti Programı, <https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP19.htm9>.

TBMM, (2017, 15 Haziran), 20. TBMM Hükümeti Programı, <https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP20.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 21. TBMM Hükümeti Programı, <https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP21.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 22. TBMM Hükümeti Programı, <https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP22.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 23. TBMM Hükümeti Programı, <https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP23.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 24. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP24.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 25. TBMM Hükümeti Programı, (2017, 15 Haziran)  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP25.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 26. TBMM Hükümeti Programı, (2017, 15 Haziran)  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP26.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 27. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP27.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 28. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP28.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 29. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP29.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 30. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP30.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 31. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP31.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 32. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP32.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 33. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP33.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 34. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP34.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 35. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP35.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 36. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP36.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 37. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP37.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 38. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP38.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 38. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP38.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 39. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP39.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 40. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP40.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 41. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP41.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 42. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP42.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 43. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP343.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 44. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP44.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 45. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP45.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 46. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP46.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 47. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP47.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 48. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP48.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 49. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP49.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 50. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP50.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 51. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP51.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 52. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP52.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 53. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP53.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 54. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP54.htm>

TBMM, (2017, 15 Haziran), 55. TBMM Hükümeti Programı,  
<https://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP55.htm>

T.C. İçişleri Bakanlığı Dernekler Daire Başkanlığı (2017, 15 Haziran)  
<https://www.dernekler.gov.tr/>

Turizm İşbirliği Anlaşmaları/ Mutabakat Zabıtları/ Turizm Karma Komisyon Protokolleri, Türkiye Kültür ve turizm Bakanlığı Teftiş Kurulu Başkanlığı, (2017, 15 Haziran), <http://teftis.kulturturizm.gov.tr/TR,14104/kultur-ve-turizm-anlasmalari-dizini.html>.





## Ek- 2: Bodrum Turizm ve Tanıtma Vakfı'nın Kuruluşuna Dair Haber (Bodrum Çökerte)me)

Sıkıştırılmış  
dünün  
kayısı ortama  
belirtiler.  
Bodrum Şehir

# BODRUM ÇÖKERTME

SAYI: 27  
YIL: 1  
19.06.1996  
Çarşamba  
Günleri  
Yayıncılık  
40.000 TL  
(KDV Dahil)

## BODRUM TURİZM TANITMA VAKFI KURULDU

### BODRUM... BODRUM...

Çeçen haftaki yazımda, dostların ricası üzerine güzel şeyler yazmaya çalıştım. Fa kat başkanımla o denli değişik şeyler yapıyor ki, azalmamak ve karamsar yazmamak elde değil. Çeçen hafta perşembe günü yaklaşık 50-60 kişi Muğla ağır ceza mahkemesinde yargılanmak üzere Muğlaya gittiler. Orada daha da üzücü birşeyle karşılaştılar, çevrelerini JANDARMALAR sanverdi, oturma bankları ile bu insanlara bariyer yapan Jandarmalar, banyerlerin arkasında çepeçevre vaziyet alarak kuşattılar. Tabii ki Jandarmaların suçu yok. Tabii ki bu emri verenin de suçu yok. Suçlu Bodrum Belediye Başkanlığı. Hiç bir eksiği olmayan veya portatif bir merdiveni bile kaçak inşaat diye Bodrum Müzesi'ne şikayet eden, sonra hiç araştırmadan bu şikayeti Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'na ileten Müze de en az belediye kadar suçlu. Hele Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'na ne demeli? Hiç inceleme gereği duymadan bu insanları hemen ağır ceza mahkemesine. Beyler bu devletin parasını sokaya atmak, birilerine (avukatlara) boş yere haksız kazanç sağlamak, Vatandaşın boş yere para harcatıp zamanını çalmak ve 110 km gidip bir o kadar da gelecek şekilde hayatını riske sokmak. Ya bir kaza olsaydı?

Sayın Başkan, bu 50-60 kişi arasında mut laka dosyalarda belirtilen suçu işleniş olanları vardı. Ama kaç taneydi lütfen bir araştırın.

Cumartesi, pazar günleri Hakimler konuyla ilişkili yerleri keşif için geldiler. Bu mahkemeye gidenler arasında ben de olduğum için, beni de ziyaret ettiler. Yukarıda konudan bahsettiğim üzere restorantın ön kapısı var, oranın da portatif yani taşınabilir demir merdiveni var. Hakim bey olanı görünce şaşkınlığı gizleyemedi, "Allah Allah, devletin nelerle işgal ediyorlar, kardeşim bu olay sadece işgaliyeye girer, alırsın işgaliye parasını otur biter. Aşağı caddede müllete özel yer yapmış masa sandalyeleri dizdimiş, sana gelince bir portatif merdiven için Ağır Ceza Mahkemesine mi gönderiyor, pes doğrusu. Şimdiye kadar keşif etiklerinin bir kısmı bu şekilde. Yazık bu devlete, nelerle uğraşıyoruz, dedi. ....Anlayana...

Ne olur yaptığımız işi doğru yaptın. Ne siz özülün, ne de başkalarını üzün. Ne de devletin birimlerini boş yere meşgul edin. Devlete boş yere para harcatıp, tüyü bitmemiş yerinin hakkını boş yere harcatmayın. Sonra bu müllet te yakınıza yapışır, devlet te. Devletin mahkemeleri de size nücu eder.

Not:Kavşakları bitirdiğiniz için teşekkür eder, yazdıklarımın yarısını geri alırım. Çünkü başlama zamanı çok geç kalmıştı, ama çabuk bitti.

Saygılarımla

Armağan ONUT

İçinde BODER'in de üye olarak bulunduğu vakıf Bodrum'u uluslararası normlarda tanıtmayı amaçlıyor.

Kurucu başkanlığını Club Kadıkale sahibi Revcai Çakır'ın yaptığı vakfa, Bodrum Kaymakamı Mesut Kırcalı ve Turgutreis Belediye Başkanı Mehmet Dinçberk de üye bulunmaktadır.

Metemtur, ISIS Tatil Köyü, Mayflower Otel, Manastır Otel gibi tesislerin işbirliği

ile kurulmuş bulunan BOTAV için bilgilerine başvurduğumuz Metemtur Genel Müdürü Mete Can "Bizim gayemiz Bodrum Yarımadasını uluslararası fuarlarda tanıttırkan tabanımızın da mümkün olduğu kadar geniş tutulmasını ve BODER'le iş birliğimizin de devamı şeklinde olacaktır. Biz sadece belli bir kesime hitab ederek başarıya ulaşmamızı mümkün görmüyoruz, gayemiz sadece tanıtım ağırlıklıdır" dedi.

## BAFA GÖLÜ'NE GÖZLEMEVİ KURULDU

Bafa Gölü, kıyısında yapılan Doğa Gözlemevi ile yemden hayat bulacak, 60 kilometrekarelik tatlı su gölündeki adacıkta Bizans döneminden kalma manastırlar ve mezarlar bulunuyor. 1974 yılında kamulaştırılan Bafa Gölü'nde bilinçsiz avlanma yüzünden dil, kefal ve yılan balıkları tü-



kenmişti. Bir süre önce Bafa Gölü SIT alanı ilan edilerek Milli Park haline getirildi.

Gölün yeniden hayata kavuşmasında pay sahibi olan Rahmi Koç ve Doğan Haya Kuruma Derneği'dir.

Koç Holding, Doğa gözlemevi inşa ettirdi. 2 yıl önce ölen Rosennay Baldwin'in adını verildiği gözlemevi, Milli Parklar ve Av Yaban Haya Genel Müdürlüğü'ne devredildi.

## KAYA KALE DİSKOSU -III-

Bodrum Belediye Başkan Sayın Tuğrul Acar'ın 30 Mayıs 1996 tarihli basın açıklaması üzerine, 2 haftadır yapılan açıklamalar ile ilgili görüşümüzü dile getirmeye çalışıyoruz.

Bu hafta da sözkonusu Basın toplantısı metninin akışına paralel olarak çıkardığımız bazı soruların yanıtlarını almak istiyoruz.

Amacımızın, kimsenin yalan yanlış ne töhmet altında bırakılması, ne de akkaşık gibi aklanması.

Kale dibinde bulunan 35 pafta, 188 ada ve 32 no.lu parselin mevzuatta gösterilen şekilde ve niteliği dolayısıyla ile de bilimsel yöntemlerle ele alınarak düzenlenmesini son derece doğal buluyoruz.

Ancak, konuşmamızda müzi ile olan diyalogunuzun özlü düzeyde kaldığı anlaşılmaktadır. Bilindiği gibi, iki resmî kuruluşun ortak yapması gereken işlerde takip edilecek yol, yazılı olan yoldur.

Devami 3. Sayfada

SANTRALLARIN DAVA  
DOSYALARI  
(5. Sayfada)

BODRUM YURTTAŞ İNŞİYATIFI  
(3. Sayfada)

415



## Ek- 3: Çandır Köyü Turizm Derneği Ana Tüzüğü (Dalaman Köyceğiz)

27  
KASIM  
1973  
SALI

Devlet Kütüphanesi

Dalaman  
Köyceğiz Gazete  
Adına  
S A H İ B  
Mehmet Özk  
Mesul Müd  
Arikan Karak  
Mali Müşavir

YIL 4 : SAYI 10342

GAZETEMİZ BASIN AHLAK YASASINA UYAR

FIATİ 35 KP

# Çandır Köyü Turizm Derneği Ana Tüzüğü

**MADDE 2.**  
Derneğin Amacı: Ve Bu Amacı Gerçekleştirmek İçin Ne Şekilde Faaliyet Gösterileceği :  
a- Derneğin amacı: Çandır Köyü ve çevresinde Turizm yönünden kalkınmasını sağlamaktır. Bu amacın gerçekleştirilmesi için şu şekilde faaliyetlerde bulunur.  
b- Çandır köyü ya da içindeki eski Kaunos ve civarının Arkeolojik ve folklorik ve benzeri turistik değerlerini meydana çıkarmak ve turizmi çevrenin iktisadi maveni haline getirmek.  
c- Bölgenin mutlak gelenekleri ile diğer geleneklerini devam ettirmeyi sağlamak, yurt içinde ve dışarda kreşir. Afis kartpostal ve renkli diyezitifler yayımlamak.  
ç- Lüzümlü yerlere danışma büroları açmak, ehil alamanlar yetiştirmek için gerekli çalışmaları yapmak. Turizm konusunda çevre halkına çalışmalarında rehberlik yapmak. Yardımcı olmak.  
d- Çevrenin turistik problemlerini ele alınması için ilgililerle işbirliği yapılması.  
e- Çevrenin turistik çalışmaları hakkında Turizm ve tanıtma Bakanlığına her üç ayda bir bilgi vermek.

**MADDE 3.**  
Derneğe Üye Olmak ve Üyelik Sonu Ermesi.  
a- 18 yaşını bitirmiş ve medeni haklara sahip her Türk vatandaşı derneğe üye olma talebinde bulunabilir. Yabancıların dernek üyeliğine kabulü Dernekler Kanununa bu konudaki hükümlerine göre yapılır. Üyelik yönetim kurulu kararı ile olur.  
b- Asli üyelik için derneğin bulunduğu mahalde bulunmak şarttır.  
c- Bölgede turizm ve Arkeolojik işlerde görevli olanlar ile mahalli Belediye Başkanları ile Bölge ticaret odası başkanı derneğin tabii üyesidir.  
d- Dernek üyeleri dernek ana tüzüğü ve ilgili mevzuatta belirtilen dernekle ilgili mevzuat hükümlerine uymaya mecburlar.  
e- Üyelik gerektirdiği şartları kaybeden veya üyelik icabettirdiği davranışlarda bulunmayanlar yönetim kurulu kararı ile üyeliğinden çıkarılır.

**MADDE 4.**  
Dernek Üyelerinin Görev Ve Hakları :  
a- Her üye dernekten istifade etme hakkına sahiptir. Üyeler yönetim kurulundan derneğin çalışmalarını hakkında sözlü veya yazılı bilgi isteyebilirler.  
b- Dernek toplantılarında üyeler derneğin çalışmalarını eleştirebilir, fikirlerini, tekliflerini açıkça söylemek hakkına sahiptirler.  
c- Dernek aile üyeleri her yıl dernek gelirleri alınca tevbil edilecek miktarda aidat ödemeye mecburdurlar. Aidatlar aylık veya çeyreklik olarak tahsil edilir. Yıllık aidat miktarı bir kişi için. 1.200. liradan fazla değildir.

**Seka Dalaman Müessesesi  
Müdürlüğünden  
İLAN**

1- Müessesemiz için yemekhanesi ihtiyacı 275.000 adet emek tebliğ alma suretiyle tahsis edilmiştir.  
2- Tebliğde bulunacak firmaların şartname uygun olarak hazırlanacakları kapalı zarf ile 3.12.1973 pazarı günü saat 17.00'ye kadar Müessesemiz başkanına teslim etmeleri veya bu tarihte Müessesemize gelecek şekilde postaya vermeleri gerektirir. Postada vaki gecikmeler dikkate alınmaz.  
3- Bu işe ait şartnameler Müessesemizin servisinde mesai saatleri dahilinde görülebilir.  
4- Müessesemizin 2490 sayılı kanunu tabii olarak uygulanmaktadır.

**Sulama sisteminde gel**

Pimaş plastik borularının temine gelmesiyle bu alanda çalışmalar hızla ilerletilmeye başlanmıştır.



## Ek- 4: Fethiye Turizm Derneği Ankara Şubesine Dair Haber (İlk Adım)





## Ek- 5: Fethiye Turizm Derneği Çalışmalarına Dair Haber (İlk Adım)

HAZİRAN  
1973  
ÜÇÜNCÜ SAYI  
9 Sayı 4042

# İLK ADIM

Günlük Siyasi Halk Gazetesi

Sayısı - Tutarı DÜĞÜ  
Yayın İşleri Müdürü  
MURAT DOĞRU  
Adana Kalemhane Sokakı Çiftlik  
No - 24 B-C TEL: 333  
MUĞLA  
Çalışma ve İşleri Bakanlığı Gazetesi

---

### Turizm Bakanlığını protesto etmek amacı ile



7. Akdeniz Şenliklerinin yapılmayacağı Fethiye'den bir görüntü.

## Fethiye Turizm Cemiyeti 7. Akdeniz Şenliklerini iptal etme kararı aldı

**Festival Komitesi Üyesi Canbolat  
Gürbüz Turizm Bakanlığına telgraf  
çekerek ilgisizliği protesto etti**

**FETHİYE — S. di TOMBUL bildiriyor**

Fethiye'de her yıl yapılmakta olan Fethiye Akdeniz Şenlikleri bu yıl yedinci kez yapılmayacak idi.

Fethiye Akdeniz Şenlikleri Yürütme Komitesi Ercan Kara tarafından hazırlanmış bir yazı ile Bakanlığa bir yazı yazarak şenliklerine katkıda bulunmasını ve iptal edilmesini istemiştir.

Bu durumun da şenlikleri için bugüne kadar beklenilene göre ve İzmir'deki Festivalde aynı tarihte çok yakın olması Fethiye'iler tarafından olarak nitelendirilmiştir. Bu durum karşısında son bir toplantı yapan Turizm Derneği ve Festival Komitesi Bakanlığın tutumunu protesto etmek amacı ile bu yıl yedincisini yapacak olduğu Akdeniz Şenliklerini iptal etme kararı almıştır.

Fethiye'de festivalin iptal edilmesinin güncel konusunu oluşturan ve halk bakanlığa protesto telgrafı çekmeye başlamıştır.

Örneğin dört festivalin iptal edilmesinin yanı sıra bu festivalin de yürütme komitesinde bulunan Canbolat Gürbüz'ün Bakanlığa çektiği telafi yazı yayımlanmıştır. «Yıl lardır hiçbir Akdeniz kentinde şenlik adı altında festival düzenlenmemektedir. Fethiye'de böylece bir çabaya girişerek memleket turizminin dışarda da du-

### Hemşehrimiz Mehmet Harput Paşa İlimizde

Eş ve çocukları ile  
iki gün ilimizde kalan Paşa  
yarın Ankara'ya gidiyor

Hemşehrimiz Mehmet Harput Paşa beş gün önce ilimize gelmiştir. Paşa yarın sabah Ankara'ya gitmek üzere ilimizden ayrılacaktır.

#### Ortaç'da Bugün sergi açılıyor

Ortaç - (Ortaç) Bugün saat 10.00'de açılacak olan Bıçık-Dikiş Sergisi hazırlıklarının tamamlandığını bildiriyor.

1972-73 dönemi yılında Ortaç 1957'de Bıçık-Dikiş kursumu kurulan öğretmenler kendileri ile yaptıkları çizimleri sergileyeceklerdir.

Aynı gün geçiren Harput Pa-

---

### VEDAT ENİŞTEYİ GÖRE HAVA TAHMİN RAPORU



Hüsnü Muğla ve çevresinde hava parçalı az bulutlu geçecek, rüzgarlar batı yönlü orta kuvvette olacak, hava sıcaklığında düşme nazaran artış olacaktır.

### Şerefli Türk Jandarması 134 yaşında

Şerefli Türk Jandarmasının kuruluşunun 134. yılını kutlamak üzere bir törenle kutlanacaktır.

14 Haziran 1973 Perşembe günü yapılacak törene katılacak olan Askeri Birlik saat 8.30'da Jandarma Komutanlığından itibaren hareket ederek Cumhuriyet Anıtına geçecek Atatürk Anıtına Jandarma Anıtı Komutanı Selami Yağcı tarafından bir çekim olacaktır.

Saat 9.00 ve 9.15'te Komuta sırgı duruşuna geçilecek ve birlik komutanları tarafından günün mana ve önemini belirten konuşmalar yapılacaktır.

---

### Türk Ordusunun şimdiki ve atideki temsilcileri



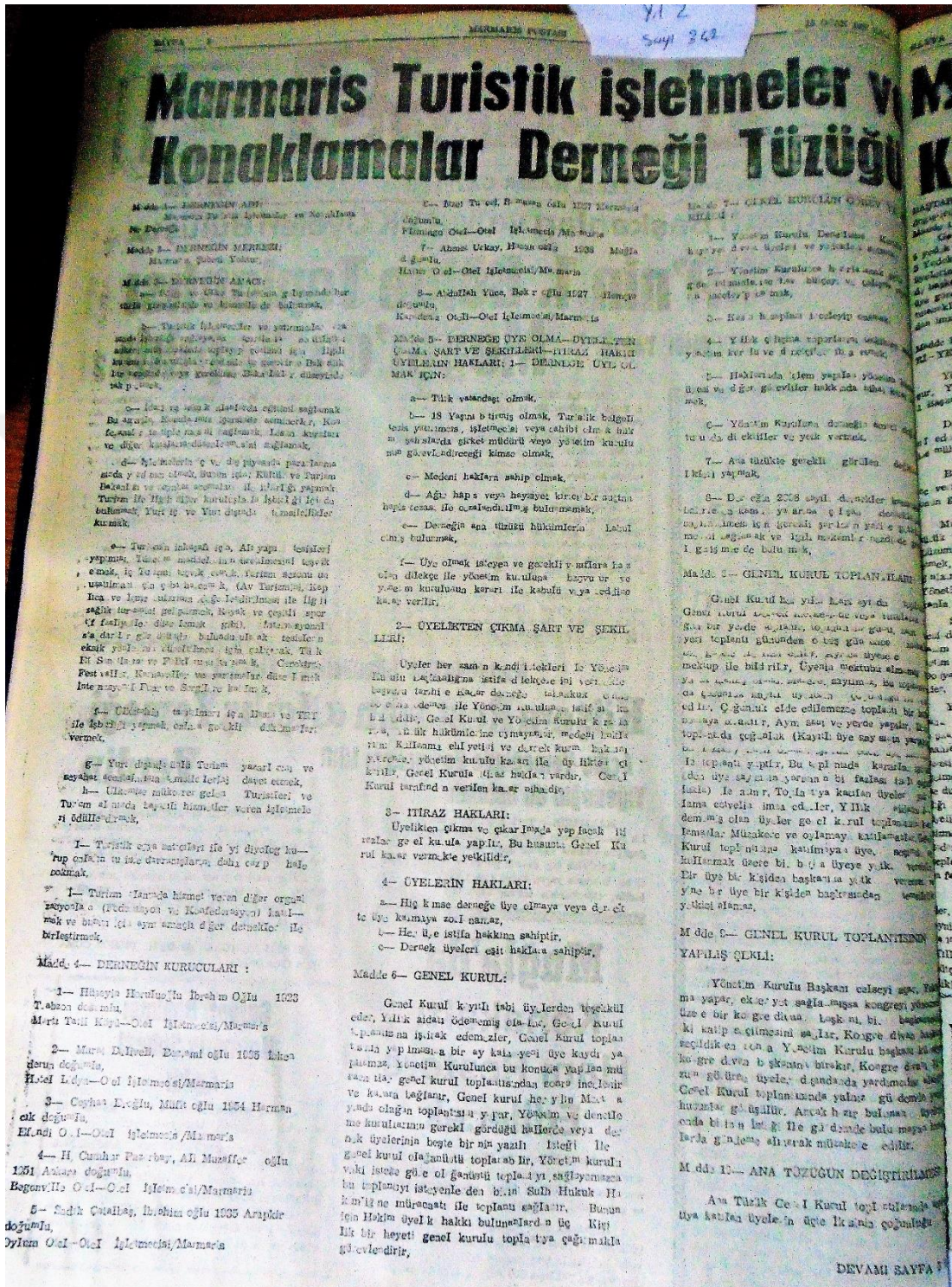
Şerefli Türk Ordusunun teşkil eden Kara, Hava, Deniz ve Jandarma Kuvvetlerini bir geçit töreninde gösteren bir fotoğraftır.





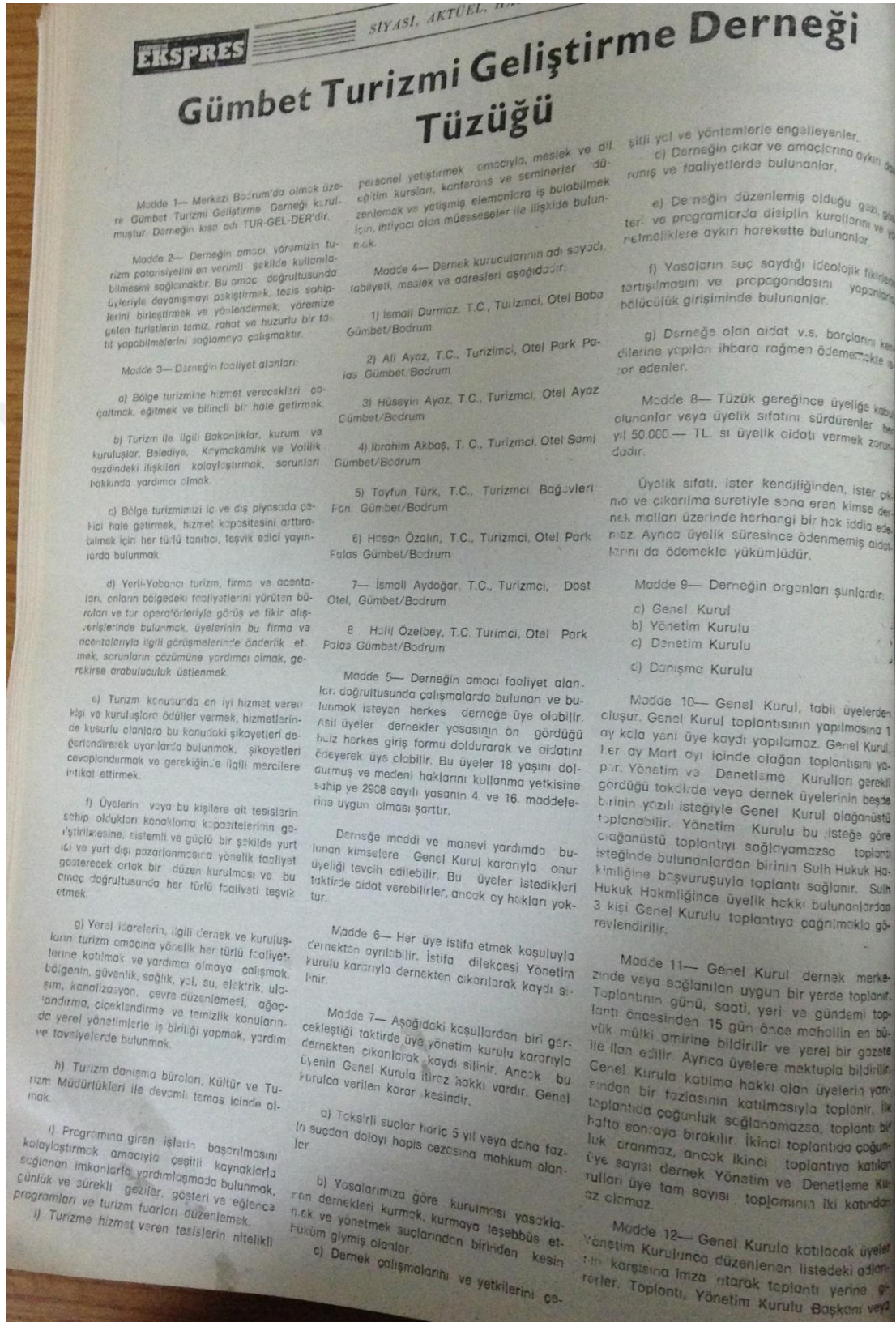


**Ek- 7: Marmaris Turistik İşletmeler ve Konaklamalar Derneği Tüzüğü (Marmaris Postası)**





## Ek- 8: Gümbet Turizmi Geliştirme Derneği Tüzüğü (Bodrum Ekspres)









## Ek- 10: Köyceğiz Turizm Derneği Ana Tüzüğü (Dalaman Köyceğiz)



## Ek- 11: Marmaris Yolları'nın Yapımı İçin Derneklerin Katkı Sözüne Dair Haber (İlk Adım)

HALKÇI DEVRİMCİ TOPLUMCU

# ilkadım

5 MAYIS 1987  
SALI  
YIL : 25 SAYI : 7968  
FİYATI : 100 LİRA

---

### DEVLETİN YAPMADIĞINI DERNEKLER YAPIYOR

## Dernekler, yolların onarımı için Belediyeyemaddidestekveriyor

**İLKADIM HABER MERKEZİ**

MARMARIS — Kanalizasyon yapımı nedeniyle bazı yolların onarılması sonucu Antalya Turizm Şirketlerinin Marmaris rezervasyonları iptal etmeye başlaması üzerine, yolların onarımı için gerekli olan 250 milyon lira tutarındaki süregelen tartışmaya tepki gösteren Marmaris Turizm ve esnaf dernekleri yöneticileri Marmaris'in kötü propagandasını önlemek üzere bir araya gelerek...

**Turizm Derneği Başkanı K. Alpagut: «250 milyon liranın tartışma konusu yapılarak Marmaris'in kötü propagandasının yapılmasına izin vermeyiz»**

Toplayıp bu tartışmaya son veremeyenleri açıkladılar.

Yolların onarımı için ilgili Bakanlıklarla, kurum ve kuruluşlara yaptığı başvurulardan olumlu sonuç alınmayan Marmaris Belediye Başkanı Muharrem Elgin, Belediyemin yaparmakta olduğu asfalt çantısının finanse yetersizliği nedeniyle hizmete geçireceğini gözümüne alarak, yolların onarımı için son çare olarak Dernek yöneticilerinden yardım istedi, Başkan Elgin'in çağırısını olumlu karşılayan Dernek yöneticileri şunları söylediler:

**OTELCİLER DERNEĞİ BAŞKANI MURAT DELİVELİ** -İlgede altı yapı büyük sorun. Tur ip tıjları henüz base yanmadı. Fakat bir kaç hafta sonra bunu yaparız. Genede bu yıl büyük oranda rezervasyon iptalının olacağını sanmıyorum. Çün ku şirketler paralarını peşin yatırırdı. Birim için tehlike gelecek yıllar için sözkonusu. Bu yıl yolların bozukluğundan kaynaklanan rezaleti ya şayan şirketler gelecek yıl Marmaris'i program larına almıyacaklardır. Ve sil baştan Marmaris'i tanıtmaya çabasına girmek olurunda kalırız. Başkan Elgin'in talebini olumlu bulduk. Belediyeye mal di destek sağlayacağız.»

**TURİMCİLER DERNEĞİ BAŞKANI KUBILAY ALPAGUT** -«Marmaris dünya turizmin de isim yapmış bir merkezdir. Her yıl ülkemize tek başına milyardlar kazandıran bu güzel ilçenin 250 milyon gibi cüzi bir miktardaki parasını tartışma konusu yapılarak kötü propagandasına izin vermeyiz. Yolların onarımı için gerekli parayı toplamak için kampanya başlatıyoruz.»

**ESNAF DERNEKLERİ BAŞKANI KAMİL OKAN** -«2327 üyemizle esnaf derneği olarak devletin yapamadığı yarımı yapmaya çalışacağız. Marmaris bizim ekmeğ tekmemizdir. 2327 ailenin geçimi turistin Marmaris'e gelmesine bağlıdır. Yönetim kurulumu kısa sürede toplayarak gereken kararı alacağız.»

---

**NAP, 7 Haziran seçimleri için Naim Süleymanoğlu'nu kullanıyor**

**SHP İL BAŞKANI TUFAN DOĞU :**

## «Süleymanoğlu, Muğla'nın politik ağırlığını kaldıramaz»

**HABER MERKEZİ**

MUĞLA — Dünya halter şampiyonu Naim Süleymanoğlu'nun Marmaris'te ANAP Belediye Başkanı adayları ile gündüzmesini eleştiren SHP İl Başkanı Tufan Doğu «Naim Süleymanoğlu bir halter şampiyonu. Ancak Muğla'nın politik ağırlığını kaldıramaz. Onun yerine Başkan gelin» dedi.

Naim Süleymanoğlu'nun beraberinde Başbakan'ın basın sözcüsü Can Polak olduğu halde geç gürüz pazar günü Içmeler ve Armutalan'da ANAP'lı belediye başkan adayları ile gündüzmesini ni knayan SHP Muğla İl Başkanı Tufan Doğu dün basına yaptığı açıklamada şunları söyledi:

«Partisi ve politikası ile birlikte iflas eden Özal, 7 Haziran seçimlerinde özellikle Muğla'da bir vaxtañı sağlayabilmek için her türlü fetbahı ça başvurur noktaya gelmiştir. Marmaris'teki sıtıl yağmasını dilediğince gerçekleştiremeyecek gerçekleştirdikleri ile de latmin olmayan Başkan küçük hesaplara başvurmuştur. Bu amacı için Marmaris Belediyesi ne engel olarak karşısında buldu Özal ve peşini önce Marmaris'i bir den üç belediye çıkarmıştır. Bu kararda yasa ya rağmen vermiştir. Daha sonra usulsüz muh-

---

**enç kız evinin önünden kaçırıldı**

**HABER MERKEZİ**

Polisyalar Atanürk caddeesi üzerindeki evi önünde üç kaçırılardan kaçırılan kızın annesi bağlandı. Kızın, olayın ilgili olan bir kadın tarafından tutuldu.

**Ailevi tartışma ölüm saçtı : İKİŞİ ÖLDÜ, İKİŞİ YARALANDI**

**HABER MERKEZİ**

Mılas'ın Gürceğiz köyünde ailevi sorunlardan çıkan tartışma sonucu kendisine hükim olmayan Mehmet Yavaş isimli şahıs tartıştığı Muhsin Şahin ve İbrahim Şahin'i av tüfeği ile vurdu.

Mılas Emniyet Amirliği yetkililerinden alınan bilgiye göre olay önceki gün saat 19.00 aralarında meydana geldi. Mehmet Yavaş ailevi sorunlar nedeniyle İbrahim Şahin ve Muhsin Şahin'in yol ortasında tartışmaya başladı. Tartışma sırasında sinirlerine hükim olmayan Mehmet Yavaş av tüfeğini ateşleyerek İbrahim Şahin ve Muhsin Şahin'i vurdu. İbrahim Şahin olay yerinde av tüfeğinden çıkan kurşunlarla can ver-

---

**Tartışmada sinirlendi ve**

**Trafik kontrolleri yoğunlaştı**

**HABER MERKEZİ**

TURİZM sezonunun başlaması ile birlikte trafik ekiplerince yapılan kontrollerinde artırdığı bildirildi.

Muğla ve ilçelerine bağlı karayollarında turizm dolayısı ile trafik yoğunluğu oldukça arttı Muğla Bölge Trafik Müdürlüğü ekipleri ise artan trafik yoğunluğu karşısında trafik kontrollerini arttırdılar. Kazaların en altı düzeye indir-



— TEMMUZ  
1975  
PERŞEMBE  
Sayı 468  
100 KURUŞ

# İLK ADIM

Günlük Siyasi Halk Gazetesi

## Marmaris Turizm Derneği "Turiste İyi Davran,, kampanyası açtı

Konuda gazetemize bir açıklamada bulunan Marmaris Turizm Derneği Başkanı Turgut Karaca: «Amacımız gelecek nesillere, daha güzel ve daha ilgi çekici bir Marmaris bırakmaktır» dedi.

Marmaris Tu  
Derneği Başka  
Turgut Karaca, «TURİSTE İYİ DAV RAN» kampanyası aç

Turizmin Mar  
maris'te en önemli  
gelir kaynağı olduğun  
u dikkate alan, Tu  
rizm Derneği Başka  
nı Karaca ve yöne  
tim kurulu geride bi  
r bildiri basarak Mar  
maris'de güncel ya  
şantısında yüz yüze  
gelen yerli yabancı  
tüm iş sahiplerine da  
ğıtmıştır.

Turizm Der  
neğinin iş yerleri ile  
pansiyon, otel motel  
ve tüm Marmaris'li-

İş... dağıttığı bildiri  
de, öncelikle şehrin  
temiz tutulmasına, tu  
ristten fahiş fiyat alın  
mamasına, turiste i  
yi muamele yapılma  
sına dikkat çekilmek  
te ve «Altın yumurt  
layan tavuğu, yumur  
talarını bir an önce  
almak için kesmeye  
lim» demektedir.

Bu konuda ga  
zetemize de bir açık  
lamada bulunan Mar  
maris Turizm Dérne  
ği Başkanı Turgut Ka  
raca:

e— Marmaris  
(Devamı 4. sayfada)

## İşıl, Bene Güngör CHP'

İrmak hükümeti kan Ecevit imzalan  
Enerji Bakanı Erhan tur.  
İşıl Emekli Sandığı  
Eski Genel Müdürü Ecevit yaptığı  
Erhan Bener ve Be- sa konuşmada, «Tü  
den Terbiyesi eski toplumuna uzur y  
Genel Müdürü İsmail lar hizmet eden  
Hakkı Güngör öncelki arkadaşımız uzun  
gün türanel CHP'ye çok yararlı Dest  
girmişlerdir. Partide hizmetinden söz  
girenlerin beyanna- CHP'ye girmekle d  
melerini Genel Bay- ru olana halkçı ola

## Trafik Kontrolleri Sıklaştı, hatalar azaldı

Trafik ekipleri- Muğla ve çevre-  
de yaptığı aralık  
kontroller trafik  
kaynının azalmasına  
olmuştur.

Konunun ciddiye  
alındığı ilk günlere o  
ranla vasıtaların ya  
sının gerektiği şekil  
de trafiğe çıkarıldığı  
rins devam ettiği de  
ilgililer tarafından bil  
dirilmektedir. Verilen  
bilgiler arasında tra  
fik ekiplerinin aralık  
sız olarak kontrolle  
rins devam ettiği de  
bulunmaktadır.

Bu günlerde çok  
bir şekilde çevre  
trafik kontrolü ya  
trafik ekipleri,  
olere riayet edil  
ve vasıtaların da  
hıncı uygun ola  
trafiğe çıkarılma  
kaynıyla eskkiye o  
a çok az ceza  
aktadırlar.

## Fransız Sek 84 yaşındaki k kum bany hakkında bi

Sedi Tombul Gülester Nilüfer'den k  
Fethiye (Muğla) burçpostunun öncel  
rini öğrendi, «E  
Yaz tatilini Fet-  
diğim zaman b  
biye'de geçiren Fran  
ben de aynı şeyi  
süz sekreter Collette  
mik isteyeceğime  
Durant, 84 yaşındaki  
di.

## İlban 71











**Ek- 15: Avrupa Tur Operatörlerinin Toplantısı'na Adnan Menderes'in Davet Edilmesine Dair Telgraf (BCA)**

15-3-1950

PTT  
Devlet telgraf muhaberatından  
dulayı mesuliyet kabul etmez

**TELGRAF**

(Onak 108 1/2)  
YOL

ADRES: \_\_\_\_\_ SERVİS İSARETLERİ

ELT... HIS EXCELLENCY ADAN MENDERES PRIME  
MINISTER OF TURKEY ANKARA

Sıra No.	İlk merkez	No.	Kelime	Verildiği	Resmi	Orta merkez	Alındığı	İmza
							Tarih	Saat
+++++	2-ATHINA	3425	100	14-3	18-45	++	13/3	

THE GRAND ORDER OF EUROPEAN TOUR HOLDING ITS ANNUAL MEETING IN ATHENS HAS BEEN INFORMED BY ITS TURKISH MEMBER OF THE DECISION TAKEN ON MARCH ELEVENTH BY YOUR EXCELLENCY TO LIFT THE BUC ON TRAVEL IMPOSED UPON TURKISH CITIZENS STOP THE BARD AND MEMBERS OF OUR ORDER CONGRATULATE YOU ON THIS MEASURE WHICH WILL HELP TO HAVE TURKEY BETTER KNOWN IN WIDER CIRCLES THANK TO AN INCREASED EXCHANGE OF PEOPLE THIS FOR THE BENEFIT OF YOUR

**Ek-16: Diyanet İşleri Başkanlığı'ndan Turizm İşlerine Dair Anamur Müftülüğü'ne Gönderilen Yazı (BCA)**

221

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ  
CUMHURİYET ARŞİVİ

T.C.  
Diyanet İşleri Başkanlığı

Yazı İş. ve Evrak Müdürlüğü : II025

5 /5/1964

Konu: Turizm Sezonu  
Acil tedbirler Hk.

..... Valiliğine  
..... Kaymakamlığına  
**Anamur** Müftülüğüne

Hükümetimizin takip ettiği turizm politikasının yurdumuzun iktisaden kalkınmasında sağlayacağı faydalar çok büyük olacaktır. Bu davâyı benimseyip iyi bir şekilde yürüten memleketlerin, turistlerin bıraktıkları dövizlerle kısa bir zamanda kalkınmalarını gerçekleştirecek ferah yolunda ilerlemekte oldukları gözönünde tutularak daha fazla gecikmeden bu işe bizim de gereken önemi vermemiz icabetmektedir.

Ancak, bunu iyi bilmeliyiz ki, devamlı turist celbedilmek ve turist adedinin artmasını sağlamak, gelenlerin yurdumuzdan çok iyi intibalarla ayrılmalarıyla mümkün olur.

Bunu da an'anevi Türk misafirperverliği ve yüce dinimizin gurbette olanlara karşı şefkatli ve emniyet verici davranışlarında bulunmamız hususundaki emirlerine yerine getirmekle kolayca sağlayabiliriz.

Yurd dışında aleyhimize yapılan propagandaları, yalanlamak ve burada bir kaç kendini bilmez çirkin davranışlarının bütün millete mal edilemeyeceğini isbatlamak için, turistlere elimizden gelen nezâket ve kolaylığı göstermek mecburiyetindeyiz.

Sizlerce esasen bilinen bu hususların:

- 1- Önce, teşkilâtımız mensuplarına ve bilhassa tarihi ve san'at değeri dolayısıyla turistlerce ziyâret edilen camiler personeline önemle duyurulmasını ; personelin, yapacakları işler hakkında, gereği gibi aydınlatılmasını ve devamlı kontrollerle, görülecek eksiklik ve aksaklıkların giderilmesini;
- 2- Yapılan ve düşünülen müsbet işler hakkında zamanında Başkanlığa bilgi verilmesini ve terecüt edilen hususların scrulmasını;
- 3- İyi hazırlanmış va'z ve hutbelerle ve diğer munasip vesilelerle halkımızın bu konuda aydınlatılmasında teşkilât olarak üzerimize düşen vazifenin eksiksiz olarak yerine getirilmesini önemle rica ederim.

H. H. Erdem  
Diyanet İşleri Başkanı

17-5-964 30

051			
		4	38 8

Ek- 17: Türkiye ile Ürdün Arasında Yapılan Turizm İşbirliği Anlaşması (BCA)

T. C.  
BAŞBAKANLIK  
KANUNLAR VE KARARLAR TETKİK DAİRESİ  
KARARNAME

Sayı: 6/6803

Ekl

2

Türkiye Cumhuriyeti ile Haşimi Ürdün Krallığı arasında, turizm alanında işbirliği tesisi amacıyla, 26 - 31/Mayıs/1966 tarihleri arasında Amman'da yapılan müzakereler sonunda imzalanan 30 Mayıs 1966 tarihli ilişik "Türkiye Cumhuriyeti ile Haşimi Ürdün Krallığı Arasında Turizm Alanında İşbirliğine Dair Anlaşma"nın (tarafarca onay belgesi teatisini müteakip yürürlüğe girmek üzere) onaylanması; Dışişleri Bakanlığının 4/7/1966 tarihli ve 768.630.II-İKT-6/291 sayılı yazısı üzerine, 31/Mayıs/1963 tarihli ve 244 sayılı Kanunun 3 ve 5 inci maddelerine göre, Bakanlar Kurulunca 21/7 /1966 tarihinde kararlaştırılmıştır.

CUMHURBAŞKANI

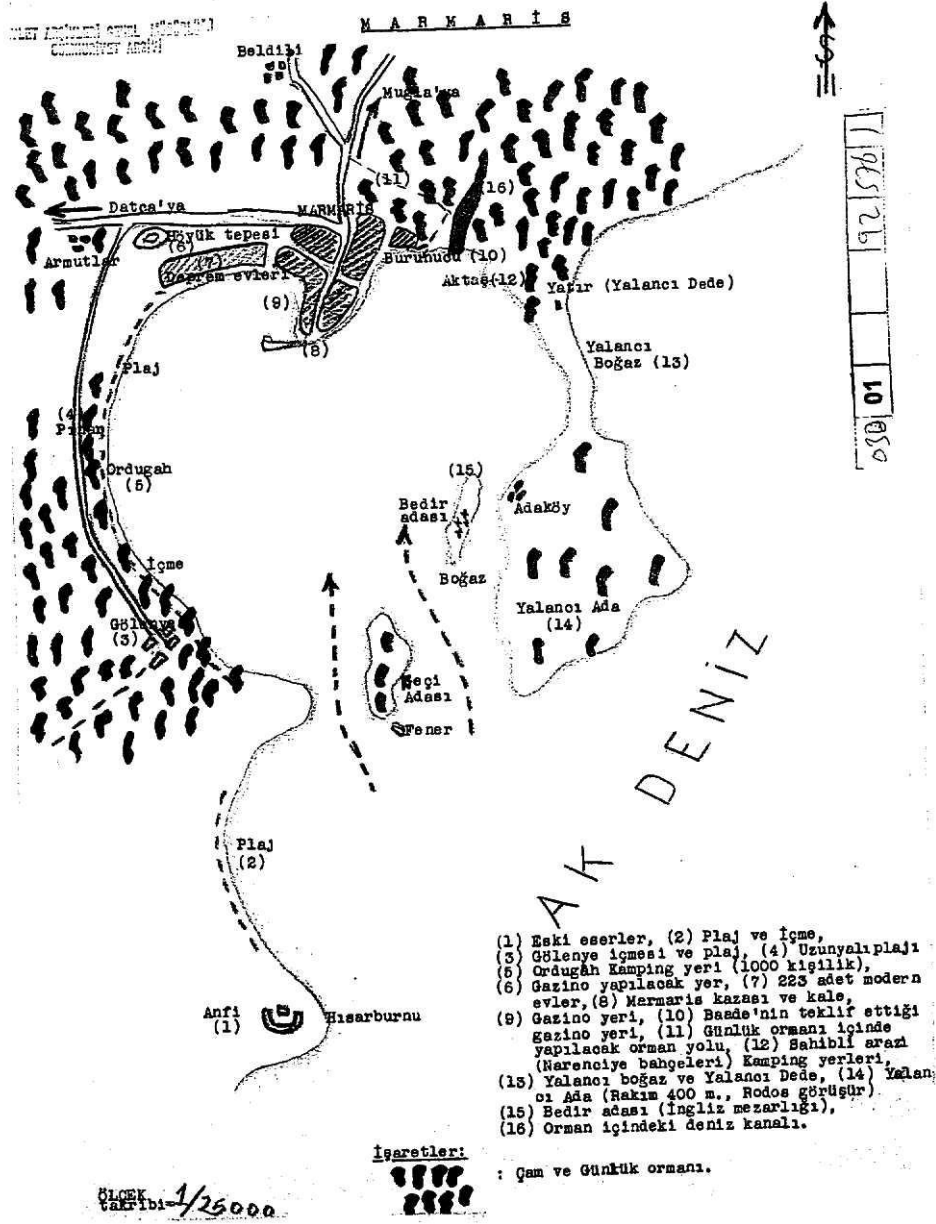
15  
15X5B  
02  
01  
18  
080

Dosya No:  
107-44  
1167

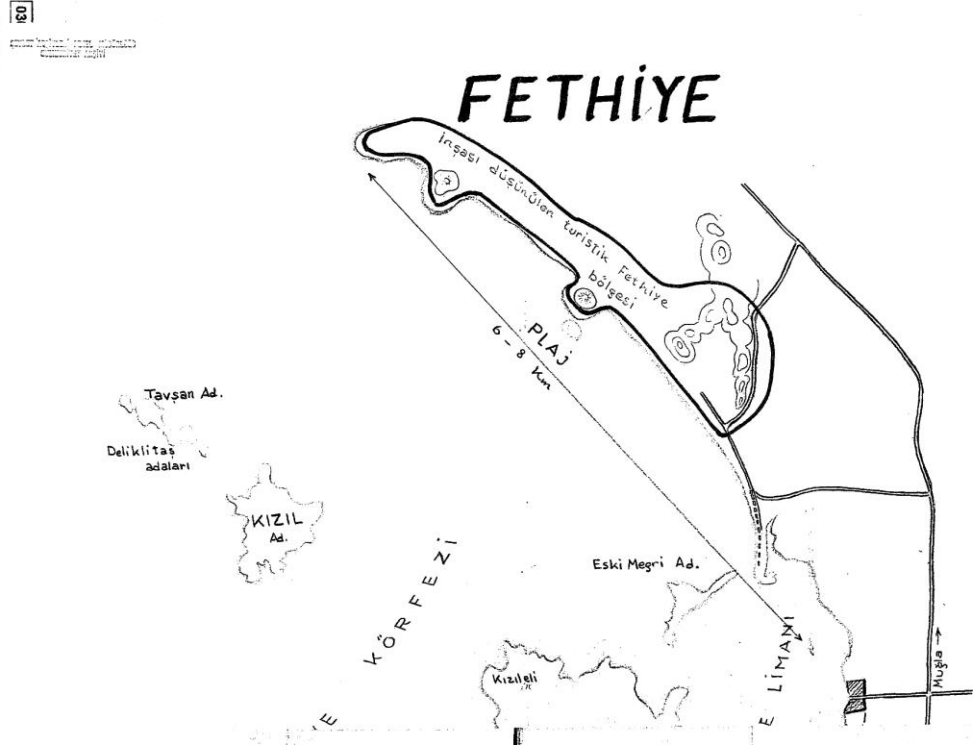
Başbakan  
S. Demirel  
Devlet Bakanı  
Ö. S. S. S. S.  
Devlet Bakanı  
S. S. S. S. S.  
Devlet Bakanı  
S. S. S. S. S.  
Devlet Bakanı  
S. S. S. S. S.  
Adalet Bakanı  
S. S. S. S. S.  
Millî Savunma Bakanı  
S. S. S. S. S.  
İçişleri Bakanı  
S. S. S. S. S.  
Dışişleri Bakanı  
S. S. S. S. S.  
Maliye Bakanı  
S. S. S. S. S.  
Millî Eğitim Bakanı  
S. S. S. S. S.  
Bayındırlık Bakanı  
S. S. S. S. S.  
Ticaret Bakanı  
S. S. S. S. S.  
Sağ. ve Sos. Y. Bakanı  
S. S. S. S. S.  
Cüm. ve Tekel Bakanı  
S. S. S. S. S.  
Tarım Bakanı  
S. S. S. S. S.  
Ulaştırma Bakanı  
S. S. S. S. S.  
Çalışma Bakanı  
S. S. S. S. S.  
Sanayi Bakanı  
S. S. S. S. S.  
Enerji ve Tabii Kay. Bakanı  
S. S. S. S. S.  
Turizm ve Taniye Bakanı  
S. S. S. S. S.  
İmar ve İskân Bakanı  
S. S. S. S. S.  
Köy İşleri Bakanı  
S. S. S. S. S.



Ek- 18: 1962 Yılı Turizm Geçiş Planı'nda Yer Alan Marmaris Şehir Planı (BCA)



Ek- 19: 1962 Yılı Turizm Geçiş Planı'nda Yer Alan Fethiye Şehir Planı (BCA)



## ÖZGEÇMİŞ

### KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı: Recep ARSLAN

Doğum Yeri: Köyceğiz

Doğum Yılı: 1982

Medeni Hali: Evli

### EĞİTİM BİLGİLERİ

Lise: Köyceğiz Naip Hüseyin Lisesi- Açık Öğretim Lisesi (1995- 2001).

Lisans: Pamukkale Üniversitesi Tarih Bölümü (2004- 2008).

Yüksek Lisans: Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (2009-2011).

Doktora: Muğla Sıtkı Koçman üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (2013- .....).

### AKADEMİK GÖREVLERİ

Karabük Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Araştırma Görevlisi (2017-.....).