

5. Bölüm



Antalya

Tarih III (Cumhuriyet Dönemi)





Antalya

Antalya

TARİH III (CUMHURİYET DÖNEMİ)

V. CUMHURİYET DÖNEMİ ANTALYASI

1- CUMHURİYET DÖNEMİNDE KENTLEŞME

A- ANTALYA KENTİ'NİN 1950'DEN GÜNÜMÜZE KENTLEŞME SÜRECİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Özet

Ebru MANAVOĞLU²⁴⁰ - Dr. N. Özgür KUTLU²⁴¹

Türkiye’de özellikle 1950 yılından itibaren; önemli politik, ekonomik değişimlerin olduğu bir dönemde başlayan ve artan bir hızla devam eden kentleşme hareketleri, hızlı ve plansız olarak gerçekleşmiş ve mekâna etkisi düzensiz olmuştur. Antalya kenti, ülkemizin kentleşme sürecinden en fazla etkilenen yerleşmelerinden birisidir. Sahip olduğu tarihsel, doğal, kültürel varlıkları ile gerek yerli gerekse yabancı turistlerin en çok rağbet ettiği yöreler arasındadır. Ancak kent, özellikle son yıllarda turizmin gelişimine paralel olarak, kentleşme açısından hızlı bir değişim göstermiştir. Son iki (1990 ve 2000) nüfus sayımı sonuçlarına göre Antalya ülkemizin nüfusu en hızlı artan kentidir. Hızlı nüfus artışı, turizm kararlarının mekâna olumsuz yansımaları, artan konut stoğu ve düzensiz yapılaşma kentteki korunacak alanlara, kıyılara önemli bir baskı oluşturmıştır. Bu çalışmada Antalya kentinin planlama çalışmalarının başladığı 1950’li yıllardan günümüze kadar geçen zaman sürecinde kentsel mekânın biçimleniş, kent planlama çalışmaları ve kentleşme süreci, Türkiye’deki kentleşme süreci paralelinde değerlendirilecektir.

Giriş

Tarihsel süreç içinde kentler, insanoğlunun ihtiyaçları doğrultusunda oluşmuş ve şekillenmiştir. İnsanların bitki ve hayvanları ehlileştirmesiyle başlayan tarım devrimi yerleşik hayatı mümkün kılmış ve kentlerle insanoğlunun yaşam serüveni başlamıştır.

Kent, belirli bir alanda belirli bir nüfus büyüklüğüne ve yoğunluğuna ulaşmış olan, insanların barınma, çalışma, ulaşım ve dinlenme fonksiyonlarına cevap veren, çevresine oranla bir merkez oluşturan, toplama ve dağıtım merkezi olarak tarımsal ve tarımsal olmayan (sanayi-hizmet) faaliyetlerin tümünün kontrol yeri olan yasal bir birimdir (Suher, 1992).

16. yy.ın sonlarına doğru İngiltere’de gerçekleşen

sanayi devrimi, kuşkusuz insanlık ve kentlerin tarihi bakımından önemli bir olgudur. Sanayi devriminin sonucu olarak kırsal nüfus, hızla büyüyen kent merkezlerine yönelmiş ve kentler daha fazla insanı barındıracak biçimde değişikliğe uğramıştır.

Sanayileşme ile eş zamanlı olan kentleşme hareketleri ekonomik, teknolojik, siyasal ve psiko-sosyolojik etmenlerin etkisi altında oluşmuş (Keleş, 1996) ve kentlerin fiziksel, sosyal, kültürel, ekonomik olarak değişimlerine neden olmuştur. Sanayileşmiş ülkelerde kentleşme mekâna kalkınma olarak yansırken, Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde sanayileşme kentleşmeyi takip etmiş, kentsel alana yansımaları çarpık olmuştur. Bütün bu yaşanan süreçte doğal alanlar, açık ve yeşil alanlar, korunacak değerler fazlasıyla baskı altında kalmışlardır.

Antalya kentinin ılıman iklimi, doğal ve kültürel yapısı, turizm olanakları, yaşam koşullarının rahatlığı, kente göçü arttırarak nüfusun hızla artmasını sağlamış ve kenti Türkiye’nin cazibe merkezi haline getirmiştir. Kentte yaşanan hızlı nüfus artışı, sanayileşme, gelişen teknoloji, araç sahipliğinin artması, turizm yatırımlarının hız kazanması, artan konut stoğu, ve kentte sağladığı rant faktörü kentin hızlı bir şekilde değişimine ve gelişimine neden olmuştur.

1. Kentleşme Kavramı ve Türkiye’de Kentleşme

Kentleşme olgusu, bir toplumun ekonomik ve toplumsal yapısındaki değişimlerden doğar. Kentleşme dar anlamda, kent sayısının ve kentlerde yaşayan nüfusun artmasını anlatmakla birlikte yalnız bir nüfus hareketi olarak görülmemelidir. Kentleşme; “Sanayileşme ve ekonomik gelişmeye koşut olarak kent sayısının artması ve bugünkü kentlerin büyümesi sonucunu doğuran; toplum yapısında artan oranda örgütlenme, işbölümü ve uzmanlaşma yaratan; insan davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikimi sürecidir (Keleş, 1996).

Dünya üzerindeki hızlı nüfus artışı ve buna paralel olarak meydana gelen kentleşme olgusu, gelişen teknoloji ve sanayileşme kentlerde sosyal ve fiziksel değişimlere neden olmaktadır. 1950 ve 1990 yılları itibarıyla kentleşme oranları karşılaştırıldığında az gelişmiş ülkelerde bu oran 1950 yılında %17 iken 1990 yılında iki katına çıkarak %34 olarak belirlenmiştir.

(<http://www.geography.learnonthetheinternet.co.uk/topics/urbanisation>)

240- *Şehir Plancısı*

241- *Akdeniz Üniversitesi, Teknik Bilimler Meslek Yüksekokulu, Öğr. Gör.*

Çizelge 1. Kentleşme oranları

	1950	1990
Dünya	% 30	% 51
Ekonomik yönden gelişmiş ülkeler	% 53	% 74
Ekonomik Yönden Az gelişmiş ülkeler	% 17	% 34

1.1. Türkiye'deki Kentleşme Sürecinin Değerlendirilmesi

Dünyadaki gelişmelere paralel olarak Türkiye'de özellikle 1950'lerden itibaren sanayileşme ile başlayan ve artan bir hızla devam eden kentlere göç hareketinin etkisi altındadır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kentsel gelişme sürecini 3 aşamada incelemek doğru olacaktır.

1. 1923-1950 dönemi
2. 1950-1980 dönemi
3. 1980-2007 dönemi

1.1.1 .1923-1950 Dönemi

Cumhuriyet'in ilanından sonra başlayan yeni projelerle, kentler çağdaşlığın ve yeniliklerin göstergesi olan mekanlar haline getirilmek istenmiştir. Türkiye Cumhuriyeti ilk önce modernleşme projesini ve bunun içinde mekân organizasyonunu ulusal kimlik oluşturulması amacıyla uygulamaya başlamıştır (Tekeli, 1998).

Bu dönemde Türkiye, tek partili sistem içinde yeni bir ulusal kimlik arayışı, bir benlik kazanma sürecine girmiştir. Ülke düzeyinde izlenen mekânsal stratejinin üç önemli ögesinin olduğu söylenebilir. Bunlar;

- Üç imparatorluğa başkentlik yapmış İstanbul'un yerine, Ankara'nın başkent ilan edilmesi.
- Ankara merkezli bir demiryolu şebekesi oluşturularak ülkeyi demir ağlarla kaplamak. Böylece hem iç pazarın bütünlüğünü sağlamak hem de ülkeyi baştanbaşa sararak başkent in ülke üzerindeki denetimini güçlendirmek,
- Sanayi planlarında yapılması öngörülen fabrikalarına yer olarak demiryolu güzergâhı üzerinde yer alan küçük Anadolu kentlerinin seçilmesidir.

1928 yılında Herman Jansen tarafından Ankara için tüm kenti kapsayan bir plan hazırlanması, kent planlaması açısından bir dönüm yılı olmuştur. Bu dönemde Ankara dışında kentler hızlı bir büyüme göstermemektedirler. Ama Cumhuriyet'in bu dönemde uyguladığı radikal modernleşme projesi, diğer kentlerde de planlı bir gelişmeyi öngörüyordu. Kentlerin; "sağlığın, temizliğin, güzelliğin ve modern kültürün örneği olması istenmekteydi (Tekeli, 1998).

1927'de nüfusun % 16.4'ü kentlerde yaşamakta iken, 1950 yılında bu oran % 18.1'e yükselmiştir. Bu dönemde güçlü bir kentleşme hareketi olmamaktadır.

1.1.2. 1950-1980 Dönemi

Cumhuriyet tarihinde kent planlaması ve kentlerin gelişmesi açısından özellikle 1950–1960 yılları arası, olumlu ve olumsuz etkileri ne olursa olsun, çok önemli bir dönüm noktasıdır (Tapan, 1998). İkinci dünya savaşı bütün dünyada olduğu gibi Türkiye'ye de önemli değişiklikler getirmiştir. Bu değişiklik ülkenin tek partili bir siyasal rejimden çok partili bir siyasal rejime geçmiştir. Bu dönemde;

- Savaş öncesinde iç pazara hapsedilmiş ülke ekonomisi, özellikle tarımda modernizasyona ağırlık verilerek dışa açılma süreci başlamıştır.
- Demiryolu ağırlıklı altyapı yatırımları stratejisinden, karayolu ağırlıklı altyapı stratejisine geçilmiştir.
- Tarımda hızlı bir makineleşme gerçekleşmiş, tarımda teknolojik gelişmeler verimliliği artırmış ve kırsal kesimden kopmalara neden olmuştur.
- Bu gelişmeler sonucunda İkinci Dünya Savaşı sonrasında Türkiye'de çok hızlı bir kentleşme görülmüştür. Bu dönemde sadece Ankara kentinde görülen yılda % 6 oranında nüfus artış hızı, Türkiye'nin tüm kentlerinde birden yaşanmaya başlamıştır.
- Düşen ölüm oranlarıyla birlikte ortalama ömrün uzaması, tarımda makineleşme, ulaşımdaki ve haberleşmedeki gelişmeler, daha iyi iş, daha iyi barınma ve daha iyi sosyal yaşantı istekleriyle kırsal nüfusun kentlere göç etme süreci başlamıştır.
- Toplam nüfus içinde kent ve kır nüfusları paylarının karşılaştırılmasından da anlaşılacağı gibi, Türkiye'de yüksek oranda bir kente göç, kentte yaşamayı tercih olayının cereyan ettiği ve bu tercihin 1950 yılından başlayarak giderek artan oranda sürdüğü görülmektedir (DİE, 2000).
- 1950-1980 döneminde kentlerin hızla göç alarak büyümesi, gecekondulaşma olgusunu ortaya çıkarmıştır.
- 1970'li yıllarda Türkiye'de otomobil üretiminin başlaması ve özel araba sahipliğinin hızla yaygınlaşması, kent yapısında birtakım değişimler yaratmıştır.

- 1960-1980 yıllarında sanayileşme yoğunlaşmıştır. Bu dönemde yapımına başlanan organize sanayi bölgeleriyle üretim faaliyetleri kentin merkezinden ve yakın çevresinden uzaklaşmaya başlamıştır.
- Hızlı nüfus artışı, gelişen sanayileşme ve kentleşme sonucunda, kentlerde konut açığı ortaya çıkmış, kentlerin etrafında gecekondu kuşakları oluşmuş, kent içi ulaşım gereksinimleri toplu ulaşım sistemleri yerine dolmuşlarla karşılanmaya çalışılmış, kentler altyapı yetersizlikleri içinde büyümenin sorunlarını yaşamışlardır. Yaşanan sosyal ve fiziksel dönü-

şüm sürecinde istikrarlı siyasal politikalar yerine popülist politikalar zaman içinde oluşan gecekonduların yasallaştırılmasını sağlamış, af yasalarıyla bu politikalar devam etmiştir.

30 yıllık bir zaman sürecini kapsayan bu dönemde, ülke nüfusunun hızlı bir artış içerisinde girmesi yanında, kentsel nüfus da büyük bir artış göstermiştir. 1950 yılında % 18.1 olan kentsel nüfus 1980 yılında % 45.4'e yükselmiştir. Kentsel nüfus artış hızı en yüksek değerini 1965-1970 döneminde % 6.1 olarak almıştır (Çizelge 2).

Çizelge 2. 1927-2000 Kent, Kır Nüfusu ve Kentleşme Oranı (%), (D.İ.E, 2000)

SAYIM YILI	TOPLAM NÜFUS		KENT NÜFUSU		KIR NÜFUSU		KENTLEŞME ORANI (%)
	BİN Kişi	ARTIŞ HIZI	BİN Kişi	ARTIŞ HIZI	BİN Kişi	ARTIŞ HIZI	
1927	13.648	-	2.236	-	11.412	-	16.4
1935	16.158	2.1	2.735	2.5	13.423	2.0	16.9
1940	17.821	2.0	3.203	3.2	14.618	1.7	18.0
1945	18.790	1.1	3.442	1.4	15.348	1.0	18.3
1950	20.947	2.2	3.782	1.9	17.165	2.2	18.1
1955	24.065	2.8	5.425	7.2	18.640	1.6	22.5
1960	27.755	2.9	7.308	6.0	20.447	1.9	26.3
1965	31.391	2.5	9.383	5.0	22.088	1.5	29.9
1970	35.605	2.5	12.754	6.1	22.851	0.8	35.8
1975	40.348	2.5	16.707	5.4	23.641	0.7	41.4
1980	44.737	2.1	20.330	3.9	24.407	0.6	45.4
1985	50.664	2.5	25.890	4.8	24.774	0.3	51.1
1985	50.664	2.5	25.890	4.8	24.774	0.3	51.1
1990	56.473	2.2	31.805	4.1	25.668	-0.1	56.3
2000	67.804	1.7	44.006	4.5	23.798	-0.4	64.9

Çizelge 3. Sayım Yıllarına Göre Yıllık Nüfus Artış Hızı ve Nüfus Yoğunlukları (D.İ.E. 2003)

Sayım tarihleri	Nüfus	Yıllık nüfus		İlçe sayısı	Bucak ve köy sayısı	Yüzölçümü (km ²)	Nüfus yoğunluğu
		Artış hızı	İl sayısı				
28.10.1927	13.648.270	-	63	328	40.600	762.736	18
20.10.1935	16.158.018	21,10	57	356	34.876	762.736	21
20.10.1940	17.820.950	19,59	63	370	34.024	767.119	23
21.10.1945	18.790.174	10,59	63	396	34.063	767.119	24
22.10.1950	20.947.188	21,73	63	422	34.252	767.119	27
23.10.1955	24.064.763	27,75	66	493	34.787	767.119	31
23.10.1960	27.754.820	28,53	67	570	35.441	772.091	36
24.10.1965	31.391.421	24,63	67	571	35.638	774.810	41
25.10.1970	35.605.176	25,19	67	572	35.995	774.815	46
26.10.1975	40.347.719	25,01	67	572	36.115	774.815	52
12.10.1980	44.736.957	20,65	67	572	36.155	774.815	58
20.10.1985	50.664.458	24,88	67	580	36.031	774.815	65
21.10.1990	56.473.035	21,71	73	829	36.233	774.815	73
22.10.2000	67.803.927	18,28	81	850	37.366	(2)769604	88

1.1.3. 1981-2007 Dönemi

1980 sonrasının ayrı bir dönem olarak ele alınmasının kentleşme açısından ve ülke siyaseti açısından ayrı bir önemi vardır. Bunlardan ilki İkinci Dünya Savaşı sonrasında başlayan demografik geçiş ve kentleşme gibi süreçlerin belli bir doygunluk düzeyine ulaşması, dünyanın yaşadığı büyük bunalım karşısında girdiği yeniden yapılanma süreci ve 1980 yılının ülkemiz siyaseti açısından önemli bir dönüm noktası olmasıdır (Tekeli, 1998).

Türkiye nüfusu, 1927-1935 döneminde yılda ortalama 314 bin kişi artarken 1990-2000 yılları arasında ortalama 1 milyon 133 kişi artış göstermiştir. 1927-1950 döneminde şehirlerde bulunan nüfusun oranı önemli bir değişim göstermemesine rağmen, 1950 yılından sonra şehirlerde bulunan nüfus, köylerde bulunan nüfusa göre çok büyük bir hızla artmıştır. 1990-2000 yılları arasında şehirlerde bulunan nüfusun yıllık artış hızı binde 26.8 iken köylerde bulunan nüfusun yıllık artış hızı binde 4.2 olmuştur (D.İ.E, 2000).

Ülkemizde şehirlerde bulunan nüfusun oranı son on yılda önemli artış göstererek 1990 yılında yüzde 59 iken 2000 yılında yüzde 64.9'a yükselmiştir. Aynı zamanda nüfus yoğunluğu ve kent sayısında da yıllara göre artış göstermektedir (Çizelge 3).

Aşırı nüfus artışı ve kırsal kesimden kentlere göçün yoğunlaşması, birtakım sorunları da beraberinde getirmiştir. Bunların içinde en önemli olan ve her zaman güncelliğini koruyan kent nüfusunun barındırılması, yani konut ve kentsel çevre sorunudur. Bu nedenle toplu yerleşme çağı gerekerlerinden biri olmuştur (Yeğin, 1998).

- 1980 sonrasında toplam göç hareketleri içinde kırsal alandan kentsel alana yönelen göçlerin önemi azalmış buna karşılık kentler arası göçlerin önemi artmıştır. 1985-1990 yılları arasında köyden şehre göç oranı % 10.34 iken, şehirden şehire göç oranı % 70.67 olmuştur.

- 1927-2000 dönemi dikkate alındığında ülkemizde 1985 yılından sonra şehirlerde bulunan nüfusun köylerde bulunan nüfustan daha fazla olduğu bir dönemin başladığı görülmektedir (%51.1).

- 1980 sonrasında Turizm yatırımların teşvik edilmesi, dinlence faaliyetlerinin gelişmesi ve seracılığın yaygınlaşması sonucu ülkenin batı ve güney kıyıları sermayenin ve nüfusun mekânda yeniden dağılımında paylarını arttırmıştır (Tekeli, 1998).

- Türkiye'de özel araba sahipliğinin artışı ve yaşam kalıplarındaki değişimler kıyılarda dinlence ya da spekülasyon amaçlı çok sayıda ikinci konutun yapılması sonucunu doğurmuştur.

- Toplu konut sunumu 1980 sonrası çıkarılan toplu konut yasalarıyla kurumsallaşmış ve toplu konut idaresi kurulmuştur. Bu özellikle ilk yıllarında konut alanına kaynak aktarımını hızlandırmış, Türkiye'de kent formlarının oluşma süreçlerini değiştirmiştir.

- 1983-1984 yıllarında çıkartılan yasalarla belediye kaynaklarının önemli derecede arttırılması, merkezi yönetimin denetiminin bir ölçüde de olsa azaltılması ve imar planı yapımına ve onanmasına ilişkin yetkilerin belediyelere devredilmesi kent planlaması açısından önem teşkil etmektedir.

- Kentleşme kentsel merkezlere yeni işlevler kazandırmış, merkezde kentsel dönüşümlere ve değişime neden olmuştur.

1980 sonrasında teknolojiye gelişme ve bilimin ilerlemesi özellikle dış ticaret ilişkilerinin yoğun olduğu metropoliten alanlarla, uluslararası bağlantı olan kentlere yeni işlevler kazandırmıştır. Dünya sistemi ile ilişkilerin kurulduğu merkezler ve dışa açılan turizm sektörünün önem kazandığı yerleşmeler en çekici odaklar olmuştur (Sazak, 1998).

Ayrıca bu dönemde dünyada yaşanan ekonomik yeniden yapılanma ve telekomünikasyon teknolojisindeki gelişmeler kentlerde etkisini göstermeye başlamıştır. Kentlerin makro formları merkezleşme ve merkez dışına yayılma eğilimlerinin biçimlendiği mekânlar olmaya başlamıştır (Osmaç, 1998).

2. Antalya Kentinin Mekânsal Gelişimi ve Planlama Çalışmaları

Antalya kenti, Türkiye'nin güneyinde, Akdeniz kıyısında yer almaktadır (Şekil 1). Antalya, Burdur ve Isparta illerinin oluşturduğu Batı Akdeniz Bölgesi'nin en büyük kenti ve bölge merkezi konumundadır. Teke ve Taşeli platoları arasında kalan Antalya Körfezi ile arkasındaki Toros Dağları ve kuzeyde Göller Bölgesi'nden oluşan Batı Akdeniz Bölgesinin kıyı kesiminde ovalar, yüksek kesiminde yaylalar yer almaktadır. Türkiye topraklarının % 2.7'sini oluşturan Antalya ilinde ülke nüfusunun % 2.5'i yaşamaktadır (Antalya Valiliği 2002).

Antalya zengin doğal, kültürel, tarihi ve çevresel değerlere sahip bir kıyı kentimizdir.

Kentin çevresini oluşturan dağlar, tarım alanları, ormanlar, kıyılar, vadiler ve akarsular, çevresel ekosistemi oluşturan doğal yapı elemanları olarak kentin imajına büyük katkı sağlamaktadır.

Yapılan arkeolojik kazılarda elde edilen bulgular Antalya ve bölgesinde 50 bin yıl önce insanların yaşadığı kanıtlanmıştır. Bu kanıtlar Antalya'nın 27 km. batısındaki, Yağcılar Köyü sınırları içindeki Karain Mağarası'nda bulunmuştur. Karain, eski Taş Devrinden buyana, kırk bin yılı aşkın bir süre içinde kullanılmıştır (Utta, 1995).

Antalya 15.yy.da bir liman şehri olarak çok sınırlı bir tarımsal alanın kontrol merkezi haline gelmiştir. 15.yy ve 16.yy.da şehir sur dışında kuzeye doğru büyüme göstermiş ve merkez sur dışındaki kuzeydeki kapının çevresinde oluşmuştur. 17.yy.da sur içinde 5.000-10.000 kişi, sur dışında 10.000 kişi olmak üzere top-

lam 15.000 - 20.000 kişi olduğu sanılmaktadır. 19.yy.ın ilk yarısında şehrsel yapının fazla değişmediği, 19.yy.ın ortasından sonrada ticaret eylemlerinin yoğunlaştığı kent, büyük hinterlandı olan bir liman şehri olamamış, ulaşım gücünü nedeniyle kontrol alanı genişletememiş, üç taraftan yüksek dağ sıralarıyla çevrilmiş sınırlı bir tarımsal alanın artık ürününü toplayan bir merkez olarak kalmıştır. Antalya 20. yy ortalarından sonra tarım ve turizm alanındaki gelişmelerle nüfus ve mekânsal yapı bakımından büyüme göstermiştir (Can, 1992).

Cumhuriyet'in kurulduğu yıllarda (1927) nüfus hareketlerinin durağan ve göç olgusunun az olması, nüfus artışına da yansımış, kentin nüfusu 30 yılda 12.500 kişi artmıştır (Dampo 2002). Kent bu yıllarda tarım ve ticaret etkinliklerinin egemen olduğu, daha çok Kaleiçi ve çevresinde yerleşimin söz konusu olduğu bir kentti. Bugün ise hızla nüfusu artan, farklı toplumlardan, farklı kültürlerden binlerce insanın turizm etkinliklerine sahne olan, iç göç hareketleri ile farklı kültürlerin mozaikini sergileyen, uluslararası üne sahip, kentsel işlevleri artmış bir kenttir.

Antalya kentinin mekânsal gelişimi ve planlama çalışmaları 1950 yılı sonrası 5 dönemde incelenecektir.

1. 1950-1960 dönemi
2. 1960-1970 dönemi
3. 1970-1980 dönemi
4. 1980-1990 dönemi
5. 1990-2007 dönemi

2.1. Antalya Kentinin Mekansal Gelişimi ve Planlama Çalışmalarında 1950-1960 Dönemi

Türkiye'deki kentleşme süreci paralelinde Antalya kentinin mekânsal oluşumu ve buna bağlı olarak kimlik değişimi 1950 yıllarında başlamış ve bundan sonra da hız kazanmıştır. 1950 yılında kentin yayılma alanı 270 ha. nüfusu 27.515 kişi iken 1960 yılında kentin yayılma alanı 690 ha. nüfus % 85'lik bir artışla 50.908'e yükselmiştir (Çizelge 4). Kent bu göç hareketlerinden ekonomik, sosyal ve fiziksel yönden etkilenmiştir.

Çizelge 4. Antalya kenti nüfusunun gelişimi (D.İ.E 2002)

Sayım Yılı	Nüfus	Artış Oranı (binde)
1950	27.515	9,90
1955	35.283	28,23
1960	50.908	44,28
1965	71.833	41,10
1970	95.616	33,10
1975	130.774	36,77
1980	173.501	32,67
1985	261.114	50,49
1990	378.208	44,84
2000	603.190	44,13
2005*	749.536*	44,13

*) Yıllık binde 44,13 arttığı varsayımına dayanan projeksiyondur.

Bu dönem aynı zamanda kentte kamu yatırımlarının ve sanayinin başladığı dönemdir. 1952 yılında kurulan Antbirlik (Antalya Pamuk ve Narenciye Tarım Satış Kooperatifleri Birliği), Antalya'da tarımsal gelişme ve tarıma dayalı sanayinin kurulmasında önemli rol oynamıştır. 1956 yılında kentteki işsizlik sorununu çözmek için Antalya Pamuklu Dokuma Fabrikasının temeli atılmış, 1961 yılında üretime başlanmıştır. Aynı yıl Antalya Kepez Elektrik Santrali işletmeye açılmıştır. 1957 yılında Antalya Ferrokrom Fabrikası kurulmuştur.

Antalya'da şehir planlama çalışmalarına 1950'li yıllarda başlanmış olup, ilk şehir planı İller Bankası Genel Müdürlüğü'nce hazırlanmış, 1957 yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca onanmıştır. Bu plan Kaleiçi ve çevresiyle birlikte, batıda Bahçelievler, kuzeyde Şarmpol, doğuda Yenikapı bölgesini kapsamaktadır (Anonim 1996). Planda tutarlı bir gelişme stratejisi ve sosyal donatı alanlarının dengeli dağılımı öngörülmeyle birlikte, göç ve nüfus artışı yeterince değerlendirilememiştir. Ayrıca planda, kentin özgün dokusu ve iklim özelliklerinin göz önünde bulundurulmaması, kentsel mekânda geri dönüşüme bir imar sürecini başlatmıştır (Dampo 2002).

Kentin bu dönemdeki gelişmesi Kalekapısı ve merkezin çevresinde olmuştur. Burdur yolunun doğu ve batısında; Bahçelievler, Memurevleri, Yıldız, Varlık, Deniz mahallelerinin doğusunda Üçgen, Muratpaşa, Eyiler mahalleleri ve Lara yönünde; Sinan, Zerdalilik, Çaybaşı ve Yüksekalan Mahalleleri yönünde gelişmeler görülmektedir (Dampo 2002)

Kentte gecekondu ilk kez bu dönemde başlamıştır. Özellikle 1950'li yılların sonlarına doğru başlayan gecekondu gelişimi kentin özellikle kuzeybatısında ilk toplu ve yoğun gecekondulaşma, fabrikaların kurulmasıyla eşzamanlı bir gelişim göstermiştir (Anonim 2006).

Antalya'da 1950-1960 yılları arası dönem; sanayileşmenin başlamasıyla birlikte kırdan kente göçle gelen nüfus artışının görüldüğü, bunun sonucunda daha iyi iş, daha iyi çalışma, dinlenme ve barınma arzularıyla kente gelen kişilerin bu ihtiyaçlarına cevap verecek kenti kurma çabalarının görüldüğü bir zaman sürecidir. Kentte bundan sonra da artarak devam edecek olan kentleşmenin, mekânda yaratacağı sosyal, kültürel ve fiziksel değişimler yavaş yavaş başlamaktadır.

2.2. Antalya Kentinin Mekansal Gelişimi ve Planlama Çalışmalarında 1960-1970 Dönemi

Kentte bu dönemde, kentleşme hareketlerinin mekânsal etkileri görülmeye başlanmıştır. Bu dönem, üretimde farklılaşmayı getiren, sosyo-ekonomik ve kültürel değişime yol açan yeni bir yerleşme biçimlenmesinin başladığı dönem olması açısından önem taşımaktadır. 1960 yılında 50.908 olan kent nüfusu, 1970 yılında % 88'lik bir artışla 95.616 kişiye ulaşmıştır.

1965 yılında yeni bir imar planına gereksinim doğmuş ve yine İller Bankası, kentin 1969 yılında tamamlanan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı'nı hazırlamış, ancak 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarının yapımı tamamlanamamıştır (UTTA, 1995).

1960-1965 yılları arasında DPT (Devlet Planlama Teşkilatı) yönetiminde Antalya Projesi hazırlanmıştır. Bu projenin amacı, Antalya, Burdur ve Isparta illerini içine alan bölgede ekonomik ve toplumsal yönden dengeli bir gelişmeye temel olacak yatırım öncesi araştırmaları yapmak ve Türk personelin planlama konusunda yetiştirilmesi için pilot proje hizmeti görmektir. İmalat sanayi, turizm, ticaret, sulama, tarım, ormancılık, istihdam gibi konuları kapsayan çalışmalar arasında bir bütünlük sağlayabildiğini öne sürmek güçtür (Keleş 1997).

1960-1965 yılları arasında Kalekapısı çarşısı oluşmuş, 1965-1970 yılları arasında, Kalekapısı ile Belediye işhanı arasında, caddenin güneyinde bugünde kullanımı devam eden ticaret fonksiyonları yerini almıştır. 1970 yıllarında Vakıf İşhanı yapılmıştır (Anonim 1990).

Gecekondulaşma bu dönemde devam etmiş, Antalya'nın kırsal kesimleri ile Isparta, Burdur, Konya gibi yakın illerden göç alan Antalya'da 1965 yıllarından sonra Kızıltoprak ve Yüksekalan gecekondu mahalleleri gelişmiş, Yüksekalan Mahallesi genişleyerek kuzeyde Çevreyolu'na kadar yayılmıştır.

Doğal ve kültürel kaynak potansiyeli yüksek bir kent olan Antalya'nın 1969 yılında turizmde öncelikli alanlar olarak belirlenmesiyle planlama ve yatırım önceliği artmıştır.

1960-1970 dönemi Antalya'nın hızlı nüfus artışı ve kentleşmeden doğan sosyal, kültürel ve mekansal değişimlere hazırlıksız yakalandığı bir süreçtir. Sorunlara geçici çözüm arayışları özellikle kent merkezinde tarihi dokunun tahribine yol açmış, yenileşme çabaları mekânda kültürel ve fiziksel tahribatlar yaratmıştır. Özellikle Antalya kent merkezinde eski dokunun yer aldığı bölgenin çeperindeki yapılaşma ve rant artışı, bu rantı karşılayabilmek ve gelirlerini arttırabilmek için çok sayıda dükkanın ve büro katlarının içinde bulunduğu işhanları yapılmış, ana caddeler dönüşüm geçirmiş, eski doku yıkılarak yapılan kimliksiz yapılar ticaretin yoğunlaştığı mekanlar haline gelmiştir.

2.3. Antalya Kentinin Mekansal Gelişimi ve Planlama Çalışmalarında 1970-1980 Dönemi

1974 yılından itibaren Antalya'da, bu tarihe kadar görülmeyen yoğun bir yapılaşma talebi olmuştur. Bu talebi arttıran etmenlerin başında; Güney Antalya'nın turizm alanı ilanı ve altyapı çalışmalarının başlaması, yeni liman inşaatının tamamlanması, havaalanı kapasitesinin arttırılması, eski liman ve Kaleiçi projesinin uygulamaya konulması, Fethiye-Kaş yolunun yapılması, Antalya'nın ülke çapında çok önemli bir tu-

ristik merkez işlevi yüklenmesi. Bu gelişmelerin sonucunda da önce yakın illerden başlayarak daha sonra Türkiye'nin diğer illerinden "kentte bir daire sahibi olmak" talebini ortaya çıkarması; bu taleplerin sonucunda da planda öngörülmemiş yeni yerleşim alanlarının yapılaşmaya açılması sonucunu doğurmuştur (Anonim 1990). 1980 yılında kent nüfusu 173 501 kişiye ulaşmıştır.

Antalya'da bu dönemde yapılan altyapı yatırımlarının kent makroforunun bugünkü yapısının oluşmasında etkisi olmuştur. Hurma mevkiinde Antalya limanının yapılması, Burdur ve Kemer-Antalya çevre yollarının yapılması Antalya'nın bugünkü gelişimini etkileyen önemli yatırımlardır.

Bu dönemde sanayileşme daha çok yerel ölçekte tarımsal ürün, tekstil ve gıdaya yönelik olarak yapılmaktadır. 1974 yılında Antpil Tesisleri'nin açılışı bu dönemdedir. 1976 yılında Bakanlar Kurulu kararı ile kurulan Antalya Organize Sanayi Bölgesi kentteki sanayi tesislerini arttırarak istihdam yaratmıştır.

Sanayileşme ve kentleşmeye paralel olarak gecekondulaşma da bu dönemde hız kazanmış ve nitelik değiştirmeye başlamıştır. Kentleşmenin başladığı ilk yıllarda kırdan kente göç eden nüfusun barınma ihtiyacını karşılamak için yapılan yasal olmayan yapılar, geçen zaman sürecinde kentsel ranttan pay almak için değişikliğe uğramış, kat adetleri artmış ve imar aflarıyla yasallaştırılmıştır. Muratpaşa gecekondu mahallesi 1970 yılından sonra gelişmeye başlamış, 1973-1976 yılları arası hızla yayılmıştır. 1980 yılından sonra gecekondu Çevreyolu'nun kuzeyinde Masadağı eteklerinde bir kuşak oluşturmuş, ayrıca Burdur yolunun iki tarafında Kepezaltı, Göçerler ve Ahatlı'da yoğunlaşmıştır. Belediyelerin denetimsizliği, gecekonduların yayılmasını hızlandırmıştır. 1980'lerin başında Antalya'da 10 000'in üzerinde gecekondu olduğu bilinmektedir (Güçlü, 2002).

Antalya'nın kent planlama çalışmaları da bu dönemde hız kazanmıştır. İller Bankası'nca 1969 yılında yapılan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve bu plan doğrultusunda hazırlanan 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planlarının tamamlanamaması üzerine ilk kez yerinde büro kurularak ciddi bir analitik etüde dayanarak kent planı hazırlanmaya karar verilmiş ve planlama çalışmalarına 1976 yılında başlanmıştır. Can Planlama Bürosu tarafından yapılan 1978 yılı imar planı, ana strateji olarak, yapılaşmanın ve gelişim alanlarının batıya kaydırılarak, doğudaki tarım alanlarının korunmasını; doğuda Lara bandının doğal sit olarak tanımlanmasını ve Eski Lara yolu ile deniz arasında yapılanmanın çok sınırlı tutularak sadece belirli yerlerde turistik tesislere yer verilmesini öngörüyordu. Ayrıca şehrin su kaynaklarının imar planı ile korunarak, kirlenmemelerini sağlamak açısından çevrelerine yapı yasağı getiren plan kararlarına yer vermiştir. Bu plan-

da kentin ileriye dönük ihtiyacına cevap verecek Hal, Organize Sanayi Bölgesi, Ticaret Merkezi, İdari Merkez, Otogar, Mezbaha, havaalanı, liman yeri gibi ana işlevler belirlenmiştir (Anonim 1990).

1970'lerden itibaren Türkiye'de otomobil üretimine başlanmasıyla otomobil sahipliği artmıştır. Antalya'da da bu dönemlerde artan otomobil sahipliği mekânda hissedilmeye başlanmış kentsel alan hızla yayılmaya devam etmiştir. İkinci konut kooperatifçiliği kıyılardaki arazi spekülasyonunun yoğun olarak yaşandığı bir süreci yaratmıştır. İmar planı olmadığı için yöre köylüsünden ucuza alınan araziler kooperatif sahipleri tarafından mevzii imar planları yapılarak imarlı alanlara dönüştürülmüştür. 1970'lerin ikinci yarısından itibaren kentleşmenin mekânda etkisi net olarak görülmeye başlanmıştır.

1979 yılında yürürlüğe giren Kaleiçi Koruma ve Geliştirme İmar Planı'nın getirdiği sınırlamaların da etkisiyle kent merkezine ulaşan Atatürk Caddesi ve Cumhuriyet Caddesi ana aksında da yenileme ve yoğunluk artışı baskıları artmış, ticari etkinlikler yoğunluk kazanmış ve kent merkezinde trafik, gürültü ve otopark sorunları oluşmuştur (Anonim 1990).

1970-1980 dönemi Antalya'nın ilk kez yerinde büro kurularak kapsamlı bir araştırmaya dayalı planlama çalışmasının başlaması ve geleceğe dönük olumlu plan kararları içermesi bakımından önemli bir zaman sürecidir. Bu planın mekânsal etkileri 1980 yılından sonra görülmeye başlanmış, kentin gelişimi batıya doğru olmuştur.

2.4. Antalya Kentinin Mekansal Gelişimi ve Planlama Çalışmalarında 1980-1990 Dönemi

Antalya il genelindeki nüfus bilgilerini değerlendirdiğimizde, 1985-1990 yılları arasında kent nüfusunun yıllık artış oranı binde 82.97'e çıktığı görülmektedir (Çizelge 5).

Çizelge 5. Antalya Kent ve Köy Nüfusu, Yıllık Artış Oranı (1927-2000) (D.İ.E., 2000)

SAYIM YILI	TOPLAM	KENT NÜFUSU	BUCAK VE KÖY NÜFUSU	YILLIK ARTIŞ ORANI (BINDE)		
				GENEL	KENT	KÖY
1927	206.270	35.533	170.737	-	-	-
1935	242.609	43.857	198.752	20.28	26.31	18.99
1940	256.366	49.903	206.463	11.03	25.83	7.61
1945	278.178	48.714	229.464	16.33	-4.82	21.12
1950	311.442	53.972	257.470	22.59	20.50	23.03
1955	357.568	67.480	290.088	27.62	44.67	23.86
1960	416.130	95.424	320.706	30.33	69.30	20.07
1965	486.910	129.657	357.253	31.42	61.31	21.58
1970	577.334	176.008	401.326	34.07	61.13	23.27
1975	669.357	223.089	446.268	29.58	47.41	21.23
1980	748.706	280.837	467.869	22.41	46.04	9.45
1985	891.149	397.712	483.437	34.83	69.59	10.64
1990	1.132.211	602.194	530.017	47.88	82.97	14.30
2000	1.719.751	936.330	783.421	41.79	44.13	39.07

1983 yılında yürürlüğe giren 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunuyla kentteki yatırımlar artmış, buna bağlı olarak turistik yatak kapasitesi büyük artış göstermiştir. Turizm sektöründeki gelişmelerin önemli bir göstergesi olan yatak kapasitesindeki artışların kent ekonomisine sosyal ve kültürel altyapı gelişmesine önemli katkıları olmuştur. Kentte yeme-içme, eğlence, spor ve kültürel tesislerin, sosyal ve teknik altyapının aynı zamanda kentsel hizmetlerin gelişmesine olumlu etkisi olmuştur.

Antalya'daki kentleşmeyle birlikte kentteki çalışanların sektörel dağılımında da değişiklikler olmuştur. Antalya, Cumhuriyet'in kuruluşundan 1960'lı yıllara kadar tarımın tek hâkim olduğu bir ekonomik yapıyı oluştururken, 1969 yılında Antalya Bölgesi'nin Turizm Gelişme Bölgesi olarak ilan edilmesi ve 1970'li yıllarda birçok Turizm Gelişim Projesi'nin hayata geçirilmesi Antalya ilinin ekonomik yapısında önemli değişikliklere neden olmuştur. Turizm olanakları, kentleşme ve göçün etkisiyle artan nüfus ekonomik yapıyı da etkilemiş, 1970 yılında tarımdan sonra toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetler ikinci önemli sektör haline gelmiştir. Kentleşmenin hız kazandığı, kentsel nüfusun kırsal nüfusun önüne geçtiği, turizm projelerinin uygulanmaya başladığı ve yatırımların arttığı dönem olan 1980 döneminde, tarım ve hizmet sektöründe çalışanlar toplam istihdamda % 81.14'lük bir orana sahip olmuştur. 1990 yılında tarım sektörü nün işgücü içindeki payı azalırken ticaret ve turizm 1980 yılından itibaren % 165 oranda bir artış göstererek tarımdan sonra ikinci sektör haline gelmiştir. Antalya ili ekonomik faaliyetlerinde tarım, turizm ve hizmetler ağırlıklı bir yapının varlığını ortaya koymaya başlamıştır. Ayrıca bu dönemde inşaat sanayi bölgenin ekonomik büyümesine koşut ve bu büyümenin türevi olarak gelişen be işgücü artışında başta gelen sektörlerden birisidir. 1970 yılında bu sektörde çalışanların toplam istihdamda oranı % 2.41 iken, bu oran 1990'da % 7.04'e yükselmiştir (Çizelge 6).

Çizelge 6. Antalya İli Çalışanların Sektörel Dağılımı (1970-2000 Dönemi) (D.İ.E., 2003)

Sektörler	1970		1980		1990		2000	
	İşgücü	%	İşgücü	%	İşgücü	%	İşgücü	%
Tarım,ormancılık, balıkçılık	217347	79.43	248913	70.80	316658	56.97	377654	49.85
Madencilik	291	0.11	420	0.12	572	0.10	596	0.08
İmalat Sanayi	13923	5.09	19657	5.59	33099	5.95	39518	5.22
Elektrik, gaz,su	133	0.05	501	0.14	1558	0.28	1685	0.22
İnşaat	6583	2.41	14584	4.15	39122	7.04	40151	5.30
Ticaret ve turizm	9000	3.29	16207	4.61	65405	11.77	137276	18.12
Ulaştırma, haberleşme, Depolama	5252	1.92	8411	2.39	18217	3.28	27806	3.67
Mali kurumlar, sigorta, banka	1580	0.58	4764	1.35	12377	2.23	24651	3.25
Toplumsal,sosyal ve kişisel hizmetler	16967	6.20	36343	10.34	64811	11.66	106519	14.06
İyi tanımlanmamış faaliyetler	2570	0.94	1796	0.51	4040	0.73	1658	0.22
TOPLAM	273646	100.00	351596	100.00	555859	100.00	757514	100.00

1982 yılında Antalya'nın tek yükseköğretim kurumu olan Akdeniz Üniversitesi'nin eğitim ve öğretime açılması kente yeni bir vizyon kazandırmıştır. Bugün Akdeniz Üniversitesi bilimsel çalışmaları ile kentin gelişmesini tetikleyen bir kurum, aynı zamanda kentsel gelişmeyi sağlayan bir alt merkez niteliğindedir.

Antalya'nın 1977-1994 yıllarındaki gelişimini yönlendirecek olan Can Planlama Bürosu, öncelikle 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı çalışmalarını yapmıştır. Antalya Belediyesi Planlama Bürosu ile hazırlanan Nazım İmar Planı, 1979 yılında tamamlanmış ve 1980 yılında onanmıştır. Daha sonra 1/1000 uygulama imar planları hazırlanmıştır. 1994 yılına kadar bu nazım plan sınırlarında revizyon ve ilave planlar yapılarak kentleşme devam etmiştir (Anonim 2006). 2000 yılı için 650 000 nüfus kapasitesi öngören plan, tutarlı hedefleriyle önem taşımakta fakat kentleşmenin yarattığı rant baskısına plan tadilatlarıyla yenilmektedir.

12 Eylül 1980 yılından sonra belediye sınırları değişikliğe uğramış, yeni sınırlara göre 1981 yılında 1/25 000 ölçekli Çevre Düzeni Nazım İmar Planı çalışmalarına başlanılmış ve bu plan da 1982 yılında İmar ve İskân Bakanlığınca onanmıştır. Bu süreç içinde 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı çalışmaları da devam etmiştir. Antalya Belediyesi'ne bağlanmadan önce planlama çalışmaları başlayan Altınova ve Çakırlar'ın imar planları da 1983 yılında onanmıştır (Anonim 2006).

1985 yılında kentin tahmin edilenin çok üzerinde gelişmesi ve büyümesi 1/25 000 ölçekli planlarda revizyon imar planı çalışmasını gerektirmiş ve bu plan revizyonuyla, nüfusun 2005 yılında 1.000.000'a ulaşacağı hesaplanmış ve plan 1986 yılında İmar ve İskân Bakanlığı tarafından onanmıştır. Bu revizyon plan kararlarına bağlı olarak çeşitli tarihlerde 1/5000 ve 1/1000 ölçekli ilave imar planları da hazırlanmıştır

(Anonim 2006).

1992 yılında 1/25 000 ölçekli Nazım İmar Planı'nda mevcut planlarda göz önünde tutularak, 2010 yılında 1.500.000 kişinin barınacağı öngörülen kentte, ek nüfus için gerekli yeni kentsel donatılar ve yerleşme alanlarının düzenlenmesi gerekçesiyle yeniden bir revizyon yapılması düşünülmüştür. Bu planlama çalışmasının en önemli kararlarından birisi "verimli tarım topraklarının korunabilmesi için kentin daha az verimli olan kuzey platosuna çekilmesi uygun görülmüş ve burada yaklaşık 100.000 kişilik bir uydu kent oluşturulması" olmuştur.

Bu dönemde kırdan kente göçün yerini, kentten kente göç almıştır. Kent aldığı göçün % 71.47'sini diğer il merkezlerinden almıştır. Kent Antalya il toplamına gelen göçün % 73.90'ını almaktadır (UTTA 1995). Gecekondulaşma 1985 sonrası da sürmüştür, kentin kuzeyinde oluşmuş gecekondu mahalleri yoğunlaşarak büyümelerini sürdürmüşlerdir.

Antalya Serbest Bölgesi 1987 yılında kurulmuştur. Yatırımların sürdüğü serbest bölge ticaret ağırlıklı ve Antalya Limanı'nın yanındadır.

DPT tarafından 1982 yılında yapılan Yerleşme Merkezlerinin Kademelenmesi araştırmasıyla kent 4. kademe merkez olarak tanımlanmıştır. Kente, 1985 sonrası turizm yatırımlarının etkisiyle gelişen ekonomik yapısı, demografik, ekonomik ve mekansal gelişimi 5. kademe işlevler yüklemiştir.

1980-1990 dönemi; özellikle 1985 yılından sonra hız kazanan turizm yatırımlarının etkisiyle kentin sosyal, kültürel, mekansal yapısında yapmış olduğu değişiklikler kente sağladığı ekonomik gelişmenin (ticaret, ulaşım, hizmetler, eğlence) yanında fiziksel anlamda çevrenin bozulmasına yol açmış, doğal değerler, su

kaynakları, yeşil alanlar, kıyılar üzerinde olumsuz etkileri olmuştur. Kentte sık sık yapılan plan değişiklikleriyle, kentin doğal yapısının bozulması sonucunu doğuran plan kararlarıyla, kent yeni nesillere telafi edilemez görsel bir miras bırakmıştır. Özellikle ilk planlarda alınan doğru, korumacı plan kararlarının değiştirilmesiyle, tarım alanlarının iskâna açılması, yapı yoğunluğunun artırılması, serbest kat uygulamaları, kaçak emsal tartışmaları, sit alanı sınırlarının daraltılması kentin bugünkü silüetini oluşturan temel nedenleri oluşturmaktadır.

2.5. Antalya Kentinin Mekansal Gelişimi ve Planlama Çalışmalarında 1990-2007 Dönemi

Antalya İli 2000 yılı genel nüfus sayım sonuçlarına göre, binde 41.79 yıllık nüfus artış hızı ile 1990-2000 döneminde 81 il içinde nüfus artışı en yüksek olan kentimizdir.

Çizelge 7. İller İtibariyle Nüfus ve Yıllık Nüfus Artışı

İLLER	1990	2000	YILLIK NÜFUS ARTIŞI (BİNDE)
ANTALYA	1.132.211	1.719.751	41.79
İSTANBUL	7.195.773	10.018.735	33.09
ANKARA	3.236.378	4.007.860	21.37
TÜRKİYE	56.473.03	67.803.927	18.28

Bu dönemde kentsel gelişmenin mekânda etkisi düzensiz olmakta, kent kimliğini bozan yapılaşmalar geri dönülemez Antalya silüetini oluşturmaktadır. Antalya'da turizm sektörünün hızla gelişmesi ve temel sektörün turizm olması plan kararlarına da yansımış kentin doğu ve batı kıyılarında, hassas alanlarda "Turistik Tesis Alanları" belirlenmiştir. Ancak turizm sektöründe oluşan istikrarsızlık ve artan rant nedeni ile "turizm tesis alanı" olarak belirlenen alanlar plan değişiklikleriyle konut alanına dönüştürülmüş, özellikle falezler üzerinde çok katlı ve lineer bir yapı oluşturulmuştur.

Antalya kentinin giderek genişlemesi ve ulaştığı nüfus büyüklüğü sonucunda 1994 yılında Büyükşehir statüsünü almış; Muratpaşa, Kepez ve Konyaaltı alt belediyeleri ana kent belediyesini oluşturmuştur. Bu gelişmeler sonucunda 1994 yılında kenti yakın çevresiyle birlikte ele alan planlama çalışması başlatılmıştır.

Antalya'nın 1995-2015 yılları arasındaki gelişimini yönlendirecek imar planının yapımı işi, 1995 yılında UTTA Planlama Grubuna verilmiştir. Hazırlanan bu yeni plan 1/25 000 ölçekli 16 pafta ve 1/ 5000 ölçekli 70 paftadan oluşmaktadır. 1/25 000 ölçekli Antalya Nazım İmar Planı/ Yapısal Plan 21.11.1995 tarihinde, Antalya Büyükşehir sınırlarını kapsayan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı 08.11.1996 tarihinde Büyükşehir Be-

lediye Meclis kararı ile onanmıştır. 2015 yılı projeksiyon nüfusu dikkate alınarak yapılan plan 1.662.000 kişilik bir nüfus hedeflemektedir. Planın nüfus hedefleri ile plan kapasitesi arasındaki tutarsızlıklar, kentsel sosyal ve teknik altyapı-nüfus ilişkisinde yetersizliklerin bulunması, kentin gelişimine koşut ulaşım planının bulunmaması, tarım alanlarının yerleşime açılması, teknik sorunlar haritaların yetersizlikleri gibi nedenlerle plan meslek odalarının itirazları sonucunda 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Antalya İdare mahkemesi tarafından 14.05.1998 tarihinde, 1/25 000 ölçekli Nazım İmar Planı Danıştay 6. Dairesi'nin 2002/1706 no'lu ve 13.03.2002 tarihli kararı ile Antalya'nın Danıştay kararı ile iptal edilmiştir. 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planında iptale gerekçe oluşturan (Çakırlar - Bahtılı bölgesi, Kır-cami Bölgesi) bölgeler yeniden irdelenmek üzere onama dışı bırakılmış ve plan 30.07.1998 tarihinde Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından yeniden onanmıştır.

Bu dönem aynı zamanda kentsel gelişmeyi sağlayacak önemli yatırımların kente kazandırıldığı bir dönemdir. 1990 yıllarında Akdeniz Küçük Sanayi Sitesi'nin ve Toptancı Hal Tesislerinin, 1996 yılında fuar, Antalya Kültür Merkezi, Cam Piramit Kongre Merkezi, otogar ve Konyaaltı kıyı düzenlemesinin hayata geçirilmesi kentin gelişmesinin kentsel mekana yansımalarıdır. Böylece kentte turizm çeşitlendirilmeye çalışılmış, alt merkezler yaratılmış, ticaret ve kültür kenti fonksiyonları yaygınlaştırılarak kentsel hizmetler farklılaşarak, uzmanlaşmıştır.

10.07.2004 tarihinde yasallaşan 5216 sayılı "Büyükşehir Belediyesi Kanunu" ile Antalya Büyükşehir Belediye sınırları yeniden belirlenmiştir. Bu kanun kapsamında Büyükşehir belediyesinin mücavir alan sınırında yer alan diğer alt belediyeler olan Beldibi, Doyran, kuzeyde; Düzlerçamı, Yeşilbayır, Yeniköy (Döşemealtı), Çığlık, Varsak, Pınarlı, Aksu, Çalkaya, Yurt-pınar belediyeleri ile 17 köy anakente dahil olmuştur (Şekil 3). Değişen yeni sınırlarla Antalya'nın çevresiyle bir bütün olarak havza bütünlüğü içerisinde ele alınması ve kırsal yerleşmelerle bir bütün olarak planlanması işi Dampo Ltd. Şti'ne verilmiştir. 1/25 000 ölçekli planın yapım ve onama süreci devam etmektedir.

1990-2007 dönemi Antalya'nın kentleşme sorunlarıyla mücadele ettiği ve sorunlara çözüm arayışları geliştirdiği bir dönemdir. Özellikle ulaşım, çevre sorunları, sürdürülebilir kalkınma, ekoloji son zamanlarda küresel ısınma terimlerinin sık sık dile getirildiği bu dönem, kentin özellikle merkezinde yenileşme ve dönüşümü zorunlu kılmıştır. Ulaşım sisteminde yapılan düzenlemeler açılan yeni güzergâhlar, kentin genişlemesini hızlandırmış, hizmetlerde çeşitlilik ve farklılaşma, kentin geniş alanlara yayılması kente metropoliten bir kimlik kazandırmıştır. Antalya'nın sorunlarının çevre yerleşmelerle bir bütün olarak havza ölçeğinde planlanması, üst ölçekli plan kararlarıyla gelişimin düzenlenmesi önem taşımaktadır. Bu dönemde sivil toplum kuruluşlarının önderliğinde halkın kentin sorunlarının bilincine varması ve çözüm önerileri geliştirmesi, kente geliştirici bir etki yapmıştır

(Bkz.)- Son nüfus bilgileri ile ilgili olarak kitabımızın, "2.Cilt-VII-SOSYAL, EKONOMİK VE KÜLTÜREL YAPI-18. SOSYAL GÜVENLİK, SOSYAL HİZMETLER VE SOSYAL YAŞAM-3-SOSYAL YAŞAM-c.Antalya İli Merkez ve İlçeleri Nüfus İstatistiği" bölümünden ayrıntılı olarak faydalanılabilir.

3. Sonuç ve Değerlendirme

Dünyadaki ve Türkiye'deki kentleşme hareketlerine bağlı olarak Antalya kenti son 57 yıllık zaman diliminde sosyal, kültürel, fiziksel, ekonomik bakımdan değişikliğe uğramış ve kent hızlı bir şekilde gelişmiş ve farklılaşmıştır. Antalya'daki kentleşme sürecinin Türkiye'deki politik ve mekânsal kararlara bağlı olarak şekillendiği görülmektedir. Antalya kentindeki kentleşme süreci diğer kentlerimizle paralellik göstermekte, hızlı nüfus artışı, çevre kirliliği, ulaşım, görsel kirlilik, konut ihtiyacı, kent kimliksizliği, yeşil alanların yetersizliği, çevresel kaynakların ve korunacak değerlerin tahribi, gecekondulaşma, kent merkezi sorunları ortak sorunlar olarak görülmekte ve çözüm önerileri geliştirilmektedir.

Antalya kentinde 1950 yılında 20.515 kişi yaşarken günümüzde 817.150 kişinin yaşadığı tahmin edilmektedir (% 4.413'lük artış hızı devam ettiği varsayılarak yapılan hesaplama). Bu sayı yaz aylarında turizmin etkisiyle daha da artış göstermektedir. Ayrıca Antalya'da çalışanların sektörel dağılımını incelediğimizde tarımdan sonra gelen ticaret ve turizm sektöründeki işgücü ile toplumsal, sosyal ve kişisel hizmetlerdeki işgücü önemli bir artış göstermiştir.

Antalya kentinde turizmin gelişmesi ve buna bağlı olarak hızlı nüfus artışı kentsel mekân organizasyonunda farklılaşmalar getirmiştir. Turizmin kente sağladığı ekonomik gelişmenin yanında, çevre sorunlarını da beraberinde getirmiş, özellikle kıyılar, su kaynakları, korunacak değerler, açık ve yeşil alanlar baskı altında kalmışlardır. 2000 yılında Akdeniz Üniversitesi'nde

yapılan bir araştırmaya göre Antalya'da kişi başına düşen aktif yeşil alan miktarı 3.1 m² olarak hesaplanmıştır. (Karagüzel vd, 2000). 2005 yılında yapılan bir başka araştırmada kişi başına düşen aktif yeşil alan miktarı 4.4 m²'ye yükselmiştir (Ortaççeşme vd, 2005).

Antalya'da 1950'li yıllardan başlayan ve günümüze kadar geçen planlama sürecinde politik ve yönetsel koşullar ve kararlar kentin gelişimini etkilemiş ve yönlendirmiştir. Özellikle 1980 sonrasında imar planlarıyla alınan korumacı ve tutarlı plan kararları yapılan plan değişiklikleriyle, kabul edilen meclis kararlarıyla değişikliğe uğramış, bunun yanında yerel yönetimlerin denetimsizliği kentte olumsuz bir imar süreci yaşanmasına neden olmuştur.

Bütün bu gelişmelerin yanında Antalya doğal güzellikleri ve kültürel çeşitliliğiyle dünyanın en güzel yerlerinden biridir ve turizm çeşitliliğine olanak sunarak her geçen gün daha da gelişmektedir. Küreselleşme ve enformasyon teknolojilerindeki gelişme, gelecekte kentleri zaman ve mekân kavramının dışına çıkararak, yaşam koşullarındaki ve kentsel ihtiyaçlardaki farklılaşmaya bağlı olarak, yeniden yapılanma ve dönüşüm sürecinde tekrar şekillendirecektir. Özellikle Antalya gibi hızla gelişen kentler metropoliten ilişkilerin güçleneceği mekânlar olacaktır.

Antalya 20.yy.da yaşadığı kentsel deneyimleri, gelecekte kentsel mekana aktarmak zorundadır. Yaşanılan süreçte kaybedilen kentsel değerleri yerine koymak mümkün gözükmemektedir. İklim faktörlerini önemseyen, ekolojik değerleri koruyan planlama yaklaşımı hayata geçirilmelidir. Antalya ekonomik, sosyal, fiziksel kalkınmasını kalıcı hale getirmek için doğal potansiyeli yüksek öz değerlerine sahip olmalı ve kent kimliğini yaşatacak adımları en yakın zamanda atmalıdır.

KAYNAKÇA

- ANONİM, 1990. Antalya Kent Merkezi İçinde Kalekapısı ve Çevresi Kentsel Tasarım Yarışması Bilgi Kitabı, Antalya Belediyesi, Antalya. 185s.
- ANONİM, 1996. Antalya Kıyı Yerleşmeleri Planlama Yapılanma Kullanma ve Sorunları, TMMOB Mimarlar Odası Antalya Şubesi Yayınları, Antalya. 127s.
- ANONİM, 2006. Çevre Düzeni Planına Doğru. TMMOB Mimarlar Odası Antalya Şubesi Yayınları, Antalya. 46s.
- CAN PLANLAMA BÜROSU, 1992. Antalya Nazım İmar Planı Revizyonu Araştırma ve Açıklama Raporu (1/ 25 000), Antalya, 78 s.
- GÜÇLÜ, S., 2002. Kentleşme ve Göç Sürecinde Antalya'da Kent Kültürü ve Kentlilik Bilinci, T.C. Kültür Bakanlığı, Ankara.
- DAMPO, 2002. Antalya Büyükşehir ve Yakın Çevresi Nazım Plan Çalışmaları Araştırma Değerlendirme Sen- tez Raporu, Antalya.

KARAGÜZEL, O., ORTAÇEŞME, V., ATİK, M. 2000. Planlama ve Uygulama Yönünden Antalya Kenti Yeşil Alanları Üzerinde Bir Araştırma. Akdeniz Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Antalya, 33s.

KELEŞ, R. 1996. Kentleşme Politikası, İmge Yayınevi Yayınları 4.baskı, Ankara, 510s.

MANAVOĞLU, E. Konyaaltı Kentsel Alanında Bir Yeşil Alan Sistem Önerisi Geliştirilmesi,

Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Antalya, 158 s. 2005.

ORTAÇEŞME, V., YILDIRIM, E. VE MANAVOĞLU E. (2005). "Kentsel Yeşil Alan

Fonksiyonları Düzleminde Antalya Kenti Yeşil Alanlarına Bir Bakış" Antalya Yöresinin

İnşaat Mühendisliği Sorunları Kongresi Bildiriler Kitabı, Cilt 2, s.539-549, Antalya.

OSMAY, S. 1998. "1923'ten bugüne Kent Merkezlerinin Dönüşümü 75 yılda Değişen Kent ve Mimarlık". Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1998, s:139-171

SAZAK, Ş. 1998. Türkiye'de Sosyo-Kültürel Gelişmişlik Seviyesi ile İlgili Bazı Göstergeler İtibariyle Kentler Üzerinde Bir Araştırma. Metropoliten Alanlar Planlama Sorunları I. Sempozyum Bildirileri (Ed: CENGİZ, H.), Yıldız Teknik Üniversitesi Basım Yayın Merkezi, İstanbul, 1999, S:96.

SUHER, H. 1992. Şehirciliğe Giriş Ders Notları. İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü I. Yarıyıl, İstanbul.

TAPAN, M. 1998. "Cumhuriyet Döneminde Doğa ve Kültür Varlıklarını Koruyamamanın Korunması". 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık. Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1998 s: 199-209

TEKELİ, İ. 1998. "Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması". 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık. Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1998, s:1-41

YEĞİN, M.1998. Göçün Adana'nın Kentsel Gelişimine Etkileri. Metropoliten Alanlar Planlama Sorunları I. Sempozyum Bildirileri (Ed: CENGİZ, H.), Yıldız Teknik Üniversitesi Basım Yayın Merkezi, İstanbul, 1999, S:85.

UTTA, 1995. Antalya Anakenti Yapısal Planı- 1/ 25 000 Raporu, Antalya Büyükşehir

Belediyesi, Antalya, 199 s.

DİE, 2000. www.die.gov.tr

DİE, 2002, 2000 Yılı Genel Nüfus Sayımı, Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri;

Antalya, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü., Ankara, 211 s.

<http://www.geography.learnontheinternet.co.uk/topics/urbanisation.html>



Antalya Kaleiçi - Yivli Minare 1925

B- CUMHURİYETİN KENTTEKİ ETKİLERİ

Giriş

Dr. Elif Özlem AYDIN²⁴²

Genç Cumhuriyetin Osmanlı döneminden devraldığı Antalya'nın en önemli yerleşim bölgeleri Kaleiçi yerleşimi ile sur dışında gelişen Elmalı, Teşvikiye (Kışla), Muratpaşa, Balbey mahalleleriydi. Eski adı Yeni-kapı Caddesi olan Atatürk Caddesi üzerinde de çeşitli kamu yapıları ile bahçeli konutlar yer almaktaydı. Ayrıca Kalekapısı'ndan Muratpaşa Camii'ne uzanan aks önemli oluşumlardandı.

Cumhuriyetin kurulmasıyla kentin yeni siyasi örgütlenme ve sosyo-ekonomik yaşama göre şekillenmesi gündeme geldi. İhtiyaç duyulan kamu ve hizmet binaları, Vilayet binasının seçiminde de olduğu gibi, Osmanlı modernitesi etkisinde gelişen yeni yapı tipleri arasından seçildi. I. Dünya Savaşı sonrasında yeniden kazanılmaya çalışan ekonomik güçle beraber 1930'lı yılların sonunda Halkevi, Antalya Lisesi ek binası gibi çeşitli kamu yapıları kente kazandırılmıştır. Kalekapısı civarında yapılan çarşı düzenlemesi, Karaalioğlu Parkı kentin modernizasyonu için atılan önemli atılımlardır. Ayrıca 1940'lı yıllarda açılan Konyaaltı Caddesi ve paralelinde gelişen Bahçelievler semti kentin planlı ilk imar hareketlerinden olup kentin batıdaki Konyaaltı plajına doğru gelişimini hızlandırmıştır.

Türkiye'de planlı kentsel gelişimin sosyal ve iktisadi dinamiklerinin özellikle 1923-1950 yılları arasında olduğu düşünülmektedir. Bu bağlamda Cumhuriyet idaresinin, Osmanlı modernitesinden devraldığı Antalya kentinde 1923-1950 yılları arasında yarattığı mimari değişim, kentsel gelişim ve kazanımlar üzerinde durulmuştur. Bu amaçla konuyla ilgili yayınlar derlenerek yorumlanmış ve fotoğraf arşivleri ile desteklenmiştir. Çalışma söz konusu dönem üzerinde yoğunlaşırken 1950'li yıllardan sonraki hızlı değişim sürecine de kısaca değinilmiştir.

1-Cumhuriyet Döneminde Antalya'da Mimari Çevrenin Değişimi ve Kentsel Gelişim

Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyıldaki reformcu bürokratları ve arkasından kurulan Cumhuriyet'in 1920 ve 1930'lardaki liderleri sadece toplumsal, kültürel alanda değil ayrıca mimari çevrenin oluşumunda da Avrupa modellerinin benimsenmesi konusunda fırsatlar yaratmışlardır (Bozdoğan, 2002). Cumhuriyet döneminde Antalya'daki mimari çevrenin değişimi ve kentsel gelişim, 1923'ten bu yana izlenen devlet politikalarının değişimiyle sınırlı 1923 – 1950, 1950 – 1960, 1960 – 1980 ve 1980'den günümüze kadar ki dönemlere göre sınıflandırılarak aktarılmıştır. Cumhuriyet'in

kuruluş programındaki planlı kentsel gelişimin sosyal ve iktisadi dinamiklerinin olduğu 1923 – 1950 arası döneme ağırlık verilerek diğer dönemlere ait değişim ve gelişimin aktarımında ayrıntılara girilmemiştir.

1-a- 1923-1950 arası

Erken Cumhuriyet döneminde küçük ve tenha olarak nitelendirilebilecek Antalya'da, Osmanlı modernitesi etkisinde kurulan kurumların çoğu Cumhuriyet idaresinin siyasal ve toplumsal ihtiyaçlarına göre yeniden düzenlenerek kullanılmıştır. Belediye ve Vilayet binaları bu yapılardandır. Antalya Belediye Binası (**Şekil 1.**) 1962 yılına kadar, Vilayet binası (**Şekil 2.**) ise 1973 yılına kadar aynı yapıda hizmet vermişlerdir (Çimrin, 2007a). Halen kentin önemli okullarından biri olan Antalya Lisesi (**Şekil 3.**), Osmanlı modernitesine etkisinde kurulmuş "Sultani" adıyla hizmet veren 9 yıllık bir okuldu (Çimrin, 2007a). Gazi Mustafa Kemal ve Cumhuriyet İlkokulları da (**Şekil 4.**) Osmanlı Devleti'nin son dönemlerine ait eğitim kurumlarıdır (Çimrin, 2007a). Gureba Hastanesi, Cumhuriyet döneminde adı Memleket Hastanesi değiştirilerek Antalya'da uzun yıllar hizmet vermiş bir sağlık kurumudur (Çimrin, 2007a).

"Milleti eğitme" ye yönelik kurumsal ve mimari altyapı, Cumhuriyetin ideolojik gündeminde önceliğe sahipti (Bozdoğan, 2002). 1930'lu yıllarda bu amaçla Türkiye genelindeki illerde "Halkevleri" kurulması kararlaştırılmıştır. 1932 yılında hizmete giren Antalya Halkevi (**Şekil 5.**) (Çimrin, 2007a) Antalya'da Cumhuriyetin ilerici simgelerinden biri olmuştur. 1931 yılında Halkevi'nin güneyindeki bahçe içine ipekböcekçiliğini Antalya'da geliştirmek amacıyla, benzeri 1884 yılında Bursa'da kurulan, "İpekböcekçiliği Mektebi" kurulmuştur (Çimrin, 2007a). Ayrıca 1930'ların başında dönemin yeni yapı tiplerinden biri olarak Tophane Parkında bir otel kurulmuş ancak çeşitli nedenlerden işletilemeyen otel, 1937 yılında Antalya Postanesi'ne dönüştürülmüştür (Çimrin, 2007a).

1920'li yılların sonuna doğru Cumhuriyet idaresi anlayışında düzenlenen Ankara ve yenilenen İstanbul gibi kentlerde "Milli Mimari" veya "Milli Üslup" olarak anılan anlayış terk edilerek – Avrupa modernizminin bezemesiz, kubik formlarının benimsendiği "Yeni Mimari" – kabul görmeye başlamıştı (Bozdoğan, 2002). Antalya'da dönemin yapılarının mimarilerinde bu geçiş hissedilmektedir. Antalya Halkevi binası "Yeni Mimari" anlayışta düzenlenmeye çalışılmış olmasına rağmen "Milli Üslup" çizgisinden tam anlamıyla uzaklaşmamıştır. Ancak "İpekböcekçiliği Mektebi", "Park Otel" yapılarının "Yeni Mimari" anlayışı benimseyen yapılar olduklarını söylemek mümkündür.

242- Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü Mimarlık Fakültesi Öğretim Görevlisi



Şekil 1. 1962 yılına kadar kullanılan Antalya Belediyesi, 1919.
Kaynak: Hüseyin Çimrin Arşivi



Şekil 3. Antalya Lisesi, 1935.
Kaynak: Hüseyin Çimrin Arşivi



Şekil 5. Antalya Halkevi, 1938.
Kaynak: Hüseyin Çimrin Arşivi



Şekil 7. Tütün İdaresi binası, 1935.
Kaynak: Tuğ, T., 1935. "Antalya İnhisarlar İdare Binası", Arkitekt, 9, s.245-246.



Şekil 2. 1973 yılına kadar kullanılan Antalya Valilik Binası.
Kaynak: Hüseyin Çimrin Arşivi



Şekil 4. Gazi Mustafa Kemal İlkokulu, 1936.
Kaynak: Hüseyin Çimrin Arşivi



Şekil 6. Kasap Hali, 1942.
Kaynak: Hüseyin Çimrin Arşivi

Antalya Belediyesi, Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra bugünkü belediyeçilik anlamında görevler üstlenmeye başladı. Belediyenin en önemli faaliyeti, 1930'lı yılların ilk yarısında Kaleiçi halkının şikayetleri üzerine surların yıkımıydı. Bilimsel koruma anlayışından uzak olan bu uygulamayla beraber Kalekapısı civarında yer alan tek katlı ahşap dükkânlarda yıktırılmıştır. Surların yıkımıyla Kalekapısı'ndan Belediye İşhanı'na doğru genişletilen yolun iki yanına modern tek katlı dükkânlar yaptırılmıştır. Bu gelişmeler paralelinde, semt "Yeni Çarşı" adıyla anılmaya başlamıştır. Ayrıca şu anda (2008) Belediye İşhanı'nın bulunduğu alana Kasap Hali inşa ettirilmiştir (**Şekil 6.**) (Çimrin, 2007b). 1935 yılında ise bugünkü Belediye İşhanı'nın karşısındaki alanda "Tütün İdaresi Binası" yaptırılmıştır (**Şekil 7.**) (Tuğ, 1935). 1938 yılında Antalya Lisesi yapılarının çevresindeki alanlar kamulaştırılarak, bu alan

içinde yeni bir lise binası ile yatılı bir de pansiyon yaptırılmıştır (Çimrin, 2007a). Bu yapılarda da "Yeni Mimarî" anlayışın benimsendiği, süslemelerden kaçınıldığını söylemek mümkündür (Şekil 6., 7.).

1940'lı yıllarda Antalya kent merkezinde 6 ilkököl ile ortaokul ve lise olarak kullanılan Antalya Lisesi vardı (Çimrin, 2007a). Bunlara ek olarak 1940 yılında Antalya'da Kız Sanat Okulu, Aksu Köy Enstitüsü ve 1944 yılında Erkek Sanat Okulu eğitime başlamıştı (Çimrin, 2007a). Aksu Köy Enstitüsü, Türkiye genelinde uygulanmasına karar verilen önemli Cumhuriyet Projeleri'nden biridir. Kent merkezinin 17 km. doğusunda Aksu'da öğretmen yetiştirme amacıyla kurulan enstitü 1948 yılına dek özgün amacına hizmet vermiştir (Çimrin, 2007a).

Antalya'da imar hareketleri II. Dünya Savaşı'nın sıkıntılarına rağmen 1940 - 1945 yılları arasında devam etmiştir. Bu dönemde, eski adı Yenikapı Caddesi olan Atatürk Caddesi genişletilip, sur kenarından akan su, yolun ortasına yapılan ark içine alınmıştır. Caddeye palmye ağaçları dikilerek karakteristik bir Akdeniz Caddesi yaratılmıştır (Şekil 8.). Aynı dönemde Ali Çetinkaya Caddesi açtırılarak İnönü İlkokulu, Kız Enstitüsü, Doğumevi Hastanesi ve şu anda Merkez Bankası'nın bulunduğu yerde tek katlı bir Kent Kütüphanesi inşa ettirilmişti (Çimrin, 2007a). Eski adı İnönü Parkı olan Karaalioğlu Parkı'nın bulunduğu alan islah edilerek denize uzanan, dönemin modernist anlayışındaki park inşa edilmiştir (Şekil 9.) (Çimrin, 2007a).

Yenikapı semtinde şu anda (2008) Öğretmen evi olarak kullanılan konut, Vali Haşim İşcan döneminden başlayarak 1976 yılına kadar Vali Konağı olarak kullanılmıştır (Çimrin, 2007a). Halkevi, Karaalioğlu Parkı, Elhamra sineması, Vatan kiraathanesi gibi önemli yapıların toplandığı Yenikapı semtine Vali Konağı'nın da taşınmasıyla, semt seçkin bir cazibe merkezine dönüşmüştür. Ayrıca şu anda Kapalı Spor Salonu'nun bulunduğu alan çocuk parkı olarak düzenlenmiş, bugünkü stadyumun bulunduğu alanda, ilk stadyum tesis edilmiştir (Çimrin, 2007a)



Şekil 8. Atatürk Caddesi, 1962

Kaynak: Hüseyin Çimrin Arşivi



Şekil 9. Karaalioğlu parkının inşası, 1942.

Kaynak: Hüseyin Çimrin Arşivi

1942 yılında Antalya'da dönemin ilk planlı yerleşim bölgesi olan Bahçelievler semti kurulmuştur. Semt, 1940'lı yılların ortalarına doğru Konyaaltı patikasının üstünde herbiri bahçeli yaklaşık 100 adet iki tip konuttan ve sosyal donatı alanlarından oluşuyordu (Çimrin, 2007a).

Dönem boyunca Antalya batıda Bahçelievler semtine, doğuda Ali Çetinkaya Caddesi'nin açılmasıyla Meydankavağı'na, güneyde ise Haşim İşcan Mahallesi'ne doğru yayılmıştır. Kaleiçi'ni Meydankavağı'na bağlayan bugünkü Recep Peker Caddesi, "Yeni Çarşı" ile Karaalioğlu Parkı'nı bağlayan Atatürk Caddesi, Kaleiçi'ni Vilayet binasına bağlayan Hükümet Caddesi ve Muratpaşa Mahallesi'ne uzanan Şarampol yolu kentin önemli akslarını oluştuyordu. Yenikapı Mahallesi kent merkezindeki seçkin yerleşim bölgesi olarak gelişmekteydi. Kalekapısı da çarşı merkezi konumundaydı.

1-b-1950-1960 arası

Kentin alt yapı yatırımları dönemin teknoloji çerçevesinde tamamlanmaya çalışılıyordu. 1948 yılında inşasına başlanan su şebekesi 1953 yılında kurulmuş, 1958 yılında her sokağa su tulumbası yerleştirilmişti (Çimrin, 2007b). Fener mevkiindeki şelalelerden alınan kuvvetle işleyen belediyenin elektrik santrali kentin en kenar sokaklarına kadar elektrik vermekteydi (Çimrin, 2007a).

1952 yılında Bahçelievler semtinin kuzeyinde Memurevleri semti kuruldu (Çimrin, 2007a). Memur Yapı Kooperatifi, Antalya'da toplu konut inşaatında ikinci girişimdir. Bir başka toplu konut girişimi de 1956 yılında Lara yolu üzerinde kurulan Barınaklar semtidir (Çimrin, 2007a). Bu semtteki tip konutlar yazlık konut olarak tasarlanmışlardır

1950'li yıllarda Antalya'da ayrıca önemli sanayi atılımları yapılmıştır. 1955'de Kepez Elektrik Santrali'nin, 1956 yılında Antalya Pamuklu Dokuma Fabrikası'nın temeli atılmış, bu tesisler 1961 yılında işletmeye açılmıştır (Çimrin, 2007b). 1957'de Etibank Fransız bir şirketle Antalya Ferrokrom ve Karpit Fabrikası'nı kurmuştur (Çimrin, 2007b). Bu iktisadi atılımlar çerçevesinde Antalya'da Ziraat, İş ve Osmanlı Bankalarının şubeleri kurulmuştur (Çimrin, 2007a).

1956 yılında kentte ilk kez başlayan "Antalya-Tiyatro-Müzik ve Film Festivali"nin konukları için turistik otel gereksinimi doğmuş, bunun üzerine Vakıflar İdaresi tarafından 1958 yılında Tophane Parkı'nda Antalya'nın ilk turistik oteli olan Teras Oteli yaptırılmıştır (Çimrin, 2007a).

Antalya 1950 – 1960 yılları arasındaki dönemde batıda Konyaaltı plajına, güneyde Barınaklar semtine, kuzeyde de Memurevleri ve Dokuma semtine kadar yayılmıştır. Bu dönemde Antalya'daki kentsel yayılım kontrol altında tutulabilmekteydi.

1-c- 1960 – 1980 arası

Antalya'nın 1960'da nüfusu yaklaşık 50.000 idi. 1960'ların sonuna doğru köyden kente göçün başlamasıyla, kentin nüfusu 1975 yılında yaklaşık 130.000'e çıkmıştı (Çimrin, 2007a). Artan nüfusun barınma ihtiyacı için, büyük illerdeki apartmanlaşma modeli Antalya kenti içinde bir seçenek oldu. 1964 yılında Antalya'nın ilk apartmanı Işıklar mevkiinde "40 Daireler"de tamamlandı (**Şekil 10.**) (Çimrin, 2007a). Antalya'da bu ilk apartmanın yapımından sonra 1970'li yıllarda Güllük Caddesi üzerinde apartmanlar yükselmeye başladı (Çimrin, 2007a). Aynı yıllarda Kepez Bölgesi'nde önceleri gecekondu niteliğinde başlayan kaçak yapılaşma yerel organların göz yumması sonucu apartmanlaşmıştır. 1970'li yıllarda fabrikaların yoğunlaştığı Dokuma semti ve çevresinde parselasyon çalışmalarının başlaması ve gecekondu kültürü kentte arsa spekülasyonları yaratmıştır (Çimrin, 2007a). Bu dönemde Antalya'da apartman yapımının hızla artması ile kentteki eski mahalle yaşayışı hemen hemen ortadan kalkmıştır.

Dönemin önemli kültürel başarılarından biri Antalya Üç Kapılar'ın 1962 yılında restore edilerek Antalya'nın kentsel bir öğesi durumuna tekrar kavuşturulmasıdır (Çimrin, 2007a). Ayrıca 1964 yılında Cumhuriyet Meydanı'ndaki "Ulusal Yükseliş Anıtı" açılarak (Çimrin, 2007a) meydanı tamamlayan bir Cumhuriyet simgesi Antalya'ya kazandırılmıştır.

1964 yılında Antalya Turizm Bölge Müdürlüğü kurulması paralelinde Lara yolu, Karaalioğlu Parkı ve Konyaaltı Caddesi'nde turistik otel ve pansiyonlar açılmıştır (Çimrin, 2007a). Konyaaltı sahiline obalar yapılarak yazın halka kiraya verilmeye başlanmıştır (**Şekil 11.**) (Çimrin, 2007a). Ayrıca 1970'li yılların sonunda Fener Mahallesi'nde Antalya'nın günümüzde de en lüks otellerinden bir olan Talya oteli hizmete açılmıştır (Eröz, 1979).

1970'lerde kentin sınırları; doğuda Değirmenönü Caddesi'nin son bulduğu Meydan kavağı, batıda Hastaneüstü (Selekler Çarşısı) ile Hapishaneüstü (şimdiki Güllük), kuzeyde Şarmpol ve Kızıl Arık, güneyde İskele, Karaalioğlu Bahçesi, Fener Üstü (Talya Otel'i'nin bulunduğu yer) idi (Çimrin, 2007b).



Şekil 10. Antalya'nın ilk apartmanı Kırk Daireler, 1964.

Kaynak: Hüseyin Çimrin Arşivi



Şekil 11. Konyaaltı Plajı, 1972.

Kaynak: Hüseyin Çimrin Arşivi

1-d-1980'den Günümüze

1980 sonrasında küreselleşme paralelinde yürütülen politikalar çerçevesinde, Antalya dünyaya turizm alanında eklemlenen bir kent olmuştur. Antalya Yat Limanı kullanıma açıldığı 1980'li yılların başında turizm daha çok kent merkezinde yoğunlaşırken 1990'lardan sonra Alanya ve Kemer sahillerinde açılan tesislere kaymıştır. Ayrıca kentin gelişiminde, 1982 yılında kent merkezinin batısında kurulan Akdeniz Üniversitesi'nin de (Çimrin, 2007a) etkisi büyüktür.

Antalya'ya göçün artması ve emekli kesimin Antalya'dan ev edinme isteği paralelinde 1980'li yıllarda inşaat sektöründe hareketlilik yaşanmış ve çok katlı apartman blokları Antalya'da hızla yükselmiştir. Hatta Doğal Sit alanı ilan edilen Antalya'nın batı sahilindeki Lara'da imar yasağı 1980'lerden sonra kaldırılarak bölge imara açılmıştır.

1990'lı yıllarda kentte Muratpaşa, Kepez ve Konyaaltı alt belediyeleri kurularak kent "Büyükşehir Belediyesi" haline dönüştürülmüştür. Bu dönemdeki imar çalışmaları kapsamında kentsel yayılımın gerektirdiği yeni düzenlemeler yapılmaya çalışılmaktadır.

Değerlendirme

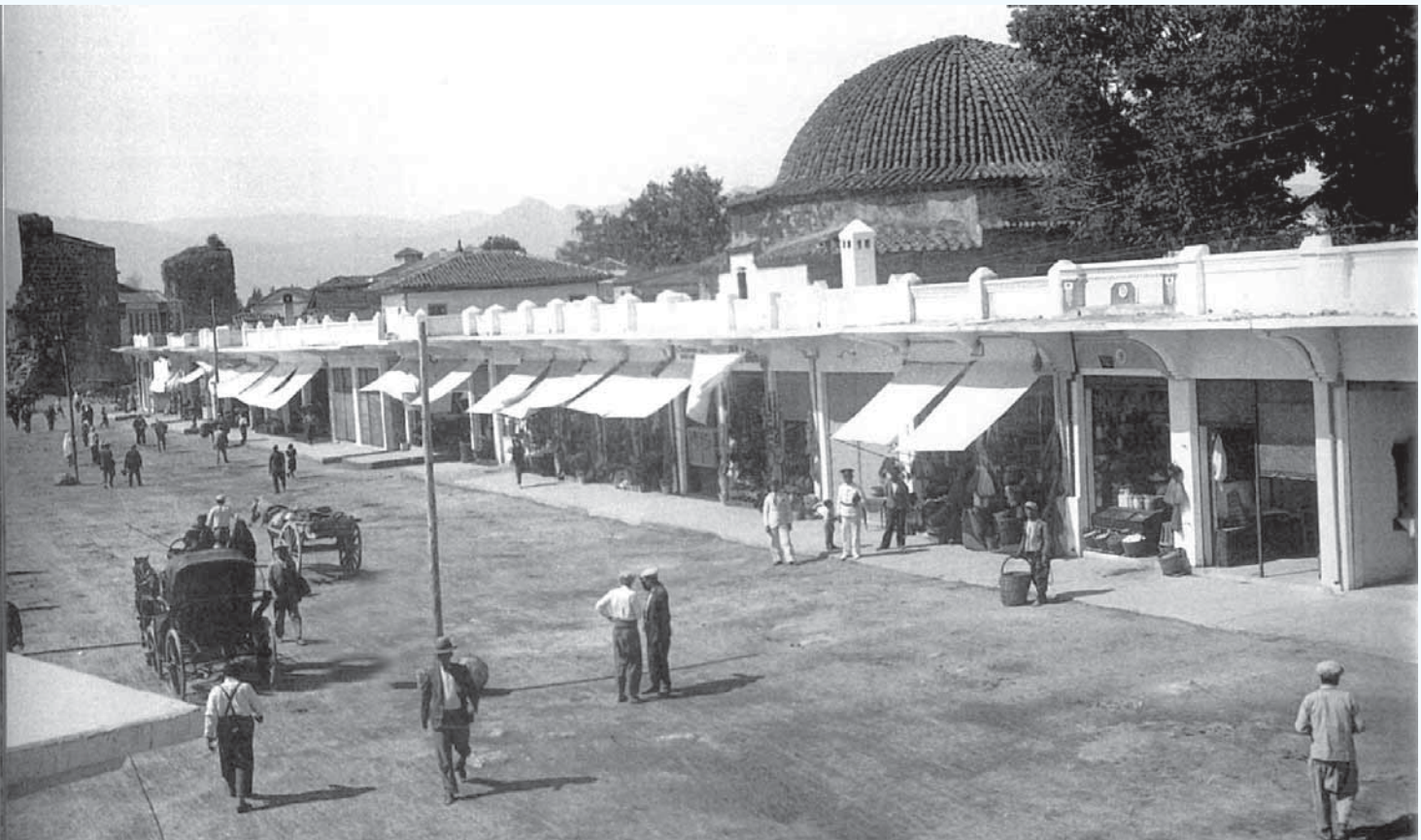
Antalya kent morfolojisini modernist anlayışta etkileyen önemli atılımların erken Cumhuriyet döneminde gerçekleştirildiğini söylemek mümkündür. Kalekapısı civarında yapılan çarşı düzenlemesi, Yeni-kapı Caddesi'nin Atatürk Caddesi olarak yenilenmesi, Cadde'nin bitiminde yapılan Karaalioğlu Parkı, Recep Peker Caddesi, Ali Çetinkaya Caddesi, Şarampol aksının düzenlenmesi kentin modernizasyonu için atılan önemli atılımlardır. Ayrıca 1940'li yıllarda açılan Konyaaltı Caddesi ve paralelinde gelişen Bahçelievler semti kentin planlı ilk imar hareketlerinden olup kentin batıdaki Konyaaltı plajına doğru gelişimini hızlandırmıştır. Memurevleri ve Lara'daki Barınaklar semtinin oluşumunda da Bahçelievler semti örnek teşkil etmiştir.

1960'lı yıllara kadar kontrollü bir yayılım gösteren Antalya, bu tarihten sonra pek çok büyük kentte olduğu gibi yoğun göç almış ve almaya devam etmektedir. Artan nüfusun barınma ihtiyacının karşılanması amacıyla 1960'lardan bu yana mevcut kent merkezinin yakın hinterlandı parselenerek imara açılmaktadır. Kepez örneğinde olduğu gibi bazı alanlarda kaçak yapılaşan bölgeler yasallaştırılmaktadır. Bu yaklaşım paralelinde Antalya erken Cumhuriyet döneminin karakteristik kent çekirdeğine cadde ve bulvarlarla bağlanarak batıda Liman Mahallesi, kuzeyde Kepez bölge-

si, güneyde Örnekköy, doğuda Havaalanı yakınındaki Aksu deresi sınırına kadar yayılmıştır. Bu yayılım çerçevesinde kentteki alt yapı hizmetleri tamamlanmaya çalışılmaktadır. Ancak, 1923 – 1950 yılları arasının modernist çizgideki, karakteristik bir kent yaratma çabası hemen hemen yitirilmiştir.

KAYNAKÇA

- **Bozdoğan, S.**, 2002. Modernizm ve Ulusun İnşası Erken Cumhuriyet Türkiye'sinde Mimari Kültür, Metis Yayınları, İstanbul.
- **Çimrin, H.**, 2007a. Bir Zamanlar Antalya Tarih, Gözlem ve Anılar, cilt 1, Antalya Ticaret ve Sanayi Odası Kültür Yayını, Antalya.
- **Çimrin, H.**, 2007b. Bir Zamanlar Antalya Tarih, Gözlem ve Anılar, cilt 2, Antalya Ticaret ve Sanayi Odası Kültür Yayını, Antalya.
- **Dostoğlu, N., Oral, E.Ö.**, 1999. "Bir Osmanlı Başkenti Olarak Bursa'nın Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Fiziksel Değişim Süreci", Osmanlı Mimarlığının 7. Yüzyılı "Uluslararası bir Miras" Uluslararası Kongre, 25-27 Kasım 1999, İstanbul, s.221-230.
- **Eröz, M.** 1979. "Antalya Otel", Arkitekt, 375, s.83-87.,
- **Tuğ, T.**, 1935. "Antalya İnhisarlar İdare Binası", Arkitekt, 9, s.245-246.



Antalya Cumhuriyet Caddesi - Pazar Hamamı - 1930

2- ATATÜRK'ÜN ANTALYA'YA GELİŞİ²⁴³



*Altı Mart; süslensin sokaklar,yollar,
Bir konuk geliyor Antalya'lılar.(...)
Kepez'den beriye dönmek üzere,
Halılar,kilimler serelim yere,
"Hoş Geldin" diyelim Büyük Öndere,
Gülüp oynayalım Antalya'lılar.(...)*

(Hasan AKIN)



243- Derleyen: A. Kerim ATILGAN, Antalya İl Kültür ve Turizm Müdür Yardımcısı



1. İlk Gelişi

4 Mart 1930 günü İzmir'den Aydın treni ile hareket eden Atatürk, 5 Mayıs 1930'da Aydın'a gelmiş, aynı gün akşam Denizli'ye hareket eden Mustafa Kemal İsparta, Burdur ve ardından **6 Mart 1930** Perşembe günü öğleden sonra 16.00 sıralarında Antalya'ya gelmiştir.

Atatürk'ün geleceği haberi kentte büyük sevinç oluşturmuş, sokaklar aydınlatılmış temizlenmiş birçok yere zafer takları kurulmuştur. Kepez'den şehre kadar halk, yolun iki yanını doldurmuştur. Yeni Kapı'da Valiliğe ait iki katlı köşk Ata'nın ikametine ayrılmış ve halk tarafından köşk elbirliği ile baştanbaşa sade ama temiz eşyalarla donatılmıştır.

Karşılama töreni bittiğinde köşke geçildi. Köşkün önünde biriken halkın bitmeyen sevgi gösterileri nedeniyle, Atatürk balkona çıkarak halkı bir kez daha selamladı. Akşam onuruna verilen akşam yemeği sırasında Türk Ocağının düzenlediği gösterileri izledi. 07 Mart 1930 Cuma günü tüm ilçe ve köylerden Gazi'yi görmek, saygılarını sunmak için gelen heyetler köşkün etrafını doldurmuştu. Köşkü balkonundan

Antalyalı'lara kısa bir konuşma yaptı. Akşam üzeri şehirde otomobil ile bir gezinti yapıldı ve Topthane yolu ile buz fabrikası ve Türk Ocağı'na gitti. Ocak kütüphanesi, sinema ve diğer salonları gezerek, ocak reisinden durumları ile ilgili bilgiler aldı.

08 Mart Cumartesi günü Arap suyunda pirinç ziraatı yapılan Mursi çiftliğine gidildi. O tarihte henüz Konyaaltında yol olmadığı için buraya Rüstemiye gemisi ile gidilmişti. Ata'mızın yanında, Dahiliye Vekili Şükrü Kaya, Ordu Müfettişi Fahrettin Paşa, Vali Faiz Bey ve mebuslar bulunuyordu. Burada öğle yemeği yenildi. Ardından Gazi ve yanındakiler vapur ile Antalya sahillerini gezdi ve özellikle büyük şelaleyi gördüler.

Daha sonra karadan bugünkü Lara yolu üzerinde Rumkuş mevkiine gidildi. Atatürk oradan denizi, karşı sahilleri, karla örtülü Beydağları'nı uzun uzun seyretti ve "Hiç şüphesiz ki Antalya dünyanın en güzel yeridir" demekten kendini alamadı. Bulunduğu yerin adını yanındakilere sorduğunda "Rumkuş" olduğunu öğrenince Türk topraklarında Türkçe adın olması gerektiğini söyleyerek adının "Erenkuş" olarak değiştirilmesini istedi.

09 Mart Pazar günü öğleye doğru tarihe ve eski eserlere son derece önem veren Atatürk, Serik Büyükbekis Köyü'ndeki Aspendos Antik Tiyatrosu'nu görmeye gitti. Serik ve Belkis'ta toplanan halkın sevgi gösterileri arasında Aspendos'a ulaşıldı. Tiyatronun önüne Yörük çadırı kurulmuş, her taraf bayraklarla donatılmıştı. Tiyatro, Antalya Müzesi Müdürü Süleyman Fikri Bey'in rehberliğinde gezildi. Atatürk tiyatronun dünyadaki benzerleriyle karşılaştırmasını yaparken Sanat Tarihi ve Arkeoloji alanında sahip olduğuengin bilgilerini ortaya koyuyordu. Aspendos Tiyatrosunun derhal onararak ziyarete açılması için direktifler verdi. Dönüşte yol üzerinde bulunan Osman Ağa'nın narenciye bahçesini gezdi, çalışmalarını yakından izledi ve bu çalışmalar Atatürk tarafından takdirle karşılandı. Akşam Yeni Kapı'da halk Ata'mızın onuruna oyunlar oynadı, türküler söyledi.

10 Mart Pazartesi gününü Atatürk, köşkte, Antalya Müzesi'nden getirilen birkaç el yazması tarih kitabını ve Kuran-ı Kerim'i incelemekle geçirdi.

11 Mart Salı günü Atatürk deniz yoluyla devam edeceği yurt gezisine, program değişikliği nedeniyle son vererek, Burdur üzerinden kara yoluyla dönüş hazırlığına başlandı ve 12 Mart'da Gazi yanındaki heyetle birlikte Ankara'ya uğurlandı. Yapılan uğurlama töreninde Atatürk, Antalya'ya tekrar geleceğine söz verdi.

2. İkinci Ziyareti

Atatürk'ün Antalya'yı ikinci ziyareti 26 Ocak 1931 tarihinde başladığı yurt gezisinin bir parçası da-

hilinde gerçekleşmiştir. Seyahati, 1929 dünya buhranı ve Serbest Cumhuriyet Fıkrasının kapatılması sonuçlarını uzman bir heyet ile yerinde tetkik etmek ve yapılması gereken işleri tespit edilmek üzere yapılmıştı. Bu amaçla 8 Şubat 1931 de Ege Vapuru ile İzmir'den Antalya'ya yola çıktı. Ege Vapuru **10 Şubat 1931** Salı günü sabah Antalya'ya geldi. Öğleden sonra deniz motoru ile iskeleye çıkan Atatürk buradan alay karargahına giderek askeri birlikleri teftiş etti. Alaydan hükümet konağına geçerek Vali beyden mahalli işler hakkında bilgi aldı. Daha sonra, Belediye ve Cumhuriyet Halk Fıkrasını ziyaret ederek, memleket işleri üzerinde uzun uzun görüşmelerde bulundu. Atatürk bu sohbet sırasında esaslı bir zirai kredi ve satış kooperatifinin teşkilinin önemini ve örgütlenmesi gerektiğini belirtti. . Aynı gün akşam üzeri vapura dönerek, Silifke'ye doğru gitmek için Ege Vapuru ile hareket etti.

3. Üçüncü Ziyareti

İstanbul'dan Ege Vapuru ile hareket eden Mustafa Kemal Atatürk, 16 Şubat 1935 tarihinde Çeşme önlerinde Zafer torpidosuna geçti. Ata'mızın Antalya'ya üçüncü gelişleri, **18 Şubat 1935** Pazartesi günüdür. İlk önce sabah Alanya'ya gelen Atamız, burada üç saat kadar kaldıktan sonra öğleye doğru Zafer torpidosu ile Antalya'ya geldi. Gazi'yi iskelede Kazım Özalp, Vali Saip Örgü, Belediye Başkanı, Antalya milletvekilleri okullar ve binlerce Antalyalı karşıladı. Kendi için hazırlanan faytona binerek, önce tophaneye, daha sonra kendisine ayrılan köşke gitti. Akşam üzeri çok beğendiği ve adını kendisinin koyduğu Erenkuş'a giderek Antalya'nın doğal güzelliklerini bir kez daha seyretti. O gece onuruna fener alayı düzenlendi. Büyük kurtarıcı ile beraber olan halk heyecanlı ve sevinçliydi. Ertesi gün, 19 Şubat 1935 Salı günü Afet hanım ve beraberindeki heyetle halkın sevgi ve sıcak gösterileriyle Ege vapuru ile Antalya'dan ayrıldı. 1938 yılında tekrar Antalya'ya gelmek istedi ise de sağlık durumu iyi olmadığı için bu geziyi gerçekleştiremedi.

...

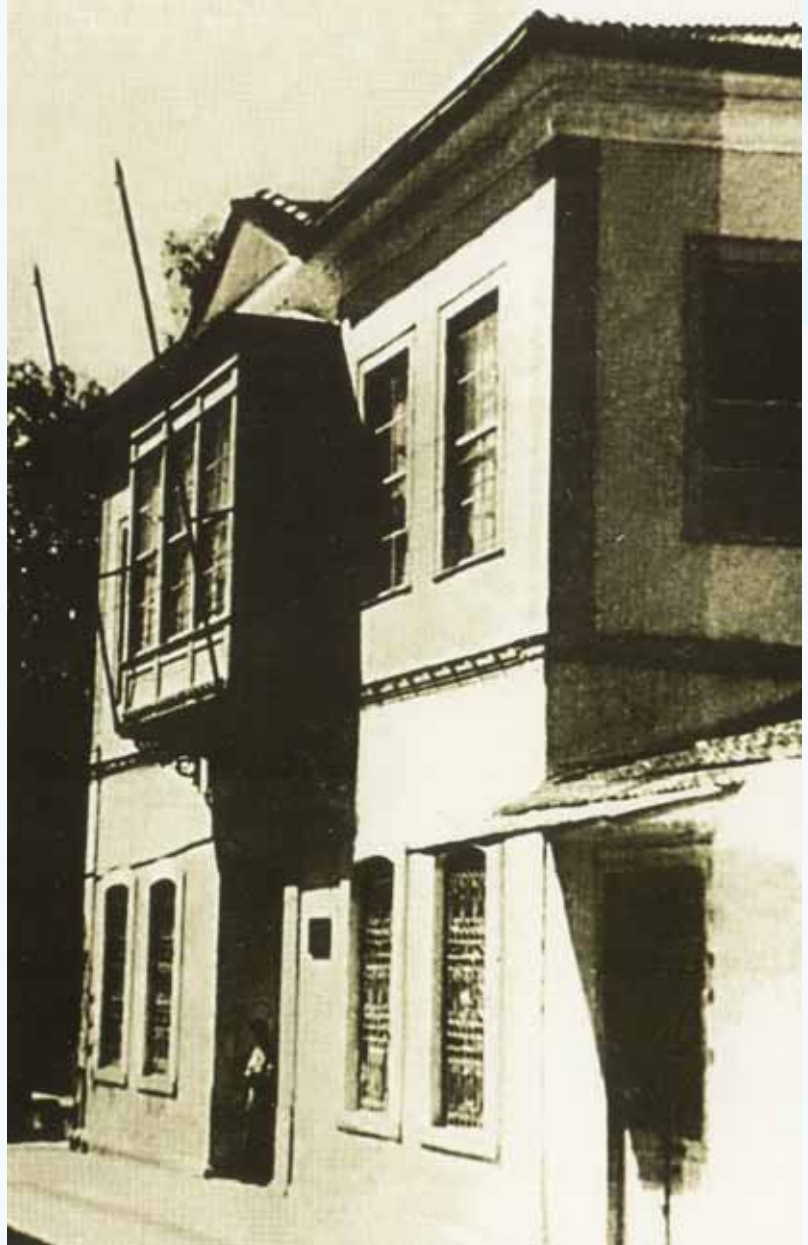
İçimizde doğuyor altın rengi bir bahar,

Coşuyor hislerimiz, içimiz sellere eş

Sevin Antalya sevin, en büyük konuğun var,

Gözlerin aydın anam, gözlerin aydın kardeş.

Baki Süha EDİPOĞLU



Eski Atatürk Evi-1930

4. Antalya Atatürk Evi ve Müzesi

Atatürk'ün Antalya'yı ziyaretleri Antalyalılar için büyük önem taşıması nedeniyle her yıl 06 Mart'da onun anısına törenler yapılmaktadır. Cumhuriyetin ilk yıllarında Valiliğe ait olan ve Antalya'yı ziyaretlerinde Atatürk'e tahsis edilmiş olan köşk, Atatürk Müzesi yapılmak ve onun anılarını yaşatmak üzere 1984 yılında Mülga Kültür Bakanlığı'na tahsis edilmiştir. Şehrin yeni imar planı uygulaması sırasında caddede kaldığı için yıkılmış ve yıkılan binanın aynısı Kepez Elektrik şirketi tarafından biraz geri çekilerek yeniden yaptırılmıştır. Dikdörtgen planlı, iki katlı, iki cepheli, üzeri kiremit örtülü kırma çatılı taş-tuğla duvarlı olan bina 1986 yılından beri Antalya Kültür ve Turizm Müdürlüğü (Antalya Müzesi)'ne bağlı olarak "**Atatürk Evi ve Müzesi**" adı ile halkımıza ücretsiz olarak hizmet vermektedir.

Müze alt katta; Atatürk'ün Antalya'ya gelişleri ile ilgili gazete kupürleri ve resimlerinin yer aldığı resim koleksiyonu, Atatürk ve Antalya konulu belgeselin izlenebileceği barkovizyon odası, büro ile girişteki holde yemek odası, üst katta ise; yatak odası, iki adet çalışma odası, Atatürk'ün şahsi eşyalarının sergilendiği Müze Odası adı verilen bölüm ile Cumhuriyetin Kuruluşundan günümüze kadar basılan madeni ve kağıt paralar ile pullar ve hatıra paraların sergilendiği ayrı bir bölüm daha yer almaktadır.

Kaynaklar:

- www.antalya.gov.tr
- www.antalya.bel.tr
- www.antalyakultur.gov.tr
- Antalya Turizm Envanteri-1997
- ANTALYA TARİHİ-Cilt 1, M.Cahit AKINCIOĞLU-1998
- Antalya 2000 İl Yıllığı
- ANTALYA Kent Kronolojisi, Hüseyin ÇİMRİN, Atso Yayınları-2005
- Bir Zamanlar ANTALYA 1, Hüseyin ÇİMRİN, Atso Yayınları-2006
- Milli Mücadelede ANTALYA, Süleyman Fikri ERTEN, Atso Yayınları-2007
- Antalya Folkloru, Hüseyin ÇİMRİN, Atso Yayınları-2008



Antalya Atatürk Evi Müzesi-2007

3- ANTALYA'DA ULAŞIM

A. ESKİDEN ANTALYA'DA ULAŞIM*

Genel Bakış

Hüseyin ÇİMRİN²⁴⁴



Çubuk Beli-(Foto: Hüseyin ÇİMRİN Arşivi)



Çubuk Beli Son Görüntüsü-(Foto:A.Kerim ATILGAN-06.02.2010)

Bugün artık en modern otobüs veya uçak yolcu-luğu ile istenilen yere kolayca ulaşılmaktadır. Kırk, elli yıl öncesine kadar Burdur'a bile Antalya'dan ulaşmak zorlu bir yolculuk ile olurdu. Bu yolculuk çoğu zaman arkası örtülü posta kamyonları ile yapılırdı. Yolcular orada eşyaları üstüne otururdu. Bugün Çubuk Beli'ni geçenler, yeni yolun batısında, yılan gibi kıvrılmış du-ran işte bu eski yolu görürler.

1970'lere kadar Antalya-Burdur yolu, Kepez üstü-Karabayır (şimdiki adı Yeşilbayır)-Yeniköy-Kırgöz üze-rinden bozuk tek şeritli bir yoldu. Hemen Kırgöz mevkiinden sonra zorlu virajların başladığı ünlü Çu-buk Beli gelirdi. "Yol ver Çubuk Beli geçeyim" türküsü Çubuk Boğazı'na adeta bir yakarmadır. O devrin ilkel vasıtaları ile burayı geçmek hakikaten büyük bir başa-rı sayılırdı. Öyle ki Çubukbeli'nden kazasız, belasız in-mek nasip olunca derin bir 'oh' çekilir, bu sevinç içinde Kırgöz kahvesinde uzunca bir mola verilir.

Antalya'ya gelen veya tayin edilen yüksek derece-li memurlar, Milletvekilleri, hakimler ve savcılar kente gelişi ve gidişlerinde burada merasimle karşılanır, bu-radan merasimle uğurlanırlardı. Kırgöz'deki karakol ise, Antalya'ya gelen giden her yolcuyu kontrol ederdi.

Son düzenleme ile Çubuk Beli yolunun yukarıda görülen eski yol terk edilerek, bu yolun hemen doğusundaki dağ yamacı Antalya istikametine doğru tek yönlü iniş yolu haline getirilmiş ve trafik akışı biraz daha rahatlatılmış bulunmaktadır.

1. Alanya Yolu

Doğu'ya giden yol Manavgat'a kadar iyi idi. Daha sonraki bölümü yani Manavgat'tan Alanya'ya gi-den yol çok kötü idi. Antalya'dan sabah 08.00'de kal-kan bir araç, Serik'e uğrar, Manavgat'tan Alanya ve Gazipaşa'ya kadar gider; Alanya'ya sekiz saatte ancak varabilirdi. Antalyalı tüccarlar yol iyi olmadığı için, Ma-navgat ve Alanya'ya deniz yolu ile gitmeyi tercih ederlerdi. Yelkenliler denizden Manavgat Irmağı'na girerek ilçe merkezine ulaşırlardı. Korkuteli'ne, yani İstanaz'a giden yol ise Elmalı'ya kadar devam ederdi. Bu yolcu-luk on saatten fazla sürerdi. Fakat Finike'ye deniz yo-luyla 10-100 tonluk yelkenlilerle gitmek her zaman daha rahattı. Dar bir yol Antalya'dan Tekirova'ya ula-şırdı. Fakat bu yol o kadar kötüydü ki Tekirova'ya gi-decek olanlar, 1970 yılı başlarına kadar deniz yolun-dan giderlerdi.

Kentin içinde ve yakın köyler arası taşımacılık-ta çoğunlukla deve kullanılırdı. Kentin caddelerinden buğday yüklü develer, su taşıyan eşekler, katırlar ge-çerdi. Cumhuriyet'in ilk yıllarına ait sayımlara göre, 58 bin at, 34 bin eşek ve 8 bin deve, Antalya'da ulaşım-da kullanılıyordu.

Antalya'da develer için park yeri bile yapılmış-tı. Develik denen bu yer, bugünkü Değirmenönü

Caddesi'nde Antalya 2000 binasının batısında, uzun bir süre Halk Pazarı olarak da kullanılan şimdiki oto-parkın olduğu yerdı. Develer dışında taşıma işleri, "tek araba", ya da "tokmak araba" olarak adlandırılan iki te-kerli at arabaları ile yapılırdı. Bu iki tekerli at arabala-rı sadece zengin üreticilerde bulunurdu. Bunları tek at çekerdi ve şimdiki yük taşımaya yarayan kamyonetle-rin yaptığı işi, o zamanlar bu at arabaları yapardı. At arabalarının da, faytonların da durakları vardı. Belirli yerlere sıralanıp müşteri beklerlerdi. Kısa mesafelere yük at arabasıyla taşınır, bazı aileler birkaç sokak öteye taşınacaklarsa, ev eşyalarını at arabasına yüklerlerdi.

1935'lerde Antalya'da otomobili olan tek kişinin Taksici Bahriyeli Osman olduğu söylenir. Çok acil has-talık durumlarında, İstanbul'a gitmesi gereken hasta-ları Bahriyeli Osman Ford arabası ile Afyon'a kadar gö-türür, hasta Afyon'dan kendisinin trenle İstanbul'a de-vam ettiği söylenirdi.

2. Otobüs Terminali

1950'li yıllara kadar Antalya'nın Burdur üzerin-den İstanbul, Ankara, İzmir hariç, diğer illerle karayo-lu bağlantısı hemen hemen hiç yoktu denilebilir. Var-sa da bunlar ancak "jeep"lerin binbir zorlukla geçtikle-ri, patikayı andıran yollardı. Sadece İstanbul ve Ankara yolu az-çok gidilebilir durumda idi. Otobüs terminali ise Kalekapısı'nda, kale burcunun yanında idi. Şehirle-rarası otobüsler bugünkü Vilayet binasının arkasında-ki Tahtapazarı'ndan müşteri alır ve hareket ederdi. Ter-minali çalıştıranlar, Hamdi Boru, Haydar Toker ve Mu-harrem Tezcan isimindeki şahıslardı.

Kalekapısı'ndan Saat Kulesi'nin biraz ilerisinden kalkan otobüsler, 14-15 kişilik kamyon kasasından bozma otobüslerdi. 3,5 - 4 saatte Burdur'a varır; ora-dan da 40 dakika sonra Baladız'a (bugün Gümüşgün) ulaşırlardı. Orada aktarma yapılır; yolcular Isparta'dan gelen trene binerlerdi.

3. Çığırkanlar

Antalya'da herkesin tanıdığı dellal (tellal) Topal Hasan adında biri vardı. Topal Hasan elindeki boru ile Antalya'dan kalkacak arabaların anonsunu yapardı. Tabii o zaman elektrik yok, megafon yok; sadece el-lerindeki tenekeden yapılmış konik ses büyüteçleri ile bağırırdı. Topal Hasan Kale Kapısı'nda bir köşeye diki-lir, elinde ağız kısmı dar, uç kısmına doğru genişleyen uzun bir boru ile etrafı şöyle kontrol ettikten sonra şu anonsu yapardı:

"Korkuteli'ne, (o zamanın ismi ile İstanaz) bir kamyonet, Cuma namazından sonra hareket edecek-tir. Yolcudan yüke, pullu mektuptan, her kim gidip gel-mek isterse Bey'e müracaatları!" Bu anons gerek-tikçe tekrarlanırdı.



Antalya Eski Oto Garajı-1972-(Foto: Hüseyin ÇİMRİN Arşivi)

Sık sık anonslar yapılır ama; koca bir haftada, 16 kişi bir araya gelemmez, araba dolmazdı. Korkuteli'ne giderken deve ile, merkeple, yaya olarak gidenlere çokça rastlanırdı. Yani yolcu çok, yolcudaki arabaya verecek para yoktu.

Eskiden Elmalı ve Korkuteli'ne yapılan yolculuklar da tam bir macera idi. Otobüsler kamyon kasasından bozma şeylerdi. Bunlardan başka yukarıdaki resimde

görülen, taksiden büyük 16 kişilik kaptıkaçtı denilen "Balatalı Ford" Amerikan arabaları vardı. Bunlar saatte en çok 30-40 km hız yapardı. Virajlarda bu hız, 5-10 kilometreye kadar düşerdi. Antalya'dan çıkan böyle bir araba, 6-7 saatte Korkuteli'ne varırdı. Bu "Balatalı Fordlar" yolda sık sık arıza yapar, rampalarda radyatörleri su kaynatırdı. Hatta radyatörün eksilen suyunu tamamlamak için arabanın arkasında bir teneke de su bulundurulurdu.



Kaptıkaçtı'dan bozma, iki katlı yolcu otobüsü-1951-(Foto:Hüseyin ÇİMRİN Arşivi)

Elmalı'ya giderken, yoldaki Seğircek Beli'nde yolcular arabadan indirilerek, arabanın hafiflemesi sağlanırdı. Çoğu zaman yolcular indirilmesine rağmen, sıcak havalarda motor şişer, araba yine çekmez, yolculardan "Biraz itiverin de, çıkalım." diye yardım istenirdi.

Antalya'yı güneye bağlayan Kemer Yolu ancak bugünkü Yeni Liman'a kadardı. Burdur yolu ise Çubuk ve Çeltikçi boğazları nedeniyle zorlu ve tehlikeli bir yolculuğu gerektiriyordu.

1960 -1970 yıllarında, Avrupa karoserli modern otobüsler ve otobüs şirketleri tarifeli olarak, İstanbul, Ankara, İzmir otobüs seferlerine başladı. Eski otobüs garında, otobüsler kalkacağı zaman, bir gramofondan, devamlı ayrılık şarkıları çalınarak, yolcu uğurlanırdı.

Sanırım bugün konfor içinde seyahat edenler bu satırları okuduktan sonra yolculuklarından daha fazla zevk alacaklardır.



Ulaştırın otobüs firmasına ait 37 kişilik ilk yolcu otobüsleri-1951 (Foto:Hüseyin ÇİMRİN Arşivi)



Antalya Atatürk Caddesi - 1930

B- DEMİRYOLU PROJESİ

AFYON-ANTALYA DEMİRYOLU HATTI PROJESİ

Murat ÖNAL²⁴⁵

Antalya eskiçağlardan itibaren medeniyetlerin geliştiği bir bölge olmuştur²⁴⁶. Zira 19. yüzyıla kadar ticari önemini koruyan Antalya ile İtalya yakından ilgilenmeye başlamıştı²⁴⁷. Bu ilgisinin altında yatan gerçek ise Büyük Roma hayalini ne pahasına olursa olsun gerçekleştirmek vardı²⁴⁸. Bu amaçtan hareketle 1913 yılında Antalya'da bir konsolosluk açtılar ve Antalya'nın iktisadi hayatında rol oynayabilmek için demiryolu yapımı hususunda imtiyaz almaya çalıştılar²⁴⁹.

Ancak bu konuda İtalya'nın ciddi bir rakibi olarak karşısına İngiltere ve ona bağlı olarak İzmir-Aydın Demiryolu Kumpanyası çıktı²⁵⁰. Çünkü Dinar-Eğridir hattının Antalya limanına kadar uzatılması kararlaştırılmıştı²⁵¹. Bu esnada İtalya 1913 yılında resmen Antalya-Burdur demiryolu imtiyazı hususunda Osmanlı Devleti'ne başvurmuş ve hattın geçeceği güzergah üzerinde fizibilite çalışmaları dahi gerçekleştirmişlerdi²⁵². Fakat bu gelişmeler sonuçsuz kalmıştır.

Afyon-Antalya demiryolu hattı projesinin yeniden ele alınması milli mücadele hareketinin başarıya ulaşması ve Ankara'da kurulan TBMM Hükümeti'nin yönetimi ele almasından sonra 1923 yılında gündeme gelecektir. Zira 12 Temmuz 1922 - 4 Ağustos 1923 tarihleri arasında görev yapan IV. İcra Vekilleri Heyeti'nde Nafia Vekili olarak bulunan Fevzi Bey'in²⁵³ vekaleti sırasında 1923 yılında hazırlanan Türkiye Devleti Nafia Vekaleti, Umur-ı Nafia Programında öncelik demiryollarına verilmiştir²⁵⁴.

Bu programda 3. grupta 13 yol yer almıştır. Bu yollarda konumuzla ilgili olan Antalya-Aziziye-Bahadır-Karakuyu-Afyon hattının inşası ihtiyaç duyulan demiryolu hatları olarak belirlenmiştir²⁵⁵. Aynı zamanda limanlar demiryolu programının bir uzantısı olarak ele

alınmış programın 2. kademesinde Antalya Limanı'nın yapılması öngörülmüştür²⁵⁶.

Zira demiryolları, limanlar ve karayollarının bir bütünlük arzemesi, gerek ulaşım gerekse ekonomik hayatın canlanmasında katkı sağlayacağı gibi üretim alanları ile kentleri birbirine yaklaştıracak ve yeni pazarlar ortaya çıkaracaktır. Bir başka önemli husus ise güvenlik ve askeri stratejidir. Ulaşım yollarının birbirine paralel gelişimi ordunun ihtiyaç duyulan, mıntıka-ya sevk ve idaresini de kolaylaştıracaktır.

Netice itibarıyla 1923 yılı Umur-u Nafia Programı hazırlandığında henüz Ankara başkent olmamış ve Cumhuriyet ilan edilmemişti. Dolayısıyla Cumhuriyet'in ilanından sonra Umur-u Nafia Programı'nın benimsediği yabancı sermayeye dayanılarak demiryolu yapma ilkesi terkedilmiştir. Ayrıca Ankara'nın başkent seçilmesi sonrasında önerilen demiryolu şeması da anlamını kaybetmesinden dolayı hazırlanan program 1924 yılı başında uygulanabilirliğini yitirmişti²⁵⁷.

Bu gelişmelerin ışığında Afyon-Antalya demiryolu hattının inşası projesine bir müddet ara verildi. Ancak 1927 yılında bahsi geçen hatla ilgili bazı çalışmalar yapıldığı anlaşılmaktadır. Buna göre, Afyon-Antalya arasında yapımı tasarlanan demiryolu hattı için Aydın Demiryolu Şirketi'yle yapılan görüşmeler neticesinde bahis konusu olan hattın Afyon-Sandıklı ve Burdur-Antalya kısımları ile Antalya limanının inşasının Aydın Demiryolu Şirketi'nin yararına uygun bulunmadığından yalnız Burdur-Baladız-Dinar-Sandıklı kısmının yapılabileceği üzerinde düşünülmüş ve bu kısmın imtiyaz suretiyle inşa edilmesi daha faydalı bulunmuştur. Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti'nin görüşleri üzerine de önemli bir askeri öneme sahip olan Afyon-Sandıklı arasındaki kısmın tarafımızdan inşasını sağlayacak başka bir çare bulunmak üzere adı geçen şirketin inşasına onay verdiği kısım olan Burdur-Baladız-Dinar-Sandıklı kesimi hakkında gerekli murahhası ile müzakereye girilmesi için izin verilmesi Nafia Vekaleti'nin tezkeresiyle teklif edilmiş buna karşılık İcra Vekilleri Heyeti'nin 29 Haziran 1927 tarihli toplantısında Nafia Vekaletinin önerdiği teklifin görüşülmesi uygun görülmüştür²⁵⁸.

1927 yılında gerçekleştirilen bu çalışmalara rağmen proje tasarısının henüz yeterince olgunlaşmadığı anlaşılmaktadır. Zira şirketin Burdur-Baladız-Dinar-Sandıklı kısmını yapabileceği düşünülmüştür. Ayrıca Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti'nin görüş bildirilmesi üzerine de askeri ve stratejik öneme sahip Afyon-Sandıklı arasındaki kısmın tarafımızdan yapılmasını sağlayacak şartların oluşturulması belirtilmiştir.

256- İlhan Tekeli, S.İlkin; **a.g.m.**, s.1656.

257- İlhan Tekeli, S.İlkin; **a.g.m.**, s.1660.

258- Cumhuriyet Arşivi, "Afyon-Antalya Arasında Yapımı Tasarlanan Demiryolu İnşası", 030 18 01 025 413.

245- * Okutman, Akdeniz Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Araştırma Merkezi Müdürlüğü

246- Muhammet Güçlü, XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Antalya, ATSO, Antalya 1997, s.6.

247- Güçlü; **a.g.e.**, s.6.

248- Güçlü; **a.g.e.**, s.6.

249- Güçlü; **a.g.e.**, s.6.

250- Güçlü; **a.g.e.**, s.6.

251- Güçlü; **a.g.e.**, s.6.

252- Güçlü; **a.g.e.**, s.6.

253- Erdilek Neşe; "Hükümetler ve Programları" Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, İletişim Yay., İstanbul 1985, s.969.

254- İlhan Tekeli, S.İlkin; "1923 Tarihli Umur-ı Nafia Programı", **IX T.T.K.**, Ankara: 21-25 Eylül 1986, T.T.K., Ankara, C. 3, 1989, s.1657.

255- İlhan Tekeli, S.İlkin; **a.g.m.**, s.1654.

Bu durum bize gösteriyor ki Afyon-Antalya hattının inşa projesinin daha kapsamlı bir şekilde ele alınması ancak 1930'lu yıllarda gerçekleşecektir²⁵⁹.

1-1930'lu Yıllarda Antalya ve Demiryolu Projesi

Şehrin ekonomisi Osmanlı Devleti dönemi'nde hububat, hayvancılık ve kısmen ticarete dayanmaktaydı²⁶⁰. Cumhuriyet döneminde ise Antalya'da üretime narenciye, sebzeçilik ve sanayi ürünleri üretimi de katıldı²⁶¹. Çeşitli kolları fabrikalar açıldı. Fabrikaların kurulması ve işletilmesinde 1928 yılında faaliyete geçen elektrik santralinin önemli katkıları mevcuttur.²⁶² Ayrıca hammadde olarak çeltik ve pamuk üretilmesi fabrikaların sayısının artmasında önemli bir faktördür.²⁶³ Bunun yanında narenciye, sebzeçilik ve çiçekçilik şehrin iktisadi hayatında giderek önemli bir yer tutmaya başlamıştır²⁶⁴.

1929 yılında Antalya'nın yurt içi ihracatı 2.443.037 TL. sına yurt dışı ihracatı ise 623.612 TL.sına ulaşmıştır²⁶⁵.

Bu ihracat rakamlarından anlaşıldığı üzere ürünlerin büyük bir kısmı ülkemizin diğer bölgelerine satılmakta idi. Yurt dışına ihracat ise liman vasıtasıyla gerçekleştirilmekteydi. Zira toprak, zirai açıdan verimli ve dolayısıyla mahsul boldu. Ticaretin giderek canlanması önemli bir konuyu yeniden gündeme getirecekti. Bu Afyon-Antalya demiryolu projesiydi.

Bu projenin yeniden ele alınması 1933 yılında gerçekleşecektir. Proje TBMM'nde 4 Mart 1933 tarihinde "Afyon Karahisar-Antalya demiryolunun inşası" konusu İcra Vekilleri Heyeti'nin toplantısında görüşülerek meclise sunulması kararlaştırılmış; Başvekil İsmet Paşa tarafından Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı'na arz edilmiştir²⁶⁶.

Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne sunulan kanun tasarısının gerekçesi şu şekilde belirtilmekteydi:

"Akdeniz'in önemli limanlarından birini teşkil eden Antalya'nın İç Anadolu demiryollarına bağlanması temin edilerek gerek bu limanın gerekse çevresinin gelişmesine hizmet etmesi sağlanacaktır. Böylece Anadolu'nun mamul ürünleri ve mahsulleri mümkün mertebe yakın yollarla sınırlara kadar ulaşımını sağlamak diğer taraftan ise Aydın demiryolunu da devlet demiryollarına bağlamak suretiyle memlekete te-

min edeceği istifadeyi arttırmak amacı hedef alınmıştır. Bu suretle Afyon Karahisar'dan veya bunun civarında Eskişehir-Afyon-Konya hattı üzerinde uygun görülecek bir noktadan başlanmak istenmektedir. Yapılacak etüdlere göre Aydın demiryolunu Karakuyu civarlarında kesecek veya bu demiryolunun bir kısmından istifade edilmek suretiyle Antalya'da son bulacak normal genişlikte bir demiryolu hazırlanan kanun tasarısına ek olarak arz edilmiştir²⁶⁷.

İnşa edilecek hattın uzunluğu takriben 325 km. olarak tahmin edilmiş olup geçeceği arazinin derecesine göre ray vb. malzemeler dahil olmak üzere inşaat bedeli 25.000.000 TL. olarak tahmin edilmiştir²⁶⁸.

Kanunun 1. maddesinde bu miktar tahsisatın harcanmasına izin verilmesi ve inşaatın 4 sene süresince tamamlanmasının sağlanması, inşaatın kesintiye uğramayarak düzenli bir seyirle devamını sağlamak üzere de ileri ki seneleri kapsayan resmi sözleşme yapılmasına izin verilmesi konusunda hükümler yer almıştır²⁶⁹.

Kanunun 2. maddesinde ise inşaatın yapılması için gereken tahsisatın her sene Nafia bütçesine konulduğu ve bunun içinde bütçeden gerekli kaynağın ayrıldığı belirtilmiştir²⁷⁰.

Bu inşaatla ilgili paranın ancak borç alınarak karşılanmasının uygun olabileceği Maliye Vekilliği'nce düşünülmüştür. Aynı zamanda kanun tasarısına dayanılarak oluşturulan Nafia Encümeni mazbatasında ise Afyon-Antalya demiryolunun yapılması hakkında başbakanlıktan gönderilen 11.3.1933 tarih ve 1770 sayılı yasa önerisiyle Nafia ve Maliye Vekillerinin katılımıyla durumun müzakere edildiğini ve neticesinde memleketimizin önemli bir bölgesinin başka bölgelerimize karadan bağlanmasıyla ilgili hattın sağlayacağı yararlar ifade edilmiştir. Bununla beraber demiryolu hattının nüfusu yoğun olan merkezlerden geçmesinin hem halkımızın kullanımı açısından hem de demiryolu masraflarının ekonomik hale getirilmesinde önem arz edecektir. Antalya ve civarından yolcu ve ürün sevkiyatının kolayca sağlanması ve ticari açıdan yarar sağlaması açısından Antalya demiryolunun birleştiği nokta önemli bir ticaret şehri olan Afyon Karahisar olacaktır²⁷¹.

Bu suretle Afyon Karahisar'dan başlayarak Antalya'ya ulaştırılacak en çok 4 senede inşa edilecek olan normal genişlikte bir demiryolu inşası için 25.000.000 liranın ayrılmasına karar verilmiştir²⁷².

Oluşturulan bu yasa önerisinin TBMM'ye sunulması 13 Mart 1933 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde kamuoyuna şu şekilde duyurulmuştur; Afyon Karahisar-

259- Aynı belge.

260- Güçlü; **a.g.e.**, s.110.

261- Güçlü; **a.g.e.**, s.110.

262- Güçlü; **a.g.e.**, s.110.

263- Güçlü; **a.g.e.**, s.110.

264- Güçlü; **a.g.e.**, s.110.

265- Güçlü; **a.g.e.**, s.110.

266- Afyon Karahisar-Antalya demiryolunun inşası hakkında 1/540 numaralı kanun layihası ve Nafia ve Bütçe encümenleri mazbataları sıra no:103.

267- Aynı belge.

268- Aynı belge.

269- Aynı belge.

270- Aynı belge.

271- Aynı eser, s.2.

272- Aynı eser, s.2.

Antalya hattının inşası için bir yasa tasarısı hazırlanmıştır. Hükümet bu yasa önerisinde hattın 4 sene de bitirilmek suretiyle inşası için 25.000.000 TL. sarfına yetki istemektedir. Aynı zamanda inşası yapılacak olan bu hat Afyon'dan başlayacak Aydın demiryolunun 391. km.sindeki Karakuyu mevkiinde keserek, bu suretle hattın belli bir kısmından da istifade edilmek suretiyle Antalya'ya ulaşacaktır²⁷³.

Antalya limanını iç bölgelere bağlayacak bu hat ticari ve askeri açıdan önemli yatırım olması münasebetiyle basında da yankı uyandırmıştır.

TBMM'nde 1 Nisan 1933 tarihinde yasa önerisinin görüşülmesine başlandı. Bu görüşmeler esnasında milletvekilleri projenin önemini ve gerekçelerini belirten açıklamalarda bulunmuşlardır.

Nafia Vekili Hilmi Bey Meclis görüşmelerinde söz alarak Afyon-Antalya demiryolu hattının gerek etüdü ve gerek inşasının mevsim açısından çok uygun olduğunu bu sebeple derhal işe başlayabilmek için yetki istediğini ifade etmiştir²⁷⁴.

Antalya milletvekili Rasih Bey görüşmeler esnasında söz alarak; Cumhuriyet merkezimizi Afyon'la, Antalya ile bu hattın geçtiği sahadaki büyük vilayetlerimizden beş altısını bağlamış olacağını Türkiyemizin Afrika'ya, Avrupa'ya en yakın bir hatla daha bağlamış olduğunu yalnız bu kadar da değil, aynı zamanda Anadolu'muzun kuru yaylalarından susuz, yemsiz, ot-suz hayvanlarıyla kalan insanlarımıza daha yararlı sahaların açıldığını belirtmiştir²⁷⁵.

Bu hatla büyük başvekilimizin bahsettikleri gibi imparatorluğun son derece ihmal ettiği Muğla-Antalya sahillerinin çok değerli olan verimlerini Cumhuriyetin bir daha kıymetlendirdiğini ve bir daha onu milletine takdim ettiğini ifade etmiştir.

Kocaeli Vekili Sırrı Bey söz alarak; Antalya'nın Anadolu'nun güneyinde en işlek bir iskele ve aynı zamanda canlı bir hinterlanda sahip olduğunu belirtmiş, bununla beraber bu kadar canlı bir bölgeyi, orta bölgeye bağlamak için lazım olan bu demiryolunun şimdiye kadar yapılmamasının bir ihmal olduğunu ifade etmiştir.

Denizli Milletvekili Emin Aslan Bey ise görüşmeler esnasında; Bu yasanın kabulüyle Cumhuriyet idareimizin demiryolu siyasetine bir şeref sayfası daha ilave edildiğini, bu suretle demiryolu hattının yalnız Antalya ve çevresini ekonomik olarak geliştirmekle kalmayıp, batı vilayetlerimizden 7-8 ilin arasından geçecek olan bu hatla Denizli, Aydın, Isparta ve Burdur'un ürünlerini Anadolu'nun içlerine taşıyacak dolayısıyla ürünlerde ucuzluk baş göstereceğini ve Afyon Karahisar-Antalya demiryolu hattının askeri önemin-

den çok iktisadi öneme haiz olduğunu vurgulamıştır.

Denizli Milletvekili Müfit Bey konuya binaen şu hususları belirtmiştir; Bundan 7-8 sene evvel 8 günde Kayseri'ye, 12-13 günde Sivas'a gidildiğini 22 günde Elâziz'e ulaşıldığı zamanlar bulunduğunu, demiryolu siyasetinin bilhassa dünya buhranı ve sıkıntısı içerisinde hükümetimizin gayretli çalışmalarıyla yapıldığını, ecnebilerin bu durumu hayretle karşıladığını, bu suretle demiryolu siyasetinden dolayı başvekil İsmet Paşa'yı tebrik ettiğini ifade etmiştir.

İzmir milletvekili Kamil Bey ise Antalya'nın memleketimiz için bir ihracat iskelesi olacağı dolayısıyla Afyon-Antalya demiryolu hattının yapılmasında memleketin emniyet ve ticari itibarıyla çok büyük faydası olduğunu ifade etmiştir.

Netice itibarıyla Afyon-Antalya demiryolu hattının inşasına dair hazırlanan kanun tasarısıyla ilgili yapılan görüşmelerde söz alan mebuslar bu hattın sağlayacağı iktisadi ve askeri faydaların üzerinde durmuş ve kanunun kabul edilmesi yönünde görüş bildirmişlerdir. Böylelikle 1 Nisan 1933 tarihinde TBMM Meclis Genel Kurulu'ndaki oylamayla 317 mebustan 195 i katılmış ve tamamen kabul oyuyla kanun tasarısı yasalaşmıştır.

TBMM'de 1 Nisan 1933 tarihinde kabul edilen kanun 4 Nisan 1933 tarihinde resmi gazetede yayınlanmıştır. Kanunda "Afyon Karahisar'dan başlayarak Antalya'ya ve en çok 4 senede tamamlanması istenilen demiryolu inşası için 25.000.000 TL' nin sarfına ve gelecek seneler içinde resmi sözleşme yapılması için gerekli izin bu kanun tarafından verilmiştir.

Artık kanunun da yayınlanmasıyla beraber projenin gerçekleştirilmesi için gerekli çalışmalar fiilen başlayacaktır. Böylece Cumhuriyet, Afyon'u Antalya Limanı'na bağlayarak yeni hedeflerini gerçekleştirmiş olacaktır.

2- Afyon-Antalya Demiryolu Hattı Temel Atma Töreni

Afyon, Antalya, Burdur, Isparta ve çevresini yakan ilgilendiren ve kalkınmalarını sağlayacak olan bu demiryolu projesinin gerçekleşmesi için ilk önemli adım atılacağı gün gelmişti. Afyon-Antalya demiryolu hattının temel atma törenini gerçekleştirmek üzere Nafia Müsteşarı Arif Bey'in başkanlığında Devlet Demiryolları Umum Müdürü İbrahim Kemal Bey, Başmüfettiş Şefik Bey, Hareket Dairesi Reis-i Muavini Cemal Beyler ile Müteahhit Nuri Bey, birçok mühendis, Antalya Mebusu Ali Haydar Bey, Burdur Mebusu Mustafa Şeref Beyler 27 Ağustos 1934 günü 12.00'de Ankara'dan Afyon'a hareket ederek bu anlamlı törende yer almak istemişlerdir.²⁷⁶

276- 27 Ağustos 1934 Cumhuriyet Gazetesi "Afyon-Antalya Demiryolu", s.1.

273- Cumhuriyet, 13 Mart 1933, s.1.

274- TBMM Zabıt Ceridesi, c. 14, İ:2, s. 14.

275- Aynı eser s.14.

Aynı zamanda bu törene katılmak üzere Antalya mebusları, Halkevleri mümessilleri ve bir çok kimseler kalabalık bir heyet halinde Antalya'dan Afyon'a hareket etmişlerdir²⁷⁷.

Bu demiryolu hattının temel atma töreni 28 Ağustos 1934 günü Afyon, Burdur, Isparta ve Antalya halkı ve yetkililerinin sevinç tezahüratları altında gerçekleştirilmiştir. Nafia Müsteşarı Arif Bey'in başkanlık ettiği bu merasimde Antalya mebusları Rasih Bey, Numan Bey ve Haydar Bey hazır bulunmuştur²⁷⁸.

Burdur Mebusu Mustafa Şeref Bey "bu yatırımda gözetilen amacın büyük önemi"nden bahseden bir konuşma yapmıştır. Ardından Afyon Mebusu Ziya Nuri Paşa, Afyon Lisesi Müdürü Sami Bey de birer konuşma yapmışlardır²⁷⁹.

Isparta Mebusları Mükerrerem Hafız Bey, Emir Kemal Bey, Turan Bey, Hüseyin Hüsnü Bey, Afyon mebusları olan İzzet Bey, Ulvi Kara Osman Bey, İzzet Haydar Bey ve Ziya Nuri Paşa hazır bulunmuşlar, 16:45'de Afyon istasyonundan hareket eden hususi bir tren, heyeti törenin yapılacağı eski İzmir İstasyonu'na götürmüştür. Orada toplanan halk, başta bando olmak üzere bir askeri müfreze, Müsteşar Arif Bey'i ve heyeti selamlamıştır. Bundan sonra coşkulu tezahürat altında Afyon-Antalya hattının temel atma merasimi yapılmıştır²⁸⁰.

Tören esnasında heyecanlı bir konuşma yapan Nafia Müsteşarı Arif Bey, temel atma merasimine Nafia Vekili Ali Bey'in kendisini görevlendirdiğini dolayısıyla bu görevden duyduğu sevinci ifade etmiştir. Buna ilaveten demiryolu hattının 40. km. ye kadar olan kısmının birkaç güne kadar ihale edileceğini ve ilk aşamalar olan Burdur-Isparta kısımlarının ihalelerinin de birbirini takiben çıkarılacağını müjdelemiştir. Yüce Önder Atatürk'ün rehberliğiyle bu işin de başarılabileceğini ve demiryolu siyasetinden dolayı Başvekil ismet Paşa'yı da hürmetle anmıştır²⁸¹.

Afyon-Antalya hattıyla demiryolu şebekemizin 300 km. daha uzayacağını, hattın inşa masrafının 21 milyon TL. olarak tahmin edildiğini ve bu hattın 4 vilayeti birleştireceğini ifade etmiştir.

Arif Bey, 1 milyona yakın nüfusu olan Afyon-Antalya-Burdur-Isparta vilayetlerinin ekonomik olarak önem kazanacağını, demiryolu işletmesinin memleketin birliğini temin etmek, halkı birbiriyle kaynaştırmak ve iktisadi seviyesini yükseltmek için ihtiyaca ve yerine göre en uygun yöntemlerle masrafları karşılamak için tarifeli seferler düzenlemek gerektiğini belirtmiştir²⁸². Son zamanlarda, demiryolu alanında id-

re birliğinin temini için İzmir-Kasaba hattının devlet demiryolları şebekesine katılması dolayısıyla tarifeler üzerinde alınan önlemlerin yararlı olduğunu, Afyon-Antalya hattının başlangıcının bu istasyonda seçilmesinin anlamının büyük olduğu, zira yıllardan beri Anadolu hatlarından İzmir demiryollarına geçmenin zorluğunu ancak idare birliği sayesinde bu gibi engellerin ortadan kalktığını, tarifelerde ise yolculara gösterilen kolaylıklar sayesinde halkımızın istasyonlarda birikmesinin önüne geçildiğini ifade etmiştir²⁸³.

Arif Bey sözlerini törende bulunan hükümet, ordu ve halka teşekkürleriyle bitirmiş; akabinde Antalya Mebusu Rasih Bey de bir konuşma yaparak üretim şehri olan Antalya'nın demiryolu sayesinde kavuşacağı fırsatları değerlendirmişti²⁸⁴.

Bu suretle açılış töreninde yapılan konuşmalar; Afyon-Antalya hattının geçeceği güzergah üzerinde bulunan vilayetlerin ekonomik açıdan önemli kazançlar elde edeceği belirtilmiştir. Ayrıca askeri açıdan sağlayacağı güvenliğin yanında yolcu taşımacılığı sayesinde de yurttaşlarımıza daha kısa sürede seyahat imkanının sunulacağı hususlarına değinilmiştir.

3-Afyon-Antalya Demiryolu Hattı'nın İnşası İçin Bazı Kararnameler

Bu süreçte çıkarılan bazı kararnameler vasıtasıyla hattın inşası ile bir dizi işlemler sağlam esaslara bağlanmaya çalışılmıştır.

5.8.1934 tarihindeki kararnamede Afyon-Antalya hattının inşası için 1934 senesinde; 2.150.000 TL. tahsis edilerek demiryolu malzemesi ile vagon ve lokomotifler bedeline ve geri kalanı da memur ve müstahdemlerin ücret ve masraflarıyla her türlü inşaat işlerine ait olmak üzere (6.611.555 lira) harcanması gerektiği bildirilmiştir.

Bu hatların inşasına tahsis edilecek olan paranın yarısı 1934 ve yarısı 1935 senesinde sarf edilmek üzere, 8 milyon liradan ibaret bulunduğu, gerekli tahsisatın sağlanması ve çalıştırılacak memur ve müstahdemler ile nakliye araçlarının sağlanması kabul edilmiştir²⁸⁵.

12.11.1934 tarihindeki kararname de; Afyon-Burdur ve Filyos Ereğli Demiryollarının yapılması için satın alınacak 11.000.000 TL.lik yol malzemesi, vagon, lokomotif ve elektrik levazım hakkında Alman Sanayi Konsorsiyumu ile görüşülmesi ve Devlet Demiryolları inşaatına ait artırma-eksiltme talimatnamesi gereğince taahhütler için % 10 nisbetinde teminat verilmesi yönünde mukavele yapılması için Nafia Vekilliğine yetki verilmesi kararlaştırılmıştır²⁸⁶.

277- aynı yer.

278- 29 Ağustos 1934 Cumhuriyet Gazetesi "Afyon-Antalya Demiryolu", s.1-6.

279- Aynı yer.

280- Aynı yer

281- Aynı yer.

282- Aynı yer.

283- Aynı yer.

284- Aynı yer.

285- Cumhuriyet Arşivi "Kanunname" 030.18.01.02.47 55.5.

286- Cumhuriyet Arşivi "Kanunname" 030.12.01.02.49.76.14.

Öte yandan 11.2.1935 tarihli kararnamede ise, Avusturya tebaasından mühendis Bezic, Şitehelm ve Davit'in Afyon-Antalya hattı demiryolu inşaat kısmı mühendisliklerinde çalıştırılmalarına izin verilmesi konusu esasa bağlanmıştır²⁸⁷.

24.2.1935 tarihli kararnamede; Aral İnşaat Şirketi tarafından Afyon-Antalya hattı inşasında kullanılmak ve izin sonunda geldiği yere gönderilmek şartıyla getirilecek olan 2 adet ekskavatör cihazlarının Güm-rük Tarife Kanunu'nun 5.Maddesinin 17. Fıkrasına göre memlekete sokulmasına izin verilmiştir²⁸⁸.

24.6.1935 tarihli kararnamede; ücretleri, Umu-mi Muvazene Kanunu'nun 28. maddesine göre hasıl olacak paradan verilmek suretiyle Afyon-Antalya ve Filyos Ereğli demiryollarında kullanılacak memur ve müstahdemlerle, nakliye vasıtalarına ait ilişik kadroların 1 Haziran 1935 tarihinden geçerli olmak kaydıyla tasdiki onaylanmıştır²⁸⁹.

14.1.1936 tarihli kararnamede ise; Afyon-Antalya demiryolu hattı üzerindeki 2. ve 5. tünellerde görülen heyelan tehlikesinin ortadan kaldırılması ve alınacak tertibatın tespiti için yerinde incelemelerde bulunmak üzere oluşturulan komisyona uzmanlığından yararlanılmak üzere katılan mühendis mektebi profesör-lerinden "Meissner"e 2339 sayılı kanunun 2. madde-sinin son fıkrası hükmüne göre esas görevinin dışın-da olan bu iş için yaptığı zaruri masraflara karşılık 200 lira verilmesinin İcra Vekilleri Heyeti tarafından onay-lanmıştır²⁹⁰.

Yukarıda ifade ettiğim üzere bu demiryolu hattı-nın inşası projesi 28 Ağustos 1934 tarihinden itibaren Burdur'a kadar ilerleyebilmiştir. 27.9.1936 tarihinde Nafia Vekili olan Ali Çetinkaya'nın "Başvekalet" başlı-ğıyla yazdığı yazıda şu hususları belirtmiştir:

Afyon-Antalya demiryolu hattının Baladız'dan sonraki 24 km.lik kısmı ile Burdur İstasyonu'nun 1.10.1936 gününden itibaren yolcu ve her türlü eşya nakliyatına açılacağını ve Baladız'da ana hat trenleriyle buluşarak Burdur'un bütün şebeke irtibatını temin etmek üzere Burdur-Baladız arasında gündelik mun-tazam çeşitli trenler işletileceğini arz etmiştir²⁹¹.

4-Hattın Tamamlanması İçin Yapılan Yeni Girişimler

1 Nisan 1933 tarihinde yasallaşan Afyon-Antalya Demiryolu Hattı projesinin ilk adımı olarak 28 Ağustos 1934 tarihinde temel atma töreni Afyon'da gerçekleştirilmiştir. Akabinde süratle Burdur'a kadar demiryo-lu hattının inşası tamamlanmış ve Ekim 1936 tarih-in-

de Burdur İstasyonu işletmeye açılmıştır. Böylece pro-jenin 136 km.lik kısmı tamamlanmış oluyordu. Şimdi Burdur'dan sonraki kısımların inşasının başlaması ge-rekiyordu. Bunun için Burdur-Korkuteli arası demiryo-lu hattının yapılabilmesi için resmi anlamda yeni çalış-malara ihtiyaç duyulmuştur.

Maliye Vekili tarafından 6.6.1939 tarihinde "Başvekalet" yazılan resmi yazıda Nafia Vekaleti ma-kamından Maliyeye havale edilen 5.5.1939 tarih ve 5860/39/5476 sayılı tezkeresi ile ekli kanun tasarıla-rının tetkik edildiğini, Burdur-Korkuteli hattının inşası için en geç 4 senede 8 milyon TL. nin sarfı için izin verilmesinin talep olunduğu belirtilmekte ancak De-miryolu inşasının fevkalade tahsisat programına Burdur-Korkuteli hattının inşası için ayrıca tahsisat ya-pılmasına imkan bulunmadığından, kanun tasarısının BMM'ne sevkinin ertelenmesinin zaruri görüldüğü ifa-de edilmiştir²⁹².

Maliye Vekaleti Burdur-Korkuteli arasında demir-yolu hattının yapılması için gerekli kaynağın bulun-madığını belirtmiş böylece kanun tasarısının Meclise sevkinin ertelenmesi konusunda görüş bildirilmiştir.

Maliye Vekaleti'nin bu görüşüne esas teşkil ede-cek Nafia Vekaleti'nin talepleri neler olmuştur? Döne-min Nafia Vekili olan Ali Fuad Cebesoy'un "Başvekalet Makamına" yazdığı yazıda şu ifadelerle yer verilmiştir;

4.4.1933 tarihinde yayınlanan 2134 sayılı kanun gereğince inşasına başlayan Afyon-Antalya hattının Afyon'dan Karakuyu istasyonuna kadar olan 112 ve Baladız'dan Burdur'a kadar da 24 km. olan ve toplam 136 km.lik kısmı tamamlanmış olup 1935 senesi için-de işletmeye açılmış ise de Burdur'dan ilerisinin inşası-na tahsisatı olmadığı için, henüz başlanamadığı ifade edilmiştir. Halbuki bu hattın bilhassa Burdur ile Korku-teli arasındaki kısmının inşasına bir an evvel başlan-ması lüzumlu görülmüştür.

Daha önce arz edilmiş olan 2134 sayılı kanunla tes-pit edilmiş olan 4 senelik müddeti de geçmiş bulundu-ğundan 14.4.1938 tarih ve 5760/5405 numaralı tezke-re ile ve hususi kalem 6/3294 numaralı tezkereleriyle iade buyurulan kanun projeleri meyanında bulunan Burdur-Antalya hattının inşasına dair olan kanun proje-si Burdur-Korkuteli kısmına ait olarak düzenlenmiş olup yeniden hazırlanan kanun projesi ile mucip sebepler la-yihasıyla birlikte takdim edildiği ifade edilmiştir²⁹³.

Yazının ilişiginde beyan edilen mucip sebepler la-yihasında ise; 4.4.1933 tarihinde yayınlanan 2134 sa-yılı kanun gereğince inşasına başlanan Afyon-Antalya hattının Afyon'dan Karakuyu İstasyonuna kadar olan 112 km ve Baladız'dan Burdur'a kadar olan 24 km yani toplam 136 km.lik kısmı tamamlanmış olup 1935 se-nesi içinde işletmeye açılmış ise de müteakip seneler,

287- Cumhuriyet Arşivi "Kanunname" 030.18.01.02.51.9.14.

288- Cumhuriyet Arşivi "Kanunname" 030.18.01.02.52.12.18.

289- Cumhuriyet Arşivi "Kanunname" 030..18.01.02.56.54.4.

290- Cumhuriyet Arşivi "Kanunname" 030.18.01.02.61.3.7.

291- Cumhuriyet Arşivi "Baladız-Burdur Demiryolu Kısmı" 030.10.153.76.28.

292- Cumhuriyet Arşivi "Burdur-Korkuteli Hattı" 030.10.151.724.

293- Cumhuriyet Arşivi "Burdur-Korkuteli Hattı" 030.10.151.72.4.

bütçesine gereken tahsisat konmadığı için Burdur ile Antalya arasının inşasına henüz başlanamayarak yalnız etüdü yaptırılabilmiş ve 1933 yılında yayınlanan 2134 sayılı kanunun müddeti geçmiştir.

Burdur-Antalya hattının Burdur'dan Korkuteli'ne kadar olan 108 km. lik kısım Tefenni, Zivit, Elmalı gibi verimli bölgelere yakın geçmesi ve Korkuteli gibi mühim bir merkeze ulaşması itibarıyla iktisadi ve 8 milyon TL. sarfıyla inşasının mümkün olduğu, ancak Korkuteli ile Antalya arasındaki 76 km.lik kısmın dağlık ve çok engebeli olduğu, bu nedenle 10 milyon liraya malolacağı ifade edilmiştir²⁹⁴. Buna ilaveten Genelkurmay Başkanlığı'nın da bir suretinin ilişkide bulunan tezkeresinde Burdur-Antalya hattının inşasına ihtiyaç göstermekte olduğunu ve bilhassa Burdur-Korkuteli kısmının inşasına bir an evvel başlamasını talep etmektedir.

Adı geçen Burdur-Korkuteli kısmının inşası hakkında bir kanun projesi hazırlanarak ekte takdim edildiği ifade edilmiştir.

Bu suretle uzunluğu 108 km.den ibaret bulunan bu kısmın bu defa hazırlanan kanun projesinde de inşaat müddeti 4 sene olarak gösterilmiştir²⁹⁵.

Konuyla ilgili olarak Genelkurmay Başkanlığı'nın 11.4.1938 tarihinde Nafia Vekaleti'ne yazdığı yazıda ise şu hususlar yer almıştır:

Burdur-Antalya hattının yapılmasının Cumhuriyet hükümetimizin takip etmekte olduğu demiryolu siyasetinin ilk safhası olduğu, Sivas-Erzurum hattının tamamlanmasından sonra yapılması evvelce kararlaştırılmış olan bu hattın iktisadi faydalardan başka askeri nakliyat bakımından da ihtiyaç arz ettiği belirtilmiş olup bilhassa Burdur-Korkuteli kısmının inşasına şimdiden başlanması hususu Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak Paşa tarafından arz edilmiştir²⁹⁶.

Afyon-Antalya hattının tamamlanması için gerçekleştirilen yeni girişimlerde Burdur-Korkuteli hattı için gereken 8 milyon TL.nin sağlanması hususunda kaynak bulunamadığı dolayısıyla kanunun meclise sevkinin ertelenmesi Maliye Vekaleti tarafından ifade edilmiştir.

Diğer bir deyişle Afyon-Antalya hattının tamamlanamaması tamamen tahsisat problemidir. Özellikle Genel Kurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak Paşa'nın yazısı dikkatimizi çekmiştir. Bu yazıda Afyon-Antalya hattının Burdur-Korkuteli kısmının biran önce tamamlanması istenmiş bunun askeri ve ekonomik faydalar sağlayacağı bildirilmiştir. Çünkü ülkeyi bir ağ gibi demiryollarıyla örme düşüncesinde olan hükümet ulaşım yollarının birleştiği noktalardan birisi olan Afyon'u

Antalya Limanı'na bağlamak suretiyle ticari ve askeri açıdan önem arz eden bir girişimde bulunmuşlardır. Böylece ithalat ve ihracat ürünleri iç bölgelerden Antalya'ya gelerek buradan dış pazarlara gönderilecekti. Aynı zamanda Antalya'nın kendi mamulleri de yurdun değişik bölgelerinde alıcı bulabilecekti. Ancak burada diğer önemli husus da demiryolunun askeri alanda kazandırdığı stratejik avantajdır. Ordunun ikmal ve sevki için demiryolu her zaman önemli bir ulaşım yolu olmuştur. Çünkü mevsimlerin dezavantajından en az etkilenen ulaşım yolu demiryolu olmuştur. Bu sebepten dolayı demiryolu stratejik bir değer kazanmış ve ülkeler bu alanda inşa projelerini yapma karşılığında imtiyaz elde edebilmek için kıyasıya çıkar mücadelelerine girişmişlerdir.

Afyon-Antalya projesinde ise Burdur'a kadar süratle tamamlanan demiryolu hattı kaynak yetersizliği yüzünden Burdur-Korkuteli arası tamamlanamamıştır. Zaten 1 Nisan 1933 tarihinde Afyon-Antalya demiryolu projesinin yasal hale gelmesinden sonra Türkiye İş Bankası konuya ilişkin bir görüş bildirmiştir. Buna göre; Türkiye İş Bankası Umum Müdürlüğü tarafından 1 Ağustos 1933 günü Başvekalet Kalemi Mahsus Müdürlüğü Vedit Bey'e gönderilen yazıda Türkiye İş Bankası Şubeler Müdürü Fazıl Bey'in demiryollarına ilişkin muhtırası ekte sunulmuştur. Bu suretle Antalya hattı için tahmini bedelin umumi 20 milyon TL. ve malzeme sarfı olarak 5 milyon TL. olarak belirtilmiş olduğunu, buna istinaden gelecek seneler bütçelerine konulması planlanan tahsisatın bu işlerin yalnız inşaat ve levazım bedellerine bile kifayet etmeyeceği ifade edilmiştir²⁹⁷.

Böylece Cumhuriyet'in kurulan ilk ulusal bankası olan T.İş Bankası tarafından yasanın çıkmasından kısa bir süre sonra Afyon-Antalya demiryolu projesi için ayrılan kaynağın yeterli olamayacağı yönünde görüşlerini Başvekalete bildirmiştir.

Diğer bir deyişle "kaynak sorunu" bu projenin tamamlanamamasında temel teşkil etmiştir.

Günümüze yakın süreçlerde 1984 yılında Ortadoğu Teknik Üniversitesi tarafından yapılan fizibilite etüdünde Burdur-Antalya ve Isparta-Antalya koridorlarında tek hatlı ray döşemeli toplam uzunluğu 150 km. olan Burdur-Antalya hattının en ekonomik olduğu ve proje bünyesinde 39 adet tünel, 12 adet köprü, 670 menfez, 19 alt ve üst geçit, 5 adet istasyon tesisi yer almakta ve 1995 fiyatları ile maliyeti 18 trilyon TL. olarak tespit edilmiştir²⁹⁸.

Karar aşamasında olan Afyon-Antalya demiryolu projesi Yüce Önder Atatürk ve İsmet Paşa'nın gayret-

294- Cumhuriyet Arşivi "Mucip Sebepler Layihası" 030.10.151.72.4.

295- Cumhuriyet Arşivi "Mucip Sebepler Layihası" 030.10.151.72.4.

296- Cumhuriyet Arşivi "Burdur-Antalya" 030.10.151.72.4.

297- Cumhuriyet Arşivi, "Muhtıra", 1.8.1933 030.10.147.48.20, s.1-2.

298- Antalya Valiliği-Akdeniz Üniversitesi: Antalya'nın Ulusal Demiryolu Ağına Başlanması, Kudret KANTEKİN; "D.H.L Genel Müdürlüğü'nün Devam Eden ve Tasarlanan Demiryolu Çalışmaları", s.69.

leriyle 1933 yılının zorluklarına rağmen başlanılmış ve ancak Burdur'a kadar gelebilmiştir. Ekonomik ve teknik imkansızlıklar Burdur-Antalya arasını tamamlanamamasına neden olmuştur. Günümüzde bu projenin hayata geçirilerek Antalya'mızın demiryolu ağına bağlanmasını ve böylece iç turizmin gelişmesi açısından da önemli bir katkı sağlayacağı düşüncesindeyiz.

KAYNAKÇA

- Afyon Karahisar- Antalya Demiryolunun İnşası Hakkında 1/540 Numaralı Kanun Layihası ve Nafia ve Bütçe Encümenleri Mazbataları sıra no:103.
- Cumhuriyet Arşivi " Afyon-Antalya Arasında Yapımı Tasarlanan Demiryolu İnşası" 03 018 01 025 413.
- Cumhuriyet Arşivi "Kanunname" 030.18.01.02.47.55.
- Cumhuriyet Arşivi "Kanunname" 030.18.01.02.51.9.14.
- Cumhuriyet Arşivi "Kanunname" 030.18.01.02.52.12.8.
- Cumhuriyet Arşivi "Kanunname" 030.18.01.02.56.54.4.
- Cumhuriyet Arşivi "Kanunname" 030.18.01.02.61.3.7.
- Cumhuriyet Arşivi "Baladız- Burdur Demiryolu Kısımı" 030.10.153.76.28.
- Cumhuriyet Arşivi "Burdur-Korkuteli Hattı" 030.10.151.72.4.
- Cumhuriyet Arşivi "Mucib Sebepler Layihası" 030.10.151.72.4.
- Cumhuriyet Arşivi "Burdur-Antalya" 030.10.151.72.4.
- Cumhuriyet Arşivi "Muhtıra" 030.10.147.48.20.
- T.B.M.M Zabıt Ceridesi C.14, i:2.
- Düstur (Teşrinisani 1932-Teşrinievvel 1933), C.14.
- ERBİLEK Neşe, "Hükümetler ve Programları", Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi.
- GÜÇLÜ Muhammet, XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Antalya, Antalya 1997.
- KANTEKİN Kudret, "D.H.L. Genel Müdürlüğünün Devam Eden ve Tasarlanan Demiryolu Çalışmaları", Antalya Valiliği- Akdeniz Üniversitesi: Antalya'nın Ulusal Demiryolu Ağına Başlanması Panel Bildirileri, Antalya 1995.
- KURUÇ Bilsay, Mustafa Kemal Döneminde Ekonomi, Ankara 1987.
- ONUR Ahmet; Türk Demiryolları Tarihi, (1860-1953), İstanbul 1953.
- SERİN Necdet, Türkiye'nin Sanayileşmesi, Ankara 1963.
- T.C.D.D. İstatistik Yıllığı, 1995-1999, Ankara 1996.
- TEKELİ İlhan-Selim İLKİN, "Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi", Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi.
- TEKELİ İlhan-Selim İLKİN, "1923 Tarihli Umur-ı Nafia Programı", IX. TTK. Ankara: 21-25 Eylül 1986, Ankara 1989, C.3.
- TEZEL Yahya, Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950), Ankara 1986.
- TURAN Şerafettin; Türk Devrim Tarihi, Ankara 1995, C.3.
- 13 Mart 1933 Cumhuriyet Gazetesi.
- 27 Ağustos 1934 Cumhuriyet Gazetesi "Afyon-Antalya Demiryolu".
- 29 Ağustos 1934 Cumhuriyet Gazetesi "Afyon-Antalya Demiryolu".



Kepezaltı-Meydan Hafif Tramvay Hattı. Foto: A. Kerim ATILGAN

4- BAYINDIRLIK ÇALIŞMALARI - SU

ANTALYA'DA AKARSU İSTİKŞAF SEFERBERLİĞİ

GENÇ CUMHURİYET'İN MÜHENDİSLERİ

1. Giriş

Galip BÜYÜKYILDIRIM ²⁹⁹

20 yıl görev yaptığım DSİ XIII. Bölge Müdürlüğü arşivlerindeki araştırmalarımızda, Antalya'da DSİ öncesi su işleri çalışmalarıyla ilgili pek çok yazışma, proje, rapor ve fotoğraf albümlerine ulaşıldı. Bu bilgi ve belgelerin yanısıra, tarihsel, teknik yayınlar üzerinde araştırmalara; kaynak kişilerle görüşmelere dayanarak **"Erken Cumhuriyet döneminde su mühendisliği ve mühendisleri"** konulu bir kitap yayına hazırlandı. Kitap henüz basılmadı; ancak aşağıda belirtilen nedenlerle bazı bilgileri şimdiden kenttaşlarımın bilgisine sunmakta yarar görüyorum.

1- Konu ile ilgili kişilerin büyük çoğunluğu bu gün yaşamda değiller. Onları tanıyanlar ve yakınları da giderek azalıyor. Şimdi yayınlanacak belge ve fotoğraflar daha birçok yeni bilgi ve belgenin ortaya çıkmasını sağlayabilir.

2- Son birkaç yıldır Türkiye'de erken Cumhuriyet döneminin başarılarını küçümsemek, görmezden gelmek, yok saymak moda oldu. Bu modanın bilinçli bilinçsiz izleyicileri TV açıkoturumlarında, gazete köşelerinde birbirleriyle yarışıyorlar. Genç Cumhuriyeti'nin en övünçlü işleri; örneğin **"anayurdun demir ağlar-la örülmesi"** bile eleştirilmekte, küçümsemekte, yanlış tanıtılmaktadırlar. Ülkemizde su işleri alanındaki kazanımların tümünün 1950 sonrasında, ABD yardımlarıyla gerçekleştiği gibi bir kanı ilgili çevrelerde yaygınlaştırılmış olmasına karşın gerçek şudur ki; Türkiye'de su işleri örgütlenmesi ve çalışmalarının başlangıcı 1925 yılıdır. Yol gösteren Cumhuriyet ülküsü ve mühendislerin bilinçli, bilgili, özverili çalışmalarıyla büyük başarılar elde edilmiş; DSİ'nin zemini o yıllarda hazırlanmıştır.

Genç Cumhuriyet'in az bilinen ama önemli başarılarından olan **"Akarsu İstikşaf Seferberliği"**nin Antalya cephesi, bu yazı kapsamında ana çizgileri ile sunulmuştur.

2. Cumhuriyet'in İlk Yılları ve Uygarlık Yolunda Adımlar

Cumhuriyetimizin ilk yıllarında ülke, su işleri bakımından da çok büyük yoksunluk ve gereksinimler içindedir. En başta bataklıklar, sıtma ve taşkınlar kitle-sel kırımlara yol açmaktadır. Ölüm-ler öylesine çoktur ki; Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki resmi raporlarda bir köy ya da kasaba tanıtılırken, durumun pek de kötü olmadığını belirtmek; okuyanlara biraz iyimserlik aşı-

lamak amacıyla, **"Doğumlar ölümlerden daha çoktur"** anlamında **"Tevellüt vefiyatın fevkindedir"** biçiminde bir deyim kullanılır.

Bataklıklar ve kontrolsüz taşkın suları tüm ülkede felaketler yaratırken, yaz sıcaklarında da halk susuz-luktan kıvrınmaktadır. Kentlerde sağlıklı içme suyu ve yakın çevrelerindeki bahçeler dışında bir tarımsal su-lamadan söz edilemez. Sularımızdan elektrik üretme-nin düşüncesi bile yoktur o yıllarda.

O dönemde su sorunlarına çözüm bulmaya yöne-lik olarak ne bir kamu örgütü, ne mühendis, ne tek-nik birikim ne de veriler vardı. Kendi ülkemizi, iklim ve coğrafyamızı; havzalarımızı, ırmaklarımızı, dere ve göl-lerimizi, ovalarımızı tanıımıyorduk.

Genç Cumhuriyet, su işleri alanında da hızlı ve köklü atılımlara girişmiş olup bu kapsamda 1940'lara değin yapılan işler genellikle **'Akarsu İstikşaf Sefer-berliği'** olarak anılır. 22 Temmuz 1925 tarihi, bu se-ferberliğin başlangıcı olarak kabul edilebilir. **Nafia Vekalet-i Celilesi'nce** (Bayındırlık Bakanlığı) *tanzim ve tevdi olunan "Su İdarelerinin Taksimat, Teşkilat ve Vezaifi (Görevleri) Hakkında Talimatname"*, İcra Ve-killeri Heyeti'nin (Bakanlar Kurulu) 22 Temmuz sene 341 tarihli içtimasında tasvip ve kabul edilip **Türkiye Reisi-cumhuru Gazi Mustafa Kemal, Başvekil İsmet ve 11 vekilin imzasıyla** yürürlüğe girmiştir.

3. Su İşleri Teşkilatının Kuruluşu ve Yapılan İşler

1925 Talimatnamesi **"Nafia Müdürüyet'i Umumisi'ne merbut olmak üzere"** on iki adet Su İş-leri Daire Müdürlüğü'nün kurulmasını öngörmüş-tür. 1926-28 yıllarında Anadolu'da görülen kuraklık ve kıtlıklar ve büyük **Atatürk'ün "Su işlerinin teşkila-tı, etütleri henüz başlangıcındadır. İktisadiyatımızın ana tedbirlerinden olan su işleri umumi idaresinin fenni kabiliyet ve kudreti, çok sağlam kurulmak la-zımdır."** sözlerinden sonra Daire Müdürlükleri kurul-maya başlanmış, 1929 yılında **"Sular Umum Müdür-lüğü"**, kurulmuştur. Bu Umum Müdürlük 1939 yılın-da **"Su İşleri Reisliği"**ne dönüştürülmüş; 1954 yılında **Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü** kurulmuştur.

DSİ öncesinde istikşaf yani; araştırma, inceleme, ölçme ve bunları yazıp çizip değerlendirme çalışmala-rı su işlerine damgasını vurmuş; ana öge olmuştur. Bu süreçte akarsularımızın havzaları, kaynakları, kolları, uzunlukları, hızları, eğimleri, debileri, taşkınları, çevre-lerindeki yağışlar, akışlar, buharlaşmalar, ölçülmüş, he-saplanmış; jeolojik yapı, ormanlar, tarım alanları, yol-lar, köprüler, değirmenler ve pek çok şey tarihte ilk kez olarak belirlenip haritalar üzerine işlenmiştir. Böylesi-ne uzun erimli çalışmalara vakit ve güç ayrılması; genç Cumhuriyet'in olaylara ne denli geniş ve geleceğe yö-nelik bir perspektiften baktığının; bilim, teknik, araş-



Foto 1. Genç Cumhuriyet'in Antalya'daki Su İşleri 3. Daire Müdür ve Mühendisleri (1933 ?)

Bu fotoğrafta görülenlerden Müdür Halil Oray (1885-1965) ve Mühendis Zühtü Pekitkan (1906-1978) belirlenmiş ve daha sonra haklarında ayrıntılı bilgilere ulaşılabilmektedir. Ancak geri kalan 5 kişi tanınamamıştır. Bu konuda duyarlı okurlarımızın yardımlarını bekliyoruz.(galipbm@hotmail.com).

tırma ve planlamaya verdiği önemin açık bir göstergesidir.

Bunların yanı sıra bu dönemde ivedi çözüm bekleyen büyük sorunlarla da uğraşmış; bataklık kurutma, taşkın önleme çalışmalarında çok başarılı sonuçlar alınmış; sulama projeleri ele alınıp uygulanmaya başlanmıştır.

4. Antalya'da Su İşleri Teşkilatı ve Çalışmaları

Akarsu İstikşaf Seferberliği'nin önemli cephelelerinden bir de Antalya Bölgesidir.

1925 Kararnamesi'nin öngördüğü **Su İşleri Daire Müdürlükleri**'nden ilki Bursa'da (Birinci Daire), ikincisi İzmir'de, üçüncüsü de Antalya'da kurulmuş olup sonradan Oray soyadını alacak olan mühendis Halil Bey 22.11.1931 günü Üçüncü Daire Su İşleri Müdürlüğü görevine başlamıştır.

Halil Bey ile birlikte birçok genç mühendisin de Antalya'da görevlendirildikleri, yetkin bir teknik kadronun hızla oluştuğu ve yoğun biçimde çalışmalara başladıkları o dönemden kalan yazışma ve fotoğraflardan anlaşılmaktadır (Foto 1).

O yıllarda Antalya'da Su İşleri Dairesi'nin elinde bir otomobil vardır; ama yol yoktur, yetersizdir (Foto 2). Bu koşullarda Halil Bey ve genç arkadaşları çoğu kez atlara, develere binerek (Foto 3, 4) Dağlara, ovala-

ra dağılmışlar, çadırlarını kurarak aylarca çalışmışlardır (**İstikşaf postaları**).

Bu ekipler, görevlerini başarabilmeleri için lastik bottan (Foto 5), çadıra; teodolit ve nivolardan (Foto 6) fotoğraf makinelerine; her türlü kırtasiye gerecine de-ğin gerekli ve o günün koşullarında en iyi araçlarla donatılmışlardır.

Cumhuriyet'in onuncu yılında Üçüncü Daire Su İşleri Müdürlüğü'nün de raporları ve eserleri ortaya çıkmaya başlamış olup, 12/6/1934 günlü bir yazda 1933 mali senesinde yapılmış olan "**Eveli İstikşafat**" (ön incelemeler) aşağıdaki başlıklarla verilmiştir.

A) 7, 8, 9'uncu postaların mesaisi.

B) Kürüş Gölü bataklığı keşfi ve kanal hafriyatı.

C) Söğüt ve Manay gölü eveli tetkikatı.

D) Aksu-Solak kanalı keşfi ve kanal hafriyatı.

E) Müdüriyet-i Umumiye'nin 2/11/1932 tarih ve 77/7562 numaralı tahriratına müsteniden Antalya için içme suyu taharri ve tetkikleri.

F) Isparta'nın Gölbaşı bataklığı keşfi ve Uluborlu deresinin ıslahı tetkikleri ve Yalvaç'ın Akşehir bataklığı eveli tetkikatı.

Nafia Vekaleti Nafia İşleri Mecmuası'nın 1934 Temmuz ve Ekim sayılarında şunlar yazılmıştır.

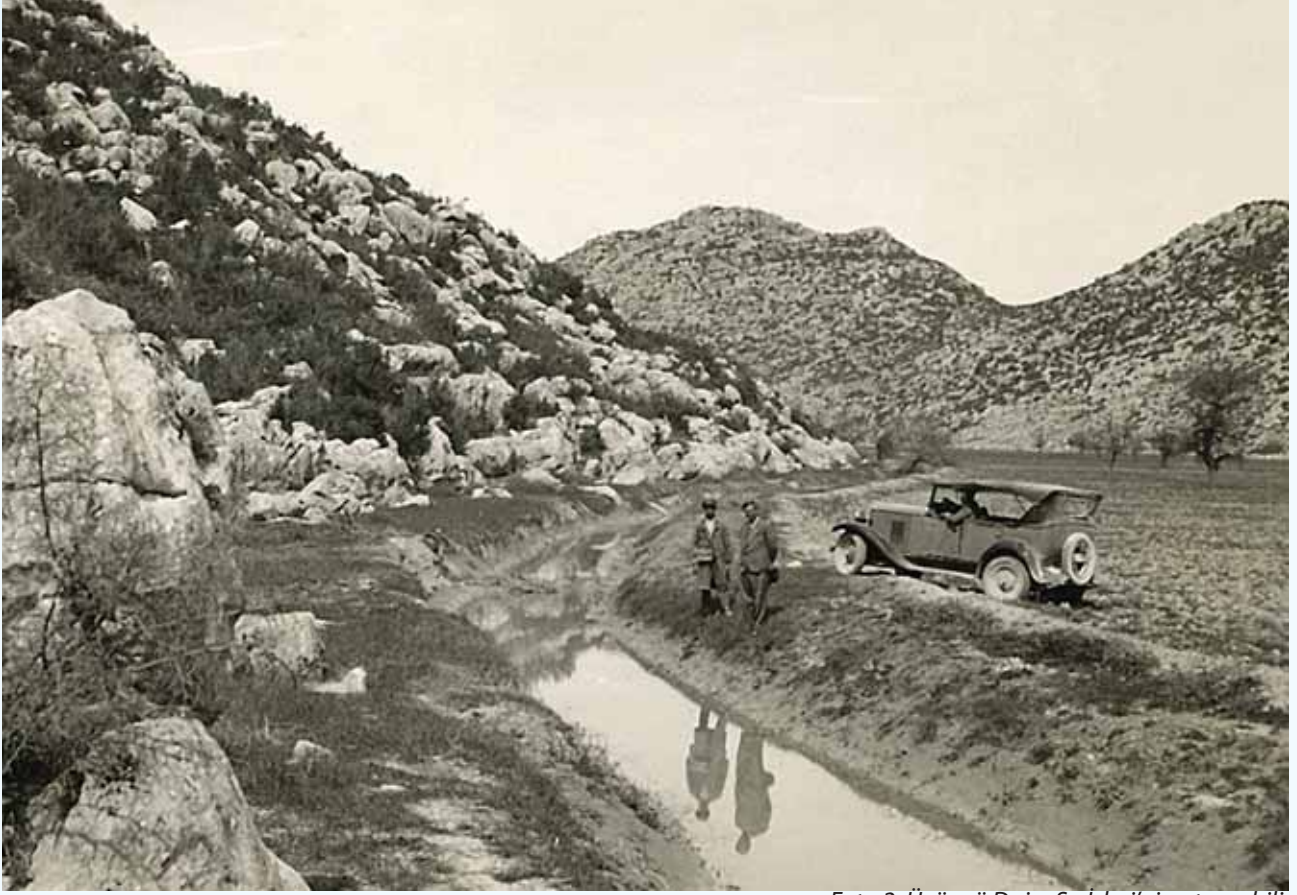


Foto 2. Üçüncü Daire Su İşleri'nin otomobili.

Yıl: 1935 ?; Yer: Hafızbey, Kovanlık Düdeni girişi. Suda sureti çıkanlardan biri Halil Bey.

1- Antalya Vilayeti dahilinde Elmalı, Kestel, Dim Çaylarının 430 000 hektarlık istikşaf tersimatı (çizimle-ri) bitmiştir.

2- Manavgat Irmağı Havzası istikşafı hitam bulmuştur.

Bunların yanı sıra aşağıda belirtilen uygulama ve inşaat çalışmaları da sürdürülmüş, birçoğu işletmeye, kullanıma açılmıştır.

Antalya Kırkgözler-Uzunkuyu Sulaması: Döşemealtı platosunda bulunan bir antik sulama sisteminin varlığı ortaya çıkarılmış ve bu kanallar temizlenmeye (**tathirat**), yeniden açılmaya başlanılmıştır. Döşemealtı'nda bulunan ünlü Kırkgöz kaynaklarının suları böylece Uzunkuyu, Kepez yöresine değin akıtılmış ve 1934 yılı Haziranında bu yörede 1500 hektar alan sulanmaya başlanmıştır.

Aksu-Solak Sulaması: Aksu Irmağı sağ yakasından alınan su 10 km uzunluğunda açılan bir kanalla akıtılarak Solak Köyü'ne ait 1000 hektarlık bir alan 1934 yılında sulanmaya başlanmıştır.

Kestel Taşkın Önleme Ve Bataklık Kurutma Çalışmaları: Yöreye çok büyük zararlar veren Kestel (Burdur-Bucak İlçesi güneyi) taşkınlarının önlenmesi çalışmalarına 1931 yazında başlanılmış ve birkaç yıl içerisinde açılan kanallarla 5500 hektar alan taşkından korunmuştur.

Çapalı-Karakuyu Bataklıkları: Keçiborlu İlçesi kuzeyindeki bu bataklıkların kurutularak tarıma kazandırılması ve sivrisineğin önlenmesi amacıyla 1934,1936 yıllarında çalışmalar yapılmıştır.

Alanya Dim Sulaması: 1934 yılında başlanan bu inşaat, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk ciddi projeli sulamalarından olup 1940'lı yıllarda işletmeye açılmış ve Alanya'da tarımsal üretimi büyük ölçüde arttırarak il-çenin sosyal, ekonomik gelişmesine çok büyük katkıları sağlamıştır.

5. Sonuç

Erken Cumhuriyet çağdaşlaşma, uygarlaşma yolunda bir seferberlikler dönemidir. Eğitim ve okuma yazma seferberliği ile bilgisizlik toptan yok edilmeye çalışılmış; sıtma savaş seferberliği ile bu hastalık Anadolu tarihinden silinmiş, bayındırlık alanında **Anayurt demir ağlarla örülürken** bir yandan da akarsu istikşaf seferberliğine girilmiş; bu alanda ileride yapılacak daha büyük atılımların altyapısı oluşturulmuştur.

Cumhuriyetimizin onuncu yıl coşkuları böylesine somut başarılarla dayanıyor ve Türk halkı yeni atılımlarla geleceğe güvenle bakıyordu. Büyük Atatürk onuncu yıl nutkunda "**Az zamanda çok ve büyük işler yaptık...**" diyordu. Bu büyük işlerin arasında Cumhuriyet'in Antalya'daki su işleri çalışmaları da vardır kuşkusuz.



Halil (Oray) Bey
(3. Daire Md.)

Mühendis Zühtü (Pekitkan)

Foto 3. Üçüncü Daire Su İşleri Müdür ve mühendisleri suyu geçiyorlar. 1932
Foto 1'de görülenlerin tümü bu fotoğrafta da var.

DSİ Genel Müdürlüğü de yukarıda belirtildiği üzere 1925'de başlayan yaklaşık 30 yıllık başarılı sürecin ürünü ve sonraki 50 yılın sürdürücüsüdür. Umarız ve dileriz ki; bu başarılı ve seçkin kamu kuruluşu-

muz bundan sonra da Türkiye Cumhuriyeti ve ilkele-riyle birlikte var olacak ve ülkemize, Antalya'mıza hizmetlerini gelişen teknolojik koşullara uygun olarak ve giderek artan verimlilikle sürdürecektir.



Foto 4. Akarsu İstikşaf Seferberliği.
Elmalı-Kazanpınar Kaynakları ve Karagöl'de develerle ulaşım.(1932-1940)



Foto 5. Akarsu İstikşaf Seferberliği.
Antalya (Elmalı) düdenlerinde lastik bota binmiş mühendisler (1932).Pardösülü, kasketli olan Mühendis Zühtü



Foto 6. 3. Daire 9 No.lu Dim Çayı İstikşaf Postası Alanya'da çalışıyor.

5- BASIN HAYATI

ANTALYA'DA BASIN HAYATI (1920-1950)^{300, 301}

Özet

Antalya'da basın hayatı, 1920 yılında Haydar Rüştü (Öktem) Beyin, "Antalya'da Anadolu" isimli gazetesini yayınlaması ile başlamıştır. Bu gazete, Millî Mücadele süresince önemli görevler yerine getirmiştir. Antalya'nın merkezinde, "Antalya'da Anadolu" gazetesini, daha birçok gazete ve derginin yayını takip etmiştir. Bunun yanında, incelediğimiz dönemde (1920-1950), Antalya'nın ilçelerinden birisi olan Alanya'da da, bir gazetenin yayınlandığını görmekteyiz. Ancak, Antalya'da yayınlanan gazete ve dergilerin, büyük bir çoğunluğu kısa süreli olmuştur. Antalya'da yayın hayatının başladığı dönemden günümüze, sadece, "Antalya Gazetesi" ile daha geç dönemde yayınlanmaya başlayan "İleri Gazetesi" gelebilmiştir.

Antalya'da gazete ve dergiciliğin yanında, matbaacılık sektöründe de fazla bir ilerleme görülmemiş ve uzun yıllar bir matbaa, halkın ihtiyacına cevap veremeye çalışmıştır. 1940'lı yıllarda ise, matbaa sayısında bir artış meydana gelmiştir.

Böylece bütün olumsuz şartlara rağmen, Antalya'da yayınlanan gazete ve dergiler, millî kültürün gelişmesine önemli katkılar sağlamıştır.

Giriş

Antalya'nın yerel basını hakkında, bu güne kadar kapsamlı bir çalışma yapılmamıştır. Bu sahada yapılacak olan incelemelere ışık tutmak için, Antalya'da Basın Hayatı (1920-1950) isimli bu çalışmayı hazırladık. Tespit ettiğimize göre, Antalya'da 1920 yılında başlayan basın hayatı, günümüzde de yoğun bir şekilde devam etmektedir.

Ancak, bu çalışmamızda, 1920-1950 yılları arasında, Antalya Vilâyeti'nde çıkan gazete ve dergileri inceleyeceğiz. Alanya hariç Antalya'nın diğer kazalarında bu yıllarda herhangi bir süreli yayına rastlayamadık. Dolayısıyla Alanya'da, bu dönem içinde yayınlamış olan bir gazeteyi de, çalışmamız kapsamına dâhil ettik. Bu bağlamda, Antalya'da mevcut olan matbaalar da, çalışmamızda ele alınacaktır.

a- GAZETELER

1. Antalya'da Anadolu Gazetesi

Mondros Mütarekesi'nden (30 Ekim 1918) beri Ege'nin ve İzmir'in Türklüğünü savunan, Rumların ve İtilâfçıların bütün saldırılarını tek başına göğüsleyen

300- Ali Rıza GÖNÜLLÜ-Alanya Hayate Hanım İlköğretim Okulu Müdürü

301- Derleyen: Aysun ÇOBANOĞLU-İl Kültür ve Turizm Md.ğü F.Araşt.

Anadolu ve Duygu gazeteleri sahibi Haydar Rüştü (Öktem) Bey de, Yunanlılar tarafından hedef alınan kişiler arasındaydı. Haydar Rüştü Bey, Yunanlıların baskısı sonucu İzmir'den ayrılarak Antalya'ya geldi³⁰².

Antalya'ya gelen, Haydar Rüştü Bey tarafından 19 Aralık 1920 tarihinde, Antalya'nın ilk gazetesi "Antalya'da Anadolu" adı ile yayınlandı. Gazetede; 6 Mart 1922 tarihinden itibaren, Haydar Rüştü, "sahip ve sermuharir" olarak gösterilmekte ve sorumlu müdürlüğünde Hafız Zühtü'nün üzerinde olduğu belirtilmektedir. Antalya'da Anadolu Gazetesi, 1922 yılının Haziran ayından itibaren, 4 sayfa olarak yayınlanmaya başlamış ve ayrıca gazetenin fiyatı da 100 paradan 5 kuruşa çıkmıştır³⁰³.

Cumartesi hariç her gün iki sayfa olarak yayınlanan gazetenin idarehanesi, debboy karşısında idi. Antalya'da Anadolu Gazetesi, 10 Eylül 1922 tarihli ve 533. nüsha ile yayınına son vermiştir³⁰⁴.

Antalya halkı, Haydar Rüştü'nün hizmetlerini unutmamış ve Cumhuriyet Halk Fırkası Antalya Heyeti Merkeziyesi onu ve Mustafa Necati'yi fahri hemşeriliğe kabul ederek onurlandırmıştır (25 Aralık 1925). Bunun yanında Antalya Vilâyeti Belediye Dairesi de, 7 Kasım 1925 tarih ve 878 sayılı karar uyarınca, Haydar Rüştü ve Mustafa Necati'yi fahri hemşeriliğe kaydetmiştir³⁰⁵.

2. Antalya Gazetesi

Antalya Gazetesi, 8 Eylül 1338/1922 tarihinden itibaren, günlük olarak sahipleri tarafından yayınlanmaya başlanmıştır. Antalya Gazetesinin İmtiyaz Sahibi; Mehmet Emin Efendi'dir. Yazı İşleri Müdürü de; Mehmet Enver Bey'dir. Zeki, Mustafa ve Şefik Beyler ise, gazetenin muharrirleridir. Antalya Gazetesi, kendi matbaasında basılmaktadır. 1925-1926 tarihlerine ait bilgilere göre, gazetenin günlük baskı adeti; 500 ile 750'dir³⁰⁶.

Antalya Gazetesinin 24 Ocak 1924 ile 16 Ocak 1925 tarihleri arasında çıkmış olan 100 civarında ki nüshası; Sun-İnan Kırış Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü'nde bulunmaktadır.

Antalya Gazetesi'nin 4 Mart 1340/1924 tarihli nüshasında sahibinin; Mehmet Emin Bey, İdarehanesinin; kendi matbaasında olduğu ve gazetenin, Antalya'nın Şarampol semtinde hususî dairesinin bulunduğu yazılmaktadır.

302- Zeki Arıkan, Mütareke ve İşgal Dönemi İzmir Basını (30 Ekim 1918- 8 Eylül 1922), Ankara 1989, s.73.

303- Haydar Rüştü Öktem, Mütareke ve İşgal Anıları, Hazırlayan Zeki Arıkan, Ankara-1991, s.16.

304- Muhammet Güçlü, XX. Yüzyılın İlk Yarısında Antalya, Antalya-1997, s.91-92.; Muhammet Güçlü, "Antalya'da Mahalli Basının İlk Yirmi Yılı (1920-1940)", Ege Üniversitesi İletişim Fakültesi Düşünceler Dergisi, İzmir-1996, 9/177.

305- H. R. Öktem, a.g.e., s.18.

306- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi (1925-1926), İstanbul 1926, s.355-356.; Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi (1926-1927), (b.t.y.y.), s.556.

Ayrıca, gazetenin başlığı yanında; "Halka faydalı, memleketeye yararlı, mesleğimize uygun yazılara gazetemiz açıktır. Gazeteye girmeyen yazılar geri verilmez. Gönderilecek yazılar ile, yazı işleri için imtiyaz sahibine müracaat olunur" ibaresi bulunmaktadır. Yine gazetenin ismi olan "Antalya" yazısının altında da "Cumartesi'den başka her gün çıkar. Halkçı gazetedir" denilmektedir.

Adı geçen, enstitüde bulunan gazete nüshalarının fiyatının, 5 kuruş olduğunu görmekteyiz. Bunun yanında, Antalya Gazetesinin; 4 sayfadan müteşekkil olduğunu ve ayrıca her sayfada 5 sütun yazı bulunduğunu tespit etmekteyiz.

Antalya Gazetesi, günümüzde de yayınlanmakta olup, bazı sayıları Türkiye Büyük Millet Meclisi Kütüphanesinde ve Milli Kütüphanede bulunmaktadır³⁰⁷.

3. Akdeniz Gazetesi

Günlük ve siyasî mahiyette olmak üzere, Antalya'nın merkezinde çıkan Akdeniz gazetesi; 9 Mart 1341/1925 tarihinden itibaren yayınlanmaya başlamıştır. Akdeniz Gazetesinin İmtiyaz Sahibi ve Baş Yazarı, Doktor Ferruh Niyazi Bey'dir. Gazetenin Sorumlu Müdürü; Kazım Azimet Bey'dir. Yine, gazetenin yazı heyetinde; Lütfi Mustafa, Niyazi Recep, Akif, Necati Kayı Alp, Mustafa Cavit, Fuat Atalay ve Nafiz Beyler bulunmaktadır. Ayrıca, Akdeniz Gazetesinin kendi matbaası mevcuttur³⁰⁸. Bunun yanında, Akdeniz Gazetesi, haftada iki defa, cumartesi ve çarşamba günleri çıkmaktadır. Gazetenin boyutu ise, 30X45.5 dur.

Akdeniz Gazetesi'nin, Atatürk Üniversitesi Kütüphanesi'nde ve Türkiye Büyük Millet Meclisi Kütüphanesi'nde muhtelif sayıları bulunmaktadır³⁰⁹.

4. Yeni Türkiye Gazetesi

1 Ocak 1342/1926 tarihinde yayın hayatına başlamıştır. Yeni Türkiye Gazetesi haftada iki defa yayınlanmaktadır. Yeni Türkiye Gazetesi'nin İmtiyaz Sahibi ve Sorumlu Müdürü, Sabri Mağmumi Bey'dir. Gazetenin Baş Muharriri Azmi Bey ve Muharrirleri de, Doktor Cemil Süleyman ve Ziya Beylerdir. Yeni Türkiye Gazetesi'nin 1926-1927 yıllarında ki günlük baskı sayısı; 300-400 arasındadır³¹⁰.

Yeni Türkiye Gazetesinin 10 Mayıs 1928 tarihli sayısında, Gazetenin, Sahip ve Sorumlu Müdürü'nün, Eczacı Nuri Ahmet Bey olduğu görülmektedir. Gazetenin idare yerinin de, Antalya'nın Yeni Kapıda Kale içerisinde-

de mevcut olan, kendi dairesi idi. Gazetenin bir sayısının fiyatı 100 paradır. Gazetenin başlığı altında, "şimdi haftada iki defa, Pazartesi ve Perşembe yayınlanır. Cumhuriyetçi Türk gazetesidir" ibaresi bulunmaktadır.

Yeni Türkiye Gazetesi, iki sayfa olarak yayınlanmakta ve her sayfada dört sütun bulunmaktadır. Boyutları ise, 35 x 23.5'dur. Gazete, Yeni Türkiye Matbaasında basılmıştır³¹¹.

Yeni Türkiye Gazetesi'nin bir nüshası, Milli Kütüphanede mevcuttur.

5. Resmî Antalya Gazetesi

Resmî Antalya Gazetesi, 29 Ekim 1927 tarihinde yayınlanmaya başlamış ve 1937 yılına kadar yayını sürdürmüştür³¹². Antalya Vilâyetin resmî gazetesi olup, haftada bir defa neşir olunmaktadır. Kendi matbaası mevcuttur.

6. Zümrütova Gazetesi

Zümrütova Gazetesi, Antalya'da, 31 Aralık 1927 tarihinde yayınlanmaya başlanmıştır. Gazete, haftalık bir gazetedir.

Zümrütova Gazetesinin, İmtiyaz Sahibi ve Sorumlu Müdürü, Enver Mazlum beydir³¹³.

7. Yeşil Antalya Gazetesi

Antalya'da, 15 Şubat 1946 yılında yayın hayatına başlayan Yeşil Antalya Gazetesinin Sahip ve Yayın Müdürü, Yusuf Ziya Öner'dir. Gazete başlığının altında, "Salı, Cuma günleri çıkar. Memleket gazetesi" ibaresi bulunmaktadır. Yeşil Antalya Gazetesi, Antalya Matbaasında basılmıştır. Gazete 2 sayfa ve sayısı 5 kuruştur. Yine, Yeşil Antalya Gazetesi'nin bir yıllık abone bedeli 500 ve altı aylık abone bedeli ise 300 kuruştur. Gazete, 41.5 x 29 boyutundadır³¹⁴.

Bir müddet sonra, Yeşil Antalya Gazetesinin sahip ve yazı işlerini fiilen idare eden Murat Güler olmuştur. Gazetenin başlığı altında da "çarşamba ve cumartesi günleri çıkar. Memleket gazetesi" cümlesi vardır. Gazete bu dönemde 4 sayfa olmuştur. Gazetenin boyutu ise, 20 x 30'dur³¹⁵.

Yeşil Antalya Gazetesi'nin yazarları arasında, Ali Rıza Bars, Kemal Akalın, Sadi Nayman, Talat Tuğ bulunuyordu. Bunun yanında, Yeşil Antalya Gazetesi'nde Şaban Tüzün ve Mehmet Beşkonak'ın şiirlerini de görmekteyiz. 1950 yılına kadar yayın alanında kalan Yeşil Antalya Gazetesi'nin bütün sayıları Milli Kütüphane'de bulunmaktadır.

307- Hasan Duman, Osmanlı Türk Süreli Yayınları ve Gazeteleri (1828-1928), I, Ankara 2000, s.141.

308- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi (1925-1926), İstanbul 1926, s.355-356.

309- H. Duman, a.g.e. I, s.118.

310- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi (1926-1927), (b.t.y.y), s.556.; Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi (1927-1928), İstanbul-1928, s.454.

311- Yeni Türkiye Gazetesi, 10 Mayıs 1928, s.1.

312- M. Güçlü, a.g.e, s.92.

313- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi (1927-1928), İstanbul-1928, s.454.

314- Yeşil Antalya Gazetesi, 15 Şubat 1946, s.1-2.

315- Yeşil Antalya Gazetesi, 4 Ocak 1950, s.1.

8. Alanya Postası Gazetesi

Antalya'nın Alanya Kazası'nda çıkan ilk gazete Alanya Postasıdır. 1948-1958 yılları arasında yayınlanmış olan Alanya Postası Gazetesi, İstanbul'da yaşayan ve daha sonra Alanya'ya yerleşmeye karar veren, Alanyalı Cemaleddin Sarıkadioğlu tarafından çıkarılmıştır. Cemaleddin Sarıkadioğlu, Alanya Postası'nın ilk sayısında, "Niçin Çıkıyoruz" başlığı altında şunları söylemektedir: "Her yenilik ve terakki müspet iş başarmakla kabildir.

Şüphesiz ki bu da ileri kültürle olur. Çok şükür kozmopolitleşmemiş olan halkımızın temiz zekası, Alanya'mızda ve diğer ilçelerde okuma kabiliyetini son yıllarda inkişaf ettirmiştir. Böyle bir münevver kütleye de, muhakkak bir kültür organı lâzımdır. İşte, biz bu organın nâçiz bir hizmetkârı olarak ve hiçbir yabancı fikre hizmet etmeden, Büyük Türk Milleti'nin menfaati için çalışmayı, bu essiz güney şehirlerimizden olan Antalya, Alanya, Manavgat ve Gazipaşa'ya delice aşık olduğumuz için üzerimize almış bulunuyoruz"³¹⁶.

Alanya Postası Gazetesi; başlangıçta haftalık olarak çıkmaya başlamıştır. Gazetenin bu dönemde sayfa sayısı dördttür. Yine, gazetenin ismi olan Alanya Postası yazısının altında, "haftalık siyasi memleket gazetesi" ibaresi bulunmakta idi.

Gazetenin sahibi; Cemaleddin Sarıkadioğlu, Neşriyatı Fiilen İdare eden; Kenan Kutay'dır. Gazetenin İdarehanesi; İstanbul'un Galata semtindeki Bankalar Caddesi'nde bulunan, Hazaran Han'dır. Basıldığı yer ise, İstanbul-Millet Matbaasıdır³¹⁷.

Ancak Alanya Postası Gazetesi, daha sonra idarehanesini Alanya'nın İskele Caddesi'ndeki 31 numaralı işyerine taşımıştır. Ayrıca, gazete Antalya'daki Reklam Basımevi'nde, basılmaya başlanmıştır. Alanya Postası, bu dönemde 15 günlük olarak yayınlanmakta idi. Gazetenin çıktığı tarihten itibaren sayısı 10 kuruş ve yılığı da 550 kuruştur. Gazetenin Alanya'ya taşınmasından sonraki dönemde, başlığının altında bulunan ve gazetenin kimliğini ifade eden cümle "siyasî demokrat memleket gazetesi" olarak yer almıştır. Bunun yanında gazetenin sayfa sayısında da bir azalma olmuş ve iki sayfa olarak çıkmıştır.

Gazetenin bu döneminde yine sahibi ve baş yazarı Cemaleddin Sarıkadioğlu, Neşriyatı Fiilen İdare eden ve yazı işleri müdürü ise, Naciye Çağlayandır³¹⁸.

Alanya Postası Gazetesinin yazarları arasında, Cemaleddin Sarıkadioğlu, Naciye Çağlayan, Tefik Alanay, Said Sacid Çoksu, Hamdi Yiğit, Talat Büyükkakın, Muzaffer Cellek, Halis Can ve İlhan Postacı gibi isimler bulunuyordu. Bunun yanında, Alanya Postasında, Hüseyin Türkan ve Fahriye Bütün'ün şiirlerini de görmekteyiz.

316- Alanya Postası Gazetesi, 2 Kasım 1948, s.1,3.

317- Alanya Postası Gazetesi, Sayı 1, 2 Kasım-1948.

318- Alanya Postası Gazetesi, Sayı 244, 1 Ocak 1958.

Alanya Postası Gazetesinin 1948-1958 yılları arasında çıkan 259 sayılık koleksiyon, Milli Kütüphanede bulunmaktadır.

9. Şelale Gazetesi

8 Ocak 1947 tarihinde Antalya'da yayınlanmaya başlamıştır. Gazetenin sahibi Sadri Tunca, Yazı işlerini fiilen idare eden, Yazı İşleri Müdürü, Sıtkı Tekeli'dir. Turan Basımevi'nde basılan Şelale Gazetesi'nin idare yeri, belediye civarında ki 7 numaralı işyeridir. Gazetenin bir yıllık abone bedeli 480 kuruş, sayısı ise, 5 kuruştur. Şelale başlığının altında, "Cumartesi ve Çarşamba günleri çıkar, tarafsız memleket gazetesidir" ibaresi bulunmaktadır³¹⁹. Daha sonra bu ibare, "tarafsız, siyasî memleket gazetesi" halini almıştır³²⁰. Şelale Gazetesi, 41 x 29 boyutundadır.

Şelale Gazetesi'nin, daha sonraki yıllarda, genel yayın yönetmeni ve başyazarı, Kemal İşsezer, Yazı İşleri Müdürü, Hasan Gülel olmuştur³²¹.

Şelale Gazetesi, yayınlanmaya başladığı tarihten itibaren, 4 sayfa olarak çıkmıştır. Ayrıca, başlangıçta gazetenin her sayfasında 4 sütun yazı varken, bilahare ilk sayfadaki sütun sayısı 8, diğer sayfalardaki sütun sayısı değişik olmuştur³²².

Şelale Gazetesi'nin ilk sayısında, "Niçin çıkıyoruz" köşesinde, Sıtkı Tekeli gazetenin yayınlanma gayesi üzerinde durmakta ve şöyle demektedir: "Şelale de, memleketin mühim bir ihtiyacını karşılamak maksadı ile meydana gelmiştir. Çıkarılmasında rastlanan güçlükleri yenmekle beraber, henüz çıkmış olan bir gazete de arzu olunan tekâmül yer bulmuş değildir. Fakat halkımızın rağbetine mazhar oldukça eksiklerin giderileceğini ummaktayız.

Gazete kültürel muhitlerde doğar ve yaşar. Her yerde gazete çıkarmanın imkânı bulunmaz. İmkân bulmuş muhitlerin muvaffakiyet sebeplerini incelersek, içtimai seviyelerindeki gelişmenin fiili bir neticesi olduğunu görürüz. Bundan da gazetelerin muhitlerinin içtimai ve diğer sahadaki inkişaf derecelerini izah eden, gösteren yeter bir ölçü olduğunu anlıyoruz. Antalya ili bu vasıfları çoktan kazanmış olmasına karşı, şimdiye kadar okuma ihtiyacına cevap verecek, fikri-içtimai bir gazeteye sahip bulunmamış olmasından, memleket kültürüne acıklı bir nazarla bakmak gerekir. Bunu memleket hesabına da nakise sayarım. Bu durum bizi üzdüğü kadar, hassas memleket gençliği de kaygıya düşürmüştür. Çok zaman bu gençlerin hasbıhalleri sırasında, Antalya'da kültüre hizmet eden bir gazetenin çıkartılmamasından şikâyetçi olduklarını anladım. Kalem erbabına sütunlarını açarak,

319- Şelale Gazetesi, Sayı:1, Antalya-8 Ocak 1947, s.4.

320- Şelale Gazetesi, Sayı:13003, (Antalya-5 Ocak-1990), s.1.

321- Şelale Gazetesi, Sayı 1, Antalya-5 Aralık 1990, s.4

322- Şelale Gazetesi, Sayı 1, Antalya-8 Ocak-1947, s.1-4, Sayı:13003, Antalya-5 Ocak-1990, s.1.

temiz duygularına makes olacak bir gazeteye susamış olduklarına şahit oldukça, derin teessür duyuyorum.

Memleket gençleri gazetenin kıymetini, faidesini ve büyük rolünü anlamış ve bilmişlerdir. Şelale gazetesi, gençliğin bu haklı arzu ve isteklerini hedef tutarak kudret ve vüsati nispetinde yerine getirmeye çalışacaktır. Bu gayeye erişmek için meydana atılmıştır³²³.

Şelale Gazetesi'nde, klasik gazete yazıları yanında, şiir ve hikâye gibi edebî türlerde de eserler neşredilmiştir. Gazetenin yazarları arasında, Sıtkı Tekeli, Şükrü Yılmaz, Muhittin Güneş, Hasan Gülel, Tarık Akıltopu, A.Hamdi Esmer ve Mehmet Sonsöz gibi isimler bulunmaktadır.

Şelale Gazetesi 1990'lı yıllarda yayın hayatına son vermiştir.

Şelale Gazetesi'nin bazı sayıları Milli Kütüphane'de bulunmaktadır.

10. İleri Gazetesi

İleri Gazetesi, 21 Şubat 1949 tarihinde, Antalya'da çıkmaya başlamıştır. Sahibi, Mustafa Tüzün, Yazı İşlerini fiilen idare eden, Suphi Neşet Türel'dir. İleri Gazetesi, İki Kapılı Han civarındaki 23 numaralı işyerinde faaliyet göstermektedir. Gazetede "İleri" başlığının altında, "günlük siyasî demokrat gazete" ibaresi bulunmaktadır. İleri Gazetesi'nin 1951 yılında bir yıllık abone bedeli 18 lira, sayısı ise, 5 kuruştur. Gazete, İleri Mürettephanesi'nde dizilmekte ve Işık Basımevi'nde basılmaktadır. İleri Gazetesi, 4 sayfa olarak yayınlanmakta ve her sayfada 5 sütun bulunmaktadır. Gazete 42 x 29.5 boyutundadır³²⁴.

Daha sonraki yıllarda, İleri Gazetesi'nin sahibi, Serçin İnci Türel, Yazı İşleri Müdürü, A. Berrin Türel ve Başyazarı, Resiye Aslan olmuştur. Ayrıca, gazete kendi matbaasında dizilip basılmaya başlanmıştır³²⁵.

Günümüzde de yayınlanmaya devam eden İleri Gazetesi'nin, tam bir koleksiyonu bulunmamaktadır.

(Bkz.)- Konu ile ilgili olarak, kitabımızın 2. Cildinin, "VII- SOSYAL, EKONOMİK ve KÜLTÜREL YAPI-6-BASIN YAYIN-e-Yerel Basın-Yayın Kuruluşları-3.Gazeteler" bölümünden de farklı açıdan bilgi edinilebilir.

b- DERGİLER

1. Doğu Dergisi

Doğu Dergisi; Antalya'da çıkan dergiler arasında ilk olanlardan birisidir. Doğu Dergisi'nin başlık kısmının altında; "yarım aylık edebî, terbiyevî mektebci-ler mecmuası" cümlesi bulunmaktadır. Doğu Dergisi, 1922 yılında Antalya'da yayınlanmaya başlamıştır.

323- Şelale Gazetesi, Sayı 1, Antalya-8 Ocak 1947, s.1-2.

324- İleri Gazetesi, Sayı:222, Antalya-2 Ocak 1951, s.1-4.

325- İleri Gazetesi, Sayı:14223, Antalya-1 Temmuz 1990, s.2.

Derginin Sahibi ve Mesul Müdürü; Niyazi Recep Bey, Edebi Kısmı Müdürü de; Doktor Cemil Süleyman'dır. Derginin idarehanesi; Antalya'da ki debboy civarında bulunan, Anadolu Matbaasındaki özel dairedir. 8 sayfa olarak yayınlanan Doğu Dergisi'nin bir yıllık abone bedeli, posta dâhil 200 kuruştur. Derginin tanesi ise 10 kuruştur. Derginin standart bir boyutu yoktur.

Doğu Dergisi'nin yazarları arasında; Necati Kayı Alp, Doktor Cemil Süleyman, A. Tefik, Sadık Sungur Alp³²⁶, Süleyman Fikri (Erten) ve Abdullah Zühtü gibi kişiler bulunmaktadır. Ayrıca dergide, Doğu müstearını kullanan bir yazar da bulunmaktadır³²⁷.

Doğu Dergisi'nde; şiir ve hikâyeler, seyahat yazıları, tarımla ilgili yazılar, tarih ve eğitim konulu yazıları yer almıştır.

Doğu Dergisi'nin bazı sayıları Milli Kütüphane'de, Hakkı Tarık Us Kütüphanesi'nde ve Kastamonu İl Halk Kütüphanesi'nde mevcuttur³²⁸.

2. Ticaret Dergisi

1927 yılından itibaren, Antalya, Ticaret ve Sanayi Odası tarafından aylık olarak yayınlanmıştır. Ticaret Dergisinde, ticaret, ziraat ve sanayi gibi iktisadiyatın her sayfasından makaleler bulunacağı belirtilmiştir.

Ticaret Dergisi, Antalya matbaasında basılmıştır. Dergi, 18.5X27.3 boyutundadır.

Ticaret Dergisi'nin Beyazıt Devlet Kütüphanesi'nde bir nüshası bulunmaktadır³²⁹.

3. Yeni Hayat Dergisi

Yeni Hayat Dergisi, 1920 yılında itibaren, Antalya Muallimler Cemiyeti tarafından, on beş günde bir yayınlanmıştır. Yeni Hayat Dergisinin, Sorumlu Müdürü, Hakkı Nezih ve Baş Yazarı, Namık Kemal'dir.

Yeni Hayat Dergisi'nin, Milli Kütüphane'de bazı nüshaları vardır³³⁰.

4. Çağlayan Dergisi

Antalya'da yayınlanan dergilerden birisi olan Çağlayan, 10 Aralık 1935 yılında yayın hayatına başlamıştır. Çağlayan Dergisinin Sahibi ve yazı İşleri Müdürü; Sıtkı Tekeli'dir. İdare Yeri, Antalya Milli Kütüphanedir. Derginin aylık fikir ve edebiyat dergisi olduğu, başlığın altında ifade edilmektedir. Derginin yıllığı 120 kuruştur. Dergi Antalya Basımevinde basılmaktadır. Çağlayan Dergisinin sayfa sayısı 16 ile 24 sayfa arasında değişmiştir. Boyutları da, 29,5 x 21' dir³³¹.

326- Doğu Dergisi, Sayı:7, Antalya-1 Mayıs 1338/1922, s.1.

327- Doğu Dergisi, Sayı:9, Antalya-31 Temmuz 1338/1922, s.1.

328- Hasan Duman, a.g.e. I/266.

329- H.Duman, a.g.e. II/851.

330- H. Duman, a.g.e., II/937.

331- Çağlayan Dergisi, I, Sayı:1, Antalya (Aralık 1935), s.1.

Çağlayan Dergisi, 22 sayı çıktıktan sonra yayınına ara vermiş ve daha sonra, Mayıs 1943 yılında tekrar çıkmaya başlamıştır. Derginin bu döneminde de imtiyaz sahibi ve neşriyat müdürü; Sıtkı Tekeli'dir. İdare Müdürü ise, Mehmet Hikmet Öner'dir. Ayrıca, idare yeri, Antalya-Milli Kütüphane'dir. Çağlayan Dergisi'nin 6 aylık bedeli 120 ve 12 aylık bedeli 240 kuruştur.

Çağlayan Dergisi'nin yeniden yayın hayatına başlaması ilgili olarak, "Tekrar Çıkarken" başlığı altında öyle denilmektedir. "Memleket kültürüne hizmet gayesi ile ve hiçbir fedakârlıktan çekinmeyerek çıkartmakta olduğumuz Çağlayanın intişarı, elimizde olmayan bazı zaruri sebepler dolayısıyla, muvakkaten durmuştu. Olgun kalemelerin tok sesini yurdumuzun dört bir tarafına duyurmaya çalışan dergimizin bu muvakkat sükûta bizden fazla okuyucularımızın üzüldüğüne eminiz. Bugün sevgili okuyucularımızdan gördüğümüz mütemadi teşvik ve gayretlerle önümüzde beliren bütün mâniaları gözümüz görmemiş ve kıymetli elemanlarımızın coşkunluğu karşısında bunları adeta istihfaf ederek yeni bir ruh, sarsılmaz bir zindellekle tekrar mücadele sahasına atılmış bulunuyoruz. Bu cesaretimiz sırf gençlikten aldığımız ilham ve ruh, yarınki neslin önünde beliren ufku çok geniş ateşin görmezliğimizden ileri gelmektedir. Temiz ve şerefli bir mazisi olan mecmuamızın bugün elimizde, geçmiş sayılarından bir tek bulunmaması, memleket ufuklarından taşarak uzak ülkelerde takip edilmesi şevkimizi bir kat daha arttırmıştır. Bütün bunların fevkinde olan, cumhuriyet temelleri ise, bizleri büsbütün başka bir hamle hızı, yorulmak bilmeyen, ihtiyarlamayan bir zihin ve fikir membaı bahşetmiştir. Bununda diğerlerine inzimamı ile harekete gelmek isteyen Çağlayan ailesi bu vaziyet karşısında daha fazla nasıl sükût edebilirdi"³³².

Bu dönemde 13 sayı çıkan Çağlayan Dergisi, Mayıs 1944 tarihinde yayın hayatına son vermiştir³³³.

Çağlayan Dergisi'nde, fikrî ve edebî yazılar yanında, edebiyat, ekonomi, tarih ve sanat tarihi, halk kültürü, biyografi, eğitim gibi konularda muhtelif yazılar yayınlanmıştır.

Çağlayan Dergisi'nin yazar ve şairleri arasında, Muammer Lütfü Bahşi, Kemal Kaya, Baki Süha, Reşat Oğuz, M. Aşır Aksu, Süleyman Fikri Erten, Hamit Macit Selekler, Sıtkı Tekeli, Nuri Özboy, Neyfel Türel, Ziya İlhan, M. Sadi Fırat, Faruk Ediz, Şaban Tüzün, Naci Kum Atabeyli, Mehmet Kaplan, Kemal Tahir, Sadeddin Buluç, Ahmet Ateş, Arif Nihat Asya, M. Kaya Bilgegil, Cahit Külebi bulunmaktadır.

Çağlayan Dergisi'nin ilk dönem çıkan sayılarından 1-18. sayılar ile, ikinci dönemi yayınlanan 13 sayı, Milli Kütüphane'de bulunmaktadır.

332- Çağlayan Dergisi, III, Sayı:23/1, Antalya-Mayıs-1943, s.3.

333- Çağlayan Dergisi, III, Sayı:23/8-13, Antalya-Ocak-Mayıs 1944, s.3.

5. Türk Akdeniz Dergisi

Türk Akdeniz Dergisi, Antalya Halkevi'nin yayın organı olarak, Şubat 1937 tarihinden itibaren iki aylık olarak yayınlanmaya başlamıştır. Türk Akdeniz Dergisi'nin yayınlanma gayesi, birinci sayıda şöyle belirtilmektedir. "Denizimizin dalgalarında, dağlarımızın kayalarında, ovalarımızın topraklarında, her devirde, eski tarihleri katlayıp, yeni tarih açan asil milletimizin şan ve şeref sesleri yükselmektedir. Antalya ve civarındaki eski eserler bir çok yabancı alimlerin bile tetkik mevzu olmuş, bunlar hakkında ciltlerle kitaplar yazılmıştır. Bu havalinin ayrıca zengin bir folkloru vardır. Eski ve yeni Antalya arasında mukayeseli vesikalar elde etmek, ancak mahallinde mümkün olabilir. Antalya, sonbahar yaprakları ile, ilkbahar filizlerinin öpüştüğü baharlar diyarıdır.

Asırlardan beri, Avrupa edebiyatına ilham veren portakal bahçeleri, Antalya'nın en karakteristik özelliğini teşkil ediyor. Hem de bugün birçok sıcak iklim nebatları yetiştirilmektedir ki, bu, manzarayı daha gönül alıcı şekle getirdi. Tabii membalarımızın zenginliği, ziraai ve iktisadi faaliyetler, her an yeni bir inkişaf sahası buluyor. Bütün bunlardan başka, yurdumuzun her köşesi gibi, Antalya'mızda; Cumhuriyetimizin feyizli verimleri ile her alanda günden güne, çok ileri adımlar atıyor, güzelleşip zenginliyor. İşte, muhitimizin bu geniş varlığını Akdeniz kıyılarından bütün yurda ulaştırmak ve onun tarihi ve coğrafi vesikalarını toplamak istediğimiz için, "Türk Akdeniz" i çıkarıyoruz. Dileğimiz, dergimizi okuyanlara her sayfamızda, daha ziyade Antalya'yı ve Türk Akdeniz'i göstermektir"³³⁴.

Türk Akdeniz Derginin Genel Müdürü; Muammer Lütfü Bahşi, Yazı İşleri Müdürü, Kemal Kaya'dır. Derginin İdare Yeri ve Sahibi; Antalya Halkevidir. Derginin basıldığı yer ise, Antalya Basimevidir. Türk Akdeniz Dergisi'nin boyutları; 20,5 x 29,5'dir. Sayfa sayısı ise, 18 ve yukarısidir. Türk Akdeniz Dergisi'nin bir sayısının fiyatı 15 kuruş, yıllık abone bedeli ise, 90 kuruştur³³⁵. Ancak, derginin 6. sayısından itibaren yıllık abone bedeli 100 kuruşa çıkarılmıştır³³⁶.

Türk Akdeniz Dergisi'nin 5. Sayısından itibaren, Derginin Genel Müdürü olan Muammer Lütfü Bahşi'nin, Kuşadası Hâkimliğine tayin edilmesi münasebeti ile genel neşriyatı idare etmek görevi, Yazı İşleri Müdürü Kemal Kaya'ya verilmiştir³³⁷. Ayrıca, Türk Akdeniz Dergisi'nin 13. Sayısından itibaren Neşriyat Müdürü; Kemal Ant olmuştur³³⁸.

334- Türk Akdeniz Dergisi, I, Sayı:1, Antalya- Şubat-1937, s.7.

335- Türk Akdeniz Dergisi, I, Sayı:1, Antalya-Şubat 1937, s.1-28.

336- Türk Akdeniz Dergisi, I, Sayı:1, Antalya-Şubat 1937, s.1-28.

337- Türk Akdeniz Dergisi, I, Sayı: 4, Antalya-Ağustos 1939, s.26.

;Kemal Kaya, Antalya Kültür (Milli Eğitim) Müdürüdür. Türk Akdeniz Dergisi, Cilt:2, Sayı:8, Antalya-Mart 1938, s.38.

338- Türk Akdeniz Dergisi, III, Sayı:13, Antalya-Mayıs 1939,s.34, (Kemal Ant, Antalya Lisesi öğretmenidir.)

Derginin 14. Sayısından itibaren de Sahip ve Mesul Müdürü; Lütfü Gökçeoğlu³³⁹, Neşriyat Müdürü de, Kemal Ant'tır³⁴⁰. 15. Sayıdan itibaren ise, derginin sahibi olarak, Antalya Halkevi ibaresi geçmeye başlamıştır³⁴¹.

Türk Akdeniz Dergisi, 16. Sayıdan itibaren Isparta Matbaası'nda, basılmaya başlanmıştır³⁴².

Türk Akdeniz Dergisinin, 23. Sayıdan itibaren bazı ekonomik ve teknik sebeplerden dolayı, yayınına bir müddet ara verilmiştir. 24. Sayı ise, 06.11.1942 tarihinde çıkmıştır³⁴³. Türk Akdeniz Dergisi'nin, bu sayıdan itibaren Neşriyat Müdürü; Kemal Ant ve Yazı İşleri Müdürü; Enver Akcan olmuştur. Ayrıca, Türk Akdeniz Dergisi, yeniden Antalya Matbaası'nda yayınlanmaya başlamıştır³⁴⁴.

Türk Akdeniz Dergisi'nin 11. ve 12. Sayıları, Cumhuriyetin ilân edilişinin 15. Yılı münasebetiyle özel sayı olarak birlikte çıkmıştır. Bu sayı 150 sayfa olarak, İstanbul Ülkü Basımevi'nde basılmıştır³⁴⁵. Ayrıca, Türk Akdeniz Dergisi, bu anıt sayının yanında, üç tane de ek vermiştir. Bunlar, Tayyar Anakök'ün, Antalya İli Coğrafyası³⁴⁶, Galip Uz'un, Korkuteli Yavuz Köyü³⁴⁷ ve Mitat Karabıyık'ın, Akseki Ormana Köyü³⁴⁸ isimli çalışmalarıdır.

Türk Akdeniz Dergisi'nin, 1944 yılında Şubat ile Temmuz arasında 32-34 sayıları birlikte çıkmıştır. Yine Türk Akdeniz Dergisi, bu sayı ile yayın hayatına son vermiştir³⁴⁹.

Yedi yıl içinde, 34 sayı yayınlanmış olan, Türk Akdeniz Dergisi'nde, bibliyografya, biyografi, coğrafya, edebiyat ve edebî türler, eğitim, ekonomi, halk kültürü, monografi, sağlık, tarım, tarih, sanat tarihi konulu yazılar ile haberler ve muhtelif yazılar olmak üzere, toplam 266 yazı yayınlanmıştır.

Türk Akdeniz Dergisi'nin yazar ve şairleri arasında, Muammer Lütfü Bahşi, Kemal Kaya, Tayyar Anakök, Burhanettin Onat, Osman Andıç, Osman Bahadır-İlioğlu, Reşat Oğuz, Enver Akcan, Faruk Ediz, Macit Selekler, Şaban Tüzün, Ali Sami Yen, Cemal Gültekin, Naci Kum ve Süleyman Fikri Erten başta gelmektedir.

339- Antalya Belediye Reisi ve Halkevi Başkanı. Türk Akdeniz Dergisi, III, Sayı:13, Antalya-1939, s.32

340- Türk Akdeniz Dergisi, III, Sayı:14, Antalya-Temmuz1939, s.36.

341- Türk Akdeniz Dergisi, III, Sayı:15, Antalya- Ekim 1939, s.20.

342- Türk Akdeniz Dergisi, III, Sayı:16, Isparta-Aralık 1939, s.18.

343- Türk Akdeniz Dergisi, IV, Sayı: 24, Antalya-Kasım 1942, s.1

344- Türk Akdeniz Dergisi, IV, Sayı 24, Antalya-Kasım 1942, s.18.

345- Türk Akdeniz Dergisi, II, Sayı 11-12, İstanbul-Ülkü Basımevi 29 Ekim 1938

346- Türk Akdeniz Dergisi, II, Sayı 8, Nisan-1938, 8 sayfa.

347- Türk Akdeniz Dergisi, II, Sayı 9, Haziran-1938, 12 sayfa.

348- Türk Akdeniz Dergisi, II, Sayı 10, Ağustos-1938,18 sayfa.

349- Türk Akdeniz Dergisi, IV, Sayı 23-24, Antalya-Şubat-Temmuz 1944.

Türk Akdeniz Dergisi'nin bütün sayıları, Milli Kütüphane'de bulunmaktadır.

C- MATBAALAR

Antalya'nın ilk matbaası, Haydar Rüştü Bey tarafından 1920 yılında kurulan Anadolu matbaasıdır. Bu matbaanın 1922 yılında İzmir'e taşınması ile Mehmet Emin Bey tarafından Antalya Matbaası faaliyete geçirildi. Antalya Matbaası, 1922-1978 yılları arasında, bazı kesintiler hariç, Antalya Gazetesini basmakta kullanılmıştır³⁵⁰.

1934 yılına ait bilgilerde de, Antalya'da Mehmet Emin vereseşi, Mazlum Adıson idaresinde, Antalya matbaasının bulunduğu görülmektedir³⁵¹.

Antalya Matbaası, 1978 yılına kadar Antalya Gazetesinin ve diğer bazı yayınların basıldığı yerlerden birisi olmuştur. Bu tarihten sonra, Antalya Gazetesinin yöneticileri tarafından, Antalya Gazeteciler Cemiyeti'ne bağışlanmış olan Antalya Matbaası, bu gün Antalya Özel İdare binasının önündeki açık hava müzesinde sergilenmektedir³⁵².

Antalya'da, 1940'lı yıllarda, Antalya matbaasının yanında Turan Matbaası³⁵³ ile Işık Basımevi³⁵⁴ gibi matbaalar bulunmakta idi.

Görüldüğü gibi, Antalya'da, incelediğimiz dönemde basın hayatı, fazla canlı değildir. Bunun yanında Antalya'da yayınlanan gazete ve dergiler de fazla uzun ömürlü olmamıştır. Sadece Antalya ve İleri Gazetesi günümüze kadar ayakta kalabilmiştir. Bütün bu olumsuzluğa rağmen, Antalya'da yayınlanan, gazete ve dergiler, yayınlandıkları döneminin sosyal, siyasal, ekonomik, vb. gibi yönlerini biz yansıtmakta ve birer tarihî belge olmaktadır.

6- DİNİ HAYAT

(Bkz.)- Kitabımızın 2. Cildi, **IX-ANTALYA KENTİNİN YETİŞTİRDİĞİ/ ANTALYA'DA YAŞAMIŞ OLAN/ YAŞAYAN MEŞHUR ŞAHSİYETLER- C. DİNİ/ İLMİ ŞAHSİYETLER-1.ANTALYA'NIN YETİŞTİRDİĞİ DİYANET İŞLERİ BAŞKANLARI -2. ANTALYA'NIN YETİŞTİRDİĞİ İLMİ ŞAHSİYETLER/ MÜFTÜLER ve DİN ADAMLARI** bölümünden ayrıntılı olarak ulaşabilirsiniz.

7- ORMANCILIK

(Bkz.)- Kitabımızın 2. Cildi, "VII-13. "Orman"- "1.Antalya'da Orman Müessesesi, Ormanlar ve Ormancılık" bölümünden ayrıntılı olarak incelenebilir.

350- M. Güçlü, a.g.e., s.92.

351- M. Güçlü, a.g.e., s.92.; Server R. İskit, Türkiye'de Neşriyat Hareketleri Tarihine Bir Bakış, Ankara-2000, s.192.

352- Abdullah Özdoğan, "Antalya Gazetesi 83 Yaşında", Yeni Çağ Gazetesi, İstanbul-22 Eylül 2004, s.13.

353- Şelale Gazetesi, Sayı:1, Antalya-8 Ocak-1947, s.4.

354- İleri Gazetesi, Sayı:222, Antalya-2 Ocak 1951, s.4.

8. 1920'DEN GÜNÜMÜZE ANTALYA MİLLETVEKİLLERİ

1.DÖNEM (1920-1923)

Ali Vefa SEYHANLI	(HF)
Halil İbrahim ÖZKAYA	(HF)
Hamdullah Suphi TANRIÖVER	(HF)
Mustafa İBRİŞİM	(HF)
Rasih KAPLAN	(HF)
Hasan Tahsin SÜRENKÖK	(HF)

2.DÖNEM (1923-1927)

Ahmet SAKİ	(CHF)
Hasan SITKI	(CHF)
Murat Mahmut Bey	(CHF)
Rasih KAPLAN	(CHF)
Hasan Tahsin SÜRENKÖK	(CHF)

3. DÖNEM (1927-1931)

Dr.Cemal TUNCA	(CHF)
Süleyman ŞEVKET DEMİRCİOĞLU	(CHF)
Rasih KAPLAN	(CHF)
Ahmet SAKİ	(CHF)
Hasan SITKI	(CHF)

4. DÖNEM (1931-1935)

Dr. Nazifi Şerif NABEL	(CHF)
Ali Haydar Bey	(CHF)
Numan AKSOY	(CHF)
Rasih KAPLAN	(CHF)
Dr.Cemal TUNCA	(CHF)

5. DÖNEM (1935-1939)

Celal MENGİLİBÖRÜ	(CHF)
Tayfur SÖKMEN	(BAĞIMSIZ)
Dr.Cemal TUNCA	(CHF)
Rasih KAPLAN	(CHF)
Numan AKSOY	(CHF)
Türkan ÖRSBAŞTUĞ	(Atama)
Tevfik Nazif ARICAN	(CHF)

6. DÖNEM (1939-1943)

Dr.Münir SOYKAM	(CHF)
Rasih KAPLAN	(CHF)
Dr.Cemal TUNCA	(CHF)
Numan AKSOY	(CHF)
Tayfur SÖKMEN	(CHF)
Türkan ÖRSBAŞTUĞ	(CHF)
Nurullah Esat SÜMER	(CHF)

7. DÖNEM (1943-1946)

Hikmet Turhan DAĞLIOĞLU	(CHF)
Dr.Cemal TUNCA	(CHF)
Numan AKSOY	(CHF)
Tayfur SÖKMEN	(CHF)
Galip KAHRAMAN	(CHF)
Nurullah Esat SÜMER	(CHF)
Mesut ÇANKAYA	(CHF)

8. DÖNEM (1946-1950)

Niyazi AKSU	(CHF)
Mustafa KORKUT	(CHF)
Numan AKSOY	(CHF)
Tayfur SÖKMEN	(CHF)

Rasih KAPLAN	(CHP)
Galip KAHRAMAN	(CHP)
Nurullah Esat SÜMER	(CHP)

9. DÖNEM (1950-1954)

Dr. Nazifi Şerif NABEL	(DP)
Dr. Fatin DALAMAN	(DP)
Dr.Burhanettin ONAT	(DP)
Akif SARIOĞLU	(DP)
İbrahim SUBAŞI	(DP)
Ahmet TEKELİOĞLU	(DP)
Ahmet TOKUŞ	(DP)

10. DÖNEM (1954-1957)

Atila KONUK	(DP)
Asım OKUR	(DP)
Dr.Fatin DALAMAN	(DP)
Dr. Burhanettin ONAT	(DP)
Ahmet TEKELİOĞLU	(DP)
Ahmet TOKUŞ	(DP)
Kenan AKMAN	(DP)
Enver KARAN	(CHP)

11. DÖNEM (1957-1960)

Mehmet AK	(DP)
Sadık ERDEM	(DP)
Adnan SELEKLER	(DP)
Yaşar YAZICI	(DP)
Dr. Burhanettin ONAT	(DP)
İbrahim SUBAŞI	(DP)
Atila KONUK	(DP)

1960 ARA DÖNEMİ TEMSİLCİLER MECLİSİ ÜYESİ:

Muammer AKSOY

12. DÖNEM (1961-1965)

İhsan ATAÖV	(AP)
Hasan Fehmi BOZTEPE	(AP)
Ömer EKEN	(AP)
Nihat SU	(AP)
Ethem AĞVA	(CHP)
Rafet EKER	(CHP)
Nazmi KERİMOĞLU	(CHP)

1.DÖNEM CUMHURİYET SENATOSU ÜYELERİ (1961-1964)

Mehmet İLKUÇAN	(AP)
Mustafa ÖZER	(AP)

13. DÖNEM (1965-1969)

Ahmet TORGAY	(AP)
Hasan AKÇALIOĞLU	(AP)
Hasan Fehmi BOZTEPE	(AP)
Hüseyin Avni AKIN	(AP)
İhsan ATAÖV	(AP)
Osman Zeki YÜKSEL	(AP)
Rafet EKER	(CHP)

2. DÖNEM CUMHURİYET SENATOSU ÜYELERİ (1964-1968)

M. Akif TEKİN	(AP)
Mehmet PIRILTI	(CHP)

14. DÖNEM (1969-1973)

İhsan ATAÖV	(AP)
Ömer EKEN	(AP)
Hasan AKÇALIOĞLU	(AP)
Süleyman ÇİLOĞLU	(AP)
Rafet EKER	(CHP)
Ömer BUYRUKÇU	(CHP)
Hasan Ali GÜLCAN	(CHP)

3. DÖNEM CUMHURİYET SENATOSU ÜYELERİ (1968-1973)

M. Akif TEKİN	(AP)
Mehmet PIRILTI	(CHP,GP)

15. DÖNEM (1973-1977)

Abdurrahim ERDEM	(AP)
İhsan ATAÖV	(AP)
Remzi YILMAZ	(AP)
Faiz SARLAR	(AP)
Deniz BAYKAL	(CHP)
Fahri ÖZÇELİK	(CHP)
Ömer BUYRUKÇU	(CHP)

4. DÖNEM CUMHURİYET SENATOSU ÜYELERİ (1973-1977)

Şerafettin PEKER	(AP)
Reşat OĞUZ	(CHP)

16. DÖNEM (1977-1980)

Mehmet Sadık ERDEM	(AP)
İhsan ATAÖV	(AP)
Kaya ÇAKMAKÇI	(AP)
Galip KAYA	(AP)
Deniz BAYKAL	(CHP)
Ömer BUYRUKÇU	(CHP)
Hasan ÜNAL	(CHP)

5. DÖNEM CUMHURİYET SENATOSU ÜYELERİ (1977-1980)

Remzi YILMAZ	(AP)
Reşat OĞUZ	(CHP)

12 EYLÜL ARA DÖNEMİ DANIŞMA MECLİSİ ÜYELERİ(1977-1980)

Serdar KURTOĞLU	(Hakim)
Ahmet Fehmi KUZUOĞLU	(Em.Tümgeneral)

17. DÖNEM (1983-1987)

Suudi TÜREL	(ANAP)
Ali DİZDAROĞLU	(ANAP)
Abdullah Cengiz DAĞYAR	(ANAP)
Mustafa ÇAKALOĞLU	(ANAP)
Aydın Güven GÜRKAN	(SHP)
Ümit Haluk BAYÜLKEN	(DYP)
Kadri ALTAY	(HDP,ANAP)

18. DÖNEM (1987-1991)

Adil AYDIN	(DYP)
Zekeriya BAHÇECİ	(DYP)
İbrahim DEMİR	(DYP)
Hasan NAMAL	(DYP)
Deniz BAYKAL	(CHP)
Hasan ÇAKIR	(ANAP)
A. Cengiz DAĞYAR	(ANAP)
Cengiz TUNCER	(ANAP)

19. DÖNEM (1991-1995)

Hasar NAMAL	(DYP)
Adil AYDIN	(DYP)
Gökberk ERGENEKON	(DYP)
Veysel ATASOY	(ANAP)
Ali KARATAŞ	(DYP)
Hayri DOĞAN	(DYP)
Hasan ÇAKIR	(ANAP)
Deniz BAYKAL	(SHP, CHP)
Faik ALTUN	(SHP, BAĞ, BP, CHP)

20. DÖNEM (1995-1999)

Emre GÖNENSAY	(DYP)
Hayri DOĞAN	(DYP)
Osman BERBEROĞLU	(DYP)
Deniz BAYKAL	(CHP)
Bekir KUMBUL	(CHP)
Yusuf ÖZTOP	(CHP)
Sami KÜÇÜKBAŞKAN	(ANAP)
İbrahim GÜRDAL	(ANAP)
Metin ŞAHİN	(DSP)
Arif Ahmet DENİZOLGUN	(RP)

21. DÖNEM (1999-2002)

Metin ŞAHİN	(DSP)
Ahmet Sancar SAYIN	(DSP)
Mustafa VURAL	(DSP)
Mehmet BAYSARI	(DYP)
Salih ÇELEN	(DYP)
Kemal ÇELİK	(DYP)
Tunca TOSKAY	(MHP)
Osman MÜDERRİSOĞLU	(MHP)
Nesrin ÜNAL	(MHP)
İbrahim GÜRDAL	(ANAP)
Cengiz AYDOĞAN	(ANAP)
Mehmet Zeki OKUDAN	(FP)

22. DÖNEM (2002-2007)

Osman AKMAN	(AKP)
Mehmet DÜLGER	(AKP)
Mevlüt ÇAVUŞOĞLU	(AKP)
Burhan KILIÇ	(AKP)
Fikret BADAZLI	(AKP)
Deniz BAYKAL	(CHP)
Tuncay ERCENK	(CHP)
Nail KAMACI	(CHP)
Osman KAPTAN	(CHP)
Atilla EMEK	(CHP)
Feridun Fikret BALOĞLU	(CHP)
Hüseyin EKMEKÇİOĞLU	(CHP)
Osman ÖZCAN	(CHP)

23. DÖNEM (2007-2011)

Mehmet Ali ŞAHİN	(AKP)
Mevlüt ÇAVUŞOĞLU	(AKP)
Abdurrahman ARICI	(AKP)
Sadık BADAĞ	(AKP)
Yusuf Ziya İRBEÇ	(AKP)
Deniz BAYKAL	(CHP)
Hüsnü ÇÖLLÜ	(CHP)
Atila EMEK	(CHP)
Osman KAPTAN	(CHP)
Tayfur SÜNER	(CHP)
Mehmet GÜNAL	(MHP)
Tunca TOSKAY	(MHP)
Hüseyin YILDIZ	(MHP)