



## Trenin Hiç Uğramadığı Dalaman Tren Garı'nın Turizm Açısından Değerlendirilmesi\*

### *Evaluation of Dalaman Train Station, where the Train Never Stops, in Terms of Tourism*

Kadir BAYSAL<sup>1</sup>, Melahat YILDIRIM SAÇILIK<sup>2</sup>

#### Özet

Bir kültürün tüm alt bileşenleri ile birlikte gelecek kuşaklara aktarılması, kültürel sürdürülebilirliğin ön koşuludur. Bu koşulu sağlayan unsurlardan biri, döneminin yaşam tarzını, düşüncesini ve kültürel yapısını yansıtan mimari yapılarıdır. Mimari yapılar, literatürde mimari miras olarak nitelendirilmektedir. 1908 yılında Mısır Hidivi, aynı tarihlerde başlamak üzere Mısır'a bir tren istasyonu ve Dalaman'a bir av köşkü inşa ettirmek için Fransız mimarlara iki proje çizdirmiştir. Projelere ait malzemelerin bulunduğu gemilerin rotaları şaşırması sonucu, Mısır'a gitmesi gereken tren İstasyonu projesi Dalaman'a, av köşkü projesi ise Mısır'a gitmiş bulunmaktadır. Bu çalışma, Dalaman Tren Garı'nın turistik ürüne dönüştürülmesi üzerine şekillenmektedir. Çalışmada Dalaman'da binanın turizme açılması için gereken çevre koşullarının var olup olmadığı ve aynı zamanda böyle bir girişimin gerçekleşmesi sonucunda destinasyona katkılarının neler olabileceğinin ortaya çıkarılmasıdır. Nitel araştırma yöntemi ve örnek olay deseni çerçevesinde ele alınan bu çalışmada doküman analizi ve işletme yetkilileri ile yapılan görüşmelerden elde edilen veriler değerlendirilmiştir. İncelemeler sonucunda bugün Dalaman Tren Garı, trenin hiç uğramadığı gar olarak tarihte yerini almış ve etrafında bulunan alanda tarım üretimi yapıldığı görülmüştür. İşletmenin Dalaman hava limanına yakın olması, turistik ürün olarak değerlendirilmesinin en önemli gerekçelerinden birisi olarak karşımıza çıkmaktadır.

**Anahtar Sözcükler:** Turizm, Girişimcilik, Kültürel Miras, Dalaman Tren Garı

#### Abstract

Establishing a business to produce goods and services by making use of opportunities within the framework of environmental factors is known as the basic definition of entrepreneurship. The important factor in entrepreneurship is choosing the right place. This situation, which is the rationale for the sustainable initiative, is considered as a profitable investment in micro and macro terms. The investment of Dalaman Train Station, which was made thanks to its fertile lands, is a failed enterprise in history. The Khedive of Egypt of the period had French architects draw two projects for a train station in Egypt and a hunting lodge in Dalaman, starting with the same dates. The two ships with materials for the two projects lost their routes. The Train Station project, which should go to Egypt, went to Dalaman, and the Hunting Lodge project went to Egypt. This study is shaped on what entrepreneurial purpose Dalaman Train Station is used for over

<sup>1</sup>Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Marmaris Turizm Meslek Yüksekokulu, Muğla, Türkiye

<sup>2</sup>Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi, Erdek Meslek Yüksekokulu, Balıkesir, Türkiye

#### ORCID:

K.B.: 0000-0003-2652-6767

M.Y.S.: 0000-0002-5399-8607

#### Corresponding Author:

Melahat YILDIRIM SAÇILIK

#### Email:

msacilik@bandirma.edu.tr

**Citation:** Baysal, K. ve Yıldırım-Saçılık, M. (2020). Trenin hiç uğramadığı dalaman tren garı'nın turizm açısından değerlendirilmesi. *Journal of Humanities and Tourism Research*, (Special Issue 5): 145-155.

**Submitted:** 06.11.2020

**Accepted:** 27.12.2020

\*Bu çalışma, 15-17 Ekim tarihleri arasında düzenlenen IV. Uluslararası Batı Asya Turizm Araştırmaları Kongresinde (IWACT2020) sözlü bildiri olarak sunulmuştur.

*time. In the study, it is to find out whether the environmental conditions required for the opening of the building to tourism in Dalaman and also what the contributions to the destination can be as a result of such an initiative. In this study, which was handled within the framework of qualitative research method and case study pattern, the data obtained from the document analysis and the interviews with the company officials were evaluated. As a result of the investigations, today Dalaman Train Station has taken its place in history as the station where the train never stops and agricultural production is carried out in the area around it. As a result of bringing this business to tourism, a great contribution will be provided to the development of Dalaman with the airport located nearby.*

**Keywords:** *Tourism, Entrepreneurship, Cultural Heritage, Dalaman Train Station*

## **1. GİRİŞ**

İnsanoğlunun yaşamı süresince elde ettikleri deneyimlerinin gelecek kuşaklara iletimi anlamına gelen “kültürel miras” kavramı, toplum için önem arz eden somut ve soyut tüm değerleri içine alan bir olgudur. Somut kültürel miras varlıklarından biri, toplumun refah düzeyini artırmada kullanılan mimari miras niteliğindeki binalardır. Aynı zamanda tarihte çeşitli amaçlar için kullanılmış ve fakat günümüz koşullarında atıl kalmış binalar, döneminin tüm yaşam tarzının ve kültürel içeriğinin belirgin göstergesi durumundadır. Dünyada bu gibi binalar restore edilerek çeşitli amaçlar doğrultusunda kullanılan çok sayıda örnek bulunmaktadır. Köklü tarihi olan Türkiye'nin hemen her yerinde bulunan miras niteliğindeki bu tür binalar, restore edilerek toplumun ihtiyaç duyduğu bir ürüne çevrilebilir ya da destinasyonun geliştirilmesi yönünde kullanılabilir.

Toplumun yaşam tarzını ve kültürünü yansıtan binalar, döneminin hayat görüşünün gelecek kuşaklara aktarılmasında önemli bir rol üstlenmektedir. Bu sebepten dolayı kültürel mimari miras niteliğindeki yapıların özgün karakterini kaybetmeden yeniden işlevselleştirilmesi, kültürel sürdürülebilirliğin sağlanması açısından büyük önem taşımaktadır. Buna dayanarak çalışma, geçmişten günümüze gelen ve yanlış bir girişim sonucu inşa edilen Dalaman Tren Garı'nın bir mimari miras kapsamında turizm açısından değerlendirilebilme olasılıkları üzerine şekillenmiştir. Çalışmada Dalaman'da binanın turizme açılması için gereken çevre koşullarının var olup olmadığı ve aynı zamanda böyle bir girişimin gerçekleşmesi sonucunda destinasyona katkılarının neler olabileceği üzerinde durulan konulardır. Çalışma sonuçlarının Dalaman'ın turizm gelişimine yön verebilecek nitelikte olduğundan çalışma bu açıdan önem arz eder niteliktedir.

## **2. LİTERATÜR TARAMASI**

“Kültürel miras”, geçmişten bugüne ulaşmış, insanların sahiplik bağı içinde olmaksızın sürekli değişim halinde olan değerlerinin, inançlarının, bilgilerinin ve geleneklerinin bir yansıması olarak betimlenen somut ve somut olmayan tüm varlıklardır. Kültürel miras, insanlar ve mekânlar arasında zaman içinde meydana gelen etkileşimden kaynaklanan çevrenin tüm özelliklerini içerir. Kültürel miras, toplumu oluşturan kültür gruplarının varlığının, kimliğinin ve sürekliliğinin simgesi ve kanıtıdır. Somut ve somut olmayan kültürel miras, tarihsel belgesel, estetik-sanatsal, simgesel, sosyal, ekonomik, dini ve manevi ve hatta politik değerler içerir (İcomos, 2013). Geçmişteki bu kültürel değerlerin gelecek kuşaklara aktarımının en etkili yolu turizmdir.

Kültürel miras turizmi, kültür ve doğanın birlikte ele alındığı geniş kapsamlı bir turizm çeşididir. Miras turizmi, aslında mekânların yeniden canlandırılması veya yorumlanması esasına dayanır ve kültürel turizmin bütünleyici parçasıdır ve hızla gelişen bir bileşenidir (Aliağaoğlu, 2004: 50). Destinasyonların kültürel miras turizmini kendi bünyelerinde geliştirmek istemelerinin temel nedenleri; turistleri destinasyona çekerek yerel ekonominin canlanmasını, yerel halkın refah düzeyinin artırılmasını ve bilgi aktarımının gerçekleştirilmesi sonucu kültürel sürdürülebilirliğin gerçekleşmesini sağlamaktır (Binoy, 2011).

Küreselleşme sonucu tarih ve kültüre artan bir değer yüklenmiştir. Söz konusu değer, sahip olunan yerel varlıkların korunmasını ve gelecek kuşaklara aktarılmasını gerekli kılmış ve bu sayede kültürel miras turizminin gelişmesinin önü açılmıştır (Aliagaoglu, 2004: 52). Kültürel miras turizminin genel amacı, kültürel miras turizmine uygun olan alanları belirleme, koruma ve sürdürülebilirliğini sağlayarak gelecek kuşaklara aktarmaktır (Du Cros, 2001: 166). Kültürel miras turizminin gelişim aşamalarında; yerelde ekonomiyi canlandırma, yerel halkın refah düzeyini arttırma, destinasyona turistleri çekebilme, kültürel miras hakkındaki bilgileri yayma ve kültürel mirasın yıkımlara karşı korunmasını sağlama yer almaktadır (Binoy, 2011).

Kültürel mirasın en önemli bileşenlerinden biri mimari mirastır Bir mimari miras varlığının turizme açılmasının ya da turistik bir alanda işlevsel hale getirilmesinin, o yapıyı olumsuz etkileyeceği düşüncesi yaygındır (Kalay vd., 2018). Mimari mirasın çağdaş yaşam ile bütünleştirilmesi toplumların kültürel sürekliliği açısından önem taşır. Mimari mirası korumanın amacı, özgünlüğü ve kimliği oluşturan nitelikleri bozmadan estetik ve kültürel değerleri ortaya çıkarmaktır. Sürdürülebilir gelişme çerçevesinde mimari mirasın korunması ve işlevsel hale getirilmesi, yaratıcılığın ve ekonomik çekiciliğin önemli bir bileşenidir ve toplumun yaşam kalitesinin artırılmasına neden olabilir. Aynı zamanda toplumsal bütünleşmenin ve karşılıklı anlayışın temin edilmesinde önemli bir rol üstlenmektedir (Vural, 2018).

Mimari özelliğini koruyarak günümüze kadar gelen tarihi yapılar ve bu yapıların oluşturduğu çevreler toplumların belleği olarak bilinir. Bundan dolayı mimari miras özelliği taşıyan yapıların özgün karakterini koruyarak yeniden işlevlendirilmesi onların gelecek nesillere dönüştürülmesini sağlamaktadır (Tüker, 2011). Yeniden işlevlendirme; eski bir arsayı veya binayı, inşa edildiği ya da tasarlandığı işlevden farklı bir amaçla tekrar kullanma anlamına gelir. Araziyi korumada ve kentsel yayılmanın kontrol altına alınmasında anahtar bir faktördür ve kullanıcılarının güncel ihtiyaçlarını karşılarken yapıların tarihsel bütünlüğünü koruyabilmelerini sağlar. Kullanımını yitirmiş saraylar, hanlar, tren istasyonları ve özellikle endüstriyel binalar, büyük ve açık iç mekânlarından dolayı yeniden işlevlendirme için çok uygun niteliktedir (Vural, 2011).

Dünya genelinde işlevlerini yitiren binaların yenilenerek farklı amaçlar doğrultusunda kullanıldığı birçok örnek bulunmaktadır. Kıbrıs Limasol'da faaliyet gösteren Lanitis Harup Değirmeni Kompleksi (Lanitis Carob Mill Complex) tarihi Harup değirmenleri ve depolarının dönüştürülmesiyle elde edilen bir komplekstir. Bu kompleks içerisinde Harup üretim müzesi, restoranlar, kafe, bar, sinema, konferans odası gibi birçok fonksiyonu bir arada yer almaktadır. Yenileme işleminde binada endüstriyel mirasa saygı gösterilerek hem makineler korunmuş, hem de üretim sürecini gösteren bir sergi salonu kurgulanmıştır (Türker, 2011).

20. Yüzyıl başlarında Lonra Thames nehri kenarında gelişmiş olan demir dökümhanelerine, depo ve rıhtımlar 21. yüzyıl ulaşım sistemlerindeki teknolojik gelişmeler sebebiyle işlevselliklerini kaybetmiş olmaları yenilenmelerini gerektirmiş ve sonuç olarak bugün Taste Modern, Oxo Tower ve Battersea Power Station işlevlerine devam etmektedirler. Benzer şekilde endüstriyel işlevini kaybeden Bankside binaları yenilenerek İngiliz tasarımcılarına sergi salonu, restoran, kafe ve müze (Tate Modern) olarak işlev yapmaktadır (Vural, 2011).

Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk toplu konut niteliğini taşıyan ve bugün birinci derece tarihi eser taşıyan ve İstanbul Dolmabahçe Sarayı'nın Sultan Aziz tarafından üst düzey askerleri için lojman amaçlı yapılan Akaretler Sıraevler, yenilendikten sonra otel konseptinde turizm amaçlı kullanılmaya başlamıştır (Türker, 2011). Ankara'da Altındağ'da bulunan Hamamönü evleri, kentsel dönüşüm projesiyle yenilenmiş ve turizm amaçlı kullanılmaktadır. Şehrin turizme kazandırılan bu alanda barlar, restoranlar ve kafeler hizmet vermektedir (Kurtar ve Somuncu, 2013).

Çalışmada ele alınan ve bir karışıklık sonucu işlevini asla gerçekleştiremeyecek olan Dalaman Tren Garı, Muğla'nın Dalaman ilçesinde yer almaktadır. Dalaman sahip olduğu coğrafi, sosyal ve kültürel özellikler Muğla'nın tarım, ekonomi ve turizm yönünden gelişmesine katkıda bulunmaktadır. Ege ve Akdeniz bölgelerini birbirinden fiziki olarak ayıran Dalaman Çayı sayesinde 2 bölgenin geçiş noktasında ve Akdeniz bölgesi tarafında yer almaktadır. Ortaca ve Fethiye ilçeleri, Denizli ilinin Çameli ilçesi ve Akdeniz ile çevrili olup yüzölçümü 61.694 hektardır. İlçenin rakımı 15 metredir. İlçenin güneyi ovalık olup bu ova Türkiye'nin hatta Dünya'nın en verimli ovalarından biridir. Bu ova Dalaman çayı ile sulanmaktadır. İlçenin iklimi Subtropikal iklimi olarak tanımlanabilen tipik bir Akdeniz iklimidir (Muğla Büyükşehir Belediyesi, 2020). Daha önce Köyceğiz'e bağlı iken, iki büyük mahallesi olan Atakent ve Dalaman mahallelerinin birleşmesiyle 1983 yılında ilçe olmuştur. 25 mahallesi bulunan ilçenin Nüfusu 41351 dir (Dalaman Kaymakamlığı, 2020). Dalaman, uluslararası havalimanı, Tarım İşletme Müdürlüğü (TİGEM), kâğıt fabrikası, açık cezaevi ve cezevine bağlı otel, restoran ve kafesi gibi tesisleriyle Muğla için önemli bir yerdir. Doğa, deniz ve tarih kenti olan Dalaman, aynı zamanda bir turizm destinasyonudur. Kapıdağ Yarımadası antik yerleşimler, Kalynda, Hippokome yerleşim kalıntıları, Kapıdağ Yarımadasındaki birbirinden güzel koylar, Sarsala koyu, Kapukargın Mahallesi ve İncebel kükürtlü su kaynakları ile bu kaynakların beslediği Kocagöl ile Kargın Gölü ilçenin sahip olduğu önemli turistik değerlerdir (Muğla İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2020). Ayrıca Dalaman, Gökova, Fethiye, Marmaris, Köyceğiz, Göcek, Dalyan, Sarıgerme gibi turistik mahallere de oldukça yakın konumdadır. Muğla'nın turizm destinasyonlarının yüksek talep görmesinin nedenlerinden biri de Dalaman'da bulunan uluslararası havalimanıdır.

**Tablo 1.** Dalaman Havalimanı Uçak ve Yolcu Trafiği

Yıl	Uçak Trafiği			Yolcu Trafiği		
	İç hat	Dış hat	Toplam	İçhat	Dışhat	Toplam
2015	14.311	19.343	33.654	1.229.318	3.152.765	4.382.083
2016	13.942	12.212	26.154	1.279.611	1.822.291	3.101.902
2017	14.399	13.858	28.257	1.461.033	2.257.735	3.718.768
2018	17.251	18.220	35.471	1.615.590	2.935.900	4.551.490
2019	22.477	20.236	42.713	1.583.089	3.321.930	4.905.019

**Kaynak:** Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2019 Faaliyet Raporu

Her geçen yıl artan yolcu kapasitesi ile Dalaman Hava Limanı'na ait son beş yıllık uçak ve yolcu trafiği, (Tablo 1) havalimanının ilçe ve bölge için turizm açısından önemini vurgular niteliktedir. 2019 verilerine göre Türkiye'deki tüm havalimanlarının sahip olduğu dış hat uçak trafiğinin % 2,82 si, iç hat uçak trafiğinin ise %2,68 si Dalaman havalimanı tarafından gerçekleştirilmektedir. Buna karşın 2019 Türkiye dış hat yolcu trafiğinin % 3,06 sı, iç hat yolcu trafiğinin % 1,58 si Dalaman havalimanı tarafından sağlanmaktadır (Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü,2020).

### 3. YÖNTEM

#### 3.1. Çalışmanın Amacı ve Önemi

Tarihi ve kültürel değer taşıyan Dalaman Tren Garı'nın turizm alanında değerlendirilebilme gerekçelerinin neler olduğunu ortaya çıkarmak, çalışmanın amacı olarak belirlenmiştir. Dalaman Tren Garı bir mimari miras niteliğindedir. Bu mimari mirasın turizm amaçlı kullanılması ile söz konusu kültürel mirasın gelecek kuşaklara aktarılabilmesi daha kolay olacaktır. Çalışma, Dalaman Tren Garı'nın turizme kazandırılması için neler Yapılabileceğinin belirlenmesi açısından önem arz etmektedir.

### 3.2. Verilerin Toplanması ve Analiz Yöntemi

Nitel araştırma yöntemi ve örnek olay deseni çerçevesinde ele alınmıştır. Nitel araştırma, tümevarımcı bir yaklaşımla, olayları ve olguları doğal ortamları içinde betimleme, katılımcıların bakış açılarını anlama ve yansıtma üzerine odaklanan araştırma yaklaşımıdır. Nitel araştırma yöntemlerinin doğal ortama duyarlı olması, araştırmacının katılımcı rolü olması, bütüncül bir yaklaşıma sahip olması, algıların ortaya konmasını sağlaması, araştırma deseninde esnekliği olması diğer önemli özellikleridir (Yıldırım ve Şimşek, 2006). Bu araştırmada doküman analizi ve işletme yetkilileri ile yapılan görüşmelerden elde edilen veriler değerlendirilmiştir. Görüşme, insanların öznel deneyimlerini, duygularını, değerlerini ve algılarını ortaya koymada kullanılan oldukça güçlü bir yöntemdir. Görüşme süreci, gözlem ve dokümanlardan elde edilen verilerle desteklenmesi araştırmacının geçerliliğini ve güvenilirliğini artırır (Yıldırım ve Şimşek, 2006).

Bu araştırmada doküman analizi ve işletme yetkilileri ile yapılan görüşmelerden elde edilen veriler değerlendirilmiştir. İşletme müdürü A.K. görüşülmüştür. Görüşme ses kaydına alınmış sonrasında ses kaydı araştırmacılar tarafından yazıya dökülerek çalışmada sunulmuştur.

## 4. BULGULAR

Bu bölümde A.K. ile yapılan görüşmelere ve görüşme sorularına bağlı olarak elde edilen doküman raporlarına yer verilmiştir.

Trenin geçmediği garın arazisinin tarihi hakkında siz neler söylersiniz?

A.K: *Tigem' in arazisi daha evveliyatında 3.Selimin annesi Mihrişah Valide Sultan'ın kendi adına kurduğu bir vakfa vakfedilmesi ile başlıyor. O zaman bu araziler işleniyor. Eski tarihlerde Mısır valilerine Hidiv deniliyor. O zaman Mısır valisi olan Abbas Hilmi Paşaya bir şekli ile bu araziler veriliyor. Tabi o zamanlarda bu arazi tarımla uğraşılan bir arazi değil, bir kısmı bataklık, ağaçlık ve ormanlık.*



**Fotoğraf 1.** Tigem Bilgilendirme Panosu

**Kaynak:** (Görüşme Sonrasında Yapılan Arazi Keşfi ve Fotoğraf Çekimi, 05.10.2020)

Kavalalı Mehmet Ali Paşa, 19.yüzyılın başlarında Mısır'ı ele geçirerek vali olmuştur. Bu dönemden sonra Osmanlı İmparatorluğu'nu işgal çabalarına girmiştir. Osmanlı'nın elinden Kütahya iline kadar olan yerleri işgal etmiştir. İşgal ettiği Dalaman ve çevresindeki köyleri III. Selim'in annesi Mihrişah Hatun'a hediye etmiştir. Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın oğlu II. Abbas

Hilmi Paşa babasının yerine vali olduğunda söz konusu Dalaman ve civarının mülkiyeti de kendisine geçmiştir (Bal, 2017).

Garın hikâyesi hakkında bilgi verir misiniz?

*Tabi arazi bu şekilde olunca buraya bir av köşkü yapmak istiyor. O dönemde de bir Fransız firmayla anlaşılıyor. Fransız firma aynı dönemde Validen Mısır İskendireye' de bir gar (istasyon) binası işi alıyor. Projeler karışıyor av köşkü Mısır'a, Mısır'a yapılması gereken gar binası Dalaman'a yapılıyor. Yapımıyla ilgili kesin bilgiler mevcut. İnşaatta kullanılacak malzeme Sarsala limanına gemiler ile getiriliyor. Sarsala koyunda buraya taşınıyor. Hatta rayların bir kısmı malzemelerin taşınması için bu hata düşeniyor. Hem bu binanın hem de yoldaki rayların bir kısmı da binamızın yan tarafında durmaktadır. Bu şekilde bina buraya yapılıyor. Rivayet bu şekilde*

Abbas Hilmi Paşa, ziyareti sırasında Dalaman'ı çok beğenmiş ve bir av meraklısı olarak buraya av köşkü yaptırmaya karar vermiştir. Av köşkü için hazırlıklara başlamış ve öncelikle alana iskele, depo ve yol yaptırmıştır. Yatırımları ile bilinen Abbas Hilmi Paşa, aynı dönemde Mısır'da da bir tren istasyonu yatırımını gerçekleştirme çabasına girmiş ve her iki projeyi Fransız mühendislerine çizdirmiştir. Bu iki projenin yanlış rotalardaki gemilere yüklenmesi sonucu bugün Dalaman'da bulunan tren garının yapımı gerçekleştirilmiştir (Bal, 2017).

Sizin bu rivayet hakkındaki görüşünüz nedir?

*Bana çok inandırıcı gelmedi. Gelmemesi sebebi de buraya istasyon binası yapmak için tren ile ulaşılacak bir coğrafya değil. Çünkü Muğla'ya doğru gitseniz Sakar geçidi, Antalya'ya doğru gitseniz Korkuteli tarafından geçmek zor. Dolayısıyla o dönemde tren yolunun geçeceği bir bölge olarak göremiyorum. Projenin karışması da bana çok gerçekçi gelmiyor. Proje aşamasında kimse görmedi mi? Hadi burada fark edilmedi İskenderiye'de nasıl fark edilmedi? Ama bir taraftan buradaki bina bir istasyon binasına çok benziyor. Sahanlıkları, tavanları, kapıları ve tüm detayları gar binasına uygun yapılmış. Tabi literatür de trenin uğramadığı gar binası olarak geçiyor.*

Her ne kadar bölge demiryolu ulaşımına uygun gözükmeseyse de, binanın taşımış olduğu tüm özellikler gar binası olarak yapıldığını gösteriyor. Ayrıca bina etrafında ve yakın çevrede bulunan raylar buranın gar binası olarak yapıldığının bir işaretidir.

Bir karışıklık sonucu gelişen bu durum karşısında Paşa, tren garının bulunduğu alanda bir cami inşa ettirerek çiftlik faaliyetlerine devam etmiştir (T.C. Dalaman Kaymakamlığı)





**Fotoğraf 2.** Dalaman Gar Binası

**Kaynak:** (Görüşme Sonrasında Yapılan Arazi Keşfi ve Fotoğraf Çekimi, 05.10.2020)

O dönemden sonra binanın ve arazinin kullanımı nasıl gerçekleşmiştir?

*Atatürk döneminde Hidiv Abbas Paşanın oğlunun borçları çok birikiyor. Bankalardan aldıkları kredileri ödeyemiyorlar. Atatürk'te burayla ilgili Bakanlar Kurulu kararı çıkartıyor. Vatandaş adına buranın borcu bankalara ödeniyor. Yanlış bilmiyorsam 4 milyon lira civarında. Ödendikten sonra arazi devlet adına devir alınıyor. O dönemden sonra tamamen zirai işletme olarak kullanılmaya devam ediyor. Devlet üretme çiftlikleri olarak, 1984 yılından beri Tigem olarak tarım faaliyetlerine devam ediyor. Devlete geçtikten sonrada bina bu işletmenin idari binası olarak kullanılmaya devam ediyor.*

Çiftlik banka kredileri ile Abbas Paşa tarafından restore edilmiş ve sonrasında alınan krediler ödenemeyince 1928 yılında Atatürk, Fransız bir şirkete çiftliği devrettirmiştir. 10 yıl Fransızların himayesinde kalan çiftlik, 1938 yılında Atatürk'ün vasiyeti üzerine Ziraat Vekâletine bağlı Devlet İşletmeleri Kurumu'na verilmiştir. 12 yıl süreden sonra 1950'de adı Dalaman Devlet Üretim Çiftliği olarak değişmiş ve 1958 yılında Devlet Üretim Çiftliğine resmen devredilmiş, 1984 yılına kadar bu kurum altında işletilmiştir. 1984 yılından itibaren çiftlik, TİGEM sahipliğinde Dalaman Tarım İşletme Müdürlüğü olarak faaliyet göstermektedir (T.C. Dalaman Kaymakamlığı).

Binada hiç değişiklik yapıldı mı?

*2012 yılında da Koruma kurulundan ve tabiata varlıklarından gerekli izinler alınarak aslına uygun olarak restore edilmiş. Çok fazla işleme tabi tutulmadığından aslına oldukça uygun şekilde bina duruyor. Bu bölge çok yağmur alan bir bölge. Buranın çatı kaplaması bazal taştır. Yine aynı şekilde çatının orijinalliği bozulmadan çatıda bakımdan geçmiştir. Restorasyondan önce dışarıda binanın bazı kısımları sarmaşıklar ile kaplıydı.*

Burada bulunan Tigem' in arazisi hakkında bilgi verir misiniz?

*Bu bölgede tek parça olup bu büyüklükteki tek tarım arazisi burasıdır. Tabi aslında arazi çok daha büyüktü. Yine kamu yararına kamulaştırma ile havalimanı, açık cezaevi, açık cezaevi kafesi, restoranı ve oteli, yine eskiden Seka (yeni ismiyle Mopak) kâğıt fabrikası ve yerleşkesi, kaymakamlık, jandarma, orman binaları, kapalı spor salonu, 4 adet okula yer verilmiş. Şu anda kalan arazi 33,600 dekadır. Bunun içerisinde yaklaşık 7000 dekar civarı bizim kültür dışı dediğimiz dağlık, tepelik, yollar, sulama kanalları, drenaj kanallarından oluşmaktadır.*

Arazide ne gibi faaliyetler gerçekleştirilmektedir?

6600 dekarlık bir alanda narenciye tesisimiz var. 20000 dekar civarında tarla arazimiz var. Burada Tigem' in ana misyonu olan tohumluk üretimini gerçekleştiriyoruz. Merkez binalarımız ve sığırcık tesislerimiz var. Hayvancılık tesisimizdeki hayvanlar için kaba yem ürettiğimiz alanlar var. Tarıma elverişli olmayan ve kullanmadığımız 6780 dekar, Kültür altı arazi ise tarım yaptığımız yaklaşık 26.0000 dekarlık alanları ifade ediyor. Kabaca arazi varlığını bu şekilde özetleyebiliriz.

Arazide turizm faaliyetleri bulunmakta mıdır?

Evet, arazinin bir kısmına havalimanı yapılıncaya, bir kısmında da açık cezaevinin kafesi, restorantı ve oteli mevcut olunca turizme arazimizle dolaylı olarak hizmet etmiş oluyoruz.

Tigem arazisinin bir kısmı farklı tarihlerde farklı amaçlarla kamulaştırılarak Devlet Hava Meydanları İşletmesi, Dalaman Açık Cezaevi Müdürlüğü gibi bazı devlet kurumlarına verilmiştir. Bu kurumlar alınan arazide havalimanı, otel, restoran, kafeterya hizmetleri verdiği için doğrudan turizme hizmet etmektedir.

Yöreyle olan diğer katkılarınız nelerdir?

Sanayiye özellikle tarımsal sanayiye, çevre esnaflarına katkı var. İşletmenin ihtiyaçlarının karşılanması, Tigem nedeniyle burada çalışanların ve ailelerinin yaptığı alış-verişlerin yöreye katkısı mevcut. Bizde tarıma dayalı hammadde üretiyoruz. Ürettiğimiz ürünleri burada satıyoruz. Narenciyi bölgedeki ihracatçı firmalara satıyoruz. Ayçiçeği ve mısır üretilip satıyoruz. Bu anlamda hem bölge ekonomisine, hem de ülke ekonomisine katkımız küçümsenemez.

Tarım turizmi ile ilgili size talep hiç geldi mi?

Ben burada iken böyle bir talep gelmedi. Tabi turizm döviz girdisi ve istihdam için çok önemli bir sektör. Bölge tarım turizmine de çok uygun. İşletmemiz turizm destinasyonlarına çok yakın bir konumda. Daha önce bölgenin turizm kenti ilan edilmesi de gündeme gelmiş. İşletme kontrolündeki alanlar bölgenin en verimli alanları bu alanların tarım dışı kullanıma açılması ve betonlaşması bu alanlara yazık etmektir. İş hem mikro bazda, hem de makro bazda düşünmeliyiz. Tarım ülke için olmazsa olmaz. Ama birden bir yere alıp vermek ne kadar getirisi olur düşünmek lazım. Tarıma elverişli olmayan alanlarda tabi ki olabilir.

Tigem yöneticisi Tigem arazisinin bölgenin en geniş ve en verimli arazisi olması nedeniyle tarım turizmi dâhil hiçbir turizm çeşidine açılmasını mantıklı bulmamaktadır. Arazinin Tigemin ana misyonu olan tarımın geliştirilmesi ve tohumluk üretimi konusunda çalışmasının ülke için daha yararlı olduğunu vurgulamıştır. Dalaman yöresinde turizme hizmet edecek ve turizme açılacak farklı alanlar olduğu hatırlatmasında bulunmuştur.

## SONUÇ

Ülkelerin somut ve somut olmayan kültürel mirası, tarihin günümüze yansımalarıdır. Geçmişin yaşam tarzını yansıtan ve sosyal, kültürel, dinsel, sanatsal açılarından değer taşıyan varlıklarının korunarak gelecek kuşaklara aktarılması büyük önem arz etmektedir. Bu değerlerin bir belirteci olan mimari mirasların, günümüz çağdaş yaşamına ayak uyduracak biçimde restore edilerek işlevsel hale getirilmesi, söz konusu kültürel mirasın sürdürülebilirliğine katkıda bulunabilecek bir unsurdur. Böylece hem tarih yaşatılmış ve hem de toplumsal refaha katkıda bulunmuş olunacaktır. Mimari mirasların korunmasındaki amaç, eski yapıların özelliğinden ödün verilmeden, günümüzdeki toplum ihtiyaçlarına cevap verebilecek işlevselliğe kazandırmak ve gelecek nesillere geçmişi aktarmaktır.



Dalaman verimli toprakları, tarihi ve doğal güzellikleri ile turizm açısından yoğun talep alan bir destinasyondur. Deniz, kum, güneş, macera turizminin gerçekleştiği Dalaman'da Agro-turizm için bir oluşum henüz söz konusu değildir. Bu yanlış girişim doğru değerlendirilerek mikro bazda bölgeye, makro bazda ülkeye fayda sağlayabilir. İşletmenin turizm açısından değerlendirmesi şu şekilde gerçekleştirilebilir.

Agro turizm tarımsal üretimin fazla olduğu bölgelerde yapılan alternatif bir turizm çeşididir. Agro turizmin uygulandığı bölgelerde tarımsal alanların yok edilmesi söz konusu değildir. Aksine tarımsal alanları turizmle birleştirerek her 2 sektöründe geliştiği bir girişimcilik örneği yaratmaktadır (Küçükaltan 2002:151). Agro turizm doğal kaynakları koruyan ve turizmin tarımsal alanlara verdiği zararın görülmediği bir turizm çeşididir.

Hiç trenin uğramadığı gar olan Dalaman TİGEM içerisindeki bina müze olarak kullanılabilir. Hem tarihi, hem hikâyesi hem de yöre de güneş-kum-deniz turizmi dışında kültürel turizmin yapılmasını da sağlayacaktır. Tarihi binanın değerlendirmesi açısından önemlidir. Bu yapı ile ilgili birçok internet sitesinde ve dergilerde bilgi verilmiş olsa da gar binasının bilinirliği oldukça azdır. Özellikle Kültür Turizm İl Müdürlüğü, belediye, kaymakamlık ve yöredeki sivil toplum kuruluşları bu mekânın tanıtımına gereken önemi vermeli ve bilinirliğini arttırmalıdır. Havalimanının dibinde olan bu arazi Agro turizm için paha biçilmez bir kaynaktır. Bunun nedeni arazinin büyük ve çok verimli olmasıdır. Bölgede sadece güneş-kum-deniz turizmi yapıldığından bu arazi ve gar binası agro turizm için kullanılabilir. Arazinin tarıma elverişli kısımlarına zarar vermeden alternatif turizm çeşitleri turizm politikası ve planlaması açısından değerlendirilmelidir. En azından havalimanına gelen turistler için bu gar binası ve alanı karşılama ve uğurlama sırasında tur programlarına ilave edilmelidir. Ayrıca Dalaman'ın sadece havayolu ile değil karayolu ve denizyolu ulaşım sistemleri ile de ulaşılabilirliğinin kolay olduğu unutulmamalıdır.

Dalaman Tigem arazisinde çok çeşitli ürünler yetiştirilmektedir. Gerek bu arazide gerekse de Dalaman'da yetiştirilen organik ürünler, Dalaman'a ait el sanatları ve yöresel ürünlerin bu binayı ve araziye ziyaret eden turistlere satılabilir. Bu anlamda hem kuruluşa, hem de yöreye ekonomik bir katkı sağlanacaktır.

Havalimanı ve sahip olduğu turizm zenginlikleriyle bölge turizmüne katkı sağlayan Dalaman'ın tarım alanında sahip olduğu bir diğer zenginlik ise Tigem arazisidir. Bölgenin en verimli arazisi olan bu alan ve içerisinde bulunan trenin hiç uğramadığı gar binasının bilinirliğinin olmaması nedeniyle bu çalışmada bu unsurlar hakkında bilgi verilmesi amaçlanmıştır. Arazinin agro turizm, tarihi gar binasının kültür turizmi bağlamında değerlendirilme önerisi çalışmanın literatüre katkısını ortaya koymaktadır. Çalışma benzer çalışmalardan bilgi alınmış kişinin arazinin tamamı veya bir kısmının turizme açılma önerisine sıcak bakmaması nedeniyle ayrılmaktadır. Tigem arazisi ve tarihi gar binası ile ilgili yapılan çalışmaların çok sınırlı olması nedeniyle bu çalışma benzer konularda yapılacak çalışmalar için yardımcı olacaktır.

#### KAYNAKÇA

- Alişaoğlu, A. (2004). Sosyo-kültürel miras turizmi ve Türkiye'den örnekler. *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 2(2): 50-64.
- Bal, M. (2017). Dalaman'da Bulunan ve Bugüne Kadar Hiçbir Trenin Uğramadığı Garın Tuhaf Hikâyesi. <https://listelist.com/dalaman-tren-gari/>, Erişim Tarihi; 20.10.2020
- Binoy, T.A. (2011). Archaeological and Heritage Tourism Interpretation a Study. *South Asian Journal of Tourism and Heritage*. 4 (1):100-105.
- Dalaman Kaymakamlığı, (2020). <http://www.dalaman.gov.tr/mahalli-idareler>, Erişim Tarihi: 27.10.2020

## Trenin Hiç Uğramadığı Dalaman Tren Garı'nın Turizm Açısından Değerlendirilmesi

- Dalaman Kaymakamlığı, (2020). Dalaman Tren Garı (TİGEM Binası). <http://www.dalaman.gov.tr/dalaman-tren-gari> Erişim Tarihi:02.11.2020.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, (2020), *2019 Faaliyet Raporu*, Ankara
- Du Cros, H. (2001). A New Model to Assist in Planning For Sustainable Cultural Heritage Tourism. *International Journal of Tourism Research*, 3(2),165–170.
- Icomos (2013). ICOMOS Türkiye Mimari Mirası Koruma Bildirgesi. [http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR\\_tr0784192001542192602.pdf](http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_tr0784192001542192602.pdf), Erişim Tarihi: 17.10.2020
- Kalay, H. A. Şahin, S. ve Meriç, S. (2018). Mimari Mirasın Turizme Açılmasının Mimari Mirasın Korunmasına Etkisi: Sanat Tarihi ve Turizm Öğrencilerine Yönelik Bir Araştırma. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 8(1), 65-78.
- Kurtar, C. ve Somuncu, M. (2013). Kentsel Kültürel Mirasın Korunması ve Sürdürülebilirliği: Ankara Hamamönü Örneği. *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 1(2), 35-47.
- Küçükaltan, D.(2002). Tarım Turizmi ve Türkiye’de Tarım Turizmi İşletmeciliği. *2.Turizm Şurası Bildirisi*. 12-14 Nisan, 1:143-159
- Muğla Büyükşehir Belediyesi, (2020). <https://www.muğla.bel.tr/sayfa/dalaman-hakkinda>, Erişim Tarihi: 28.10.2020
- Muğla İl Kültür Turizm Müdürlüğü, (2020). <https://muğla.ktb.gov.tr/TR-270624/gezin-gorun.html>, Erişim Tarihi: 28.10.2020
- Türker, Ö., O. (2011). Kültürel Miras Bilinçlendirmesi: *Yeniden İşlevlendirme Projeleri*.
- Ünsal, D ve Pulhan, G. (2012). Türkiye’de Kültürel Mirasın Anlamı ve Yönetimi. Kültürel Miras Yönetimi. Kültürel Miras Yönetimi İçinde. Eskişehir Anadolu Üniversitesi Yayınları. 30-65. <https://docplayer.biz.tr/4054170-Kulturel-miras-yonetimi.html>, Erişim Tarihi: 29.09.2020.
- Vural, A. (2018). Yeniden Doğmuş Binalar. *XX1 Dergisi*. <https://xxi.com.tr/i/yeniden-dogmus-binalar>, Erişim Tarihi: 30.10.2020.