

Turistik Destinasyonlar İçin Nostaljik Bir Öneri: Buharlı Trenler

Reşad Emre ÖZGÜNEŞ^{1*} Düriye BOZOK¹

¹Balıkesir Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Balıkesir, Türkiye

*Sorumlu Yazar

E-mail: emreozgunes@gmail.com

Geliş Tarihi: 25 Haziran 2018

Kabul Tarihi: 13 Kasım 2018

Özet

Turistik destinasyonları oluşturan temel unsur; sahip oldukları çekicilikler, destinasyonun pazarlanmasındaki anahtar kavram ise yöredeki turistik faaliyetlerdir. Çekicilikler ve turistik faaliyetler destinasyonun diğer destinasyonlara göre farklılığını ortaya koyan ve tercih edilme oranını da artıran etmenlerdir. Yoğun bir çekişmenin yaşandığı turizm sektöründe bir destinasyonun diğerleriyle rekabet edebilmesi ancak turistlerin kaliteli hizmet ve ürün çeşitliliği beklentisini karşılaması ile mümkündür. Turistik ürünlerdeki çeşitlilik o destinasyonun farklı akım/ürünleri takip ve talep eden turistler tarafından bir alternatif olmasını sağlayacaktır. Son dönemde bireylerin özellikle yoğun kent yaşamının gergin ortamından uzaklaşarak doğaya dönme isteği bu anlamda değerlendirilebilecek bir olgudur. Yapay zekânın, vatandaşlık verilen robotların ve uzay yolculuklarının tartışıldığı günümüz dünyasında teknolojik gelişmeleri yakından izleyen ve yeniliklere kolaylıkla uyum sağlayan bireylerin nostaljiyi yaşama isteği de kaybolmuş değildir. Bu çalışma; unutulmaya yüz tutmuş bir ulaşım aracı konumundaki buharlı trenlerle düzenlenecek turistik turların sürdürülebilir turizm uygulamaları çerçevesinde niş bir pazar olarak özel ilgi turizmi içine dâhil edilebileceğine dikkat çekmektedir. Çalışmada ayrıca Kastamonu ili Pınarbaşı ilçesi ve Ilıca Şelalesi arasında buharlı tren için 15 km'lik bir rota önerisine de yer verilmiştir. Dünya mirası statüsündeki buharlı trenlerin turizm sektörü için farklılık yaratacak bir pazarlama enstrümanı olarak kullanılmasına yönelik öneri niteliğindeki bu çalışmada yabancı literatür taramasının yanı sıra uzman görüşlerine de başvurulmuş; gerekli hassasiyet gösterildiği ve destek sağlandığı takdirde buharlı trenlerin Türk turizmine ve Türk ekonomisine yeniden kazandırılacağı sonucuna varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Turizm, Nostalji, Buharlı Trenler

A Nostalgic Suggestion For Tourism Destinations: Steam Trains

Abstract

The basic element that enables the creation of touristic destinations are the attractions they possess, and the key concept at the point of destination marketing are the touristic activities in the area. Attractions and touristic activities are the factors that reveal the differences of a destination compared with other destinations and that increase its rate of preference. It is possible for a destination in the tourism sector, which has experienced intense conflict, to compete with others and even to meet the needs of tourists for quality services and product variety. The variety in touristic products will allow for an alternative by tourists who follow and request different streams products of that destination. The desire of individuals to return to the wild in recent years especially by moving away from the tense environment of urban living is a phenomenon that can be evaluated in this sense. In today's world, where artificial intelligence, robots attaining citizenship, and space travel are being discussed, the desire for nostalgic living for individuals who closely monitor technological developments and easily adapt to innovation has not been lost. This study notes that touristic tours that to be organized with steam trains in the position of a transportation vehicle that has begun to be forgotten can be included in special interest tourism as a niche market in the framework of the applications of sustainable tourism. The study also included 15 km route suggestion for the steam train between Kastamonu, Pınarbaşı district and Ilıca Waterfall. This study, which makes proposals for the use of the steam trains in the status of world heritage as a market instrument that will make a difference for the tourism sector, referred both to a literature review and the opinions of experts and came to the conclusion that, should the necessary sensitivity be shown and support be provided, steam trains can provide new gains to Turkish tourism and the Turkish economy.

Keywords: Tourism, Nostalgia, Steam Trains

'Demir yolları refah ve ümran tevlit eder.' Mustafa Kemal ATATÜRK [12]

GİRİŞ

Turizm; birçok farklı disiplin ve bilim dalı ile iç içe geçmiş çok boyutlu bir yapıdan oluşmaktadır. Bu yapıyı meydana getiren önemli unsurlardan biri de kültür ve dolayısıyla da kültürel mirastır. Somut kültürel miras bağlamında ilk akla gelenler doğal güzelliklere sahip alanlar, anıtlar, tarihi şehirler, önemli yapılar şeklinde sıralanabilir. UNESCO dünya mirası listesi incelendiğinde sayılanlara ilaveten 1800'li yıllarda yapılmış olan ve halen kullanılmakta olan Semmering Demir Yolu, Darjeeling Himalaya Demir Yolu ve 1900'li yıllarda yapılan Rhaetian Demir Yolu da kültürel miras listesinde bulunmaktadır [51;52;53;]. Bu durum; buharlı trenlerin ve bu trenlerin çalışmasını sağlayan demir

yollarının kültürel yönden olduğu kadar turizm için de önemini gözler önüne sermektedir.

Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü verilerine göre 2016 yılında uluslararası turist sayısı %3,9 oranında büyüyerek, bir önceki yıla göre 46 milyon kişi artışla toplam 1 milyar 235 milyon kişiye ulaşmıştır ve turizme katılan birey sayısı her yıl artış göstermektedir. Turizmin temel öğelerinden biri hiç şüphesiz ulaşım. Gierczak [10] turist trafiğinin büyümesini etkileyen faktörler arasında turist taşımacılığının gelişimini de saymakta, önemine vurgu yapmaktadır. Albalate ve Fageda [1]'ya göre taşımacılık ve turizm ikilisi ekonomik faaliyetler ile yakından ilişkili olup, ulaşım altyapısının teşvik edilmesi ve etkin hareketliliğin sağlanması turizm endüstrisinin gelişimine katkıda

bulunmak olarak yorumlanmaktadır. Ulaşım, erişilebilirliği sağladığından turistik destinasyonun ana belirleyicilerinden biridir. Bu nedenle de ulaştırma ve turizm politikalarının entegrasyonu için bir dizi öneri getirilmesi gerekliliği bulunmaktadır. Taşıdığı özellikler ve geciklikler respectinde ziyaretçilerin kendisini tercih etmelerini sağlayan, mevcut alt ve üst yapısı ile her türlü kaliteli hizmeti seyahatleri boyunca turistlere sağlamaya hazır olan tüm bölgeler [58] şeklinde tanımlanabilecek turizm destinasyonları için ulaşım, hayati önem arz eden öğelerden olup ulaşılabilirlik kavramı; bir turizm destinasyonuna gidebilmek ve destinasyon içinde gerçekleştirilecek faaliyetlere katılmak için kullanılacak yol, ulaşım aracı, tesis ve gerekli teknolojiyi kapsayan ulaştırma sisteminin tamamını ifade etmektedir [70]. 2016 yılında uluslararası varışlarda turistlerin %55'inin hava yolu, %39'unun kara yolu, %4'ünün ise deniz yolu araçlarını seçtiği görülmektedir [67]. Hava yolunun turistler tarafından daha çok tercih edilme nedeni ekonomik ve hızlı olmasıdır. Hava yolu şirketleri alt yapılarını teknolojik değişimlerle sürekli geliştirmektedir. Diğer bir ulaşım şekli olan kara yolu ulaşımı ise otobüslerle ve turistlerin kendi araçları/ karavanları ile yaptıkları seyahat şeklini açıklamaktadır. Turistin kendi araç ya da karavanıyla seyahat nedeni özgürlük ve bağımsızlık kavramları ile ilişkilendirilebilir. Deniz yolu ile yapılan transfer şekli ise çeşitli limanlara uğranmak suretiyle yapılan ve keyif amaçlı seyahat olarak nitelendirilen [8;14] kruvaziyer turizmdir. Ulaşım şekilleri arasında en az kullanılanı ise demir yollarıdır. UNWTO verilerine göre [13] 2016 yılında demir yolunun uluslararası turist taşımacılığında kullanım oranı %2 düzeyindedir. Oysa gerekli alt yapı oluşturulduğunda ve önem verildiği takdirde bu oranın artacağına kuşku yoktur. Çünkü demir yolları/ trenler diğer ulaşım araçlarıyla kıyaslandığında bireylere daha farklı deneyimler ve kolaylıklar da sunmaktadır.

‘Çalışma içinde geçen ‘demir yolu’ ifadesi, TDK (Türk Dil Kurumu)‘dan alınan bilgi doğrultusunda demir ve yolu olarak ayrı yazılmıştır.

Demir Yolu Turizmi

Blancheton ve Marchi [5]: boş zaman gezilerinde turistleri taşımak için demir yollarını kullanan turizm çeşidini ‘demir yolu turizmi’ olarak adlandırmakta ve bu terimin Fransa’da yaklaşık 150 yılda gelişen çeşitli uygulamaları kapsadığından bahsetmektedirler. Eğlence ve keşif ile açıkça bağlantılı olan demir yolu turizminin ilk şekli gezginlerin güzel dağ ve kıyı manzaralarını görme talebiyle 1870’lerde ortaya çıkmış, 1950’li yıllardan başlayarak mirasa ve eski tren meraklılarının nostalji isteğine dayanan ikinci bir demir yolu turizmi formu geliştirilmiştir. Son olarak 1980’lerden beri yerel demir yolları ve lüks trenler gibi keşif ve mirasa sahip hibrid biçimleri ortaya çıkan bu turizm şekli; keşfetmenin zevki, nostaljiye rahat bir seyahat ve tarihin tadına varma gibi öğelerle giderek zenginleşmiştir [5]. Dünyayı değiştiren 10 demir yolu sırasıyla; Liverpool-Manchester demir yolu (1830), Baltimore-Ohio demir yolu (1827), Panama demir yolu (1855), Metropolitan Underground demir yolu (1863), Lincoln’ün Cenaze Treni (1865), Transcontinental demir yolu (1869), Trans-Sibirya demir yolu (1916), Holocaust Trenleri (II. Dünya Savaşı), Tokaidō Shinkansen demir yolu (1964), Eurostar (1994) şeklinde sayılabilmektedir [36]. *Allis vd. [2]*; turistik talebin coğrafi dağılımı için destinasyonlarda kullanılan bir araç olmanın ötesinde demir yollarının, turizmle güçlü bir ilişki içerisinde olduğunu dikkat çekmektedirler. En eski turizm ulaşım sistemlerinden biri olarak demir yolu; turistik

görüntüleri zenginleştirirken, kültürel miras -ki *McKercher [55]*’e göre turistik destinasyonlarda artık turizm karmasının önemli bir parçası olarak kabul edilmektedir- kapsamında turizmin gelişmesine katkıda bulunur. *Armstrong ve Williams [4]*’a göre popüler (çekici ve ulaşılabilir ürün anlamında) seyahatin gelişimindeki yaşamsal faktör, ulaştırma sektöründeki gelişmelerdir ve ulaşım ile ilerleme kavramı yolcuların daha ucuz, daha hızlı ve daha fazla sayıda nakliye yeteneğini tanımlamaktadır. Hem popüler eğlence hem de turizm tarihindeki genel görüş, demir yolunun etkili toplu taşıma olanakları sağlayabilen ilk ulaşım modeli olduğu yönündedir ve bu nedenle turizmin / destinasyonların gelişimini desteklemede önemli rol oynamıştır. *Kozak vd.[54]* demir yollarının ekonomik ve toplumsal gelişmeyi sağlayan, hızlı taşımayı gerçekleştiren ve sosyal turizmi yaratan bir ulaştırma türü olduğuna değinmektedirler. Demir yolu ulaşımının tercih edilmesinde güvenlik ve ucuzluk unsurlarının büyük rol oynadığı da dikkat çektikleri bir diğer noktadır.

Demir yolu günübürlük tur için de teşvik edicidir. Bu anlamda Thomas Cook’un 1841’de Leicester’den Loughborough’a demir yolu ile 400’den fazla kişiye ulaşan ilk gezisinin hikâyesi bir efsaneye dönüşmüştür [4;54]. Trenler taşıdıkları özelliklerden ötürü belli bir kitleye değil her kesimden bireye hitap eden ulaşım araçlarıdır. Bu durumun en güzel şekilde sembolize edildiği yerlerden biri Almanya’dır. *Von Buch [68]*; ‘Grand Tour’ ile ilgili makalesinde 1879-1888 yılları arasında yerlerine konan ve dört farklı heykeltraşın eseri olan heykellerde tren yolcuları olarak; turist, göçmen, gezi öğrencisi, ticari gezgin, balayı çifti ve öğretmen ile öğrencisi tasvir edilmektedir. *Pagliari vd.[59]* ise; Fransa’da Bazin vd. tarafından HSR (High Speed Rail)’ye yönelik yapılan bir çalışmaya atıfta bulunmakta, trenlerin turizmde kullanılması ile ilgili avantajları şöyle sıralamaktadırlar:

- Özellikle hafta sonları yapılan, 2-3 günlük kısa süreli kalışlarda HSR’yi kullanmak sürüş yorgunluğu, trafik yoğunluğu ve park etme güçlüğü gibi sorunları ortadan kaldırmaktadır,
- Bazı ülkelerde belirli zamanlarda uygulanan promosyon teklifleriyle yalnız veya çift olarak seyahat edenler için daha düşük maliyetli bir yolculuk sağlamaktadır,
- Demir yolu istasyonu şehir merkezinde bulunuyorsa hava taşımacılığına kıyasla daha rahattır ve zamandan tasarruf sağlayabilmektedir.

Sıralanan maddeler diğer ulaşım araçlarına kıyasla trenlerin belli birtakım kolaylıklar ve avantajlar sağladığını göstermektedir. Sayılanlara ilaveten demir yolunun yapım özellikleri itibarıyla orman ve yeşil alanların bulunduğu bölgelere kara yolu yapımı kadar hasar vermediği de düşünüldüğünde doğa ile dost bir ulaşım şekli olduğu söylenebilir. Bu durum; *Raylı Ulaşım Sistemleri Sektör Analizi, Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi [60]* isimli çalışmada da detaylı olarak ele alınmıştır. Literatürde turizm ve trenlerle ilgili yapılan bazı çalışmaların [1;2;3;5;57;62] yanı sıra buharlı lokomotiflerle ilgili çalışmalara da rastlanmaktadır.

Dünyada Buharlı Trenlerle Nostaljik Seyahatler

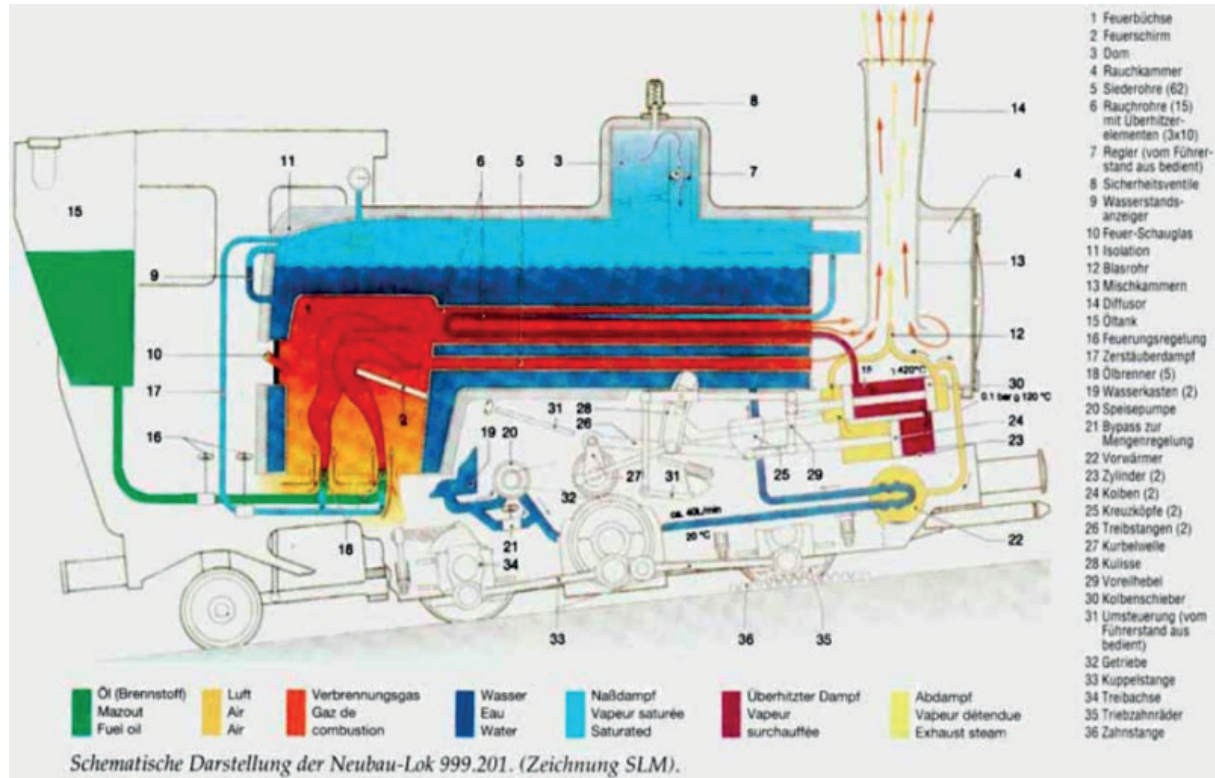
Dünyada ilk kez 1812 yılının Haziran ayında kullanılmaya başlanan[35] buharlı lokomotiflerle ilgili olarak *Aoki [3]*; Japonya’daki koruma faaliyetlerine, *Canning[6]*ve *Fontana [9]*; buharlı trenlerin yeniden yapılandırılması ve korunması gerekliliği ile önemine, *Halsall [11]*;çok sayıda insanın korunmuş tarihi ulaşım şekillerini görmekten ve bu ulaşım

araçları ile seyahat etmekten keyif aldığına, buharlı trenlerin ve demir yollarının imge ve duygularla nostaljik anıları yeniden yarattığına değinmektedirler. Benzer biçimde; *Wallace* [69], endüstriyel bir geçmişi bulunan, buharlı lokomotifin estetik güzelliğine olan ortak ilgiye ve korunması gereğine dikkat çekmekte, *Allis vd.* [2]; Arjantin, Brezilya, Şili ve Ekvador'da kullanılan eski kompozisyona (buharlı lokomotif ve ahşap vagon) sahip turist trenlerinin yolculuklarında kültürel unsurlara öncelik verme eğiliminde olduklarından bahsetmekte, nostaljik turistik trenlerin bünyelerinde iki temel çekiciliği barındırdığını belirtmektedirler:

- Maddi ve maddi olmayan kültürel mirası değerlendirerek katkıda bulunma,
- Doğal manzaralar ile direkt temas kurma.

Orbaşlı ve Woodward[57];dünyanın dört bir yanındaki turistik mekânların tarihi demir yolları tarafından tanındığına dikkat çekmekte ve dünyadan örnekler vermektedirler. ABD ve İngiltere'de 100'den fazla özel veya gönüllü demir yolu müzesinin yanı sıra buharla çalışan lokomotifler bulunmaktadır. Yine Hindistan'da demir yolu mirası, turistik amaçlarla kullanım için de tasarlanmış, tarihi buhar makineleri yeniden canlandırılmıştır. Darjeeling-Himalaya demir yolu dünya mirası alanı olarak belirlenmiştir. Yeniden harekete geçen buharlı trenler, tarihi demir yolları ve müzelerdeki artış Çin, Japonya, Orta Doğu ve Afrika ülkelerinde de görülebilmektedir. Yine, 1893 yılında açılmış

bir demir yolu olan, Avusturya'nın en dik hattı olarak görülen Wolfgang Gölü İstasyonu ile 1783 m yüksekliğindeki Schafberg zirvesi arasındaki 5,85 km'lik rota üzerinde nostaljik trenler halen çalışmaktadır [17]. Benzer şekilde Cape Town'da deniz kenarından geçen özel bir hat sayesinde buharlı trenle seyahat eden bireyler eşsiz manzaların tadına varmakta[18], Colarodo'da bulunan 914 metre yüksekteki Durango-Silverton dar hat demir yolu 1882 model, kömürle çalışan ve saatte 29 km hızla giden buharlı lokomotifini ile yolcularını 130 sene öncesine geri götürmektedir. Nostaljik seyahatleri sevenlerin tercihi olan bu tren, Paul Newman ve Robert Redford'un oynadığı 1969 yapımı *Butch Cassidy and The Sundance Kid* filminde yer almıştır [28]. Bir diğer önemli buharlı tren aktivitesi ise Thirlmere'de her yıl düzenlenen Buharlı Tren Festivalidir. Bu festival sayesinde genç kuşaklar buharlı trenle tanışırken, daha yaşlı kuşaklar ise nostaljiyi yaşamaktadır [26]. *Rhoden, Ineson ve Ralston* [61]; Birleşik Krallık Miras Demiryolları Birliği (UK Heritage Railway Association)'nin uluslararası düzeyde daha ileri bir iş birliği gerekliliğini dile getirdiğine ve miras demir yollarını temsil eden dünya çapında bir organizasyon kurma planının bu amaca yönelik önemli bir katkı sağlayacağına değinmektedirler. Dolayısıyla dünyadaki buharlı trenlerin ve eski demir yolu hatlarının birçoğunun gelecekte tekrar kullanılmaya başlanacağı söylenebilir. Böylelikle eskiye dair bir özlem tekrar canlanırken, dünya kültürel mirası bir değere daha kavuşacaktır.



Şekil 1. Avusturya'da Schafberg Zirvesi İçin Kullanılan Buharlı Lokomotif Çalışma Prensibi
Kaynak: www.schafbergbahn.at

Son dönemde seyahat bağlamında trenlere ve nostaljik gezilere olan ilgi hem dünyada hem de Türkiye’de artış göstermektedir. Öyle ki 50 yıl aradan sonra İngiltere’nin kuzeyindeki hatlara geri dönen buharlı trenin ilk seferini izlemek üzere nostalji meraklıları istasyonları doldurmuştur ve büyük ilgi ile karşılanan bu seyahat için düzenli seferlerin başlatılması düşünülmektedir [15]. Yine Türkiye’de sosyal medya üzerinden başlayan bir kampanya ile gençler, yerli ve yabancı turistler Doğu Ekspresi ile Ankara’dan Kars’a



Şekil 2. TCDD Doğu Ekspresi

Kaynak: www.google.com.tr

yoğun bir katılımı tren yolculuğu yapmaktadırlar [16] ve bu yolculuk ‘keşke daha uzun sürse’ denilen bir seyahat şeklini almıştır [33]. İnternet ortamında trenle ve buharlı trenle yapılan geziler için kimi web sitelerinin [19; 20; 21; 22; 23; 24; 29; 30; 43; 44] tasarlandığı görülmektedir. Bu sitelerde nostaljik bir yolculuğa ve muhteşem doğa manzaralarına vurgu yapılmakta, bireyler demir yolunun eşsiz deneyimine teşvik edilmektedirler.



Şekil 3. TCDD Buharlı Lokomotif-Çamlık Müzesi

Kaynak: www.tcdd.gov.tr

Türkiye’de Demir Yolu Ulaşımı Ve Buharlı Trenler

Türkiye’de 31.5.1927 tarih ve 1042 Sayılı Kanun’la ‘Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi’ ismiyle kurulan ve 1953 yılına kadar katma bütçeli bir devlet idaresi şeklinde yönetilen teşekkül, 29.7.1953 tarihinden itibaren 6186 Sayılı Kanun’la ‘Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi’ (TCDD) adı altında Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü haline getirilmiştir. Türkiye’de ilk demir yolu, 1856 tarihinde bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla,

İzmir-Aydın arasında inşa edilmeye başlanmış, 130 km uzunluğundaki bu hattın yapımı 1866’da tamamlanmıştır [65]. Osmanlı döneminde başlayan demir yolu yatırımları Cumhuriyetin ilanı ve bizzat Atatürk’ün girişimleriyle 1923-1940 yılları arasında adeta bir atılım çağına girmiştir. 1940 yılına gelindiğinde neredeyse iki katına çıkan demir yolları, 8637 km’ye ulaşmıştır. Demiryolu politikasının öne çıkarılmasının başlıca nedeni, yerleşim ve üretim-tüketim merkezlerini birbirine bağlayarak iç pazarı canlandırmak ve ülke ekonomisini geliştirmektir [38;64].

Tablo 1. TCDD Çeken-Çekilen Araç Bilgileri

Çeken Araç (Adet)	Mevcut	Faal	Faal Yüzdesi (%)
Elektrikli Lokomotif	125	100	80
Anahat Dizelli Lokomotif	436	351	81
Manevra Lokomotifi	107	77	72
Elektrikli Dizi	118	102	86
Dizelli Dizi	80	49	61
Yüksek Hızlı Tren Seti	19	17	89
Toplam	885	696	79
Çekilen Araçlar (Adet)	Mevcut	Faal	Faal Yüzdesi (%)
Yolcu Vagonu	872	747	86
Yük Vagonu	19.570	17.874	91
-Kapalı Yük Vagonu	5.080	4.707	87
- Açık Vagon	6.262	5.801	93
- Sarnıçlı Vagon	790	738	93
- Platform Vagonu	7.438	6.928	93
Üçüncü Şahıs Vagonu	4.146	4.025	97
İdari Hizmet vagonu	200	200	100
Toplam	24.788	22.845	92

Kaynak: TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, *Demiryolu Sektör Raporu*, 2016, 35.

TCDD, 2016 yılı sonu itibariyle 8.950 km'si konvansiyonel ana hat, 2.401 km'si tali hat, 1.181 km'si 2'inci, 3'üncü ve 4'üncü ana hat yolları olmak üzere toplam 12.532 km'lik demir yolu hattına sahiptir ve bu hatların 1.213 km'si yüksek hızlı tren hattından oluşmaktadır. Söz

konusu toplam hatların (iltisak hatları ve istasyon yolları hariç) %88'i tek hattır. Demir yolu hatlarında toplam 200,4 km tünel ve 89,1 km köprü/menfez bulunmaktadır. TCDD, 60 adet gar ve 318 adet istasyona sahiptir [63;66].

Tablo 2. TCDD, İllere Göre Demir Yolu Uzunlukları (2016)

İL TRAFİK KODU Traffic code	İL ADI Province Name	TCDD		TOPLAM Total	İL TRAFİK KODU Traffic code	İL ADI Province Name	TCDD		TOPLAM Total
		KONVANSİYONEL HATLAR Conventional Line	HIZLI TREN HATTI Speed Train Line				KONVANSİYONEL HATLAR Conventional Line	HIZLI TREN HATTI Speed Train Line	
1	ADANA	231	-	231	41	KOCAELİ	312	-	312
2	ADIYAMAN	55	-	55	42	KONYA	383	-	383
3	AFYON	518	-	518	42	KONYA YHT.HST	-	305	305
4	AĞRI	-	-	-	43	KÜTAHYA	350	-	350
5	AMASYA	81	-	81	44	MALATYA	259	-	259
6	ANKARA	367	-	367	45	MANİSA	349	-	349
6	ANKARA YHT.HST	-	363	363	46	K. MARAŞ	222	-	222
7	ANTALYA	-	-	-	47	MARDİN	146	-	146
8	ARTVİN	-	-	-	48	MUĞLA	-	-	-
9	AYDIN	205	-	205	49	MUŞ	95	-	95
10	BALIKESİR	338	-	338	50	NEVŞEHİR	27	-	27
11	BİLECİK	165	-	165	51	NİĞDE	200	-	200
11	BİLECİK YHT.HST	-	140	140	52	ORDU	-	-	-
12	BİNGÖL	105	-	105	53	RİZE	-	-	-
13	BİTLİS	63	-	63	54	SAKARYA	259	-	259
14	BOLU	-	-	-	55	SAMSUN	206	-	206
15	BURDUR	29	-	29	56	SİİRT	45	-	45
16	BURSA	19	-	19	57	SİNOP	-	-	-
17	ÇANAKKALE	-	-	-	58	SİVAS	618	-	618
18	ÇANKIRI	218	-	218	59	TEKİRDAĞ	198	-	198
19	ÇORUM	-	-	-	60	TOKAT	168	-	168
20	DENİZLİ	214	-	214	61	TRABZON	-	-	-
21	DIYARBAKIR	184	-	184	62	TUNCELİ	6	-	6
22	EDİRNE	137	-	137	63	ŞANLIURFA	249	-	249
23	ELAZIĞ	314	-	314	64	UŞAK	189	-	189
24	ERZİNCAN	258	-	258	65	VAN	131	-	131
25	ERZURUM	246	-	246	66	YOZGAT	162	-	162
26	ESKİŞEHİR	227	-	227	67	ZONGULDAK	71	-	71
26	E.ŞEHİR YHT.HST	-	405	405	68	AKSARAY	-	-	-
27	GAZİANTEP	287	-	287	69	BAYBURT	-	-	-
28	GİRESUN	-	-	-	70	KARAMAN	177	-	177
29	GÜMÜŞHANE	-	-	-	71	KIRIKKALE	99	-	99
30	HAKKARİ	-	-	-	72	BATMAN	49	-	49
31	HATAY	78	-	78	73	ŞIRNAK	-	-	-
32	İSPARTA	104	-	104	74	BARTIN	-	-	-
33	İÇEL	136	-	136	75	ARDAHAN	-	-	-
34	İSTANBUL	346	-	346	76	İĞDIR	-	-	-
35	İZMİR	532	-	532	77	YALOVA	-	-	-
36	KARS	195	-	195	78	KARABÜK	127	-	127
37	KASTAMONU	-	-	-	79	KİLİS	26	-	26
38	KAYSERİ	294	-	294	80	OSMANIYE	74	-	74
39	KIRKLARELİ	157	-	157	81	DÜZCE	-	-	-
40	KIRŞEHİR	19	-	19					
GENEL TOPLAM - Grand Total							11.519	1.213	12.532

Kaynak: T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2012-2016, 111.

Çeken-Çekilen araç sayısı (Tablo 1) incelendiğinde Türkiye 'de herhangi bir buharlı lokomotifin kullanılmadığı, Tablo 2 ve Şekil 4'teki verilere göre ise toplam 12.532 km'lik bir

ağ bulunmasına rağmen turizm potansiyeli yüksek olan Antalya, Çanakkale, Kastamonu ve Muğla'nın da aralarında bulunduğu 23 ilde demir yolu olmadığı görülmektedir..



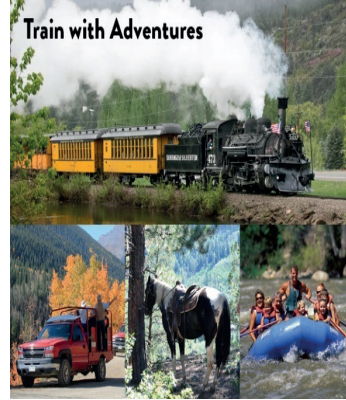
Şekil 4. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Haritası
Kaynak: www.tcdd.gov.tr

Dünyada gerek demir yollarına gerekse buharlı trenlere özel bir önem verilmekte, turizm-taşımacılık faaliyetleri kapsamında bu alanda önemli yatırımlar yapılmaktadır. Şekil 5, 6 ve 7 buharlı tren turu düzenleyen pek çok internet

sitesinden www.durangotrain.com ve www.visitfinland.com isimli sitelere ait görseller olup buharlı tren turları hakkında fikir vermektedir.



Şekil 5. Durango-Silverton Web
Kaynak: www.durangotrain.com.



Şekil 6. Durango-Silverton
Kaynak: www.durangotrain.com.



Şekil 7. Visit Finland Web
Kaynak: www.visitfinland.com.

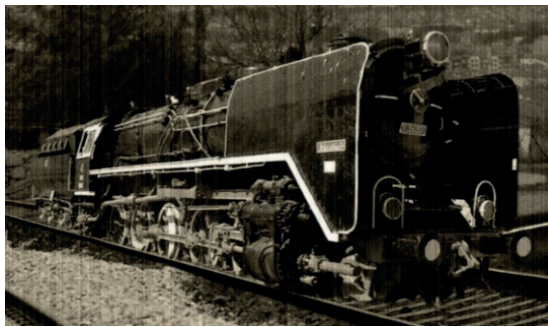
TCDD İzmir Müze ve Sanat Galerisi Müdürü Sayın M. Şinasi Duman ile yapılan görüşmelerde Türkiye'de kullanılan ilk iki buharlı lokomotif hakkında bilgi alınmıştır. Resimleri Şekil 8 ve Şekil 9'da gösterilen buharlı lokomotifler

İngiliz demir yolu mühendisi Robert Stephenson (1803-1859) tarafından yapılmış ve Osmanlı Devleti tarafından kullanılmaya başlanmıştır.



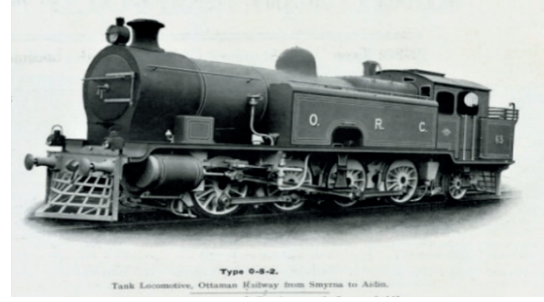
Şekil 8. Robert Stephenson&Co. Ltd. 2-8-2
Kaynak: TCDD İzmir Müze ve Sanat Galerisi.

Türkiye’de yapılan ilk yerli lokomotifler ise Eskişehir’de üretilen 56201 seri numaralı *KARAKURT* ve Sivas’ta üretilen 56202 seri numaralı *BOZKURT* isimli buharlı lokomotiflerdir. İsim babasının Atatürk olduğu bilinen ve tamamen Türk mühendis ve işçiler tarafından üretilen *KARAKURT*’un yapımına 1958, *BOZKURT*’un yapımına ise 1959 yılında başlanmış, her ikisi de 1961 yılında bitirilerek hizmete girmiştir. Benzer özelliklere sahip bu buharlı lokomotifler 1915 beygircüğünde, 97 ton ağırlığında ve 70 km/h hız yapabilecek şekilde tasarlanmışlardır. Sivas’ta üretilen *BOZKURT*’un üzerinde: ‘*Bu eser bütün parçaları ile yerli olup, Türk’ün eseridir.*’ levhası bulunmaktadır. *KARAKURT* 1976, *BOZKURT* ise 1994 yılına kadar çalışmaya devam etmiştir [34; 37; 38; 60; 63; Naci Akdağ]. TCDD 3. Bölge Müdürlüğü Satın Alma ve Stok Müdürü Sayın Alpaslan Kara ile yapılan görüşmede Türkiye’deki buharlı lokomotiflerin 80’li yıllara kadar düzenli bir şekilde kullanıldığı, sonrasında yerlerini dizel lokomotiflere bıraktıkları ve Türkiye’de şu an çalışan sadece 1 adet buharlı lokomotif bulunduğu bilgisine ulaşılmıştır. 56548 numaralı bu lokomotif yaklaşık dört sene önce Uşak’ta bakımdan geçirilmiş, Uşak Tren Deposu’nun tadilata alınmasından dolayı İzmir Alsancak Garı’na getirilmiştir. Bir diğer buharlı lokomotif ise 56508 numaralı lokomotifdir. Bu lokomotif en



Şekil 10. KARAKURT
Kaynak: www.tulomsas.com.tr

Türkiye’deki aktif tek buharlı lokomotif makinisti Sayın Naci Akdağ^d ile yapılan görüşmede şu anda çalışan tek buharlı lokomotif olan 56548 hakkında bazı bilgilere ulaşılmıştır. Turistik ve kültürel önemleri / çekicilikleri açısından bakıldığında Türkiye’de bulunan 56548 film ve dizi çekimleri için kullanılmakta olup, 1942 model olup Almanya yapımıdır. Bizzat Hitler’in emri ile Rusya’ya düzenlenmesi düşünülen bir seferde kullanılmak üzere savaş lokomotifi olarak tasarlanmış ve yaptırılmıştır.



Şekil 9. Robert Stephenson&Co. Ltd. 0-8-2
Kaynak: TCDD İzmir Müze ve Sanat Galerisi.

son 2009 yılında Levent Kırca’nın ‘*Son İstasyon*’ filminde çalıştırılmış olup o günden sonra kullanılmamıştır. Şu an atıl durumda olan lokomotifin buhar kazanının ve bazı borularının revize edilmesi gerekmektedir. Yine buharlı bir diğer lokomotif ise Konya’da bulunan, mazotla çalışan ve ‘*mazotlu buharlı*’ tabir edilen lokomotifdir ancak şu anda aktif değildir. Bu 3 lokomotive ilaveten TCDD tarafından bir süre önce Uşak’ta tamiratına başlanan ancak henüz bitirilemeyen 2 adet daha buharlı lokomotif bulunmaktadır. TCDD’nin sahip olduğu ve yaşları 60 ila 70 arasında değişen orijinal sac vagonlar lokomotiflere eklenerek buharlı trenler kültürel miras kapsamında turistik turlara hazırlanabilecektir. Bu bilgilerin yanı sıra dikkat çeken bir diğer konu da buharlı lokomotifleri çalışır halde tutabilecek personelin durumudur. İlginç bir tesadüf olarak Türkiye’de çalışan tek buharlı lokomotif aktif olarak kullanabilen sadece 1 makinist bulunmaktadır. Sayın Naci Akdağ, Türkiye’deki son buharlı lokomotif makinistidir. Buharlı lokomotif için bir diğer önemli personel ise ateşçidir ve sadece 1 ateşçi bulunmaktadır. TCDD, ateşçi olarak eğitime tabi tuttuğu ve stajları bitiminde buharlı lokomotif makinisti olabilecek 10 makinistin eğitimine halen devam etmektedir. Buharlı lokomotifleri tamir edebilecek kapasiteye sahip usta sayısı ise 2 kişi ile sınırlıdır.



Şekil 11. BOZKURT
Kaynak: www.google.com.tr

Lokomotiflerin kumanda edildiği kabin olan ve ‘*markiz*’ olarak nitelendirilen kısım makinist ve ateşçinin üşümemesi için kapalı şekilde imal edilmiştir. 32 ton su ve 13 ton kömür kapasiteli lokomotif 4 zamanlı motor prensibi ile çalışmakta olup buharın dışarı atılmadan önce süzülerek tekrar kullanılmasına izin verecek teknoloji ile yapılandırılmıştır. Bu durum imal edildiği tarih için yüksek bir teknolojiyi ifade etmektedir. 2008 yılında ASKAY firması tarafından revizyondan geçirilen ve kazanı değiştirilen 56548, şu

anda İzmir Alsancak Tren Garı içerisinde muhafaza edilmektedir. Türkiye’de periyodik olarak çalışan nostaljik tek tarihi tren ise Nazilli’de bulunmaktadır. Sümerbank Basma Fabrikası’na işçi taşımak için şehir içine döşenen hatta çalışan, çıkardığı sestten dolayı halk arasında ‘Gıdı Gıdı’ olarak isimlendirilen tren; Nazilli Belediyesi, Adnan Menderes Üniversitesi ve TCDD tarafından bir yıl devam



Şekil 12. TCDD56548 Görseli
Kaynak: www.google.com.tr

“Naci AKDAĞ görüşmemizde; ‘O yılların en harika ve en modern teknolojisi benim için hâlâ en üstün teknolojidir. Bu bir dünya mirasıdır. Buharlı lokomotiflerde çalışmak bir sevgi ve aşktır.’ diyerek buharlı lokomotive tutkusunu belirtmiş ve bunun kayıt altına alınmasını arzu etmişti.

Türkiye buharlı lokomotifler yönünden zengin bir birikime sahiptir. Sadece Çamlık Buharlı Lokomotif Müzesi içerisinde Alman, İngiliz, Fransız, Amerikan, İsveç ve Çek yapımı 33 adet buharlı lokomotif ve dünyada sadece 2 tane bulunan ve odunla çalışan İngiliz yapımı lokomotiflerden biri de yer almaktadır. Diğer illerde de çok sayıda buharlı lokomotifin olduğu ve tüm bölgelerinin farklı doğal güzellikleri barındırdığı da düşünüldüğünde Türkiye, buharlı tren turları için yeterli potansiyele sahip konumdadır. TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü Araç Bakım Dairesi Şube Müdürü Sayın Suat Kadioğlu ile yapılan görüşmede Türkiye’deki buharlı lokomotiflerle ilgili bilgi alınmış, 1980’li yıllarda sayısı 1100 civarında olan buharlı lokomotiflerden Türkiye’de şu an 163 tane bulunduğu öğrenilmiştir. Biri hâlihazırda çalışmakta olan 7 lokomotif (44071, 46052, 46105, 56009, 56359, 56508, 56548-çalışmakta) tamir ve bakımları yapıldığı takdirde turizme hemen kazandırılabilir durumdadır. TCDD Taşımacılık A.Ş. Araç Bakım Onarım Servis Müdürlüğü 2017 Yılı Eylül Ayı Raporlamasına göre bir kısmı TCDD 3. Bölge (Uşak, Denizli, Afyon, İzmir ve Manisa) sınırları içerisinde yer alan Türkiye’deki buharlı lokomotiflerin bazıları çeşitli istasyonlarda/özel müzelerde sergilenmekte olup bazıları ise belediyelerce görsel amaçlı kullanım amaçlı satın alınmış yada kiralanmış, bazıları da TCDD tarafından hurdaya ayrılmıştır. Mevcut buharlı lokomotiflerin bir kısmı dar hat lokomotifidir. Dar hat klasik hata göre daha az bir alan kullanımını ifade etmektedir. Demir yolu hatları; standart, dar ve geniş olmak üzere üçe ayrılmaktadır. Hat genişliği 1435 mm olan hatlar standart, bu değer altında olan hatlar dar hat ve 1435 mm’den büyük genişliğe sahip hatlar ise geniş hat olarak isimlendirilmektedir [7].

eden ortak çalışma ile lokomotif ve vagonunun aslına uygun biçimde yenilenmesi sonrası Sümerbank durağından Aydın-Nazilli kara yoluna kadar sefer yapmaktadır. Gıdı Gıdı trenin lokomotif tamir için herhangi bir ücret ödenmemiş ancak vagon restorasyonu ve diğer masraflar için yaklaşık 150-200 bin TL’lik harcama yapılmıştır [31,32].



Şekil 13. TCDD56508 Görseli
Kaynak: www.google.com.tr

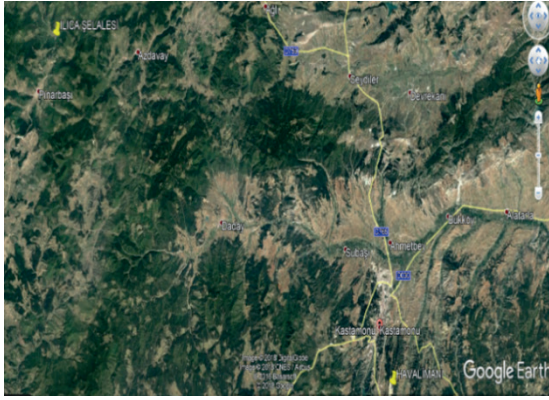
Türkiye’de Buharlı Trenlerle Nostaljik Seyahatler İçin Bir Rota Önerisi

TCDD Haritası (Şekil 4) incelendiğinde, Karadeniz’in büyük kısmında, Akdeniz kıyı kesiminde ve Kıyı Ege’nin kuzey sahil şeridinde demir yolu bulunmadığı görülmektedir. Halbuki güzergâh etüdü ve ön proje sonrası bu bölgelere yapılacak güvenli ve estetik buharlı tren yolları hem yöre ekonomisine hem de turizme katkı sağlarken nostalji meraklısı turistlere de eşsiz manzaralar sunacaktır. Bu durum buharlı trenler için bir rota önerisi sunulabileceğinin de göstergesidir. Şöyle ki; Türkiye’nin eşsiz manzaralara sahip bölgelerinde belirlenecek ve sadece buharlı trenlere tahsis edilecek 10 ila 50 km’ lik özel hatlar (talebe, planlamaya ve araziye göre farklılık gösterebilir) sayesinde dünyanın çeşitli ülkelerinde turizm pazarında kullanılan bir aktivite ortaya çıkabilecektir. Fizibilite çalışması sonrasında alt/üst yapı yatırımları tamamlanarak, buharlı tren hattı günlük/haftalık turlar için kullanıma hazır hale gelecektir. Seyahat acentelerinin de günlük turlar kapsamında turistlere farklı bir seçenek olarak sunabilecekleri buharlı tren turları; turistlerin konakladıkları tesislerden alınarak kendilerini bekleyen trenin bulunduğu ve eskiye sadık kalınarak yenilenmiş/inşa edilmiş bir müze-istasyona ulaşmaları ile başlayacaktır. Buradan hareket eden ve doğal güzelliklerle kaplı bölgelerde yolculuğunu sürdüren buharlı tren, güzergâhta belirlenen ara bir istasyonda -ki bu istasyon civar köy/kasabalara veya göl, nehir, şelale, mağara gibi özel mekânlara yürüyüş mesafesinde olmalıdır- mola verdiğinde turistler; yöreye ait güzellikleri tanıma fırsatı bulacaklardır. İstasyonun bulunduğu yerin bir yerleşim yerine yakın olması o yörenin kültürünün, el sanatlarının ve yöresel yemeklerinin tanıtımına imkân verecek, bölgeye de ekonomik katkı sağlayacaktır. Diğer taraftan güzergâh üzerinde bulunan bir mağara ziyareti, rafting turlarının düzenlendiği bir nehir, nostaljik turizm bağlamında farklılık yaratacaktır. Düzenlenecek günlük kapsamlı turlar; mağara turizmi, akarsu turizmi, gastronomi turizmi ve kırsal turizme de katkı sağlayacaktır. Buharlı tren turundaki ürün yelpazesinin geliştirilerek çoğaltılması hedef pazardaki katılımcı turist sayısının artışı sağlayacak, yine tren içerisinde yöresel tatlıların ve içeceklerin sunulması, yerel müzik dinletileri

vb. aktivitelerle turistler yolculuklarını eğlenceli bir şekilde geçireceklerdir. Düşünülen rota önerisi Karadeniz Bölgesi için uygulandığında muhteşem orman manzaraları, Kuzey Kıyı Ege ve Akdeniz Bölgesi için uygulandığında ise denizin/göllerin en güzel manzaraları turistlerce görülebilecektir. Sabah ayrıldığı istasyona akşam geri dönen buharlı tren, nostaljiyle buluşturduğu ve eşsiz bir deneyim yaşattığı turistleri konakladıkları tesislere yolcu ederken bu özel tur da ertesi güne dek tamamlanmış olacaktır. Elbette talep olması durumunda düzenlenecek turların haftalık özel seyahatlere dönüşmesi de sağlanabilir. Sayın Naci Akdağ ile yapılan görüşmede, zaman zaman özel gezilerde kullanılan buharlı tren turları için doğal manzaralar bakımından eşsiz görüntülere sahip seçenekler olarak ilk etapta Beledilik-Pozantı, Afyon-Sandıklı, Isparta-Burdur güzergâhlarının uygun olduğu öğrenilmiştir. Mevcut ya da yeni yapılacak hatlarda uzman görüşlerine başvurulması elbette büyük önem arz etmektedir. Buharlı trenlerle nostaljik seyahatlerin geliştirilmesinde ki amaç; farklı turizm türlerine katkı sağlayarak turizm gelirlerini arttırmak, kırsal alanlardaki yerleşim yerlerinde katma değer yaratmak ve aynı zamanda

buharlı trenleri ekonomiye yeniden kazandırarak bu mirası yaşatmaktır.

Çalışmada Kastamonu ilinin Pınarbaşı ilçesine yönelik bir rota önerisi geliştirilmiştir. Pınarbaşı, Kastamonu şehir merkezine 89 km mesafededir ve 1989 yılında ilçe statüsüne geçmiştir. Doğusunda Azdavay, batısında Bartın-Ulus, kuzeyinde Cide, kuzeydoğusunda Şenpazar, güneyinde Daday ve Eflani ilçeleri bulunmaktadır. Deniz seviyesinden yüksekliği 650 metre olan ilçe; 571 km²'lik bir alana sahip olup, köyleriyle birlikte 5.236 kişilik bir nüfusu barındırmaktadır. Karadeniz iklimi ve kara iklimi arasında geçiş iklimine sahip ilçenin içinde bulunduğu Küre Dağları; görşelliği ve doğal zenginlikleri açısından Türkiye'nin sahip olduğu en önemli doğal alanlardandır ve zengin biyolojik çeşitliliğe sahiptir. Pınarbaşı; ormanlar, kanyonlar ve mağaralar gibi doğal unsurların yanı sıra, ahşap evleri ve şirin köyleriyle de dikkat çekmektedir[39]. İlçedeki Valla Kanyonu, Horma Kanyonu, Çatak Kanyonu, Atak Şelalesi, Ilıca Şelalesi, Ilıca Hamamı, Atak Mağarası ve Ilgarini Mağarası özellikle eko turizm için önemli değerler olarak görülebilir.



Şekil 14. Kastamonu, Pınarbaşı İlçesi, Ilıca Şelalesi
Kaynak: Google Earth (2018).

Önerilen rota; Pınarbaşı'na eskiye sadık kalınarak ve Kastamonu'nun ahşap işçiliği de dikkate alınarak inşa edilecek bir tren istasyonunu ve Pınarbaşı Merkez-Ilıca Şelalesi arasına yapılacak (Şekil 15) yaklaşık 15 km'lik bir dar hat demir yolunu içermektedir. Tevfik Bey Caddesi üzerinde (veya bu cadde ile aynı yönde) buharlı tren için yapılacak olan hat Ilıca şelalesi yakınına kadar sefer düzenleyecek ve yaklaşık 15 dakikalık bir yürüyüş sonrasında şelaleye varılabilecektir. Aynı gün ya da ertesi gün ise Horma Kanyonu, Ilgarini Mağarası ve yakın köylere düzenlenebilecek turlar da program dâhiline alınabilir. Yakın bölgedeki konaklama imkânları arasında Pınarbaşı ilçesinde bulunan, 8 odalı ve 20 kişi kapasiteli 200 yıllık tarihi Paşa Konağı ve Ilıca Şelalesi yakınında kırsal turizm faaliyeti içerisinde yer alan tesisler ve Pınarbaşı İlçesinde bulunan bir de otel olmak üzere toplam 4 adet konaklama



Şekil 15. Pınarbaşı-Ilıca Şelalesi Tren Hattı Önerisi
Kaynak: Yazarlarca Oluşturulmuştur.

tesisi bulunmaktadır. Tarihi Paşa Konağı 15 Nisan-1 Kasım tarihleri arasında hizmet vermekte, orta vadede yıl boyu açık kalması düşünülmektedir. Kastamonu'nun sahip olduğu zengin yöresel tatlar, milli parklar, doğal güzellikler, ahşap evler, mağaralar da dikkate alınarak önerilen rota, nostalji turizmini; kırsal turizm, eko turizm, gastronomi turizmi, kültür turizmi, mağara turizmi gibi farklı turizm türleri ile ilişkilendirme, aynı zamanda istihdam ve yöre ekonomisine de katkı sağlamayı hedeflemektedir. Örneğin bölgede kurulacak ve işletmesi yerel halk tarafından yapılacak bir at çiftliği, binicilik sporuna imkân verecek ve yöreye gelen turistler için farklı bir aktivite olabilecektir. Yine Kastamonu ahşap işlerinin/işlemelerinin yapıldığı bir atölyenin açılması ve burada imal edilen ürünlerin satılacağı bir mağazanın turistlerce ziyaret edilmesi hem sanatsal hem de hediyeleşim ürün satışı bağlamında yöreye katma değer sağlayacaktır.

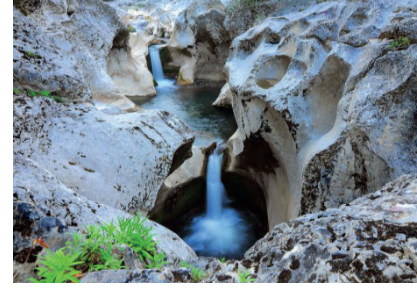


Şekil 16. Ilıca Şelalesi

Kaynak: www.pinarbasibelediyesi.com



Şekil 17. Ilgarini Mağarası



Şekil 18. Horma Kanyonu

SONUÇ ve ÖNERİLER

Öznesi insan olan, birçok disiplinle iç içe geçmiş bir sektör konumundaki turizm; sürekli değişen ve gelişen turistik talepleri karşılama ve yeni ürünleri tüketicilere arz etme durumundadır. Destinasyonlarda farklılık oluşturacak aktiviteler tüketici konumundaki turiste bir alternatif sunarken aynı zamanda destinasyonların rekabet edebilirliğini ve turizmin sürdürülebilirliğini sağlayacaktır. Mevcut rekabet ve sürdürülebilirlik araçlarından birinin de demir yolları olduğu söylenebilir. Gelişmiş ülkelerin son dönemde çevresel sorunlar ve küresel iklim değişikliği nedeniyle çevre dostu taşımacılık türleri olan demir yolu, denizyolu ve iç su yolu taşımacılığının paylarının artırılmasına, karayolunun çok yüksek olan payını azaltarak ulaştırma türleri arasında dengeli bir dağılım sağlanmasına yönelik politikalar ürettikleri ve uyguladıkları görülmektedir. Buradaki asıl amaç; emniyetli, etkin ve aynı zamanda sosyal faydayı göz önünde bulunduran, çevreye saygılı bir ulaştırma politikası geliştirmektir. Raylı ulaşım sistemleri; 1830 tarihinde İngiltere’de kullanılmaya başlanmış, ilk uygulandığı günden bu yana, bütün dünyada insan ve yük taşımacılığında en güvenilir, ekonomik, yenilikçi ve çevre dostu taşıma sistemi olmuştur. Bu yüzden gelişmiş ülkeler demir yollarına büyük yatırımlar yapmaktadırlar. Öyle ki; gelecek 10 yıl içinde dünya genelinde gerçekleştirilecek raylı sistem yatırımlarının toplam 1,8 trilyon USD olacağı öngörülmektedir [60,63]. Raylı sistemlere yapılacak yatırımlar arasına buharlı tren hatları da eklenilebilir. Zira literatürdeki çalışmalar, uzmanlarla yapılan görüşmeler, UNESCO Dünya Kültür Mirası Listesi, Birleşik Krallık Miras Demiryolları Birliği’nin çalışmaları, buharlı tren turu düzenleyen birçok web sitesinin bulunması ve dünyadaki çeşitli uygulamalar buharlı tren gezilerinin turizm sektörü için hâlihazırda/gelecekte değerli bir yaklaşım olduğunu göstermektedir. Konu, özellikle son yıllarda turizm destinasyonları için yükselen bir değer konumunda olan kültürel miras bazında değerlendirildiğinde buharlı trenlerin nostalji turizmi kapsamında kullanımı önem arz etmektedir. Avrupa Akıllı Turizm Başkenti 2019/European Capital of Smart Tourism 2019 uygulaması için belirlenen 4 kriterden birinin ‘kültür mirası ve yaratıcı iş kollarını turizm deneyimleri için kullanma’ kriteri [41;42] de uygulanacak buharlı tren projelerinde önemini daha iyi yansıtacaktır. Buharlı tren turlarının turizm sektörüne olduğu kadar ülke ekonomisine ve yerel halka da fayda sağlayacağı açıktır.

Öncelikle bazı turizm destinasyonları ve doğal güzelliklere sahip bölgeler için belirlenecek günlük/haftalık buharlı tren turları; turistik faaliyetlere bir yenisini ekleyecek, turistler için farklı bir aktivite olabilecektir.

‘Türkiye’nin Güzelliklerini Buharlı Trenle Keşfedin’ ya da ‘Nostaljiyi Türkiye’de Yaşayın’ gibi sloganlarla yeni bir trend yaratılabilecektir. Büyük çoğunluğu yaz aylarında deniz-kum-güneş turizmi için Türkiye’yi ziyaret eden turistlerin buharlı tren turları sayesinde olağan üstü manzaralara sahip kış sezonunda da turizm hareketliliğini devam ettireceği düşünülmektedir.

Buharlı tren turları düzenleyen kimi web siteleri [19;20;21;22;23;24;29;30;43;44] ve turlar için belirledikleri fiyatlar incelendiğinde ve konu özel ilgi turizmi bağlamında değerlendirildiğinde seyahatin daha çok gelir düzeyi yüksek turistlere hitap ettiği görülmektedir. Bu durum düzenlenecek buharlı tren turlarının üst segment olarak tanımlanabilecek turistleri Türkiye’ye yönlendirecek cazip bir aktivite olacağını, bu sayede turizm gelirlerinde de artış sağlanacağını göstermektedir. Katılanların yaşadığı bilişsel/duyusal hazlar ve nostaljiyle buluşma noktasında buharlı trenler; Türkiye’de sürdürülebilir turizm uygulamaları çerçevesinde niş bir pazar olarak özel ilgi turizmine dâhil edilebilecek ve yavaş seyahat hareketine de katkı sağlayabilecektir.

TCDD, ilgili bakanlıklar ve akademisyenlerin ortak çalışmalarla belirleyecekleri destinasyonlardaki seyahat rotalarında başlayacak buharlı tren turları hem çürümeye terk edilen milli servet kapsamındaki buharlı lokomotifleri ekonomiye yeniden kazandıracak hem de yeni bir istihdam sahası açacaktır.

Devletin belki özel sektörü de içine dâhil ederek belirleyeceği projelerin hayata geçirilmesi durumunda uzman kadroyu oluşturacak demir yolu personeli; istasyon şefleri, kondüktörler, makinistler, ateşçiler, vagon görevlileri ve demir yolu işçilerini ifade etmektedir. Yakıt olarak kaliteli kömür kullanılması sayesinde doğaya en az zarar veren ulaşım şekli olarak düşünülebilecek araçlardan biri olarak ‘dar hat buharlı demir yolu’ bu bağlamda sürdürülebilir turizm çerçevesine dâhil edilebilir.

Buharlı tren turları *nostalji* ve *tren* kelimelerinin kısaltılarak birleştirilmesiyle ‘Nostrain’ ismiyle adlandırılabilir. İngilizcede gerginlik anlamı taşıyan *strain* kelimesinin başına *no* getirilerek oluşturulacak bu kavram ‘gerginlik yok’ anlamı da taşıyacak, bu durum buharlı tren turlarına mizahi bir katkı yapabilecektir. Dünyanın çeşitli ülkelerindeki uygulamalar ve bireylerin ilgisi de düşünüldüğünde; Türkiye’de düzenlenecek buharlı tren turlarının bir cazibeye dönüşeceği öngörüsünün hayalperest bir yaklaşım olmadığı söylenebilir. Araştırma kapsamında yapılan görüşmelerden edinilen bilgiler; Türkiye’de bir avuç insanın buharlı trenleri yaşatma gayreti içinde olduğunu, bu değerli mirasın korunması için resmî kurumların ivedilikle harekete geçmesinin yararlı olacağını göstermektedir.

Gerekli özen ve hassasiyet gösterildiği takdirde buharlı lokomotifler kültürel miras olarak değerlendirilebilecektir.

Öneriler ışığında buharlı lokomotiflerin tekrar çalışabilir hale gelmesi Türkiye turizmi ve ekonomisi açısından artı bir değer yaratacaktır. Turistlerin kara ve hava yolu ile görülemeyecek doğal güzelliklerle buluşmalarını sağlayacak olan 'buharlı trenle nostaljik seyahatler' bir prestij projesi olarak kalmamalı kültürel miras kapsamında değerlendirmeye alınmalı ve korunmalıdır.

47'Demir yolu yapmakta ilk milli teşebbüsün tatbikatına başladığını bizzat görmek fırsatı, benim için cidden mesut bir tesadüftür. Memleketimizin asırlardan beri yolsuz bırakıldığı ve bir demir yoluna olan ihtiyacın şiddeti düşünülürse, bu hususta girişimci olanları ne kadar takdir etmek ve onlara ne derece yardımcı olmak lâzım geleceği pek güzel anlaşılır.'

Mustafa Kemal ATATÜRK

Özel Teşekkür

Çalışmanın yazımına katkıda bulunan; TCDD makinisti Sayın Naci AKDAĞ'a, Pınarbaşı Belediyesi Yetkilisi Sayın Erdi ARSLANCA'ya, TCDD Taşımacılık A.Ş Araç Bakım Dairesi Başkanlığı Makine Mühendisi Sayın Zafer DEMİRDİREK'e, TCDD İzmir Müze ve Sanat Galerisi Müdürü Sayın M. Şinasi DUMAN'a, TCDD 3. Bölge Taşımacılık A.Ş. Araç Bakım Onarım Servis Md. Yrd. Sayın Hıfzullah ERİŞ'e, TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğü Araç Bakım Dairesi Başkanlığı Şube Müdürü Sayın Suat KADIOĞLU'na, TCDD 3.Bölge Müdürlüğü Satın Alma ve Stok Kontrol Müdürü Sayın Alpaslan KARA'ya, TCDD 3. Bölge Müdürü Sayın Selim KOÇBAY'a, TCDD 3. Bölge Makine Mühendisi Sayın Ersen ŞAMU'ya en içten teşekkürlerimizi sunarız.

KAYNAKLAR

- [1]Albalate, D.,Fageda, X. (2016). High Speed Rail And Tourism: Empirical Evidence From Spain. Transportation Research, Part A, 85, 174-185.
- [2]Allis, T.,Fraga, C., Velazquez, M. A. (2016). Railway for Tourism in South America: An Approach on Its Uses. Journal of Traffic and Transportation Engineering, 4, 339-349.
- [3]Aoki, E. (2002). The Preservation Of Railway Heritage In Japan: An Outline History And General View. Japan Railway& Transport Review, 30, 16-19.
- [4]Armstrong, J., Williams, D. M. (2005). The Steamboat And Popular Tourism. The Journal of Transport History, 26(1), 61-77.
- [5]Blancheton, B.,Marchi, J. J. (2013). The Three Systems Of Rail Tourism: French Case. Tourism Management Perspectives, 5, 31-40.
- [6]Canning, J. (2008). Motivations For Volunteering On Heritage Railways.
- [7]Demiryolu I, Demiryolu Mühendisliği, 3.Hafta (2012-2013).
- [8]Dowling, R. K. (2006). The Cruising Industry. Cruise Ship Tourism, 3-17.
- [9]Fontana, D. (2012). A New Age Of Steam? The Tua Valley Line, Portugal: Experience And Examples From The Technological Heritage Operations And Preserved Railways Of Britain. In Railroads In Historical Context: Construction, Costs And Consequences. Vol. 2. MIT.
- [10]Gierczak, B. (2011). The History of Tourist Transport After The Modern Industrial Revolution. Pol. J.

Sport Tourism, 18, 275-281.

[11]Halsall, D. A. (2001). Railway Heritage And The Tourist Gaze: Stoomtram Hoorn-Medemblik. Journal Of Transport Geography, 9, 151-160.

[12]<http://www.tcdd.gov.tr/haberler/SESS%C4%B0Z%20TANIK%20%22MALIKÖY%20TREN%20%C4%B0STASYON%20MÜZES%C4%B0%22%20AÇILDI/514> (Erişim Tarihi: 25.01.2018)

[13]<https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284419029> (Erişim Tarih: 25.01.2018).

[14][https://books.google.com.tr/books?hl=tr&lr=&id=gZ3_UkC&oi=fnd&pg=PA3&dq=Dowling,+R.K.+\(2006\)+The+Cruising+Industry+in+Cruise+Ship+Tourism,++\(Ed.\)+R.K.+Dowling.+Oxfordshire,+CABI+Publishing:+3+%E2%80%93+17.+&ots=9T7IVGpVF3&sig=WGegInUQ5II5UtIzac8if74z4cU_&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.tr/books?hl=tr&lr=&id=gZ3_UkC&oi=fnd&pg=PA3&dq=Dowling,+R.K.+(2006)+The+Cruising+Industry+in+Cruise+Ship+Tourism,++(Ed.)+R.K.+Dowling.+Oxfordshire,+CABI+Publishing:+3+%E2%80%93+17.+&ots=9T7IVGpVF3&sig=WGegInUQ5II5UtIzac8if74z4cU_&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false) (Erişim Tarihi: 27.01.2018).

[15]<https://www.ntv.com.tr/video/dunya/buharli-trenle-nostaljik-tur-geri-dondu,M6pgXLffW0-xhDWxOFFuvQ> (Erişim Tarihi: 27.01.2018).

[16]<https://www.ntv.com.tr/galeri/yasam/dogueksresi-ile-24-saat-suren-unutulmaz-yolculuk,18ASACfMrESHe3SvFDmZeA/n6X3Ea2XD0-LXhFWUx8iBw> (Erişim Tarihi: 28.01.2018).

[17]http://www.schafbergbahn.at/en_uk/railway/history.html (Erişim Tarihi:28.01.2018).

[18]http://www.capetownmagazine.com/things-to-do-cape-town/atlantic-rail-steam-train-in-cape-town/15_52_54713 (Erişim Tarihi: 29.01.2018).

[19]<https://www.greatrail.com/holiday-types/steam/> (Erişim Tarihi: 29.01.2018).

[20]<http://www.railwaytouring.net/travel-tours/tours-list-view> (Erişim Tarihi: 29.01.2018).

[21]<http://www.ukrailtours.com/product/the-north-briton/> (Erişim Tarihi: 29.01.2018).

[22]<https://www.augustustours.de/en/steam-train-tours/travel-information.html> (Erişim Tarihi: 29.01.2018).

[23]<https://www.holidaysbyrail.com/holiday-type/steam-trains> (Erişim Tarihi: 29.01.2018).

[24]www.schafbergbahn.at (Erişim Tarihi: 28.01.2018).

[25]<http://www.tcdd.gov.tr/photos/muze/camlik//2.jpg> (Erişim Tarihi: 28.01.2018).

[26]<http://www.thirlmerefestivalofsteam.com/> (Erişim Tarihi:17.02.2018).

[27]<http://www.durangotrain.com/> (Erişim Tarihi: 18.02.2018).

[28]<https://onedio.com/haber/nostalji-severlerin-kacirmak-istemeyecegi-13-demiryolu-hatti-516583> (Erişim Tarihi: 18.02.2018).

[29]http://www.durangotrain.com/ride-us#.Woi_365l-Ul (Erişim Tarihi: 18.02.2018).

[30]<https://www.steam-route-saxony.com/en/saxon-steam-railway-route/> (Erişim Tarihi: 19.02.2018).

[31]<https://www.cnnturk.com/yasam/nazillinin-tarihi-gidi-gidi-treni-yeniden-hizmete-girdi> (Erişim Tarihi: 19.02.2018).

[32]<http://www.nazilli.bel.tr/haber/2783> (Erişim Tarihi: 19.02.2018).

[33]<http://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-43172151> (Erişim Tarihi: 25.02.2018).

[34]<http://www.rayhaber.com/2016/12/turk-demiryolu-tarihinin-ilk-milli-lokomotifleri-bozkurt-ve-karakurt/> (Erişim Tarihi: 25.02.2018).

[35]<https://books.google.com.tr/books?hl=tr&lr=&id=o7yJAQAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=steam+>

locomotives+british+railways&ots=eTIfZjXHbf&sig=IhyuHMgsyo12V7L-i26nPtwKuo&redir_esc=y#v=onepage&q=steam%20locomotives%20british%20railways&f=false (Erişim Tarihi: 26.02.2018).

[36]<http://www.history.com/news/history-lists/10-trains-that-changed-the-world> (Erişim Tarihi: 26.02.2018).

[37]<https://www.tulomsas.com.tr/tulomsas-kurumsal/2/> (Erişim Tarihi: 28.02.2018).

[38]<http://www.baglantinoktasi.com.tr/karakurt-ve-bozkurt-lokomotiflerinin-belgeseli-cekildi/> (Erişim Tarihi: 28.02.2018).

[39]<http://www.pinarbasibelediyesi.com/?pnum=36&pt=P%C4%B1narba%C5%9F%C4%B1> (Erişim Tarihi: 20.03.2018).

[40]<http://www.pinarbasibelediyesi.com/?Syf=4&pt=Foto+Galeri> (Erişim Tarihi: 20.03.2018).

[41]<http://www.turizm gazetesi.com/news.aspx?id=85715> (Erişim Tarihi: 14.04.2018).

[42]<http://smartinismcapital.eu/downloads/guide-for-applicants.pdf> (Erişim Tarihi: 14.04.2018).

[43]<http://www.visitfinland.com/mystay/product/steam-trains-charter-public-use/1109/> (Erişim Tarihi: 14.04.2018).

[44]<http://www.transportheritagensw.com.au/> (Erişim Tarihi: 14.04.2018).

[45]https://www.google.com.tr/search?q=doğu+ekspresi&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiyNDejqTbAhWIZ1AKHZLSc5oQ_AUICigB&biw=1242&bih=579#imgrc=IH67 (Erişim Tarihi: 25.02.2018).

[46]https://www.google.com.tr/search?q=bozkurt+lokomotifi&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiMibvk6TbAhWNEVAKHR7rAYkQ_AUICigB&biw=1242&bih=535#imgrc=3CdpninpDlyR3M (Erişim Tarihi: 27.02.2018).

[47]<http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/2016faaliyetraporu.pdf> (Erişim Tarihi: 27.02.2018).

[48]https://www.google.com.tr/search?q=TCDD+56548+G%C3%B6rseli&spell=1&sa=X&ved=0ahUKEwi5_v3VhtTbAhWrhQYKHfGBRgQBQgkKAA&biw=1366&bih=613 (Erişim Tarihi: 27.02.2018).

[49]<https://www.google.com.tr/search?q=TCDD56508+G%C3%B6rseli&oq=TCDD56508+G%C3%B6rseli&aqs=chrome.69i57.1745j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8> (Erişim Tarihi: 27.02.2018).

[50]http://www.tcdd.gov.tr/uploads/demiryolu_haritasi.jpg (Erişim Tarihi: 27.02.2018).

[51]<http://whc.unesco.org/en/list/1276> (Erişim tarihi: 18.08.2018).

[52]<https://whc.unesco.org/en/list/944> (Erişim tarihi: 18.08.2018).

[53]<https://whc.unesco.org/en/list/785> (Erişim tarihi: 18.08.2018).

[54] Kozak, N., Kozak, M. A., Kozak, M. (2014) Genel Turizm, İlkeler-Kavramlar. 6. Baskı, Ankara: Detay Yayıncılık.

[55]McKercher, B. (2001). Attitudes to a Non-viable Community-owned Heritage Tourist Attraction. Journal Of Sustainable Tourism, Vol. 9, No. 1, 29-43.

[56]McNeil, I. (Ed.). (2002). An Encyclopedia Of The History Of Technology. Routledge.

[57]Orbaşı, A., Woodward, S. (2008). A Railway 'Route' as a Linear Heritage Attraction: The Hijaz Railway in the Kingdom of Saudi Arabia. Journal of Heritage Tourism, 3:3, 159-175.

[58]Özgünes, R. E. (2017). Destinasyon İmajının Yerleşik Yabancıların Yerleşim Yeri Seçimine Etkisi: Bodrum. T.C Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Anabilim Dalı, Balıkesir.

[59]Pagliara, F., La Pietra, A., Gomez, J., Vassallo, J. M. (2015). High Speed Rail And The Tourism Market: Evidence From The Madrid Case Study. Transport Policy, 37, 187-194.

[60]Raylı Ulaşım Sistemleri Sektör Analizi, Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi 2017.

[61]Rhoden, S., Ineson, E. M., Ralston, R. (2009). Volunteer Motivation In Heritage Railways: A Study Of The West Somerset Railway Volunteers. Journal of Heritage Tourism, 4, (1), 19-36.

[62]Saimyo, H. (2010). Relationships Between Railways And Tourism. Japan Railway&Transport Review, No: 55, 6-15.

[63]TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, Demiryolu Sektör Raporu, 2016.

[64]T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı Faaliyet Raporu 2016.

[65]T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2012-2016.

[66]TCDD Genel Müdürlüğü 2017 Yılı Performans Programı.

[67]UNWTO, Tourism Highlights, 2017 Edition.

[68]Von Buch, A. (2007). In The Image Of The Grand Tour: Railway Station Embellishment And The Origins Of Mass Tourism. The Journal Of Transport History, 28, (2), 252-271.

[69]Wallace, T. (2006). Working of the Train Gang': Alienation, Liminality and Communitas in the UK Preserved Railway Sector. International Journal of Heritage Studies, Vol. 12, No. 3, pp. 218-233.

[70]Yüksek, G. (2014). Turizm Destinasyonları. Ankara: Detay Yayıncılık.