

DEMİRYOLU BİSİKLETİ: GÜNÜMÜZDE KULLANILMAYAN KIRKLARELİ-BÜYÜK MANDIRA DEMİRYOLU HATTI İÇİN ÖNERİLER

Levent Günaydın¹

Özet

Bu çalışmada, ekolojik bir ulaşım türü olarak kabul edilen bisikletin günümüzdeki önemi ve demiryolu bisikleti olarak kullanımının dünyadaki tarihçesi, farklı amaçlarla kullanımı, uygulamaları ve karşılaşılan sorunları araştırılmıştır. Günümüzde kullanılmayan Kırklareli-Büyük Mandıra demiryolu hattının kısa tarihçesi incelenmiştir. Ayrıca bir kültürel ve endüstri mirası olarak demiryolunun atıl durumdan kurtarılarak Kırklareli iline turizm destinasyonu olarak yeniden kazandırılması, sürdürülebilir, anlamlı ve rakiplerinden farklı bir boyut kazanmasına yardımcı olacak ve aynı zamanda da eski demiryolu hattına sahip çıkılması bilinciyle yeniden değerlendirmenin bir yolu olarak demiryolu bisikletinin uygulanabilirliği tartışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu bisikleti, Kırklareli-Büyükmandıra demiryolu, ekolojik turizm.

RAILWAY BIKE: TODAY'S UNUSED RAILWAY KIRKLARELİ-BUYUK-MANDIRA SUGGESTIONS FOR DAIRY RAILWAY LINE

Abstract

In this study, the bicycle is an ecological type of transportation; the importance of today's world railway history of use as a bicycle, use for different purposes was investigated practices and problems encountered. A brief history of obsolete railway Kırklareli-Big Dairy have been investigated. In addition, the railway as a cultural and industrial heritage that will help the recovery of idle, Kırklareli tourism destination in the reintegration sustainable, meaningful and to gain a different dimension from its competitors. At the same time, the viability of the rail bikes are discussed to re-evaluate awareness be left with the old railway line as a way.

Keywords: Railway bike, Kırklareli büyükmandıra railway, ecological tourism.

¹ Yar. Doç. Dr., Kırklareli Üniversitesi, lgunaydin@klu.edu.tr

Giriş

Günümüzde yaygın olarak kullandığımız taşıtların büyük çoğunluğu yakıt ile çalışmaktadır. Yakıt ise ekonomik olarak bir gider olması yanında atmosfere salınan egzoz gazları nedeniyle insan sağlığına da zarar vermektedir. Motorlu araçların insanların bedenlen hareket etmelerine imkan vermemesi açısından sağlıklarını da etkilemektedir. Yakıt kullanmadan tamamen sürücüsünün kas gücü ile hareket edebilen bisikletler ise motorsuz taşıtlardır, bu nedenle sürücüsüne hareket imkanı vermesi ve doğaya egzoz gazı vermemesi ile ekolojik bir araçtır. Bir ulaşım aracı olarak bisikletin kullanımının çok kolay olması da ayrı bir özelliğidir.

Bisikletin Önemi

Centre for Economics and Business Research tarafından yapılan bir araştırma, Avrupa'da yaşayan her dört yetişkinden birinin, her beş gençten dördünün yeterince fiziksel aktivite yapmadığını ortaya koyuyor. Fiziksel egzersiz yapmayan toplumun, Avrupa ekonomisine maliyeti yılda 80 milyar euro'dur, diğer bir deyişle bu dünya çapında kanser ilaçlarına her yıl harcanan miktardan 5 milyar euro daha fazla. Rapor, fiziksel hareketsizliğin, toplum sağlığı için sigaradan daha tehlikeli ve zararlı olduğunu belirtiyor. Uluslararası Spor ve Kültür Derneği (ISCA) tarafından finanse edilen araştırmaya göre her yıl yarım milyon Avrupalı fiziksel aktivite yetersizliği sonucu hayatını kaybediyor. Ölüm nedenlerinin başında yetersiz fiziksel egzersize bağlı kalp ve damar hastalıkları, diyabet ve göğüs kanseri vardır. Hareketsizlik sadece bedensel rahatsızlıkları beraberinde getirmiyor. Fiziksel egzersizin bireylerin depresyon, endişe, kendine güvensizlik gibi psikolojik ve duygusal durumunu da etkilediği biliniyor. Her dört Avrupalı'dan birisinin ruhsal rahatsızlığının olması ve tedavi gerektirmesi, ekonomiye tahmini olarak 23 milyar euro'luk bir harcama kalemi doğuruyor. Her gün 20 dakikalık mütevazı bir fiziksel aktivite bu rakamları büyük ölçüde değiştirecektir. Fiziksel hareketsizlik oranını %20 azaltmamız halinde Avrupa'da yılda 100.000 hayat kurtulacak ve 16 milyar euro tasarruf edilebilecektir (bisikletim).

Bir araba kadar hızlı gitmediği ya da bir kamyon kadar yük taşıyamadığı için bisiklet, genellikle gözümüzde hak ettiği değeri bulmamasına rağmen bisiklet yüksek verimli bir araçtır. Bir bisikletçi sadece yürümeyle karşılaştırılabileceğimiz kadar bir eforu sarf ederek saatte 12 mil yolculuk edebilir. Vücut, besin enerjisini kas gücüne çevirir. Bisikletle, bir galon (1 Galon: ABD 3,78 litre; İngiltere 4,55 litre) benzinle karşılaştırılabilecek enerji miktarı ile saatte 15 milden yaklaşık 1000 mile kadar yolculuk edebilirsiniz. Bugün dünya üzerinde tahminlere göre yolculuk, rekreasyon ve egzersiz amaçlı olarak yaklaşık bir milyar bisiklet kullanılmakta (Wicks, 2010)

Demiryolu Bisikleti ve Geçmişte kullanımı

Bisikleti günümüzde kullanılmayan demiryolu hatlarında demiryolu bisikleti olarak da kullanmak mümkündür. Bisiklete küçük ilaveler yaparak demiryolu bisikletine dönüştürülebilir. Demiryolu bisikletleri geçmişte Demiryolu altyapısının belli aralıklarla kontrol edilmesinde bisikletin verimliliğini ve kişisel kolaylığını birleştirerek kullanma kavramı 1800'lere dayanıyor. Bununla birlikte Demiryolu bisikletlerinin arızalanan lokomotiflere yardım için demiryolu şirketleri tarafından kullanılmaktaydı. Telgraf şirketleri de sık sık demiryollarını takip eden telgraf hatlarını korumak için demiryolu bisikletlerini kullanmışlardır. Yeterli rüzgarlı bölgelerde ise demiryolu bisikletlerine yelken yerleştirerek hareket ettirilmiştir (Şekil.1) (www.greenupgrader.com/2015).



Şekil 1: Kenya’ da demiryolu müzesinde sergilenen geçmişte demiryolu hatlarının bakım ve kontrolünde kullanılan demiryolu bisikleti (www.ru.wikipedia.org/2015).

Askeri amaçlarla savaş zamanı veya diğer zamanlarda demiryolu bisikleti kullanımı hatların denetlenmesi ve bakım ihtiyaçları için müdahale aracı olarak geçmişte kullanılmıştır (Şekil.2).



Şekil 2: Demiryolu bisikletinin askeri amaçlarla kullanımı (www.shusharmor.livejournal.com/2015).

İkinci dünya savaşı yıllarında Fransa Alman demiryolu tricycle Amerikalılar tarafından geri alınan hatlarda çeşitli sabotaj saldırılarında meydana gelen hasarlar için yollarını gözden geçirmek için kullanılır (Şekil.3).



Şekil 3: Demiryolu Bisikletlerinin Dünya savaşında askeri amaçlarla kullanımı (www.shusharmor.livejournal.com/2015).

Leningrad bölgesinde ve Eski Sovyetler Birliği'nin geniş topraklarının tamamında, herhangi bir yolun hiç olmadığı çok farklı yerlerde mantar, çilek toplamak veya yaban hayvanların avcılığını yapmak amacıyla bu büyük ovalardan ve ormanlık alanlardan geçen terk edilmiş demiryolu hatlarının veya halen kullanılmakta olan bölümlerinde demiryolu bisikleti bu fırsattan yararlanmak isteyen kişiler tarafından kolaylıkla kullanılmıştır (Şekil.4) (www.amurbike.com).



Şekil 4: Demiryolu bisikletinin tek ve çift kişilik kullanımı (www.amurbike.ru/2015).

Günümüz Dünyasında Demiryolu bisikleti ve Kullanımı.

Günümüzde ise Dünyanın farklı ülkelerinde Hizmet dışı kalmış ve terk edilmiş demiryolu hatların da veya halen kullanılan hatlarda Demiryolu hattı sahiplerinin izni sayesinde, ulaşımın bu modunun tadını spor yaparak çıkarmak isteyenler için yaygınlaştırarak kamunun ortak kullanımına açılmaktadır (Şekil.5).



Şekil 5: Demiryolu bisikletinin Sportif amaçlarla kullanımı (www.ecofriend.com).

Demiryolu Bisikleti, 15- 20 Km/saat ortalama hızla demiryolu rayları üzerinde hareket etmesini sağlayacak payandalar ve flanşlı tekerlekler takılarak eski bisiklet kullanılarak yapılabilir. Demiryolu Bisikletini demiryolu üzerinde doğrudan binmek için izin özel ekleri ile donatılmış bir sokak bisiklet veya dağ bisikleti olarak tanımlayabiliriz. Normal sokak bisikletini kullanmasını bilmeyenler Demiryolu bisikleti kullanmaları mümkündür çünkü dengede kalmayı gerektirecek durum yoktur.

Demiryolu Bisikleti tasarımında dikkat edilmesi gereken önemli özelliklerden birisi normal şehir bisikletlerinin yapısını bozmadan ilave parçalarla dönüşüm yapmaktır. Bisiklet kolayca ve hızlı bir şekilde demiryolu bisikletine dönüştürülebilmelidir. Ayrıca ilave parçalar katlanabilir hafif ve yapımı kolay olmalıdır. Yapımı amatörce gerçekleştirilecek yapım yöntemleriyle yapıldığından maliyet açısından da çok ucuz olacaktır.

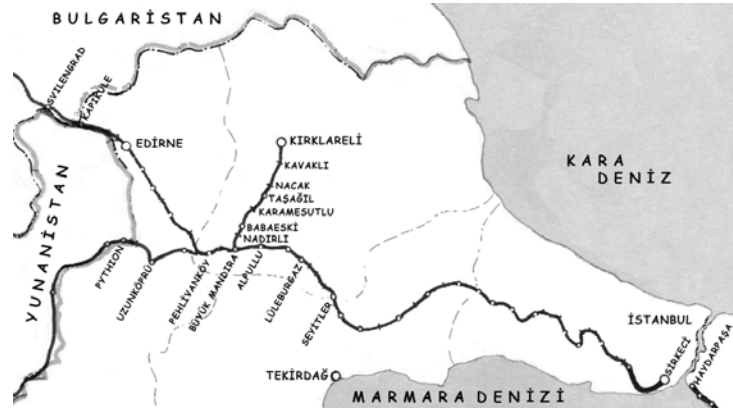
Demiryolu bisikletleri ile spor yapmanın yanı sıra doğa içerisinde tarım arazileri içerisinde seyahat ederek, yaban hayatı içerisinde olmanın insanı rahatlatan etkisi gözlemlenebilir. Günümüzde kullanılmayan demiryolu hatlarının mevcut olmasına rağmen, yol hakkı yasal sahiplerinden izin alınmadan böyle bir demiryolu kullanımı girişimi sorun oluşturmaktadır. Demiryolu bisikleti kullanmak için izin istemek gerekecektir.

Dünya çapında demiryolu bisikleti ilişkili bilinen hiçbir ölüm bulunmamaktadır. Demiryolu güvenliği konusunda araştırmalarda tren ve / veya otomobil ve bir railbike içeren bilinen hiçbir kaza ortaya konulmamıştır. İskandinavya'da kullanılan demiryolu bisikleti benzeri "dressin" olarak adlandırılan Pedal motorlu araçların, rutin belirlenen terk edilmiş demiryolu hattını kullanılmak üzere kamuoyuna kiralanmıştır. Bu araçlar ile yaralanmaların önemli sayıda neden olduğunu gösteren şu anda hiçbir veri yoktur. İsveçli railbikersanekdot bilgileri de bu aktivite ile bağlantılı özel bir güvenlik önlemleri ortaya koymaktadır. Demiryolu bisikletleri güvenli tasarımlar olduğundan muhtemelen devrilme gibi nedenlerle kaza yapma ve yaralanmada mümkün gözükmemektedir. Demiryolu bisikleti stabildir, hafif katlanabilir, çok kolay taşınır ve etkili bir şekilde kontrol edilebilir. Az bir mekanik becerisi olan birisi tarafından yapımı gerçekleştirilebilir (www.railbike.com/2015).

Geçmişten Günümüze Kırklareli- Büyük Mandıra Demiryolu Hattı

Balkan Harbi'nden hemen önce, 1910–1912 yılları arasında iktisadi ve askeri öneminden dolayı Rumeli Demiryolu Hattı'ndan Kırklareli'ne uzatılan 46 kilometrelik Kırklareli–Büyük Mandıra

Demiryolu Hattı Şark Demiryolları Kumpanyası tarafından inşa edilerek işletmeye açılmıştır (Onur, 1953; M. Ali, 1930; Dursunkaya, 1948) dan aktaran (Yıldız, 2013). Rumeli Demiryolu ana hattı, Kırklareli sınırları içerisinde Seyitler, Lüleburgaz, Alpullu, Büyük Mandıra, Pehlivan köy üzerinden geçerek 56 kilometrelik bir mesafe kat ettikten sonra Edirne sınırlarına ulaşır. Ana hattan Büyük Mandıra İstasyonu'nda ayrılan Kırklareli hattı, Nadırlı–Babaeski–Karamesutlu–Taşağıl–Nacak–Kavaklı istasyonlarını geçerek il merkezinde son bulur (Yıldız, 2013), (Şekil. 6).



Şekil 6: İstanbul–Edirne–Kırklareli Demiryolu Güzergâhı (Yıldız, 2013).

Kırklareli demiryolu hattında 1987 yılına kadar yolcu taşımacılığı yapılırken, bu tarihten sonra yolcu taşımacılığı son bulmuş, demiryolunun askeri ve ticari nakliye amacıyla kullanımına devam edilmiştir. Günümüzde ise demiryolu hattı nadiren askeri sevkiyat için kullanılmaktadır. Kırklareli sınırları içerisinde aktif olarak; Alpullu Gar Şefliği, Pehlivan köy İstasyon Şefliği, Lüleburgaz İstasyon Şefliği hizmet vermektedir. Kırklareli–Büyük Mandıra Hattı üzerinde faal olarak çalışan istasyon bulunmamasıyla birlikte istasyon alanları da terk edilmiş haldedir. Kırklareli–Büyük Mandıra Demiryolu Hattı üzerindeki taşımacılığın sona ermesi neticesinde, zamana bağlı olarak hat üzerindeki istasyon yapıları da bir kullanım dışı kalmıştır. Uzun yıllar kullanılmayan yapılar bakımsızlık ve ilgisizlik yüzünden tahrip olmuş, önemli bir kısmı da yıkılarak yok olmuştur (Yıldız, 2013).

Kültürel ve Endüstri Mirası Olarak Demiryolları

Geçmişte ekonomik ve sosyal işlevi olan Kırklareli- Büyük Mandıra demiryolu hattı ve tesisler, yapılar günümüzde atıl olarak kalmıştır. Bu hattın bir endüstri mirası olarak korunması ve yok olmaması için bu hattın yeniden belki geçmişteki işlevinden farklıda olsa değişik amaçlarla da olsa kullanımı bu hattın ve yapıların yok olup gitmesine engel olacaktır.

Ülkelerin ekonomik gelişimine katkı sağlayan bu tesisler, geçmişin izleri, yapıların özgün kimliklerini korunarak, yeniden değerlendirilebilir, gelecek kuşaklara aktarılabilir. Eski bir tesisinin, dönüşümü uygulaması ile sadece endüstri mirası korunmayacaktır, Aynı zamanda kentin ekonomik gelişimi, kültürel önemi, yaşam kalitesinin artmasına da katkı sağlanacaktır (Torlak, 2013).

Kültürel miras, bir toplumun üyelerine ortak geçmişlerini anlatan, aralarındaki dayanışma ve birlik duygularını güçlendiren bir hazinedir. İnsanların tarih boyunca biriktirdikleri deneyimlerin ve geleneklerin devamlılığını, geleceğin doğru kurulmasını sağlar. Kültürel miras ona miras niteliğini veren evrensel değerlerin yanında gençlere yeni öğrenme ve gelişme fırsatları sunduğu, insanlara güzel duygular ve sıcak anılar yaşattığı, yaratıcılığı ve keşfetme güdüsünü beslediği, dünyaya ve

hayata bakışımıza derinlik kattığı ve hepimizin geçmişimizden öğrenecek çok şeyimiz olduğu için korunmalıdır. Kültürel miras geçmişle bugün arasında bağlantı kurarak, içinde yaşanan kültüre ve dünyaya bir temel oluşturur ve geleceğin oluşturulmasında sağlam bir referans verirken manevi anlamda da insan hayatlarını zenginleştirir (Ünal, 2014).

Günümüzde Kullanılmayan Kırklareli-Büyükmandıra Demiryolu Hattında Demiryolu Bisikleti Kullanımı ve Öneriler

Günümüzde kullanılmayan Kırklareli-Büyük Mandıra Demiryolu hattında düzenli tren seferleri yapılmadığından dolayı kaza riski taşımamaktadır. Demiryolu bisikleti kullanımı için gerekli izinler alınması durumunda hat üzerinde demiryolu bisikleti kullanıcıları, bu hattın atıl duran terk edilmiş ekonomik olarak bir getirisi bulunmayan bu önemli yatırımı yeni bir yatırıma gerek kalmadan yerel kalkınma için bir fırsata çevireceklerdir.

Sportif amaçlı kullanımlar bisiklet kullanıcılarının ilgisini çekebilir. Belki küçük ve büyük katılımlı gruplar halinde turlar düzenlenebilir. Kırklareli ilinde giderek yaygınlaşan bisiklet kullanıcıları için yeni ve farklı bir deneyim yaşamak için çok ilginç olmasının yanında giderek yaygınlaşması durumunda çevre illerden katılımcıların buraya gelerek bu farklı deneyimi yaşama isteği, turizm hedefi olarak ortaya çıkabilir. Çocuklar ve yetişkinler demiryolunu çevreleyen doğanın güzelliğinden demiryolu bisikleti gezileri ile eğlence ve macerayı birleştiren sportif bir aktivite mümkün olacaktır. Turizm için bölgenin atıl demiryolu ağının geri kazanımı amacıyla bu hat üzerinde demiryolu bisikleti kiralama istasyonları kurulabilir. Geçmişten günümüze kalan özel mimari görünümüleriyle tren istasyonları restore edilerek yemek yeme, mola istasyonlarına dönüştürülebilir. Belki bu alanlarda şehrin stresinden ve gürültüsünden uzak bir kaç gün geçirmek isteyenler için rahatlatıcı konaklama alanları da yapılabilir. Demiryolu bisikletleri ile raylar üzerinde geziye çıkanların karşı karşıya gelecekleri manzaralı yolculuk sırasında güzel bir gün geçirebilmeleri yanında hat üzerinde yer alan Kanlıgeçit arkoleojik alanı ayrı bir gezi alternatifi alanı olarak da yer alması planlanabilir. Kavaklı beldesinde yer alan Kırklareli Üniversitesi Kavaklı Yerleşkesi sınırlarını takip eden rotada üniversite öğrencilerinin kullanabileceği bir rota oluşturmaktadır.



Şekil 5: Demiryolu bisikletinin turistik turlarda kullanımı (www.railbike.com/2015).

Yaklaşık 20 yılı aşan bir sürede kesintisiz her yıl geniş katılımı organize edilen Kakava şenlikleri süresince Kırklareli festival alanında yer alan Gar binasından Babaeski ilçesine ve Kavaklı beldesine turlar organize edilebilir. Turistik olarak kullanılması mümkün olan demiryolu bisikletlerinin farklı turlar için Modern malzemeler ve üretim süreçlerini kullanarak yapılacak demiryolu bisikletleri ile

güvenli ve kalabalık grupların kullanımına açılabilir. Dünyanın başka yerlerinde de Demiryolu bisiklet turları organizasyonları yapılmaktadır. Demiryolu bisikleti turları da yerel tanıtım ve kalkınma bağlamında Kırklareli iline yeni fırsatlar sağlayabilir.

Sonuç

Bu çalışmada Kırklareli ili sınırları içerisinde yer alan Büyük Mandıra demiryolu hattının turizme kazandırılması için araştırmaya yer verilmiş ayrıca Demir yolu bisikleti kavramının ilimizde bu alana uygulanarak hem bölgeye olan ilgiyi artırması hem de bölgenin bir turizm cazibe bölgesi olması için öneriler yapılmıştır. Çalışmada demiryolu bisikletinin dünya üzerinde uygulama alanları örneklerle verilmiştir ayrıca Kırklareli Büyük mandıra bölgesine uygulanmasının şehrimiz ve ülkemize katacağı yararlar üzerinde durulmuştur. Çalışma demir yolu bisikleti, spor ve tarih- arkeoloji, çevre ve turizm alanları üzerine yapacağı katkı ve bilinçlendirmeler ayrı ayrı ele alınarak incelenmiştir.

Elektronik Kaynakların Kaynakça bölümünde gösterimi

Torlak, S. (2013). *Endüstri Mirasının Ekonomiye Kazandırılması: Toronto Dönüşüm Örneği*. International Conference on Eurasian Economies 2013. Session 4C: Turizm I. s 705-710.

Ünal, Z. (2014). *Dünyada ve Türkiye’de Kültürel Mirasın Korunması*. İsmep Rehber Kitaplar. Haziran.2014, İstanbul. s. 10.

Yıldız, A. (2013). *Kırklareli- Babaeski Gar Binalarının Mimari ve Yapısal Analizi*. SDU International Journal of TechnologicSciences. Vol. 5, No 1, February 2013 .s.51-61.

Wcikis,F. (2010). *Bisikletin Değeri*. (Çev: Barış GÖNÜLŞEN). Mühendis ve Makine Dergisi. TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayını. Ekim 2010.Cilt.51 sayı:609.

<http://greenupgrader.com/1914/railbikes-plans-repurpose-your-bike-and-those-rails/>, erişim tarihi:2015

<http://railbike.com/photoalbum/default.as>, erişim tarihi:2015

<http://www.ecofriend.com/rail-bike-a-new-method-to-tour-in-costa-rica.html>, erişim tarihi:2015

<http://www.amurbike.ru/index.php?allmes=1&action=vthread&forum=2&topic=573&page=1>, erişim tarihi:2015

<http://shusharmor.livejournal.com/594300.html>, erişim tarihi:2015

<https://bisikletim.wordpress.com/2015/07/21/yuruyus-ve-bisikletle-yilda-80milyar-euro-tasarruf/>, erişim tarihi:2015

<https://ru.wikipedia.org>, erişim tarihi:2015

<http://greenupgrader.com/1914/railbikes-plans-repurpose-your-bike-and-those-rails/>, erişim tarihi:2015