KENTSEL BELLEĞİN SÜREKLİLİĞİ BAĞLAMINDA BİR KÜLTÜREL ROTA ÖNERİSİ: BURSA ENDÜSTRİ MİRASI ROTASI

Oya DENİZ

T.C.
BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KENTSEL BELLEĞİN SÜREKLİLİĞİ BAĞLAMINDA BİR KÜLTÜREL ROTA ÖNERİSİ: BURSA ENDÜSTRİ MİRASI ROTASI

Oya DENİZ
0000-0003-0373-8732

Prof. Dr. Arzu ÇAHANTİMUR
(Danışman)

YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI

BURSA – 2022
Her Hakkı Saklıdır

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

KENTSEL BELLEĞİN SÜREKLİLİĞİ BAĞLAMINDA BİR KÜLTÜREL ROTA ÖNERİSİ: BURSA ENDÜSTRİ MİRASI ROTASI

Oya DENİZ

Bursa Uludağ Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Arzu ÇAHANTİMUR

Bursa Osmanlı Devleti'nin ilk başkenti olması, Uludağ gibi coğrafi bir figür barındırması, Marmara Denizi'ne kıyısı olması, bir dünya kenti olan İstanbul'la yakın ilişki içinde olması, tarihi kent merkezi etrafında doğu-batı aksında kentsel gelişim gibi kimlik özellikleriyle sosyal, kültürel, fiziksel ve biçimsel kimlik bileşenlerinin bir arada görüldüğü kentlerimizden biridir. 19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin son döneminde kentte ipek üretim odaklı başlayan endüstrileşme faaliyetleri, Cumhuriyet'in ilk yıllarında devlet desteği ve özel girişim çabalarıyla farklı sektörlerin de üretime dahil edilmesiyle sürdürülmüştür. Türkiye'deki ilk Organize Sanayi Bölgesi'nin Bursa'da kurulması kararının bir yansıması olarak kentin sahip olduğu kimlik bileşenlerine endüstri kenti kimliği eklenmiştir. Kentleşme sürecinde endüstrileşme hareketlerinin büyük rol oynadığı ve izlerinin okunduğu Bursa, günümüzde aktif kullanılan endüstri yapı ve alanlarına sahip olmanın yanı sıra yeniden işlevlendirilmiş, işlevini yitirmiş ve kullanılmayan endüstri yapılarından oluşan zengin bir endüstri mirasına ev sahipliği yapmaktadır.

Bu tez çalışmasında, kent kimliği ve kentsel belleğin sürekliliği temelinde, kentteki endüstri faaliyetlerinin başlangıcı sayılabilecek Mudanya Gümrük ve İstasyon Binası'nın inşa tarihiyle Bursa Organize Sanayi Bölgesi'nin oluşumundaki en önemli endüstri yapısı olan Oyak Renault Otomobil Fabrikası'nın kurulması zaman aralığındaki Bursa endüstri mirasına odaklanılmıştır. Çalışmanın amaç, kapsam ve yönteminin açıklandığı giriş bölümünü takiben çalışmanın teorik altyapısının oluşturulduğu ikinci bölümde kent kimliği, kültürel miras, endüstri yapıları ve kültür rotaları ara kesitinde kentsel bellek ilişkisi irdelenmiştir. Bu bağlamda dünyadaki ve ülkemizdeki kültür ve endüstri miras rotası örnekleri incelenmiştir. Tez çalışmasının üçüncü bölümünde kent kimliğinde belirleyici rol oynayan kentsel mekan unsurlarından endüstri mirası niteliğindeki yapıların kentsel bellekte yer alıp almadığına yönelik bir alan çalışması gerçekleştirilmiştir. Alan çalışmasından elde edilen veriler bulgular bölümünde açıklanarak kentsel belleğin sürekliliği bağlamında Bursa endüstri mirası rota önerisi geliştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kent kimliği, kentsel bellek, kültür rotaları, endüstri mirası, Bursa
2022, xiv + 206 sayfa.

ABSTRACT

MSc Thesis

A CULTURAL ROUTE PROPOSAL IN THE CONTEXT OF THE CONTINUITY OF URBAN MEMORY: BURSA INDUSTRIAL HERITAGE ROUTE

Oya DENİZ

Bursa Uludağ University
Graduate School of Natural and Applied Sciences
Department of Architecture

Supervisor: Prof. Dr. Arzu ÇAHANTİMUR

Bursa is one of the cities that has social, cultural, physical and morphological urban identity components together. Being the first capital of the Ottoman Empire, having a geographical figure as Mount Uludağ, locating near the Marmara Sea, having close relations with İstanbul, having been developed around the historical city centre on the east-west axis are some of them. In the 19th century, last period of the Ottoman Empire, industrialization activities in Bursa started with sericulture and production of silk fabric. Industrialization activities were developed with the inclusion of different sectors in production through government assistance and private enterprise efforts, in the early years of Turkish Republic. Establishment of the first Organized Industrial Zone of Turkey in Bursa, caused the city to gain an industrial city identity also. Bursa, where industrialization movements played a major role in the urbanization process and their traces were observed, comprises valuable amount of industrial heritage that consist of industrial buildings and areas actively used today, as well as the ones which are adaptive re-used or idle.

The focus of this thesis is the industrial heritage assets of Bursa in the context of continuity of urban identity and urban memory. The heritage dated between the construction of Mudanya Custom and Station Building which can be considered as the beginning of industrial activities in the city and the establishment of Oyak Renault Automobile Factory which is the most important industrial building in the formation of Bursa Organized Industrial Zone is discussed. The purpose, scope and method of the thesis are explained in the introduction part. In the second part, where the theoretical background of the study is based on, the interrelations of urban memory with urban identity, cultural heritage, industrial buildings and cultural routes are searched. In this context, cultural and industrial route examples in our country and in the World are analysed. In the third part of the thesis, a fieldwork is carried out to determine if industrial heritage is one of the elements of urban space that plays a decisive role in urban identity is included in urban memory. The data obtained from the fieldwork is presented in the findings. Regarding the findings, Bursa industrial heritage route proposal is developed in the context of the continuity of urban memory.

Key words: Urban identity, urban memory, cultural routes, industrial heritage, Bursa
2022, xiv + 206 pages.

TEŞEKKÜR

Yüksek lisans eğitim sürecimde ve tez çalışmamın her aşamasında zamanını, bilgisini, ilgisini, fikirlerini, desteğini ve şefkatini esirgemeyen ve öğrencisi olabildiğim için kendimi hep şanslı hissettiğim çok kıymetli danışmanım Prof. Dr. Arzu ÇAHANTİMUR'a en içten teşekkürlerimi sunarım.

Değerli görüş ve düşünceleri için jüri üyesi hocalarım Doç. Dr. Rengin BECEREN ÖZTÜRK ve Prof. Dr. Ayşen ÇELEN ÖZTÜRK'e teşekkürlerimi sunarım.

Hayatım boyunca beni her konuda destekleyen, sevgileriyle ve fedakarlıklarıyla her adımımda yanımda olan çok değerli anne ve babama minnet ve teşekkürlerimi sunarım.

Her zaman olduğu gibi tez çalışmam boyunca da sabrıyla ve sevgisiyle hayatımı kolaylaştıran, benim kendime inanmadığım anlarda bile bana olan inancını yitirmeyip beni destekleyen sevgili eşim Abdullah DENİZ'e ve bu sürece son anda dahil olup minik kıpırtıları ve varlığıyla yanımda olan canım kızım ESEN'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Oya DENİZ
24/01/2022

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET....vi
ABSTRACT....vii
TEŞEKKÜR....viii
KISALTMALAR DİZİNİ....x
ŞEKİLLER DİZİNİ....xi
ÇİZELGELER DİZİNİ....xiv
1. GİRİŞ....1
1.1.Amaç ve Kapsam....3
1.2. Yöntem....4
2. KURAMSAL TEMELLER ve KAYNAK ARAŞTIRMASI....7
2.1. Kent Kimliği....7
2.2. Kent Kimliğinin Hafızası: Kentsel Bellek....11
2.3. Kentsel Belleğin İzleri: Kültürel Miras ve Kültür Rotaları....16
2.4. Kültürel Miras Olarak Endüstri Yapıları....37
2.5. Bir Kültür Rotası Teması Olarak Endüstri Mirası Rotası ve Örnekleri....51
2.6. Bölüm Sonucu....58
3. MATERYAL ve YÖNTEM....60
3.1. Bursa'nın Endüstrileşme Süreci ve Endüstri Mirası....63
3.2. Bursa Endüstri Mirası Rotasını Belirlemeye Yönelik Çalışmalar....75
3.2.1. Bursa'daki Endüstri Mirası Niteliğindeki Yapıların Belirlenmesi....78
3.2.2. Halkın Endüstri Mirası Algısının Belirlenmesi....83
4. BULGULAR ve TARTIŞMA....87
4.1. Bursa'daki Endüstri Mirası Niteliğindeki Yapılara Yönelik Bulgular....87
4.2. Halkın Endüstri Mirası Algısına Yönelik Bulgular....129
4.3. Bursa Endüstri Mirası Rotası Önerileri....143
4.3.1. Ana Rota Önerisi....145
4.3.2. I. Alternatif Rota Önerisi....150
4.3.3. II. Alternatif Rota Önerisi....155
5. SONUÇ....160
KAYNAKLAR....166
EKLER....176
EK 1. "Kentsel Belleğin Sürekliliği Bağlamında Bir Kültürel Rota Önerisi: Bursa Endüstri Mirası Rotası" Anket Formu....177
EK 2. Bursa'daki Trafo Yapıları....205
ÖZGEÇMİŞ....206

KISALTMALAR DİZİNİ

Kısaltmalar	Açıklama
ICOMOS	International Council on Monuments and Sites
UNESCO	The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
CoE	Council of Europe
EPA	The Enlarged Partial Agreement
CBA	Council for British Archeology
FICCIM	First International Conference on the Conservation of Industrial Monuments
SICCIM	Second International Conference on the Conservation of Industrial Monuments
TICCIH	The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage
ERIH	European Route of Industrial Heritage
DOCOMOMO	International Committee for Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighborhoods of the Modern Movement
BBŞB	Bursa Büyükşehir Belediyesi
BOSB	Bursa Organize Sanayi Bölgesi
E-FAITH	European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage

ŞEKİLLER DİZİNİ

Sayfa

Şekil 2.1. 'Ben Kimim' sorusunun cevapları 8
Şekil 2.2. Kent kimliğinin bileşenleri 10
Şekil 2.3. Hatırlama figürleri 13
Şekil 2.4. Santiago de Compostela rotası 29
Şekil 2.5. Türkiye Kültür Rotaları Derneği tanımlı rotalar 30
Şekil 2.6. Avrupa Yahudi Mirası Güzergahı 32
Şekil 2.7. Art Nouveau Ağı 33
Şekil 2.8. Alvar Aalto Rotası 34
Şekil 2.9. Troya Kültür Rotası 35
Şekil 2.10. Kayseri Kültür Yolu haritası 36
Şekil 2.11. Saltaire tekstil kenti vaziyet planı 39
Şekil 2.12. Kristal Saray 40
Şekil 2.13. AEG Türbin Fabrikası 40
Şekil 2.14. Crown Street İstasyonu 41
Şekil 2.15. Mount Clare İstasyonu 41
Şekil 2.16. Avrupa Endüstri Mirası Rotası (ERIH) logosu 51
Şekil 2.17. Ruhr Endüstriyel Miras Rotası (Route Industriekultur) logosu 54
Şekil 2.18. Ruhr Endüstriyel Miras Rotası'nda yer alan şehirler 55
Şekil 2.19. Ruhr Endüstriyel Miras Rotası 55
Şekil 2.20. Berlin Endüstriyel Kültürü Rotası logosu 56
Şekil 2.21. Berlin Endüstriyel Kültürü Rotası lokasyonlar 56
Şekil 2.22. Sıcak Işık ve Soğuk Bira bisiklet rotası 57
Şekil 2.23. Berlin Endüstriyel Kültürü Rotası küçük rota 58
Şekil 3.1. Bursa'nın Türkiye'deki konumu ve kent makroformu 60
Şekil 3.2. Bursa kent kimliğinin bileşenleri 61
Şekil 3.3. 1767 tarihli Niebuhr haritası 65
Şekil 3.4. Fabrika-i Hümayun 66
Şekil 3.5. Bursa- Mudanya demiryolu hattı 68
Şekil 3.6. Bursa Cer, Tenvir ve Kuvve-i Muharrikiye-i Elektrikiye Türk Anonim Şirketi 71
Şekil 3.7. Lörcher Bursa planı 72
Şekil 3.8. Piccinato Bursa planı 73
Şekil 3.9. 1970'li yıllarda Mudanya Kablo Fabrikası 74
Şekil 3.10. Kaplıca Caddesi üzerindeki trafo yapısı 82
Şekil 4.1. Mudanya Garı 89
Şekil 4.2. Mudanya Garı plan, görünüş, kesit 89
Şekil 4.3. Montania Hotel 90
Şekil 4.4. Günümüzde Beşevler İstasyonu 91
Şekil 4.5. Çekirge İstasyonu 92
Şekil 4.6. Çekirge İstasyonu plan, görünüş, kesit 92
Şekil 4.7. Çekirge İstasyon Düğün Salonu 93
Şekil 4.8. Merinos (Muradiye) İstasyonu plan, görünüş, kesit 93
Şekil 4.9. Merinos (Muradiye) İstasyonu 94
Şekil 4.10. Fabrika-i Hümayun konumu 94
Şekil 4.11. Faruk Saraç Tasarım Meslek Yüksekokulu 95
Şekil 4.12. Turgut Yılmazipek (Romangal) İpek Fabrikası konumu 97

Şekil 4.13. Turgut Yılmazipek (Romangal) İpek Fabrikası Kaplıca Cad. görünümü 97
Şekil 4.14. Turgut Yılmazipek (Romangal) İpek Fabrikası günümüze ulaşan yapılar...98
Şekil 4.15. Muradiye İpek Fabrikası 99
Şekil 4.16. Osman Fevzi Efendi İpek Fabrikası günümüze ulaşan tuğla baca ve kozaklık 100
Şekil 4.17. Osman Fevzi Efendi İpek Fabrikası günümüze kozaklık yapısı....101
Şekil 4.18. İpeker İpek Fabrikası konumu 101
Şekil 4.19. Bursa Anadolu Arabaları Müzesi....102
Şekil 4.20. İpeker İpek Fabrikası Mancınıkhane 103
Şekil 4.21. Ete Mensucat Boyahanesi konumu....103
Şekil 4.22. Umurbey İpek Üretim ve Tasarım Merkezi....104
Şekil 4.23. Umurbey İpek Üretim ve Tasarım Merkezi iç mekanı 105
Şekil 4.24. Rıfat Özbek İpek Fabrikası günümüze ulaşan yapısı....106
Şekil 4.25. Bursa Palace Hotel....107
Şekil 4.26. Mehmet Yüksel İpek Fabrikası Eşrefiler Caddesi'nden görünümü....107
Şekil 4.27. Mehmet Yüksel İpek Fabrikası özgün baca....108
Şekil 4.28. İpekiş Dokumacılık ve Trikotaj Fabrikası konumu 109
Şekil 4.29. İpekiş Dokumacılık ve Trikotaj Fabrikası 109
Şekil 4.30. İpekiş Dokumacılık ve Trikotaj günümüze ulaşan idari bina 110
Şekil 4.31. Doğan Yılmazipek İpek Fabrikası / Demirkapı Kilisesi konumu....111
Şekil 4.32. Demirkapı Kilisesi günümüze ulaşan yapısı....111
Şekil 4.33. Doğan Yılmazipek İpek Fabrikası günümüze ulaşan yapılar 112
Şekil 4.34. Duruder İpek Fabrikası günümüze ulaşan yapılar 113
Şekil 4.35. Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası 114
Şekil 4.36. Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası yeniden işlevlendirme öncesi yerleşim planı 115
Şekil 4.37. Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası yeniden işlevlendirme sonrası yerleşim planı 116
Şekil 4.38. Sümerbank Gemlik Suni İpek Fabrikası....118
Şekil 4.39. Uludağ Üniversitesi Asım Kocabıyık Meslek Yüksekokulu....119
Şekil 4.40. Emek Yağ Fabrikası....120
Şekil 4.41. 1980'li yıllarda Mudanya Kablo Fabrikası....120
Şekil 4.42. Mudanya Kablo Fabrikası....121
Şekil 4.43. 1969 Tofaş Türk Otomobil Fabrikası inşaatı....121
Şekil 4.44. Tofaş Türk Otomobil Fabrikası girişi 122
Şekil 4.45. Tofaş Türk Otomobil Fabrikası 122
Şekil 4.46. Bursa Mudanya yolundan Oyak Renault Otomobil Fabrikası'nın görünümü 123
Şekil 4.47. Oyak–Renault Otomobil Fabrikası Vaziyet Planı....124
Şekil 4.48. Oyak–Renault Otomobil Fabrikası giriş aksından idare binasının görünüşü 124
Şekil 4.49. Oyak–Renault Otomobil Fabrikası günümüzdeki görünümü 125
Şekil 4.50. Günümüzde Uludağ Elektrik Dağıtım A.Ş. Binası....126
Şekil 4.51. Merinos Elektrik Santrali....127
Şekil 4.52. Merinos Enerji Müzesi....127
Şekil 4.53. Yaş dağılımı....130
Şekil 4.54. Cinsiyet dağılımı....130
Şekil 4.55. Eğitim durumu dağılımı....130

Şekil 4.56. Meslek dağılımı 130
Şekil 4.57. Bursa'da yaşam süresi dağılımı 131
Şekil 4.58. "Bursa'dan başka şehirde yaşamak ister miydiniz?" sorusunun cevabı 131
Şekil 4.59. Bursa'dan başka bir şehirde yaşamak istemenin nedenleri..... 132
Şekil 4.60. Bursa'yla ilgili ifadelere verilen cevaplar..... 133
Şekil 4.61. Bursa'nın kültürel ve endüstri mirasıyla ilgili ifadelere verilen cevaplar... 134
Şekil 4.62. Bursa'daki endüstri mirasıyla ilgili ifadelere verilen cevaplar..... 135
Şekil 4.63. Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapılara verilen cevaplar 137
Şekil 4.64. Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapılara verilen cevapların mevcut durumlarına göre dağılımı 138
Şekil 4.65. Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapılara verilen cevapların işlevlerine göre dağılımı 138
Şekil 4.66. Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapıları hatırlamada etkili olan faktörler 139
Şekil 4.67. En çok görseli yanıtlayan katılımcıların yaş dağılımı..... 140
Şekil 4.68. En çok görseli yanıtlayan katılımcıların Bursa'da ikamet süresi..... 140
Şekil 4.69. En çok görseli yanıtlayan katılımcıların Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapıları hatırlamasında etkili olan faktörler 141
Şekil 4.70. Bursa endüstri mirası ana rota önerisinin sanal ortamda sunumu için oluşturulan karekod 147
Şekil 4.71. Bursa endüstri mirası ana rota önerisi..... 148
Şekil 4.72. Bursa endüstri mirası I. alternatif rota önerisinin sanal ortamda sunumu için oluşturulan karekod 152
Şekil 4.73. Bursa endüstri mirası I. alternatif rota önerisi 153
Şekil 4.74. Bursa endüstri mirası II. alternatif rota önerisinin sanal ortamda sunumu için oluşturulan karekod 157
Şekil 4.75. Bursa endüstri mirası II. alternatif rota önerisi 158

ÇİZELGELER DİZİNİ

Sayfa

Çizelge 1.1. Tez akış şeması 6
Çizelge 2.1. Somut ve somut olmayan kültürel miras 17
Çizelge 2.2. Kültürel miras eserlerinin sahip olması gereken değerler 19
Çizelge 2.3. Dünyada ve Türkiye'de kültür rotalarının tarihsel gelişimi 23
Çizelge 2.4. Kültürel rota türleri 24
Çizelge 2.5. Kültürel rota planlama modeli 26
Çizelge 2.6. ICOMOS Kültürel Rota Bildirgesi yöntem planı 27
Çizelge 2.7. Kültür rotası planlama değişkenleri 28
Çizelge 2.8. Endüstri arkeolojisi ve endüstri mirası terimlerinin tarihsel süreci 44
Çizelge 2.9. Endüstri miras eserlerinin sahip olması gereken değerler 50
Çizelge 2.10. Avrupa Endüstri Miras Rotası'nda yer alan Türkiye endüstri miras eserleri 52
Çizelge 2.11. Kavramsal çerçeve 59
Çizelge 3.1. 1854-1925 yılları arasında kurulan fabrikalar 67
Çizelge 3.2. 1925-1969 yılları arasında kurulan fabrikalar 70
Çizelge 3.3. Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapılar 76
Çizelge 3.4. Bursa endüstri mirası değerlendirme kriterleri 77
Çizelge 4.1. Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapıların endüstri mirası değerlendirme kriterlerine göre analizi 88
Çizelge 4.2. Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası yeniden işlevlendirme öncesi ve sonrası işlev şeması 117
Çizelge 4.3. Bursa endüstri mirası rota önerilerinin kurgulanması 144
Çizelge 4.4. Bursa endüstri mirası ana rota önerisinin kurgulanması 146
Çizelge 4.5. Bursa endüstri mirası ana rota önerisi kılavuzu 149
Çizelge 4.6. Bursa endüstri mirası I. alternatif rota önerisinin kurgulanması 150
Çizelge 4.7. Bursa endüstri mirası I. alternatif rota önerisi kılavuzu 154
Çizelge 4.8. Bursa endüstri mirası II. alternatif rota önerisinin kurgulanması 155
Çizelge 4.9. Bursa endüstri mirası II. alternatif rota önerisi kılavuzu 159

1. GİRİŞ

Kentler değişen yaşam koşulları, teknolojik yenilikler, ekonomik gelişmeler, siyasi ortam, çevresel ve fiziki etkenler gibi nedenlerle sürekli bir değişim ve dönüşüm halindedir. Günümüzde modernizm, küreselleşme ve hızlı tüketim gibi etkenlerin bu dönüşümü ivmelendirmesiyle kentler özgün niteliklerini kaybederek aynılaşma tehlikesiyle karşı karşıya kalmıştır. Bu noktada kentleri diğer kentlerden ayıran kimliklerinin korunması her zamankinden daha fazla önem kazanmaktadır.

Kentler, sahip oldukları kültürel mirası korudukları ve gelecek nesillere aktarabildikleri oranda kimliklerini ve belleklerini de koruyabilmektedir. Kent, kent kullanıcısı olan kentlilerle çift yönlü ve besleyici bir ilişki içerisindedir. Kentlilerin ortak hafızalarının birikimiyle ortaya çıkan kolektif belleğin kentsel mekanda karşılık bulmasıyla kentsel bellek meydana gelmektedir. Kentsel mekan ve kentsel mekanı oluşturan yapıların fiziksel olarak korunmasının yanı sıra mekanın kentlilerle kurduğu bir takım soyut ilişkilerin de korunması geçmiş, günümüz ve gelecek arasında bağlantının kurularak kentsel belleğin sürekliliğini sağlamaktadır.

Tarihsel süreçler, toplumsal olaylar ve teknolojik gelişmeler doğrultusunda kentlerin geçirdikleri dönüşümleri, bu dönüşümlerin mekânsal izdüşümleri olan yapılardan okumak mümkündür. 18.yüzyılda İngiltere'de başlayan Endüstri Devrimi'nin ürünü olan endüstri yapıları, bu devrimin yarattığı yeniliklerin yansımaları ve sonuçları kentlerin şekillenmesinde büyük rol oynamıştır. 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren endüstri yapıları teknolojik, politik, sosyolojik ve ekonomik nedenlerle işlevlerini yitirmeye başlamıştır. Endüstri yapıları, endüstri devrinin teknolojik, bilimsel, mimari, estetik, sanatsal, tarihi ve sosyal değerler taşıyan kalıntıları olması sebebiyle somut kültürel miras olarak endüstri mirası kapsamında değerlendirilmektedir. Bir dönemin izlerini barındıran, kent kimliğini şekillendirip oluşturan endüstri mirasının sahip olduğu değerler nedeniyle korunması ve gelecek nesillere aktarılması kentsel bellekte yaşanacak kayıpların önlenmesini sağlar.

Bursa, Osmanlı Devleti'nin ilk başkenti olması, İstanbul'a yakınlığı, İpek ve Baharat yolları gibi uluslararası ticaret yollarının kesişiminde yer alması gibi özellikleri nedeniyle 14. yüzyıldan itibaren üretimde aktif rol alan kentlerimizden biri olmuştur. 19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde İstanbul merkezli olarak başlayan endüstrileşme hareketlerinin yansıması Bursa'da da görülmüştür. Devlet desteği ve özel girişimlerle özellikle ipekçilik ve ipekli dokuma üzerine üretimlerin yoğunlaştığı, endüstri yapılarının erken örneklerinin görüldüğü ve endüstri bölgelerinin kurulduğu bu dönem Bursa'nın bir endüstri kenti olmasındaki ilk adım olarak kabul edilebilir. Üretim tesislerindeki artış kentteki üretimi destekleyecek ulaşım tesisleri ve enerji tesislerindeki gelişimi beraberinde getirmiştir. Cumhuriyet'in ilanıyla Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı doğrultusunda Bursa'da açılan Sümerbank fabrikaları ve Bursalı girişimcilerin yatırımlarıyla kurulan üretim tesisleri kentteki endüstrileşme faaliyetlerini hızlandırmıştır. 1960'lı yıllara gelindiğinde Türkiye'nin ilk Organize Sanayi Bölgesi'nin Bursa'da kurulması kentin endüstri kimliğine sahip olmasındaki en büyük etkenlerden biri olmuştur.

Günümüzde Türkiye'nin en önemli endüstri kentlerinden biri olan Bursa, kentsel gelişim sürecinde 19. yüzyılda başlayan endüstrileşme hareketleri sayesinde zengin bir endüstri mirasına ev sahipliği yapmaktadır. Bursa kent kimliğinin önemli bileşenlerinden biri olan ve kentsel bellekte önemli bir yere sahip olan endüstri mirasının korunması ve sürekliliğinin sağlanması gerekliliği bu tez çalışmasının temelini oluşturmaktadır. Buradan hareketle, çağdaş koruma yaklaşımlarından biri olan temalı kültür rotası planlama yöntemiyle Bursa için endüstri mirası kültür rotaları geliştirilmiştir. Önerilen rotaların, kentsel belleğin sürekliliğinin sağlanmasına destek olacağı, günümüzde özgün işleviyle kullanılmaya devam edilen ya da farklı bir işlev yüklenerek değerlendirilen endüstri mirası niteliğindeki yapıların özgün niteliklerinin korunmasını sağlayacağı, atıl durumdaki endüstri mirası yapıların tekrar değerlendirilmesine yönelik çalışmaları motive edeceği, kentlilerin ve ziyaretçilerin endüstri mirasının önemine yönelik farkındalığını ve ilgisini arttıracağı öngörülmektedir.

1.1. Amaç ve Kapsam

Endüstri mirası kapsamındaki yapılar kent ve kentlinin hafızasında önemli yere sahip olma, bir dönemin yaşam biçimini barındırma ve kimliğini yansıtma, özgün yapısal nitelikler taşıma ve bir dönemin teknolojisini sergileyen üretim donanımları içerme gibi özellikler taşımaktadır. Belirli bir dönemin tanığı olan ancak işlevini kaybetmiş endüstri yapılarının gerektiği gibi korunamaması nedeniyle endüstri mirasının kaybı, ilgili döneme ait tarihsel katmanın yok olmasına ve buna bağlı olarak da kentsel belleğin kesintiye uğramasına yol açmaktadır. Bu durum kentte mekansal ve toplumsal bir süreksizliğe neden olmaktadır. Endüstri mirasının dönemsel izlerinin korunarak sürekliliğinin sağlanması kentsel bellekte meydana gelebilecek kayıpların en aza indirilmesini sağlayabilir.

Bu bağlamda tez çalışması kapsamında zengin bir endüstri mirasına sahip olan Bursa'da bu mirasın izlerini koruyarak kentsel bellekte endüstri mirasının sürekliliğinin sağlanabilmesi amacıyla bir kültürel rota önerisi geliştirilmiştir. Önerilen kültürel rota aracılığıyla kentin geçmişten günümüze taşımakta olduğu endüstriyel kent kimliği izlerinin sahip olduğu endüstri mirası yapıları üzerinden okunabilmesi amaçlanmaktadır. Önerilen Bursa Endüstri Mirası Rotası'nın tekil yapı ölçeğindeki koruma çalışmalarına ivme kazandırmakla birlikte günümüze kadar ele alınmadığı tespit edilmiş olan kent ölçeğindeki bütüncül bir yaklaşımı da destekleyeceği ve bu kapsamdaki çalışmalara yön verebileceği düşünülmektedir. Kent kimliği ve kentsel bellekte yeri olan endüstri mirasının korunmasına ve sürekliliğinin sağlanabilmesi için tekil yapı ölçeğinden yola çıkılarak kent ölçeğinde bir yaklaşım geliştirilmesi tez çalışmasının çıkış noktasını oluşturmaktadır. Bu doğrultuda Bursa, tez çalışması bağlamında ele alınan kent kimliği, kentsel bellek, kültürel miras ve endüstri mirası kavramları kapsamında değerlendirilmiştir. Çalışmanın amacı, Bursa endüstri mirasının kentlilerin belleğindeki yerini tespit ederek sürekliliğinin sağlanmasına yönelik öneri geliştirmek olarak belirlenmiştir.

1.2. Yöntem

Tez çalışması iki ana aşamadan meydana gelmektedir. İlk olarak çalışmanın temelini ve düşünsel altyapısını oluşturan ana kavramlarla ilgili ulusal ve uluslararası ölçeklerdeki literatür detaylı olarak incelenmiştir. Çalışmanın amacı ve kapsamı bağlamında öne çıkan ve birbirini besleyen kent kimliği ve kentsel bellek kavramları ele alınmıştır. Ardından kentsel belleğin izleri olarak değerlendirilen kültürel miras kavramı; somut ve somut olmayan kültürel miras değerleriyle ele alınmış; kültür rotaları ve kültür rotalarının gelişimi, dünyadan ve Türkiye'den kültür rotaları örnekleriyle birlikte irdelenmiştir. Literatürde somut kültürel miras değerlerinden biri olarak değerlendirilen endüstri mirasının sürekliliğini sağlamaya yönelik bir yöntem olarak görülen endüstri mirası rotaları araştırılarak dünyadan başarılı örnekleri incelenmiştir.

Çalışmanın ikinci aşamasını kaynak araştırmasından elde edilen bilgiler ışığında geliştirilen kavramsal çerçeve bağlamında yapılan alan çalışması oluşturmaktadır. Bu aşamada öncelikle çalışma alanı olarak Bursa'nın seçilme nedenleri, Bursa'nın kentsel gelişimi, endüstrileşme süreci ve sahip olduğu zengin endüstri mirası, haritalar ve görsellerle desteklenerek aktarılan kapsamlı literatür ve arşiv analizleriyle belirlenmiştir. Bu analizler Bursa'nın günümüzde endüstri kenti kimliğine sahip olmasının altında yatan nedenleri de ortaya koymuştur.

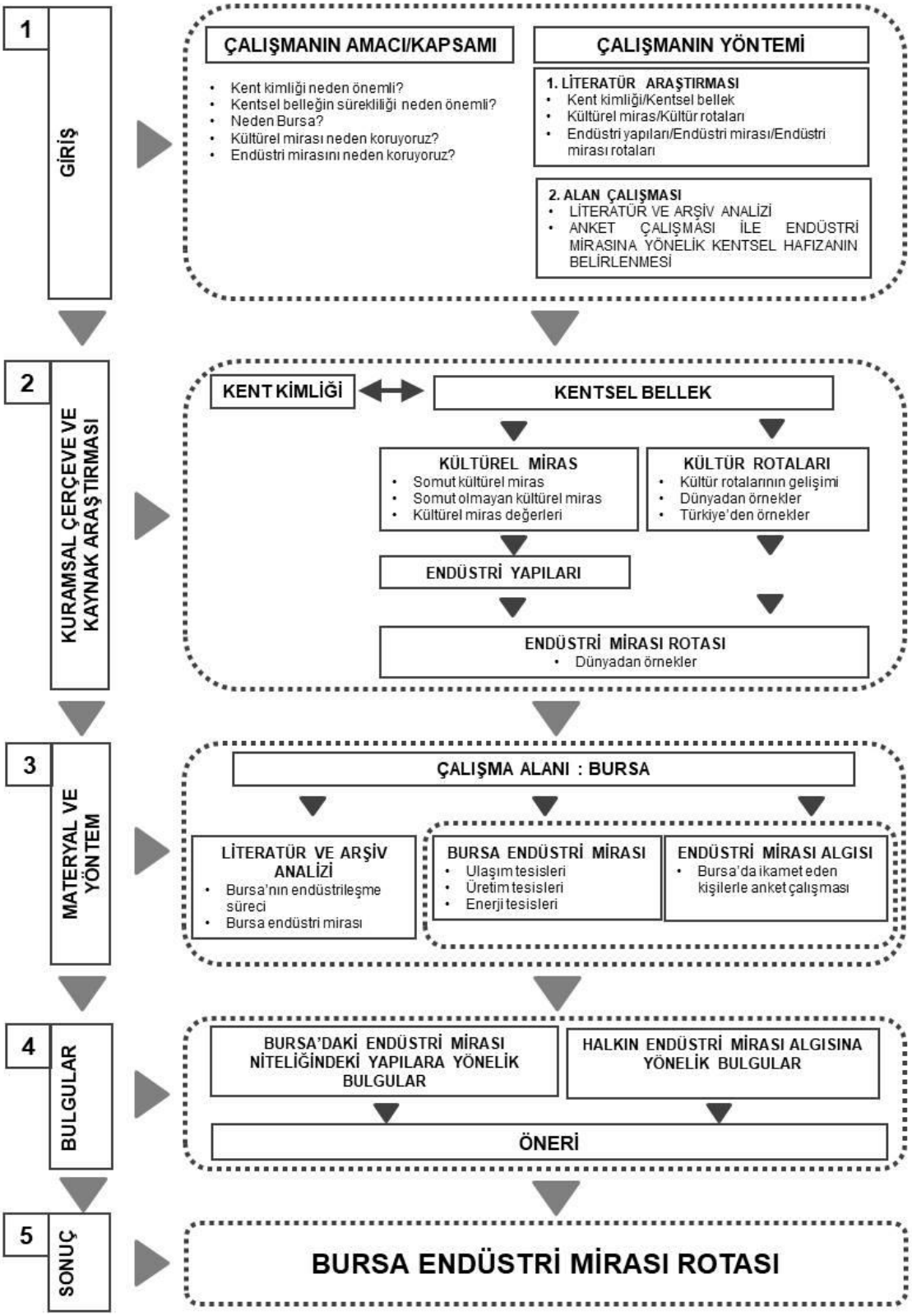
Alan çalışmasında ele alınan endüstri mirası niteliğindeki yapılar, Bursa'nın uluslararası düzeyde endüstrileşme faaliyetlerinin başlamasını sağlayan ulaşım tesisi olan Mudanya Gümrük ve İstasyon Binası'nın inşa tarihi ile Bursa Organize Sanayi Bölgesi'nin kurulma kararı alınmasının en önemli nedenlerinden biri olan Oyak Renault Otomobil Fabrikası'nın kurulması aralığında inşa edilen yapılardır. Alan çalışması kapsamında öncelikle Bursa'nın endüstri mirasını oluşturan yapıların tarihi, mimari özellikleri ve tarihsel süreçteki değişim ve dönüşümleri araştırılmıştır. Bu yapılar; ulaşım tesisi, üretim tesisi ve enerji tesisi olmak üzere üç işlev grubu altında ele alınmıştır. Yapıların mevcut durumlarına yönelik yerinde fiziksel tespitler ve gözlemler yapılmıştır. Bu tarih aralığında yer alıp Bursa Organize Sanayi Bölgesi içerisinde yer alan diğer endüstri yapıları BOSB'nin içerdiği endüstri yapı stoğuyla ayrı bir çalışma konusu olabilecek

niteliğe sahip olması nedeniyle kapsam dışı bırakılmıştır. Belirlenen zaman aralığı Osmanlı son dönemini ve Cumhuriyet'in ilk dönemini içermesi açısından farklı yapım yöntemleri, farklı sosyal ve mekansal özellikler barındırması nedeniyle önem taşımaktadır.

Alan çalışmasının son bölümünde endüstri mirasının kentsel bellekteki yerini tespit etmek için kentsel belleğin somutlaştırılmasının kişilerin belleği aracılığıyla sağlanabileceği hipotezinden yola çıkılarak Bursa'da ikamet eden kişilerle bir anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Ankette yer alacak soruların oluşturulması amacıyla kent kimliği, bellek, kentsel bellek, aidiyet, kültürel miras konularında yapılan alan çalışmalarında ele alınan yöntemler incelenmiştir. Bu çalışmalardan elde edilen bilgiler ışığında oluşturan anket sorularıyla katılımcıların kent kimliği bilinci, kent aidiyet düzeyi, kültürel miras ve endüstri mirasına yönelik algılarından yola çıkılarak Bursa endüstri mirası ve kentlilerin belleğindeki endüstri yapılarıyla ilgili çıkarımlarda bulunulmuştur.

Bursa'daki endüstri mirasını niteliğindeki yapıların ve halkın endüstri mirasına yönelik algısının değerlendirilmesiyle edinilen bulgular sonucunda kentsel belleğin sürekliliği bağlamında Bursa endüstri mirası rotası önerisi geliştirilmiştir. Önerilen rotalarla kent kimliğinin ve kentsel belleğin sürekliliğinin sağlanması, endüstri mirasına yönelik farkındalığın artırılması, endüstri mirasının korunarak kentsel bellekte olası kayıpların azaltılması, ulusal ve uluslararası rotalara eklemlenmelerle Bursa endüstri mirasının bilinirliğinin artması, kentliler ve kent ziyaretçileri için kenti algılamada alternatif bir yol sunulması hedeflenmiştir.

Çizelge 1.1. Tez akış şeması



2. KURAMSAL TEMELLER ve KAYNAK ARAŞTIRMASI

Kuramsal temeller ve kaynak araştırması bölümünde tez çalışması kapsamında ele alınan kavramlar ve kavramların birbirleriyle kurmuş oldukları ilişkiler literatür analiziyle ortaya konmuştur. Bu doğrultuda öncelikle kent kimliği ve kentsel bellek kavramları tanımlanarak kent kimliğinin sürekliliği bağlamında kentsel bellekle karşılıklı fayda sağlayan ilişkisi açıklanmıştır. Kentsel belleğin izleri olarak ifade edilen kültürel miras ve kültür rotaları incelenmiştir. Kültür rotalarının gelişim sürecine değinilerek dünyadan ve ülkemizden kültür rotası örneklerine yer verilmiştir. Kültürel mirasın bir bileşeni olan endüstri yapılarının ortaya çıkışı ve tarihsel gelişim süreci, endüstrileşme ve endüstri mirası kavramları açıklanarak endüstri yapılarının kültürel miras bağlamında ele alınmasının gerekçeleri ortaya konmuştur. Son olarak alan çalışması kapsamında önerilen bir kültür rotası teması olarak endüstri mirası rotası açıklanarak uluslararası başarılı örnekleri incelenmiştir.

2.1. Kent Kimliği

Türk Dil Kurumu kimliği, "*Toplumsal bir varlık olarak insanın nasıl bir kimse olduğunu gösteren belirti, nitelik ve özelliklerin bütünü"* ve *"Herhangi bir nesneyi belirlemeye yarayan özelliklerin bütünü"* olarak tanımlamaktadır (Anonim, 2020a). Kimlik (identity), The Oxford English Dictionary'de "Bir kişi ya da nesnenin kim veya ne olduğu" ve "Kişileri diğerlerinden ayıran karakter, duygu ve inançlar" olarak tanımlanmaktadır (Anonim, 2020b). Assman (2018)'a göre ise kimlik, kişinin kendi hakkında bilinçsizce oluşturduğu algılayışın bilince kavuşmasının ürünüdür.

Bu tanımlardan yola çıkılarak kimlik, bir varlığı diğer varlıklardan ayıran özellikler olarak ifade edilebilir. Kişilerin sosyal bir durum ya da rolde benliğe yüklediği anlamlar olarak da açıklanabilen kimlik, kendine özgü olma durumudur. Bir başka deyişle, bireyler için kimliğin ifadesi 'Ben kimim?' sorusuna verilen cevaplardır (Şekil 2.1). Bu sorulara verilen cevaplar kişilerin kendilerini başkalarından hangi özellikleri doğrultusunda nasıl ayırt ettiğini göstermektedir.



Şekil 2.1. 'Ben Kimim' sorusunun cevapları

Kişilerin, nesnelerin kimliği olabildiği gibi yerin ve kentlerin de kimliğinden söz edilebilir. Kent kimliğinin (urban identity) öncesinde yer kimliği (place identity) kavramı, belirli bir yerin özelliklerini açıklamak üzere Proshansky (1978) tarafından tanımlanmıştır. Belirli bir ortam hakkındaki anı, kavram, yorum, fikir ve duyguların derlenmesi olarak ifade edilen yer kimliği, insanın çevreye yönelik algı ve anlayışını içermektedir (Proshansky, 1978). İnsan ve yer arasındaki ilişki hem bireysel kimliklerin hem yer kimliğinin oluşmasındaki etkileşim açısından önem taşımaktadır. Bireylerin yerle olan ilişkisi cinsiyet, sosyal statü ve kişilik gibi benlik kimliği özelliklerine göre değişkenlik göstermektedir. Bu değişkenlerden yola çıkılarak yer ve insan arasındaki etkileşimin önemi ve sürekliliği yer kimliğinin sürekliliğiyle doğru orantılıdır (Proshansky, Fabian ve Kaminoff, 1983).

Aidiyet, ait olma ya da bağlı olma durumudur. Aidiyet duygusu, bireylerin toplumsal bütünlük içerisinde nereye dahil olduğunu bilme halidir. Yer aidiyeti (place attachment) yer kimliğinin ayrılmaz bir parçasıdır. Yer kimliği ve yer aidiyeti ilişkisi, yerin sahip olduğu kimlikten dolayı oluşan bir aidiyet duygusu olarak açıklanmıştır (Proshansky ve ark., 1983).

Kent kimliği kavramı gereklilikler sonucunda ortaya çıkmıştır. Hızlı kentleşmeyle kentler sahip oldukları özgün nitelikleri yitirmeye ve aynılaşmaya başlamıştır. Bunun bir sorun olduğu konusunda hemfikir olan kent planlamacılar, tasarımcılar ve korumacılar kent kimliğini tanımlamışlardır. Kent kimliği kavramı Lalli (1988) tarafından geliştirilmiştir. Lalli (1992)'ye göre kenti diğer kentlerden ayıran benzersiz nitelikler kentte soyut düzeyde sembolize edilmektedir. Kent kimliği, kişinin kendisi ve kentsel çevre arasındaki karmaşık ilişki sonucunda ortaya çıkan daha kavrayışlı benlik kimliğinin bir parçasıdır (Lalli, 1992).

Lalli, çalışmalarında kent kimliğini tanımlarken kent kimliği ve yer kimliği arasındaki farklara da değinmiştir. Yer kimliği, bulunduğu yerin özellikleri ve bireylerin algısında kurulan sosyal yapıdan oluşmaktadır. Yer kimliği bir durumu belirtirken kent kimliği kentle özdeşleşmektedir. Yer kimliği ev gibi mikro boyuttan dünya gibi makro boyuta farklı düzeydeki yerlerle ilişkilendirilebilirken kent kimliği kentle sınırlıdır ve daha yereldir (Lalli, 1992). Yer kimliği, benlik kimliğinin bir parçası olduğu gibi kent kimliği de toplumun kolektif kimliğinin bir parçasıdır (Proshansky ve ark., 1983).

Kimlik, kentlinin kente yakıştırmasıdır. Kentte yaşayanların kentte bulduğu değerler ve amaçların toplamı, kente yükledikleri anlam bütünlüğüdür. Bir kentin kimliği sadece yapıların mimari değerinde ve doğal çevresinin özelliklerinde aranmamalıdır. Bu özellikler yaşanılanlarla birbirini bütünlemektedir. Kişiler yaşadıkları kente değer ve anlam yükleyerek oraya bağlılık hissederek anlamlı bir kimlik oluşturmaktadır (Tekeli, 1990).

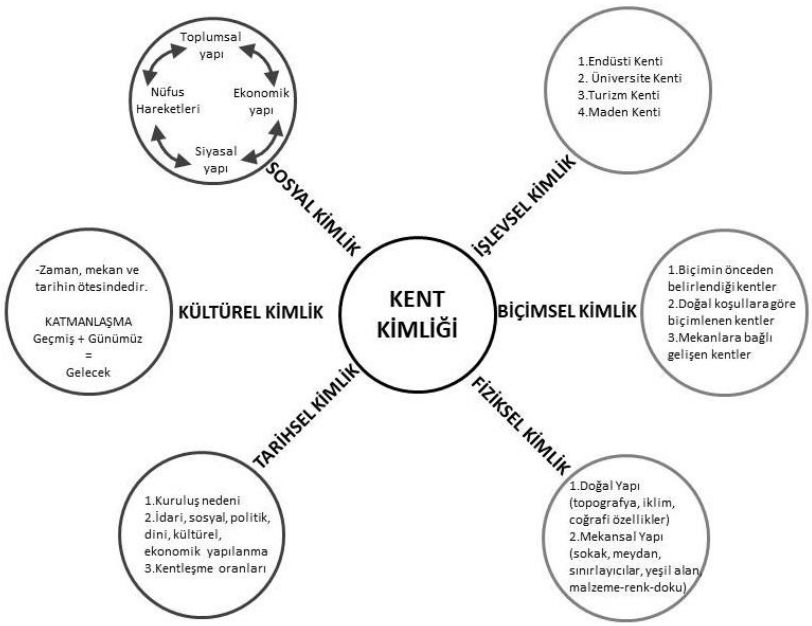
Yaşayan bir organizma olarak sürekli gelişen ve dönüşen kentlerin tanımlanmasına ve nitelendirilmesini sağlayan değişkenler bulunmaktadır. Kentleri farklılaştıran ve ayrıştırılmasını sağlayan özgün özellikler kent kimliğini oluşturmaktadır. Kent kimliğini coğrafi konum, iklim, topografya, jeolojik yapı ve bitki örtüsü gibi doğal çevre ile yollar, kenarlar, odak/düğüm noktaları, bölgeler ve işaret ögelerinden meydana gelen insanların oluşturduğu yapılı çevre elemanları oluşturmaktadır (Lynch, 2018). Ünlü (2017), Lynch (2018)'in doğal çevre ve yapılı çevreden oluşan kent kimliği bileşenlerine sosyal çevre bileşenlerini eklemiştir. Kent kimliğinin bileşenleri olan

doğal, sosyal ve yapılı çevre özellikleri birbirleriyle etkileşim halindedir. Kentin içinde bulunduğu doğal çevre yaşam biçimi ve sosyal yapıyı etkilerken sosyal yapının ürettiği yapılı çevre de doğal yapıyı şekillendirmektedir (Ünlü, 2017).

Her kent, o kentin kimliğini temsil eden birtakım ögeler içermektedir. Kent kimliği,

- kent imajını etkiler,
- her kentte farklı ölçek ve boyutlarla kendine özgü nitelikler barındırır,
- fiziksel, kültürel, sosyo-ekonomik, tarihsel ve biçimsel unsurlarla şekillenir,
- kentliler ve kentlilerin yaşam biçimiyle oluşur,
- yaşayan bir mekanizma gibidir, sürekli gelişmektedir,
- geçmişten günümüze ve günümüzden geleceğe uzanan kapsamlı bir sürecin ürünüdür (Çöl, 1998).

Çöl (1998), kent kimliği bileşenlerini sosyal kimlik, fiziksel kimlik, kültürel kimlik, tarihsel kimlik, biçimsel kimlik ve işlevsel kimlik olmak üzere altı ana başlıkta ele almıştır. Şekil 2.2'de açıklanan kentin sahip olduğu kimlik özelliklerinin hepsinin aynı öneme sahip olduğu kentler olabilirken, bir ya da birkaçının diğerlerinden daha ön plana çıktığı kentler de olabilir.



Şekil 2.2. Kent kimliğinin bileşenleri

Kent kimliği, toplumsal olarak üretilmekte ve sürekli değişip gelişmektedir. Sürekli değişim nedeniyle bir kentin kimliği yeniden-yeniden tanımlanabilmektedir. Kentin gelişimini farklı açılardan etkileyen endüstrileşme hareketleri ve bu dönemin mekansal izdüşümleri olan endüstri yapıları kent kimliğini oluşturan ve yansıtan öğelerdir. Endüstri yapıları ve alanları, çoklu zaman katmanlarını ve kültürel aktiviteleri temsil etmelerini nedeniyle kentin ve insanların kimliğinin bir parçasıdır (Loures, 2008).

2.2. Kent Kimliğinin Hafızası: Kentsel Bellek

"Anılardan akıp gelen bu dalgayı bir sünger gibi emer kent ve genişler. Zaira'nın bugün olduğu biçimiyle bir anlatısı, Zaira'nın tüm geçmişini içermeli. Oysa kent geçmişini dile vurmaz, çizik, çentik, oyma ve kakmalarında zamanın izini taşıyan her parçasına, sokak köşelerine, pencere parmaklıklarına, merdiven trabzanlarına, paratoner antenlerine, bayrak direklerine yazılı geçmişini bir elin çizgileri gibi barındırır içinde."

Italo Calvino, Görünmez Kentler, Kentler ve Anı3

Bellek, çok boyutlu zihinsel bir süreçtir. Yaşanılanların bilinçli olarak zihinde, hafızada saklanması olarak tanımlayabileceğimiz bellek; tarih, nöroloji, felsefe, psikoloji gibi pek çok disiplinin farklı bakış açılarıyla araştırma alanlarına dahil olmuştur. Farklı disiplinlerin yapmış olduğu pek çok bellek tanımı ortaya çıkmıştır.

Fransız sosyolog Halbwach, 1920'li yıllarda bellek kavramına farklı bir boyut kazandırmıştır. Bu yıllara dek yapılan çalışmalarda bellek, bireysel olarak tanımlanırken Halbwach, belleğin sosyal koşullara yani topluma bağlı olduğu dile getirmiştir. Halbwachs (2017)'a göre mutlak bir yalnızlığın içinde büyüyen bireyin bellek oluşturması mümkün değildir. Bunu çocukluk anılarımızı hatırlayamayışımız örneğiyle açıklamaktadır. Çünkü çocuklukta henüz sosyal bir varlık olmadığımız için izlenimlerimiz aslında hiçbir desteğe bağlı değildir. Bu tanımlardan yola çıkarak bellek, bireyin kendine aittir ancak toplumsal olarak bireyin sosyalleşme sürecinin ürünüdür.

Bellek denildiğinde akla genellikle bir iç olgu gelmektedir. Bunun mekanı ise bireyin beynidir, yani belleğin beyin fizyolojisiyle, nörolojiyle ve psikolojiyle ilgisi olduğu düşünülmektedir ancak belleğin neleri içerdiğini, bu içeriklerin organizasyonu ve ne kadar süreyle saklanacağını, bireyin kapasitesi ve yöneliminden çok dış koşullar, yani toplumsal ve kültürel çerçevenin koşulları belirlemektedir (Assmann, 2018).

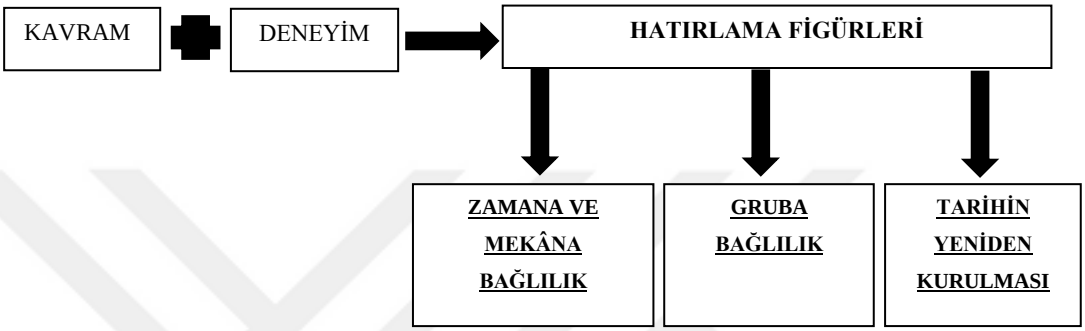
Belleğin toplumsal olarak üretilişi kolektif bellek kavramını ortaya çıkarmıştır. Kolektif belleğin gücünü ve süresini hatırlayanlar grubunun üyeleri olan bireyler belirlemektedir. Grup üyelerinin ortak hatıraları birbirlerini desteklese bile üyelerin her birinde en yoğun biçimde ortaya çıkan hatıralar farklılık göstermektedir. Her bireysel bellek kolektif bellek üzerinde bir bakış açısına sahiptir. Bu bakış açısı o belleğin grup içinde sahip olduğu yere göre ve bu yerin kendisinin de başka ortamlarla kurduğu ilişkilere bağlı olarak değişmektedir (Halbwachs, 2017).

Kolektif bellek gücünü toplumdan almaktadır. Kolektif belleği meydana getiren toplumsal belleğin direnci toplumun mekanla kurmuş olduğu ilişkiyle doğru orantılıdır. Mekan değişimlerde etkilenerek dönüşebilir ya da yok olabilir. Mekanın somut niteliği değişim ve dönüşüme direnemeyebilir ancak toplumlar direnebilir. Bu direnci belleğin mekanla kurduğu ilişkinin sağlamlığı belirlemektedir (Halbwachs, 2017).

Assmann (2018)'a göre kavramlar ve deneyimlerin bir araya gelişi hatırlama figürlerini oluşturmaktadır. Hatırlama figürleri (Şekil 2.3), zamana ve mekana bağlılık, bir gruba bağlılık ve kendine özgü bir süreç olarak tarihin yeniden kurulumu olmak üzere üç özellik üzerinden aşağıdaki gibi açıklanmıştır.

- Zamana ve mekana bağlılık: bellek, o anın yaşandığı mekana dayanırlar. Aile için ev, kırsal kesimde yaşayanlar için köy, kentsoylular için kentler ve bir coğrafyada yaşayanlar için o coğrafi bölge mekansal hatırlama çerçevesini oluşturur.
- Gruba bağlılık: Toplumsal bellek, sadece gerçek ve yaşayan bir grupla ilişkilendirebilir ve sürece katılanlarla birlikte varlığını sürdürmektedir. Ortak anıların bir araya getirdiği grup, geçmişini kendine özgülüğü ve sürekliliği bağlamında korumaktadır.

- Tarihin yeniden kurulması: Hiçbir belleğin geçmişi olduğu gibi koruması mümkün değildir. Bellek, şimdiki zaman değişkenleri doğrultusunda sürekli olarak yeniden örgütlenmektedir. Bellek, yalnızca geçmişi kurgulamaz, aynı zamanda şimdiki zaman ve gelecek zamanın deneyimlerini de organize etmektedir. Bu yönüyle toplumsal bellek, ileri ve geri olmak üzere iki yönde işlemektedir (Assmann, 2018).



Şekil 2.3. Hatırlama figürleri (Assmann, 2018)

Belleğin hatırlama ve unutma süreci, bireyin ve toplumun kendini var etmesi ve varlığını sürdürmesinde bir araçtır. Birey ve toplum geçmişini hatırlama şekli ya da ne denli hatırlayıp unuttuğu, onun kültürel yapısına dair bir gösterge olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sebeple, bireysel ve kolektif bellekte, bilinçli olarak saklanan kişi, olay, mekan, görüntü ve ses gibi unsurların kayıt altına alınarak geleceğe aktarılması oldukça önemlidir (Ünlü, 2017).

Bireylerin, yer (kent, semti, mahalle, sokak) in geçmişiyle ilişki kurması o yere duydukları aidiyet hissini geliştirmektedir. Bu bağlamda kentin tarihinin bilinmesi, kente duyulan aidiyeti artırarak kentle kurulan ilişkinin boyutunu derinleştirmektedir (Lewicka, 2008). Kente duyulan aidiyetin artması kentin bugününün ve geleceğinin kentliler tarafından önemsenmesini sağlamaktadır.

Altman ve Low (1992)'a göre yer aidiyeti yer-fiziksel çevre, kişiler- duygular, aidiyet-sosyal bağlar olmak üzere üç bileşen üzerine kurulmuştur. Bireyin kendini yere ait hissedebilmesi için toplumsal ilişkileri fiziksel çevre üzerinden algılamasına ihtiyacı

vardır. Bahsedilen algı, yer aidiyetini oluştururken yerin korunmasına ve mevcut durumunun devam etmesine yönelik bir refleksin gelişmesini sağlamaktadır (Altman ve Low, 1992). Geliştirilen refleks kentsel belleğinin sürekliliği bağlamında kentlilerin kente yönelik tavrını belirlemektedir.

Stedman (2003)'a göre yer aidiyeti fiziksel çevre özelliklerinden dolaylı olarak etkilenmektedir. Fiziksel çevre özellikleri üzerinden anlamlandırılan sembolik değerler yer aidiyetine katkı sağlamaktadır. Bireyler kalabalık ve kaotik kent mekanına karşı daha isteksiz ve ön yargılı olabilecekleri için bağ kurmakta güçlük çekebilirler; aksine deniz kenarı yerleşmelerinin sakin ve rahatlatıcı bir ortam sunması sayesinde o yerle daha kolay bağ kurabilmektedirler.

Kolektif bellek; yaş aralığı, cinsiyet, eğitim durumu ve meslek gibi demografik özelliklerden etkilenmektedir (Proshansky, 1978). Demografik özellikler bireylerin yaşam biçimini belirlemektedir. Yerle ve yerde kurulan ilişki yerin kullanım biçimine bağlı olarak gelişmektedir (Lalli, 1992). Buradan hareketle, yerin kullanım biçimi ve kullanılan yerin nasıl tanımlandığı demografik özelliklerle doğrudan ilişkidir.

Kolektif bellek, bireyin yerin ne kadar süredir kullanıcısı olduğuyla ilişkilidir. İkamet süresi, bir yerde geçirilen zaman yer aidiyetinin geliştirilmesindeki birinci faktör olarak karşımıza çıkmaktadır (Kasarda ve Janowitz, 1974; Hay, 1998; Lalli, 1992). Bir yerde geçirilen süre arttıkça yer aidiyeti de o oranda artmaktadır. Hay (1998), kente bağlılık konusunda yapmış olduğu çalışmasında bir yerde ikamet süresinin 10 yıldan az olan kişilerin önemli ölçüde düşük yer aidiyetine sahip olduğu sonucuna ulaşmıştır.

Boyer (1996) belleği, yerin strüktürünün önemli bir bileşeni, yerin doğasında olan bir nitelik olarak tanımlamıştır. Boyer (1996)'in bellek tanımı mirasın korunması ve sürekliliğinin sağlanmasındaki en etkili unsur olarak işaret edilen bellek, geçmişin izlerinin okunabildiği ve şimdiki zamanın bu izlerle bütünleştiği oranda kalıcı olup geleceğe yansımaktadır.

Bireysel bellek ve toplumsal yaşamın bütünleştiği kenti, kentteki yaşam ve sosyal ilişkilerden ayrı olarak anlamak oldukça zordur. Bireyin belleğinde özdeşleştirdiği kentsel mekan unsurları, kenti meydana getiren unsurların kentsel bellekteki anlamlarını kavramayı sağlamaktadır. Bellek mekana bağlı olarak geliştiği için kentsel bellek kolektif belleğin bir uzantısıdır. Kent, kentliler için bir deneyim alanıdır. Kente ilişkin her olgu toplumsal belleği barındırır, kent zaman içerisinde biriktirdikleriyle bir bilinç kazanarak ve hafıza edinerek kendine ait bir belleğe sahip olmaktadır (Rossi, 2006). Kentsel bellek, bireylere ve toplumlara göre değişkenlik göstermektedir. Bireysel ve toplumsal olaylar çerçevesinde gelişen kentsel yapılı çevre, kentsel bellek olarak tanımlanan mekana bağlı bir belleğin oluşmasını sağlar.

Kentsel bellek, geçmişten günümüze uzanan süreçte kentteki değişimi gelişim ve dönüşümlerin kentliler üzerindeki etkisi olarak tanımlanabilir. Kent mekanı içerisinde kimi yapılar diğer yapılara kıyasla kent belleğinde daha fazla yere sahiptir. Birçok farklı açıdan değer taşıyan endüstri yapıları, kentsel belleği tanımlayan referanslar içermektedir. Endüstri yapıları ortaya çıktığı dönemin mimari kültürünü ve yaşam şeklini yansıtmaktadır. Endüstri yapıları, inşa edildiği dönemin mimari özelliklerini yansıtmak gibi somut izlere sahip olmanın yanı sıra; kullanıcı - mekan ilişkisi bağlamında kentlilerin yapı ile kurdukları ilişkiler sonucunda yapıya yükledikleri soyut birtakım değerler açısından da kentsel bellekte önemli bir yere sahiptir.

Hızlı değişim ve dönüşüm süreçlerinin yaşandığı ülkemiz kentlerinde kentsel bellekte yeri olan yapı, mekan ve alanların yok olmaması, belgelenmesi ve korunmasına yönelik ihtiyaç her geçen gün artmaktadır. Kolektif bellek yoluyla hatırlanan kent mekanları kentsel belleğin sürekliliği oranında geleceğe taşınmaktadır. Bireyler, kentlerin kimlik ve belleğini sürdürmesini sağlayan aidiyet duygusu doğrultusunda koruma ve sahip çıkma refleksi geliştirmektedir. Kentliler için kentsel belleğin sürekliliğinin sağlanması, yaşadıkları yerle aidiyet bağı kurmaları ve o yere sahip çıkmaları açısından önem taşımaktadır.

2.3. Kentsel Belleğin İzleri: Kültürel Miras ve Kültür Rotaları

Miras, geçmiş kuşaklardan günümüze ulaşan varlıktır. Kültürel miras, bir topluma ait olan ortak değerdir ve bu değer geçmiş, günümüz ve gelecek arasında bir köprü görevindedir. Kültürel miras sayesinde nesiller arasında estetik, tarihi, bilimsel, sosyal veya manevi değer olarak ifade edilen kültürün bağlantısı kurulabilmektedir.

Kültürel miras, geçmişten günümüze ulaşmış, insanların durmaksızın değişmekte olan değer, inanç, bilgi ve geleneklerinin izdüşümü olarak tanımlanabilecek somut ve somut olmayan tüm varlıkları kapsamaktadır. İnsanlar ve mekanlar arasında tarihsel süreç içerisinde meydana gelen karşılıklı ilişkiden kaynaklanan çevrenin tüm özelliklerini içermektedir (International Council on Monuments and Sites [ICOMOS], 2013).

Dünya Kültürel ve Doğal Mirasın Korunması Sözleşmesi'nde yer kültürel mirasın tanımı anıtlar, yapı toplulukları ve sitler olmak üzere üç ana grupla yapılmıştır. Anıtlar; tarih, sanat ya da bilim açısından uluslararası öneme sahip mimari eserler, heykeller ve resimler, arkeolojik kalıntılar ya da yapılar, kitabeler ve mağaraları kapsamaktadır. Yapı toplulukları; mimari özellikleri, uyumları ya da topografyadaki yerleri sebebiyle tarih, sanat ya da bilim açısından uluslararası öneme sahip ayrı ya da birleşik yapılardan oluşmaktadır. Sitler; tarihi, estetik, etnolojik ya da antropolojik açılardan uluslararası öneme sahip insan ürünü eserler ya da insan ile doğanın ortak ürünü eserleri ve arkeolojik sitleri kapsayan alanlardır (The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization [UNESCO], 1972).

Kültürel miras, bir toplumun sahip olduğu tarihi, sanatsal, sosyal, maddi ve manevi, ekonomik, dini ve politik olmak üzere somut ve somut olmayan tüm değerleri kapsamaktadır. Toplumların sahip oldukları kültürel mirası emanet fikriyle benimseyerek koruyup geleceğe ulaştırabilmesi yalnızca o toplum için değil tüm dünya toplumları için önem arz etmektedir. Çizelge 2.1'den de görülebildiği üzere somut ve somut olmayan kültürel miras çok geniş bir alanı kapsamaktadır.

Çizelge 2.1. Somut ve somut olmayan kültürel miras (Vereenooghe, 2009'dan değiştirilerek alınmıştır)

SOMUT MİRAS	SOMUT OLMAYAN MİRAS

• Taşınmaz Miras
  o Tarihi Eserler
  o Kaleler
  o Tarihi Yerleşimler
  o Surlar
  o Değirmenler
• Peyzaj Mirası
  o Peyzajlar
  o Parklar
  o Bahçeler
• Ulaşım Mirası
  o Denizcilik Mirası
  o Havacılık Mirası
  o Demiryolu Mirası
  o Binicilik Mirası
• Müzecilik Mirası-Taşınabilir Miras
  o Müze Eserleri ve Koleksiyonları
  o Müzecilik
  o Sanatsal Miras
• Ziraai ve Kırsal Miras
  o Yaşayan Zirai Miras
  o Yerel Genetik Miras
• Endüstri Mirası
• Arkeolojik Miras
• Sualtı Mirası
• Dini Miras
• Askeri Miras
• Müzik Mirası
• Gastronomik Miras
• Mezarlık Mirası
• Arşiv Mirası
• Belgesel Miras
• Dijital Miras
• Görsel-İşitsel Miras
	• Halk Kültürü
	• Bölgesel Diller
	• Geleneksel Sanatlar
	• Geleneksel Kostümler
	• Miras Sanatçıları
	  o Halk Danslar
	  o Halk Müziği
	  o Kukla Tiyatrosu
	  o Geleneksel Tiyatrolar
	  o Sirkler
	• Festivaller
	• Geçit Törenleri
	• Kültürel Antropoloji
	• Halk Bilimi
	• Geleneksel Sporlar ve Oyunlar

UNESCO'nun dünya kültür miras listesi kapsamında belirlediği kültürel miras kriterleri aşağıdaki gibi sıralanmaktadır:

1. Yaratıcı insan dehasının üst düzeyde bir ürünü olması,
2. Kültürel bir alan ya da geniş bir zaman aralığında, anıt, kent planlama ya da peyzaj tasarımında teknoloji veya mimarlıktaki gelişmeler doğrultusunda bir değişimi temsil etmesi,

3. Yaşamakta olan veya yok olmuş bir medeniyet ya da bir kültürel geleneğin tek ya da istisnai tanığı olması,
4. İnsanlık tarihinde önemli bir gelişim sürecini temsil eden yapı tipolojisinin mimari peyzajın üstün bir örneği olması,
5. Geleneksel bir insan yerleşiminin, bir kültürü temsil eden arazi veya deniz kullanımının, veya özellikle geri dönüşü olmayan bir değişim etkisiyle korunmasız hale gelmiş çevre ve insan etkileşiminin olağanüstü bir örneği olması,
6. Doğrudan ya da dolaylı olarak yaşayan gelenekler, fikirler, inançlar, evrensel öneme sahip sanatsal ve edebi eserlerle ilgili olmasıdır.

Bir yapı ya da alanın UNESCO Dünya Miras Listesi'ne girebilmesi için yukarıdaki kriterlerden en az ikisini karşılaması gerekmektedir (UNESCO, 2005a).

Kültürel miras alanında çalışmalar gerçekleştiren kurumlarının yanında teorisyenler de kültürel mirasın sahip olması gerek çeşitli değerler ve kriterler belirlemişlerdir. Avusturyalı sanat tarihçisi Aloïs Riegl 1903 yılında yayınladığı Modern Kült olarak Anıtlar (Der moderne Denkmalkultus) adlı kitabında kültürel mirasın sahip olduğu değerlerden bahseden ilk kişi olmuştur. Geçmişle bağlantı kurarak belleği canlandıran unsurları yeniden anımsaya ilişkin değerler, günümüzle ilişkili olan unsurları çağdaş değerler olmak üzere iki başlıkta ele almıştır. Riegl (1903), yeniden anımsaya ilişkin değerleri tarihi değer, eskilik değeri ve anımsama değeri olarak sınıflandırırken; çağdaş değerleri kullanım değeri ve sanatsal değer olarak gruplamıştır (Kılınç, 2009) (Çizelge 2.2).

Feilden ve Jokilehto (1998), Riegl (1903)'in belirlediği kültürel miras değerlerini geliştirmişlerdir. Kültürel miras değerlerini kimlik değeri, sanatsal ve teknik değer, nadirlik değerinden oluşan kültürel değer ile ekonomik, işlevsel, eğitici, sosyal ve politik değerlerden oluşan çağdaş sosyo-ekonomik değerler olarak ikiye ana başlıkta ele almıştır. Feilden (2003)'a göre kültürel miras eserinin olması gereken değerleri daha kapsamlı ve detaylı olarak ele alarak duygusal değerler, kültürel değerler ve kullanım değeri olmak üzere üç ana başlıkta kategorize etmiştir (Çizelge 2.2).

Çizelge 2.2. Kültürel miras eserlerinin sahip olması gereken değerler

<table>
<tr><th>KURAMCILAR</th><th colspan="3">KÜLTÜREL MİRAS DEĞERLERİ</th></tr>
<tr><td rowspan="2">Riegl</td><td colspan="2">Yeniden anımsaya ilişkin değerler</td><td>Çağdaş değerler</td></tr>
<tr><td colspan="2">• Tarihi değer
• Eskilik değeri
• Anımsama değeri</td><td>• Kullanım değeri
• Sanatsal değer</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Feilden ve Jokilehto</td><td colspan="2">Kültürel değerler</td><td>Çağdaş sosyo-ekonomik değerler</td></tr>
<tr><td colspan="2">• Kimlik değeri
• Sanatsal ve teknik değer
• Nadirlik değeri</td><td>• Ekonomik değer
• İşlevsel değer
• Eğitici değer
• Sosyal değer
• Politik değer</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Feilden</td><td>Duygusal değerler</td><td>Kültürel değerler</td><td>Kullanım değeri</td></tr>
<tr><td>• Kimlik
• Süreklilik
• Merak uyandırma
• Sembolik ve Manevi</td><td>• Belge Niteliği
• Tarihi
• Arkeolojik
• Estetik ve sembolik
• Mimari
• Kent silüetindeki yeri
• Peyzaj ve ekolojik
• Bilimsel</td><td>• İşlevsel
• Ekonomik
• Sosyal
• Politik</td></tr>
</table>

Kültürel mirasın sürekliliği için alternatif bir araç olarak ortaya çıkan kültür rotaları, sürdürülebilir kentsel gelişme çalışmalarında kullanılmaya başlanan çağdaş ve yenilikçi yöntemlerden biridir. Kültür rotalar, kentliler ve kent ziyaretçilerine farklı deneyimler sunarak kentin sahip olduğu kültür mirasının tanıtılması ve korunmasına katkı sağlamaktadır. Aynı zamanda kentler için sağladıkları ekonomik katkılarla sürdürülebilir gelişmeyi desteklemektedir. Kültür rotalarının temel amacı turistleri yönlendirecek yollar oluşturmak değil, kültürel değerlerin bir tema bağlamında sunumunun sağlanmasıdır. Tarihi yollar kültür rotasına dönüşebilir. Aynı zamanda belirlenen tema doğrultusunda odak noktalarının tespiti edilmesiyle kültürel rota oluşturularak kültürel mirasın geleceğe aktarımı sağlanabilir.

Yol, canlıların bir yerden başka bir yere ulaşımını sağlayan hava, kara ve su bağlantılarıdır. Yol, doğal şartlarla kendiliğinden oluşabilirken aynı zamanda ulaşım gereksinimine yönelik sonradan inşa edilmiş de olabilir. Yollar, kültürlerin etkileşimini sağlama özelliğiyle ulaşım işlevinden çok daha fazlasını ifade etmektedir. Rota ise

izlenen yol, güzergah anlamına gelmektedir. Bir rota üzerinde yer alan yapılar, yerleşimler, doğal miras alanları, kültürel miras alanları birlikte bir bütün olarak değerlendirilmelidir.

Kültür rotası, belirli bir zaman diliminde kıtalar, bölgeler, ülkeler ve toplumlar arasındaki değer, bilgi ve fikirlerin etkileşimi; kişilerin interaktif hareketlerini yansıması olarak tanımlanmaktadır. Kültürlerin etkileşimiyle gelişen rotalar, somut ve somut olmayan kültürel mirasa yansımaktadır. Kültürel mirasın, mekansal ve tarihsel değerini anlamaya yardımcı olan rotalar, sürdürülebilir ve kapsamlı bir yaklaşımdır (ICOMOS, 2008).

UNESCO (2005a)'ya göre miras rotası kavramı;

- Hareketin dinamizmine, değişim fikrine, zamanın ve mekanın sürekliliğine, dayanmaktadır.
- Rota, onu oluşturan ve kültürel önemini kazandıran unsurların toplamından daha fazla öneme sahip olan bir bütünü ifade eder.
- Bölgeler ve ülkeler arasındaki diyalog ve etkileşimi vurgular.
- Çok boyutludur. Temel amacına ticari, idari ve dini özelliklerin eklenmesiyle farklı yönlerden gelişimi destekler.

Kara, su ya da herhangi bir ortamda bulunarak fiziksel olarak sınırlandırılmış, aynı zamanda kendine özgü nitelikler ve tarihi özellikler barındıran kültürel rotalar;

- Önemli zaman dilimleri boyunca insanlar, ülkeler, bölgeler ve kıtalar arasındaki çok boyutlu, sürekliliği olan karşılıklı ürün, fikir, bilgi alışverişinden veya insanların hareketlerinden doğmalı ya da bunları yansıtmalı,
- Zaman ve mekan içinde ilişki kurduğu somut ve somut olmayan kültürel mirası yansıtarak karşılıklı etkileşim sağlamalı,
- Tarihi ilişkiler ve ilişkili kültürel varlıkların dinamik bir sistemle entegre edilmesi koşullarına sahip olmalıdır (ICOMOS, 2008).

Karataş (2015), kültür rotasını tarihinin bir döneminde kullanılan ya da günümüzde tasarlanan; önemini üzerinde barındırdığı kültürel ve doğal mirası unsurları sayesinde kazanan; mirasın korunması, kırsal kalkınma ve turizmin geliştirilmesi gibi amaçları olan; yerel, bölgesel, ulusal ya da uluslararası düzeylerdeki ulaşım koridoru olarak tanımlamıştır.

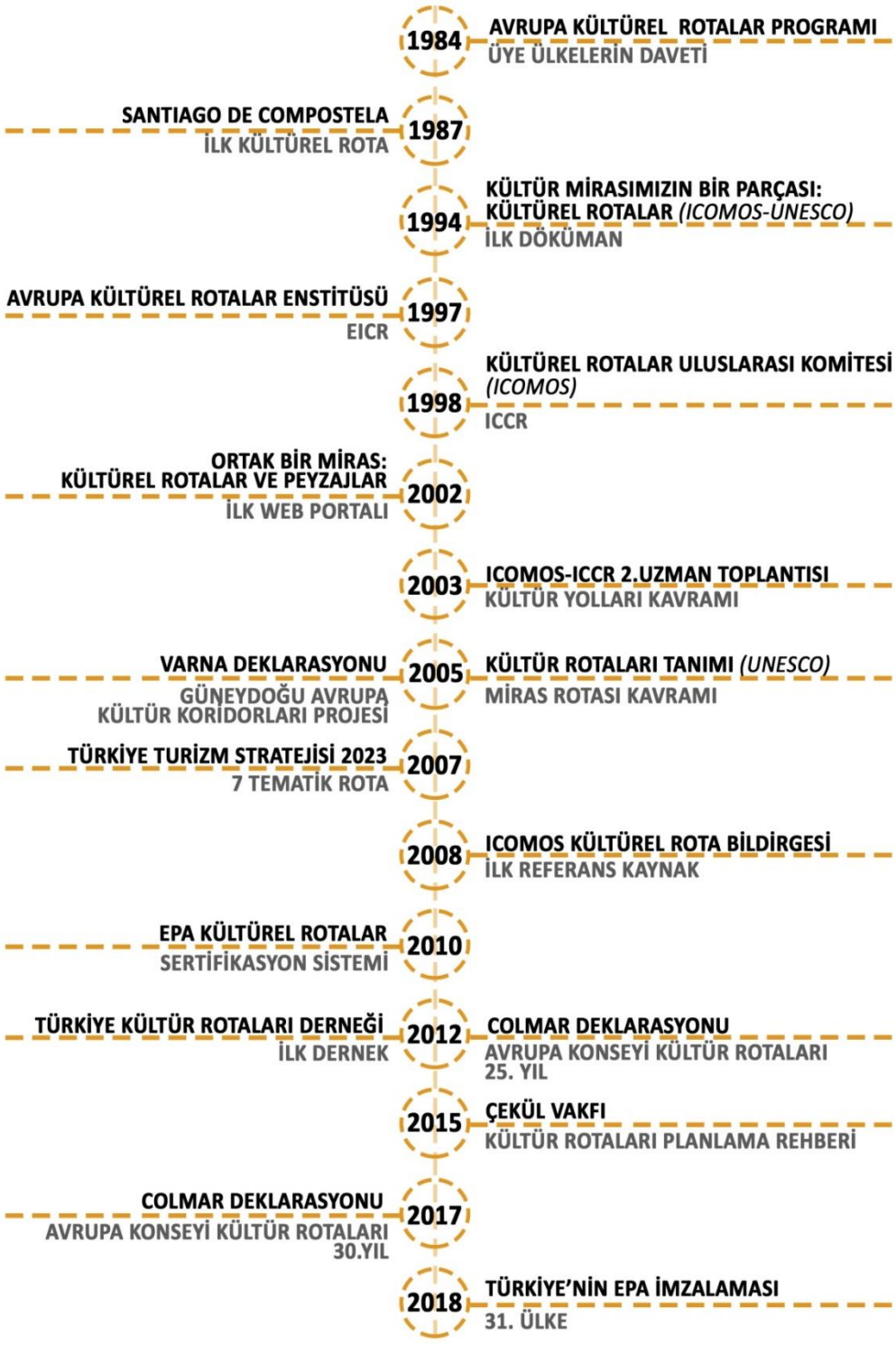
Kültür rotalarıyla ilgili çalışmalar 1960'lı yıllarda Avrupa Konseyi'nin "Sürekli Avrupa / L'Europe Continue) isimli grubunun çalışmalarıyla başlamıştır. Kültür rotalarıyla ilgili yapılan ilk resmi çalışma 1984 yılında Avrupa Konseyi'nin, Avrupa Kültürel Rotalar Programı'nın başlatılması için üye devletleri davet etmesidir (Karataş, 2015). Bu davetin ardından 1987 yılında mekan ve zaman yolculuğu aracılığıyla Avrupa'nın farklı ülkelerindeki kültürel mirasın ortak kültürel mirasa nasıl katkı sağlayacağını göstermek amacıyla Avrupa Konseyi Kültür Rotaları Programı başlatılmıştır. Program, kültürel rotaları kültürlerarası diyalog geliştirmede bir yöntem olarak görmektedir. Avrupa kültürel kimliğinin daha iyi anlaşılmasını ve kavranmasını; kültürel, sosyal ve yerel gelişmenin kaynağı olarak doğal ve kültürel mirasın korunmasını ve geliştirilmesini amaçlamaktadır (Council of Europe [CoE], 2019). UNESCO VE ICOMOS iş birlikteliğiyle 1994 yılında Madrid'de gerçekleştirilen Dünya Miras Komitesi'nin gündemi "kültür rotası" olmuştur. Toplantı sonrasında konuyla ilgili ilk doküman olan "Kültür Mirasımızın Bir Parçası: Kültürel Rotalar" yayınlanmıştır. 1997 yılında Avrupa Konseyi ve Lüksemburg Büyük Dükalığı arasında imzalanan protokol sonucu kültürel rotaların hayata geçirilmesi amacıyla "Avrupa Kültürel Rotalar Enstitüsü / The European Institute of Cultural Routes (EICR) " kurulmuştur (Karataş, 2015). Kültür rotalarının belirlenmesi, incelenmesi, geliştirilmesi, araştırılması, tescillenmesi, rota üzerindeki miras eserlerinin korunması ve bakımının gerçekleştirilmesi amacıyla 1998 yılında **"**ICOMOS Kültürel Rotaları Uluslararası Komitesi / ICOMOS International Committee of Cultural Routes (ICCR)" kurulmuştur (ICOMOS, 1998). 2002 yılına gelindiğinde Avrupa Kültürel Rotalar Enstitüsü tarafından "Ortak Bir Miras: Kültürel Rotalar ve Peyzajlar" isimli web sitesi oluşturulmuştur (Karataş, 2015).

2005 yılında UNESCO tarafından kültürel peyzajlar, tarihi kentler ve kent merkezleri, miras kanalları ve miras rotaları olmak üzere dört miras kategorisi tanımlanmıştır. Kültür rotaları kavramı da "miras rotası / heritage route" adıyla ilk defa tanımlanarak, kavramın tüm dünyada ele alınması sağlanmıştır (UNESCO, 2005a). Aynı yıl Varna'da gerçekleştirilen Varna Deklarasyonu kapsamında uygulamaya konulan Güneydoğu Avrupa Kültür Koridorları Projesi'yle kültür koridorlarının tanıtımı, kullanımı ve kültürel mirasın korunmasına yönelik birçok çalışma yapılmıştır. Proje kapsamında oluşturulan web sitesi aracılığıyla Güney Doğu Avrupa'nın eşsiz kültürel koridorlarının ve mirasının dijital ortamda sunulması sağlanmıştır (UNESCO, 2005b). 2008 yılında kültürel rotalarla ilgili ilk referans kaynak olarak "ICOMOS Kültürel Rotalar Bildirgesi" yayınlanmıştır (ICOMOS, 2008). 2010 yılında Avrupa Konseyi, EPA (Kültürel Rotalar İle İlgili Genişletilmiş Kısmi Anlaşma / The Enlarged Partial Agreement) kültürel rota sertifika kriterlerini oluşturmuştur. EPA, Avrupa'nın tarihinin, değerlerinin ve kültürünün önemine sembolik temalarla odaklanılmasını ve az bilinen lokasyonların keşfedilmesini desteklemektedir. EPA'nın günümüzde 32 üye ülkesi ve 2 gözlemci ülkesi bulunmaktadır (CoE, 2019). Türkiye. 2018 yılında bu anlaşmayı imzalayan 31. ülke olmuştur (Karataş 2015). 2012 yılında "Colmar Deklarasyonu: Avrupa Konseyi Kültür Rotaları 25. Yıl" dokümanı yayınlanmıştır (CoE, 2012).

Ülkemizde kültür rotalarına ilk kez 2007 yılında Türkiye Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yayınlanan "Türkiye Turizm Stratejisi 2023" isimli raporda değinilmiştir. Bu raporda 2023 yılına dek Türkiye'de yedi adet tematik rota oluşturulması planlanmıştır. Turizm hedefiyle, doğal ve kültürel dokunun yenilenerek ve belirli temalara bağlı olarak belirli bir rotanın geliştirilmesi ana strateji olarak belirlenmiştir (Anonim, 2007). 2012 yılı ülkemizde kültür rotalarıyla ilgili olumlu gelişmelerin yaşandığı bir yıl olmuştur. Aynı yıl hem Türkiye Kültür Rotaları Derneği kurumuş hem de ÇEKÜL Vakfı tarafından Doğa ve Kültür Öncelikle Bölgesel Yol Haritaları oluşturulmaya başlanmıştır (Anonim, 2012a; Anonim, 2012b). Ülkemizde Avrupa Kültür Rotaları Derneği'yle işbirliği içerisinde olarak benzer bir görevi ÇEKÜL Vakfı ve Türkiye Kültür Rotaları Derneği yürütmektedir. 2015 yılında ÇEKÜL Vakfı tarafından hazırlanan kültür rotalarına yönelik ilk rehber kitap olan Kültür Rotaları Planlama Rehberi yayınlanmıştır

(Karataş, 2015). Kültür rotalarının dünyadaki ve ülkemizdeki gelişim sürecine Çizelge 2.3'te yer verilmiştir.

Çizelge 2.3. Dünyada ve Türkiye'de kültür rotalarının tarihsel gelişimi



ICOMOS (2008), kültürel rotaları türlerine göre bölgesel, kültürel, hedef-işlev, zaman, yapısla biçimlenme ve doğal çevre bileşenleri olmak üzere altı başlık altında sınıflandırmıştır. Karataş (2015) ise kültürel rotaları temaları, kapsamları ve işlevleri doğrultusunda tarihin bir döneminde belirli bir amaca yönelik olarak kullanılmış rotalar ve kültürel ve doğal mirasın kullanımıyla turizmin gelişmesi, kalkınmanın desteklenmesi ve mirasın korunması amacıyla günümüze yaratılan rotalar olmak üzereiki ana başlık altında ele almıştır (Çizelge 2.4). ICOMOS (2008) ve Karataş (2015)'ın yapmış olduğu sınıflandırmalar detay olarak farklılıklara sahip olsalar da bağlam olarak birbirleriyle örtüşmektedir.

Çizelge 2.4. Kültürel rota türleri (ICOMOS, 2008 ve Karataş, 2015'ten değiştirilerek alınmıştır)

KÜLTÜREL ROTA TÜRLERİ		
ICOMOS (2008)	**Bölgesel**	• Yerel • Ulusal • Bölgesel • Kıtasal • Kıtalararası
	Kültürel	
	Hedef-İşlev	• Sosyal • Ekonomik • Kültürel • Politik
	Zaman	
	Yapısal Biçimlenme	• Doğrusal • Dairesel • Haç şeklinde • Işınsal • Ağ şeklinde
	Doğal Çevre Bileşenleri	• Kara • Su • Karma
KARATAŞ (2015)	**Tarihsel Bir Dönemde Kullanılmış**	• Ticaret Yolları • Kutsal Yollar • Göç Yolları • Askeri Güzergahlar • Tarihi Kişiliklerin Güzergahları
	Günümüzde Yaratılmış	• Tarihsel Rotalar • Tarihsel ve Doğal Rotalar • Doğal Rotalar

Kültür rotalarının oluşturulması, korunması ve geliştirilmesine yönelik bir kaynak olan ICOMOS Kültürel Rotalar Bildirgesi'nin amaçları; kültürel rotaların, kültürel miras değeri kapsamında ele alınmasına yönelik temel yöntemler ve prensiplerin belirlenmesi, kültürel rotaların korunması, yönetilmesi, değerlendirilmesi ve geliştirilmesine yönelik mekanizmalar oluşturulması, sürdürülebilir sosyal ve ekonomik gelişme için kültürel rotaların doğru kullanımına yönelik temel prensiplerin, kriterlerin ve çerçevenin tanımlanması olarak karşımıza çıkmaktadır (ICOMOS, 2008).

Kültür rotalarıya ilgili çalışma yapan kurum ve kuruluşlar rotaların denetlenmesi ve onaylanmasına yönelik belli başlı kriterler oluşturmuşlardır. Aday rotalar, bu kriterlere uygunlukları doğrultusunda değerlendirilmektedir. Avrupa Konseyi Kültür Rotaları Programı kapsamında bir sertifika programı olan EPA'nın belirlediği altı kriter vardır. Bunlar;

- Avrupa'daki en az üç ülke için ortak ve Avrupa'nın değerlerinin temsilcisi olan bir tema içermek,
- Çok disiplinli ve çok boyutlu bilimsel bir çalışmanın öznesi olmak,
- Avrupa'nın günümüzdeki farklılıklarının yorumuna katkı sağlayarak Avrupalı belleğini, tarihini ve mirasının geliştirmek,
- Gençler için kültürel ve eğitici değişimleri desteklemek,
- Sürdürülebilir kültürel gelişme ve kültürel turizm alanında yenilikçi ve örnek gösterilen projeler geliştirmek
- Farklı gruplara yönelik turistik ürünler geliştirmeyi amaçlamaktır (CoE, 2019).

Kültür rotalarının farklı aktörleri, süreçleri, yöntemleri içermesi nedeniyle planlama çalışmalarının çok yönlü ve bütüncül bir yaklaşımla gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Kültür rotalarının, kültür mirasının sürdürülebilirliğinin sağlanması için tasarlanmış bir yöntem çerçevesinde planlanması önemlidir. Kültürel rota planlamayla ilgili farklı yaklaşımlar bulunmaktadır.

ÇEKÜL Vakfı tarafından hazırlanan "Kültür Rotaları Planlama Rehberi" isimli yayında kültürel rota planlama süreci, çalışılan coğrafyanın araştırılması, kavranması, özgün temaların tespit edilmesi, güzergah seçimleri, proje geliştirme ve işbirlikleri gibi temel

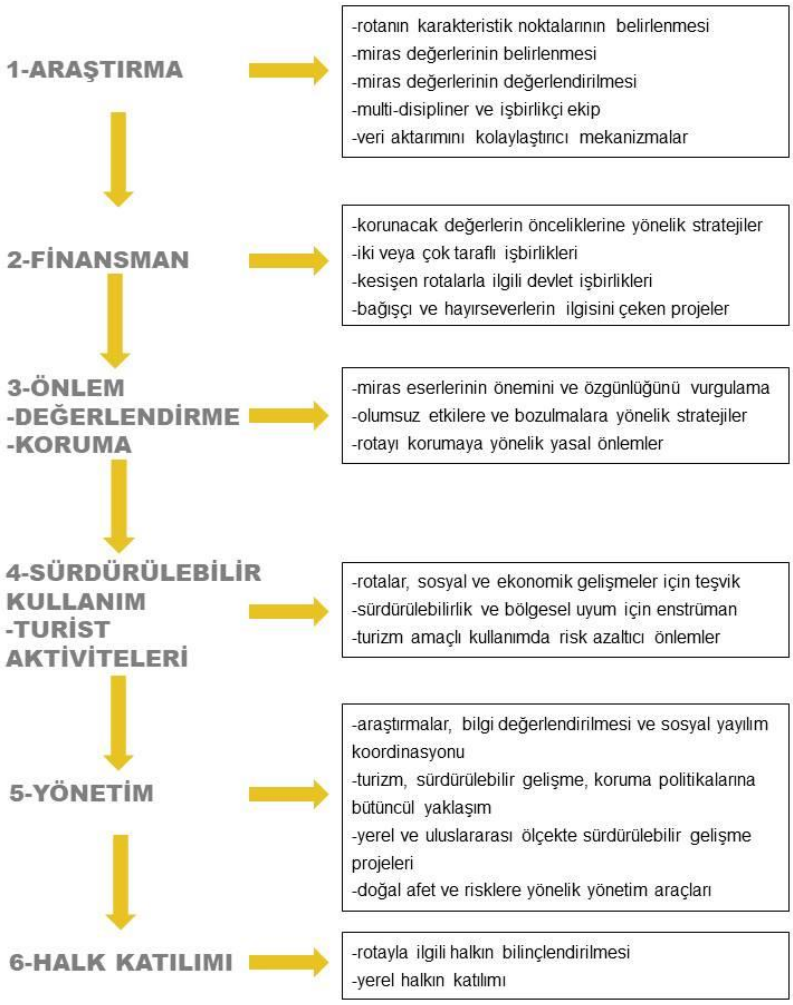
başlıklara odaklanılarak oluşturulması, geliştirilmesi ve uygulanması gereken bir yöntem olarak ifade edilmektedir (Karataş, 2015). Çizelge 2.5'te önerilen kültürel rota planlama modeli grafikleştirilmiştir.

Çizelge 2.5. Kültürel rota planlama modeli (Karataş, 2015'ten değiştirilerek alınmıştır)

1-ALTYAPI	2-BAKIŞ	3-PLANLAMA	4-YÖNETİM
SÜREÇ HAZIRLIĞI	**ARAŞTIRMA VE DEĞERLENDİRME**	**BÖLGESEL ROTA KURGUSU**	**GERÇEKLEŞTİRME VE TANITIM SÜRECİ**
-çalışma birimlerinin oluşturulması -süreç çizelgesinin oluşturulması -planlama süreci	-alan belirleme -değerlerin belirlenmesi -tema belirleme -literatür taraması -alan çalışması -uzman ve halk görüşleri	-değişkenlerin belirlenmesi -rotanın kurgulanması -güzergahların belirlenmesi -özel proje alanlarının belirlenmesi	-sorumlu aktörlerin belirlenmesi -eylem planı hazırlanması -iletişim stratejisinin kurgulanması -sunum ve tanıtım araçlarının hazırlanması

ICOMOS'un hazırladığı Kültürel Rota Bildirgesi'ne göre yöntemin kurgulanma aşamasında rotanın sahip olduğu tüm değerler, bölgesel boyutları, yönetim faaliyetleri bir bütün olarak ele alınmalıdır. Rota planlamasına başlarken, rotayı meydana getiren bileşenler ve varlıkların envanteriyle birlikte bir bütün olarak düşünülerek korumayla ilgili stratejik plana olanak sağlayacak analizlerin yapılması gerekmektedir. Oluşturulan stratejik plan halk ve özel kuruluşlar arasında ilgi uyandırarak rotaya dair farkındalığın artmasına yönelik tedbirler içermelidir. Bu bağlamda araştırma, finansman, önlem-değerlendirme-koruma, sürdürülebilir kullanım-turist aktiviteleri, yönetim ve halk katılımı üst başlıklarından oluşan kendine özgü altı maddelik bir yöntem planı oluşturulmuştur (ICOMOS, 2008) (Çizelge 2.6).

Çizelge 2.6. ICOMOS Kültürel Rota Bildirgesi yöntem planı (ICOMOS, 2008)



Avrupa Konseyi Kültürel Rota Programı tarafından kültür rotası oluşturmak için izlenmesi gereken dört temel kural belirlenmiştir. Tema için uygunluk kriterlerinin listelenmesi, çalışma alanının önceliklerinin belirlenmesi, bağlantılar için kriterlerin belirlenmesi, rota kategorilerinin ve ilgili sertifikaların listelenmesi olarak belirlenen kurallar rotanın tanımlanması ve geliştirilmesine yönelik oluşturulmuştur (Capp, 2001). EPA tarafından oluşturulan Avrupa Konseyi Kültürel Rota Sertifikasyon Sistemi'ne göre kültür rotası oluşturulmasında ve geliştirilmesinde dikkat edilmesi gereken beş ana adım; bir tema tanımlamak, miras bileşenlerini tanımlamak, yasal statüye sahip bir Avrupa ağı oluşturmak, ortak eylemleri koordine etmek, ortak görünürlük yaratmaktır (Berti, 2015).

İncelenmiş olan kültür rotası planlama yöntemlerinde ortak olarak öne çıkan unsur rota planlanmasına başlanmadan önce gerekli araştırma çalışmalarının gerçekleştirilmesi olmuştur. Araştırma çalışmaları rota planlayıcılarına çalışılacak alan hakkında bilgi sahibi olmalarının yanı sıra rotayı tüm yönleriyle bir bütün olarak ele almalarında da yol gösterici olacaktır. Rotada yer alacak miras değerlerinin araştırılıp değerlendirilerek odak noktalarının belirlenmesi planlama sürecinin bu aşamasında gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Araştırma sürecinde işbirlikçilerin belirlenmesi ilerleyen yönetim süreçleri için de yönlendirici rol oynamaktadır. Bir diğer vurgulanan unsur olan tema tespiti, rotanın ana omurgasını meydana getiren kritik bir aşamadır. Temanın belirlenmesinin ardından rota kurgulanırken farklı planlama değişkenleri göz önüne alınmalıdır. Çizelge 2.7'de listelenen tema, kullanıcı, servis kapasitesi, arazi koşulları, hareket tipi, süre ve yolculuk şekli gibi değişkenler rotanın sunum şeklini ve güzergah seçimlerini etkilemektedir.

Çizelge 2.7. Kültür rotası planlama değişkenleri (Karataş, 2011'den değiştirilerek alınmıştır)

TEMALAR	TARİHSEL DÖNEMLER, YEREL MİMARİ, EKOLOJ, vb.
KULLANICILAR	YAŞ, ÜLKE, EĞİTİM DURUMU, İLGİ ALANI
SERVİS KAPASİTESİ	KONAKLAMA, TİCARET, TOPLU ULAŞIM, SAĞLIK HİZMETİ
ARAZİ KOŞULLARI	RAHAT, ORTA, ENGEBELİ, RİSKLİ
HAREKET TİPİ	YÜRÜYÜŞ, BİSİKLET, TIRMANIŞ, AT, MOTORSİKLET
SÜRE	2-3 SAAT, GÜNLÜK, BİRKAÇ GÜNLÜK, HAFTALIK, AYLIK
YOLCULUK ŞEKLİ	BİREYSEL, GRUP ETKİNLİĞİ, ORGANİZE TUR

Rota kurgusunda, kültür rotalarının sürdürülebilir gelişmeye olumlu etkisi tüm planlama yöntemlerinde vurgulanmıştır. Kültür rotalarının ekonomik ve sosyal sürdürülebilirliği teşvik eden bir model olduğunun altı çizilmiştir. Kültür rotaları, yerel ve uluslararası ölçekte uygulanabilecek sürdürülebilir gelişme projelerini hazırlanmasında bir fırsat olarak değerlendirilmektedir.

Bu bölümde kültürel mirası korumada çağdaş bir yaklaşım olan kültür rotası örneklerine yer verilmiştir. İspanya'da yer alan Santiago de Compostela Hac Yolu (Şekil 2.4), ilk

kültürel rota olarak kabul edilmesi nedeniyle kültürel rotaların gelişimi açısından önem taşımaktadır. İnananların bu yolu tamamladığında günahlarının affedileceği düşüncesiyle çıktıkları bu yol, somut ve somut olmayan pek çok kültürel miras ögesi barındırmaktadır. 1987 yılında Avrupa Konseyi Kültürel Rotası olarak tescillenmesiyle sadece inananların değil bu deneyimi yaşamak isteyen herkes için imkan sağlamaktadır. Kültür rotalarının oluşturulup geliştirilmesinde farklı kuruluşlar görev alsa da bu konudaki etkili kuruluş olan CoE (Avrupa Konseyi / Council of Europe)'nin tanımladığı sertifikalı 45 kültür rotası bulunmaktadır. Sertifikalı rotalardan; Avrupa Yahudi Mirası Güzergahı, Zeytin Ağacı Rotaları, Avrupa Tarihi Termal Kentleri Rotası, Avrupa Seramik Rotası, Avrupa Endüstriyel Miras Rotası, Demir Perde Yolu ve Aeneas Rotası olmak üzere yedi tanesi ülkemizi de kapsamaktadır.



Şekil 2.4. Santiago de Compostela rotası (Ballono, 2021)

Ülkemizde kültür rotalarının tanınma süreci 1999 Likya Yolu projesiyle başlamıştır. Likya Yolu, Fenike'den Antalya'ya uzanan bir güzergah olup Antik Likya uygarlığının günümüze ulaşmış kentlerine ve tekil izlerine uğramaktadır. Ülkemizde kültürel rota çalışmaları Likya Yolu'nun ardında Aziz Paul Yolu, Kaçkar rotaları gibi çalışmalarla devam etmiştir (Karataş, 2015). 2012 yılında Kültür ve Turizm Vakfı'nın desteğiyle Kültür Rotaları Derneği kurulmuştur. Kültür Rotaları Derneği'nin çalışmalarıyla günümüzde işaretlenmiş ve tanımlı yirmi üç rotaya ulaşılmıştır (Şekil 2.5). Aşağıda listelenen yirmi üç rotadan Hz. İbrahim Yolu, Sultanlar Yolu ve Via Egnatia olmak üzere üç tanesi uluslararası rotalarla bağlantılıdır (Anonim, 2021d).



Şekil 2.5. Türkiye Kültür Rotaları Derneği tanımlı rotalar (Anonim, 2021d)

- Likya Yolu,
- Hitit Yolu,
- Karya Yolu,
- Frig Yolu,
- Aziz Paul Yolu,
- Hz. İbrahim Yolu,
- İstiklal Yolu,
- Kaçkar Dağları,
- Küre Dağları,
- Ağrı Dağı,
- Via Egnatia,
- Evliya Çelebi Rotası,
- Gastronomi Rotası,
- Sarıkamış Rotası,
- Yenice Ormanları,
- Sultanlar Yolu,
- İdyma Yolu,
- Fethiye Yürüyüş Parkurları,
- İki Deniz Arasında,
- Efes-Mimas Yolu,
- Hoşgörü Yolu,
- Troya Kültür Rotası,
- Sufi Yolu

Kültür ve Turizm Bakanlığı 2023 Turizm Stratejisi kapsamında yedi farklı tematik turizm koridoru belirlenmiş ve bu koridorların kültür rotalarıyla desteklenmesi öngörülmüştür. Geliştirilmesi hedeflenen tematik turizm koridorlarıyla ülkemizin sahip olduğu doğal ve kültürel mirasın sürdürülebilir korunması hedeflenmektedir. Rotaların sunmuş olduğu potansiyeller ve turizmin bir araç olarak kullanılmasıyla miras alanlarına gösterilecek hassasiyetin artırılması amaçlanmıştır. Belirlenen turizm koridoru temaları aşağıdaki gibidir;

- Zeytin koridoru,
- Kış koridoru,
- İnanç Turizmi Koridoru,
- İpek Yolu Turizm Koridoru,
- Batı Karadeniz Kıyı Koridoru,
- Yayla Koridoru,
- Trakya Kültür Koridoru (Anonim, 2007).

Uluslararası kültür rotalarından CoE tarafından sertifikalandırılmış Avrupa Yahudi Mirası Güzergahı, Art Nouveau Ağı ve Alvar Aalto Rotası örnekleri incelenmiştir. Ülkemizden kırsal peyzajda yer alan Troya Kültür Rotası ve kentsel peyzajda yer alan Kayseri Kültür Yolu örneklerine yer verilmiştir.

Avrupa Yahudi Mirası Güzergahı / European Route of Jewish Heritage (2004)

2004 yılında CoE tarafından sertifikalandırılmış Avrupa Yahudi Mirası Güzergahı, (Şekil 2.6) kültür mirası temalı bir rota oluşu, farklı ülkelerde odak noktalarının olması ve ülkemizde de bir odak noktasının yer alması nedeniyle örnekler arasında bulunmaktadır. Yahudi halkı Avrupa uygarlığının gelişmesinde önemli katkıda bulunmuştur. Oluşturulan kültür rotası sayesinde kültürler arası diyalog yoluyla kültürel çeşitliliğin oluşmasında Yahudi mirasının uluslararası mirasa yaptığı katkının anlaşılması ve bu hikayenin daha geniş bir kitleye sunulması hedeflenmiştir. Mahalleden şehre, bölgeden ülkeye farklı ölçekte odak noktalarının bulunduğu rota, uluslararası bir boyuta sahiptir. Rota arkeolojik alanlar, tarihi sinagoglar ve mezarlıklar, meydanlar, heykeller, anıtlar, müzeler ve kütüphanelerden oluşmaktadır (CoE, 2021a).



Şekil 2.6. Avrupa Yahudi Mirası Güzergahı (Anonim, 2021o)

Ortak tarih ve miras bağlamında insanları ve yerleri buluşturmayı amaçlayan rotanın bölgesel, ulusal ve tematik olmak üzere üç alt rotası bulunmaktadır. Bölgesel rotalardan ülkemizde Yahudi Mirası İzmir Güzergahı yer almaktadır. İzmir Orta Çağ İspanyası'nda var olan sinagogların mimari üsluplarına benzer sinagoglara ev sahipliği yapması nedeniyle güzergah için önemli bir lokasyondur. Kentte bulunan on iki adet sinagogdan hepsi benzer bir mimari dili yansıtmaktadır.

Art Nouveau Ağı / Réseau Arcoet Nouveau Network (2014)

Art Nouveau ağı, farklı ülkelerden odak noktalarına sahip olması ve mimari bir dönemi içeren eserlerin rotada yer alması nedeniyle örnekler arasında bulunmaktadır. 19. yüzyılın sonlarında ortaya çıkan çiçekler, bitkiler ve kavisli çizgilerden ilham alan Art Nouveau akımı, uluslararası sergiler, gezici sanatçılar, mektuplar ve dergiler aracılığıyla Avrupa'da hızla yayılmıştır. Art Nouveau hareketi, estetik kaygılar ve modernizm etkisiyle gelişmiştir. Endüstriyel teknolojilerin ve yeni malzemelerin olanaklarından yararlanılarak titiz işçilikle ürünler oluşturulmuştur. Birinci Dünya Savaşı sırasında etkisini yitiren Art Nouveau hareketi, 20. yüzyılın ikinci yarısından sonra tarihsel bağlamında takdir edilmeye ve korunması için çaba gösterilmeye başlanmıştır (CoE, 2021b).

Art Nouveau ağı, 1999 yılında Brüksel Bölgesi Tarihi Yerler ve Anıtlar Dairesi öncülüğünde Helsinki'den Barselona'ya ve Glasgow'dan Ljubljana'ya kadar zengin Art Nouveau mirasına sahip çeşitli Avrupa şehirlerinden büyük bir ekibin işbirliğiyle oluşturulmuştur. Art Nouveau ağı, Avrupa ve uluslararası "Art Nouveau" mirasının korunması ve tanıtılmasına yönelik çalışmalar gerçekleştiren, 2007 yılından itibaren Belçika yasalarına göre faaliyetlerini sürdüren kar amacı gütmeyen bir organizasyonun ürünüdür. Art Nouveau ağı, 2014 yılında CoE tarafından sertifika verilmeye uygun görülmüştür. Art Nouveau Ağı'nda, Art Nouveau mimarisine sahip on dokuz şehir yer almaktadır (Şekil 2.7). Art Nouveau Ağı, hem çocuk hem yetişkin ziyaretçilerine bu mimari hareketin zengin mirasının anlaşılmasını ve takdir edilmesini sağlamayı amaçlayan çok sayıda etkinlik, sergi ve materyal sunmaktadır (Anonim, 2021p).



Şekil 2.7. Art Nouveau Ağı (Anonim, 2021p)

Alvar Aalto Rotası / The Alvar Aalto Route (2021)

2021 yılında CoE tarafından sertifika verilmeye uygun görülen Alvar Aalto rotası en güncel sertifika sahibi olan rotalardan biri olması, farklı ülkelerde buluna tek bir mimarın ürünlerinden oluşması ve odak noktasını mimari eserlerin oluşturması nedeniyle kültür rotası örneklerinden biri olarak incelenmiştir.

Alvar Aalto, 1898-1976 yılları arasında yaşamış modern mimarlık ve tasarımın öncülerinden Finlandiyalı bir mimardır. 60 yıllık mimari hayatına Finlandiya, Danimarka, İsveç, Estonya, Almanya, Fransa, İtalya, İsviçre, İzlanda ve Amerika Birleşik Devletleri'nde yer alan 200'den fazla mimari eser sığdırmıştır. Aalto'nun konut, kamusal alan ve ürün tasarımı olmak üzere farklı ölçeklerdeki tasarımları uluslararası düzeyde yankı bulmuştur. Günlük yaşam kalitesini artırmayı ve herkes için tasarımı hedefleyen konut tasarım çözümleriyle Aalto'nun mimari bakış açısı modern yaşamı sembolü haline gelmiştir. Şehir planları, kütüphaneler, tiyatrolar, kültür merkezleri ve eğitim binaları gibi kamusal mekanlar tasarlamıştır. Mimari eserlerin yanı sıra tasarladığı aydınlatma elemanları ve mobilyalarla günümüz tasarımcıları için ilham kaynağı olmayı sürdürmektedir.

Yaklaşık 11000 kilometreden oluşan Alvar Aalto rotası, Finlandiya, Danimarka, Estonya, Almanya ve Fransa olmak üzere beş ülkede yer alan ünlü mimarın elliden fazla mimari eserini bir araya getirmektedir (Şekil 2.8). Alvar Aalto rotası, ünlü mimarın simge yapılarını deneyimlemenin yanında ziyaretçilerine odak noktasının yer aldığı lokasyondaki önemli merkezler, yeme içme alanları ve yerel hizmetlerden faydalanma imkanı sağlamaktadır. Bu doğrultuda o lokasyonun kültürel kimliğinin ziyaretçiler tarafından anlaşılması hedeflenmiştir.



Şekil 2.8. Alvar Aalto Rotası (CoE, 2021c)

Troya Kültür Rotası (2018)

Gelecek Turizmde projesi kapsamında desteklenen ve Türkiye Kültür Rotaları Derneği tanımlı rotaları arasında yer alan Troya Kültür Rotası, tarihteki adıyla Troas günümüzdeki adıyla Çanakkale kentinde yer almaktadır. Çanakkale Troya Savaşları, Helen, Lidya, Pers, Büyük İskender, Roma, Bizans ve Osmanlı İmparatorluğu'na dair izler barındırması nedeniyle tarihsel açıdan öneme sahip bir kenttir. Troya Kültür Rotası, Troya Antik Kent'inden başlayıp Assos'ta sonlanmaktadır. Şekil 2.9'da kırmızı renkle işaretlenmiş kültür rotasının uzunluğu yüz yirmi kilometredir. Bölgenin tarihi, doğal ve kültürel mirasını görünür kılmayı amaçlayan rota, yirmi bir yerleşim yeri, on altı arkeolojik alan ve yedi tarihsel alan içermektedir (Anonim, 2018a) .



Şekil 2.9. Troya Kültür Rotası (Anonim, 2018a)

Kayseri Kültür Yolu

Kayseri Kültür Yolu, Kayseri Büyükşehir Belediyesi tarafından kentin sahip olduğu mimari ve kültürel mirasın kent halkına ve kenti ziyaret eden turistlere sunumu için hazırlanmıştır. Roma İmparatorluğu'ndan Türkiye Cumhuriyeti'ne beş farklı medeniyete ev sahipliği yapmış Kayseri, sahip olduğu mirasın rota aracılığıyla sürdürülebilir olmasını hedeflemektedir. Selçuklu Dönemi'ne ait Gevher Nesibe Medresesi'nden başlayan rota, 40 odak noktası barındırmaktadır. Rotada yer alan her odak noktası için bilgi panoları tasarlanmış olup hem odak noktası hem de rota hakkında gerekli bilgi aktarımı sağlanarak rotanın sürekliliği hedeflenmiştir (Anonim, 2014).

Kayseri Kültür Yolu, kültür yolu turu adında bir ana rota; müze turu, çarşı turu, tercihli tur olmak üzere üç alternatif rota içermektedir (Şekil 2.10). Harita üzerinde ana ve alternatif rotalar farklı renklerle ifade edilmiştir. Yapılar fonksiyonlarına göre farklı sembollerle işaretlenerek rotanın açıklayıcı olması sağlanmıştır.



Şekil 2.10. Kayseri Kültür Yolu haritası (Anonim, 2014)

2.4. Kültürel Miras Olarak Endüstri Yapıları

Dilimizde, Latince kökenli olup Fransızca'dan gelen 'endüstri ve Arapça' dan gelen 'sanayi' eş anlamlı olarak karşılık bulmaktadır. Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü'nde yer alan tanıma göre "Sanayi: Hammaddeleri yapılı bir hale sokmak için uygulanan eylemlerin ve bu eylemleri uygulamak için kullanılan araçların topu, endüstri"dir (Hasol, 2010). Ancak yapılan tanımda fiziksel boyuta vurgu yapılarak endüstrinin sosyal, zamansal ve mekânsal boyutlarının varlığına değinilmemiştir.

Doğayı değiştirici bir eylem olan endüstri, üretimin varlığıyla anlam kazanmaktadır. Bu bağlamda üretim, insan emeğinin kullanılarak insanın ve toplumun varlığını sürdürmesi ve gelişmeye devam edebilmesi için gerekli ürünleri ve araçları meydana getirmeyi sağlamaktadır (Batur ve Batur, 1970). İnsanlar üretme etkinliğine, tarih öncesi çağlardan başlayarak günümüzde devam etmektedir ve gelecekte de devam edecektir. Tarihin ilk çağlarında ilkel dönemde üretim taştan yapılma aletler; avcı topluluklarda hayvancılık aletleri; tarım topluluklarında tarıma yönelik aletlerin bulunması ve geliştirilmesiyle gerçekleşmiştir. Zanaatların ortaya çıkmasıyla tek bir ürüne göre özellik kazanmış aletler üretilmiştir. 18. yüzyıla gelindiğinde aletler döneminden makineler dönemine geçilerek endüstrinin bugünkü anlam ve kapsamı ortaya çıkmıştır.

Tarım toplumunun teknolojik gelişmeler doğrultusunda sanayi toplumuna evrilme süreci başlamıştır. Üretim tekniğinin niteliksel değişimini ifade eden ve insanlık tarihinde ekonomik, teknolojik ve sosyolojik yapılarda kırılma noktalarının yaşandığı değişikliklere neden olan Endüstri Devrimi 18. yüzyılın sonunda İngiltere'de ortaya çıkmıştır. Siyasal devrimlerden farklı yapıdaki Endüstri Devrimi için net bir ortaya çıkış tarihi verilememektedir. Endüstri Devrimi (Industial Revolution) terimini ilk kez İngiliz ekonomist Arnold Toynbee kullanmıştır (Hançerlioğlu, 1981).

Endüstri Devrimi, 18. yüzyıla gelindiğinde hızlı ve aniden gerçekleşen bir devrim olmamıştır. 15.ve 16. yüzyıllarda 'yeniden doğuş anlamına gelen' Rönesans tüm Avrupa'yı etkisi altına alarak aklın ön planda olduğu düşünsel bir devrim yaratmıştır. Rönesans, endüstri devriminin fikirsel altyapısını ve ekonomik zemini oluşturmuştur.

16. ve 18. yüzyıllar arasında Avrupa nüfusundaki artışlar, gerçekleştirilen coğrafi keşifler ve keşiflerin ekonomik sonuçlarıyla devrimin hazırlık evreleri devam etmiştir (Tanilli, 2000). İngiltere'nin feodal toplumdan ticari topluma geçişteki başarısı, Avrupa ülkelerin göre daha zengin oluşu, mühendislik alanındaki çalışmalara destek vermesi, zengin kömür ve demir maden yataklarına sahip olması gibi nedenler endüstri devriminin İngiltere'de başlamasının nedenlerinden sayılabilir (Tülücü, 2007).

19. yüzyılda buhar makinelerinin icadı, demir devrini başlamasını sağlamıştır. Demirin kullanımıyla demiryolları gelişerek ulaşım ve taşımada kolaylık sağlanmıştır. Bu gelişmeleri takiben elektrik enerjisinin icadıyla yeni keşiflerin önü açılmıştır (Köksal, 2005).

Endüstri faaliyetlerinin gelişmesi olarak tanımlanan endüstrileşme kavramı, üretim biçimi ve teknolojilerini içermenin yanı sıra kendiyle birlikte gelişen ekonomik faaliyetler ve nüfus gibi dinamikleri etkileyen ve değiştiren süreci bir bütün olarak kapsamaktadır. Endüstri devrimiyle başlayan hızlı teknolojik gelişmeler sayesinde, üretimin tarıma bağlı olduğu toplumlar hızla endüstri toplumuna evrilmiştir. Endüstrileşmeyle birlikte zanaat atölyeleri fabrikalara, zanaatkarlar proletaryaya, insanlar üreticilere, kırlar maden çöplüklerine dönüşmüştür (Ragon, 2010).

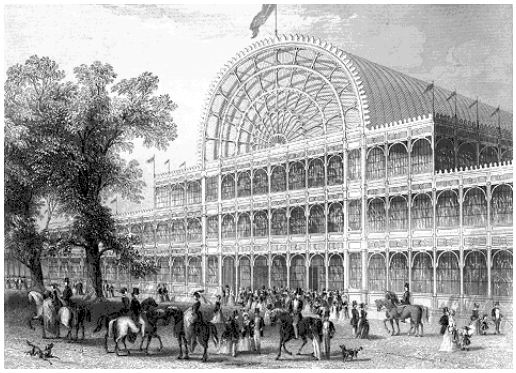
Endüstri devriminin yarattığı değişimlerin kentler üzerinde etkisini kentin yerleşiminde, biçimlenişinde, sokak düzeninde, yaşama ve çalışma bölgelerinin dağılımında, bina tipolojilerinde görmek mümkündür (Kıraç, 2001). 19. yüzyılın başında Manchester, Birmingham, Liverpool ve Glasgow başlıca endüstri kentlerini olarak sayılmaktaydı. İlk planlı endüstri kenti, 1852 yılında Titus Salt tarafından yapımına başlanmış İngiltere, Bradford dışındaki Saltaire tekstil fabrikası kentidir (Roth, 2000) (Şekil 2.11). Tasarlanan endüstri kentinde üretim alanlarıyla ulaşım tesisleri, eğitim alanları, yönetim birimleri, konaklama alanları ve ibadet alanları bir bütün olarak ele alınmıştır.



Şekil 2.11. Saltaire tekstil kenti vaziyet planı (Barlow, 2020)

Endüstri Devrimi'yle geliştirilen çelik, beton ve cam gibi yeni malzemeler ve strüktürel sistemler sayesinde yeni ve hızlı üretim biçimlerinin ihtiyaçlarına cevap verebilecek geniş açıklıklı ve esnek üretim mekanları ortaya çıkmıştır. Yeni üretim biçimlerinin ortaya çıkmasıyla üretimlerin gerçekleştirileceği yapı ihtiyaçlarının giderilmesine yönelik çağdaş strüktürel sistemler geliştirilmiştir. Üretimlerin gerçekleştirildiği makinelerin boyutlarındaki büyüklük geniş mekan kullanımını zorunluluk haline getirmiştir.

İlk dünya fuarı binası olarak 1851 yılında Joseph Paxton tarafından tasarlanan Londra'da Hyde Park içine açılan büyük sanayi sergisi Kristal Saray (Crystal Palace) (Şekil 2.12), dökme-demir ve cam gibi yeni malzemelerin kullanılması, gelenekselden farklı sökülüp takılabilen strüktürel çözümler önermesi bağlamında endüstri kentlerinin ve endüstri yapılarının mekânsal özelliklerinin okunabildiği bir prototip oluşturmuştur. Kristal Saray'dan edinilen bilgiler ışığında daha önceleri ahşap makaslarla büyük açıklıkların geçildiği tren istasyonları gibi yapıların strüktürel sistemlerinde dökme-demir kullanılmaya başlanmıştır (Roth, 2000).



Şekil 2.12. Kristal Saray (Anonim, 1851a)

20. yüzyılın ilk çeyreğine gelindiğinde mimarların tercihi çağdaş malzeme içeren metal strüktürlerle geleneksel malzeme ve formları bir arada kullanmaktan yana olmuştur. 1908-1910 yılları arasında Peter Behrens tarafından inşa edilen AEG (Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft) Türbin Fabrikası (Şekil 2.13), geleneksel Alman çiftliklerinde olan çatı formunun kullanılışı, üçlü cephe bölüntüsüne sahip olma gibi klasik unsurlar içerirken; cam yan cepheleri ve cepheden okunabilen metal strüktür sistemiyle modernizme geçişin bir örneği sayılarak endüstri mimarlığına yeni soluk getirmiştir (Eyüce, 1999).



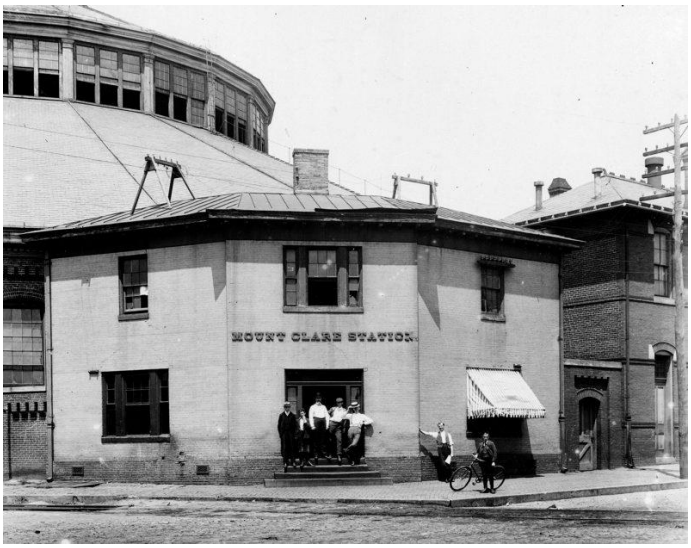
Şekil 2.13. AEG Türbin Fabrikası (Antony, 2008)

Endüstri Devrimi'nin yaratmış olduğu yeni dünyadaki çok yönlü yeniliklerden biri de ulaşım alanında gerçekleşmiştir. Endüstri Devrimi öncesi ulaşım için kullanılan kara ve deniz yolları, buhar gücünün kullanılmasıyla yerini demiryollarına bırakmaya başlamıştır. Demiryolları buhar gücünü yaratmada enerji kaynağı olan kömürün taşınması ihtiyacından doğmuştur. Demiryolu hatları ve lokomotifleri endüstrileşmenin hem aracı hem sembolü olmuştur.

Teknolojik gelişmeler eşliğinde geleneksel malzemelerin yerine çağdaş malzemelerden demirin kullanılmasıyla inşa edilen istasyon yapıları karşımıza çıkmaktadır. Modern anlamda ilk demiryolu 1930 yılında Avrupa'da İngiltere'de Liverpool ve Manchester, Amerika'da ise Baltimore ve Ohio kentleri arasında inşa edilmiştir. Bu doğrultuda dünyadaki ilk tren istasyonu Liverpool'da yer alan Crown Street İstansyonu'dur (Şekil 2.14). Baltimore ise Mount Clare istasyonu ise Amerika'nın ilk istasyon yapısıdır (Şekil 2.15). Crown Street istasyonu bir süre sonra yıkılsa da Mount Clare istasyon yapısı günümüze dek korunabilmiştir (Durak, 2012).



Şekil 2.14. Crown Street İstasyonu (Anonim, 1830)



Şekil 2.15. Mount Clare İstasyonu (Anonim, 1851b)

20. yüzyılın ikinci yarısında buharlı makinelerin kullanılmasına dayanan üretim teknolojilerinde yeniden bir değişim süreci yaşanmıştır. Gelişen teknolojiyle üretim yöntemlerinin değişmesi, hammadde teminindeki sıkıntılar, uzak doğu ülkelerinde ucuz ürün ve işgücü sağlanması gibi nedenlerle mevcut endüstri yapıları ve alanları işlevlerinin yitirmeye başlamıştır. Terk edilen endüstri yapı ve alanları yok olma tehlikesiyle karşı karşıya kalmıştır. Kentin endüstri tarihinin tanığı olan ve pek çok açıdan kent belleğinde önemli yere sahip olan endüstri yapı ve alanlarının korunması gerekliliği fikriyle "endüstri mirası" kavramı ortaya çıkmıştır. İşlevini yitiren endüstri yapılarının korunmasına yönelik çalışmalar Endüstri Devrimi'nin ortaya çıktığı yer olan İngiltere'de başlamıştır.

1940 yılında atıl durumdaki Talyllyn Tren İstasyonu'nun korunmasına yönelik bir halk dayanışması ortaya çıkmıştır. İstasyonun korunması, bakımı ve ziyaretçilere tanıtılması amacıyla gönüllüler bir araya gelerek girişimde bulunmuştur. Endüstri Devrimi'nin önemli isimlerinin biyografi yazarlığını yapmış olan L.T.C Rolt tarafından yürütülen hareket endüstri yapı ve alanlarıyla ilgili ilk koruma yaklaşımı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Endüstri arkeolojisi terimi ilk kez 1955 yılında filolog Michael Rix tarafından kullanılmıştır. Rix, endüstri arkeolojisini endüstri devriminin kalıntılarının ortaya çıkarılması olarak tanımlamıştır. Endüstri arkeolojisinin tanımlanmasının ardından 1959 yılında İngiltere'de Endüstri Arkeolojisi Araştırma Komitesi (Council for British Archeology - CBA) kurulmuştur. Endüstri Arkeolojisi Araştırma Komitesi, endüstri arkeolojisiyle ilgili belgeleme ve ulusal envanter oluşturma çalışmalarını gerçekleştirmektedir. Envanter çalışmalarının yanı sıra endüstri arkeolojisine gerekli önemin verilmesine yönelik yayın çalışmaları yapılmıştır. 1964 yılında Kenneth Hudson editörlüğünde Endüstri Arkeolojisi Dergisi (Journal of Industrial Archeology) bu alandaki ilk dergi olup endüstri eserlerinin incelenmesinin önemini vurgulayan makalelerin yayınlamasını sağlamıştır.

1973 yılında Endüstriyel Arkeoloji Derneği (Association for Industrial Archaeology)'nin L.T.C Rolt başkanlığında kurulmasıyla endüstri arkeolojisinin korunması kurumsallaşmıştır. Aynı yıl İngiltere'nin Bath kentinde Birinci Uluslararası Endüstri Anıtlarını Koruma Kongresi (First International Congress on the Conservation of Industrial Monuments- FICCIM) gerçekleştirilmiştir. Kongre, endüstri yapılarının korunması konusunun uluslararası düzeyde tartışılmasını sağlamıştır. 1975 yılında İkinci Uluslararası Endüstri Anıtlarını Koruma Konferansı (Second International Conference on the Conservation of Industrial Monuments-SICCIM) Almanya'nın endüstri geçmişi açısından önemli kentlerinden Bochum'da düzenlenmiştir. Konferans sayesinde endüstri yapılarının korunması konusunun uluslararası düzeyde tartışılmasının sürekliliğini sağlanmıştır. 1978 yılında İsveç'in Stockholm kentinde gerçekleşen Uluslararası Endüstri Mirası Komitesi (The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage -TICCIH)'nde endüstri mirası ifadesi kullanılmaya başlanmıştır. Gerçekleştirilen toplantıda endüstri mirasının kapsamı; "Endüstri tarihinden anladıklarımızın değerlendirilmesi, endüstri eserlerinin yeniden kullanılması, endüstri ürünlerinin müzelerde sergilenmesi, korunan demiryollarının işletilmesi, endsütri yapılarının korunması için uygun modellerin üretilmesi, teknoloji tarihi ve ekonomi tarihi çalışmaları" olarak tanımlanmıştır (Nisser, 1981). 1978 yılından itibaren TICCIH, belirli yıllarda endüstri mirası temalı toplantılar düzenlemektedir.

UNESCO, endüstri mirasıyla ilgili ilk çalışmasını 1986 yılında Ironbridge Gorge Köprüsü'nü dünya miras listesine dahil ederek yapmıştır. 1999 yılında kurulan Avrupa Endüstri Mirası Rotası (The European Route of Industrial Heritage - ERIH)'yla Avrupa'daki endüstri mirasının tanıtımına yönelik ilk adım atılmıştır. 2002 yılında TICCIH ve DOCOMOMO'nun yetkililerinin de katılımıyla düzenlenen ICOMOS Türkiye Sempozyumu'nda 20. yüzyıl endüstri mirasının korunması uluslararası düzeyde tartışılmıştır. 2003 yılında TICCIH tarafından Rusya'nın Nizghy Tagil kentinde gerçekleştirilen toplantı sonucunda yayınlanan Nizghy Tagil Tüzüğü (The Nizghy Tagil Charter for the Industrial Heritage)'nde endüstri mirasıyla ilgili uluslararası standartlar belirlenmiştir. Belirlenen standartlar endüstri mirası konulu çalışmalarda günümüzde de geçerliliğini korumaktadır. ICOMOS 2006 yılındaki temasını "üretim mirası / heritage of production" olarak belirleyerek endüstri mirasına dikkat çekmiştir.

2011 yılında Paris'te ICOMOS ve TICCIH ortaklığıyla belirlenen "Dublin İlkeleri"yle endüstri alanlarının taşınır taşınmaz varlıklar içermesi, bulundukları yerleşim alanındaki yaşam biçimini etkilemeleri, somut izlerle birlikte kent belleğinde soyut izler barındırması gibi niteliklerine değinilmiştir. Avrupa Endüstriyel ve Teknik Miras Dernekleri Federasyonu (European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage / E-FAITH), 2015 yılını endüstriyel miras yılı ilan ederek endüstriyel mirasın korunmasına yönelik uzman ve gönüllülerin bir araya gelerek deneyim ve bilgilerini paylaşabilecekleri bir ortam sağlamıştır. Çizelge 2.8'de endüstri yapılarının endüstri mirası olarak ele alınma süreci verilmiştir.

Çizelge 2.8. Endüstri arkeolojisi ve endüstri mirası terimlerinin tarihsel süreci (Trinden, 1981; Nevell, 2006; Falconer, 2006; Köksal, 2005; Anonim, 2011 ve European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage [E-FAITH], 2021)

TARİH	KİŞİ/ YER	OLAY	ÖNEMİ
1940	L.T.C. Rolt / İngiltere	Endüstri yapı ve alanları için ilk koruma yaklaşımı	Talyllyn Tren İstasyonu'nun korunmasına yönelik halk dayanışması
1955	Michael Rix / İngiltere	Endüstri arkeolojisi teriminin ilk kullanımı	Endüstri arkeolojisinin tanımının yapılması
1959	İngiltere	Endüstri arkeolojisi araştırma komitesinin kurulması/*CBA*	Endüstri arkeolojisi alanında kurulan ilk komite
1964	Kenneth Hudson/ İngiltere	Endüstri Arkeolojisi Dergisi	Endüstri arkeolojisi ilgili ilk dergi
1973	L.T.C. Rolt /İngiltere	Endüstriyel Arkeoloji Derneği'nin kurulması	Endüstri arkeolojisinin korunmasının kurumsallaşması
1973	Bath/ İngiltere	Birinci Uluslararası Endüstri Anıtlarını Koruma Kongresi/ *FICCIM*	İlk uluslararası kongre
1975	Bochum /Almanya	İkinci Uluslararası Endüstri Anıtlarını Koruma Konferansı / *SICCIM*	Uluslararası düzeydeki ikinci konferans
1978	Stokholm/İsveç	Uluslararası Endüstri Mirası Komitesi / *TICCIH*	Endüstri mirası kavramının kullanılması
1986	İngiltere	UNESCO- Ironbridge Gorge Köprüsü'nün dünya miras listesine girmesi	Dünya miras listesine giren ilk endüstri miras eseri

Çizelge 2.8. Endüstri arkeolojisi ve endüstri mirası terimlerinin tarihsel süreci (Trinden, 1981; Nevell, 2006; Falconer, 2006; Köksal, 2005; Anonim, 2011 ve European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage [E-FAITH], 2021) (Devam)

TARİH	KİŞİ/ YER	OLAY	ÖNEMİ
1999	Avrupa	Avrupa Endüstri Mirası Rotası/ *ERIH*	Avrupa'daki endüstri mirasının tanıtılması
2002	Türkiye	ICOMOS Türkiye Sempozyumu	20.yy endüstri mirasının korunması
2003	Nizghy Tagil /Rusya	Nizghy Tagil Tüzüğü	Endüstri mirasıyla ilgili uluslararası standartların belirlenmesi
2006	-	ICOMOS-Üretim mirası teması	Endüstri mirasına dikkat çekilmesi
2011	Paris	Dublin İlkeleri	Endüstri mirasının somut ve soyut boyutlarının ele alınması
2015	-	Avrupa Endüstriyel ve Teknik Miras Dernekleri Federasyonu / *E-FAITH*	Endüstriyel miras yılı

Endüstri arkeolojisi ve endüstri mirası kavramları sıklıkla birbirinin yerine kullanılabilen kavramlar olup 2003 yılında TICCIH tarafından yayınlanan Nizghy Tagil Tüzüğü'nde aşağıdaki gibi tanımlanmıştır (Anonim, 2003).

> *Endüstri arkeolojisi, endüstriyel süreç için ya da endüstriyel süreç tarafından üretilen belgelerin, eserlerin, stratigrafi ile yapıların, insan yerleşimlerinin, doğal ve kentsel peyzajların maddi ve maddi olmayan tüm kanıtlarını inceleyen disiplinler arası bir yöntemdir. Endüstrinin geçmişi ile bugününün daha iyi anlaşılması için en uygun araştırma yollarından yararlanır.*

> *Endüstri mirası, endüstri kültürünün tarihsel, teknolojik, sosyal, mimari veya bilimsel değere sahip kalıntılarından oluşmaktadır. Bu kalıntılar; binalar ve makineler, atölyeler, imalathaneler ve fabrikalar, madenler ile işleme ve arıtma sahaları, ambarlar ve depolar, enerji üretilen, iletilen ve kullanılan yerler, ulaştırma ve tüm altyapısı, ayrıca sanayiyle ilgili barınma, ibadet etme veya öğretim gibi sosyal faaliyetler için kullanılan yerleri içermektedir.*

Yukarıda yer alan tanımlar doğrultusunda tez çalışmasının bağlamına uygunluğu nedeniyle "endüstri mirası" terimi kullanılacaktır. Endüstri yapılarının, endüstri mirası olarak adlandırılması 1978 yılında düzenlenen TICCIH-Uluslararası Endüstri Mirası Komitesi'nde gerçekleşmiştir. Korunması gereken eserler adlandırılırken "monument/anıt"ın yanı sıra "heritage/miras" terimi de kullanılmıştır (Nisser, 1981). TICCIH, endüstri mirasıyla ilgili kurulan ilk komite olması nedeniyle oldukça önemlidir. Endüstriyel arkeoloji ve endüstri mirasının korunması, araştırılması, geliştirilmesi ve yorumlanmasında uluslararası işbirliğini teşvik eden komite kuruluşundan itibaren üç yılda bir toplantılar düzenlemiştir. Endüstri mirasının önemine uluslararası düzeyde dikkat çekmek adına belirlenen temayla ilgili yılda dört kez bülten çıkarmaktadır.

Endüstri mirası alanında farkındalığın artması için TICCIH dışında uluslararası düzeyde çalışmalar gerçekleştiren farklı kurum, kuruluşlar ve sivil toplum örgütleri bulunmaktadır. Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi (ICOMOS), Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (UNESCO), Modern Hareketin Binalarının, Sitelerinin ve Semtlerinin Uluslararası Belgelenmesi ve Korunması Komitesi (DOCOMOMO), Avrupa Endüstri Mirası Rotası (ERIH) ve Avrupa Endüstriyel ve Teknik Miras Dernekleri Federasyonu (E-FAITH) kuruluşlar arasındaki en önemlileridir.

Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi (ICOMOS), 1965 yılında Varşova'da kurulmuştur. Konseyin kuruluş amacı, uluslararası anıtlar ve sitlerin korunması için yöntemler geliştirmek, koruma alanında uluslararası sözleşmeler hazırlayıp uygulanmasını sağlamak, eğitim programları düzenlemek, yapılacak araştırmaları desteklenmek ve yönlendirmektir. Kuruluşundan itibaren kültürel mirasın korunmasıyla ilgili çalışmalar yürüten ICOMOS, 2006 yılındaki temasını "üretim mirası/ heritage of production" olarak belirlemesiyle endüstri mirasına dikkat çekmiştir. Bu tarihten günümüze dek uzanan süreçte gerek tekil gerekse farklı kurumlarla yaptığı işbirlikleriyle endüstri mirasının korunması ve bu bilincin yaygınlaşmasına yönelik çalışmalarına devam etmektedir (ICOMOS, 2018).

Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (UNESCO, dünya mirası listesine 1986 yılında İngiltere'de yer alan Ironbridge Gorge Köprüsü'nü dahil etmesiyle endüstri mirasıyla ilgili çalışmalarına başlamıştır. Uluslararası düzeyde endüstri mirasının belgelenmesi, mirasın değerlendirme kriterlerinin belirlenmesi, endüstri mirasının korunması ve tanıtılmasına yönelik çalışmalar yürütmektedir.

Modern Hareketin Binalarının, Sitelerinin ve Semtlerinin Uluslararası Belgelenmesi ve Korunması Komitesi (DOCOMOMO), 1990 yılında kurulmuş bir girişimdir. Mimari mirasın modern dönem aralığındaki ürünlerini ele almaktadır. Çalışmalarını tekil yapı ya da kentsel ölçekte sürdüren, modern mimari dönem miras eserlerinin korunmasını ve belgelenmesini sağlayan DOCOMOMO'nun kapsamına endüstri miras eserleri de dahildir. 2002 yılından itibaren uluslararası girişimin içinde yer alan Türkiye, DOCOMOMO_tr adıyla çalışmalarını sürdürmektedir (International Committee for Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighborhoods of the Modern Movement [DOCOMOMO], 2021).

Avrupa Endüstri Mirası Rotası (ERIH), 1999 yılından itibaren endüstri miras eserlerinin belirlenerek turistik ilgi yaratımı odağıyla sürdürülebilir kentsel gelişmeyi sağlamak amacıyla eserler arasında bir endüstri mirası rotası oluşturmaktır. ERIH' le ilgili detaylara "2.5. Bir Kültür Rotası Teması olarak Endüstri Mirası Rotası ve Örnekleri" bölümünde değinilecektir.

Avrupa Endüstriyel ve Teknik Miras Dernekleri Federasyonu (E-FAITH), Avrupa'daki endüstri mirası alanında çalışma yapan gönüller ve gönüllü dernekleri arasındaki işbirliğini teşvik eden kar amacı gütmeyen bir platformdur. Gönüllüler ve dernekler arasında bilgi ve deneyim alışverişinin yapılabileceği bir ortam sağlamaktadır. Aynı zamanda endüstri mirasının kayıt altına alınması, korunması, geliştirilmesi ve yönetilmesiyle ilgili çalışmalar gerçekleştirmektedir (E-FAITH, 2021).

Endüstri yapı ve alanlarının miras kapsamında ele alınabilmesi için kurum ve kuruluşlar ile kültürel miras ve endüstri mirası konusunda çalışmalar yapan teorisyenler çeşitli değerler ve kriterler belirlemişlerdir. Kültürel miras konusunda çalışmalar

gerçekleştiren kuramcıların ve UNESCO'nun belirlediği kültürel miras kriterleri, kültürel miras kapsamında değerlendirilen endüstri miras eserleri için de geçerlidir. Bu kriterlerin yanı sıra endüstri mirası konusunda söz sahibi olan önemli organizasyonlar ve alanda çalışmalar gerçekleştiren teorisyenlerin belirlediği farklı değerler bulunmaktadır.

Endüstri mirası konusunda önemli çalışmalar gerçekleştiren organizasyonlardan biri olan TICCIH, 2003 yılında yayınladığı Nizhny Tagil Tüzüğü'nde endüstri mirasının sahip olması gereken değerleri beş başlık altında sınıflandırmıştır. Bu değerler:

- Tarihsel değer: Endüstri mirasının tarihsel süreçlere şahitlik etmesi,
- Sosyal değer: Toplumların kimlik özelliklerini taşıyarak yaşam biçimlerini yansıtması,
- Teknik ve bilimsel değer: İnşa teknikleri, üretim ve mühendislik alanların öneme sahip olmak,
- Estetik değer: Mimari, tasarım ve planlama açısından önemli niteliklerinin olması,
- Nadirlik ve dönem değeri: Endüstri mirasının öncü, nadir ve erken dönem özelliklerine sahip olmasıdır (Anonim, 2003).

Endüstri mirasının korunması ve tanıtılmasına yönelik çalışmalar yürüten ERIH, bir endüstri miras eserinin Avrupa Endüstri Mirası Rotası'na kabul edilmesi için aşağıdaki değerlendirme kriterlerini belirlemiştir;

- Özgün ve ilgi çekici özelliklere sahip olması,
- Avrupa endüstri tarihi için sembolik değer taşıması,
- Tarihi değeri yüksek olması,
- Gelişimlere açık olmak ve turizm potansiyeline sahip olması,
- Endüstri eserinin ve çevresinin çeşitli aktivitelerle ziyaretçilerin ilgisini çekebilecek kullanım imkanı sağlaması,
- Karayolu, denizyolu, bisiklet gibi toplu ulaşım ile araba, tur otobüsü için özel ulaşım bağlantılarının sağlandığı bir konumda olmaktır (European Route of Industrial Heritage [ERIH], 2021c).

Endüstri mirası konusunda faaliyet yürüten kurum, kuruluş ve organizasyonların yanı sıra alanda çalışmalar gerçekleştiren uzman kişilerin endüstri mirasının değerlendirilmesine yönelik belirlemiş oldukları çeşitli ölçütler bulunmaktadır. Ülkemizde endüstri mirasının korunması ve belgelenmesi amacıyla çalışmaları bulunan Gül Köksal, İstanbul endüstri mirasının niteliğinin değerlendirilmesine yönelik bir model geliştirmiştir. Köksal (2005)'ın belirlemiş olduğu kriterler Dünya Mirası Listesi değerlendirme sistemi üzerinden endüstri mirası için geliştirilmiştir. Modelde yer alan değerlendirme kriterleri;

- Tarihi önem: Endüstri mirasının geçmişi ve ait olduğu dönemle ilgili bilgi sunması,
- İşlevsel önem: Endüstri mirasının fonksiyonunun önemi ve ekonomiye etkisi,
- Kültürel önem: Endüstri mirasının ait olduğu yerin kültürel gelişiminde aktif rol oynaması,
- Simgesel önem: Sosyolojik, duygusal ve politik açıdan öneme sahip olması,
- Mimari ve sanatsal önem: Endüstri mirasını mimari özellikleri ve sanatsal öneme sahip olması,
- Enderlik değeri: Benzerinin olmaması,
- Kullanım sürekliliği: Uzun süre işlevini devam ettirmesi,
- Endüstri arkeolojisi açısından önem: Yapım tekniği, üretim sistemi ve teknolojisiyle endüstri tarihi açısından önem taşıması,
- Özgünlük değeri: Özgün niteliklerini koruması,
    - Tasarımda özgünlük: Özgün tasarımını koruması,
    - Malzemede özgünlük: Özgün malzemesini koruması,
    - Yapım tekniğinde özgünlük: Özgün konumda yer alması,
    - Donanım ve iç özellikler: İçerdiği özgün donanım ve niteliklerini koruması,
- Çevresel önem:
    - Bölgesel: Yer aldığı bölge için önemi,
    - Kentsel: Bulunduğu kent için önemi,
    - Ulusal: Türkiye için önemi,
    - Uluslararası: Türkiye dışında başka ülkeler için önemi olarak sıralanmaktadır.

Dünyadaki endüstri mirasıyla ilgili en yetkin organizasyonlardan olan TICCIH, Avrupa'da endüstri mirasının tanıtılmasına yönelik faaliyetler yürüten ERIH ve ülkemizden endüstri mirası alanında uzman kişi olarak Köksal (2005)'in belirlemiş olduğu endüstri mirasının sahip olması gereken değerler Çizelge 2.9'da verilmiştir.

Çizelge 2.9. Endüstri miras eserlerinin sahip olması gereken değerler

	KURUM VE KİŞİLER	DEĞERLER
ENDÜSTRİ MİRASI DEĞERLENDİRME KRİTERLERİ	**Nizhny Tagil Tüzüğü (TICCIH, 2003) Kriterleri**	TARİHSEL DEĞER
		SOSYAL DEĞER
		TEKNİK VE BİLİMSEL DEĞER
		ESTETİK DEĞER
		NADİRLİK VE DÖNEM DEĞERİ
	Avrupa Endüstri Mirası Rotası (ERIH) Kriterleri	ÇEKİCİLİK VE ÖZGÜNLÜK DEĞERİ
		SEMBOLİK DEĞER
		TARİHİ DEĞER
		TURİZM POTANSİYELİ
		YENİ PERSPEKTİFLER SUNMA OLANAĞI
		TOPLU ve ÖZEL ULAŞIM BAĞLANTISI
	İstanbul Endüstri Mirası Değerlendirme Kriterleri (Köksal, 2005)	TARİHİ ÖNEM
		İŞLEVSEL ÖNEM
		KÜLTÜREL ÖNEM
		SİMGESEL ÖNEM
		MİMARİ-SANATSAL ÖNEM
		ENDERLİK DEĞERİ
		KULLANIM SÜREKLİLİĞİ
		ENDÜSTRİ ARKEOLOJİSİ ÖNEMİ
		ÖZGÜNLÜK DEĞERİ • Tasarımda Özgünlük • Malzemede Özgünlük • Yapım Tekniğinde Özgünlük • Konumdaki Özgünlük • Donanım ve özellikler
		ÇEVRESEL ÖNEM • Bölgesel • Kentsel • Ulusal • Uluslararası

2.5. Bir Kültür Rotası Teması Olarak Endüstri Mirası Rotası ve Örnekleri

Kültür rotalarının bir alt teması kapsamında karşımıza çıkan endüstri miras rotası; tarım-gıda üretimi, ulaşım, enerji üretimi, kağıt-tekstil üretimi, madencilik alanlarındaki endüstri miras eserlerini ve alanlarını kapsayan bir ağdır. Bu bölümde, tez kapsamında odaklanılan endüstri miras rotalarının Avrupa'daki başarılı temsilcilerinden Avrupa Endüstri Miras Rotası, Ruhr Endüstriyel Miras Rotası ve Berlin Endüstriyel Kültürü isimli rotalar örnek olarak incelenmiştir.

Avrupa Endüstri Mirası Rotası / European Route of Industrial Heritage (ERIH)

Avrupa Endüstri Mirası Rotası'nın kuruluşu 1999 yılına uzanmaktadır. Avrupa Konseyi, kuruluşunun 50. yılı, "Avrupa Mimari Miras Yılı 1975"in 25. yıl dönümü ve 2000 yılına geçişi kutlama onuruna üye devletleri 'Avrupa, ortak bir miras' konulu kampanyaya davet etmiştir. Kampanyanın amaçları arasında kültürel peyzaj ve mimari miras değerleri hakkında kamuoyunu bilinçlendirmek, sürdürülebilir kalkınma için mirasın ekonomik boyutlarını vurgulamak, mirası korumak ve koruma çalışmaları sırasında gönüllü çalışmaları teşvik etmek yer almaktadır. Kampanyanın ardından Avrupa'da endüstri miras alanlarının tanınması ve sunulmasındaki eksikliklerin fark edilmesiyle Almanya Ruhr Bölgesi'nin 'Avrupa Endüstri Mirası Rotası'nın başlangıcı olması kabul edilmiştir. Bu noktadan sonra bir rota ağı olarak ERIH (Şekil 2.16), endüstri mirasının tanıtılması ve sunulması çalışmalarını destekleyerek, mirasın korunmasını turizmle sürdürmeyi amaçlamaktadır (ERIH, 2021a).

Şekil 2.16. Avrupa Endüstri Mirası Rotası (ERIH) logosu (ERIH, 2021b)

Avrupa Endüstri Mirası Rotası'nda ülkemizden dördü İstanbul'da, üçü Bursa'da biri İzmit, biri İzmir olmak üzere dokuz adet endüstri mirası yer almaktadır. Rotada yer alan temalar incelendiğinde çoğunluğun ulaşım temasında odaklandığı görülse de enerji üretimi, tekstil, kağıt gibi temalar da bulunmaktadır (Çizelge 2.10). Rotada, tezin alan çalışmasının gerçekleştiği Bursa kentinden tekstil temasıyla Merinos Tekstil Müzesi, enerji üretimi temasıyla Merinos Enerji Müzesi, ulaşım temasıyla Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi yer almaktadır. İstanbul'dan enerji üretimi temasıyla Eski Silahtarağa Elektrik Santrali; ulaşım temasıyla Rahmi Koç Sanayi Müzesi, Demiryolu Müzesi ve Hava Kuvvetleri Müzesi rotaya dahil edilmiştir. İzmir'den ulaşım temasıyla Çamlık Buharlı Lokomotif Müzesi ve İzmit'ten kağıt üretimi temasıyla Seka Kağıt Müzesi rotada bulunmaktadır. Çizelge 2.10'da ülkemizden Avrupa Endüstri Mirası Rotası'nda yer alan endüstri miras eserleri verilmiştir.

Çizelge 2.10. Avrupa Endüstri Mirası Rotası'nda yer alan Türkiye endüstri miras eserleri

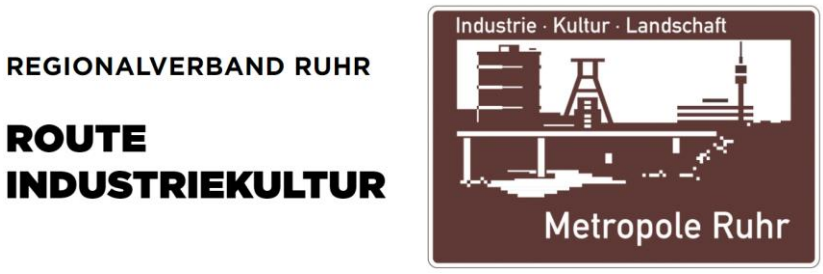
TEMA	YAPI	GÖRSEL	BULUNDUĞU İL
ENERJİ ÜRETİMİ	Eski Silahtarağa Elektrik Santrali		İSTANBUL
	Merinos Enerji Müzesi		BURSA
ULAŞIM	Rahmi Koç Sanayi Müzesi		İSTANBUL
	Demiryolu Müzesi		

Çizelge 2.10. Avrupa Endüstri Mirası Rotası'nda yer alan Türkiye endüstri miras eserleri (Devam)

TEMA	YAPI	GÖRSEL	BULUNDUĞU İL
ULAŞIM	Hava Kuvvetleri Müzesi		İSTANBUL
	Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi		BURSA
	Çamlık Buharlı Lokomotif Müzesi		İZMİR
TEKSTİL	Merinos Tekstil ve Sanayi Müzesi		BURSA
KAĞIT ÜRETİMİ	Seka Kağıt Müzesi		İZMİT

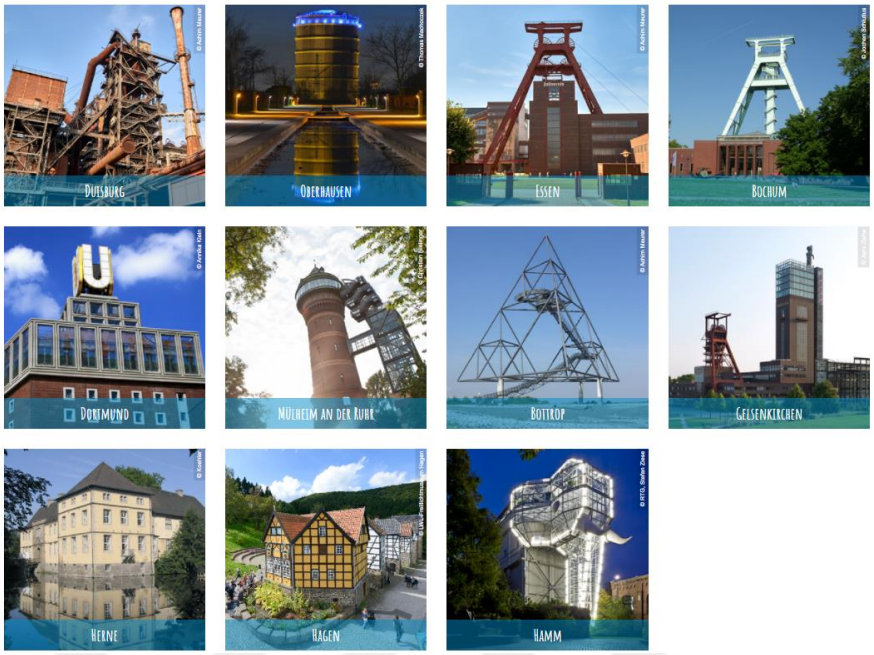
Ruhr Endüstriyel Miras Rotası / Ruhr Route der Industriekultur

Ruhr bölgesi 19. yüzyılda Almanya'da endüstrileşmenin ortaya çıkıp geliştiği önemli bir yerleşim alanıdır. Yoğunluğu kömür, maden ve çelik endüstrisini barındıran bu bölge, 1960'lı yıllardan itibaren işlevini yitiren yapılara ev sahipliği yapmaktadır. Sürdürülebilir kentsel gelişme politikaları doğrultusunda Almanya, 150 yıllık geçmişin kanıtlarını barındıran ve Avrupa'nın en büyük endüstri merkezi olan Ruhr Havzası'nın korunması kararını almıştır. Regionalverband Ruhr'un bir projesi olan endüstriyel miras rotasıyla köhnemeye yüz tutmuş endüstri alanları kültürel çekim noktası haline dönüştürülmüştür. 19. yüzyılın en önemli endüstri bölgesi işlevini yitirmesinin ardından Koruma amaçlı çalışmalarla tarihsel, mimari ve teknik sürekliliği bozulmadan günümüzde yaşamaya devam etmektedir. Kamu yararının gözetilmesi ve alana bütüncül yaklaşımı nedeniyle benzer projeler için örnek teşkil etmektedir (Anonim, 2021e). Ruhr Endüstriyel Miras Rotası (Ruhr Route der Industriekultur) (Şekil 2.17), Ruhr Havzası'nı kapsayan bir rota olup havzada yer alan endüstri mirasının sürdürülebilir korunmasının başarılı örneklerindendir. Rotada yer alan endüstri yapıları için özel üretilen projelerle mirasın günün her saatinde aktif olarak kullanılması sağlanmaktadır.



Şekil 2.17. Ruhr Endüstriyel Miras Rotası logosu (Anonim, 2021e)

Ruhr Endüstriyel Miras Rotası, Ruhr Havzası'nda yer alan Duisburg, Oberhausen, Essen, Bochum, Dortmund, Mülheim an der Ruhr, Bottrop, Gelsenkirchen, Herne, Hagen, Hamm olmak üzere on bir şehri kapsamaktadır (Şekil 2.18).



Şekil 2.18. Ruhr Endüstriyel Miras Rotası'nda yer alan şehirler (Anonim, 2021f)

Ruhr bölgesinde yer alan endüstri miras eserleri tespit edilerek odak noktalarının işlenmesiyle endüstri miras rotaları oluşturulmuştur (Şekil 2.19). Rota üzerinde sadece endüstri yapılarına değil dönemin yaşam kültürünü yansıtan işçi konutlarına da yer verilmiştir. Harita üzerinde işçi konutları üçgenlerle ifade edilmiştir. Rotanın ilgi çekici olması istendiği ve oluşturulması hedeflenen endüstri miras rotasının deneyim içermesi amaçlandığı için ziyaretçilere rota üzerinde manzara noktaları da sunulmuştur. Bu noktalar harita üzerinde yıldızla ifade edilmiştir.



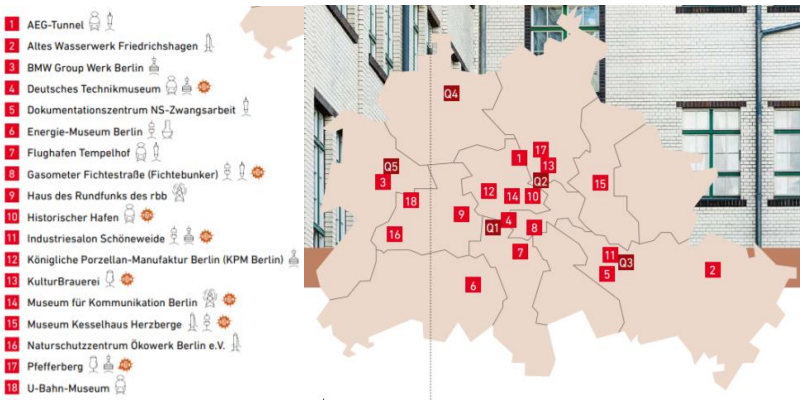
Şekil 2.19. Ruhr Endüstriyel Miras Rotası (Anonim, 2021f)

Berlin Endüstriyel Kültürü Rotası / Industriekultur Berlin

Berlin, endüstri özellikle teknoloji mirası açısından oldukça önemli bir kenttir. Endüstri miras rotalarının kent ölçeğinde uygulanan başarılı bir örneği olan Berlin Endüstriyel Kültürü Rotası (Şekil 2.20), Berlin Endüstriyel Kültür Merkezi tarafından oluşturulmuştur. Berlin Endüstriyel Kültür Merkezi, Berlin Uygulamalı Bilimler Üniversitesi ve Alman Teknoloji Müzesi Berlin Vakfı'nın ortak bir kurumudur, Yüksek Anıt Koruma Otoritesi Berlin (Senato Kültür ve Avrupa Departmanı) tarafından mali olarak desteklenmektedir (Anonim, 2021g).

Şekil 2.20. Berlin Endüstriyel Kültürü Rotası logosu (Anonim, 2021g)

Berlin endüstri mirasının keşfedilmesi, tanınması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması için gerçekleştirilen çalışmalarda kent bir açık hava müzesi olarak ele alınmıştır. Bu bağlamda Berlin'de kentin endüstri geçmişini ve endüstriyel gelişimini örnekleyen on sekiz odak noktası seçilmiştir. Üretim tesisi, enerji üretimi, ulaşım, iletişim gibi farklı fonksiyonları içeren endüstri miras eserleri ziyaretçilerin deneyimine sunulmuştur. Berlin Endüstriyel Kültürü Rotası kent ölçeğinde bir rota olmakla birlikte, Avrupa Endüstri Mirası Rotası'nda yer alan yapılar ERIH logosuyla ifade edilerek evrensel rotalarla bağlantısı sağlanmıştır (Şekil 2.21).



Şekil 2.21. Berlin Endüstriyel Kültürü Rotası lokasyonlar (Anonim, 2021h)

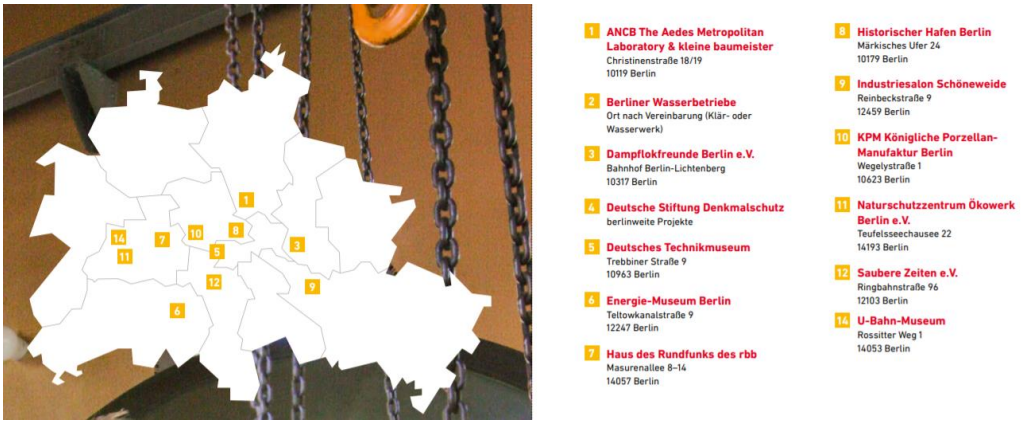
Endüstri mirasının farklı yönlerden deneyimlenmesi için bisiklet rotaları oluşturulmuştur. Rotalarda endüstri yapılarının yanı sıra rota uzunluğu, rotada geçirilecek yaklaşık süre, önerilen mola noktaları ve toplu taşıma bağlantıları bilgilerine de yer verilmiştir. Berlin Endüstriyel Kültürü Rotası;

- Sıcak Işık ve Soğuk Bira (Şekil 2.22)
- Üretim ve Mühimmat
- Su ve Elektrik
- İnovasyon ve Şıklık
- Demiryolu ve Pist olmak üzere beş farklı temada ziyaretçilere sunulmaktadır.



Şekil 2.22. Sıcak Işık ve Soğuk Bira bisiklet rotası (Anonim, 2021i)

Endüstri mirasının farklı yaş gruplarına hitap etmesini önemseyen Endüstriyel Kültür Berlin Rotası, çocuklar için de küçük rota adıyla bir çalışma gerçekleştirmiştir (Şekil 2.23). Çocukların endüstri mirasıyla tanışmasına olanak sağlayarak endüstri mirasını keşfetme imkanı da sunan bu rota çeşitli atölye çalışmalarına ev sahipliği yapmaktadır.



Şekil 2.23. Berlin Endüstriyel Kültürü Rotası küçük rota (Anonim, 2021j)

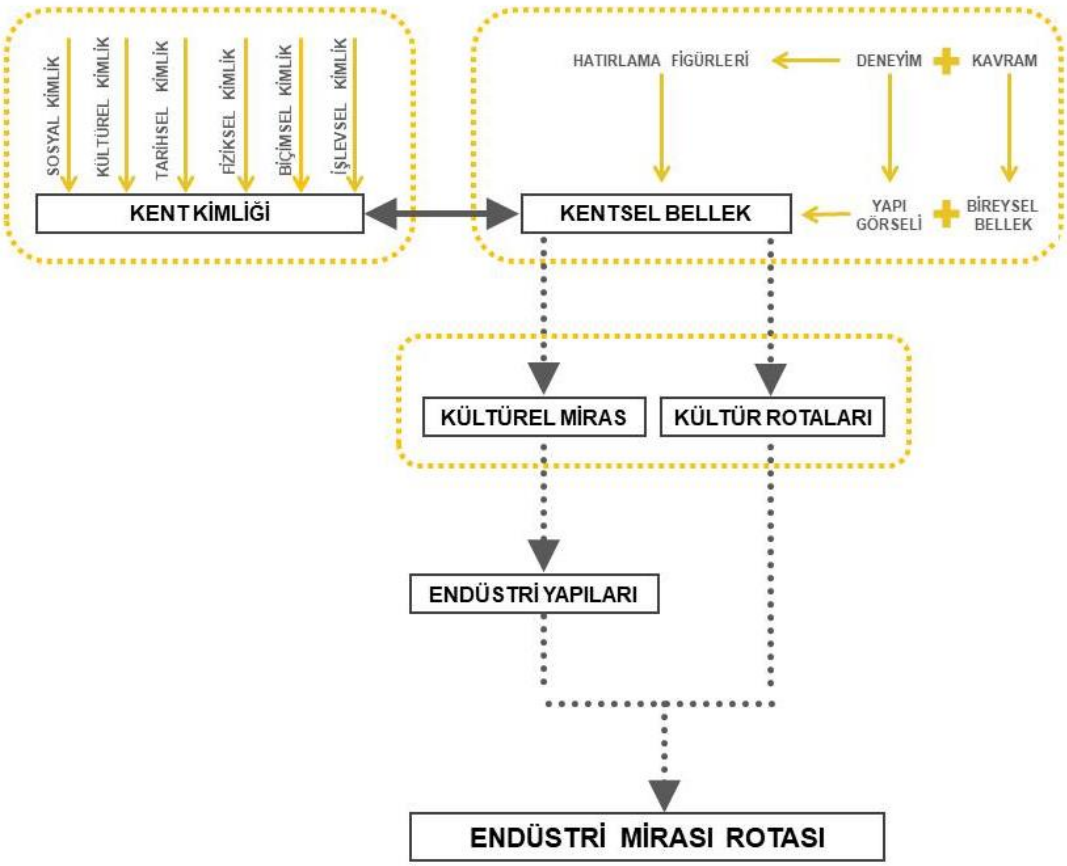
2.6. Bölüm Sonucu

Kentler hızlı kentleşme, nüfus artışı, küreselleşme ve hızlı tüketim gibi pek çok negatif etkenin baskısı altındadır. Bu etkenlerin her biri kentlerin kimliği için tehdit arz etmektedir. Bu bağlamda günümüzde kentlerin kimliklerini meydana getiren özgün niteliklerini koruması ve sürekliliğinin sağlanması her zamankinden daha fazla önem taşımaktadır. Buradan yola çıkılarak oluşturulan kavramsal temeller ve kaynak araştırması bölümünün içeriği kent kimliği, kentsel bellek, kültürel miras, kültür rotaları, endüstri yapıları ve endüstri mirası rotası kavramları çerçevesinde şekillenmiştir. Kent kimliği ve kentsel bellek arasında birbirini besleyen bir ilişki bulunmaktadır. Karşılıklı faydaya dayanan bu ilişkinin derinliği kent kimliği ve kentsel belleğin sürekliliğini belirlemektedir.

Kültürel mirasın somut kültürel miras kategorisinde bulunan endüstri yapıları sahip olduğu miras değerleri bağlamında korunması ve geleceğe aktarılması gereken eserlerdir. Bu bağlamda kültürel mirasın korumadaki çağdaş yaklaşımlardan olan kültür rotası örnekleri incelenmiştir. İncelenen örneklerde ülkemizde kültür rotalarına yönelik girişimlerin bulunduğu ve çeşitli çalışmaların yapıldığı ancak endüstri mirası temasıyla oluşturulan rotalarla ilgili eksikler olduğu tespit edilmiştir. Endüstri mirası rotasıyla ilgili incelenen uluslararası örneklerden endüstri mirasının korunmasında mirasın bütüncül bir yaklaşımla ele alındığı, bölge, kent, ulusal ve uluslararası ölçeklerde farklı rota alternatiflerinin geliştirilerek rotaların birbiriyle bağlantılarının sağlandığı, atıl

durumdaki ya da yeniden işlevlendirilmiş endüstri mirasının yanında özgün işlevini sürdüren endüstri yapılarının da rotalara dahil edilerek geçmişten günümüze üretim yöntemlerinin sergilenmesine imkan sağlandığı ve her yaştan grubuna uygun deneyim imkanlarının sunulmasına önem verildiği sonucuna ulaşılmıştır. Tezin teorik aşaması kapsamında gerçekleştirilen kaynak araştırmasından elde edilen bilgiler ve geliştirilen kavramsal çerçeve doğrultusunda tezin alan çalışması aşamasında kültür rotalarının bir teması olan endüstri miras rotası Bursa için önerilmiştir. Bursa endüstri mirası rotasıyla kent kimliğinin ve kentsel belleğin mekânsal izdüşümü olan endüstri mirasının korunması ve sürekliliğinin sağlanması hedeflenmiştir. Çizelge 2.11'de kentsel belleğin sürekliliği bağlamında kültürel rota kavramının endüstri yapıları özelinde ele alınmasıyla oluşturulan kavramsal çerçeve görülmektedir.

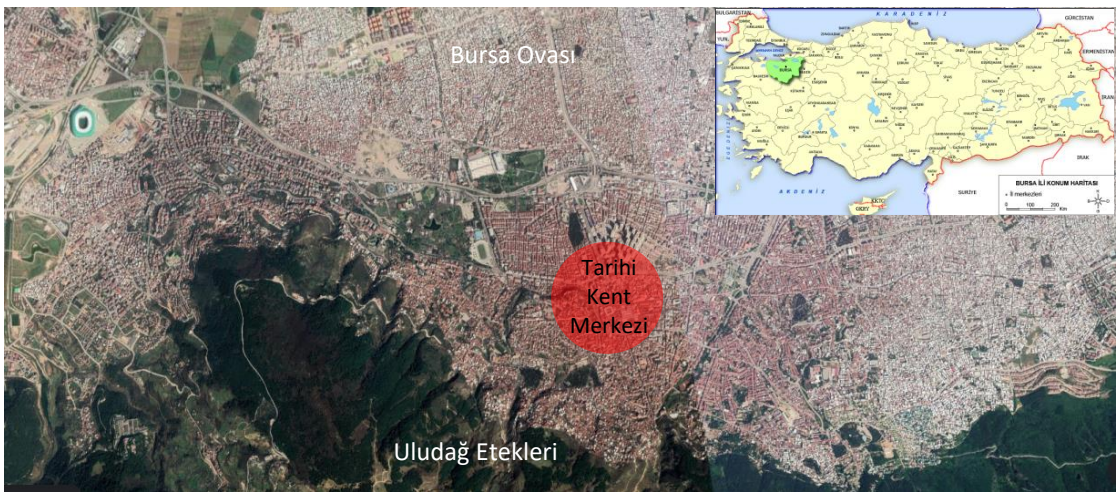
Çizelge 2.11. Kavramsal çerçeve



3. MATERYAL ve YÖNTEM

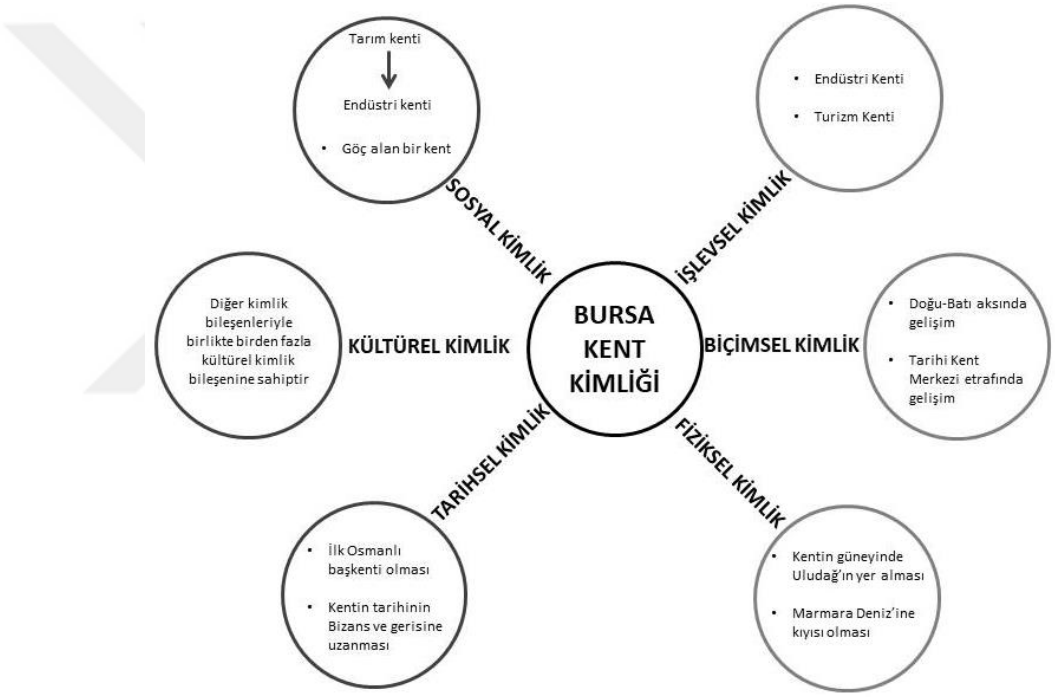
Kentler kendilerine özgü nitelikleri doğrultusunda kimlik özelliklerine sahip olmaktadır. Her kent kendini tanımlayan baskın bir kimliğe sahip olabileceği gibi birden fazla kimlik özelliğini de barındırabilir. Yaşayan bir organizma olan kentin kimliği de kentteki değişim süreçlerinden doğrudan ya da dolaylı olarak etkilenmektedir. Kent kimliğinin oluşmasında ve korunmasında büyük rolü olan kentsel belleğin sürekliliğinin sağlanması bir gerekliliktir. Kentsel belleğin sürekliliği kentlilerin kentle bir başka deyişle kentsel mekanla kurdukları aidiyet ilişkisiyle doğru orantılıdır. Bu bağlamda kentsel bellekte yeri olan mekânsal yapı bileşenlerinin bellekte diri tutulması kent kimliğinin ve kentsel belleğin sürekliliği açısından önem taşımaktadır.

Bursa'nın kentsel gelişimi hem mevcut bir kentin başkalaşımını hem de yeni bir kentin kuruluşunu içerdiği için kendine özgü bir evrimsel sürece sahiptir. Toplumsal dinamiklerin izdüşümünün sürekli olarak kentsel mekandan okunması ve kentsel mekanı biçimlendirmesi nedeniyle ayrıcalıklı bir kenttir (Yenal, 1996). Kuzeyinde Bursa ovasının, güneyinde Uludağ'ın sınırladığı doğu-batı aksında gelişmiş ve gelişmekte bir kent makroformuna sahip olan Bursa, Marmara Bölgesi'nin güneydoğusunda yer almaktadır (Şekil 3.1).



Şekil 3.1. Bursa'nın Türkiye'deki konumu ve kent makroformu (Anonim, 2020c ve Saygılı, 2000'den değiştirilerek alınmıştır)

Bursa, pek çok kültürel, doğal ve tarihi miras eserine ev sahipliği yapmaktadır. Bursa kent kimliği bileşenleri incelendiğinde; tarımda kentinden endüstri kentine geçişi ve sahip olduğu iş imkanları nedeniyle göç alan bir kent olması gibi sosyal kimlik, diğer kimlik bileşenleriyle gelişen kültürel kimlik, kent tarihinin Bizans ve öncesine uzanması ile Osmanlı Devleti'nin ilk başkenti olması sebebiyle tarihsel kimlik, Marmara Denizi'yle ilişkisi olması ve Uludağ gibi önemli bir kentsel figür içermesi nedeniyle fiziksel kimlik, tarihi kent merkezi etrafında başlayan ve doğu batı aksında ilerleyen gelişimi nedeniyle biçimsel kimlik, turizm ve endüstri kenti olma gibi işlevsel kimlik özelliklerine sahiptir (Şekil 3.2).



Şekil 3.2. Bursa'nın kent kimliğinin bileşenleri

Bursa, Osmanlı ve Türkiye tarihinde endüstriyel gelişmelerde kritik rolü olan bir kenttir. 14. yüzyılda İpek ve Baharat yolu gibi dünya ticaret yollarına eklemlenmesiyle uluslararası ticaretin gerçekleştiği bir merkez konumuna gelen kentte, 19. yüzyılda ipek üretim ve ticareti ekonomik, sosyal ve mekânsal değişimlerin yaşanmasına neden olmuştur. Bu değişim Bursa'nın dış pazara açılma sürecini de başlatmıştır (Yenal, 1996; Tanyeli, 1999; Abacı, 2005).

Kentin endüstri alanındaki çekiciliği yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti döneminde de devam etmiştir. Devlet desteği ve yerli girişimcilerin çabalarıyla kurulan endüstri tesisleri kentin endüstrileşme ivmesini hızlandırmıştır Ülkenin ilk Organize Sanayi Bölgesi'nin Bursa'da kurulmasıyla kentin ülke içinde endüstri alanında önemli bir konuma gelmesini sağlamıştır (Batkan, 1996; Aslanoğlu, 2000).

Bursa Osmanlı Devleti'nin ilk başkenti olması nedeniyle üretim ve ticaret konusunda öncü gelişmelerin yaşandığı, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasının ardından sanayi ve kalkınma politikaları doğrultusunda endüstri alanındaki liderliğini sürdürmüştür. Bursa kentine bakıldığında endüstrileşme hareketleri kentin kimliğinde belirleyici rol oynamaktadır. Bursa'nın verimli tarım arazilerinden oluşan geniş bir ovaya sahip olması, Marmara Denizi'ne kıyısı olan bir liman kenti olması, İstanbul'a yakınlığı ve İstanbul'la özel ilişkiler içinde olması, çok sayıda akarsu ve sıcak su kaynağına ev sahipliği yapması, uluslararası ticaret yollarının kesişiminde yer alması gibi özellikler endüstri kenti olmasına katkı sağlamıştır. Bursa güçlü kent kimliği niteliklerine sahip olması, kent kimliğini meydana getiren önemli kentsel bellek izleri taşıması ve tarihsel süreçte endüstriyel gelişmelerde öncü olmasının sonucunda endüstri mirası açısından zengin bir yapı stoğu barındırması nedeniyle çalışma alanı olarak seçilmiştir.

Bu bölümde öncelikle Bursa'nın endüstrileşme süreci mekansal, sosyal ve kültürel boyutlarıyla birlikte ele alınmıştır. Ardından Bursa endüstri mirası ulaşım tesisleri, üretim tesisleri ve enerji tesisleri olmak üzere analiz çalışmalarıyla detaylı olarak ortaya konmuştur. Kent kimliğinin mekansal yapı bileşenlerinin kentsel bellekteki karşılığı Bursalılar'la gerçekleştilen bir anket çalışmasıyla ortaya konulmaya çalışılmıştır. Gerçekleştirilen literatür araştırması ve alan çalışmasından elde edilen veriler doğrultusunda tez çalışması kapsamında tarihi bir kent olan ve endüstri kenti kimliğiyle de ön plana çıkan Bursa'da kentsel belleğin sürekliliğinin sağlanması amacıyla bir kültür rotası önerisi geliştirilmiştir.

3.1. Bursa'nın Endüstrileşme Süreci ve Endüstri Mirası

Bursa, Osmanlı Devleti'nin ilk başkenti olmanın yanı sıra Roma ve ardından Bizans uygarlıklarına ev sahipliği yapması açısından tarihi öneme sahip bir kenttir. Bursa'nın endüstri kenti olma sürecinin başlangıcı Bizans dönemine dek uzandığı düşünülmektedir. M.S. 555'lerde Çin'den kaçak olarak getirilen ipek böceği tohumları çoğaltılarak Bursa'da ipek üretimine başlanmıştır. İpekli dokumalara ilgili olan Bizans Sarayı için ipek üretiminin kentte yapılıyor olması çok önemli olsa da üretimin niteliği ve gelişmişliği hakkında kesin bilgiler bulunmamaktadır (Tekeli, 2007). Bu dönemde ipek üretiminin ilkel yöntemlere dayandığı kozadan iplik çekilmesi bilinmediği için kozalar yolunarak ipek elde edilip ardından eğrildiği düşünülmektedir (Dalsar, 1960).

1326 yılında Bizans tekfurunun teslim olmasıyla Bursa, Osmanlı Devleti'nin başkenti olmuştur. Sultan Orhan'ın eline geçen kent, korunma ve savunmanın gerçekleştiği kale, kent yöneticilerinin saraylarının ve manastır gibi önemli yapıların bulunduğu iç kale, ticaretin gerçekleştiği kale altı olmak üzere üç ana yapılaşmadan oluşmaktadır. Halk kale ve iç kale arasındaki mahallelerde yaşarken gayrimüslim vatandaşlar kale surları dışında yaşamaktaydı. Osmanlıların fetihten sona kentte yaptıkları en belirleyici dönüşüm 14. yüzyılın ikinci yarısında kale dışında bedesten çevresinde gelişen çarşılardan meydana gelen ticaret alanlarının kurulması ve geliştirilmesi olmuştur. Bedesten ve hanlar bölgesi ticari ve üretim faaliyetlerinin geliştirerek kentte ticari kültür zeminin hazırlanmasına katkı sağlamıştır (Tekeli, 2007).

Kent içindeki gelişmelerin yanında eş zamanlı olarak uluslararası ticaret yollarının Bursa'dan geçmesine yönelik girişimler başlatılmıştır. Tebriz'den başlayan İpek Yolu, Bursa ticareti için kritik önem taşımaktaydı. İran ham ipeğine Avrupa'da özellikle İtalya'da büyük bir talep mevcuttu. Tebriz'de üretilen ipek, kervanlarla Trabzon limanına oradan deniz yoluyla Ceneviz kolonisi olan Pera'ya ardından İtalya'ya ulaştırılıyordu. İpek ticaretinin Bursa'ya çekilebilmesi ipek yolunun deniz yolundan kara yoluna aktarılması gerekmekteydi. Bu doğrultuda 1352 yılında Orhan Bey, Cenevizlilere bazı kapitülasyonlar vermiştir. Kapitülasyonlar, kervan tüccarlarının

ticari çıkarları doğrultusunda kara yolunu deniz yoluna tercih etmeleri, bu süre içerisinde Osmanlı Devleti'nin Ankara, Osmancık, Amasya kentlerini fethetmesiyle Bursa, İpek Yolu'nun güzergahında yer almaya başlamıştır. Bursa, İpek Yolu'nun ardından Hindistan ve Arabistan'dan gelen Baharat Yolu'nu da kendisine çekmeyi başarmıştır (Tekeli, 2007; Tanyeli, 1999).

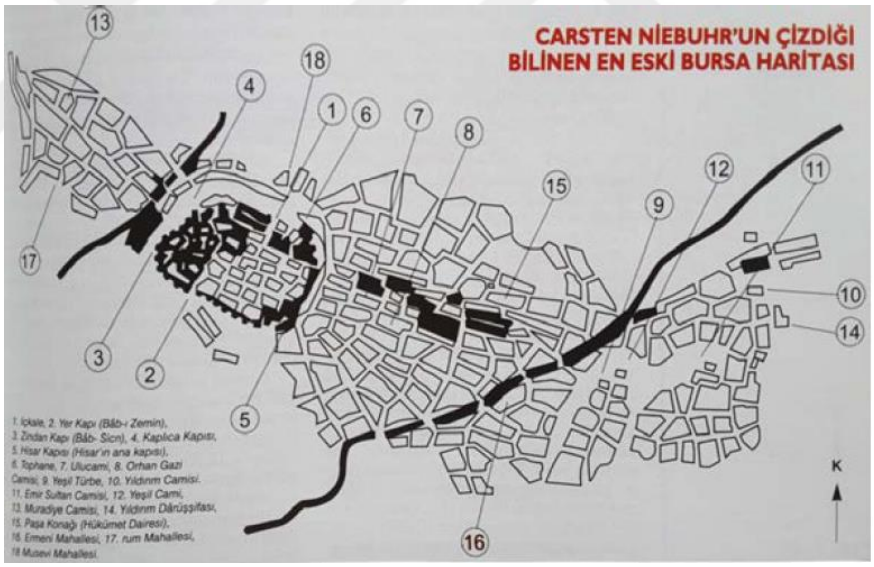
14. ve 15. yüzyıllarda Bursa kent dokusunun oluşumundaki tek odak noktası bedesten çevresinde gelişen hanlardan meydana gelen ticaret merkezi değildir. Kentin farklı konumlarına inşa edilen külliyeler bugünkü kent makroformunun temelini oluşturmuştur. I.Murat tarafından 1370'li yıllarda sıcak su kaynaklarının olduğu Çekirge bölgesinde kurulan külliye kentin batı yönünde; Yıldırım Bayezit'in 1390'larda Gökdere yakınlarına inşa ettirdiği külliye ise kentin doğu yönünde gelişmesinin başlangıcı olmuştur. Bu gelişme I. Mehmed'in 1420'lerde kentin doğusuna; II. Murad'ın 1440'lı yıllarda kentin batısına yaptırdığı külliyelerle desteklenmiştir (Yenal, 1996).

15. yüzyılda İstanbul'un fethine rağmen Bursa ekonomisi canlılığını yitirmemiş, ticari önemini korumayı sürdürmüştür. Bu dönemde Osmanlı sarayının ve İstanbul'un ham madde ihtiyacı Bursa tarafından karşılanmaya devam etmiştir. İpek ve Baharat yoluyla yurtdışından gelen ticaret ürünleri Mudanya'dan kayıklar aracılığıyla İstanbul'a gönderilmiştir (Faroqhi, 2000).

16. yüzyılda İran'la yapılan savaş sonucunda İran'dan gelen ham ipeğin azalması Bursa'da ipekli dokumacılık alanında ciddi bir kriz sebep olmuştur. 16. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde ise kentte kozacılık ve ipek üretim faaliyetleri başlamıştır. Bu dönemde gelişme gösteren ipek üretimi Bursa'yı dut bahçeleriyle çevrili bir kent haline dönüştürmüştür (Kaygalak, 2008).

17. yüzyıl Bursa'da idari, sosyal ve ekonomik düzen açısından sıkıntıların baş gösterdiği bir dönemdir. Bu dönemde ortaya çıkan Celali İsyanları kente idari ve sosyal düzeninin sarsılmasına neden olmuştur. Celali isyanlarıyla ülkede yaşanan iç savaş

haliyle kervan yollarını güvensiz hale gelmiştir (Kaygalak, 2008). İsyanlar nedeniyle köylerden kentlere göçler başlamış, mal varlığını köylerde bırakarak kente göçen halk geçim sıkıntısı çekmiştir. Kalenderoğlu isimli Celali isyancısı tarafından kişi ve vakıflara ait yapıların yakılması kentte kargaşa ortamı meydana getirmiştir. Yakılan yapıların tamir ve yeniden yapımı kent için maddi bir zorluk yaratmıştır. İç gelişmelerin yanı sıra dünyada yaşanan gelişmeler de kentin ekonomik canlılığını yitirmesinde rol oynamıştır. Coğrafi keşifler sonucunda yeni ticaret yollarının bulunması ve ticaretin Hint Okyanusu üzerinden gerçekleşmesi Bursa'dan geçen ticaret yollarının önemini yitirmesine neden olmuştur (Abacı, 2007). 17. yüzyılda Batılı ekonomik güçlerin büyümesiyle Bursa'da dolayısıyla Anadolu'da sistem değişmiştir. Bursa ticari merkez olma özelliğini yitirerek yol üzerinde bir yer haline gelirken İzmir ticaretin yeni odağı olmuştur. Tüm bu gelişmelere sonunda 17. yüzyıl Bursa için konum düşüşü anlamına gelmektedir (Tanyeli, 1999).

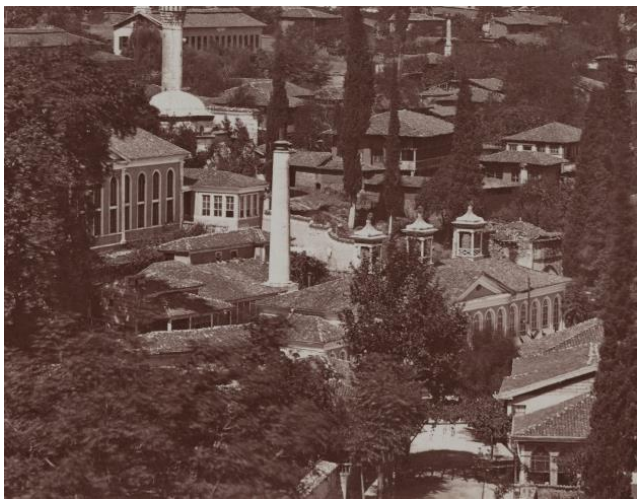


Şekil 3.3. 1767 tarihli Niebuhr haritası (BBŞB Arşivi Aktaran Taşkan, 2017)

18. yüzyıl Bursa kent dokusu seyyah Carsten Niebuhr'un 1767 yılında hazırlamış olduğu kent haritasından okunabilmektedir (Şekil 3.3). Haritada Cilimboz Deresi, Gökdere, Hanlar Bölgesi, Külliyeler ve Hisar Bölgesi vurgulanmıştır. Bu dönemde Bursa'da şehircilik anlayışı gündeme gelmiştir. Eski kent dokusunda yırtmalarla uygulanan bu şehircilik anlayışı Paris'te ve ondan 150 yıl öncesinde Roma'da

uygulanan bir imar yöntemi olarak karşımıza çıkmaktadır. 18. yüzyılda başlayan kentsel çalışmalar Ahmet Vefik Paşa döneminde ve sonrasında da devam etmiştir. Kente açılan yeni caddelerle bugün hala kullanılmakta olan yeni eksenler kente eklenmiştir. 19. yüzyıl sonuna kadar devam eden kentleşme faaliyetleriyle kente kamusal alanlar ve meydanlar da eklenmiştir. 19. yüzyılın ikinci yarısında inşa edilen park, tiyatro, belediye binası gibi yapılar, kent modernleşme adımları olarak ifade edilmektedir (Tanyeli, 1999).

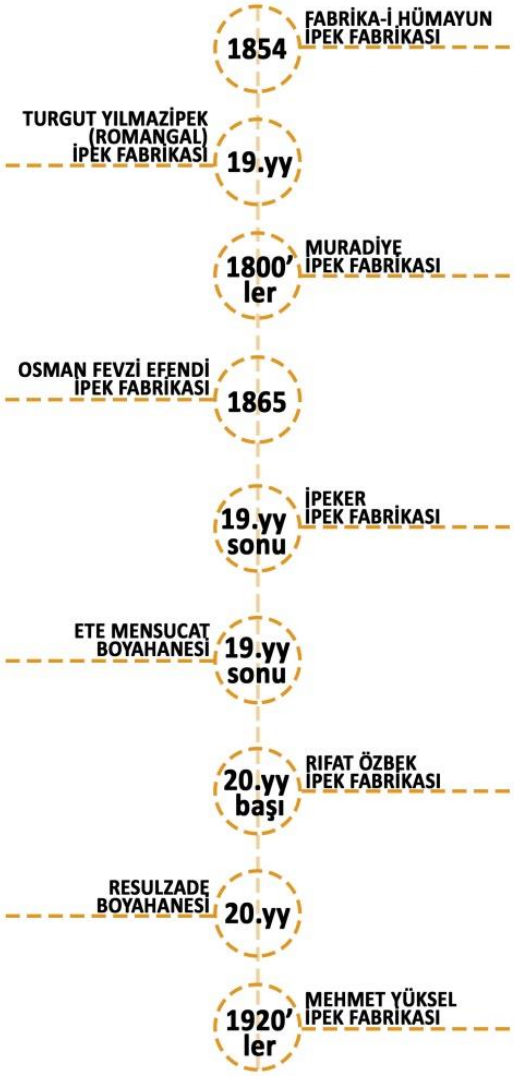
1824 yılında Fransa'nın ipek üretim merkezi Lyon'da, ipek ipliğinin kozadan çekiminin mekanik bir sistemle gerçekleştirilmesiyle devrim niteliğinde bir gelişme yaşanmıştır. Filatür adı verilen buhar gücüyle çalışan bu ipek fabrikaları Fransa'nın yaklaşık on yıl ardından birçok Avrupa ülkesinden önce Bursa'da kurulmuştur. Bursa'nın mekânsal yapısını etkileyen fabrikalar, kentin doğusunda ve batısında olmak üzere Gökdere ve Cilimboz deresi yakınlarında gelişmiştir (Aslanoğlu, 2000). Bursa'daki ilk endüstri yapısının tarihi net olarak bilinmemekle birlikte, 1854 yılında devlet yatırımıyla açılan ilk fabrika olan Hümayun İpek Fabrikası açılmıştır (Şekil 3.4). Fabrika-i Hümayun 19. yüzyılda Bursa'da ipek iplik çekiminin endüstriyel yöntemlerle gerçekleştirildiği ve devlet eliyle açılan ilk endüstri yapısı olması nedeniyle tarihi belge niteliği taşımaktadır (Oral, 2004).



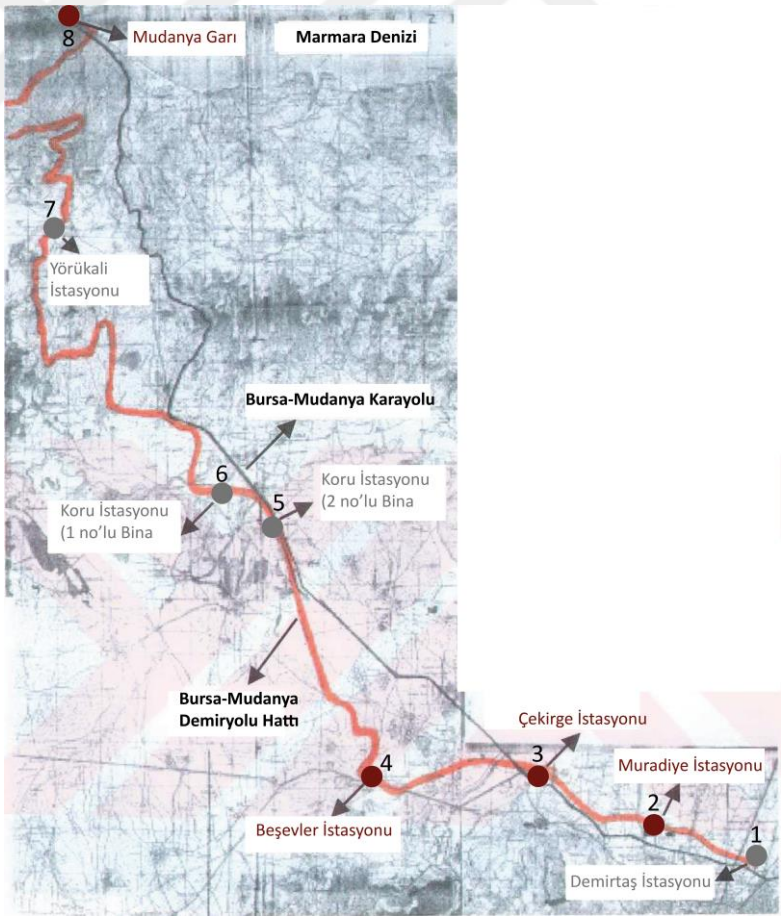
Şekil 3.4. Fabrika-i Hümayun (Berggren, 1880)

Fabrika-i Hümayun İpek Fabrikası'nın ardından Cumhuriyet'in ilanına dek Turgut Yılmazipek (Romangal) İpek Fabrikası, Muradiye İpek Fabrikası, Osman Fevzi Efendi İpek Fabrikası, İpeker İpek Fabrikası, Rıfat Özbek İpek Fabrikası, Ete Mensucat Boyahanesi ve Resulzade Boyahanesi Gökdere ve Cilimboz deresi yakınlarında kurulmuştur (Çizelge 3.1). Bu iki bölge dönemin ilk endüstri bölgeleri olarak tanımlanabilir. Yoğun olarak ülkedeki diğer illerin ve yabancı ülkelerin ham madde ihtiyacına yönelik üretim yapan bu fabrikaların bazıları 20. yüzyıl ortalarına bazıları 20. yüzyıl sonlarına dek üretimlerine devam etmiştir.

Çizelge 3.1. 1854-1925 yılları arasında kurulan fabrikalar



İpek fabrikalarının kurulması, Bursa için kentsel dinamiklerin değişim sürecini başlatmıştır. Daha öncesinde çevresel ve tarihsel kimliklerinin okunabildiği kentte fabrikaların kurulmasıyla birlikte kentin silüeti değişmeye başlamıştır. Kent silüetinde yer alan camiler, külliyeler ve yeşil alanların arasında artık fabrika bacaları, fabrikaların neden olduğu dumanlar ve demiryolu hatları gibi imgeler görünmeye başlamıştır (Kaygalak, 2008). Bursa'da üretilen ham ipek ve kozanın Avrupa'ya ihraç edilmesi, Bursa ulaşım sistemlerinde gelişmelere neden olmuştur. Bu hedefle inşa edilen Bursa-Mudanya demiryolu hattı filatür fabrikalarıyla Mudanya arasında bir güzergah oluşturmuştur. Hat üzerinde Mudanya Garı'ndan başlayarak sırasıyla Yörükali, Koru, Beşevler, Çekirge, Muradiye (Merinos) ve Demirtaş İstasyonu olmak üzere yedi istasyon bulunmaktadır (Şekil 3.5). Fabrikalarda üretilen hammadde ilk olarak en yakın istasyona karayoluyla aktarılmıştır. Demiryoluyla Mudanya limanında ulaşan ürünlerin Marsilya limanına ihracatı gerçekleştirilmiştir (Durak, 2003).



Şekil 3.5. Bursa- Mudanya demiryolu hattı (Durak, 2003'ten değiştirilerek alınmıştır)

Kurtuluş Savaşı'nın sona ermesinin ve Osmanlı Devleti'nin çöküşünün ardından 1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devleti kurulmuştur. Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin izleyeceği ekonomi politikasına ilişkin kararları almak üzere ticaret, sanayi, tarım ve işçi temsilcilerinin katılımıyla 17 Şubat – 4 Mart 1923 tarihlerinde İzmir'de Türkiye İktisat Kongresi gerçekleştirilmiştir. Açılış konuşmasını Atatürk'ün yapmış olduğu kongrede sanayi alanında;

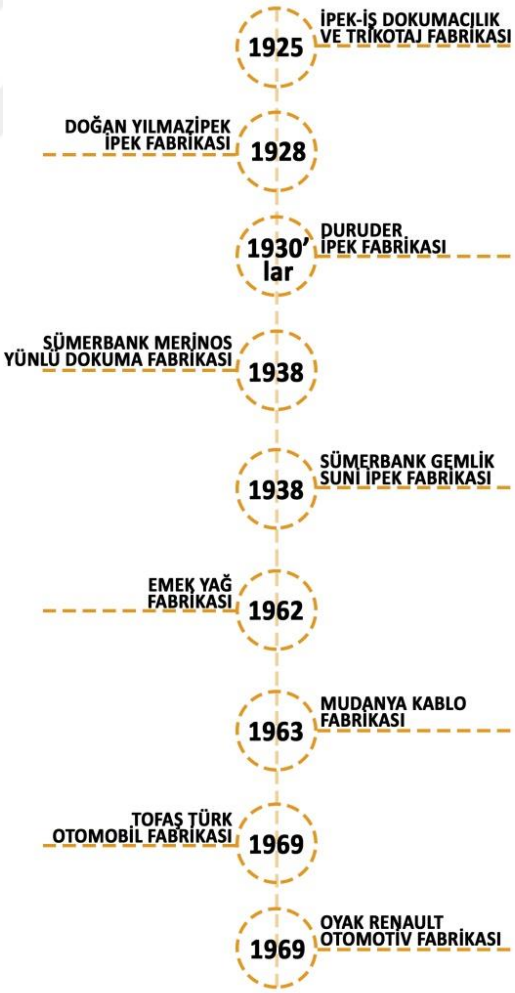
- Gümrükler yardımıyla sanayinin dış rekabetten korunması,
- Makine ve araç ithalatında vergi bağışıklığının sağlanması,
- Sanayi Teşvik Yasası'nın yeniden düzenlenmesi,
- Sanayi Bankası'nın kurulması,
- Sanayi odalarının düzenlenmesi,
- Sanayi eğitimine önem verilmesiyle ilgili kararlar alınmıştır (Altun, 2001).

Sanayi Teşvik Yasası'yla desteklenen özel girişimler Bursa'da karşılığını bulmuştur. 1925 yılında İpek-iş Dokumacılık ve Trikotaj Fabrikası, 1928 yılında Doğan Yılmazipek İpek Fabrikası, 1930'lu yıllarda Duruder İpek Fabrikası, 1931 yılında Mehmet Yüksek İpek Fabrikası kurulmuştur. 1925 yılında girişimci İhsan Celal Antel tarafından kurulan Antel Konserve, 1933 yılındaki kurulan ve üretimine hala devam eden Uludağ Gazoz, 1934 yılında kurulan süt ve süt ürünleri imalatının yapıldığı Sayaş Süt, 1937 yılında kurulan Tolon Çamaşır, 1938 yılında kurulan Teziş ve Emek Karoser fabrikaları ise farklı endüstri alanlarındaki özel girişimlerdendir (Tekeli, 2007; Anonim, 2019a).

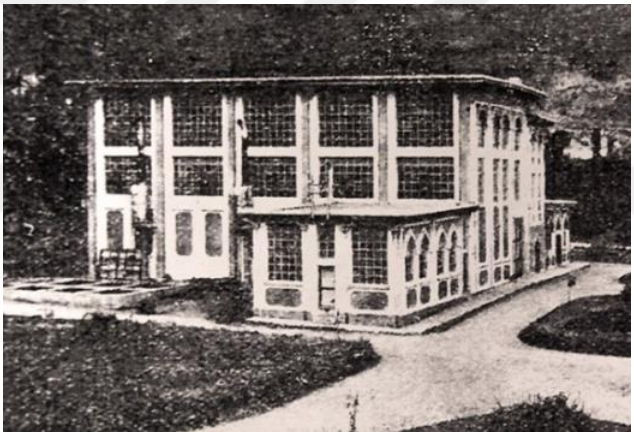
İzmir İktisat Kongresi'nde alınan kararlar endüstri faaliyetlerinde özel girişimi teşvik etmiş olsa da bu teşvik yetersiz kalmıştır. Hedeflenen ekonomik gelişme ve endüstrileşme düzeyine ulaşılamamıştır. 1929 ekonomik krizinin (büyük buhran) ardından Türkiye'de, planlı bir ekonomik sisteme geçilme ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı uygulamaya konulmadan önce 1933 yılında Devlet Sanayi Ofisi ve Türkiye Sanayi Kredi Bankası kaldırılarak yerine Sümerbank kurulmuştur. Özel sektör sanayinin kredi ihtiyaçlarının karşılamak üzere kurulan Sümerbank, sanayi planının uygulanmasına katkı sağlayarak diğer devlet kuruluşları için de örnek teşkil etmiştir (Altun, 2001).

1934 Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı doğrultusunda şeker, kağıt ve selüloz, tekstil, suni ipek, kendir- keten, çimento, cam, porselen, çini, sünger, demir ve çelik gibi ürünlerin üretilmesi amacıyla devlet desteğiyle işletilen endüstri yapıları inşa edilmiştir (Anonim, 2019a). Kentlerin devlet kontrollü ve ufak ölçekli özel girişimler sayesinde endüstriyle birlikte gelişim süreci, kentlerde yeni kimliklerin ve değerlerin oluşmasına neden olmuştur. Özelikle bu dönemde ön plana çıkan endüstri kenti olarak Kayseri, Eskişehir, Zonguldak gibi kentler kimliklerini kısa dönemde değiştirmiştir. (Ulu ve Karakoç, 2004). Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı kapsamında Bursa' da iki adet fabrika açılması planlanmıştır. 1938 yılında ülke genelinde açılan Sümerbank fabrikalarından Bursa Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası ve Gemlik Suni İpek Fabrikası kurulmuştur (Çizelge 3.2).

Çizelge 3.2. 1925-1969 yılları arasında kurulan fabrikalar

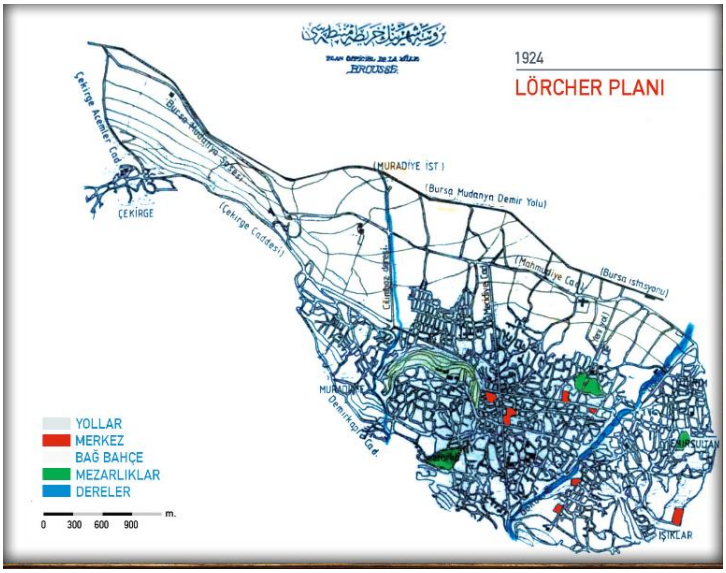


Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası'nın elektrik ihtiyacını karşılamak adına fabrika alanı içerisine bir elektrik santrali kurulmuştur. Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası elektrik santrali, 1973 yılına kadar yalnızca fabrikadaki üretimin yanında Bursa'nın pek çok bölgesine de elektrik sağlamıştır (Anonim, 2021c). Onun öncesinde ise kentin elektriğini sağlayan ilk tesis 20. yüzyıl başında Fransız bir şirket tarafından kurulmuştur. 17 Şubat 1924 tarihinde Bursa Cer, Tenvir ve Kuvve-i Muharrikiye-i Elektrikiye Türk Anonim Şirketi isimli tesis, bir İtalyan şirketine devredilmiştir. Bursa'nın ilk ve tek elektrik santrali olan fabrika, Muradiye istasyonu yakınlarında inşa ettirilmiş betonarme bir yapıdır (Şekil 3.6). Bursa'da mevcut nehirlerin akış hızları elektrik enerjisi üretimine uygun olmadığından Bursa ve çevresinin elektrik ihtiyacı ulusal elektrik şebekesine bağlanana dek termik veya mazotla çalışan santrallerden elde edilmiştir (Altun, 2001).



Şekil 3.6. Bursa Cer, Tenvir ve Kuvve-i Muharrikiye-i Elektrikiye Türk Anonim Şirketi (Anonim, 1934)

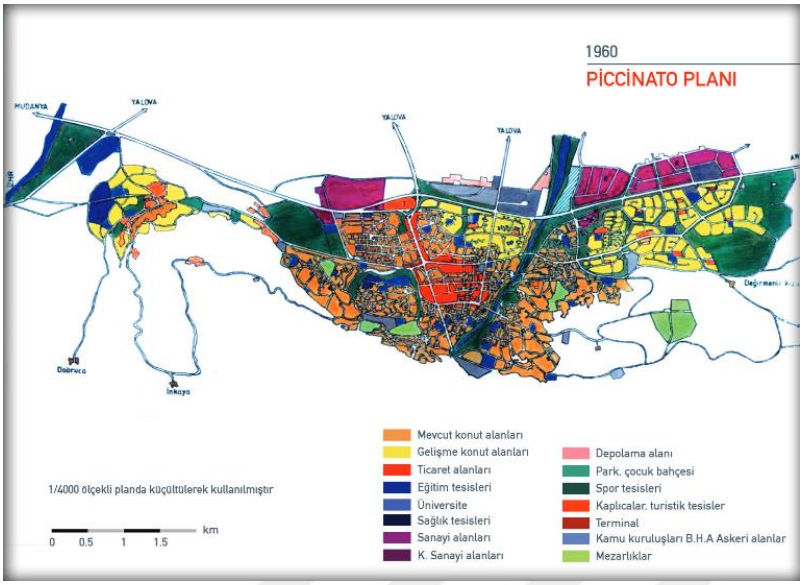
Cumhuriyet'in ilanıyla radikal bir modernleşme dönemine giren Türkiye'de kent planlama alanında da yeni bir dönem başlamıştır. İstanbul'un yangın yerlerini planlamak için gelen Karl Löcher'e 1924 yılında ilk Bursa kent planı hazırlatılmıştır (Şekil 3.7). Ancak estetik kaygılarla hazırlanan plan mevcut kent dokusunu dikkate almaması nedeniyle eskiz düzeyinde kalmış ve uygulanamamıştır (Tekeli, 2007; Aslanoğlu, 2000).



Şekil 3.7. Lörcher Bursa Planı (Anonim, 2017a)

Bu dönemde İstanbul kent planı üzerinde çalışan Henri Prost'tan Bursa için de kent planı hazırlaması talep edilmiştir. Haussmann'ın Paris için uyguladığı aksiyel planlama anlayışına benzer bir yöntem izleyen Prost planının odak noktasını, kentin motorlu araç trafiğine uygun hale getirme fikri oluşturmaktadır (Dostoğlu ve Vural, 2004). 1940 yılında uygulanmaya başlanan plana göre; Bursa ovasının verimsiz olarak tanımlanan bölümleri imara açılmış, Çekirge bölgesinin kaplıca ve turizm merkezi olması hedeflenmiş, Gemlik yolu üzerinde bir bölge sanayi amacıyla ayrılmıştır. Prost planı 1960'lı yıllara dek kenti yönlendiren bir plan olmuştur (Tekeli, 2007).

1958 yılında Bursa kent merkezinde gerçekleşen büyük yangın nedeniyle kentin yeniden planlanma ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Luigi Piccinato danışmanlığında ve Mimar Emin Canpolat başkanlığında kurulan İmar Planlama Bürosu, Bursa için 1/4000 ölçekli nazım planını hazırlamıştır (Şekil 3.8). Piccinato'nun kent planlama anlayışı tarihi kent dokusunun korunması ve yaşatılması üzerine kurgulanmıştır. 14. yüzyılda başlayan kentin doğu- batı aksında gelişimi Prost planıyla açılan yollarla güney - kuzey aksına yönelmiştir. Piccinato planıyla bu gelişim yönü yeniden doğu-batı aksına kaydırılmıştır. Bu gelişmeyi desteklemek amacıyla doğu aksında Ankara yolu üzerinde küçük sanayi gelişmesi planlanmıştır. Batı aksında ise Mudanya Yolu üzerinde bir Organize Sanayi Bölgesi kurulmasını öngörmüştür (Tekeli, 2007; Dostoğlu ve Vural, 2004).



Şekil 3.8. Piccinato Bursa Planı (Anonim, 2017b)

1923-1960 yılları arası fabrikaların yoğunlukla devlet eliyle kurulduğu bir dönem iken, 1960'lı yıllar ile başlayan süreçte özel girişimciliğin yükselişe geçtiği görülmektedir. Bu dönemde ülkede ekonomik sistem olarak karma ekonomi benimsenmiştir. Devlet desteğiyle işletilen tesisler ağır sanayi, inşaat malzemeleri gibi konulara yoğunlaşmış durumdadır. Bunun yanı sıra özel sektör büyük aile şirketleriyle yükselişe geçerek genellikle tüketim malları üretimine odaklanmıştır. Hem kamu hem özel sektörün birlikteliğinin görüldüğü bu dönemde özellikle İstanbul, Bursa, İzmit gibi kentlerde endüstri yapılarında hızlı bir artış görülmektedir.

1950 yılı sonrasında Bursa'da yaşanan en büyük ve önemli değişim Organize Sanayi Bölgesi'nin kurulmasıdır. Bu olay, kent planlaması açısından ele alındığında kentte ilk kez seri üretim ve konut alanlarının ayrıştığı görülmektedir (Aktar, 1996). İstanbul'da yoğunlaşan endüstrinin desantralizasyonunu sağlamak adına Bursa'da bir sanayi bölgesi kurulması öngörülmüştür (Tekeli, 2007). 1961 yılında Devlet Planlama Teşkilatı tarafından 5 yıllık kalkınma planı doğrultusunda Türkiye'nin ilk Organize Sanayi Bölgesi'nin Bursa'da kurulmasına karar verilmiştir. Organize Sanayi Bölgesi'nin Mudanya yolu üzerinde kurulmasıyla kentin gelişimi batıya aksında hızlanmıştır. Organize Sanayinin üretime başlamasıyla Mudanya Limanı'nın ticari önemi artmıştır. 1963 yılında dönemin en modern fabrikalarından olan Mudanya Kablo Fabrikası

üretime başlamıştır (Şekil 3.9). Eski Mudanya Yolu üzerine kurulan Emek Yağ Fabrikası kentte gıda endüstrisinin gelişimini desteklemiştir. Organize Sanayi Bölgesi, özellikle otomotiv sanayinin gelişimi kentin gelişiminde kritik rol oynamıştır. 1969 yılında Yalova Yolu üzerinde kurulan Tofaş Türk Otomotiv Fabrikası ve Organize Sanayi Bölgesi'ne kurulan Oyak – Renault Otomotiv Fabrikası kentin ekonomik gelişimine büyük katkı sağlamıştır. 1970'li yıllarda otomotiv ve tekstil sektörünün hızlı gelişimi ile Bursa tam anlamıyla 'endüstri kenti' kimliğini kazanmıştır.



Şekil 3.9. 1970'li yıllarda Mudanya Kablo Fabrikası (Anonim, 2021m)

1980 yılından günümüze dek uzanan süreçte küreselleşmenin kentler üzerindeki etkileri yoğun olarak hissedilmektedir. 1980 askeri darbesinin ardından benimsenen neo-liberal ekonomi politikaları doğrultusunda devlet sektörü küçülmüştür, ihracat odaklı dışa açılma süreci başlamıştır. Küreselleşmeyle birlikte Türkiye de dünya genelinde yaygınlaşan kapitalist sisteme dahil olmuştur. Bursa'da bu dönemde yeni endüstri alanlarının kent çeperlerinde oluşmaya başlamasıyla kent içinde yer alan endüstri alanları da bu bölgelere taşınmıştır. Günümüzde Bursa'da 18 adet aktif organize sanayi bölgesi bulunmaktadır. Bursa Organize Sanayi Bölgesi, Demirtaş Organize Sanayi Bölgesi, Nilüfer Organize Sanayi Bölgesi, Bursa İhtisas Deri Organize Sanayi Bölgesi, Bursa Tekstil Boyahaneleri Organize Sanayi Bölgesi olmak üzere 5 adet organize sanayi bölgesi ise merkez ilçelerde yer almaktadır.

3.2. Bursa Endüstri Mirası Rotasını Belirlemeye Yönelik Çalışmalar

Bursa, tarihsel süreçte geçirmiş olduğu endüstrileşme sürecinin sonucunda zengin bir endüstri mirası yapı stoğuna ev sahipliği yapmaktadır. Kent kimliğini oluşturan ve kentlinin zihninde izi olan endüstri miras eserlerinin korunması, yaşatılması ve geleceğe aktarılması kent kimliği ve kentsel belleğin sürekliliğinin sağlanması açısından önem taşımaktadır. Tez çalışması kapsamında kentsel belleğin sürekliliği bağlamında önerilen Bursa endüstri mirası rotasının belirlenmesi amacıyla gerçekleştirilen alan çalışması üç aşamadan oluşmaktadır.

İlk aşamada Bursa endüstri tarihinde önemli bir yere sahip olan endüstri yapıları literatür araştırmasıyla tespit edilmiştir. Literatür araştırması ve yerinde yapılan gözlemlerle endüstri yapılarının mevcut durum analizlerine yönelik fiziksel ve sosyo-kültürel tespitler yapılmıştır. Bursa'nın uluslararası ticarette dış pazara açılan kapısı Mudanya Gümrük ve İstasyon Binası ve Bursa'nın tam anlamıyla endüstri kenti kimliğine sahip olmasını sağlayan Bursa Organize Sanayi Bölgesi'nin en önemli fabrikası olan Oyak Renault Otomobil Fabrikası'nın kurulması zaman aralığında inşa edilen 24 adet endüstri yapısı çalışma kapsamına dahil edilmiştir. Çizelge 3.3'te kronolojik sırayla verilen Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapılar işlevleri doğrultusunda üretim tesisleri turuncu, ulaşım tesisleri yeşil, enerji tesisleri mavi renkle ifade edilmiştir.

Çizelge 3.3. Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapılar

Yapım Yılı	Yapının Adı	Yapı Tipolojisi	Özgün işlevi	Ara İşlev/ İşlevler	Günümüzdeki İşlevi
1849	Mudanya İstasyonu	Ulaşım Tesisi	Gümrük ve İstasyon Binası	Depo/Antrepo	Montania Hotel
1854	Fabrika-i Hümayun İpek Fabrikası	Üretim Tesisi	İpek Filatür Fabrikası	Tekel Yaprak ve Tütün İşletmeleri Bakım Atölyesi / Faruk Saraç Tasarım M.Y.O.	İstanbul Sağlık ve Sosyal Bilimler M.Y.O. / Sürekli Eğitim Merkezi
1890'lar	Beşevler İstasyonu	Ulaşım Tesisi	İstasyon Binası	-	Gönül İstasyonu Kafeterya
19.yy	Turgut Yılmazipek (Romangal) İpek Fabrikası	Üretim Tesisi	İpek Filatür Fabrikası	-	-
1800'ler	Muradiye İpek Fabrikası	Üretim Tesisi	İpek Filatür Fabrikası	-	-
1865	Osman Fevzi Efendi İpek Fabrikası	Üretim Tesisi	İpek Filatür Fabrikası	Çocuk Esirgeme Kurumu/ Altı Nokta Körler Derneği	-
19.yy	Çekirge İstasyonu	Ulaşım Tesisi	İstasyon Binası	-	Çekirge İstasyon Düğün Salonu
19.yy sonu	Muradiye (Merinos) İstasyonu	Ulaşım Tesisi	İstasyon Binası	-	Tarihi Merinos Tren İstasyon Sosyal Tesisleri
19.yy sonu	İpeker İpek Fabrikası	Üretim Tesisi	İpek Filatür Fabrikası	-	Bursa Anadolu Arabaları Müzesi
19.yy sonu	Ete Mensucat Boyahanesi	Üretim Tesisi	Boyahane Tesisi	-	Umurbey İpek Üretim ve Tasarım Merkezi
20. yy başı	Rıfat Özbek İpek Fabrikası	Üretim Tesisi	İpek Filatür Fabrikası	-	-
20.yy	Resulzade Boyahanesi	Üretim Tesisi	Boyahane Tesisi	Bursa Onkoloji Hastanesi Ek Hizmet Binası	Bursa Palace Hotel
1920'ler	Mehmet Yüksel İpek Fabrikası	Üretim Tesisi	İpek Filatür Fabrikası	İpekli Dokuma Fabrikası	İpekçe Düğün Salonu
1924	Bursa Cer, Tenvir ve Kuvve-i Muharrikiye-i Elektrikiye Anonim Şirketi	Enerji Tesisi	Elektrik Santrali	-	UEDAŞ Yönetim Binası
1925	İpekiş Dokumacılık ve Trikotaj Fabrikası	Üretim Tesisi	İpekli Dokuma Fabrikası	-	-
1928	Doğan Yılmazipek İpek Fabrikası	Üretim Tesisi	İpek Filatür Fabrikası	-	-
1930'lar	Duruder İpek Fabrikası	Üretim Tesisi	İpek Filatür Fabrikası	İpek ve Halı Dokuma Fabrikası	-
1938	Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası	Üretim Tesisi	Yünlü Dokuma Fabrikası	-	Atatürk Kültür ve Kongre Merkezi
1938	Sümerbank Gemlik Suni İpek Fabrikası	Üretim Tesisi	Suni İpek ve Viskos Mamülleri Fabrikası	-	Uludağ Üni. Asım Kocabıyık M.Y.O.
1938	Sümerbank Merinos Elektrik Santrali	Enerji Tesisi	Elektrik Santrali	-	Enerji Müzesi
1962	Emek Yağ Fabrikası	Üretim Tesisi	Yağ Fabrikası	-	Yağ Fabrikası
1963	Mudanya Kablo Fabrikası	Üretim Tesisi	Kablo Fabrikası	-	Kablo Fabrikası
1969	Tofaş Türk Otomobil Fabrikası	Üretim Tesisi	Otomobil Fabrikası	-	Otomobil Fabrikası
1969	Oyak Renault Otomobil Fabrikası	Üretim Tesisi	Otomobil Fabrikası	-	Otomobil Fabrikası

Alan çalışmasının ikinci aşamasında "2.4. Kültürel Miras Olarak Endüstri Yapıları" bölümünde endüstri mirası konusundaki en önemli organizasyonlardan TICCIH, Avrupa endüstri mirasına duyulan ilgilin artırılmasına yönelik tanıtıcı faaliyetler gerçekleştiren ERIH ve Türkiye'de endüstri mirası alanında kapsamlı çalışmaları ve yayınlarıyla uzman kişi olarak Köksal (2005)'ın belirlediği endüstri mirasının sahip olması gereken değerler açıklanmıştır. Çalışmanın nesnel bir boyut kazanması için kurum ve uzman kişilerin üç farklı boyutta ele aldığı kriterler süzülerek Bursa endüstri mirası için ortak bir değerlendirme önerisi geliştirilmiştir. Bursa endüstri mirası değerlerinin belirlenmesine yönelik tablo Çizelge 3.4'te verilmiştir.

Çizelge 3.4. Bursa endüstri mirası değerlendirme kriterleri

BURSA ENDÜSTRİ MİRASI DEĞERLENDİRME KRİTERLERİ	TARİHİ ÖNEM TARİHSEL DEĞER TARİHİ DEĞER
	İŞLEVSEL ÖNEM TEKNİK VE BİLİMSEL DEĞER
	KÜLTÜREL ÖNEM
	SİMGESEL ÖNEM SEMBOLİK DEĞER SOSYAL DEĞER
	MİMARİ-SANATSAL ÖNEM ESTETİK DEĞER
	ENDERLİK DEĞERİ NADİRLİK VE DÖNEM DEĞERİ
	KULLANIM SÜREKLİLİĞİ
	ENDÜSTRİ ARKEOLOJİSİ ÖNEMİ
	ÖZGÜNLÜK DEĞERİ ÇEKİCİLİK VE ÖZGÜNLÜK DEĞERİ
	ÇEVRESEL ÖNEM
	ULAŞIM BAĞLANTILARI
	TURİZM POTANSİYELİ
	YENİ PERSPEKTİFLER SUNMA OLANAĞI

Alan çalışmasının üçüncü ve son aşamasında Bursa endüstri miras rotasının kurgulanması amacıyla Bursalılarla Bursa endüstri mirasının kentsel bellekteki yerini belirlemeye yönelik bir anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Yapılan çalışmaya "3.2.2. Halkın Endüstri Mirası Algısının Belirlenmesi" bölümünde detaylı olarak değinilmiştir. Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapıların ve Bursa halkının endüstri mirası algısının belirlenmesine yönelik gerçekleştirilen yönelik alan çalışmasından elde edilen veriler ışığında Bursa endüstri mirası rotasının temeli oluşturulmuştur.

3.2.1. Bursa'daki Endüstri Mirası Niteliğindeki Yapıların Belirlenmesi

TICCIH, endüstri mirasını üretim türlerine göre gruplandırmıştır. Bu gruplar; tarım-gıda üretimi, hidro elektrik-elektrokimyasal sanayi, madencilik-kömür sanayi, kâğıt sanayi, tekstil sanayi, metalurji, su, kutup bölgesindeki üretimler ile köprüler, iletişim yapıları, darphaneler ve demiryolları olarak belirlenmiştir (Anonim, 2011). Avrupa Endüstri Miras Rotası ise uluslararası temalarını tekstil, imalat ve el üretimi, ulaşım ve iletişim, enerji üretimi, su, madencilik, demir ve çelik, işçi konutları, endüstriyel mimarlık, endüstriyel peyzajlar olarak belirlemiştir (ERIH, 2021a). Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapılar incelendiğinde yapıların ulaşım tesisi, üretim tesisi ve enerji tesisi olmak üzere üç gruptan oluştuğu saptanmış, TICCIH ve ERIH tarafından belirlenen temaların tasarlanan Bursa endüstri mirası rotasında yer alması düşünülen yapı tipolojileriyle örtüştüğü tespit edilmiştir. Çalışma kapsamına dahil edilen ve Çizelge 3.4'te listelenen Bursa endüstri mirası işlevleri doğrultusunda ulaşım, üretim ve enerji tesisleri olmak üzere üç başlık altında sınıflandırılarak alt bölümlerde açıklanmıştır.

Bursa'daki Ulaşım Tesisleri

Osmanlı Devleti demiryollarının önemini kavrayarak yurtdışındaki gelişmeleri yakından takip etmiştir. Avrupalılar ucuz ham madde ihtiyacını karşılamaya yönelik pazar arayışlarının cevabını Osmanlı Devleti'nde bulmuşlardır. Osmanlı Devleti Avrupa'yla ticari ilişkilerini sürdürebilmek ve ülkenin ulaşımla ilgili sorunlarına çözüm olması amacıyla ülkedeki yatırım faaliyetlerini demiryollarına odaklamıştır. Demiryollarının inşasıyla ürünler önce kırsaldan kentlere ardından limanlar aracılığıyla yurtdışına

gönderilmesi hedeflenmiştir. Osmanlı Devleti, demiryollarının inşa edilmesindeki teknik ve ekonomik yetersizlikler nedeniyle Avrupalı devletlerin desteklerine başvurmuştur (Abacı, 2007).

Osmanlı Devleti'nin demiryollarıyla ilgili politikalarının etkileri Bursa'da da görülmüştür. 1855 Depremi sonrası Bursa, kent planlama açısından yeni bir döneme girmiştir. Kent planlama politikaları doğrultusunda yeni yollar açılmış, açılan yollar kent içinde ve kent dışında yeni bağlantılar sağlamıştır. Bursa-Mudanya demiryolu Osmanlı Devleti'nin devletçilik politikası doğrultusunda kendi demiryolunu inşa etme projesi kapsamında ortaya çıkmıştır. Projenin hedeflenen şekilde gerçekleşmemesi nedeniyle Belçikalı bir firma 1892 yılında açılan 42 km uzunluğuyla Osmanlı Devleti sınırlarındaki en kısa hatlardan biri olan Bursa-Mudanya Demiryolu hattını inşa etmiştir. Bursa-Mudanya Demiryolu hattı kent içinde üretilen ürünlerin Mudanya limanına aktarılarak deniz yoluyla ihracatını sağlamıştır. Bursalı tüccarlar mevcut demiryolu hattının geliştirilerek Anadolu demiryollarıyla bağlanması talebinde bulunmuşlardır ancak talepleri işletmeci firma tarafından ekonomik bulunmadığı için reddedilmiştir (Aslanoğlu, 2000).

Türkiye'nin ulaşım politikası 1948-1952 yılları arasında karayolu odaklı olmak üzere değişmiştir. Amerika'dan alınan Marshall yardımları bu politika değişikliğinin temel sebebi olmuştur. Bu dönemde lastik tekerlekli araçların kullanımındaki artışla demiryollarına verilen önem azalmıştır. 1950'li yıllardan sonra ülkedeki bazı demiryolu hatları sökülmüştür, Bursa- Mudanya demiryolu hattı da sökülen hatlardan biri olmuştur (Aydın, 2001). Mudanya Garı'ndan başlayıp Demirtaş İstasyonu'nda sonlanan Bursa-Mudanya demiryolu hattı içerisinde yedi istasyon bulunmaktaydı. Günümüzde Yörükali, Koru ve Demirtaş (Bursa) istasyonları mevcut değildir. Mudanya Garı, Beşevler, Çekirge (Hüdavendigar veya Acemler) ve Muradiye (Merinos) istasyonları ise farklı işlevlerle yaşamaya devam etmektedir.

1998 yılında ICOMOS'un İngiltere York kentinde Ulusal Demiryolu Müzesinde yapmış olduğu toplantıda, demiryolları ve tesisleri endüstri mirası kapsamında ele alınmıştır.

Bu toplantıda, demiryolları ve tesislerinin Dünya Miras Kurulu'na seçilmesi ya da aday olmasına yol göstermesi amacıyla dört ana kriter belirlenmiştir. Belirlenen kriterler:

1. İnsan dehasının göstergesi yaratıcı bir temsilci olma,
2. Yenilikçi bir teknolojiyi barındırması,
3. Yerel ve tipik bir örnek olması,
4. Ekonomik ve sosyal gelişime katkı sağlamasıdır (Coulls, 1999).

Tez çalışması kapsamında günümüzde farklı işlevlerle varlığını sürdüren Mudanya Garı, Beşevler, Çekirge (Hüdavendigar veya Acemler) ve Muradiye (Merinos) istasyonları ICOMOS'un belirlemiş olduğu kriterler bağlamında endüstri mirası olarak değerlendirilmiştir.

Bursa'daki Üretim Tesisleri

Bursa'daki üretim tesislerinin ortaya çıkışı ipek üretimiyle ilgilidir. İlkel yöntemlerle ev ortamında üretilen ipek ipliğinin teknolojik gelişmeler doğrultusunda filatür adı verilen tesislerde üretilmeye başlamasıyla Bursa tekstil endüstrisindeki ilk adımlarını atmıştır. Kentte Cilimboz ve Gökdere deresi yakınlarında yoğunlaşan tesisler özel üretim tekniklerine ve donanımlarına uygun mekanlardan oluşmaları nedeniyle endüstri mimarisi açısından önem taşımaktadır. İpek filatür tesislerinde buharla kozanın içindeki böceğin öldürüldüğü buhar fırını olarak adlandırılan istimhane, yaş kozaların kurutulduğu ve nem emici özelliği nedeniyle ahşap malzemenin kullanıldığı kozaklık, kurutulan kozalardan ipeğin çekildiği mancınıkhane, çekilen ipek ipliğinin dokumaya hazırlandığı çözgü ve bükümhane, ipek ipliğinden kumaş dokumasının yapıldığı dokuma atölyesi, ipek ipliği ve dokunan kumaşların boyandığı boyahane gibi işleve yönelik şekillenmiş üniteler bulunmaktadır (Oral, 2003).

Bursa'nın tekstil alanındaki liderliği devlet ve özel sektörün tekstille ilgili yapmış olduğu yatırımlarla Cumhuriyet'in ilanından sonra daha çok gelişme göstermiştir. Modern Türkiye'nin simgelerinden olan Sümerbank fabrikalarından Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası ve Gemlik Suni İpek Fabrikası'nın Bursa'da kurulması kentin

modernleşmesine ve endüstrileşmesine katkı sağlamıştır. Ülkenin ilk Organize Sanayi Bölgesi'nin Bursa'da açılması üretim tesisleriyle ilgili bir diğer kırılma noktası olmuştur. OSB'nin açılmasının ardından kentte öncü sektör olan tekstilin yerini otomotiv sektörü almaya başlamıştır. Otomotiv sektörünün yanı sıra başta gıda olmak üzere farklı sektörlerde üretim yapan tesislerin sayısı artmıştır.

Üretim tesisleri bölümünde Fabrika-i Hümayun İpek Fabrikası, Turgut Yılmazipek İpek Fabrikası, Muradiye İpek Fabrikası, Osman Fevzi Efendi İpek Fabrikası, İpeker İpek Fabrikası, Ete Mensucat Boyahanesi, Rıfat Özbek İpek Fabrikası, Resulzade Boyahanesi, Mehmet Yüksel İpek Fabrikası, İpekiş Dokumacılık ve Trikotaj Fabrikası, Doğan Yılmazipek İpek Fabrikası, Duruder İpek Fabrikası, Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası, Sümerbank Gemlik Suni İpek Fabrikası, Emek Yağ Fabrikası, Mudanya Kablo Fabrikası, Tofaş Türk Otomobil Fabrikası ve Oyak-Renault Otomobil Fabrikası'na değinilmiştir. Çalışma kapsamında belirlenen Bursa endüstri mirası niteliğindeki üretim yapılarından Turgut Yılmazipek İpek Fabrikası, Muradiye İpek Fabrikası, Osman Fevzi Efendi İpek Fabrikası, Rıfat Özbek İpek Fabrikası, İpekiş Dokumacılık ve Trikotaj Fabrikası, Doğan Yılmazipek İpek Fabrikası ve Duruder İpek Fabrikası atıl durumdadır. Fabrika-i Hümayun İpek Fabrikası, İpeker İpek Fabrikası, Ete Mensucat Boyahanesi, Resulzade Boyahanesi, Mehmet Yüksel İpek Fabrikası, Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası ve Sümerbank Gemlik Suni İpek Fabrikası yeniden işlevlendirilerek kullanılmaktadır. Emek Yağ Fabrikası, Mudanya Kablo Fabrikası, Tofaş Türk Otomobil Fabrikası ve Oyak-Renault Otomobil Fabrikası ise özgün işlevini sürdürmektedir.

Bursa'daki Enerji Tesisleri

Bursa'nın elektrik ihtiyacını karşılayan ilk ve tek tesis Fransız bir şirket tarafından 20. yüzyıl başında kurulan Bursa Cer, Tenvir ve Kuvve-i Muharrikiye-i Elektrikiye Anonim Şirketi adlı tesistir. Bursa'da yer alan diğer önemli enerji tesisi Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası'nın içerisinde yer almaktadır. Bursa Cer, Tenvir ve Kuvve-i Muharrikiye-i Elektrikiye Türk Anonim Şirketi, Bursa Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası'na yakın bir konumda olmasına rağmen üretim için yetersiz kalacağı düşünüldüğü için fabrika alanı içerine bir enerji santrali inşa edilmiştir.

Kentin aydınlatılmasında bir araç olan trafo yapıları da Bursa endüstri mirası açısından önem taşımaktadır. Üretilen elektrik şehrin çeşitli bölgelerine yer altı kablolarıyla taşınmıştır. Taşınan elektriğin voltajı belirli bölgelerde yer alan trafolarda düşürülerek kullanıcılara ulaştırılmıştır. Bu amaçla üretilen on iki trafo yapısından sekizi günümüze ulaşmıştır. Günümüze ulaşan trafolar Çekirge Mahallesi Birinci Murat Camii yanında, Kükürtlü Mahallesi Kükürtlü Caddesi üzerinde, iki tanesi Muradiye Mahallesi Kaplıca Caddesi (Şekil 3.10) üzerinde, Demirtaş Sakarya Mahallesi Cumhuriyet Caddesi üzerinde, Yeşil Mahallesi İnce Aralık Sokak'ta, Kuruçeşme Mahallesi Sakarya Caddesi üzerinde, Umurbey Mahallesi Sokak'ta bulunmaktadır. Günümüzde Muradiye Kaplıca Caddesi, Çekirge Birinci Murat Camii, Umurbey ve Cumhuriyet Caddesi'nde yer alan trafolar işlevlerini sürdürmeye devam etmektedir. Diğer yapıların içleri boşaltılmıştır (Yeke ve Yeke, 2018). Trafo yapılarıyla ilgili yapılan belgeleme çalışmalarına Ek 2'de yer verilmiştir. Ayrı bir çalışmanın konusu olabilecek enerji üretiminin yardımcı elemanları olan trafo yapıları tez çalışması bağlamında kapsam dışı bırakılmıştır. Enerji tesisleriyle ilgili olarak Bursa için iki önemli tesis olan Bursa Cer, Tenvir ve Kuvve-i Muharrikiye-i Elektrikiye Türk Anonim Şirketi ve Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası Elektrik Santrali'ne değinilmiştir.



Şekil 3.10. Kaplıca Caddesi üzerindeki trafo yapısı (Deniz arşivi, 2021)

3.2.2. Halkın Endüstri Mirası Algısının Belirlenmesi

Alan çalışmasının son aşamasını anket çalışması oluşturmaktadır. Ankette yer alacak soruları oluşturmak amacıyla kent kimliği, bellek, kentsel bellek, aidiyet, kültürel miras konularında gerçekleştirilen ulusal ve uluslararası alan çalışmalarında ele alınan yöntemler incelenmiştir. Lewicka (2008), "Place Attachment, Place identity, and Place Memory: Restoring the Forgotten City Past" isimli çalışmasında II. Dünya savaşı sonrası sınırlarında değişiklik gerçekleşen Lviv ve Wroclaw kentlerinde yaşayan kişilerin kentle ilişkilerindeki değişimi kentsel bellek, yer kimliği ve yer aidiyeti bağlamında araştırmıştır. Jorgensen ve Stedman (2001), Sense of Place as an Attitude: Lakeshore Owners Attitude Toward Their Properties" adlı çalışmalarında yer algısı (sense of place) kavramını kent kimliği, yer aidiyeti ve yere bağlılık bağlamında ele alarak bunun ölçümüne yönelik bir model geliştirmişlerdir. Brown ve Raymond (2007), "The Relationship Between Place Attachment and Landscape Values: Toward Mapping Place Attachment" isimli yer aidiyeti ve peyzaj değerleri arasındaki ilişkiyi değerlendirdikleri makalelerinde yer aidiyetinin tespitine yönelik bir ölçek geliştirmişlerdir. Lewicka (2011), "Place Attachment: How Far Have We Come in the Last 40 Years?" adlı çalışmasında kent kimliği, yer aidiyeti ve bu kavramlarla ilişkili kavramları içeren son kırk yılda yüz yirmiden fazla dergide yayınlanan dört yüz makaleyi inceleyerek bunların metodolojilerini değerlendirmiştir. Chui, Abd Rahim, Khan, Cheng ve Hassan (2011), "Assessing Tourists' Attitude towards Responsible Cultural Heritage Tourism in Melaka: Development and Validation of Responsible Heritage Tourism Scale" isimli miras turizminin geliştirilmesine yönelik gerçekleştirdikleri çalışmalarında UNESCO Dünya Miras Listesi'nde yer alan Melaka kentinde yaşayan ve kenti ziyaret eden turistlerle alan çalışması yürütmüşlerdir. Alan çalışması kapsamında kentliler ve ziyaretçilerin kültürel mirasın korunmasına ve sürdürülebilirliğine yönelik algısını tespit etmek amacıyla bir yöntem geliştirmişlerdir. Ünlü (2017), "Kent Kimliğinin Oluşumunda Kentsel Bellek ve Kentsel Mekan İlişkisi: Mersin Örneği" adlı makale çalışmasında kent kimliği ve kentsel bellek ilişkisini Mersin kenti örneği üzerinden ele almıştır. Mersin'de gerçekleştirdiği sözlü tarih görüşmelerine dayanan araştırmasında 19. yüzyıldan 1960'lı yıllara dek kentin dönüşümüne tanıklık etmiş kentlilerin belleğindeki kentsel mekan unsurlarını tespit

etmiştir. Yanmaz ve Cengiz (2019), "Preserving the Spatial Memory in Historic Buildings and Spaces and its Contribution to the Urban Identity: A case study of Çanakkale Urban Site" isimli tarihi bina ve mekanların kent kimliği ve kentsel belleğe katkısını ölçmeyi hedefledikleri çalışmalarında Çanakkale'de bulunan sekiz adet tarihi bina ve yapı seçerek yetmiş kişiden oluşan bir ekiple alan çalışması gerçekleştirmişlerdir. Yürütülen çalışma kapsamında kent kimliği, kentsel bellek ve kent imgesine yönelik parametreler geliştirmişlerdir.

İncelenen çalışmalardan elde edilen bilgiler ışığında oluşturan anket sorularıyla Bursa endüstri mirasının Bursa'da ikamet eden kentliler tarafından belirlenmesi ve kentsel bellekteki yerinin ölçülmesi hedeflenmiştir. Örneklem kümesi Bursa'nın Osmangazi, Yıldırım ve Nilüfer merkez ilçelerinde ikamet eden rassal olarak seçilen katılımcılardan oluşmaktadır. Google.forms üzerinden hazırlanan anket formu online olarak katılımcılara ulaştırılmıştır. 270 kişinin katılım sağladığı çalışmada 249 anket değerlendirilmiştir. 21 katılımcının anketi, kent belleğine dair görsellerin yer aldığı bölümdeki soruların hiçbirine yanıt verilmediği için değerlendirmeye dahil edilmemiştir.

Anket formu üç bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde katılımcıların sosyo-kültürel ve demografik özelliklerini tespit etmeye yönelik yaş, cinsiyet, eğitim durumu ve meslekleriyle ilgili sorular yöneltilmiştir. Proshansky (1978) ve Lalli (1992) yapmış oldukları çalışmalarda sosyo-kültürel ve demografik özelliklerin kişilerin yaşam tarzını doğrudan biçimlendirdiğini ortaya koymuştur. Buradan hareketle ilk bölümde yer alan sorular kentsel belleğin taşıyıcısı bireylerin özelliklerinin analiz edilebilmesi açısından önem taşımaktadır.

İkinci bölümde alan çalışmasının gerçekleştirildiği Bursa kenti ve kültürel mirasa dair katılımcıların görüşleri alınmıştır. Bu bölümde yer alan sorular ışığında katılımcıların kentle kurdukları aidiyet ilişkisi, Bursa kent kimliği öğelerine bakış açıları, Bursa'nın sahip olduğu kültürel miras ve endüstri mirası hakkındaki bilgileri ve fikirlerinin değerlendirilmiştir. Kasarda ve Janowitz (1974), Hay (1998), Lalli (1992) ve Lewicka (2011) yapmış oldukları çalışmalarda bir yerde geçirilen sürenin kentsel bellek ve yer

aidiyetiyle doğru orantılı olarak arttığını ortaya koymuşlardır. Hay (1998)'a göre, ikamet süresinin 10 yıldan az olması düşük yer aidiyetine neden olmaktadır. Bu çalışmalardan yola çıkılarak katılımcılara yöneltilen "Bursa'da ne kadar süredir yaşıyorsunuz?" sorusuyla katılımcıların Bursa'ya aidiyetinin ölçülmesi hedeflenmiştir. "Bursa'dan başka bir şehirde yaşamak ister miydiniz?", "Hangi şehirde yaşamak isterdiniz?" ve "Başka şehirde yaşamak istemenizin nedenleri nelerdir?" sorularıyla katılımcıların Bursa'ya bağlılıkları tespit edilmiştir. Jorgensen ve Stedman (2001), Nicholas, Thapa ve Ko (2009) ile Brown ve Raymond (2007) çalışmalarında kent kimliği ve kent aidiyetini değerlendirme amacıyla ölçme metodu geliştirmişlerdir. Geliştirilen parametreler Bursa kentine uyarlanarak katılımcılardan ifadelere beşli Likert ölçeği doğrultusunda yanıt vermeleri istenmiştir. Kentlilerin kentin tarihini bilmesi, kent kimliğinin ve miras değerlerinin farkında olması kente duyulan aidiyeti artırmaktadır ve bu sayede kentliler kentin geleceğine dair sorumluluk hissetmektedir. Lewicka (2008), Nicholas ve ark. (2009) ile Chui ve ark. (2011) çalışmalarının ışığında katılımcılardan Bursa'daki kültürel miras ve endüstri mirasına dair ifadeleri beşli Likert ölçeğiyle cevaplamaları istenerek katılımcıların mirasla kurdukları ilişkinin değerlendirilmesi hedeflenmiştir.

Üçüncü ve son bölüm, tez çalışması kapsamında ele alınan Bursa, kentsel bellek ve endüstri mirası ilişkisine yönelik sorulardan oluşmaktadır. Hatırlama kavramlar ve deneyimlerin bir araya gelişiyle oluşmaktadır. Kişilerin hatırlama ve unutma süreçleri kentsel belleğin derinliğini belirlemektedir. Hatırlamaya yönelik soruların oluşturulmasında Assmann (2018)'in kavram ve deneyimlerin bir araya gelmesiyle kurguladığı hatırlama figürlerinden ve Yanmaz ve Cengiz (2019)'in gerçekleştiği alan çalışmasında geliştirdikleri parametrelerden faydalanılmıştır. Bu bağlamda kent kimliğinin oluşmasını sağlayan ve kentlilerin belleğinde yer etmiş ortak endüstri yapılarını tespit etmek amacıyla hatırlamada en etkili araçlardan biri olan görsellerden faydalanılmıştır. Katılımcılara özgün işlevini sürdüren, atıl durumda olup kullanılmayan ve yeniden işlevlendirilerek günümüzde kullanılan olmak üzere üç kategoride sınıflandırılmış endüstri yapılarının görselleri sunularak yapı adı ya da konum tespitinde bulunmaları istenmiştir. Yapı adına ya da konumuna yanıt veren katılımcılardan "3.2.

Bursa Endüstri Mirası Rotasını Belirlemeye Yönelik Çalışmalar" bölümünde geliştirilen ve aşağıda listelenen Bursa endüstri mirası değerlendirme kriterleri;

- lokasyon/bulunduğu yer,
- tarihi olması,
- işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi,
- kültürel gelişime katkı sağlaması,
- simgesel/sembolik öneminin olması,
- mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması,
- benzerinin olmaması,
- uzun süre işlevini sürdürmesi,
- üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması,
- özgün niteliklerini korumuş olması,
- bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması,
- ulaşım bağlantılarına sahip olması,
- turizm potansiyeline sahip olması,
- yeni perspektifler sunma olanağı

maddelerinden hangisi ya da hangilerinin hatırlamada etkili olduğunu işaretlemeleri istenmiştir (Ek 1). "Lokasyon/bulunduğu yer" seçeneği literatürdeki endüstri mirası kriterlerinde yer almamasına rağmen kentsel bellekle ilişkili bulunduğu ve hatırlamada etkili bir faktör olacağı düşünüldüğü için seçenekler arasına eklenmiştir. Elde edilen veriler "4.2. Halkın Endüstri Mirası Algısına Yönelik Bulgular" bölümünde değerlendirilmiştir.

4. BULGULAR ve TARTIŞMA

Bu bölümde materyal ve yöntem bölümünden elde edilen verilerin değerlendirilmesi gerçekleştirilmiştir. Öncelikle Bursa endüstri mirası niteliğindeki yapılar hakkında bilgi verilip yapıların belirlenen değerlendirme kriterleri doğrultusunda analizi yapılmıştır. Ardından halkın endüstri mirası algısını belirlemeye ve endüstri mirasının kentsel bellekteki yerini ölçmeye yönelik gerçekleştirilen anket çalışmasının sonuçları değerlendirilmiştir. İki analiz yönteminden elde edilen bulgulardan yola çıkılarak Bursa endüstri mirası rota önerisi geliştirilmiştir.

4.1. Bursa'daki Endüstri Mirası Niteliğindeki Yapılara Yönelik Bulgular

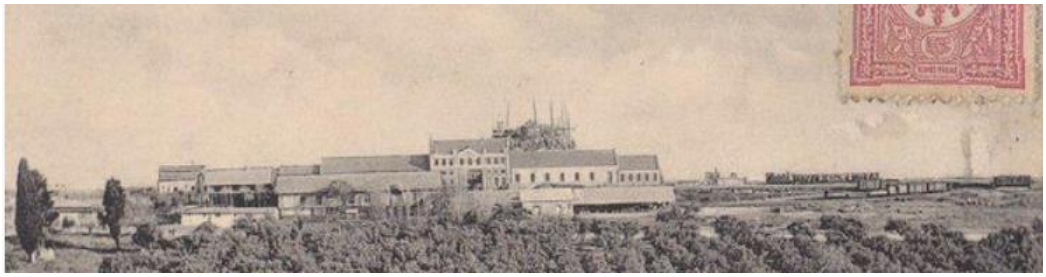
Materyal ve yöntem bölümünde gerçekleştirilen kaynak araştırmaları ile literatür analizi sonucunda tespit edilen ve tez çalışması kapsamına dahil edilen ulaşım tesisleri, üretim tesisleri ve enerji tesisleri olmak üzere üç kategoride sınıflandırılan Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapılara yönelik bulgular detaylı olarak açıklanmıştır. Çizelge 4.1'de Bursa endüstri mirası kapsamında belirlenen 24 adet yapının sahip olduğu değerler, endüstri mirası değerlendirme kriterlerine göre analiz edilmiştir. Bursa'daki endüstri mirası niteliğinde tespit edilen yapılardan üretim tesisleri turuncu, ulaşım tesisleri yeşil, enerji tesisleri mavi renkle ifade edilirken yapıların sahip olduğu değerler sarı renkle belirtilmiştir.

Çizelge 4.1. Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapıların endüstri mirası değerlendirme kriterlerine göre analizi

	ENDÜSTRİ YAPILARI	BURSA ENDÜSTRİ MİRASI DEĞERLENDİRME KRİTERLERİ												
		TARİHİ ÖNEM TARİHSEL DEĞER TARİHİ DEĞER	İŞLEVSEL ÖNEM TEKNİK VE BİLİMSEL DEĞER	KÜLTÜREL ÖNEM	SİMGESEL ÖNEM SEMBOLİK DEĞER SOSYAL DEĞER	MİMARİ-SANATSAL ÖNEM ESTETİK DEĞER	ENDERLİK DEĞERİ NADİRLİK VE DÖNEM DEĞERİ	KULLANIM SÜREKLİLİĞİ	ENDÜSTRİ ARKEOLOJİSİ ÖNEMİ	ÖZGÜNLÜK DEĞERİ ÇEŞİTLİLİK VE ÖZGÜNLÜK DEĞERİ	ÇEVRESEL ÖNEM	ULAŞIM BAĞLANTILARI	TURİZM POTANSİYELİ	YENİ PERSPEKTİFLER SUNMA OLANAĞI
ULAŞIM TESİSLERİ	MUDANYA GARI	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■
	BEŞEVLER İSTASYONU	■	■			■					■	■	■	
	ÇEKİRGE İSTASYONU	■	■			■					■	■	■	
	MURADİYE (MERİNOS) İSTASYONU	■	■			■			■		■	■	■	
ÜRETİM TESİSLERİ	FABRİKA-İ HÜMAYUN İPEK FABRİKASI	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	TURGUT YILMAZİPEK (ROMANGAL) İPEK FABRİKASI	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■		
	MURADİYE İPEK FABRİKASI	■	■					■			■			
	OSMAN FEVZİ EFENDİ İPEK FABRİKASI	■	■			■		■	■		■	■		
	İPEKER İPEK FABRİKASI	■	■	■		■	■	■	■	■	■		■	■
	ETE MENSUCAT BOYAHANESİ	■	■	■		■		■	■	■	■		■	■
	RIFAT ÖZBEK İPEK FABRİKASI	■	■			■		■	■		■	■		
	RESULZADE BOYAHANESİ	■	■					■			■			
	MEHMET YÜKSEL İPEK FABRİKASI	■	■					■			■	■		
	İPEK-İŞ DOKUMACILIK VE TRİKOTAJ FABRİKASI	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■		
	DOĞAN YILMAZİPEK İPEK FABRİKASI	■	■			■	■	■	■	■	■			
	DURUDER İPEK FABRİKASI	■	■			■		■	■	■	■			
	SÜMERBANK MERİNOS YÜNLÜ DOKUMA FABRİKASI	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	SÜMERBANK GEMLİK SUNİ İPEK FABRİKASI	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	EMEK YAĞ FABRİKASI		■			■		■	■	■	■	■	■	■
	MUDANYA KABLO FABRİKASI		■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■
	TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI		■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■
	OYAK RENAULT OTOMOBİL FABRİKASI		■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■
ENERJİ TESİSLERİ	BURSA CER, TENVİR VE KUVVE-İ MUHARRİKİYE-İ ELEKTRİK TÜRK ANONİM ŞİRKETİ	■	■		■	■		■	■		■	■	■	
	SÜMERBANK MERİNOS YÜNLÜ DOKUMA FABRİKASI ELEKTRİK SANTRALİ	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

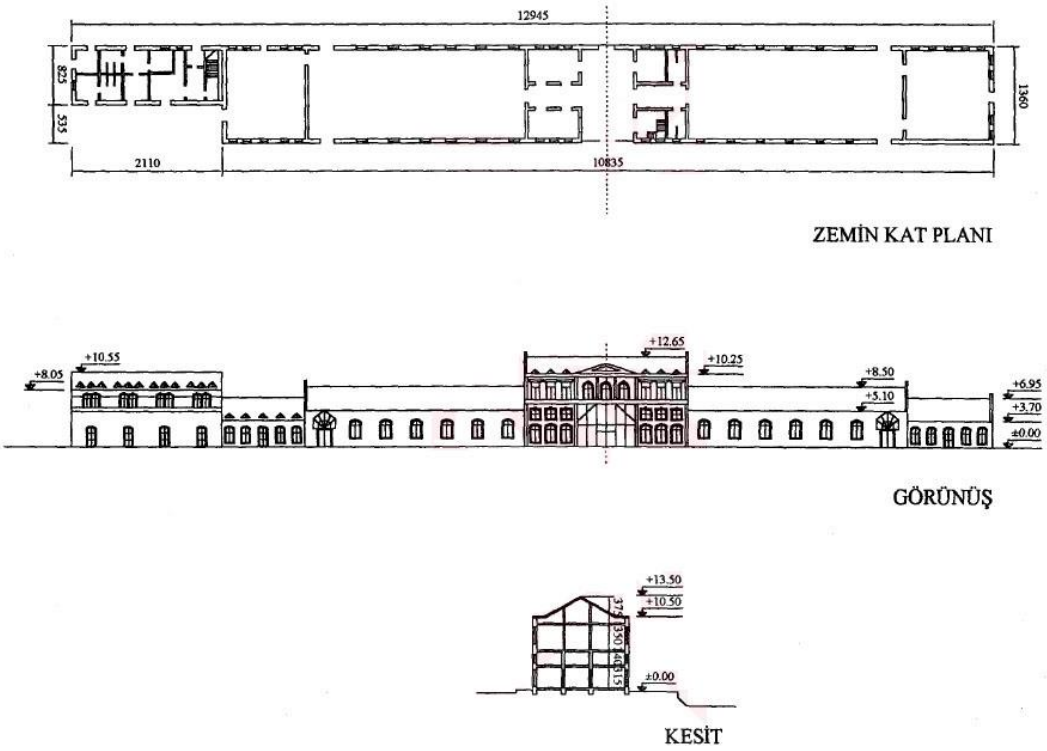
Mudanya Garı

Mudanya Garı, Mudanya İlçesi İstasyon Caddesi üzerinde sahil şeridinde deniz kenarında konumlanmıştır. 1849 yılında Fransızlar tarafından Gümrük Binası olarak inşa edilmiştir. 1892 yılında Bursa-Mudanya demiryolunun hizmete açılmasıyla hem gümrük hem de gar binası olarak işlevini sürdürmüştür (Anonim, 2019b) (Şekil 4.1). Mudanya Garı 1849 yılından günümüze kadar ulaşması nedeniyle kullanım sürekliliğine sahiptir ve tarihi değer taşımaktadır.



Şekil 4.1. Mudanya Garı (Anonim, 2019b)

Yapı dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Simetrik ve farklı kat yüksekliklerinden oluşan kademeli bir formdadır. Orta aks yapının en yüksek bölümü olup üç kat yüksekliğindedir. Orta kütlenin cephesinde üçgen alınlık bulunmaktadır. Cephe düzeninde basık kemerli ve kare pencereler kullanılmıştır (Durak, 2003) (Şekil 4.2). Yapı sahip olduğu mimari nitelikleri ve bu niteliklerini özgün olarak koruması sayesinde mimari değer, enderlik değeri ve özgünlük değeri içermektedir.



Şekil 4.2. Mudanya Garı plan, görünüş, kesit (Durak, 2003)

1953 yılında demiryolu hattının sökülmesiyle gar binası bir süre daha gümrük binası olarak hizmet vermeye devam etmiştir. Ardından depo ve antrepo olarak kullanılmış ancak zaman içerisinde atıl kalmıştır. 1989 yılında Mimar Mehmet Alper ve Y. Mimar Mehmet Nursel tarafından restore edilerek otel binası olarak yeniden işlevlendirilmiştir. Mudanya Garı, günümüzde Montania Hotel adıyla hizmet vermektedir (Şekil 4.3) (Anonim, 2019b). Endüstri mirasına yüklenmiş olan işlev sayesinde yapı, mevcut haliyle turizm potansiyeli taşımaktadır.



Şekil 4.3. Montania Hotel (Anonim, 2019b)

Mudanya Garı gar olarak kullanıldığı dönemde ve günümüzde Bursa endüstrisine ve ekonomisine katkılarıyla işlevsel öneme, yıllar boyunca Mudanya bölgesindeki sosyal ve kültürel gelişimi desteklemesi sayesinde simgesel ve kültürel öneme sahiptir. Deniz kenarında yer alan özgün konumu nedeniyle ulaşım bağlantılarına sahip olan miras, Mudanya, Bursa ve ülkemiz açısından çevresel önem taşımaktadır.

Beşevler İstasyonu

Beşevler İstasyonu, Nilüfer ilçesi Beşevler Mahallesi Yıldırım Caddesi üzerinde bulunmaktadır. Tek katlı olan istasyon yapısı Bursa-Mudanya demiryolu hattı üzerinde inşa edilmiş ilk yapıdır. Demiryolu hattı yapımı sırasında şantiye binası olarak ardından istasyon binası ve lojman olarak kullanılmıştır (Durak, 2003). Beşevler İstasyonu, Bursa-Mudanya hattında inşa edilen ilk istasyon olması nedeniyle tarihi önem, demir yolu hattının kente katkısı sayesinde işlevsel ve çevresel önem, istasyon yapı tipolojisine dair mimari özellikleri sayesinde mimari değer taşımaktadır.

Bursa-Mudanya hattının iptaliyle uzun bir süre kullanılmayan ardından yangın nedeniyle yıkılan istasyon Nilüfer Belediyesi tarafından yeniden inşa edilmiştir. Nilüfer Belediyesi'nden inşa edilen yapının tescilli olmadığı bilgisi alınmıştır. Nilüfer Belediyesi mülkiyetindeki yapı 2015 yılından itibaren kafeterya olarak hizmet vermektedir (Şekil 4.4). Beşevler İstasyonu konumu nedeniyle farklı ulaşım bağlantılarına sahiptir ve günümüzdeki işlevi sayesinde turizm potansiyeli barındırmaktadır.



Şekil 4.4. Günümüzde Beşevler İstasyonu (Deniz arşivi, 2021)

Çekirge (Hüdavendigar veya Acemler) İstasyonu

Çekirge (Hüdavendigar veya Acemler) İstasyonu, Osmangazi İlçesi Kükürtlü semtinde Oulu Cadde üzerinde yer almaktadır. Kare forma yakın dikdörtgen plan şemasına sahip tek katlı bir yapı olan Çekirge istasyonu, hem bekleme alanı hem de lojman olarak kullanılmıştır (Şekil 4.5, Şekil 4.6). Çekirge İstasyonu, Bursa-Mudanya demiryolu hattının bir durağı olması ve günümüze dek ulaşması nedeniyle tarihi, ülkemizdeki istasyon yapılarına özgün mimari unsurları barındırması nedeniyle mimari, demiryolu mirasının bir kalıntısı olması nedeniyle işlevsel öneme sahiptir.



Şekil 4.5. Çekirge İstasyonu (Çekirge Düğün Salonu Arşivi, 2021)



Şekil 4.6. Çekirge İstasyonu plan, görünüş, kesit (Durak, 2003)

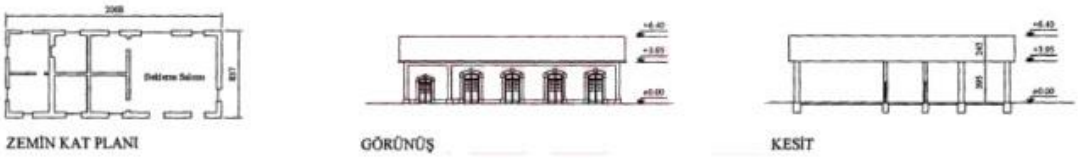
Demiryolunun sökülmesiyle bir süre işlevsiz kalan yapı, daha sonra tescillenerek kafeterya olarak yeniden işlevlendirilmiştir. Günümüzde Çekirge İstasyon Düğün Salonu adıyla düğün salonu işleviyle hizmet vermektedir. Yapının yer aldığı açık alan etkinlikler için kullanılırken istasyon binası mutfak, servis alanı ve depo olarak kullanılmaktadır (Şekil 4.7). Ana ulaşım akslarına yakın konumuyla ulaşım bağlantılarına ve çevresel öneme sahip olan Çekirge İstasyonu, yeniden işlevlendirilerek kent yaşamına katılması sayesinde turizm potansiyeli açısından önemli bulunmuştur. Ancak yoğun kamusal kullanıma yönelik yapıya yüklenen işlev, işlev doğrultusunda yapının görmüş olduğu müdahale ve servis mekanları ağırlıklı kullanımı gibi endüstri mirasını tehdit eden unsurlar tespit edilmiştir.



Şekil 4.7. Çekirge İstasyon Düğün Salonu (Deniz arşivi, 2021)

Merinos (Muradiye) İstasyonu

Merinos (Muradiye) İstasyonu, Osmangazi İlçesi Çirişhane Mahallesi'nde yer almaktadır. İstasyon yapısı dikdörtgen plan şemasına sahiptir (Şekil 4.8). Bursa-Mudanya demiryolu hattındaki diğer istasyonlarla benzer mimari üsluba sahip Merinos İstasyonu endüstri mirası açısından mimari değer taşımaktadır.



Şekil 4.8. Muradiye (Merinos) İstasyonu plan, görünüş, kesit (Durak, 2003)

Mülkiyeti hazineye ait olup Osmangazi Belediyesi'ne tahsis edilen yapı, 1995 yılında tescil edilmiştir. 2006 yılında restore edilerek sosyal tesis olarak yeniden işlevlendirilmiştir (Dostoğlu ve Dostoğlu, 2011). Günümüzde sosyal tesis ve düğün salonu olarak kullanılmaktadır (Şekil 4.9). Yeniden işlevlendirilmesi nedeniyle turizm potansiyeli taşımaktadır. İnşa edildiği tarihten günümüze dek ulaşması nedeniyle tarihi değer taşıyan Merinos İstasyonu, konumu sayesinde çevresel öneme ve ulaşım bağlantılarına sahiptir. Ulaşım tesislerinden işlevsel değere sahip Merinos İstasyonu, alan içerisinde yer alan endüstri arkeolojisinin kalıntıları tren vagonları istasyon yapısının endüstri arkeolojisi açısından önemli olduğunu göstermektedir.



Şekil 4.9. Merinos (Muradiye) İstasyonu (Deniz arşivi, 2021)

Fabrika-i Hümayun İpek Fabrikası

Fabrika-i Hümayun İpek Fabrikası, Osmangazi ilçesi Muradiye Mahallesi Kaplıca Caddesi'nde yer almaktadır. Girişi Kaplıca Caddesi üzerinden sağlanan fabrikanın bir yanında Cilimboz deresi ve Turgut Yılmazipek (Romangal) İpek Fabrikası, diğer yanında Koca Naip Camii ve Üç Hanım Kızlar Türbesi bulunmaktadır (Şekil 4.10).



Şekil 4.10. Fabrika-i Hümayun konumu (Yandex.maps'den uyarlanmıştır, erişim tarihi: 05.04.2021)

Fabrika-i Hümayun, 1852 yılında ipekli canfes ve ipekli kadife dokuması yapan Hereke-i Hümayun'una iyi kaliteli ipek sağlayabilmek adına devlet eliyle kurulmuştur.

Fabrika 1862 Suphi Bey haritasında işaretlenmiştir. İpek iplik üretiminin hangi yıllara kadar devam ettiğini kesin olarak bilinmemektedir. Fabrika-i Hümayun inşa edildiği dönemde birinci mancınıkhane, istimhane, baca, ikinci mancınıkhane, kozaklık ve Kasr-ı Hümayun olmak üzere altı ana yapıdan meydana gelmektedir. Yapılar farklı kotlara oturmaktadır. Taşıyıcı sistem olarak kargir sistem ve ahşap iskeletler kullanılmıştır. Ahşap dikmelerin aralarında tuğla dolgusu bulunmaktadır. Ahşap malzeme döşemeler, merdivenler, pencere ve kapılarda da yoğun olarak kullanılmıştır (Oral, 2004). Uzun süre işlevini sürdürmesiyle ve Bursa'da devlet eliyle kurulan ilk fabrika olması nedeniyle tarihi ve kültürel değere sahip olan Fabrika-i Hümayun, aynı zamanda ipek üretim tesislerine özgün barındırdığı nitelikleri doğrultusunda işlevsel, simgesel, mimari, enderlik ve özgünlük değeri taşımaktadır.

Fabrika-i Hümayun, Cumhuriyet'in ilk yıllarından 1980'li yıllara dek Tekel Genel Müdürlüğü'nün mülkiyetinde "Tekel Yaprak ve Tütün İşletmeleri Bakım Atölyesi" adıyla kullanılmıştır. Bu dönemde fabrikayı oluşturan yapılarda mekânsal değişiklikler gerçekleştirilmiştir. Tescilli bu yapılar 1997 yılından Kültür Bakanlığı'nın onayıyla Bursa Büyükşehir Belediyesi'ne devredilmiştir. Yapıların Bursa Büyükşehir Belediyesi'ne devriyle kültür merkezi olarak yeniden işlevlendirilmesi gündeme gelmiş ve Dr. Atilla Yücel tarafından projelendirilmesi yapılmıştır. Bu süreçte Kasr-ı Hümayun yapısı bakımsızlık nedeniyle yıkılmıştır (Oral, 2004). Ardından Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından kültür merkezi projesinden vazgeçilerek farklı bir işlev için restorasyon çalışmalarına başlanmıştır. 2010 yılında Faruk Saraç Tasarım ve Meslek Yüksekokulu olarak yeniden işlevlendirilmiştir (Şekil 4.11).



Şekil 4.11. Faruk Saraç Tasarım Meslek Yüksekokulu (Deniz arşivi, 2020)

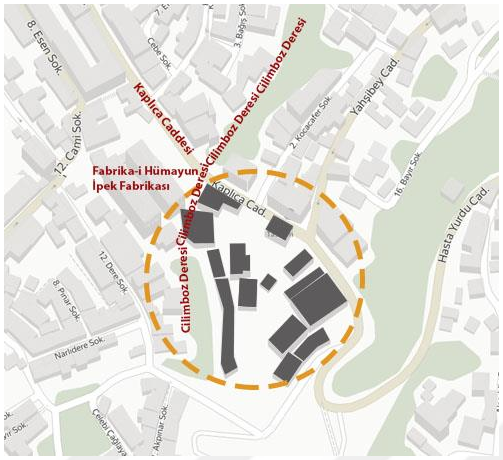
Restorasyon çalışmaları öncesinde bir bölümü yıkılmış olan 1 numaralı mancınıkhane yapısı tamamen yıkılarak bu alanın otopark olarak kullanılmasına karar verilmiştir. 2 numaralı mancınıkhane ve 3 numaralı istimhane yapıları derslik olarak planlanmıştır (Şekil 4.10). 2 numaralı yapının en belirgin farklılığı çatı katının orta aksında yer alan, yapının inşa tarihini üzerinde kabartmalarla süslendiği neo-barok alınlıktır. Restorasyon öncesi tamamen yıkılmış olan 4 numaralı Kasr-ı Hümayun yapısı, aslına uygun rekonstrüksiyonu yapılarak akademisyen ve yöneticilerin kullanımına ayrılmıştır. 2021 yılına dek eğitim kurumu olarak kullanılan yapının, günümüzde İstanbul Sağlık ve Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu'na ait Sürekli Eğitim Merkezi olarak kullanılması düşünülmektedir.

İnşa edildiği dönemden itibaren Muradiye semti, Bursa ve ülkemiz için yarattığı imkanlar sayesinde çevresel değer taşıyan Fabrika-i Hümayun, günümüzde de bu önemini devam ettirmektedir. Bursa'nın ilk endüstri bölgelerinden birinde yer alan ve bu sayede ulaşım bağlantılarına sahip bir konumda bulunan yapı, yeniden işlevlendirilmesi, yapı içerisinde ipekçiliğe dair endüstri arkeolojisinin izlerini barındırması nedeniyle turizm potansiyeline sahiptir. Bu potansiyelle ziyaretçilerine yeni perspektifler sunma olanağı sağlamaktadır.

Turgut Yılmazipek (Romangal) İpek Fabrikası

Turgut Yılmazipek İpek Fabrikası, Osmangazi İlçesi Muradiye Mahallesi Kaplıca Caddesi'nde Fabrika-i Hümayun İpek Fabrikası'nın yanında yer almaktadır (Şekil 4.12). Turgut Yılmazipek İpek Fabrikası'nın kuruluş yılı net olarak bilinmemektedir. Fabrika 1862 Suphi Bey haritasında işaretlenmiştir. 19. yüzyılda Mösyö Romangalle tarafından kurulduğu bilinen fabrika, 1938 yılında Faik Yılmazipek tarafından satın alınarak ipek üretim faaliyetlerini sürdürmüştür. Eğimli bir arazi üzerinde yer alan fabrikanın dört girişi bulunmaktadır. Taar, iki adet mancınıkhane, iki adet havuz, üç adet kozaklık, istimhane ve ek tesisler olmak üzere fabrika inşa edildiği dönemde dokuz yapıdan oluşmaktadır. İlerleyen dönemlerde fabrikaya ihtiyaca yönelik yeni yapılar eklenmiştir. Yapılarda taşıyıcı sistem olarak kargir sistem ve ahşap karkas kullanılmıştır. 1987

yılında mancınıkhane üniteleri, 1992 yılında fabrikanın tüm üretim üniteleri kapatılmıştır (Oral, 2004).

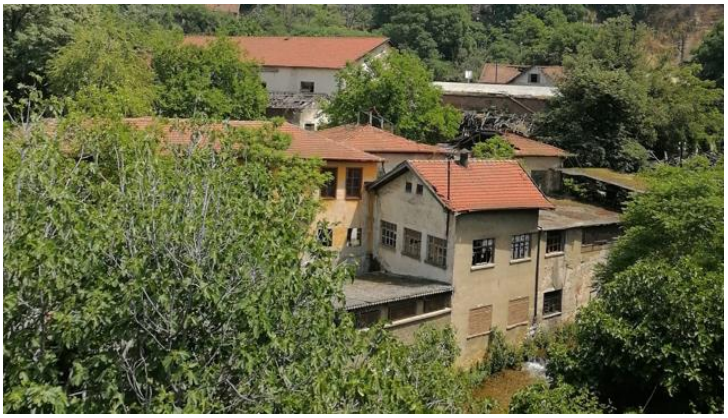


Şekil 4.12. Turgut Yılmazipek (Romangal) İpek Fabrikası konumu (Yandex.maps'den uyarlanmıştır, erişim tarihi: 05.04.2021)

Turgut Yılmazipek İpek Fabrikası (Şekil 4.13), günümüzde atıl durumdadır. Günümüze ulaşmayan kozaklık ünitelerinin yanı sıra günümüze kısmen ulaşan kozaklık ve mancınıkhane üniteleri bulunmaktadır. Fabrika alanı içerisinde günümüze ulaşan konut yapısı, dokuma üniteleri, kozaklık, büküm üniteleri ve ek tesisler ise bakımsızlık nedeniyle tehlike altındadır. Atıl durumdaki fabrika alanının içerisi yeşilliklerle kaplanmış ve günümüze ulaşabilmiş mevcut yapılar da yok olma tehdidiyle karşı karşıya kalmıştır (Şekil 4.14).



Şekil 4.13. Turgut Yılmazipek (Romangal) İpek Fabrikası Kaplıca Caddesi'nden görünümü (Deniz arşivi, 2021)



Şekil 4.14. Turgut Yılmazipek (Romangal) İpek Fabrikası günümüze ulaşan yapılar (Deniz arşivi, 2021)

Turgut Yılmazipek (Romangal) İpek Fabrikası'nın, uzun yıllar işlevini sürdürmesi ve kullanım sürekliliğine sahip olması, ipek üretiminin gerçekleştiği özgün yapım tekniklerinden meydana gelen yapılardan oluşması, ipek üretim süreçlerinin kalıntılarını barındırması, bulunduğu semtin kültürel gelişiminde etkin rol oynaması nedenleriyle tarihi, işlevsel, mimari, kültürel değere ve özgünlük, endüstri arkeolojisi ve enderlik değerine sahip olduğu tespit edilmiştir. Aynı zamanda kullanıldığı dönemde de günümüzde de ulaşım bağlantılarına sahip bir konumda olması çevresel önemini korumasını sağlamıştır.

Muradiye İpek Fabrikası

Muradiye İpek Fabrikası, Osmangazi ilçesi Muradiye Mahallesi 2. Hızalan Sokak'ta yer almaktadır. Fabrikanın girişinde yer alan Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanmış bilgilendirme tabelasında fabrikanın, 1800'lü yıllarda ipek endüstrisinde filatür sisteminin gelişmesiyle Fransız bir aile tarafından Selim Paşa'dan kiralanarak üretime başladığı bilgisi bulunmaktadır. Muradiye İpek Fabrikası, 1862 Suphi Bey haritasında görülmektedir. Günümüzde bahsedilen alan içerisinde bir giriş kapısı ve kullanılmayan bir üretim yapısı bulunmaktadır (Şekil 4.15). Bursa'daki ilk ipek fabrikalarından biri olması uzun süre işlevini sürdürmesi nedeniyle tarihi öneme sahip Muradiye İpek Fabrikası, Muradiye semti ve Bursa için çevresel açıdan önemli bulunmuştur. Aynı zamanda ipek üretim işleviyle ve kent ekonomisine sağladığı katkılarla işlevsel önem taşımaktadır.



Şekil 4.15. Muradiye İpek Fabrikası (Deniz arşivi, 2021)

Osman Fevzi Efendi İpek Fabrikası

Bursa Yıldırım ilçesi, Karaağaç Mahallesi Eşrefiler Caddesi üzerinde bulunan Osman Fevzi Efendi İpek Fabrikası'nın kuruluş tarihi kesin olarak bilinmemektedir. 1913 ve 1915 sanayi sayım kayıtlarına göre fabrikanın kuruluş tarihinin 1865 ya da 1877 olabileceği düşünülmektedir. Fabrika, 1862 Suphi Bey haritasında yer almamaktadır. Uzun yıllar üretimin devam ettiği fabrika tarihi ve işlevsel açıdan önem taşımaktadır.

Fabrikanın kozaklık olarak adlandırılan ünitesi ve baca dışındaki diğer üniteleri günümüze ulaşamamıştır, Günümüze ulaşan kozaklık ünitesi üç katlı dikdörtgen planlı bir yapıdır (Şekil 4.16). Yapı zaman içerisinde farklı işlevlerle kullanıldığı için özgün plan şemasında bu işlevler doğrultusunda değişiklikler gerçekleştirilmiştir. Taşıyıcı sistem olarak yarı kargir sistemde inşa edilen yapının beden duvarları üzerine çatı katına kadar ahşap iskeletli duvarlar oturmaktadır. Fabrika alanı içerisinde yer alan tuğla baca kaidesiyle birlikte 11.98 metre yüksekliğindedir (Oral, 2004). Günümüzde tuğla bacanın üzerine çimento sıva uygulanmıştır.



Şekil 4.16. Osman Fevzi Efendi İpek Fabrikası günümüze ulaşan tuğla baca ve kozaklık (Deniz arşivi, 2021)

İpek fabrikalarında görülen plan tipolojileri, malzeme kullanımı ve yapım tekniğiyle mimari değere ve endüstri arkeolojisi değerine sahip Osman Fevzi Efendi İpek Fabrikası, bulunduğu İpekçilik semti ve Bursa için önemli bir miras unsurudur. Osman Fevzi Efendi İpek Fabrikası farklı işlevlerde kullanılması ve ihtiyaçlar dahilinde yapıda değişikliklere gidilmesi nedeniyle ipek üretim tesislerine özgün niteliğinin bir bölümünü kaybettiği saptanmıştır.

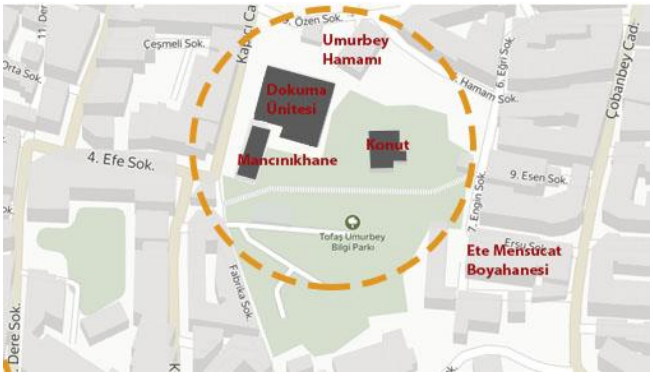
Osman Fevzi Efendi İpek Fabrikası'nın 1950'li yıllarda üretim faaliyetlerinin durduğu düşünülmektedir. Fabrikanın kozaklık ünitesi (Şekil 4.17) 1953 yılında Çocuk Esirgeme Kurumu tarafından satın alınmış, tadilatı tamamlanan yapı 1954-1983 yılları arasında yetimhane olarak kullanılmıştır. 1986 yılında tescillenen Osman Fevzi Efendi İpek Fabrikası bir süre kullanılmamıştır (Oral, 2004). 1995 yılında Altı Nokta Körler Derneği'ne devredilen yapı, 2000- 2017 yılları arasında dernek binası olarak kullanılmıştır. Osman Fevzi Efendi İpek Fabrikası, Altı Nokta Körler Derneği'nin taşınması sonrasında atıl durumda kalmıştır, günümüzde kullanılmamaktadır. Gerekli bakım ve onarım çalışmaları gerçekleştirilmediği için önemli bir endüstri mirası olan Osman Fevzi Efendi İpek Fabrikası tehlike altındadır.



Şekil 4.17. Osman Fevzi Efendi İpek Fabrikası günümüze kozaklık yapısı (Deniz arşivi, 2021)

İpeker İpek Fabrikası

İpeker İpek Fabrikası, Bursa Yıldırım ilçesinde Umurbey Mahallesi'nde Ete Mensucat Boyahanesi'nin kuzeybatısında yer almaktadır (Şekil 4.18). Fabrikanın kuruluş tarihi kesin olarak bilinmemekle birlikte 19. yüzyıl sonlarında inşa edildiği düşünülmektedir. İpeker İpek Fabrikası, 1862 Suphi Bey haritasında görülmektedir. 19. yüzyılda Köleyan Ailesi tarafından kurulan fabrika 1920 yılında Mehmet İpeker tarafından satın alınmıştır. Fabrika alanı içerisinde üretim tesislerinin yanı sıra 19. yüzyıla ait tescilli bir konut yapısı ve Umurbey Hamamı bulunmaktadır (Oral, 2004). Uzun süre ipek üretim faaliyetlerini Umurbey semtindeki yerleşkede sürdüren tesis tarihi, işlevsel, kültürel ve çevresel öneme sahiptir.



Şekil 4.18. İpeker İpek Fabrikası konumu (Yandex.maps'den uyarlanmıştır, erişim tarihi: 05.04.2021)

İpeker İpek Fabrikası, 1971 yılında üretiminin büyük bölümünü Organize Sanayi Bölgesi'ndeki yeni fabrikasına taşımıştır ancak Umurbey'deki tesiste 1979 yılına dek ipek filatür ve dokuma işlemlerini sürdürmüştür. 1998 yılına kadar fabrika işlevsiz kalmıştır. Bu tarihlerde mancınıkhane ve kozaklık üniteleri bakımsızlık nedeniyle yıkılmıştır. 1998 yılında Bursa Büyükşehir Belediyesi'ne devredilen fabrika alanı aynı yıl Koç Grubu'na tahsis edilmiştir. İpeker İpek Fabrikası, sahip olduğu turizm potansiyelinin ortaya çıkarılmasına yönelik çalışmalar sonunda Koç Grubu tarafından Tofaş Bilgi Parkı olarak yeniden işlevlendirilerek 2002 yılında ziyarete açılmıştır. Restorasyon projesi Y. Mimar Naim Arnas tarafından gerçekleştirilmiştir. Projelendirme sürecinde, fabrika duvarları sağlamlaştırılmış, yıkılan temel duvarları bütünlenmiştir. Fabrikanın dokuma ünitesinin özgün şed çatısı korunmuş, yeni bir malzeme olarak metal kiremitlerle kaplanmıştır. Tekrar eden pencerelerle ritmik düzenin korunması sağlanmıştır (Şekil 4.19) (Oral, 2004). Endüstri mimarisine özgün yapım yöntemleri ve malzeme kullanımıyla mimari açıdan öneme sahip olan İpeker İpek Fabrikası, aynı zamanda enderlik değeri barındırmaktadır.



Şekil 4.19. Bursa Anadolu Arabaları Müzesi (Deniz arşivi, 2021)

Fabrikanın dokuma ünitesi Bursa Anadolu Arabaları Müzesi, fabrikada yer alan konut yapısı kafeterya, Umurbey Hamamı Sergi Salonu olarak yeniden işlevlendirilmiştir. Yıkılan mancınıkhane ünitesine ait beden duvarları mevcut haliyle sergilenmektedir (Şekil 4.20). Bu sayede ziyaretçilerine endüstri arkeolojisini yeni perspektiflerle deneyimleme imkanı sunmaktadır. Tofaş Bilgi Parkı içerisinde yapıların geçirdiği dönüşümlerin sergilendiği bilgi panoları bulunmaktadır.



Şekil 4.20. İpeker İpek Fabrikası mancınıkhane (Deniz arşivi, 2021)

Ete Mensucat Boyahanesi

Ete Mensucat Boyahanesi, Bursa Yıldırım ilçesinde Umurbey Mahallesi'nde İpeker İpek Fabrikası'nın güneydoğusunda yer almaktadır (Şekil 4.21). Fabrikanın 19. yüzyılda kurulduğu düşünülmektedir. 1862 Suphi Bey haritasında da görülen fabrika, 1927 yılında Ete Mensucat'ın kurucusu Sait Ete tarafından satın alınmıştır. 1927-1940 yılları arasında ipek iplik üretim faaliyetlerini sürdürüldüğü fabrikada, 1940 yılı itibariyle ipek filatür üretimine dair üniteler yıkılarak boya ve apre tesisleri kurulmuştur. İpek filatür tesisine ait üniteler yıktırıldığı için 19. yüzyıla ait tesisin planı saptanamamaktadır (Oral, 2004).



Şekil 4.21. Ete Mensucat Boyahanesi (Yandex.maps'den uyarlanmıştır, erişim tarihi: 05.04.2021)

Fabrika, 1973 yılında Organize Sanayi Bölgesi'ne taşınmıştır ve Umurbey'deki üretime son verilmiştir. Ete Mensucat Boyahanesi, Ete ailesi tarafından 1998 yılında Bursa Büyükşehir Belediyesi'ne devredilmiştir. Fabrika, Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından Koç Grubu'na tahsis edilmiştir ancak boyahanenin yeniden işlevlendirilmesi için hazırlanan proje uygulamaya geçmemiştir (Oral, 2004). Ete Mensucat Boyahanesi, 2015 yılında Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından gerçekleştirilen "Bursa İpeği Yeniden Hayat Buluyor" projesi kapsamında yeniden işlevlendirilerek Umurbey İpek Üretim ve Tasarım Merkezi olarak hizmet vermeye başlamıştır (Şekil 4.22). Uzun yıllar üretimin devam ettiği, endüstri mimarisinin özelliklerine sahip, özgün niteliğini koruyan, yer aldığı semte katkı sağlayan Ete Mensucat Boyahanesi endüstri yapılarının sahip olduğu değerler bağlamında tarihi, işlevsel, kültürel ve mimari açılardan önemli bulunmuştur.



Şekil 4.22. Umurbey İpek Üretim ve Tasarım Merkezi (Deniz arşivi, 2021)

Tasarım merkezi içerisinde ipek ve ipekli ürünlerin sergilendiği alanlar, ipekli kumaşların dokunduğu dokuma atölyeleri, ipek üretimine dair çözgü-büküm atölyesi, kütüphane ve tasarım atölyesi bulunmaktadır. Haftanın belirli günlerinde ziyaretçilere geleneksel yöntemlerle ipek iplik çekimi aktarılmaktadır (Anonim, 2021k) (Şekil 4.23). Gerçekleştirilen atölye çalışmalarını turizm potansiyeli sağlamaktadır. Atölyelerdeki endüstri arkeolojisinin izlerinin ilgililerle buluşmasıyla ziyaretçilere perspektiflere sahip olma imkanı sunulmaktadır.



Şekil 4.23. Umurbey İpek Üretim ve Tasarım Merkezi iç mekanı (Anonim, 2021k)

Rıfat Özbek İpek Fabrikası

Rıfat Özbek İpek Fabrikası, Osmangazi ilçesi Mecnundede Mahallesi Maksem Caddesi üzerinde bulunmaktadır. Fabrikanın kurulduğu tarih kesin olarak bilinmemekle birlikte 20. yüzyılın ilk yarısında inşa edildiği düşünülmektedir. Fabrika üretimini 1970'li yıllara kadar sürdürmüştür (Oral, 2004). Fabrikadaki üretimin 1970'li yıllara dek sürmesi nedeniyle kullanım sürekliliği ve tarihi önem taşırken, kent merkezine yakın olan konumuyla ulaşım bağlantılarına ve çevresel öneme sahiptir.

Fabrika alanının 1998 yılında Osmangazi Belediyesi tarafından imara açılmasıyla 1999 yılında ünitelerin büyük bölümü, tescilli kemerleri ve cadde üzerindeki duvarları yıkılmıştır. Yıkılan yapılarla ilgili detaylı bilgiye ulaşılamamıştır. Günümüze sadece cadde üzerinde yer alan iki katlı ünite ulaşabilmiştir. Mevcut ünite iki bölümden oluşmaktadır. Kullanıldığı dönemde ünitenin içerisinde dokuma atölyesi, bükümhane ve idari birimler yer almaktadır. Yapı, kargir sistem kullanılarak inşa edilmiştir. Yapının beden duvarları tuğla örgülü olup üst katlar ahşap iskeletli duvarlar üzerine oturmaktadır (Oral, 2004). Günümüze ulaşan yapı atıl durumda, kullanılmamaktadır (Şekil 4.24). İpek üretimine dair endüstri mimarisinin izlerinin kayıplarına rağmen günümüzde de okunduğu Rıfat Özbek İpek Fabrikası'nın mimari değer, işlevsel değer ve endüstri arkeolojisi değeri taşıdığı tespit edilmiştir.



Şekil 4.24. Rıfat Özbek İpek Fabrikası günümüze ulaşan yapısı (Deniz arşivi, 2021)

Resulzade Boyahanesi

Resulzade Boyahanesi, Osmangazi ilçesi Mecnundede Mahallesi, Okul Sokak ve Kurşunlu Sokak kesişiminde yer almaktadır. Resulzade Boyahanesi, ipek filatür fabrikalarında dokunan kumaşların boyama işleminin yapıldığı bir tesistir. Tek katlı, iki katlı ve dört katlı olmak üzere üç yapının birleşiminden oluşmaktadır. Yapıların inşa tarihi kesin olarak bilinmemektedir. Tek katlı ve iki katlı yapının tamamı boyahaneye aittir. Dört katlı yapının zemin ve birinci katları boyahane olarak kullanılırken üst katları tütün deposu olarak kullanılmıştır. Tek katlı ve iki katlı yapı kargir sistemle, dört katlı yapı betonarme karkas sistemiyle inşa edilmiştir (Oral, 2004).

1984 yılında üretim faaliyetlerini sonlandıran Resulzade Boyahanesi bir süre işlevsiz kalmıştır. 2007 yılında Bursa Onkoloji Hastanesi ek hizmet binası olarak kullanılmaya başlanan yapı, 2013 yılında hastanenin taşınması nedeniyle yeniden atıl kalmıştır. 2017 yılında otel olarak yeniden işlevlendirilen yapı, günümüzde de aynı işlevini sürdürmektedir (Şekil 4.25). Uzun yıllar boyahane olarak işlevini sürdürmesi sebebiyle tarihsel ve işlevsel açıdan değerli bulunmuştur. Zaman içerisinde farklı işlevlerle kullanılan yapı bu süreçte özgün mimari niteliklerinin bir bölümünü yitirmiştir. Buna rağmen Bursa tarihi kent merkezi içerisindeki konumuyla çevresel öneme sahip olduğu saptanmıştır.



Şekil 4.25. Bursa Palace Hotel (Deniz arşivi, 2021)

Mehmet Yüksek İpek Fabrikası

Bursa Yıldırım ilçesi, Karaağaç Mahallesi Eşrefiler Caddesi üzerinde bulunan Mehmet Yüksel İpek Fabrikası'nın 1924 yılında ipek filatür tesisi olarak kurulduğu, 1931 yılında da ipekli dokuma üretimine başlanıldığı düşünülmektedir. Fabrika 1958 yılında Mehmet Yüksel tarafından satın alınmıştır (Oral, 2004) (Şekil 4.26). İpek filatür tesisi olarak kurulan ve aynı işlevle uzun süre üretimin devam ettiği fabrika endüstri mirası açısından kullanım sürekliliğine, tarihi ve işlevsel öneme sahiptir. Gökdere deresine yakın konumuyla dönemin endüstri bölgelerinden birinde bulunan Mehmet Yüksel İpek Fabrikası ulaşım bağlantılarına sahip olduğu gözlemlenip çevresel açıdan önemli bulunmuştur.



Şekil 4.26. Mehmet Yüksel İpek Fabrikası Eşrefiler Caddesi'nden görünümü (Deniz arşivi, 2021)

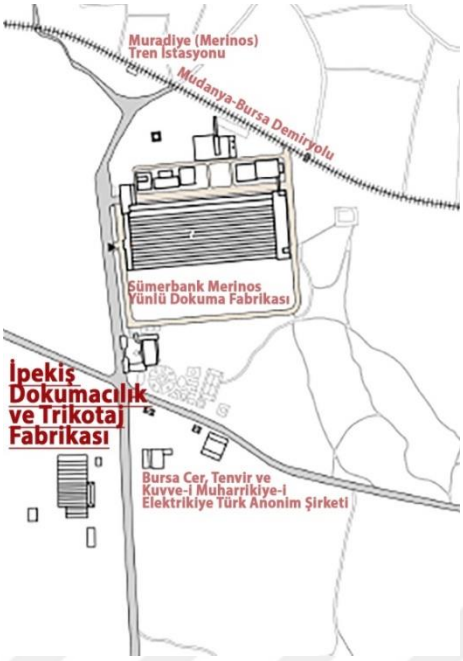
1976 yılında fabrikada üretim durdurulmuştur. Bir süre işlevsiz kalan fabrikaya ait üniteler 1996 yılında yıktırılmıştır. Geriye kalan istimhane ve iki adet dokuma ünitesi 2000 yılında düğün salonu ve düğün salonuna hizmet eden servis mekanları olarak yeniden işlevlendirilmiştir (Oral, 2004). Günümüzde de aynı işlevini sürdürmeye devam etmektedir. Yapı, tuğla bacası dışında ipekçilikle ilgili özgün mimari özelliklerini yitirmiştir (Şekil 4.27). Mehmet Yüksel İpek Fabrikası'nın sürekliliği bağlamında işlevinin uygunluğunun denetlenmesi ve ipekçiliğe dair endüstri mirasına dair geriye kalan unsurlarının korunmasına yönelik önlemlerin alınması gerekmektedir.



Şekil 4.27. Mehmet Yüksel İpek Fabrikası özgün baca (Deniz arşivi, 2021)

İpekiş Dokumacılık ve Trikotaj Fabrikası

İpekiş Dokumacılık ve Trikotaj Fabrikası, Osmangazi ilçesi, Stadyum Caddesi üzerinde yer almaktadır. Fabrikanın konumuna karar verilirken enerji ihtiyacı ve ürünleri sevkiyat kolaylığı göz önünde bulundurulmuştur. Bu nedenle enerji ihtiyacına yönelik Cilimboz Deresi'ne, sevkiyat kolaylığı içinse Bursa-Mudanya demiryolu hattının Muradiye İstasyonu'na yakın bir bölge seçilmiştir (Şekil 4.28). Fabrika, "Bursa Dokumacılık ve Trikotaj Anonim Şirketi" ve Türkiye İş Bankası'nın ortak yatırımı olarak Bursa Dokuma Fabrikası adıyla kurulmuştur. 1 Ekim 1925 tarihinde Atatürk'ün katılımıyla temel atma töreni gerçekleştirilmiştir.



Şekil 4.28. İpekiş Dokumacılık ve Trikotaj Fabrikası konumu (Sarıgöz, 2018'den değiştirilerek alınmıştır)

Tesis dahilinde bükümhane, ipekli ve yünlü apre tesisatı ve boyahane bölümleri bulunmaktadır. İpekiş Dokumacılık ve Trikotaj Fabrikası, 15 yün ve 50 ipek işleyebilecek toplam 65 tezgahıyla Bursa'nın öncü ve modern kuruluşlarından biri olmuştur. Kentlilere sağlamış olduğu istihdam açısından da Bursa ekonomisindeki rolü oldukça büyüktür (Altun, 2001). Bölgesel öneminin yanı sıra zamanda Cumhuriyet tarihinin ilk ihracat yapan firması olması nedeniyle ulusal öneme de sahiptir (Şekil 4.29).



Şekil 4.29. İpekiş Dokumacılık ve Trikotaj Fabrikası (Kaplanoğlu ve Balkan, 2009)

İpekiş Dokumacılık ve Trikotaj Fabrikası, 2012 yılında Demirtaş Organize Sanayi Bölgesi'ndeki yeni fabrikasına taşınmıştır (Anonim, 2020d). Fabrikanın taşınmasıyla tesis bir süre işlevsiz kalmıştır. 2016 yılında İpekiş Fabrikası'na ait üretim ve mekanik ünitelerin tamamı Büyükşehir Belediyesi tarafından aniden yıkılmıştır. İpekiş Fabrikası'ndan günümüze idari bina ulaşabilmiştir (Şekil 4.30). Günümüzde bu yapı kullanılmamaktadır.

Konumuna karar verilirken dikkat edilen kriterler bağlamında ulaşım bağlantılarına sahip olan üretim tesisi bulunduğu bölge ve Bursa açısından çevresel önem taşımaktadır. Atatürk'ün açılışında bulunmasıyla simgesel ve sosyal değer taşıyan İpekiş Dokumacılık ve Trikotaj Fabrikası tarihi, işlevsel, kültürel ve mimari önemiyle kent belleğinde önemli bir yere sahiptir. Bursa'nın ilk modern üretim tesislerinden olması sebebiyle endüstri arkeoloji ve enderlik değeri barındıran fabrikanın kayıplarına rağmen günümüze ulaşan haliyle korunması kentsel belleğin sürekliliği açısından oldukça önemlidir.

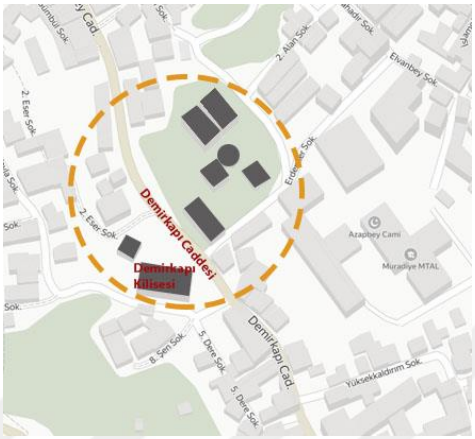


Şekil 4.30. İpekiş Dokumacılık ve Trikotaj Fabrikası günümüze ulaşan idari bina (Deniz arşivi, 2021)

Doğan Yılmazipek Fabrikası

Doğan Yılmazipek İpek Fabrikası, Osmangazi ilçesi Demirkapı Mahallesi Demirkapı Caddesi üzerindedir (Şekil 4.31). Demirkapı Caddesi, fabrika alanını ikiye bölmüştür. Fabrikaya ait en eski yapı Demirkapı Kilisesi, 1862 Suphi Bey haritasında görülmektedir. Rum Ortodoks kilisesi olan Demirkapı Kilisesi, mübadele sonrasında

cemaatini kaybetmiş ve bir süre işlevsiz kalmıştır. 1926 yılında devlet tarafından Faik Yılmazipek' e devredilen kilise (Şekil 4.32), 1928 ipek fabrikası olarak kullanılmaya başlanmıştır. Caddenin diğer tarafında kalan yapılar 1935 yılında inşa ettirilmiştir (Oral, 2004).



Şekil 4.31. Doğan Yılmazipek İpek Fabrikası / Demirkapı Kilisesi konumu (Yandex.maps'den uyarlanmıştır, erişim tarihi: 05.04.2021)



Şekil 4.32. Demirkapı Kilisesi günümüze ulaşan yapısı (Deniz arşivi, 2021)

Dokuma faaliyetlerinin gerçekleştiği kilisenin bulunduğu alanda bir de idari bina bulunmaktadır. İki dokuma, bir mancınıkhane, iki kozaklık, bir koza ayıklama ünitesi istimhane ve baca yapıları fabrikaya sonradan eklenen alanda yer almaktadır. Dikdörtgen plana sahip istimhane yapısı moloz taş ve tuğla duvarlardan meydana gelmektedir. İki kozaklık ünitesi dikdörtgen planlı olup biri dört kattan, diğeri beş

kattan oluşmaktadır. Beş katlı yapı kargir sistemle inşa edilirken, dört katlı yapıda betonarme karkas kullanılmıştır. Bu özelliği nedeniyle dönemine göre farklı bir örnek teşkil etmektedir. Koza ayıklama ünitesi sekizgen plan şemasına sahiptir. Dikdörtgen plan şemasındaki mancınıkhane yapısı ahşap karkas tekniğiyle inşa edilmiştir. Fabrika alanında bir de tuğla baca bulunmaktadır (Oral, 2004) (Şekil 4.33).



Şekil 4.33. Doğan Yılmazipek İpek Fabrikası günümüze ulaşan yapılar (Deniz arşivi, 2021)

1985 yılında üretimin Organize Sanayi Bölgesi'ndeki fabrikaya taşınmasıyla, Demirkapı Mahallesi'nde yer alan tesiste üretim sonlanmıştır. Yapıların bir bölüm günümüze ulaşmıştır, bir bölümü kısmen ayaktadır. Atıl durumdaki tüm üniteler bakım onarım eksikliği nedeniyle yıkılmaya yüz tutmuştur. İpekçiliğe dair endüstri mirasının önemli örneklerinde olan Doğan Yılmazipek İpek Fabrikası'nın korunmasına yönelik önlemlerin acilen alınması gerekmektedir.

Kilisenin yeniden işlevlendirilerek üretim tesisi olarak kullanılmasının bir örneği olması nedeniyle enderlik değerine sahip olan fabrika, ipekçilik üretimine özgün endüstri mirası niteliğinde yapılara sahip olması sebebiyle mimari ve endüstri arkeolojisi açısından değerli bulunmuştur. Kurulduğu dönemden itibaren aynı işlevle üretimin sürdüğü fabrika tarihi, işlevsel ve çevresel önem taşımaktadır.

Duruder İpek Fabrikası

Duruder İpek Fabrikası, Osmangazi ilçesi Demirkapı Mahallesi bulunmaktadır. Fabrika eğimli bir arazi üzerinde yer alması nedeniyle üniteler farklı kotlara yerleşmiştir. Fabrikanın 1930'lu yıllarda kurulduğu düşünülmektedir. 1975 yılına dek ipek filatür işlemlerinin gerçekleştirildiği fabrikada, 1978 yılından itibaren ipek halı dokuma ve yün eğirme işlemleri yapılmaya başlanmıştır. Üretim sistemindeki değişim yapılarda da değişikliğe gidilmesine neden olmuştur. Bu nedenle özgün yapılar hakkında kesin bilgiye ulaşılamamış, 1978 yılı sonrasındaki yapılar hakkında bilgi edinilmiştir (Oral, 2004).



Şekil 4.34. Duruder İpek Fabrikası günümüze ulaşan yapılar (Deniz arşivi, 2021)

Fabrikanın günümüzdeki durumunu analiz etmek için gerçekleştirilen saha gezisinde fabrika alanının içine girilememiştir. Dışarıdan yapılabilen gözlemler ve uzay fotoğrafları yardımıyla ipek halı dokuma atölyesinin, yün çekme ünitesinin, üç adet deponun, boyahanenin, tuğla bacanın ve konutun kısmen günümüze ulaştığı sonucuna varılmıştır (Şekil 4.34). Bursa'nın endüstrileşme tarihinde yeri olan Duruder İpek Fabrikası barındırdığı tarihsel, işlevsel, mimari değerleriyle korunması ve kent yaşamına dahil edilmesi gerek üretim tesislerinden biridir. Fabrika alanı içerisinde yer alan ve bakımsızlık nedeniyle yok olmak üzere olan özgün endüstri arkeolojisi kalıntılarının korunmasına yönelik tedbirlerin alınması gerekmektedir.

Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası

Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı doğrultusunda açılması hedeflenen fabrikalar, 1930'lu yıllarda devletçiliği esas alan planlı kalkınma hareketleriyle faaliyete başlamıştır. Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası'nın konumuna karar verilirken Bursa, merinos koyunu yetiştirme çalışması için pilot bölge olarak seçilmiştir. Bursa çevresinde merinos koyunlarını yetiştirmeye elverişli alanların bulunması ve pilot çalışmanın olumlu sonuç vermesiyle Bursa'ya fabrika kurulmasına kararı verilmiştir. 1935 yılında temeli atılan Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası, 02.02.1938 tarihinde Atatürk tarafından hizmete açılmıştır (Şekil 4.35). Açıldığı dönemdeki ismiyle Merinos Yünlü Sanayi Müessesi, sürekli artan bir verimle yerel bir endüstri olmaktan çıkarak Balkanlar ve Ortadoğu'daki en büyük yün iplik fabrikası olmuştur (Altun, 2001).



Şekil 4.35. Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası (Anonim, 2019c)

Üretim birimleri, enerji santrali, atölye ve ambarlar, sosyal birimler ve lojmanlardan oluşması planlanan fabrika tesisinin projesi Alman asıllı mimari bir ekip tarafından tasarlanmıştır. Yapıların tasarımında rasyonellik ve fonksiyonellik ön plandadır. Fabrika alanı içerisinde yer alan yapılar betonarme taşıyıcı sistemle inşa edilmiştir. Yapılar, sade plan şemaları ve geometrik formlu hacimlerden meydana gelip sade cephe düzenlerine sahiptir. Şekil 4.36'da 1 numarayla gösterilen dokuma iplik işletmesinin çatısında, aynı dönemde inşa edilmiş Nazilli ve Kayseri Sümerbank Dokuma Fabrikaları'nda kullanılan

testere çatı sistemi uygulanması nedeniyle önemlidir. Kuzey-güney aksında konumlanan üniteler kullanılan çatı sistemi sayesinde kuzey ışığında en fazla miktarda faydalanmaktadır (Zeybekoğlu, 2002). Fabrikaya zaman içerisinde ihtiyaç doğrultusunda eklenen ek binalarla yıllar boyunca gelişimi devam etmiştir. İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nda Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası'nın %50 büyütülmesi öncelikle olarak gündeme alınmıştır. Gelişim planı doğrultusunda fabrikanın ek binaları 1944 tarihinde açılmıştır (Altun, 2001).



Şekil 4.36. Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası yeniden işlevlendirme öncesi yerleşim planı (Google Earth 2004 yılı hava fotoğrafından uyarlanmıştır, erişim tarihi: 15.09.2021)

1990 yılında özelleştirilmesi düşünülen Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası'nın satış kararı 2000 yılında alınmıştır. Satışı gerçekleşmeyen fabrika arazisi ve üzerinde bulunan taşınmazlar, 2004 yılında Özelleştirme Yüksek Kurulu tarafından eğitim, halka açık kültür, sanat, spor ve rekreasyon amaçlarında kullanılması için kamu yararı göz önüne alınarak, bedelsiz olarak Bursa Büyükşehir Belediyesi'ne devredilmiştir (Anonim, 2019c).



Şekil 4.37. Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası yeniden işlevlendirme sonrası yerleşim planı (Google Earth 2021 yılı hava fotoğrafından uyarlanmıştır, erişim tarihi: 15.09.2021)

Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası'nın Bursa Büyükşehir Belediyesi'ne devrinin ardından restorasyon ve yeniden işlevlendirme çalışmaları başlamıştır. Dokuma iplik işletmesi, Atatürk Kültür ve Sanat Merkezi, Göç Ve Tekstil Tarihi Müzesi olarak yeniden işlevlendirilmiştir. Fabrikanın enerji ihtiyacını karşılayan santral günümüzde Enerji Müzesi olarak kullanılmaktadır. Santral yapısına ve geçirdiği dönüşüme "Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası Elektrik Santrali" bölümünde daha detaylı değinilmiştir. Müdür evi, misafirhane ve su soğutma kulesi restoran ve kafeterya olarak işlevlendirilmiştir. Memur yemekhanesi, nikah dairesi olarak kullanılırken; su kulesi, seyir terasına dönüştürülmüştür. Şekil 4.37'deki yerleşim planında 8 numarayla gösterilen ambarlar ve atölye alanı yıkılarak yerine açık sergi alanı ve otopark; 9 numarayla ifade edilen salaş ambarları yıkılarak yerine Atatürk Kongre Merkezi inşa edilmiştir. Merinos Parkı, Atatürk Kongre Merkezi ile Atatürk Kültür ve Sanat Merkezi'nin projelendirilmesi Cafer Bozkurt Mimarlık tarafından gerçekleştirilmiştir. Restorasyon çalışmaları sırasında korunmayarak yıkılan yapılar kreş, puantörlük, dokuma ve apre işlemesi, hazır giyim işletmesi, fabrika içinde yer alan lojman, lokal ve işçi yemekhanesidir. Çizelge 4.2'de Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası'nın yeniden işlevlendirme öncesi ve sonrası işlev şeması verilmiştir.

Çizelge 4.2. Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası yeniden işlevlendirme öncesi ve sonrası işlev şeması

YERLEŞİMDEKİ NUMARASI	İLK İŞLEVİ	GÜNÜMÜZDEKİ İŞLEVİ
1	Dokuma İplik İşletmesi	Atatürk Kültür ve Sanat Merkezi Tekstil ve Göç Tarihi Müzesi
2	Santral	Enerji Müzesi
3	Müdür Evi	Restoran
4	Memur Yemekhanesi	Nikah Dairesi
5	Misafirhane	Kafeterya
6	Su Kulesi	Seyir Terası
7	Su Soğutma Kulesi	Kafeterya
8	Ambarlar ve Atölyeler	Yıkılarak yerine Açık Sergi Alanı ve Otopark
9	Salaş Ambarları	Yıkılarak yerine Atatürk Kongre Merkezi

Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası, sağladığı istihdam sayesinde ve işlevsel önemiyle çok sayıda kentlinin ilişki kurduğu bir üretim tesisi olmuştur. Çalışanların yanı sıra kentliler için temsil ettiği tarihi, kültürel, simgesel değerler bağlamında bir fabrika yapısından fazlasını ifade etmektedir. Fabrika alanı içerisinde yer alan sosyal ve sportif tesislerin kentlilerin kullanımına da açık olması Erken Cumhuriyet Dönemi endüstri yapılarının kentlilerin sosyal, kültürel ve sportif gelişimine katkı sağlama misyonu taşıdığının kanıtı olarak yorumlanmıştır. Erken Cumhuriyet Dönemi endüstri mimarisi özelliklerine sahip olan Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası, endüstri arkeolojisi, enderlik ve özgünlük açısından değerli bulunmuştur. Yeniden işlevlendirilirken tesis içerisinde yer alan önemli endüstri yapıları yıkılmış olsa da fabrika alanının tamamının kent yaşamına dahil edilmesi ve kamusal bir alan olarak kullanılması kentsel belleğin sürekliliği bağlamında önem arz etmektedir. Aynı zamanda endüstri yapılarına yüklenen yeni işlevlerin turizm potansiyeli barındırması ve ziyaretçilerine yeni deneyim imkanları sunuyor olması Bursa endüstri mirasına yönelik farkındalığın artmasına katkı sağlamaktadır.

Sümerbank Gemlik Suni İpek Fabrikası

Suni ipeğin ortaya çıkışı ipeğin pahalı olduğu dönemlerde muadil dokuma maddeleri aranmasına dayanmaktadır. Kimyasal araştırmalar sonucunda dokuma maddesi olarak suni ipek elde edilmiştir. Suni ipek ilk olarak ülkemizde ithal edilerek kullanılmıştır. 1930'lu yılların ekonomi politikaları doğrultusunda Bursa'nın Gemlik ilçesinde bir suni ipek fabrikası kurulmasına karar verilmiştir. 1935 yılında temeli atılan fabrika, 1938 yılında "Sümerbank Gemlik Suni İpek ve Viskoz Mamülleri Sanayi Müessesi" adıyla Atatürk tarafından açılmıştır. Fabrikada 1943 yılına kadar sadece suni ipek üretimi yapılırken bu tarihten itibaren viskoz, suni yün ve pamuk üretimine de başlanmıştır (Altun, 2001). Fabrikada üretilen ürünlerin ulusal ve uluslararası pazarlarda yer bulması Gemlik, Bursa ve ülke ekonomisinde ciddi katkılar sağlamasıyla işlevsel, kültürel ve çevresel öneme sahiptir. Sümerbank Gemlik Suni İpek Fabrikası (Şekil 4.38) sadece ekonomi ve endüstri alanında hizmet vermemiş sağladığı sosyal-kültürel ve sportif imkanlarla kentlilerin vizyon kazanmasını sağlamıştır.



Şekil 4.38. Sümerbank Gemlik Suni İpek Fabrikası (Anonim, 2021l)

1990'lı yıllara kadar üretimine devam eden fabrika, 1990'ların ortalarında Sümer Holding tarafından satışa çıkarılmıştır. Uygun alıcı bulunamaması üzerine 1998 yılında Tekel'e ardından Uludağ Üniversitesi'ne devredilmiştir (Kuter, 2010). Günümüzde Uludağ Üniversitesi Asım Kocabıyık Meslek Yüksekokulu olarak kullanılmaktadır (Şekil 4.39).



Şekil 4.39. Uludağ Üniversitesi Asım Kocabıyık Meslek Yüksekokulu (Anonim, 2022)

Açılışını Atatürk'ün yapması nedeniyle simgesel ve sosyal değer taşımaktadır. BBSP doğrultusunda inşa edilen Erken Cumhuriyet dönemi endüstri mimarlığının izlerini barındırması sebebiyle mimari, enderlik, özgünlük ve endüstri arkeolojisi bağlamında değerlidir. Üretim tesisi özgün konumuyla çevresel açıdan önemli olmasını ve ulaşım bağlantılarına sahip olmasını sağlamıştır.

Emek Yağ Fabrikası

Bursa'nın, tekstil endüstrisinde önemli bir güç haline gelmesi diğer sektörlerdeki atılımları geri planda bırakmamıştır. Gıda endüstrisi gelişim gösteren bir başka sektör olmuştur. Bursa'nın coğrafi koşulları zengin tarım ürünlerinin üretilmesine imkan sağlamaktadır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında Mudanya ilçesinin Trilye köyünde üretime başlayan Emek Yağ Fabrikası (Şekil 4.40), 1962 yılında Eski Mudanya Caddesi üzerine yer alan modern fabrikalarına taşınmıştır. Öklidyen kütlelerin bir araya gelmesiyle oluşan formu, cephelerinde kullanılan renklerle endüstri mimarisine ait özellikler taşımasıyla mimari açıdan değerli ve özgün bulunmuştur. Mudanya yolu üzerinde cephesinin olması ve cadde üzerinden görünen dikkat çekici logosu kent belleğinde yer edinmesini sağlamıştır. Günümüzde üretim faaliyetlerine özgün işleviyle devam etmektedir. Modern endüstri mirasının bir temsilcisi olan Emek Yağ Fabrikası, günümüz üretim tekniklerinin sergilenebileceği bir tesis olması nedeniyle turizm potansiyeli barındırmaktadır.



Şekil 4.40. Emek Yağ Fabrikası (Deniz arşivi, 2021)

Mudanya Kablo Fabrikası

Mudanya Kablo Fabrikası 1963 yılında Türk Siemens Kablo Mudanya'da adıyla kurulmuştur. Fabrikanın Mudanya'da kurulmasının ana nedeni hem kara hem deniz yolu ulaşımına elverişli coğrafi konumu olmuştur (Şekil 4.41).



Şekil 4.41. 1980'li yıllarda Mudanya Kablo Fabrikası (Anonim, 2021m)

İnşa edildiği döneminin en modern fabrikaları arasında sayılmaktadır (Şekil 4.42). Fabrikada üretilen yüksek enerji, otomotiv ve telekomünikasyon kabloları ülkenin kablo talebini karşılamada etkin rol almıştır. 1999 yılına kadar Simko bünyesinde faaliyetlerini gerçekleştiren Mudanya Kablo Fabrikası, bu yıldan itibaren Pirelli-Prysmian firması adıyla üretimine devam etmektedir (Anonim, 2021m). Günümüzde de inşa edildiği dönemin özgün mimari özelliklerini taşıması ve aynı işleviyle üretimine devam etmesi nedeniyle Bursa için önemli endüstri yapılarından biridir.



Şekil 4.42. Mudanya Kablo Fabrikası (Anonim, 2021m)

Tofaş Türk Otomobil Fabrikası

1940 Prost Planı'yla kentin gelişme ve genişleme yönünün Gemlik yönü doğrultusunda olması belirlenmiştir. Bu akstaki gelişime en büyük etkiyi Yalova Yolu üzerine kurulan Tofaş Türk Otomobil Fabrikası sağlamıştır. Fabrika, Koç grubu ve İtalyan Fiat firması ortaklığıyla 1968 yılında kurulmuştur (Şekil 4.43).



Şekil 4.43. 1969 Tofaş Türk Otomobil Fabrikası inşaatı (Anonim, 2018b)

Fabrikanın Bursa'da kurulma kararı kentin otomotiv endüstrisinde çekim merkezi haline gelmesinin başlangıcı olmuştur (Aslanoğlu, 2000). Tofaş Türk Otomobil Fabrikası (Şekil 4.44), sahip olduğu tesislerin yanı sıra Yalova Yolu aksında otomotiv yan sanayinin güçlenmesine ve gelişimine katkı sağlamıştır. Bu bağlamda çevresel ve simgesel öneme sahiptir.



Şekil 4.44. Tofaş Türk Otomobil Fabrikası girişi (Anonim, 2018b)

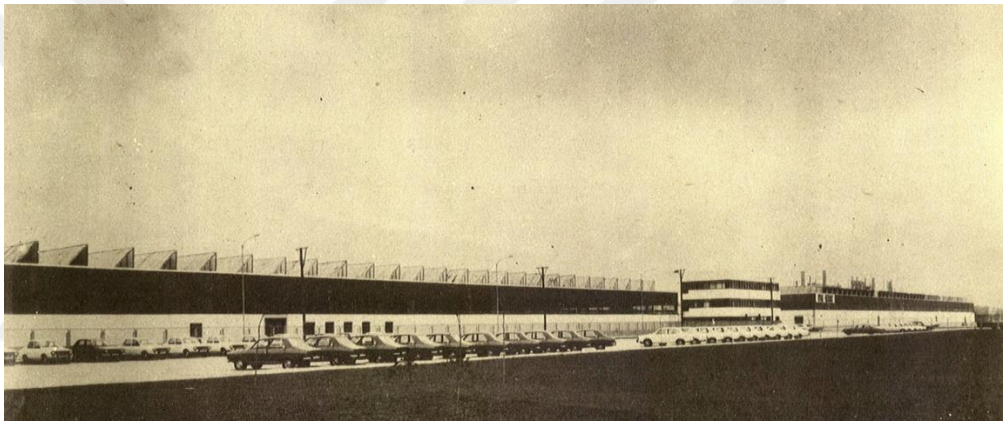
Tofaş Türk Otomobil Fabrikası kurulduğu günden günümüze kadar olan süreçte üretim faaliyetlerine hız kesmeden devam etmiştir. Yıllar içerisinde ihtiyaç doğrultusunda eklenen yapılarla Bursa ve ülkemiz otomotiv sektöründe sayılı tesisler arasında yer almaktadır (Şekil 4.45). Tofaş Türk Otomobil Fabrikası, Bursa halkına sağlamış olduğu istihdamın yanı sıra Tofaş Spor Kulübü aracılığıyla sportif faaliyetlere desteklerle kentliler açısından önem taşımaktadır. Üretim tesisi içerisinde yer alan modern endüstri mirasının temsilcisi özgün yapılar mimari değer içermektedir. Endüstri mirası açısından önem taşıyan yapıların tamamı olmasa dahi bir bölümünün ziyaretçilere sunulması mirasa yönelik farkındalığın artmasında olumlu rol oynayacaktır.



Şekil 4.45. Tofaş Türk Otomobil Fabrikası (Anonim, 2018b)

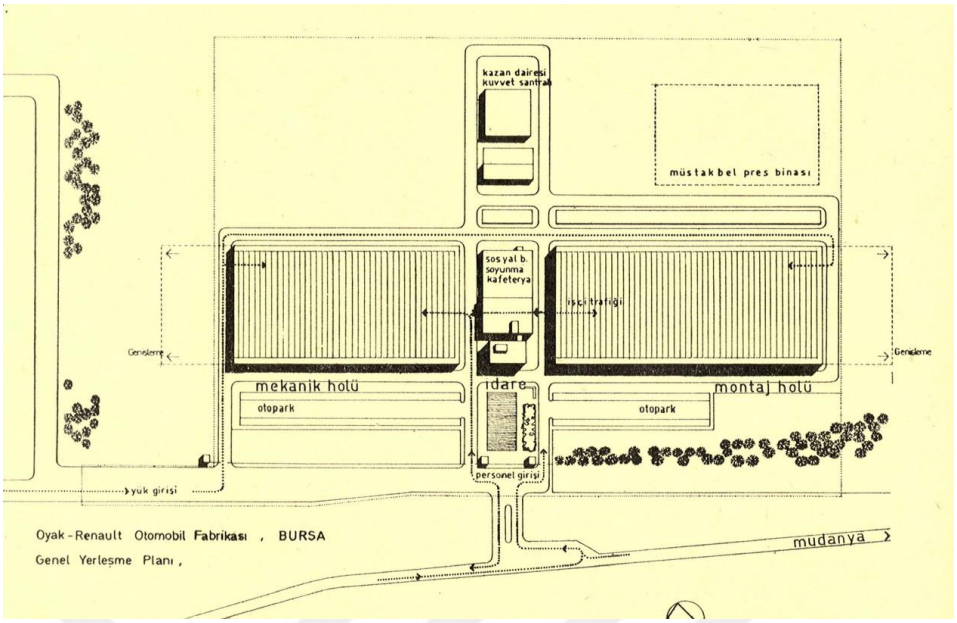
Oyak Renault Otomobil Fabrikası

Oyak–Renault Otomobil Fabrikası, Bursa Organize Sanayi Bölgesi'nin kurulması ve gelişmesinde büyük rol oynamıştır. Bursa Organize Sanayi Bölgesi sınırları içerisinde, Bursa-Mudanya yolu üzerinde 1969 yılında Ordu Yardımlaşma Kurumu (OYAK), Yapı ve Kredi Bankası ile Fransız Renault grubunun ortaklığıyla kurulmuştur (Şekil 4.46). Oyak–Renault Otomobil Fabrikası'nın kurulmasıyla Bursa, otomotiv endüstrinin tekstil endüstrisinden daha baskın olduğu bir gelişim dönemine girmiştir. Kuruluşundan itibaren ihracat odaklı büyüyen fabrika, Türk otomotiv endüstrisinin yurtdışında tanınmasına öncülük etmiştir.



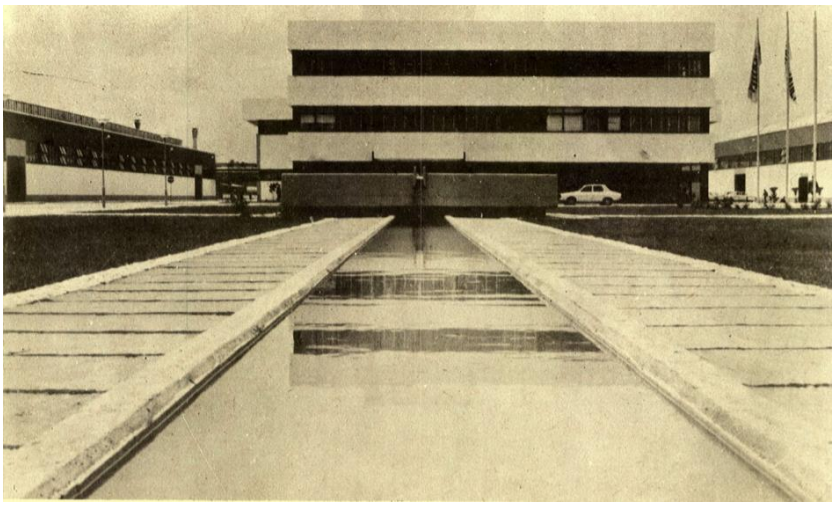
Şekil 4.46. Bursa-Mudanya yolundan Oyak Renault Otomobil Fabrikası'nın görünümü (Doğanbay, 1972)

Oyak–Renault Otomobil Fabrikası'nın mimari projesi Tekeli-Sisa Mimarlık Ortaklığı tarafından tasarlanmıştır. Ana girişi Bursa-Mudanya yolu yönünden olan fabrikaya, ilerleyen yıllarda bu yolun gelişeceği düşüncesiyle Organize Sanayi Bölgesi'nden de giriş sağlanmıştır. Genel yerleşim planı ve iç ulaşım yolları bu fikir doğrultusunda düzenlenmiştir. Fabrika bir mekanik hol, bir montaj holü, holler arasında yer alan idari ve sosyal bina ile kazan ve kuvvet dairesinde oluşmaktadır. Montaj ve mekanik holleri ile ileride inşa edilmesi planlanan pres binası için genişleme alanları bırakılmıştır (Tekeli ve Sisa, 1972) (Şekil 4.47).



Şekil 4.47. Oyak–Renault Otomobil Fabrikası Vaziyet Planı (Tekeli ve Sisa, 1972)

Yapının strüktürel sisteminde Türkiye'de ilk defa kullanılarak geniş açıklıkların geçilmesini sağlayan çelik makasların taşıdığı üçgen mekan kirişleri yapıya esneklik kazandırmıştır (Tekeli ve Sisa, 1972). Oyak–Renault Otomobil Fabrikası, üçgen mekan kirişleri, prefabrike kolonlar, aynı zamanda oluk olan kirişler gibi modern ve yenilikçi mimari öğeler barındırmasıyla endüstri mirası açısından oldukça önemlidir (Şekil 4.48).



Şekil 4.48. Oyak–Renault Otomobil Fabrikası giriş aksından idare binasının görünüşü (Doğanbay, 1972)

Günümüzde de üretim faaliyetlerini devam ettiren Oyak–Renault Otomobil Fabrikası (Şekil 4.49), Bursa'da otomotiv sanayinin gelişiminde büyük rol oynamıştır. Fabrika alanı yıllar içerisinde genişleyip simgeleşerek Bursa Organize Sanayi Bölgesi içerisinde yer alan en büyük tesislerden biri olmuştur. Yüksek istihdam oranıyla Bursa'nın ekonomik gelişimine katkı sağlamaya devam etmektedir. Kentlilerle kurduğu ekonomik ilişkinin yanı sıra Bursa-Mudanya yolu üzerinde yer alan konumu ve bu yol üzerinde sahip olduğu cephesi sayesinde kent hafızasında önemli bir yere sahiptir. Üretim tesisinin sahip olduğu değerler doğrultusunda bir bölümünün ziyaretçiler tarafından deneyimlenmesi kent hafızasındaki yerinin korunmasını ve kuvvetlenmesine katkı sağlayacaktır.



Şekil 4.49. Oyak–Renault Otomobil Fabrikası günümüzdeki görünümü (Anonim, 2020e)

Bursa Cer, Tenvir ve Kuvve-i Muharrikiye-i Elektrikiye Türk Anonim Şirketi

Kente elektriği sağlayan ilk tesis olan Fransız bir şirket tarafından kurulmuştur. Tesis, Bursa Cer, Tenvir ve Kuvve-i Muharrikiye-i Elektrikiye Türk Anonim Şirketi adıyla 17 Şubat 1924 tarihinde tescillenerek İtalyan bir firmaya devredilmiştir. Tescilin ardından Muradiye İstasyonu'na yakın bir konumda elektrik santralinin inşa edilmesiyle fiilen işe başlamıştır (Ceyhan, 1999). Şirket, 1939 yılında çıkarılan 4257 sayılı kanunla millileştirilmiştir. Elektrik üretim ve dağıtım işleri Bursa Büyükşehir Belediyesi'ne devredilmiştir. 1956 yılında Bursa'nın ulusal elektrik şebekesine bağlanmasına dek kentin elektrik ihtiyacı bu santral tarafından karşılanmıştır (Altun, 2001). Bursa'daki ilk enerji üretim tesisi olması sebebiyle tarihi, işlevsel ve simgesel önem taşımaktadır.

Betonarme sistemle inşa edilen tesis elektrik gücü üretim merkezi, tramvay depoları ve tamirhane yapısı olmak üzere üç kısımdan oluşmaktadır. Yapı yatay düzlemde katların ayrılması, hem dikdörtgen hem kemerli pencerelerin kullanılması gibi Erken Cumhuriyet dönemi mimari eserlerine ait özellikler barındırmaktadır. 2012 yılında restorasyon projesi gerçekleştirilen ana bina, Uludağ Elektrik Dağıtım A.Ş. genel müdürlük binası olarak kullanılmaktadır (Şekil 4.50).



Şekil 4.50. Günümüzde Uludağ Elektrik Dağıtım A.Ş. Binası (Deniz arşivi, 2021)

Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası Elektrik Santrali

Elektrik santrali, 1938 yılında Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası'nın elektrik ihtiyacını karşılama yönelik açılmıştır. Santralin kuzeyinde Muradiye (Merinos) tren istasyonu yer almaktadır (Şekil 4.51). Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası ilk açıldığı dönemde tam kapasite çalışmadığı için elektrik santrali uzun bir süre şehrin elektrik şebekesine destek olmuştur. Zaman içerisinde artan elektrik ihtiyacına yönelik santrale ek türbinler ilave edilmiştir. İlavelerin ardından santral Merinos Elektrik Santrali adını almıştır. Merinos Elektrik Santrali türbin dairesi, kazan dairesi ve makine-trafo dairesi olmak üzere üç bölümden meydana gelmektedir (Sarıgöz 2018). Betonarme taşıyıcı sistemle taşınan yapı, yüksek bacalarıyla endüstri estetiğini birebir yansıtan elektrik santrali Bursa'daki ender ve özgün endüstri mirasının bir temsilcidir.



Şekil 4.51. Merinos Elekrik Santrali (Adıman'dan aktaran Sarıgöz, 2018)

Merinos Elektrik Santrali, 1973 yılına kadar enerji üretmeye devam etmiştir. Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası'nın üretimini durdurması ve şehir elektriğinin ulusal elektrik şebekesine bağlanmasıyla işlevini yitiren santral, 2012 yılında Enerji Müzesi olarak yeniden işlevlendirilmiştir (Anonim, 2021n) (Şekil 4.52). Elektrik santralinin Enerji Müzesi olarak restore edilmesi sırasında makine-trafo dairesi tamamen kaldırılmıştır. Kazan ve türbin dairesinde yer alan taşıyıcı ve bölücü duvarlar korunmuştur. Tüm katlar müze kurgusuna uygun olarak düzenlenmiştir. Enerji Müzesi'nde elektriğin tarihçesi, elektrik öncesi aydınlatma araçları, elektrik üretim aşamaları fotoğraf, video, animasyon ve canlandırma gibi çeşitli sergileme yöntemleriyle ziyaretçilere sunulmaktadır. Santralde elektrik üretiminde kullanılan makinaların korunarak sergilenmesi endüstri arkeolojisi bağlamında önem taşımaktadır.



Şekil 4.52. Merinos Enerji Müzesi (Deniz arşivi, 2021)

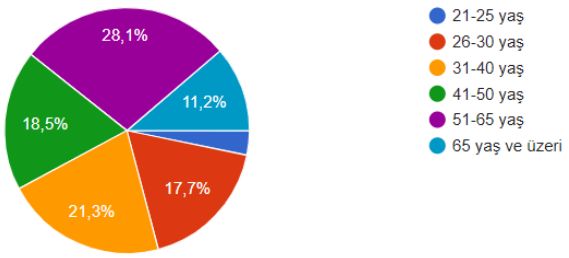
Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapılara yönelik gerçekleştirilen literatür ve arşiv analiziyle aşağıdaki bulgular elde edilmiştir:

- Bursa'nın sosyal, kültürel, tarihsel, fiziksel, biçimsel ve işlevsel kimlik özellikleri ortaya konmuştur. Endüstri kenti kimliğine sahip olma sürecinin dinamikleri saptanmıştır.
- Bursa'nın Türkiye'deki endüstrileşmenin erken izlerini barındıran önemli kentlerden biri olduğu anlaşılmıştır.
- Bursa, Osmanlı Dönemi ve Cumhuriyet Dönemi olmak üzere farklı dönemlere ait endüstri mirasına ev sahipliği yaptığı tespit edilmiştir.
- Tespit edilen Bursa endüstri mirası niteliğindeki yapıların atıl durumda kullanılmayan, yeniden işlevlendirilerek kullanılan ve özgün işleviyle kullanılmaya devam eden endüstri yapılarından meydana geldiği ortaya konmuştur.
- Atıl durumdaki endüstri mirasının bakımsızlık ve köhnemeye bağlı yok olma tehlikesiyle karşı karşıya oldukları, acilen korunmalarına yönelik tedbirlerin alınmasının gerekliliği ortaya konmuştur.
- Yeniden işlevlendirilen endüstri mirasının atıl durumdaki mirasa oranla daha iyi korunduğu ancak işlevin ön planda olduğu bir anlayışla miras değerlerine gerektiği kadar dikkat edilmediği ve yüklenen işlevlerin uygunluklarının tartışmaya açık olduğu tespit edilmiştir.
- Özgün işlevini sürdüren endüstri mirasının sahip olduğu miras değerlerinin korunmasıyla ilgili kararların alınması gerektiği saptanmıştır.
- Bursa'nın endüstri tarihinin başlangıcı sayılabilecek ipek filatür fabrikalarının yeniden işlevlendirilerek kent yaşamına dahil edildiği başarılı örneklerinin olmasının yanı sıra, bir bölümünün atıl durumda, yok olma tehlikesi altında oldukları ve özgün niteliklerinin korunması için acilen tedbir alınması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.
- Hızlı ve tepeden inme karar alma mekanizmaları nedeniyle ülkemiz ve Bursa için önemli endüstri yapılarından İpekiş Dokumacılık ve Trikotaj Fabrikası'nın ve Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası'nın bir bölümünün yitirildiği tespit edilmiştir.

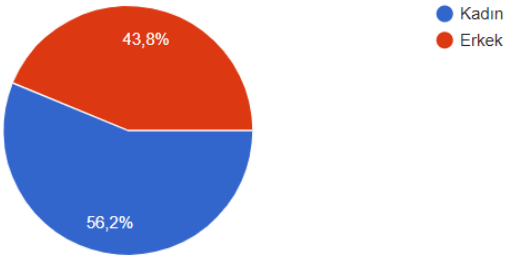
- Bursa endüstri tarihinde büyük öneme sahip Bursa-Mudanya demiryolu hattında yer alan istasyon yapılarının bir bölümünün, demiryolu hattının sökülmesiyle zaman içerisinde yıkıldığı ve izlerini kaybettiği saptanmıştır. Günümüze ulaşan tescilli istasyon yapılarının yeniden işlevlendirilerek kullanıldığı belirlenmiştir. Yeniden işlevlendirilen yapıların kullanım şeklinin denetlenmesi, endüstri mirasının özgün niteliklerini koruması açısından önem arz etmektedir.
- Bursa'daki enerji tesislerinden Bursa Cer, Tenvir ve Kuvve-i Muharrikiye-i Elektrikiye Türk Anonim Şirketi ve Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası Elektrik Santrali'nin yeniden işlevlendirilerek kullanıldığı, yeniden işlevlendirme sürecinde özgün yapısal özelliklerini kısmen koruyabildikleri tespit edilmiştir.

4.2. Halkın Endüstri Mirası Algısına Yönelik Bulgular

249 adet geçerli anket formunun değerlendirilmesiyle gerçekleştirilen ve üç bölümden oluşan anket çalışmasının ilk bölümünde katılımcıların sosyo-kültürel ve demografik özellikleri tespit edilmiştir. Bu doğrultuda katılımcıların %28.1 (70 kişi)'lik bölümünü oluşturan 51-65 yaş aralığındaki kentliler çoğunluktadır (Şekil 4.53). Anket çalışmasının %21.3 (53 kişi)'lük bölümü oluşturan 31-40 yaş aralığındaki katılımcılar ikinci sırada yer almaktadır. %17.7 (44 kişi) 'lik oranla 26-30 yaş grubu üçüncü sırada yer alırken, 65 yaş ve üzeri yaş grubu %11.2 (28 kişi)'lik oranıyla dördüncü sıradadır. En düşük katılımcı grubunu %3.2 (8 kişi)'lik oranla 21-25 yaş grubu meydana getirmektedir. Kentsel bellek ve yaş ilişkisinin arasındaki doğru orantı nedeniyle yaş dağılımında orta yaş ve üzeri olarak tanımlanabilecek 41-50 yaş, 51-65 yaş ile ve 65 yaş ve üzerindeki katılımcı grubunun %57.8 (144 kişi)'lik oranla katılımcılarından yarısından çoğunu oluşturması anket çalışması için oldukça önemli bulunmuştur.

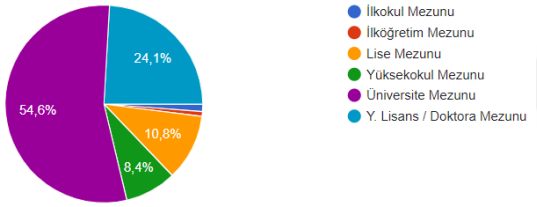


Şekil 4.53. Yaş dağılımı

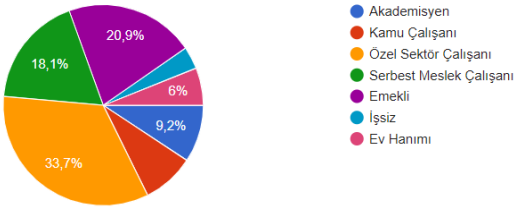


Şekil 4.54. Cinsiyet dağılımı

Katılımcıların %56.2 (140 kişi)'si kadın, %43.8 (109 kişi)'i erkektir (Şekil 4.54). Eğitim durumuna göre katılımcıların çoğunluğunu oluşturan %54.6 (136 kişi)'lık kısım üniversite mezunudur. Onları % 24.1 (60 kişi)'lik oranla yüksek lisans/doktora mezunları takip etmektedir (Şekil 4.55). Meslek dağılımı incelendiğinde % 33.7 (84 kişi)'lik oranla özel sektör çalışanlarının çoğunlukta olduğu görülmektedir (Şekil 4.56).

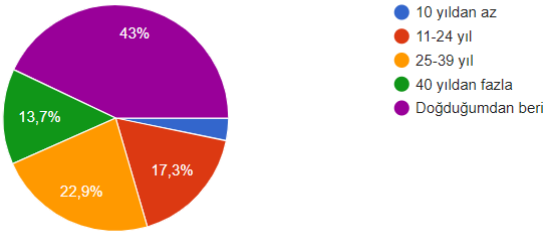


Şekil 4.55. Eğitim durumu dağılımı



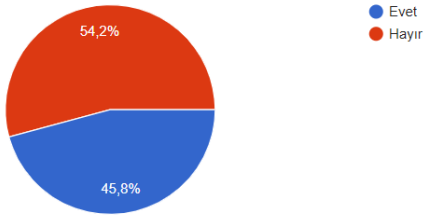
Şekil 4.56. Meslek dağılımı

Bursa kent aidiyeti ve kent kimliğine yönelik soruların yer aldığı anket çalışmasının ikinci bölümünde öncelikli olarak katılımcıların Bursa'da yaşam süreleri belirlenmiştir. Katılımcıların %43 (107 kişi)'lük kısmını oluşturan doğma büyüme Bursalı kişiler çoğunluktadır. % 3.2 (8 kişi)'lik oranıyla 10 yıldan az süredir Bursa'da yaşayanlar ise azınlıktadır (Şekil 4.57). Yaşam süresi ve kent aidiyeti arasındaki doğru orantılı ilişkiden hareketle %13,7 (34 kişi)'lik oranla 40 yıldan fazla süredir ve %43 (107 kişi)'lük oranla doğduğundan beri Bursa'da yaşayan anket katılımcıların toplamı % 56,7 (141 kişi)'lik oranla katılımcıların yarısından fazlasını oluşturduğu tespit edilmiştir. Verilerden yol çıkılarak anket çalışmasının katılımcı tipin oluşturan büyük çoğunluk 51-65 yaş aralığında, doğma büyüme Bursa'da ikamet eden, üniversite mezunu ve özel sektör çalışanı kişilerden oluşmaktadır.



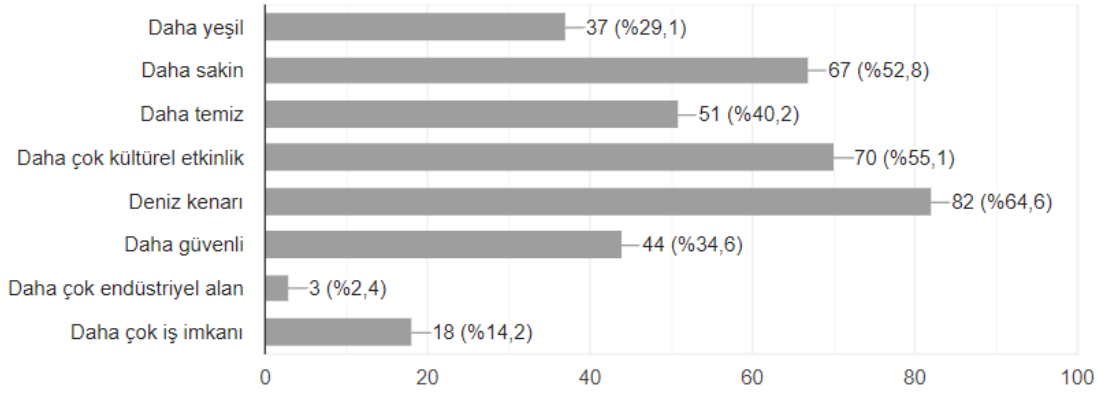
Şekil 4.57. Bursa'da yaşam süresi dağılımı

Katılımcılara yöneltilen "Bursa'dan başka şehirde yaşamak ister miydiniz?" sorusuna %54.2 (135 kişi)'lik kısım hayır yanıtını vermiştir (Şekil 4.58). Bu soruyu evet olarak yanıtlayan katılımcıların yaşamak istedikleri şehirler yurtdışından Londra, Berlin, Paris ve Kopenhag iken; Türkiye'den İzmir, Muğla, Çanakkale, İstanbul, Eskişehir, Antalya, Ankara, Trabzon, Edirne, Bolu, Artvin, Balıkesir olarak sıralanmaktadır.



Şekil 4.58. "Bursa'dan başka şehirde yaşamak ister miydiniz?" sorusunun cevabı

Katılımcıların büyük çoğunluğunun Bursa'dan başka bir şehirde yaşamak istemeyişi kendilerini Bursa'ya ait hissettiklerini kanıtlamaktadır. Katılımcılar Bursa'dan başka bir şehirde yaşamak istemelerinin nedeni olarak %64.6 (82 kişi)'lık kısımla deniz kenarı cevabını vermiştir (Şekil 4.59). Deniz kenarı bir şehir cevabını, daha çok kültürel etkinlik olan bir şehir, daha sakin bir şehir, daha temiz bir şehir, daha güvenli bir şehir, daha yeşil bir şehir, daha çok iş imkanı sağlayan bir şehir cevapları takip etmektedir. Daha çok endüstriyel alan olan bir şehir ifadesini %2.4 (3 kişi)'lük kısımla en az tercih edilen neden olmuştur. Buradan harekete Bursa'nın denize kıyısı olan bir kent olmasına rağmen denizle kurduğu ilişkinin zayıf kaldığı sonucuna ulaşılmıştır. Kentlilerin en az tercih etmiş olduğu seçeneğin daha çok endüstriyel alan olmasıyla Bursa'nın endüstri kenti kimliğini günümüzde de sürdürdüğü ve bu kimliğin kentliler tarafından güçlü olarak hissedildiği saptanmıştır.



Şekil 4.59. Bursa'dan başka bir şehirde yaşamak istemenin nedenleri

Bursa kent aidiyeti ve kent kimliğine, kültürel miras ve endüstri mirasına yönelik algıyı ölçmeye yönelik ifadelere katılımcılar beşli Likert ölçeği doğrultusunda "Kesinlikle katılmıyorum", "Katılmıyorum", "Ne katılıyorum ne katılmıyorum", "Katılıyorum", "Kesinlikle katılıyorum", "Fikrim yok" açıklamalarından birini seçerek görüşlerini belirtmişlerdir.

Katılımcıların kent aidiyetine ve kent kimliğine yönelik:

- Bursa'yı çok iyi tanırım (116 kişi, %46,5).
- Bursa'da yaşamak beni mutlu eder (109 kişi,%43,7).
- Bursalı olmaktan gurur duyarım (82 kişi, %32,9).
- Bursa benim bir parçam gibidir (86 kişi, %34,5).
- Bursa yaşamak için ideal bir kenttir (80 kişi, %32,2).
- Bir süre ayrı kaldığımda Bursa'yı özlerim (106 kişi, %42,5).
- Bursa'da kaliteli ve eğlenceli zaman geçiririm (104 kişi, %41,7).
- Bursa'nın geçmişi benim için önemlidir (102 kişi, %40,9).

ifadelerine çoğunluk "katılıyorum" seçeneğiyle cevap vermiştir.

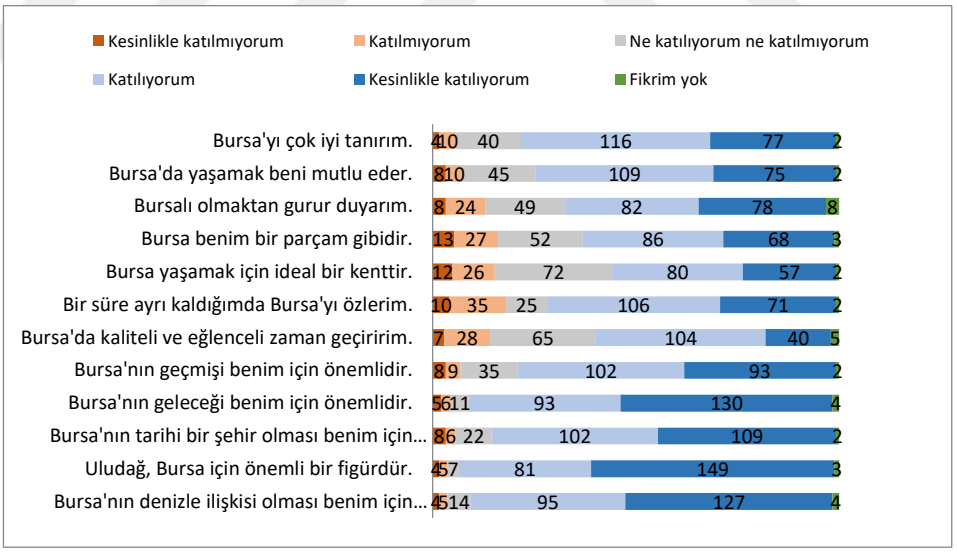
Katılımcıların çoğunluğu kent aidiyetine ve kent kimliğine yönelik:

- Bursa'nın geleceği benim için önemlidir (130 kişi, %52,2).
- Bursa'nın tarihi bir şehir olması benim için önemlidir (109 kişi, %43,7).
- Uludağ, Bursa için önemli bir figürdür (149 kişi, %59,8).

- Bursa’nın denizle ilişkisi benim için önemlidir (127 kişi, %51,0).

ifadelerine “kesinlikle katılıyorum” seçeneğiyle cevap vermiştir. Şekil 4.60’da görüldüğü üzere katılımcılar için Uludağ Bursa’nın sahip olduğu en önemli figürdür ve Bursa’nın geleceği önemli bulunmuştur.

Katılımcıların beşli Likert ölçeği doğrultusunda yanıtladıkları ifadelerden Bursa’yı iyi tanımaları, Bursa’da yaşamaktan mutlu oldukları, Bursalı olmaktan gurur duymaları, Bursa’yı kendilerinden bir parça olarak görmeleri, Bursa’yı ideal yaşamak için ideal bir kent olarak tariflemeleri, ayrı kaldıkları Bursa’yı özlemeleri, Bursa’da iyi vakit geçirmeleri, Bursa’nın geçmişini ve geleceğini önemsemeleri kent aidiyetlerinin yüksek olmasının göstergesidir. Bursa’nın kimlik özelliklerinden tarihi bir kent olması, Uludağ gibi bir figüre sahip olması ve denizle ilişkisinin olması gibi faktörler katılımcılar tarafından da önemli bulunmuştur. Cevaplar doğrultusunda katılımcıların Bursa kent kimliği unsurları hakkında bilgi sahibi olduğu ve bu kimliğin korunmasına yönelik olumlu bir tavırda olduklarına sonucuna ulaşılmıştır.



Şekil 4.60. Bursa’yla ilgili ifadelere verilen cevaplar

Katılımcılara yöneltilen Bursa’nın kültürel ve endüstri mirasıyla ilgili olarak:

- Endüstri miras eserlerini, kültür mirası olarak görüyorum (112 kişi, %44,9).
- Bursa’nın özgün endüstri miras alanlarına sahip olduğunu düşünüyorum (115 kişi, %46,1).

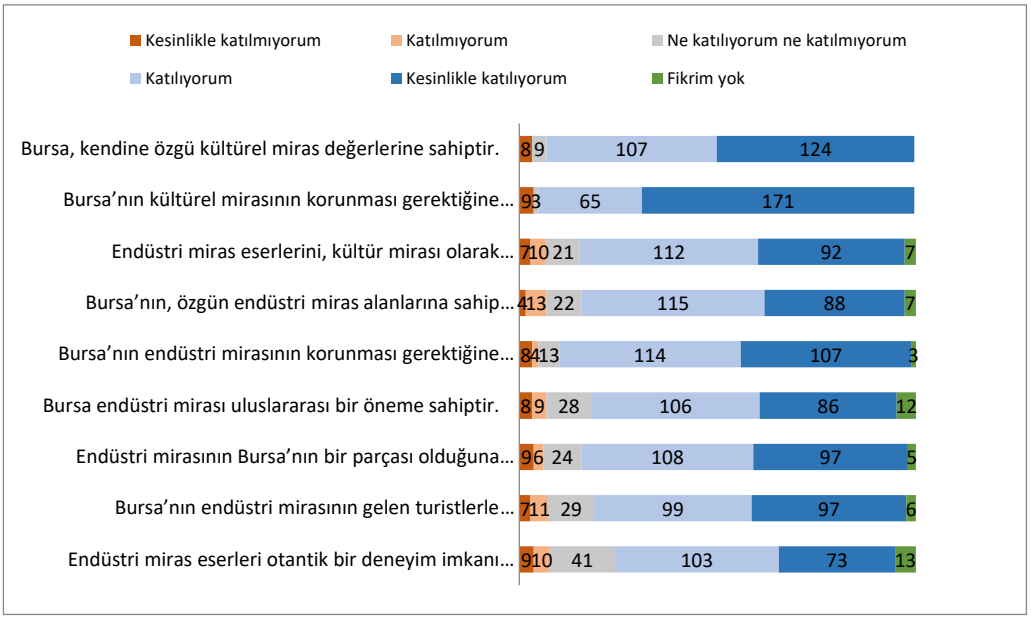
- Bursa'nın endüstri mirasının korunması gerektiğine inanıyorum (114 kişi, %45,7).
- Bursa endüstri mirası uluslararası bir öneme sahiptir (106 kişi, %42,5).
- Endüstri mirasının Bursa'nın bir parçası olduğuna inanıyorum (108 kişi,%43,3).
- Bursa'nın endüstri mirasının gelen turistlerle paylaşılması gerektiğini düşünüyorum (99 kişi, %39,7).
- Endüstri miras eserleri otantik bir deneyim imkanı sunar (103 kişi, %41,3).

ifadelerine çoğunluk "katılıyorum" seçeneğiyle cevap vermiştir.

Katılımcıların çoğunluğu Bursa'nın kültürel ve endüstri mirasına yönelik:

- Bursa, kendine özgü kültürel miras değerlerine sahiptir (124 kişi, %50).
- Bursa'nın kültürel mirasının korunması gerektiğine inanıyorum (171 kişi, %68,9).

ifadelerine "kesinlikle katılıyorum" seçeneğiyle cevap vermiştir. Bursa'nın kendine özgü kültürel miras değerlerine sahip olması ve Bursa'nın kültürel mirasının korunmasının gerekliliği katılımcıların en önemli bulduğu ifadeler olmuştur (Şekil 4.61).

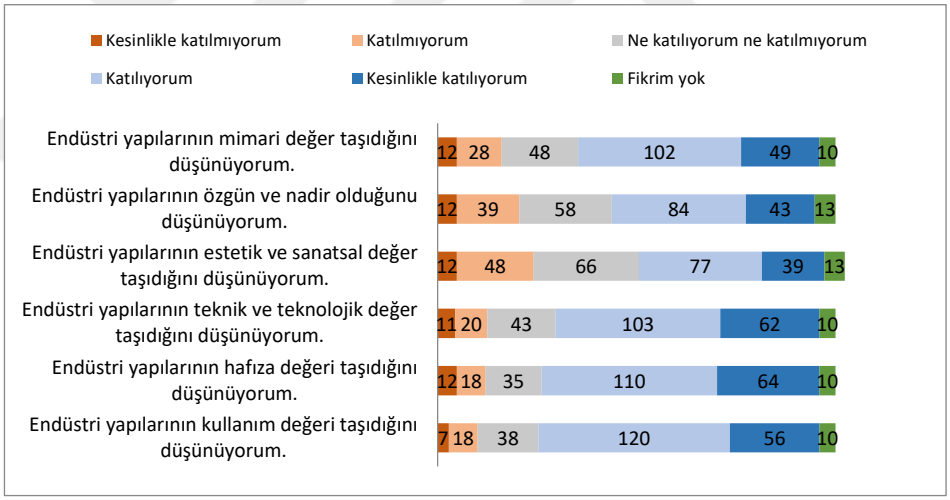


Şekil 4.61. Bursa'nın kültürel ve endüstri mirasıyla ilgili ifadelere verilen cevaplar

Katılımcılara yöneltilen Bursa'nın endüstri mirasıyla ilgili olarak:

- Endüstri yapılarının mimari değer taşıdığını düşünüyorum (102 kişi, %40,9).
- Endüstri yapılarının özgün ve nadir olduğunu düşünüyorum (84 kişi, %33,7).
- Endüstri yapılarının estetik ve sanatsal değer taşıdığını düşünüyorum (77 kişi, %30,1).
- Endüstri yapılarının teknik ve teknolojik değer taşıdığını düşünüyorum (103 kişi, %41,3).
- Endüstri yapılarının hafıza değeri taşıdığını düşünüyorum (110 kişi, %44,1).
- Endüstri yapılarının kullanım değeri taşıdığını düşünüyorum (120 kişi, %48,1).

ifadelerine çoğunluk "katılıyorum" seçeneğiyle cevap vermiştir. Katılımcılar endüstri yapılarının sahip olduğu değerlerden en çok kullanım değerini ardından sırasıyla hafıza değeri, teknik ve teknolojik değer, mimari değer, özgünlük ve nadirlik değeri, estetik ve sanatsal değeri önemli bulunmuştur (Şekil 4.62).



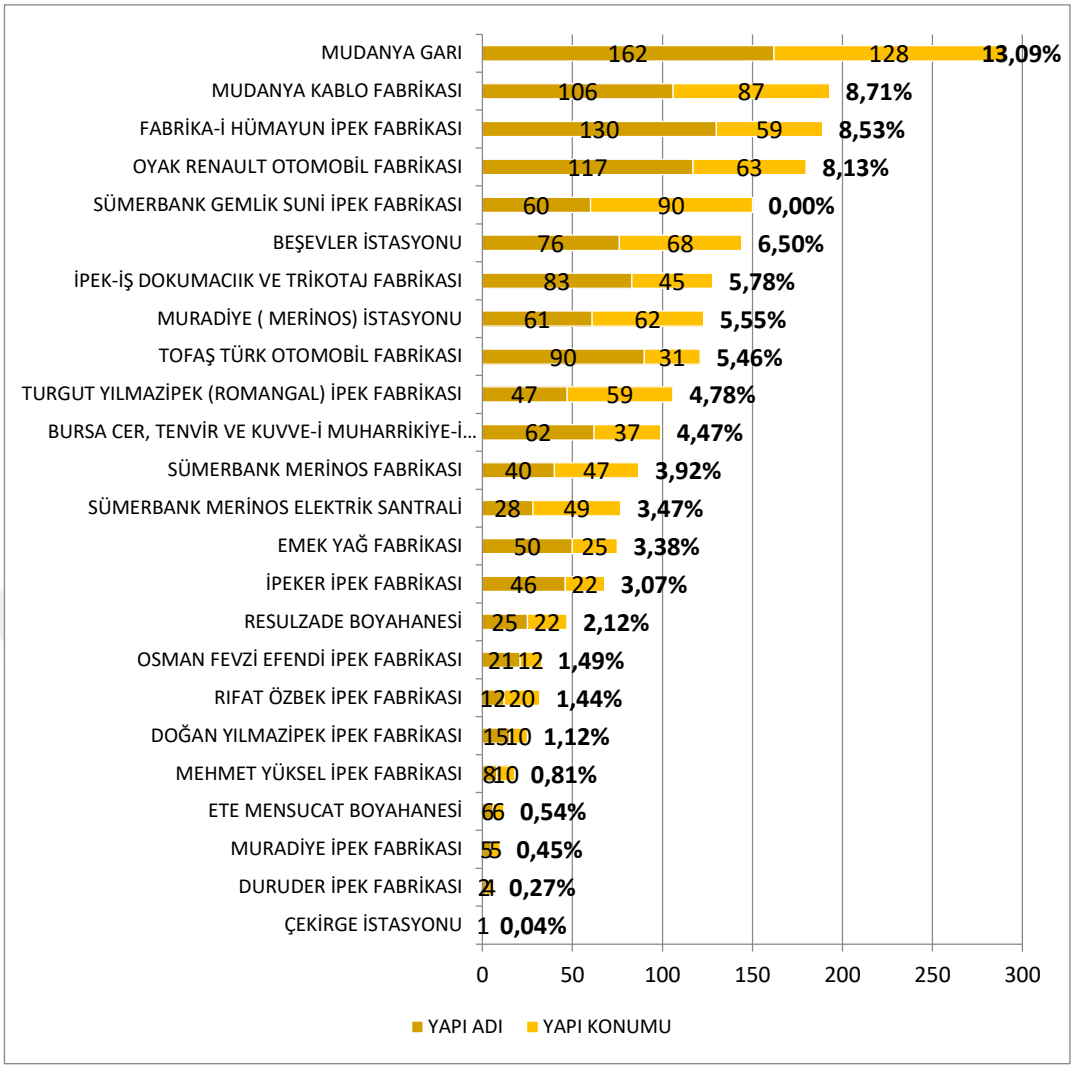
Şekil 4.62. Bursa'daki endüstri mirasıyla ilgili ifadelere verilen cevaplar

Bursa'daki kültürel miras ve endüstri mirasıyla ilgili katılımcıların kentin kendine özgü kültürel miras değerlerine sahip olduğunu ve bu mirasın korunması gerektiğini düşünmeleri, endüstri mirasını kültür mirası olarak görmeleri, kentin kendine özgü endüstri miras eserlerine sahip olduğunu ve bu mirasın korunması gerektiğini düşünmeleri, Bursa'nın bir parçası olarak gördükleri endüstri mirasının uluslararası öneme sahip olduğunu ve mirasın otantik bir deneyim imkanı sunarak turistlerle

paylaşılması gerektiğini düşünmeleri kültürel mirasa ve endüstri mirasına yönelik pozitif bir algı içerisinde olduklarını ve mirasın korunması yönelik olumlu bir tutum içinde olduklarını göstermektedir. Çalışmanın konusu olan endüstri mirasıyla ilgili olarak katılımcıların endüstri yapılarının sahip olduğu değerlerin farkında olduğu sonucuna varılmıştır.

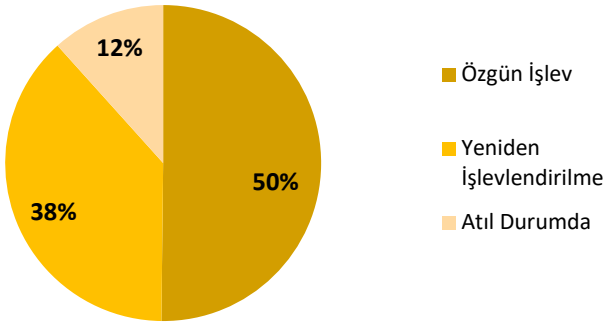
Değerlendirmeler ışığında anket çalışmasının kent aidiyeti ve kent kimliği bilinci yüksek, kültürel mirasın ve endüstri mirasının kent için öneminin farkında olan, kültür mirası ve endüstri mirasının korunmasına yönelik pozitif tutum içerinde olan katılımcılarla gerçekleştirildiği sonucu ortaya çıkmıştır. Bahsedilen kavramlar kentsel bellekle doğrudan ilgili olmaları nedeniyle katılımcıların endüstri mirasını görseller üzerinden sorgulandığı anket çalışmasının kentsel bellek bölümünden elde edilen verilerin doğruluğu ve güvenilirliği açısından önem taşımaktadır.

Anket çalışmasının üçüncü ve son bölümünde katılımcılara Bursa endüstri mirası ulaşım, üretim ve enerji tesisleri olmak üzere özgün işlevini sürdüren, atıl durumda olup kullanılmayan ve yeniden işlevlendirilerek günümüzde kullanılan yapıların görselleri verilmiştir. Katılımcılardan hatırladıkları ve bildikleri yapıların adlarını ya da lokasyonunu görsellerin altına yazmaları istenmiştir. Ardından katılımcılar cevap verdikleri her bir yapıyı hatırlamalarındaki etkili olan faktörleri işaretlemiştir. Endüstri mirasının kentlilerin bellekteki yerinin tespit edilmeye çalışıldığı çalışma sonucunda anket katılımcılarının yapı adı ve konumuna verdikleri cevapların analizi Şekil 4.63'te verilmiştir. Çalışma kapsamında katılımcıların yapı adı ve lokasyonuna sorusuna verdikleri toplam cevap sayısı 2214'dir. Yapı adını 162 kişinin, yapı lokasyonunu 128 kişinin yanıtlamasıyla % 13,09'luk oranla en çok cevap verilen ve en fazla hatırlanan/bilinen endüstri miras eseri Mudanya Garı olmuştur. %0,04'lük oranla Çekirge İstasyonu en az cevap verilen ve en az hatırlanan/bilinen yapı olmuştur.



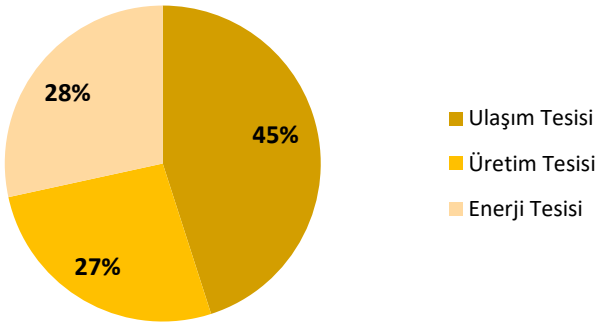
Şekil 4.63. Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapılara verilen cevaplar

Tez çalışması kapsamında özgün işlevini sürdüren, yeniden işlevlendirilen ve atıl durumda olmak üzere üç grupta kategorize edilen Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapılara verilen yanıtların oranlarına göre dağılımı Şekil 4.64'te verilmiştir. Anket çalışması sonucunda en fazla yanıt verilen ve hatırlanan endüstri miras grubunu %50'lik oranla özgün işlevini sürdüren yapılar oluşturmaktadır. %38'lik oranla farklı bir işlevle günümüzde yaşamaya devam eden endüstri yapıları ikinci sırada yer alırken, en az yanıt verilen ve hatırlanan grup %12'lik oranla atıl durumdaki yapılar oluşturmaktadır.



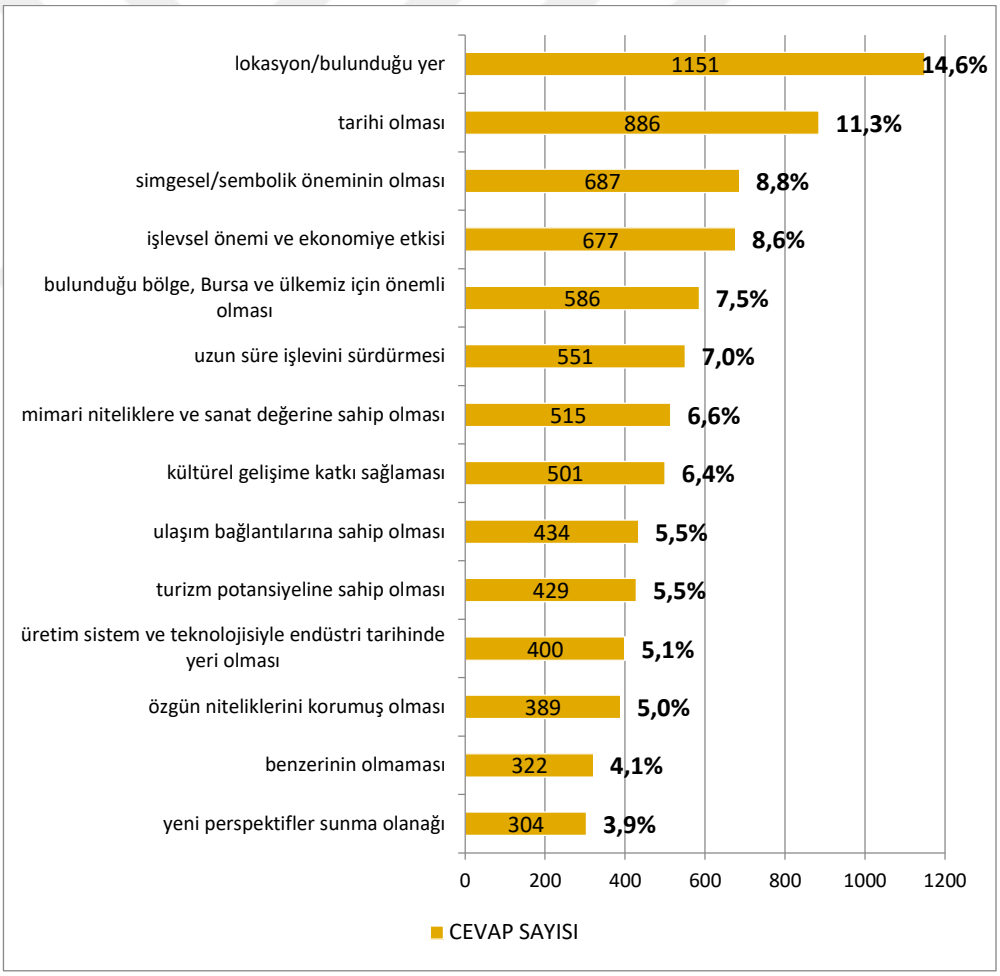
Şekil 4.64. Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapılara verilen cevapların mevcut durumlarına göre dağılımı

Anket çalışması Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapıların işlevine yönelik çıkarımlarda bulunulmasına da imkan sağlamıştır. Ulaşım tesisi, üretim tesisi ve enerji tesisi olmak üzere üç farklı işlevde sınıflandırılan endüstri mirasının hangi işlev grubunun katılımcılar tarafından ne kadar yanıtlandığına ve hatırlandığına dair oranlar Şekil 4.65'te verilmiştir. Buradan hareketle %45'lik oranla katılımcıların en fazla yanıt verdiği ve hatırladığı yapı grubu ulaşım tesisleri olmuştur. Ardından % 28'lik oranla üretim tesisleri gelirken en az yanıtlanan ve hatırlanan miras grubunu enerji tesisleri oluşturmaktadır. Elde edilen sonuçların nedeni olarak ulaşım tesislerinin yeniden işlevlendirilerek kentlilerin yaşamına dahil olması ve ulaşım arterlerindeki konumuyla kentsel bellekte daha ön planda kalması gösterilebilir.



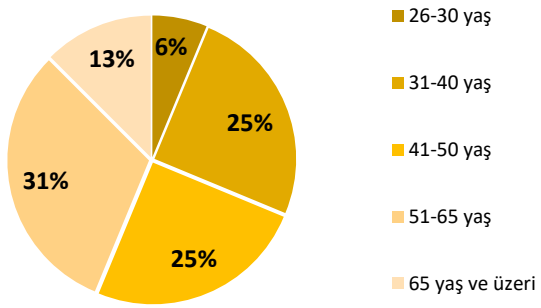
Şekil 4.65. Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapılara verilen cevapların işlevlerine göre dağılımı

Katılımcıların yanıt verdikleri görselleri hatırlamalarında etkili olan seçenekler incelendiğinde en etkili faktörün %14,6 (1151 cevap sayısı)'lık oranla literatürdeki endüstri mirası değerlendirme kriterlerinde yer almamasına rağmen lokasyon/bulunduğu yer seçeneği olduğu tespit edilmiştir. Katılımcılar endüstri mirasının tam adına ya da işlevine yanıt veremeseler de lokasyonuna dair yorumda bulunmuşlardır. Hatırlamada etkili olan faktörlerden ikinci sırada %11.3 (886 cevap sayısı)'lük oranla tarihi olması, üçüncü sırada %8.8 (677 cevap sayısı)'lik oranla simgesel/sembolik olması seçeneği gelmektedir. En az etkili faktör ise %3,9 (304 cevap sayısı)'luk oranla yeni perspektifler sunma olanağı olarak karşımıza çıkmaktadır. Şekil 4.66'da yer alan grafikte Bursa'daki endüstri mirasını hatırlamada etkili olan faktörler en fazladan en aza doğru sırasıyla cevap sayısı ve yüzde oranlarıyla birlikte verilmiştir.

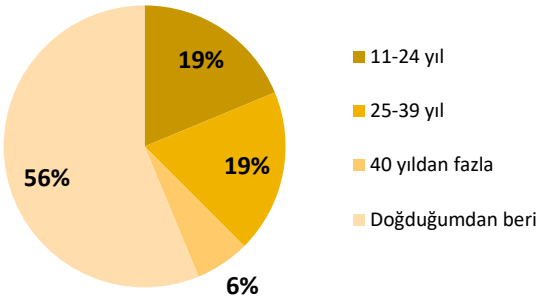


Şekil 4.66. Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapıları hatırlamada etkili olan faktörler

Tez çalışması kapsamında gerçekleştirilen anket çalışmasıyla yukarıda elde edilen verilerin yanında kentsel bellek, yaş ve yaşam süresi arasındaki ilişkiye yönelik bulgular elde edilmiştir. Katılımcılara yönetilen Bursa endüstri mirası niteliğindeki 24 adet endüstri yapısıyla ilgili kentsel belleğe yönelik görseller üzerinden hazırlanan sorulardan yapıların en az yüzde %50'si olacak şekilde 12 ve daha fazla endüstri mirasına yanıt veren katılımcılar tespit edilmiştir. Katılımcıların %31 (10 kişi)'i 51-65 yaş aralığında, %25 (8 kişi)'i 41-50 yaş aralığında, %25 (8 kişi)'i 31-40 yaş aralığında, %13 (4 kişi)'ü 65 yaş ve üzeri, %6 (2 kişi)'sı 26-30 yaş aralığındadır (Şekil 4.67). Katılımcıların Bursa'da yaşam süreleri incelendiğinde %56 (18 kişi)'sı doğduğundan beri Bursa'da yaşamaktadır. 40 yıldan fazla süredir ikamet eden, % 19 (6 kişi)'luk kısım 11-24 yıl, % 19 (6 kişi)'luk kısım 25-39 yıl aralığında, %6 (2 kişi)'lık kısım ise 40 yıldan fazla süredir Bursa'da ikamet etmektedir. 10 yıldan az süredir Bursa'da yaşayan katılımcılardan 12 ve daha fazla yapıya yanıt veren bulunmamaktadır (Şekil 4.68).

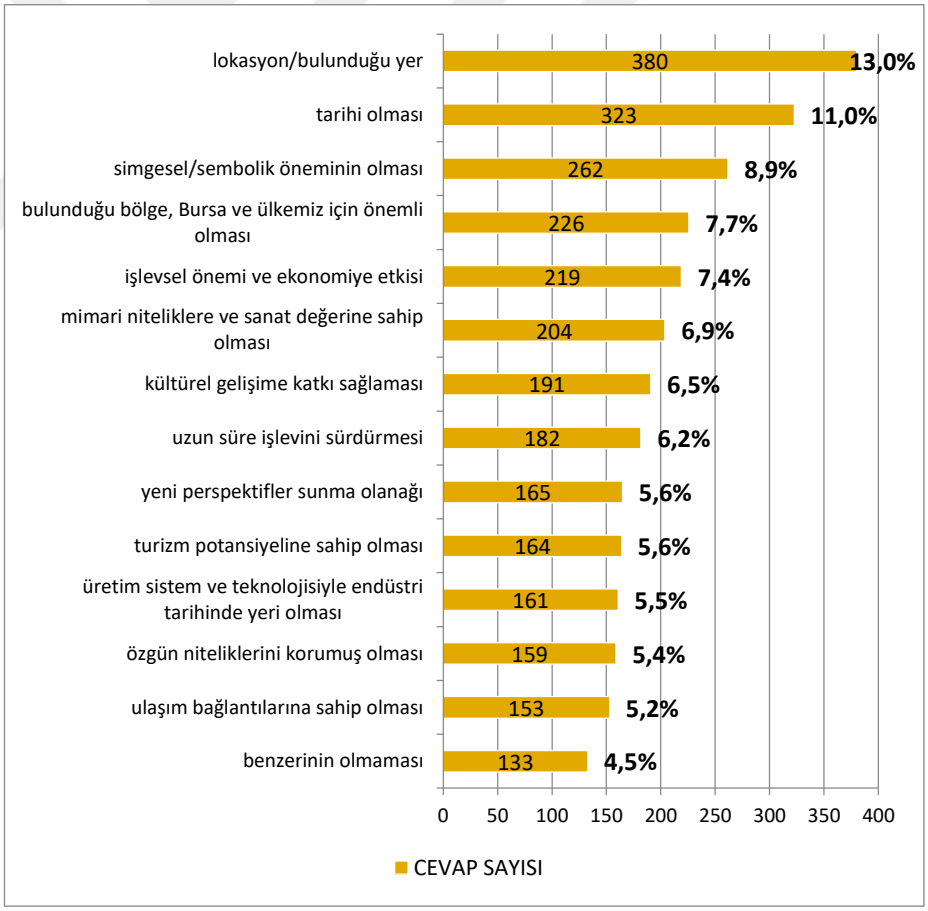


Şekil 4.67. En çok görseli yanıtlayan katılımcıların yaş dağılımı



Şekil 4.68. En çok görseli yanıtlayan katılımcıların Bursa'da ikamet süresi

Bu bilgiler ışığında kentsel bellek - yaş ve kentsel bellek - yaşam süresi arasında doğru orantılı bir ilişki bulunmaktadır. Aynı zamanda bu ilişki kent aidiyetinde dolayısıyla kentteki kültürel mirasa yönelik farkındalığın oluşmasında ve kültürel mirasın korunmasında belirleyici rol oynamaktadır. Bursa endüstri mirası niteliğindeki 24 adet endüstri yapısından 12 ve daha fazla yapıya yanıt veren katılımcıların yapıları hatırlamalarında/ bilmelerinde etkili olan faktörler en fazladan en aza doğru sıralanarak Şekil 4.69'da verilmiştir. Yapıyı hatırlamada en etkili faktör %13 (380 cevap sayısıyla)'lük oranla "lokasyon/bulunduğu yer" seçeneği olurken; en az etkili faktör %4,5 (133 cevap sayısıyla)'lik oranla "benzerinin olmaması" seçeneği olmuştur. 12 ve daha fazla yapıya yanıt veren katılımcıların yapıları hatırlamalarında/ bilmelerinde en etkili olan anket genelinde elde edilen "lokasyon/bulunduğu yer" seçeneğiyle benzerlik göstermektedir.



Şekil 4.69. En çok görseli yanıtlayan katılımcıların Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapıları hatırlamasında etkili olan faktörler

Halkın endüstri mirası algısına yönelik gerçekleştirilen anket çalışmasıyla kentlilerin kent kimliği, kent aidiyeti, kentsel bellek, kültürel miras ve endüstri mirası kavramlarıyla kurduğu ilişkiler değerlendirilmiştir. Bu bağlamda, Bursa'daki endüstri mirasının kentsel bellekteki yeri ve hangi değerlere bağlı olarak hatırlandığı sorgulanmıştır. Ankette elde edilen bulgular Bursa endüstri mirasının kentsel, bölgesel, ulusal ve uluslararası öneme sahip olduğunu ortaya koymuştur. Ayrıca Bursa endüstri mirasının kentlilerin belleğinde güçlü bir yere sahip olduğu tespit edilmiştir. Hangi yapıların daha fazla, hangi yapıların daha az hatırlandığı endüstri mirası değerleri doğrultusunda gerekçeleriyle belirlenmiştir. Bu tespitlerde aşağıdaki noktalar dikkat çekmektedir:

- Doğma büyüme Bursa'da yaşayan kişilerin endüstri mirasına yönelik sorulara en fazla doğru yanıtı ve 10 yıldan az süredir Bursa'da yaşayan kişilerin en az doğru yanıtı verenlerdir. Bu sonuçtan yola çıkılarak ilgili mekandaki yaşam süresinin kentsel bellekle doğru orantılı bir ilişki içinde olduğu söylenebilir. Bu bağlamda doğma büyüme Bursalı olan kişilerin kent aidiyetlerinin dolayısıyla kültürel miras farkındalıklarının daha yüksek olduğu sonucuna varılmıştır. Kentte 10 yıldan az süredir yaşayan kişilerin kentsel belleğinin daha zayıf olmasından hareketle kent aidiyetlerinin daha düşük olduğu saptanmıştır.
- Kentsel bellekte en fazla yeri olan ve hatırlanan yapı grubunun özgün işlevini sürdüren endüstri mirası yapılarıdır.
- Kentsel bellekte en az hatırlanan yapı grubu atıl durumdaki endüstri mirası niteliğindeki yapılardır.
- Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapıların hatırlanma nedenlerinden en çok tercih edilen seçeneğin literatürdeki endüstri mirası kriterlerinde yer almamasına rağmen "lokasyon/bulunduğu yer" seçeneği olması endüstri mirasının lokasyonunun kentsel bellek için önemini ortaya koymuştur. Tespit edilen bu bulgu kültürel rota çalışmalarının oldukça önem taşıdığını kentsel miras koruma çalışmalarında değerlendirilmesi gerektiğini göstermektedir.
- Hatırlamada etkili olan faktörlerden ikinci sırada yapının "tarihi olması" seçeneğinin tercih edilmesi endüstri mirasını korunmanın kentliler tarafından önemli bulunduğunu ve kentlilerin koruma farkındalığına sahip olduğunu ortaya koymuştur.

- Kentlilerin Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapıları hatırlamalarında etkili olan üçüncü faktör "simgesel/sembolik öneminin olması" dır. Endüstri mirasının sahip olduğu simgesel/sembolik değerler nedeniyle kentliler tarafından hatırlanması mirası koruma ve yaşatmanın öneminin yanı sıra kent içindeki yapısal figürlerin kent kimliğinde önemli bir yeri olduğunu göstermektedir. Tespit edilen bulgu tez çalışması kapsamında vurgulan endüstri mirasının kent kimliği arasındaki ilişkiyi doğrulamaktadır.

4.3. Bursa Endüstri Mirası Rotası Önerileri

Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapılara yönelik bulgular ve halkın endüstri mirası algısına yönelik bulgulardan hareketle bir ana rota, iki alternatif rota olmak üzere üç farklı Bursa endüstri mirası rota önerisi geliştirilmiştir. Bursa endüstri mirası rotasının kurgu süreci iki aşamadan meydana gelmektedir. İlk aşamayı tez çalışması kapsamında belirlenen Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapıların tarihi olması, işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi, kültürel gelişime katkı sağlaması, simgesel/sembolik öneminin olması, mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması, benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi, üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması, özgün niteliklerini korumuş olması, bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması, ulaşım bağlantılarına sahip olması, turizm potansiyeline sahip olması, yeni perspektifler sunma olanağı şeklindeki endüstri mirası değerlendirme kriterleri doğrultusunda analizi oluşturmaktadır. İkinci aşamada, ilk aşamadan elde edilen endüstri mirası değerlendirme kriterlerinin analiziyle, Bursa'daki endüstri mirasının kentsel bellekteki yerinin ölçüldüğü anket çalışması sonucunda katılımcıların yanıtlarından elde edilen veriler eşleştirilmiştir. Endüstri mirası değerlendirme kriterlerinin cevap sayısı toplanmış, verilen toplam cevap sayısına bölünerek her bir yapı için bir oran belirlenmiştir. Değerlendirme kriterlerinin her bir yapı için farklı olması nedeniyle, ele alınan endüstri miras eserleri yapı özelinde analiz edilmiştir. Elde edilen verileri tanımlamak ve indirgemek amacıyla istatistiksel bir yöntem olan medyan kullanılmıştır. Medyan veri kümesinde yer alan değerlerin küçükten büyüğe sıralanarak ortanca değerin bulunarak belirlenen değere göre verinin tanımlandığı bir istatistik yöntemidir (Holcomb, 2016). Rotanın belirlenmesine yönelik

elde edilen verilerin en üst ve alt sınırının ayrık değerler olması sebebiyle rotada yer alacak yapıların belirlenmesinde medyan tercih edilmiştir.

Bursa endüstri mirası rota önerilerinin belirlenmesi için elde edilen veriler üç ayrı durumda analiz edilmiştir. İlk durumda anket çalışmasında endüstri mirasının adına ve yerine yanıt veren katılımcıların endüstri mirası değerlendirme kriterleri dikkate alınarak ana rota önerisi kurgulanmıştır. Birinci alternatif rota önerisi anket çalışmasında katılımcıların endüstri mirasının adına yanıt verip yerine yanıt vermediği kriterler doğrultusunda geliştirilirken, ikinci alternatif rota önerisi endüstri mirasının yerine yanıt verip adına yanıt vermediği kriterlere göre kurgulanmıştır (Çizelge 4.3).

Çizelge 4.3. Bursa endüstri mirası rota önerilerinin kurgulanması

DURUM	ROTA TÜRÜ	ENDÜSTRİ MİRASININ ADI	ENDÜSTRİ MİRASININ YERİ
1.DURUM	ANA ROTA	+	+
2.DURUM	I. ALTERNATİF ROTA	+	-
3.DURUM	II. ALTERNATİF ROTA	-	+

Geliştirilen rota önerilerinin hedef kitlesini tarihçiler, araştırmacılar, mimarlar, sanayiciler, kent tarihi meraklıları, kentliler, yerli ve yabancı turistler oluşturmaktadır. Rotalardaki yolculuk şekli bireysel, grup etkinliği ya da organize tur şeklinde gerçekleşebilir. Odak noktaları arasındaki ulaşım şekli ve ziyaretçilerin ilgi alanına göre rotada geçirilecek süre saatlik, günlük ya da birkaç günlük olarak değişkenlik gösterebilir. Önerilen rotaların kent ölçeğinde olması nedeniyle odak noktaları arasında birden fazla ulaşım yöntemi tanımlanmıştır. Odak noktaları arasındaki sürenin yürüyüşle 45 dakikadan fazla, bisiklet aracılığıyla 30 dakikadan fazla olması durumunda duraklar arasında motorlu araç kullanımı önerilmiştir. Ziyaretçilere yol göstermesi amacıyla ulaşım yöntemlerine bağlı olarak rotada geçirilecek minimum süreler belirlenmiştir. Her bir rotayı meydana getiren odak noktaları hakkında bilgilerin yer aldığı, odak noktasında hangi servis hizmetlerinin sunulduğu ve bir odak noktasından diğerine ulaşım yöntem ve sürelerine dair bir kılavuz hazırlanmıştır.

Bursa endüstri mirası rota önerilerinin, daha geniş kitlelere ulaşabilmesi ve görünürlüğünü sağlanabilmesi için sanal ortamda sunumu gerçekleştirilmiştir. Arcgis.com isimli web sitesinin Story Maps isimli uygulamasından faydalanılarak sanal ortamda sunumu sağlanan rota önerilerine akıllı telefon, tablet bilgisayar ve bilgisayar gibi araçlar kullanılarak oluşturulan linkler ve karekodlar üzerinden ulaşılabilmektedir. Uygulamada yer alan her bir endüstri mirasının konumu ve yapı hakkındaki bilgiler bulunmaktadır.

4.3.1. Ana Rota Önerisi

Bursa endüstri mirası ana rota önerisi kurgulanırken anket çalışmasında endüstri mirasının adına ve yerine yanıt veren katılımcıların endüstri mirası değerlendirme kriterleri analiz edilmiştir. Endüstri mirasının adına ve yerine yanıt veren katılımcıların seçmiş olduğu değerlendirme kriterleri doğrultusunda bir oran belirlenmiştir. Oranlar küçükten büyüğe sıralanarak medyan değeri tespit edilmiştir. XII. sırada yer alan ve oranı 3,00 olarak belirlenen Doğan Yılmazipek İpek Fabrikası medyanı oluşturmaktadır. Çekirge İstasyonu, Muradiye İpek Fabrikası, Resulzade Boyahanesi, Mehmet Yüksel İpek Fabrikası, Emek Yağ Fabrikası, Beşevler İstasyonu, Rıfat Özbek İpek Fabrikası, Duruder İpek Fabrikası, Mudanya Kablo Fabrikası, Osman Fevzi Efendi İpek Fabrikası ve Oyak Renault Otomobil Fabrikası tespit edilen oranları 3,00'ın altında kaldığı için ana rota önerisinin dışında kalan endüstri miras eserleridir. Oranı 3,00'ın üstündeki Doğan Yılmazipek İpek Fabrikası, Merinos (Muradiye) İstasyonu, Bursa Cer, Tenvir ve Kuvve-i Muharrikiye-i Elektrikiye Türk Anonim Şirketi, Turgut Yılmazipek (Romangal) İpek Fabrikası, Tofaş Türk Otomobil Fabrikası, Sümerbank Gemlik Suni İpek Fabrikası, İpeker İpek Fabrikası, İpekiş Dokumacılık ve Trikotaj Fabrikası, Mudanya Garı, Fabrika-i Hümayun İpek Fabrikası, Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası, Ete Mensucat Boyahanesi, Sümerbank Merinos Elektrik Santrali olmak üzere 13 adet Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapı ana rota önerisini meydana getiren odak noktaları olmuştur (Çizelge 4.4).

Çizelge 4.4. Bursa endüstri mirası ana rota önerisinin kurgulanması

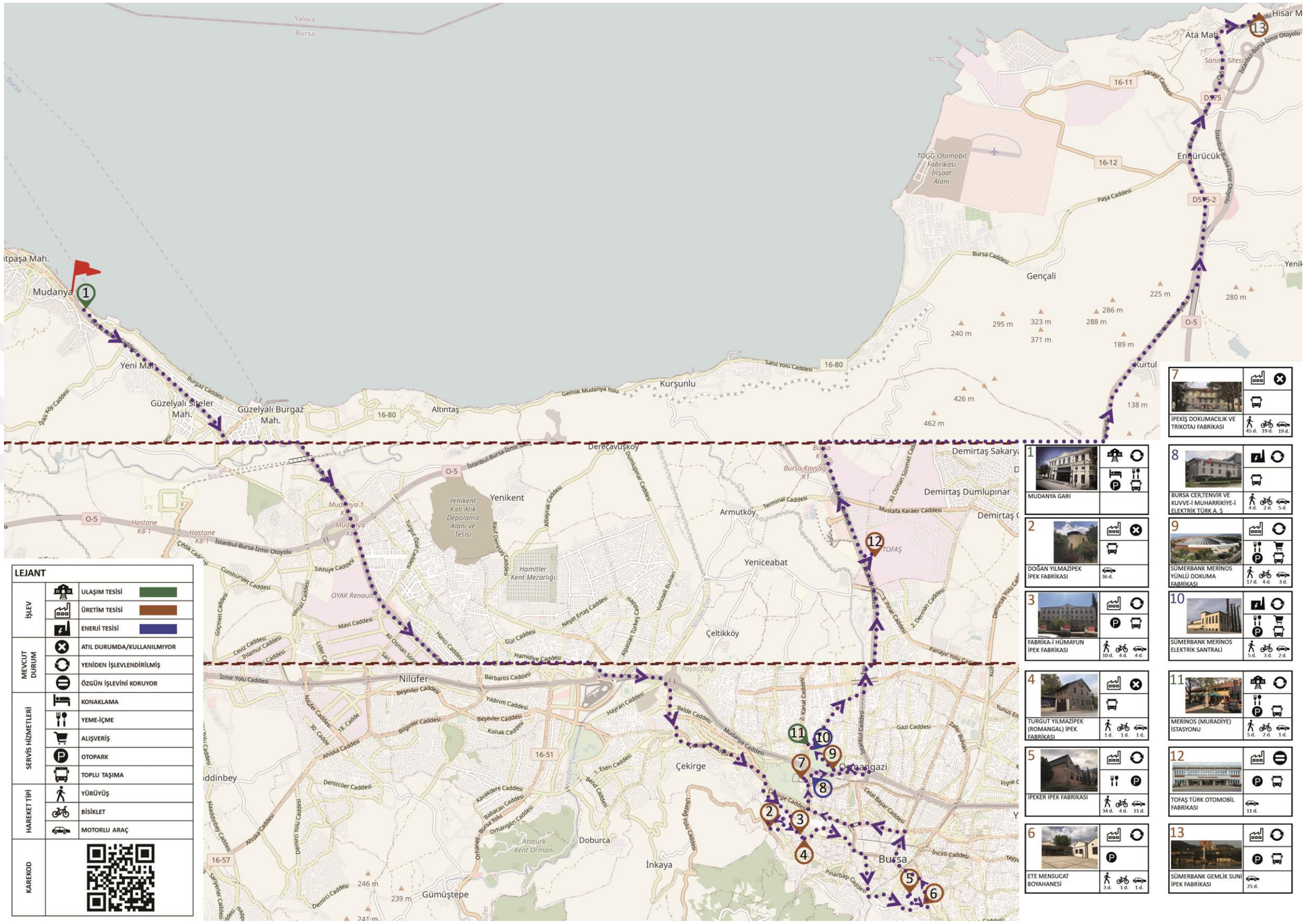
SIRALAMA	ORAN	ENDÜSTRİ MİRASI ADI
I	0	ÇEKİRGE İSTASYONU
II	1,25	MURADİYE İPEK FABRİKASI
III	1,80	RESULZADE BOYAHANESİ
IV	1,85	MEHMET YÜKSEL İPEK FABRİKASI
V	1,88	EMEK YAĞ FABRİKASI
VI	1,94	BEŞEVLER İSTASYONU
VII	2,00	RIFAT ÖZBEK İPEK FABRİKASI
VIII	2,50	DURUDER İPEK FABRİKASI
IX	2,56	MUDANYA KABLO FABRİKASI
X	2,77	OSMAN FEVZİ EFENDİ İPEK FABRİKASI
XI	2,80	OYAK RENAULT OTOMOBİL FABRİKASI
XII	3,00	DOĞAN YILMAZİPEK İPEK FABRİKASI
XIII	3,18	MERİNOS (MURADİYE) İSTASYONU
XIV	3,56	BURSA ÇER, TENVİR VE KUVVE-İ MUHARRİKİYE-İ ELEKTRİK TÜRK ANONİM ŞİRKETİ
XV	4,02	TURGUT YILMAZİPEK (ROMANGAL) İPEK FABRİKASI
XVI	4,23	TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI
XVII	4,75	SÜMERBANK GEMLİK SUNİ İPEK FABRİKASI
XVIII	4,95	İPEKER İPEK FABRİKASI
XIX	5,14	İPEKİŞ DOKUMACILIK VE TRİKOTAJ FABRİKASI
XX	5,36	MUDANYA GARI
XXI	6,12	FABRİKA-İ HÜMAYUN İPEK FABRİKASI
XXII	6,16	SÜMERBANK MERİNOS YÜNLÜ DOKUMA FABRİKASI
XXIII	6,80	ETE MENSUCAT BOYAHANESİ
XXIV	7,55	SÜMERBANK MERİNOS ELEKTRİK SANTRALİ

Bursa endüstri mirası ana rota önerisini oluşturan odak noktalarının belirlenmesinin ardından rota planlama aşamasına geçilmiştir. Mudanya Garı rotanın başlangıç noktası olarak belirlenmiştir. Ardından Cilimboz deresi etrafında gelişen Muradiye bölgesindeki ipek üretimine dair endüstri mirasının temsilcilerinden Doğan Yılmazipek İpek Fabrikası, Fabrika-i Hümayun İpek Fabrikası, Turgut Yılmazipek (Romangal) İpek Fabrikası'na ulaşılmaktadır. Devamında ikinci önemli bir endüstri bölgesi olan Gökdere çevresinde gelişen günümüzde yeniden işlevlendirilmiş iki önemli endüstri yapısı olan İpeker İpek Fabrikası ve Ete Mensucat Boyahanesi gelmektedir. İpeker İpek Fabrikası'nda yer alan ipek üretiminin mimari izleri, müzedeki kalıcı ve geçici sergiler ziyaret edilerek odak noktasının sahip olduğu yeme-içme hizmetleri doğrultusunda mola verilebilir. Ete Mensucat Boyahanesi'nde ziyaretçiler atölye çalışmalarına katılarak ipek

üretimini deneyimleme imkanı elde etmektedir. Erken Cumhuriyet dönemine ait endüstri mirası temsilcisi İpekiş Dokumacılık ve Trikotaj Fabrikası'yla devam edilen rotada bir sonraki durak Bursa Cer, Tenvir ve Kuvve-i Muharrikiye-i Elektrikiye Türk Anonim Şirketi'dir. Buradan Bursa ve ülkemiz endüstri tarihinde önemli yeri olan Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası'na geçilerek fabrika alanında yer alan kültürel ve sosyal hizmetlerden faydalanılabilir. Ardından ziyaretçiler Sümerbank Merinos Elektrik Santrali günümüzdeki adıyla Merinos Enerji Müzesi ziyaret ederek dünyadaki ve Bursa'daki elektrik tarihi hakkında bilgi edinebilirler. Endüstri mirasımızın ulaşım işlevindeki temsilcisi Merinos (Muradiye) İstasyonu ziyaret edilerek tren istasyonu mimarisi ve endüstri arkeolojisinin izleri olarak sergilenen tren vagonları görülebilir. Özgün işlevinin sürdüren Tofaş Türk Otomobil Fabrikası'na ulaşılarak devam ettirilen rota akışı Sümerbank Gemlik Suni İpek Fabrikası'nda sonlanmaktadır (Şekil 4.71).

Bursa endüstri mirası ana rota önerisinin sanal ortamdaki sunumuna "https://arcg.is/1fO8jv1" isimli bağlantı adresinden ve Şekil 4.70'de yer alan karekod üzerinden ulaşılmaktadır. Bursa endüstri mirası ana rota önerisini meydana getiren odak noktaları hakkındaki bilgilerin yer aldığı, odak noktasında hangi servis hizmetlerinin sunulduğu ve bir odak noktasından diğerine ulaşım yöntem ve sürelerine dair bir kılavuz Çizelge 4.5'te verilmiştir.

Şekil 4.70. Bursa endüstri mirası ana rota önerisinin sanal ortamda sunumu için oluşturulan karekod



Şekil 4.71. Bursa endüstri mirası ana rota önerisi

Çizelge 4.5. Bursa endüstri mirası ana rota önerisi kılavuzu

			İŞLEV			MEVCUT DURUM			SERVİS HİZMETLERİ					BİR SONRAKİ DURAĞA ULAŞMA HAREKET TİPİ			BİR SONRAKİ DURAĞA ULAŞMA SÜRESİ		
SEMBOLLER																			
DURAKLAR	ODAK NOKTASI	GÜNÜMÜZDEKİ ADI	ULAŞIM TESİSİ	ÜRETİM TESİSİ	ENERJİ TESİSİ	ATIL DURUMDA /KULLANILMIYOR	YENİDEN İŞLEVLENDİRİLMİŞ	AYNI İŞLEVİNİ KORUYOR	KONAKLAMA	YEME-İÇME	ALIŞVERİŞ	OTOPARK	TOPLU ULAŞIM	YÜRÜYÜŞ	BİSİKLET	MOTORLIU ARAÇ	YÜRÜYÜŞ	BİSİKLET	MOTORLIU ARAÇ
BAŞLANGIÇ NOKTASI 1. DURAK	MUDANYA GARI	MONTANIA HOTEL	✓				✓		✓	✓		✓	✓			✓			36 dk.
2. DURAK	DOĞAN YILMAZİPEK İPEK FABRİKASI	DOĞAN YILMAZİPEK İPEK FABRİKASI		✓		✓							✓	✓	✓	✓	10 dk.	4 dk.	4 dk.
3. DURAK	FABRİKA-İ HÜMAYUN İPEK FABRİKASI	FARUK SARAÇ TASARIM MYO		✓			✓					✓	✓	✓	✓	✓	1 dk.	1 dk.	1 dk.
4. DURAK	TURGUT YILMAZİPEK (ROMANGAL) İPEK FABRİKASI	TURGUT YILMAZİPEK (ROMANGAL) İPEK FABRİKASI		✓		✓							✓	✓	✓	✓	34 dk.	13 dk.	11 dk.
5. DURAK	İPEKER İPEK FABRİKASI	TOFAŞ ANADOLU ARABALARI MÜZESİ		✓			✓			✓		✓		✓	✓	✓	3 dk.	1 dk.	1 dk.
6. DURAK	ETE MENSUCAT BOYAHANESİ	UMURBEY İPEK ÜRETİM VE TASARIM MERKEZİ		✓			✓					✓		✓	✓	✓	45 dk.	19 dk.	19 dk.
7. DURAK	İPEK-İŞ DOKUMACILIK VE TRİKOTAJ FABRİKASI	İPEK-İŞ DOKUMACILIK VE TRİKOTAJ FABRİKASI		✓		✓							✓	✓	✓	✓	4 dk.	2 dk.	5 dk.
8. DURAK	BURSA CER, TENVİR VE KUVVE-İ MUHARRİKİYE-İ ELEKTRİK TÜRK ANONİM ŞİRKETİ	UEDAŞ YÖNETİM BİNASI			✓		✓						✓	✓	✓	✓	17 dk.	4 dk.	3 dk.
9. DURAK	SÜMERBANK MERİNOS FABRİKASI	MERİNOS ATATÜRK KÜLTÜR VE KONGRE MERKEZİ		✓			✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	5 dk.	3 dk.	2 dk.
10. DURAK	SÜMERBANK MERİNOS ELEKTRİK SANTRALİ	ENERJİ MÜZESİ			✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	5 dk.	2 dk.	1 dk.
11. DURAK	MURADİYE (MERİNOS) İSTASYONU	TARİHİ MERİNOS TREN İSTASYON VE SOSYAL TESİSLERİ	✓				✓			✓		✓	✓			✓			11 dk.
12. DURAK	TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI	TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI		✓				✓				✓	✓			✓			25 dk.
BİTİŞ NOKTASI 13. DURAK	SÜMERBANK GEMLİK SUNİ İPEK FABRİKASI	ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ ASIM KOCABIYIK MYO		✓			✓					✓	✓						
ULAŞIMDA GEÇEN MİNİMUM SÜRE																	196 dk.	121 dk.	119 dk.

4.3.2. I. Alternatif Rota Önerisi

Bursa endüstri mirası I. alternatif rota önerisi kurgulanırken ana rota önerisi kurgusunda kullanılan yöntem uygulanmıştır. Anket çalışmasında endüstri mirasının adına yanıt verip yerine yanıt vermeyen katılımcıların seçmiş olduğu değerlendirme kriterleri doğrultusunda bir oran belirlenmiştir. Oranlar küçükten büyüğe sıralanarak medyan değeri tespit edilmiştir. XII. sırada yer alan ve değeri 2,92 olarak belirlenen Oyak Renault Otomobil Fabrikası medyanı oluşturmaktadır. 2,92 değerinin altında kalan endüstri mirası niteliğindeki yapılar rotaya dahil edilmemiştir (Çizelge 4.6).

Çizelge 4.6. Bursa endüstri mirası I. alternatif rota önerisinin kurgulanması

SIRALAMA	ORAN	ENDÜSTRİ MİRASI ADI
I	0	DURUDER İPEK FABRİKASI
II	0	SÜMERBANK MERİNOS ELEKTRİK SANTRALİ
III	1,00	ÇEKİRGE İSTASYONU
IV	1,00	RESULZADE BOYAHANESİ
V	1,00	MEHMET YÜKSEL İPEK FABRİKASI
VI	1,37	MERİNOS (MURADİYE) İSTASYONU
VII	1,83	OSMAN FEVZİ EFENDİ İPEK FABRİKASI
VIII	1,96	EMEK YAĞ FABRİKASI
IX	2,00	BEŞEVLER İSTASYONU
X	2,50	RIFAT ÖZBEK İPEK FABRİKASI
XI	2,60	MUDANYA KABLO FABRİKASI
XII	2,92	OYAK RENAULT OTOMOBİL FABRİKASI
XIII	3,00	MURADİYE İPEK FABRİKASI
XIV	3,00	ETE MENSUCAT BOYAHANESİ
XV	3,00	DOĞAN YILMAZİPEK İPEK FABRİKASI
XVI	3,15	TURGUT YILMAZİPEK (ROMANGAL) İPEK FABRİKASI
XVII	3,33	SÜMERBANK GEMLİK SUNİ İPEK FABRİKASI
XVIII	3,78	BURSA CER, TENVİR VE KUVVE-İ MUHARRİKİYE-İ ELEKTRİK TÜRK ANONİM ŞİRKETİ
XIX	4,25	TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI
XX	4,37	İPEKER İPEK FABRİKASI
XXI	4,63	İPEKİŞ DOKUMACILIK VE TRİKOTAJ FABRİKASI
XXII	5,22	MUDANYA GARI
XXIII	5,77	FABRİKA-İ HÜMAYUN İPEK FABRİKASI
XXIV	8,70	SÜMERBANK MERİNOS YÜNLÜ DOKUMA FABRİKASI

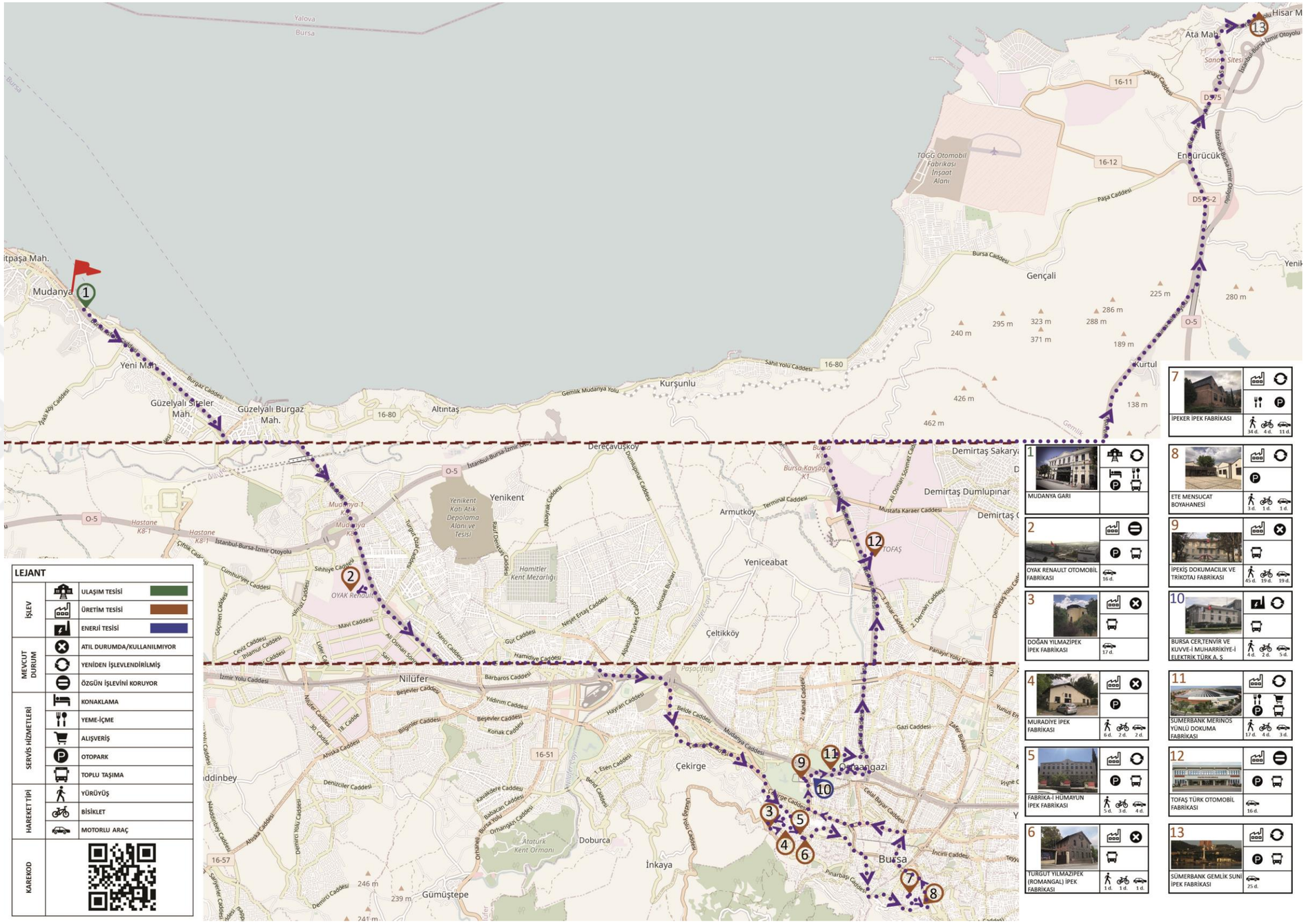
Değeri 2,92 ve üzerindeki Oyak Renault Otomobil Fabrikası, Muradiye İpek Fabrikası, Ete Mensucat Boyahanesi, Doğan Yılmazipek İpek Fabrikası, Turgut Yılmazipek (Romangal) İpek Fabrikası, Sümerbank Gemlik Suni İpek Fabrikası, Bursa Cer, Tenvir ve Kuvve-i Muharrikiye-i Elektrikiye Türk Anonim Şirketi, Tofaş Türk Otomobil Fabrikası, İpeker İpek Fabrikası, İpekiş Dokumacılık ve Trikotaj Fabrikası, Mudanya Garı, Fabrika-i Hümayun İpek Fabrikası ve Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası olmak üzere 13 adet Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapı rotadaki odak noktalarını oluşturmaktadır.

Rotadaki odak noktalarının belirlenmesinin ardından I. alternatif rota önerisinin planlanmasına geçilmiştir. Rota önerisi Mudanya Garı'nda başlamaktadır. Devamında Bursa'da otomotiv endüstrisinin ve mimari değeriyle endüstri mirasının en önemli temsilcilerinden ve BOSB'de yer alan Oyak Renault Otomobil Fabrikası'na ulaşılmaktadır. Buradan Muradiye semtine doğru harekete geçilerek bölgedeki ipek üretim tesislerinden Doğan Yılmazipek İpek Fabrikası, Muradiye İpek Fabrikası, Fabrika-i Hümayun İpek Fabrikası ve Turgut Yılmazipek (Romangal) İpek Fabrikası ziyaret edilebilir. Cilimboz deresi çevresindeki endüstri bölgesinden Gökdere deresi çevresindeki endüstri tesislerine geçilmektedir. Bu bölgede yeniden işlevlendirilmiş İpeker İpek Fabrikası müze ve sergi alanları ziyaret edilebilir, ipek üretim mekanları incelenebilir. Ayrıca farklı bitki türlerine sahip bahçesi ve yeme içme imkanları ziyaretçilerine mola imkanı sunmaktadır. Devamında yine Umurbey bölgesinde yer alan Ete Mensucat Boyahanesi ziyaret edilerek ipek üretim teknikleri deneyimlenebilir. Ardından Bursa kentsel belleğinde derin izi olan İpekiş Dokumacılık ve Trikotaj Fabrikası ve fabrikanın karşısında yer alan Bursa'nın ilk enerji üretim tesisi Bursa Cer, Tenvir ve Kuvve-i Muharrikiye-i Elektrikiye Türk Anonim Şirketi'ne ulaşılmaktadır. Devamında günümüzde kültür ve kongre merkezi olarak yeniden işlevlendirilen Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası'na geçilmektedir. Ardından Bursa ve Türkiye otomotiv sektörünün önemli temsilcilerinden günümüzde özgün işlevini sürdürmeye devam eden Tofaş Türk Otomobil Fabrikası'na ulaşıldığı rota, Sümerbank Gemlik Suni İpek Fabrikası'nda sonlanmaktadır (Şekil 4.73).

Bursa endüstri mirası I. alternatif rota önerisinin sanal ortamdaki sunumuna "https://arcg.is/1fr9aj" isimli bağlantı adresinden ve Şekil 4.72'de yer alan karekod üzerinden ulaşılmaktadır. Çizelge 4.7'de I. alternatif rota önerisine dair hazırlanan kılavuz verilmiştir.



Şekil 4.72. Bursa endüstri mirası I. alternatif rota önerisinin sanal ortamda sunumu için oluşturulan karekod



Şekil 4.73. Bursa endüstri mirası I. alternatif rota önerisi

Çizelge 4.7. Bursa endüstri mirası I. alternatif rota önerisi kılavuzu

			İŞLEV			MEVCUT DURUM			SERVİS HİZMETLERİ					BİR SONRAKİ DURAĞA ULAŞMA HAREKET TİPİ			BİR SONRAKİ DURAĞA ULAŞMA SÜRESİ		
SEMBOLLER																			
DURAKLAR	ODAK NOKTASI	GÜNÜMÜZDEKİ ADI	ULAŞIM TESİSİ	ÜRETİM TESİSİ	ENERJİ TESİSİ	ATIL DURUMDA /KULLANILMIYOR	YENİDEN İŞLEVLENDİRİLMİŞ	AYNI İŞLEVİNİ KORUYOR	KONAKLAMA	YEME-İÇME	ALIŞVERİŞ	OTOPARK	TOPLU ULAŞIM	YÜRÜYÜŞ	BİSİKLET	MOTORLU ARAÇ	YÜRÜYÜŞ	BİSİKLET	MOTORLU ARAÇ
BAŞLANGIÇ NOKTASI 1. DURAK	MUDANYA GARI	MONTANIA HOTEL	✓				✓		✓	✓		✓	✓			✓			16 dk.
2. DURAK	OYAK RENAULT OTOMOBİL FABRİKASI	OYAK RENAULT OTOMOBİL FABRİKASI		✓				✓				✓	✓			✓			17 dk.
3. DURAK	DOĞAN YILMAZİPEK İPEK FABRİKASI	DOĞAN YILMAZİPEK İPEK FABRİKASI		✓		✓							✓	✓	✓	✓	6 dk.	2 dk.	2 dk.
4. DURAK	MURADİYE İPEK FABRİKASI	MURADİYE İPEK FABRİKASI		✓		✓						✓		✓	✓	✓	5 dk.	3 dk.	4 dk.
5. DURAK	FABRİKA-İ HÜMAYUN İPEK FABRİKASI	FARUK SARAÇ TASARIM MYO		✓			✓					✓	✓	✓	✓	✓	1 dk.	1 dk.	1 dk.
6. DURAK	TURGUT YILMAZİPEK (ROMANGAL) İPEK FABRİKASI	TURGUT YILMAZİPEK (ROMANGAL) İPEK FABRİKASI		✓		✓							✓	✓	✓	✓	34 dk.	13 dk.	11 dk.
7. DURAK	İPEKER İPEK FABRİKASI	TOFAŞ ANADOLU ARABALARI MÜZESİ		✓			✓			✓		✓		✓	✓	✓	3 dk.	1 dk.	1 dk.
8. DURAK	ETE MENSUCAT BOYAHANESİ	UMURBEY İPEK ÜRETİM VE TASARIM MERKEZİ		✓			✓					✓		✓	✓	✓	45 dk.	19 dk.	19 dk.
9. DURAK	İPEK-İŞ DOKUMACILIK VE TRİKOTAJ FABRİKASI	İPEK-İŞ DOKUMACILIK VE TRİKOTAJ FABRİKASI		✓		✓							✓	✓	✓	✓	4 dk.	2 dk.	5 dk.
10. DURAK	BURSA CER, TENVİR VE KUVVE-İ MUHARRİKİYE-İ ELEKTRİK TÜRK ANONİM ŞİRKETİ	UEDAŞ YÖNETİM BİNASI			✓		✓						✓	✓	✓	✓	17 dk.	4 dk.	3 dk.
11. DURAK	SÜMERBANK MERİNOS FABRİKASI	MERİNOS ATATÜRK KÜLTÜR VE KONGRE MERKEZİ		✓			✓			✓	✓	✓	✓			✓			16 dk.
12. DURAK	TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI	TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI		✓				✓				✓	✓			✓			25 dk.
BİTİŞ NOKTASI 13. DURAK	SÜMERBANK GEMLİK SUNİ İPEK FABRİKASI	ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ ASIM KOCABIYIK MYO		✓			✓					✓	✓						
ULAŞIMDA GEÇEN MİNİMUM SÜRE																	189 dk.	119 dk.	120 dk.

4.3.3. II. Alternatif Rota Önerisi

Bursa endüstri mirası II. alternatif rota önerisi kurgulanırken endüstri mirasının yerine yanıt verip adına yanıt vermeyen katılımcıların seçmiş olduğu değerlendirme kriterleri doğrultusunda bir oran belirlenmiştir. Oranlar küçükten büyüğe doğru sıralanarak medyan değeri tespit edilmiştir. XII. sırada yer alan ve değeri 1,33 olarak tespit edilen Rıfat Özbek İpek Fabrikası medyan olarak belirlenmiştir (Çizelge 4.8).

Çizelge 4.8. Bursa endüstri mirası II. alternatif rota önerisinin kurgulanması

SIRALAMA	ORAN	ENDÜSTRİ MİRASI ADI
I	0	ÇEKİRGE İSTASYONU
II	0	MURADİYE İPEK FABRİKASI
III	0	İPEKER İPEK FABRİKASI
IV	0	DURUDER İPEK FABRİKASI
V	0	EMEK YAĞ FABRİKASI
VI	0,28	RESULZADE BOYAHANESİ
VII	0,66	MEHMET YÜKSEL İPEK FABRİKASI
VIII	1,00	OSMAN FEVZİ EFENDİ İPEK FABRİKASI
IX	1,00	DOĞAN YILMAZİPEK İPEK FABRİKASI
X	1,00	TOFAŞ TÜRK OTOMOBİL FABRİKASI
XI	1,07	BEŞEVLER İSTASYONU
XII	1,33	RIFAT ÖZBEK İPEK FABRİKASI
XIII	1,54	OYAK RENAULT OTOMOBİL FABRİKASI
XIV	1,77	MUDANYA KABLO FABRİKASI
XV	2,04	MERİNOS (MURADİYE) İSTASYONU
XVI	2,10	TURGUT YILMAZİPEK (ROMANGAL) İPEK FABRİKASI
XVII	2,58	MUDANYA GARI
XVIII	4,95	SÜMERBANK GEMLİK SUNİ İPEK FABRİKASI
XIX	2,71	BURSA CER, TENVİR VE KUVVE-İ MUHARRİKİYE-İ ELEKTRİK TÜRK ANONİM ŞİRKETİ
XX	3,00	İPEKİŞ DOKUMACILIK VE TRİKOTAJ FABRİKASI
XXI	4,50	FABRİKA-İ HÜMAYUN İPEK FABRİKASI
XXII	5,68	SÜMERBANK MERİNOS ELEKTRİK SANTRALİ
XXIII	6,88	SÜMERBANK MERİNOS YÜNLÜ DOKUMA FABRİKASI
XXIV	7,00	ETE MENSUCAT BOYAHANESİ

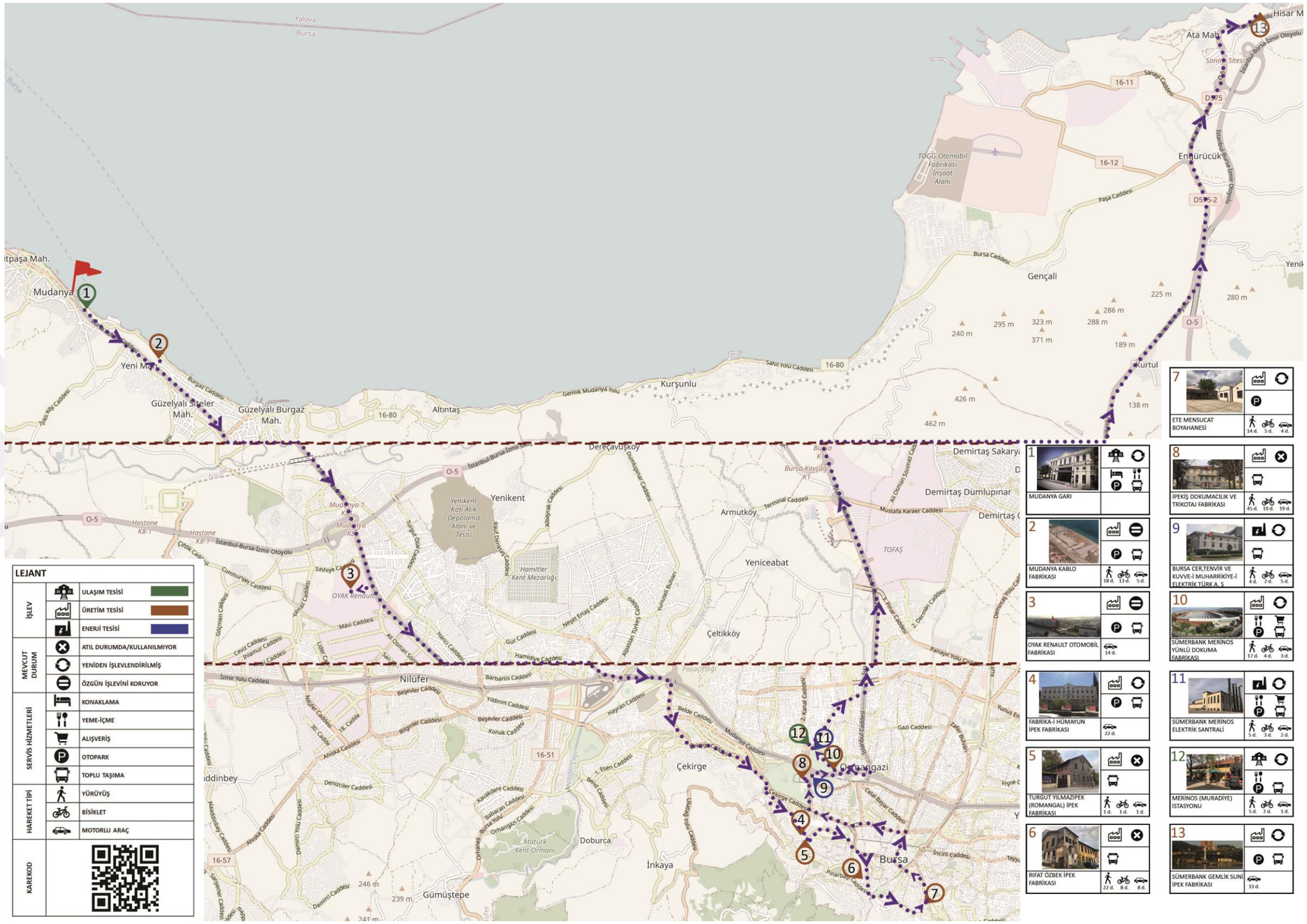
Değeri 1,33'ün altındaki endüstri mirası niteliğindeki yapılar rota önerisi dışında bırakılmıştır. Değeri 1,33 ve üzerinde tespit edilen Rıfat Özbek İpek Fabrikası, Oyak Renault Otomobil Fabrikası, Mudanya Kablo Fabrikası, Merinos (Muradiye) İstasyonu, Turgut Yılmazipek (Romangal) İpek Fabrikası, Mudanya Garı, Sümerbank Gemlik Suni İpek Fabrikası, Bursa Cer, Tenvir ve Kuvve-i Muharrikiye-i Elektrikiye Türk Anonim Şirketi, İpekiş Dokumacılık ve Trikotaj Fabrikası, Fabrika-i Hümayun İpek Fabrikası, Sümerbank Merinos Elektrik Santrali, Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası ve Ete Mensucat Boyahanesi olmak üzere 13 adet Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapı rotadaki odak noktalarını meydana getirmektedir.

II. alternatif rota önerisi Mudanya Garı'nda başlamaktadır. Rotanın ikinci durağı Mudanya'nın gelişimine büyük katkı sağlayan, kurulduğu dönemin en modern üretim tesislerinden biri olan günümüzde de özgün işlevini sürdüren Mudanya Kablo Fabrikası'dır. Devamında yine özgün işlevini sürdüren endüstri mirası niteliğindeki yapılardan Oyak Renault Otomobil Fabrikası'na ulaşılmaktadır. Ardından Bursa'nın ilk ipek üretim tesislerinden olan günümüzde eğitim mekanı olarak yeniden işlevlendirilmiş Fabrika-i Hümayun İpek Fabrikası ve yan parselinde yer alan ipek üretim mekanlarının özgün niteliklerini taşıyan yapıları barındıran Turgut Yılmazipek (Romangal) İpek Fabrikası ziyaret edilebilir. Bir sonraki durak Maksem bölgesinde yer alan uzun yıllar ipek üretiminin devam ettirildiği Rıfat Özbek İpek Fabrikası'dır. Devamında Umurbey bölgesine geçilerek ziyaretçilere ipek üretimini deneyimleme imkanı sunan Ete Mensucat Boyahanesi'ne ulaşılmaktadır. Rota ipek üretim tesisleriyle ilgili endüstri mirasından Erken Cumhuriyet Dönemi mimarlığının Bursa'daki önemli temsilcilerinden İpekiş Dokumacılık ve Trikotaj Fabrikası'yla devam ettirilmiştir. Enerji üretim tesisi kapsamındaki Bursa Cer, Tenvir ve Kuvve-i Muharrikiye-i Elektrikiye Türk Anonim Şirketi'nden sonraki durak Sümerbank Merinos Yünlü Dokuma Fabrikası ve Sümerbank Merinos Elektrik Santrali olmuştur. Ardından Merinos bölgesindeki ulaşım tesisi işlevindeki endüstri miras eserlerinden Merinos (Muradiye) İstasyonu'yla devam ettirilen rota günümüzde eğitim işleviyle yeniden işlevlendirilerek kullanılan Sümerbank Gemlik Suni İpek Fabrikası'nda sonlanmaktadır (Şekil 4.75).

Bursa endüstri mirası II. alternatif rota önerisinin sanal ortamdaki sunumuna "https://arcg.is/1jC8a" isimli bağlantı adresinden ve Şekil 4.74'te yer alan karekod üzerinden ulaşılmaktadır. Ziyaretçileri bilgilendirme ve yönlendirme amacıyla rotayla ilgili hazırlanan kılavuz Çizelge 4.9'da verilmiştir.



Şekil 4.74. Bursa endüstri mirası II. alternatif rota önerisinin sanal ortamda sunumu için oluşturulan karekod



Şekil 4.75. Bursa endüstri mirası II. alternatif rota önerisi

Çizelge 4.9. Bursa endüstri mirası II. alternatif rota önerisi kılavuzu

			İŞLEV			MEVCUT DURUM			SERVİS HİZMETLERİ					BİR SONRAKİ DURAĞA ULAŞMA HAREKET TİPİ			BİR SONRAKİ DURAĞA ULAŞMA SÜRESİ		
SEMBOLLER																			
DURAKLAR	ODAK NOKTASI	GÜNÜMÜZDEKİ ADI	ULAŞIM TESİSİ	ÜRETİM TESİSİ	ENERJİ TESİSİ	ATIL DURUMDA /KULLANILMIYOR	YENİDEN İŞLEVLENDİRİLMİŞ	AYNI İŞLEVİNİ KORUYOR	KONAKLAMA	YEME-İÇME	ALIŞVERİŞ	OTOPARK	TOPLU ULAŞIM	YÜRÜYÜŞ	BİSİKLET	MOTORLU ARAÇ	YÜRÜYÜŞ	BİSİKLET	MOTORLU ARAÇ
BAŞLANGIÇ NOKTASI 1. DURAK	MUDANYA GARI	MONTANIA HOTEL	✓				✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	18 dk.	13 dk.	5 dk.
2. DURAK	MUDANYA KABLO FABRİKASI	PRYSMIAN KABLO FABRİKASI		✓				✓				✓	✓			✓			14 dk.
3. DURAK	OYAK RENAULT OTOMOBİL FABRİKASI	OYAK RENAULT OTOMOBİL FABRİKASI		✓				✓				✓	✓			✓			22 dk.
4. DURAK	FABRİKA-İ HÜMAYUN İPEK FABRİKASI	FARUK SARAÇ TASARIM MYO		✓			✓					✓	✓	✓	✓	✓	1 dk.	1 dk.	1 dk.
5. DURAK	TURGUT YILMAZİPEK (ROMANGAL) İPEK FABRİKASI	TURGUT YILMAZİPEK (ROMANGAL) İPEK FABRİKASI		✓		✓							✓	✓	✓	✓	22 dk.	8 dk.	8 dk.
6. DURAK	RIFAT ÖZBEK İPEK FABRİKASI	RIFAT ÖZBEK İPEK FABRİKASI		✓		✓							✓	✓	✓	✓	14 dk.	5 dk.	4 dk.
7. DURAK	ETE MENSUCAT BOYAHANESİ	UMURBEY İPEK ÜRETİM VE TASARIM MERKEZİ		✓			✓					✓		✓	✓	✓	45 dk.	19 dk.	19 dk.
8. DURAK	İPEK-İŞ DOKUMACILIK VE TRİKOTAJ FABRİKASI	İPEK-İŞ DOKUMACILIK VE TRİKOTAJ FABRİKASI		✓		✓							✓	✓	✓	✓	4 dk.	2 dk.	5 dk.
9. DURAK	BURSA CER, TENVİR VE KUVVE-İ MUHARRİKİYE-İ ELEKTRİK TÜRK ANONİM ŞİRKETİ	UEDAŞ YÖNETİM BİNASI			✓		✓						✓	✓	✓	✓	17 dk.	4 dk.	3 dk.
10. DURAK	SÜMERBANK MERİNOS FABRİKASI	MERİNOS ATATÜRK KÜLTÜR VE KONGRE MERKEZİ		✓			✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	5 dk.	3 dk.	2 dk.
11. DURAK	SÜMERBANK MERİNOS ELEKTRİK SANTRALİ	ENERJİ MÜZESİ			✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	5 dk.	2 dk.	1 dk.
12. DURAK	MURADİYE (MERİNOS) İSTASYONU	TARİHİ MERİNOS TREN İSTASYON VE SOSYAL TESİSLERİ	✓				✓			✓		✓	✓			✓			33 dk.
BİTİŞ NOKTASI 13. DURAK	SÜMERBANK GEMLİK SUNİ İPEK FABRİKASI	ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ ASIM KOCABIYIK MYO		✓			✓					✓	✓						
																ULAŞIMDA GEÇEN MİNİMUM SÜRE	200 dk.	126 dk.	115 dk.

5. SONUÇ

Bireylerin olduğu gibi yaşayan bir organizma olan kentleri de diğer kentlerden ayıran kimlik özellikleri bulunmaktadır. Günümüzde çok yönlü baskı altındaki kentlerin sahip oldukları kimlik özelliklerini koruması her zamankinden daha önemli hale gelmiştir. Kent kimliğinin, kentsel bellekle mekan aracılığıyla kurmuş olduğu çift yönlü bir ilişki bulunmaktadır. Kent kimliğinin korunmasının ve geleceğe aktarılmasının yollarından biri de kentsel bellekte izi olan mekanların sürekliliğinin sağlanmasıdır. Kentte yer alan kültürel miras unsurları barındırdığı değerler dolayısıyla kentsel bellekte önemli bir yere sahiptir. Endüstri yapıları da temsil ettikleri mimari, sosyal, tarihi, kültürel önemleriyle soyut ve somut değerler bağlamında önemli kültürel miras unsurları arasında yer almaktadır.

Bu bağlamda tez çalışması kapsamında Bursa kent kimliğinin oluşmasında büyük rol oynayan endüstri mirası niteliğindeki yapıların, kentsel bellekle kurduğu ilişki irdelenmiştir. Bursa endüstri mirasının kentlilerin belleğindeki yerinin tespit edilmesinden hareketle mirasın sürekliliğinin sağlanmasına yönelik tekil yapı ölçeğinden yola çıkılarak kent ölçeğinde bir yaklaşım geliştirilmiştir. Bursa'nın geçmişten günümüze taşımakta olduğu endüstriyel kent kimliğinin izlerinin, sahip olduğu endüstri mirası yardımıyla okunabilmesi amacıyla kültürel rota önerileri kurgulanmıştır.

İlk aşamada tezin düşünsel altyapısını meydana getiren kent kimliği, kentsel bellek, kültürel miras, kültür rotaları, endüstri yapıları, endüstri mirası ve endüstri mirası rotası kavramları bağlamında konu ele alınmıştır. Bursa'nın kentsel gelişimi, Bursa'nın endüstrileşme süreci ve Bursa'nın endüstri mirasını oluşturan yapıların tarihi, mimari özellikleri ve tarihsel süreçteki değişim ve dönüşümleri hakkında literatür ve arşiv analizi gerçekleştirilmiştir. Literatür araştırması ve arşiv analizinden elde edilen bilgiler doğrultusunda Bursa'nın çalışma için uygun bir alan olduğu belirlenmiştir. İkinci aşamadaki alan çalışmasında, kentteki endüstrileşme hareketlerinin başlangıcı sayılabilecek Mudanya Garı'nın inşası ile BOSB'nin en önemli yapılarından Oyak Renault Otomobil Fabrikası'nın kurulması zaman aralığında inşa edilen Bursa'daki

endüstri mirası niteliğindeki yapılar incelenerek literatür analiziyle fiziksel ve sosyo-kültürel tespitlerine yönelik mevcut durum analizleri gerçekleştirilmiştir. Ardından halkın endüstri mirasına yönelik algısını belirlemeye yönelik bir anket çalışması uygulanmıştır. Oluşturulan kavramsal çerçeve, literatür ve arşiv analizi ve anket çalışmasından meydana gelen iki aşamalı alan çalışması bulgularının ışığında kentsel belleğin sürekliliğinin sağlanması amacıyla Bursa endüstri mirası rotası önerileri geliştirilmiştir. Tez çalışmasıyla elde edilen sonuçlar ve sonuçlara yönelik geliştirilen öneriler aşağıda verilmektedir. Çalışmanın genel sonuçları aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Giriş bölümünde belirtilen kültürel rotaların önemli bir koruma aracı olduğu hipotezi doğrulanmıştır.
- "2.2. Kent Kimliğinin Hafızası: Kentsel Bellek" bölümünde ifade edilen kent kimliği, aidiyet ve kentsel bellek arasındaki bağlantının hatırlama süreçlerini etkilediği saptanmıştır.
- "2.4. Kültürel Miras Olarak Endüstri Yapıları" bölümünde ifade edildiği gibi endüstri mirasının kentliler için soyut ve somut pek çok anlam barındırması nedeniyle kentsel belleğin sürekliliğinde etkin rol oynadığı anlaşılmıştır.

Çalışmadan elde edilen Bursa kent kimliği, kentsel bellek ve endüstri mirası ilişkilerine yönelik sonuçlar aşağıdaki gibidir:

- Bursa, farklı dönem izlerini taşıyan, farklı yapı tipolojisi ve mimari üslup özellikleri gösteren, ulaşım-üretim-enerji üretimi gibi farklı işlevler ve farklı sektörleri barındıran, kentin sosyal dinamiklerini sergileyen, kentsel bellekte güçlü bir yeri olan ve en önemlisi endüstri kenti kimliğini temelini oluşturan zengin bir endüstri mirasına sahiptir.
- Bursa'nın biçimsel ve fiziksel kimlik özellikleri, kentin gelişim aks ve bölgelerinin oluşmasında belirleyici rol oynamaktadır. Kentteki endüstri yapı ve alanları bu doğrultuda konumlanmaktadırlar.
- Mekansal bir bileşen olan endüstri mirası Bursa kent kimliğinde belirleyici bir role ve kentsel bellekte güçlü bir yere sahiptir.

- Kentsel bellekte önemli yeri olan ve kent kimliğini meydana getiren Bursa endüstri mirasının mekânsal sürekliliğinin sağlanması, kentsel belleğin sürekliliğinin sağlanmasını ve kent kimliğinin geleceğe aktarılmasını destekleyecektir.

Tez çalışması kapsamında önerilen Bursa endüstri mirası rotalarının aşağıdaki faydaları sağlayacağı düşünülmektedir;

- Önerilen Bursa endüstri mirası rotaları sayesinde kentsel bellekte izi olan endüstri mirasıyla kentlilerin daha kuvvetli bağlar kurabilmeleri, kent aidiyetinin artmasıyla endüstri mirasına sahip çıkma ve koruma eğiliminin artması,
- Rotaların sunduğu çocuk, genç, yaşlı ayırt etmeksizin her yaş grubuna yönelik deneyim imkanları sayesinde endüstri mirasına duyulan ilginin ve kentteki endüstri mirasına yönelik pozitif farkındalığın artması,
- Tekil yapı, bölge ve kent olmak üzere farklı ölçeklerde sunulan deneyim imkanlarıyla kentliler ve kent ziyaretçileri için ortak bir buluşma zemini yaratılması,
- Rotaların atıl durumdaki endüstri mirasının korunması ve kent yaşamına dahil edilmesine yönelik adımların atılmasına öncülük etmesi ve bu konudaki çalışmalara ivme kazandırması,
- Yeniden işlevlendirilen endüstri mirası niteliğindeki yapıların geçmiş işlevlerinin tanıtılmasıyla kentlilerin mirasla bağının kuvvetlenerek mirası koruma refleksinin artması,
- Özgün işlevini sürdüren endüstri mirası yapılarının rotaya eklenmesiyle ziyaretçilerin hem geçmiş hem günümüz endüstri teknolojisine ve üretim mekanlarına şahit olmalarına imkan sağlanması,
- Farklı zaman dilimlerine ait izleri taşıyan ve farklı işlevlerdeki endüstri mirasının bir arada sunulmasıyla kentin endüstri tarihinin geçmişten geleceğe bir panoramayla algılanabilmesi,
- Rotaların odak noktaları arasında farklı ulaşım tipleri önerilmesiyle kentin farklı açılardan algılanabilmesi,

- Rotalardaki odak noktalarında konaklama, yeme-içme, otopark gibi servis hizmetleri konusunda bilgiler verilerek ziyaretçilerin ihtiyaçlarını karşılamalarına imkan tanınması.

Bu tez çalışmasından elde edilen sonuçlara dayanarak ileride gerçekleştirilmesi önerilen çalışmalar aşağıda sıralanmıştır;

- Bursa endüstri mirasının korunmasına yönelik eksikliklerin tespit edilerek bu eksikliklerin disiplinler arası çalışmalarla ve bütüncül bir yaklaşımla giderilmesi için gerekli altyapı çalışmalarının başlatılması,
- Önerilen Bursa endüstri mirası rotalarının kamusal, özel sektör ve akademik aktörlerin işbirliğiyle uygulamaya konulması,
- Rota önerilerinin Bursa için kurgulanan farklı rota sistemleriyle bütünleşmesine yönelik ortak zeminlerin oluşturulması için yerel yönetimlerin öncülüğünde çalışmalar yapılması,
- Gerçekleştirilen çalışmanın öncelikle Türkiye Kültür Rotalarına, ardından ERIH gibi uluslararası endüstri mirası rota sistemlerine dahil olabilmesi için çalışmaların başlatılması,
- Rotada yer alan odak noktalarına ulaşım kolaylığının toplu taşımayla desteklenmesi ve toplu ulaşım hat ve sefer sayılarının düzenlenmesiyle ilgili yerel yönetimlerin gerekli düzenlemeleri yapmaları,
- Endüstri mirası rotalarındaki her bir odak noktasına bilgilendirme panoları ve odak noktalarının arasına yönlendirme işaretlerinin yerleştirilmesi.
- Kentte kısa süredir yaşayan kişilerin aidiyetlerini artırmak, diğer yandan kültürel mirasa ve mirasında korunmasına yönelik bilincin artmasını sağlamak amacıyla kentin özgün kimlik değerlerinin tanıtılmasının alternatif yollarının araştırılması.
- Kentsel bellekte daha az hatırlanan endüstri miras eserlerinin atıl durumda oldukları ya da uygun olmayan koruma yöntemleri ve işlevlerle yeniden işlevlendirildikleri tespit edilmiştir. Bu tespitten hareketle, atıl durumdaki endüstri mirasının zaman geçtikçe köhnemeye devam etmesi ve kentsel bellekteki izinin gittikçe azalacağı ön görüsünden hareketle kentsel belleğin kesintiye uğramaması için endüstri mirasının, miras değerlerinin ön planda

olduğu yaklaşımlarla kente kazandırılması konusundaki çalışmaların desteklenmesi. Ancak bu gerçekleştirilirken mirasa yüklenecek yeni işlevin uygunluğunu belirleyebilmek için en az mirasın yaşatılması için yapılacak çalışmalar kadar detaylı çalışmalar gerçekleştirilmesi,

- Yeniden işlevlendirilerek kullanılan endüstri mirası niteliğindeki yapıların kentsel bellekte yerini korumaya devam ettiği bulgusundan yola çıkılarak mevcut potansiyellerini geliştirmeye ve kentlilerle bağlarını artırmaya yönelik çalışmaların başlatılması,
- Kentsel bellekte en fazla yeri olan ve hatırlanan yapı grubunun özgün işlevini sürdüren endüstri mirası niteliğindeki yapılar olduğu tespit edilmiştir. Bu tespit bağlamında, özgün işlevini sürdüren endüstri mirası eserlerinin çeşitli kamusal etkinliklerle kentlilerin hayatına dahil edilmesinin mevcut kentsel belleğin korunması ve kuvvetlenmesini sağlayacağı söylenebilir. Bu bağlamda şirket yönetimleri işbirliğiyle gerçekleştirilecek organizasyonlar vasıtasıyla endüstri mirasının kapılarını kentlilere açması önerilmektedir. Bu sayede kentlilerin endüstri mirasıyla görsel ilişkinin ötesinde kuracakları bağların, aidiyeti kuvvetlendireceği ve mirasın sahiplenilmesini sağlayacağı ön görülmektedir.

Tez çalışması kapsamında, kentsel belleğin sürekliliğini sağlamak amacıyla endüstri mirası temasıyla Bursa endüstri mirası kültürel rotaları kurgulanmıştır. Tez çalışmasının bağlamı gereği aşağıda maddeler halinde değinilen konular yeterli derinlikte ele alınamamıştır. İleride gerçekleştirilecek çalışmalarda bu noktalara önem verilmesi önerilmektedir:

- Kentsel bellekte daha az yere sahip olan ve daha az hatırlanması nedeniyle rotaya dahil edilemeyen yapılar için bellekteki yerlerini güçlendirmeye ve hatırlanmalarını sağlamaya yönelik çalışmalar gerçekleştirilebilir. Bu doğrultuda Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki tespit edilen yapıların tamamı ele alınarak farklı temalarla alt rotalar geliştirilebilir.
- Çalışma kapsamında tespit edilen Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki üretim, ulaşım, ve enerji tesislerine yönelik üretim teması, ulaşım teması ve enerji (trafo yapıları da dahil edilerek) teması olmak üzere işlevleri doğrultusunda alt rotalar oluşturulabilir.

- Çalışma kapsamında tespit edilen özgün işlevini sürdüren, yeniden işlevlendirilmiş ve atıl durumda olmak üzere kategorize edilebilen Bursa'daki endüstri mirası niteliğindeki yapılar, özgün miras teması, yeniden işlevlendirilen miras teması ve atıl durumdaki miras temalarında alt rotalar kurgulanabilir.
- Gerçekleştirilen çalışmada Bursa'nın sahip olduğu farklı işlevlerdeki yapılar bir bütün olarak ele alınmıştır ancak Bursa'nın endüstrileşme sürecinde ve kent kimliğinin oluşmasında ipek üretim tesislerinin büyük rol oynadığı bilinmektedir. Bu önemi vurgulamak amacıyla ipek üretim temasıyla bir alt rota geliştirilebilir. Geliştirilen ipek rotası, 2023 Turizm Stratejisi kapsamında belirlenen yedi tematik rotadan biri olan "İpek Yolu Turizm Koridoru" na eklemlenebilir.
- Tez çalışmasında tespit edilen Bursa'nın sahip olduğu farklı dönemlerdeki endüstri mirasına yönelik Bursa Osmanlı dönemi endüstri mirası ve Bursa Cumhuriyet dönemi endüstri mirası olmak üzere dönem temalı rotalar oluşturulabilir.
- Çalışma bağlamında değinilmeyen evrensel tasarım bağlamında 'erişilebilirlik' kavramıyla ilgili tespitler ve iyileştirme çalışmaları konusunun daha kapsamlı ve derinlemesine ele alınması önerilmektedir.

Gerçekleştirilen tez çalışmasının Bursa'nın endüstri mirasının korunmasına ve yaşatılmasına yönelik adımların atılmasına öncülük etmesi beklenmektedir. Farklı disiplinlerden aktörlerin ortak bir zeminde buluşup sağlayacağı katkılarla kentsel belleğin sürekliliği bağlamında geliştirilen Bursa endüstri mirası rotalarının gerçeğe dönüşmesi hem Bursa kent kimliğinin korunması ve yaşatılmasına destek olacak, hem de bu değerli yapıların kentsel bellekteki yerlerini canlı tutacaktır. Tez çalışma kapsamında geliştirilen ve uygulanan yöntem ve kurgu Bursa kenti için geliştirilip uygulanmıştır. Uygulanan yöntem ve kurgu farklı bileşenlerin eklenmesiyle geliştirilmeye uygun bir yapıdadır. Yöntemin bu adapte edilebilir ve esnek yapısı ile farklı kentlerde gerçekleştirilecek kentsel bellek, kültürel miras ve endüstri mirası koruma çalışmalarında kullanılabileceği, bu konulardaki uygulamalara ışık tutacağı düşünülmektedir.

KAYNAKLAR

Abacı, Z. D. (2005). *Modernleşme Sürecinde Bursa Kenti'nin Mekansal ve Sosyal Değişimi (1860-1910).* Doktora Tezi, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.

Abacı, Z. D. (2007). *Bursa'nın Kent Dokusundaki Değişim (18.-19. Yüzyıl)*. Cafer Ç. (Ed.), Bursa'nın Kentsel ve Mekansal Gelişimi Sempozyum Kitabı (s. 165-182). Bursa: Gaye Kitabevi.

Aktar, A. (1996). Bursa'da Devlet ve Ekonomi. *Bir Masaldı Bursa*, Yapı Kredi Yayınları. İstanbul.119-143.

Altman, I. ve Low, S.M. (1992). Place Attachment. New York : Plenum Press.

Altun, M. (2001). Cumhuriyetin Kuruluş Yıllarında Bursa ve Merinos. Uludağ Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Uygulama ve Araştırma Merkezi Yayın No:3. Bursa: Uludağ Üniversitesi Basımevi.

Anonim. (1830). Crown Street İstasyonu. Erişim adresi (25.09.2021): https://museumcrush.org/these-photos-reveal-200-years-in-the-history-of-british-railway-stations/

Anonim. (1851a). Crystal Palace. Erişim adresi (16.05.2021): https://www.archdaily.com/397949/ad-classic-the-crystal-palace-joseph-paxton?ad_source=search&ad_medium=search_result_project

Anonim. (1851b). Mount Clare İstasyonu. Erişim adresi (25.09.2021): https://www.borail.org/collection/mt-clare-depot/

Anonim. (1934). Bursa Cer, Tenvir ve Kuvve-i Muharrikiye-i Elektrikiye Türk Anonim Şirketi. Erişim adresi (20.08.2021): https://www.dergibursa.com.tr/sehir-elektriginin-kalp-atislari/

Anonim. (2003). The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage, The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH).

Anonim. (2007). Türkiye Turizm Stratejisi (2023). T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları. Ankara. Erişim adresi (04.10.2021): https://www.ktb.gov.tr/Eklenti/906,ttstratejisi2023pdf.pdf?0

Anonim. (2011). The Dublin Principles. Joint ICOMOS – TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes

Anonim. (2014). Kayseri Kültür Yolu, Kayseri Belediyesi. Kayseri.

Anonim. (2017a). Lörcher Bursa Planı. Erişim adresi (19.08.2021): https://docplayer.biz.tr/60920655-Sanayi-ve-ticaretin-lideri-bursa.html

Anonim. (2017b). Piccinato Bursa Planı. Erişim adresi (19.08.2021): https://docplayer.biz.tr/60920655-Sanayi-ve-ticaretin-lideri-bursa.html

Anonim. (2018a). Troya Kültür Rotası tanıtımı. Erişim adresi (19.08.2021): http://www.troya2018.com/troya-k%C3%BClt%C3%BCr-rotasi.php

Anonim. (2018b). Tofaş Türk Otomobil Fabrikası. Erişim adresi (25.10.2021): https://tofas.com.tr/Hakkimizda/Tarihce/Pages/default.aspx

Anonim. (2019a). Eşikler ve Yasalar. Erişim adresi (13.01.2019): http://bizinsanmiyiz.iksv.org/wp-content/uploads/2016/11/sanayiyap%C4%B1lar%C4%B1_tr.pdf

Anonim. (2019b). Montania Hotel / Mudanya Garı. Erişim adresi (25.10.2021): https://www.montania.com.tr/tr/page/28/1/hikayemiz.html

Anonim. (2019c). AKKM Tarihçe. Erişim adresi (05.11.2021): https://www.merinosakkm.com/tarihce/

Anonim. (2020a). Kimlik Tanımı. Erişim adresi (13.12.2020): https://sozluk.gov.tr/

Anonim. (2020b). Kimlik Tanımı. Erişim adresi (13.12.2020): https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/identity?q=identity

Anonim. (2020c). Bursa Haritası. Erişim adresi (15.02.2020): maps.google.com.tr

Anonim. (2020d). Bursa İpekiş Fabrikası. Erişim adresi (30.10.2021): https://www.ipekis.com.tr/hakkimizda/

Anonim. (2020e). Oyak Renault Otomobil Fabrikası. Erişim adresi (08.11.2021): https://www.oyak-renault.com/hakkinda/

Anonim. (2021a). Doğa ve Kültür Öncelikli Bölgesel Yol Haritaları. Erişim adresi (04.10.2021): https://www.cekulvakfi.org.tr/proje/doga-ve-kultur-oncelikli-bolgesel-yol-haritalari

Anonim. (2021b). Kültür Rotaları Derneği. Erişim adresi (04.10.2021): https://cultureroutesinturkey.com/tr/dernek-hakkinda/

Anonim. (2021c). Şehir Elektriğinin Kalp Atışları. Erişim adresi (20.08.2021): https://www.dergibursa.com.tr/sehir-elektriginin-kalp-atislari/

Anonim. (2021d). Türkiye Kültür Rotaları Derneği. Erişim adresi (10.06.2021): https://cultureroutesinturkey.com/tr/tum-rotalar/

Anonim. (2021e). Endüstriyel Miras Rotası. Erişim adresi (18.08.2021): https://www.route-industriekultur.ruhr/route-industriekultur/was-ist-die-route-industriekultur/

Anonim. (2021f). Endüstriyel Miras Rotası'nda yer alan şehirler. Erişim adresi (10.06.2021): https://www.ruhr-tourismus.de/en/the-ruhr-area.html

Anonim. (2021g). Berlin Endüstriyel Kültürü. Erişim adresi (19.08.2021): https://industriekultur.berlin/ueber-uns/leitbild/

Anonim. (2021h). Berlin Endüstriyel Kültürü lokasyonlar. Erişim adresi (19.08.2021): https://industriekultur.berlin/erleben/schauplaetze/

Anonim. (2021i). Sıcak Işık ve Soğuk Bira bisiklet rotası. Erişim adresi (19.08.2021): https://industriekultur.berlin/erleben/fahrradrouten/warmes-licht-und-kuehles-bier/

Anonim. (2021j). Berlin Endüstriyel Kültürü küçük rota. Erişim adresi (19.08.2021): https://industriekultur.berlin/wp-content/uploads/bzi-Broschuere-JuniorRoute-verlaengert-2021.pdf

Anonim. (2021k). Umurbey İpek Üretim ve Tasarım Merkezi. Erişim adresi (30.10.2021): https://www.bursa.com.tr/tr/mekan/umurbey-ipek-uretim-ve-tasarim-merkezi-683/

Anonim. (2021l). Gemlik Suni İpek Fabrikası. Erişim adresi (02.11.2021): https://tr.pinterest.com/pin/435512226458395297/

Anonim. (2021m). Mudanya Kablo Fabrikası. Erişim adresi (10.09.2021): http://siemens.e-dergi.com/pubs/books/Siemens-Koc/Siemens_Koc/assets/common/downloads/page0029.pdf

Anonim. (2021n). Bursa Enerji Müzesi. Erişim adresi (09.11.2021): https://www.bursamuze.com/merinos-enerji-muzesi-505/

Anonim. (2021o). European Association for the Preservation and Promotion of Jewish Culture and Heritage, AEPJ 2021. Erişim adresi (20.11.2021): https://jewisheritage.org/european-routes#thematic

Anonim. (2021p). Art Nouveau Network. Erişim adresi (20.11.2021): https://www.artnouveau-net.eu/about-us/

Anonim. (2022). Uludağ Üniversitesi Asım Kocabıyık Meslek Yüksekokulu. Erişim adresi (05.01.2022): https://mapio.net/pic/p-18441798/

Antony D. (2008). AEG Türbin Fabrikası. Erişim adresi (17.05.2020): https://www.archdaily.com/619290/spotlight-peter-behrens

Aslanoğlu, R. A. (2000). *Kent, Kimlik ve Küreselleşme*. Bursa: Ezgi Kitabevi.

Assmann, J. (2018). *Kültürel Bellek : Eski Yüksek Kültürlerde Yazı, Hatırlama ve Politik Kimlik*. İstanbul : Ayrıntı Yayınları.

Aydın, S. (2001). Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış. *Kebikeç*, 11, 49-94.

Ballano, G.J.C. (2021). Santiago de Compostela Rotası. Erişim adresi (10.06.2021): whc.unesco.org/en/documents/127343

Barlow, P. (2020). Saltaire Tekstil Kenti Vaziyet Planı. Erişim adresi (16.05.2020): https://saltairevillage.info/Saltaire_WHS_Building_Plan.html

Batkan, Ö. (1996). Bursa Kentsel Gelişim ve Planlama Süreci. Bir Masaldı Bursa. (s. 247-259). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Berggren, G. (1880). Fabrika-i Hümayun. Erişim adresi (20.08.2021): http://www.eskiturkiye.net/4118/bursa-1870-ler-g-berggren-fotografi

Berti, E. (2015). How to Create a Cultural Route: Project Phases and Criteria. Cultural Routes Management: From Theory to Practice. Council of Europe.

Brown, G., ve Raymond, C. (2007). The relationship between place attachment and landscape values: Toward mapping place attachment. *Applied Geography*, 27(2), 89-111.

Boyer, M. C. (1996). *The City of Collective Memory: Its Historical Imagery and Architectural Entertainments*. Cambridge: MIT Press.

Calvino, I. (2010). *Görünmez Kentler*. (I. Saatçioğlu, Çev.). İstanbul:Yapı Kredi Yayınları.

Ceyhan, M. (1999). Bursa'da Elektriğin Tarihçesi. *Bursa Defteri*, Bursa Kültür Sanat Yayınları. ISSN 1302-1974:109-114.

Capp, S. (2001). The European Institute of Cultural Routes. Erişim adresi (07.10.2021): https://www.kul.pl/files/602/w02_capp.pdf

Chui, C. T. B., Abd Rahim, F. H., Khan, N. R. M., Cheng, C. S., & Hassan, F. H.. (2011). Assessing tourists' attitude towards responsible cultural heritage tourism in Melaka: Development and validation of responsible heritage tourism scale. In 2011 IEEE Colloquium on Humanities, Science and Engineering (pp. 497-502). IEEE.

Council of Europe. (2012). The Colmar Declaration. 25 years of Council of Europe cultural routes. Erişim adresi (04.10.2021): https://whc.unesco.org/document/121780

Council of Europe. (2019). Cultural Routes of the Council of Europe. Erişim adresi (04.10.2021): https://rm.coe.int/en-brochure-cultural-routes-2019/168092594a

Council of Europe. (2021a). The European Route of Jewish Heritage. Erişim adresi (20.11.2021): https://www.coe.int/en/web/cultural-routes/the-european-route-of-jewish-heritage

Council of Europe. (2021b). Reseau Art Nouveau Network. Erişim adresi (20.11.2021): https://www.coe.int/en/web/cultural-routes/reseau-art-nouveau-network

Council of Europe. (2021c). Alvar Aalto Route. Erişim adresi (20.11.2021): https://www.coe.int/en/web/cultural-routes/alvar-aalto-route

Coulls, A. (1999). Railways as world heritage sites, ICOMOS Occasional Papers for the World Heritage Convention. Erişim adresi (25.09.2021): http://www.international.icomos.org/studies/railways.pdf

Çöl, Ş. (1998). *Kentlerimizde Kimlik Sorunu ve Günümüz Kentlerinin Kimlik Derecesini Ölçmek İçin Bir Yöntem Denemesi*. Doktora Tezi. Mimar Sinan Üniversitesi. İstanbul.

Dalsar, F. (1960). *Türk Ticaret ve Sanayi Tarihinde Bursa'da İpekçilik*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları.

Doğanbay, H. (1972). Oyak-Renault Otomobil Fabrikası. *Mimarlık Dergisi*. Sayı:5 Sf.26-33.

International Committee for Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighborhoods of the Modern Movement. (2021)**.** Modern Hareketin Binalarının, Sitelerinin ve Semtlerinin Uluslararası Belgelenmesi ve Korunması Komitesi. Erişim adresi (13.11.2021): http://www.docomomo-tr.org/hakkinda

Dostoğlu, N. D. H. ve Dostoğlu, H. (2011). Bursa Kültür Varlıkları Envanteri: Anıtsal Eserler. Bursa: Bursa Büyükşehir Belediyesi Yayınları.

Dostoğlu, N. ve Vural, T. (2004**).** Lörcher, Prost ve Piccinato'nun Bursa'daki Kentsel Gelişime Katkıları. *Bursa'da Yaşam Dergisi*, 122-126.

Durak, S. (2003). *Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu'da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı*. Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi, Bursa.

Durak, S. (2012). "19. Yüzyılda Geniş Açıklıklı Çatı Strüktürlerinin Gelişiminde Demiryolu İstasyon Binalarının Önemi", 6. Ulusal Çatı & Cephe Sempozyumu, 12 - 13 Nisan 2012, Bursa.

European Route of Industrial Heritage. (2021a). Avrupa Endüstri Mirası Rotası. Erişim adresi (04.10.2021): https://www.erih.net/about-erih/erihs-history-and-goals

European Route of Industrial Heritage. (2021b). Avrupa Endüstri Mirası Rotası (ERIH) logosu. Erişim adresi (10.6.2021): https://www.erih.net/about-erih/route-system

European Route of Industrial Heritage. (2021c). Avrupa Endüstri Mirası Rotası'na kabul edilme ölçütleri. Erişim adresi (18.08.2021): https://www.erih.net/about-erih/route-system/anchor-points-selection-criteria-and-procedure

Eyüce, Ö. (1999). Sanayi Yapılarının Biçimsel Değişimi, *Egemimarlık*, Mart, 31-36.

European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage. (2021). Avrupa Endüstriyel ve Teknik Miras Dernekleri Federasyonu. Erişim adresi (13.11.2021): http://www.e-faith.org/home/?q=content/what-e-faith

Falconer, K. (2006). The Industrial Heritage in Britain – the First Fifty Years. *La revue pour l'histoire du CNRS, 14*.

Faroqhi, S. (2000). *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*. Türkiye Araştırmaları, 3. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Feilden, B.M. (2003). *Conservation of Historic Buildings*. Third Edition. London: Architectural Press.

Feilden, B.M. ve Jokilehto, J. (1998). *Management Guidelines for World Cultural Heritage Sites.* Rome: OGRARO.

Hançerlioğlu, O. (1981). *Ekonomi Sözlüğü*, İstanbul.

Hasol, D. (2010). *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*. İstanbul: YEM Yayın.

Hay, R. (1998). Sense of Place in Developmental Context. *Journal of Environmental Psychology*, 18, 5-29.

Holcomb, Z. (2016). Fundamentals of Descriptive Statistics. Routledge.

International Council on Monuments and Sites. (1998). International Committee on Cultural Routes, ICOMOS. Erişim adresi (04.10.2021): https://uia.org/s/or/en/1100035303

International Council on Monuments and Sites. (2008). ICOMOS Charter on Cultural Routes, ICOMOS. Erişim adresi (04.10.2021): http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_en0623812001536913379.pdf

International Council on Monuments and Sites. (2011). Dublin Princibles. Erişim adresi (04.10.2021):https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/10/GA2011_ICOMOS_TICCIH_joint_principles_EN_FR_final_20120110.pdf

International Council on Monuments and Sites. (2013). ICOMOS Türkiye Mimari Mirası Koruma Bildirgesi. Erişim adresi (04.10.2021): http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_tr0784192001542192602.pdf

International Council on Monuments and Sites. (2018). ICOMOS Hakkında. Erişim adresi (13.11.2021): http://www.icomos.org.tr/?Sayfa=Icomos&dil=tr

Jorgensen, B. S. ve Stedman, R. C. (2001). Sense of Place as an Attitude: Lakeshore Owners Attitudes Toward Their Properties. *Journal of Environmental Psychology*, 21(3), 233-248.

Kaplanoğlu, R. ve Balkan, N. (2009). *120 Yıllık Tarihi Bir Çınar.* Bursa: BTSO Yayınları.

Karataş, E. (2011). *The Role of Cultural Route Planning in Cultural Heritage Conservation the Case of Central Lycia*. Yüksek Lisans Tezi. ODTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Restorasyon Anabilim Dalı. Ankara.

Karataş, E. (2015). *Kültür Rotaları Planlama Rehberi*. İstanbul: Çekül Vakfı-Tarihi Kentler Birliği Yayınları.

Kasarda, J. D. ve Janowitz, M. (1974). Community Attachment in Mass Society. *American Sociological Review*, 39, 328–339

Kaygalak, S. (2008). *Kapitalizmin Taşrası: 16. yüzyıldan 19. yüzyıla Bursa'da Toplumsal Süreçler ve Mekansal Değişim*. İstanbul: İletişim Yayınları.

Kıraç, A. B. (2001). *Türkiye'deki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri Konusunda Kısa Bir Yöntem Araştırması*. Doktora Tezi. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul.

Kılınç, A. (2009). *Value Assessment for Industrial Heritage in Zonguldak*. Yüksek Lisans Tezi. ODTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Restorasyon Anabilim Dalı. Ankara.

Köksal, T. G. (2005). *İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri.* Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul.

Kuter, M. (2010). Tarihe Yön Veren Kent: Bursa. Bursa: Bursa Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş..

Lalli, M. (1988). Urban Identity. *Environmental Social Psychology* , 303-311: Springer, Dordrecht.

Lalli, M. (1992). Urban-Related Identity: Theory, Measurement, and Empirical Findings. *Journal of Environmental Psychology*, 12(4), 285-303.

Lewicka, M. (2008). Place Attachment, Place Identity, and Place Memory: Restoring the Forgotten City Past. *Journal of Environmental Psychology*, 28(3), 209-231.

Lewicka, M. (2011). Place Attachment: How far have we come in the last 40 years?. *Journal of Environmental Psychology*, 31(3), 207-230.

Loures, L. (2008). Industrial Heritage: the past in the future of the city. *WSEAS Transactions on Environment and Development*, *4*(8), 687-696.

Lynch, K. (2010). *Kent İmgesi.* İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Nevell, M. (2006). A Major Change in Human Evolution. *British Archaeology*, no. 86.

Nicholas, L. N., Thapa, B, ve Ko, Y. J. (2009). Residents' Perspective of a World Heritage Site: The pitons management area, St. Lucia. *Annals of Tourism Research*, 36(3), 390-412.

Nisser, M. (1981). "The Industrial Heritage" The Third International Conference on the Conservation of Industrial Monuments. Civil tryck AB, Stockholm.

Proshansky, H. M. (1978). The City and Self-identity. *Environment and Behavior*, 10(2), 147-169.

Proshansky, H. M., Fabian, A. K. ve Kaminoff, R. (1983). Place-Identity: Physical world socialization of the self. *Journal of Environmental Psychology*. 3, 57–83.

Ragon, M. (2010). *Modern Mimarlık ve Şehircilik Tarihi*. İstanbul: Kabalcı Yayınevi.

Roth, L. M. (2000). *Mimarlığın Öyküsü*. İstanbul: Kabalcı Yayınevi.

Sarıgöz, A. (2018). *Erken Cumhuriyet Dönemi Endüstri Yapılarından Sümerbank Bursa Merinos Yerleşkesi.* Yüksek Lisans Tezi. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul.

Saygılı, R. (2020). Bursa İli Lokasyon Haritası. Erişim adresi (11.10.2021): http://cografyaharita.com/haritalarim/4o-bursa-ili-lokasyon-haritasi.png

Stedman, R. C. (2003). Is it really just a social construction? The contribution of the physical environment to sense of place. *Society and Natural Resources*, 16(8), 671–685.

Oral, E. Ö. (2004). *Bursa'daki İpek Fabrikaları Ve İpekçilikle İlgili Endüstri Mirasının Korunması.* Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Restorasyon Anabilim Dalı, İstanbul.

Tanilli, S. (2020). *Yüzyılların Gerçeği ve Miras İnsanlık Tarihine Giriş. Cilt III, 16.-17. Yüzyılar:Kapitalizm ve Dünya.* İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Tanyeli, U. (1999). Bursa'da Kentleşme Süreci. *Bursa Defteri*, Bursa Kültür Sanat Yayınları. ISSN 1302-1974, 9-25.

Taşkan, D. (2017). *Bursa Hisar'da Kentsel Değerlerin İrdelenmesi ve Tarihi Mekanların Etkin Kullanımına İlişkin Öneriler*. Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Tekeli, D. ve Sisa S. (1972). Oyak-Renault Otomobil Fabrikası. *Mimarlık Dergisi*. Sayı:5 sf.26-33.

Tekeli, İ. (1990). Bir Kentin Kimliği Üzerine Düşünceler, Prof. Dr. Mübeccel Kıray'a Armağan, *Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi,* Cilt.VII, Sayı.1,s.251-259.

Tekeli, İ. (2007). *Anadolu'da Kent Tarihi Yazıcılığı Üzerine Bir Yöntem Önerisi*. Cafer Ç. (Ed.), Bursa'nın Kentsel ve Mekansal Gelişimi Sempozyum Kitabı (s. 50-97). Bursa: Gaye Kitabevi.

Trinden, B. (1981). Industrial Archaeology in Britain. *Archaeology*, 34(1), 8-16.

Tülücü, T.A. (2007). *Adana Kenti Tarihi Endüstri Yapılarının Yapısal Analizi ve Korunması İçin Bir Yöntem Araştırması.* G.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara.

The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. (1972). Dünya Kültürel ve Doğal Mirasın Korunması Sözleşmesi. Erişim adresi (13.12.2020): https://www.unesco.org.tr/Pages/161/177

The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. (2005a). Operational guidelines for the implementation of the World Heritage Convention. Erişim adresi (04.10.2021): https://whc.unesco.org/archive/opguide05-en.pdf

The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. (2005b). Varna Declaration. Erişim adresi (04.10.2021): https://seecorridors.eu/filebank/file_77.pdf

The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization- Management of Social Transformations. (1996). Conference Report on Sustainability as a Social Science Concept, Frankfurt.

Ulu, A. ve Karakoç, İ. (2004). Kentsel Değişimin Kent Kimliğine Etkisi. *Planlama Dergisi,* TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını,29(3): 59-66.

Ünlü, T. S. (2017). Kent Kimliğinin Oluşumunda Kentsel Bellek ve Kentsel Mekan İlişkisi: Mersin Örneği The Relation Between Urban Memory and Urban Space on Evolution of Urban Character: Case of Mersin. *Planlama*, 27(1), 75-93.

Vereenooghe, T. (2009). Towards an Inventory of Heritage Organisations in Europe. In Heritage Care through Active Citizenship Conference. (March 23-24) Mechelen.
Yeke, S.T. ve Yeke, O. (2018). Bursa'nın Endüstri Mirası: Trafo Yapıları Posteri.

Yenal, E. (1996). *Osmanlı Başkenti, Osmanlı Kenti Bursa. Bir Masaldı Bursa* (s. 19-41). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Zeybekoğlu, S. (2002). *Erken Cumhuriyet Dönemi Sanayi Komplekslerinin Mekansal Analizi: Nazilli, Kayseri, Bursa ve Eskişehir Örnekleri*. Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

EKLER

EK 1 "Kentsel Belleğin Sürekliliği Bağlamında Bir Kültürel Rota Önerisi: Bursa Endüstri Mirası Rotası" Anket Formu

EK 2 Bursa'daki Trafo Yapıları

EK1: “KENTSEL BELLEĞİN SÜREKLİLİĞİ BAĞLAMINDA BİR KÜLTÜREL ROTA ÖNERİSİ: BURSA ENDÜSTRİ MİRASI ROTASI” ANKET FORMU

Sayın Katılımcı,

Bu araştırma, Bursa Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Programı Bina Bilgisi Ana Bilim Dalı " KENTSEL BELLEĞİN SÜREKLİLİĞİ BAĞLAMINDA BİR KÜLTÜREL ROTA ÖNERİSİ: BURSA ENDÜSTRİ MİRASI ROTASI" konulu yüksek lisans tezi kapsamında yapılmaktadır. 09.11.2021 tarih, E-92662996-044-33734 sayılı resmi belge ile Bursa Uludağ Üniversitesi etik kurul onayı alınmıştır.

Etik kurallar çerçevesinde katılımcıların vereceği bilgilerin gizli tutulacağı ve yalnızca akademik amaçla kullanılacağını temin ederiz. Cevaplarınızla sağlayacağınız katkılara ve ayırmış olduğunuz vakte teşekkür ederiz.

Oya Deniz

BÖLÜM 1: KİŞİSEL BİLGİLER

1.Yaşınız :

- 21-25 yaş
- 26-30 yaş
- 31-40 yaş
- 41-50 yaş
- 51-65 yaş
- 65 yaş ve üzeri

2. Cinsiyet:

- Kadın
- Erkek

3. Eğitim Durumunuz:

- İlkokul Mezunu
- İlköğretim Mezunu
- Lise Mezunu
- Yüksekokul Mezunu
- Üniversite Mezunu
- Y. Lisans / Doktora Mezunu

4. Mesleğiniz:

- Öğrenci
- Akademisyen
- Kamu Çalışanı
- Özel Sektör Çalışanı
- Emekli
- İşsiz
- Serbest Meslek Çalışanı
- Ev Hanımı

BÖLÜM 2: BURSA VE KÜLTÜREL MİRASA DAİR SORULAR

5. Bursa'da ne kadar süredir yaşıyorsunuz?

- 10 yıldan az
- 11-24 yıl
- 25-39 yıl
- 40 yıldan fazla
- Doğduğumdan beri

6. Bursa'dan başka şehirde yaşamak ister miydiniz?

- evet
- hayır

7. Bir önceki soruya cevabınız evetse, hangi şehirde yaşamak isterdiniz?

……..

8. Bursa'dan başka bir şehirde yaşamak istiyorsanız nedenleriyle ilgili ifadelerden uygun olanları seçiniz:

	Kesinlikle katılmıyorum	Katılmıyorum	Ne katılıyorum ne katılmıyorum	Katılıyorum	Kesinlikle katılıyorum	Fikrim yok
Daha yeşil						
Daha sakin						
Daha temiz						
Daha çok kültürel etkinlik						
Deniz kenarı						
Daha güvenli						
Daha çok endüstriyel alan						
Daha çok iş imkanı						

9. Bursa kentiyle ilgili aşağıda yer alan ifadeleri okuyarak her bir ifadeye katılıp katılmadığınızı belirtiniz.

	Kesinlikle katılmıyorum	Katılmıyorum	Ne katılıyorum ne katılmıyorum	Katılıyorum	Kesinlikle katılıyorum	Fikrim yok
Bursa'yı çok iyi tanırım.						
Bursa'da yaşamak beni mutlu eder.						
Bursalı olmaktan gurur duyarım.						
Bursa benim bir parçam gibidir.						
Bursa yaşamak için ideal bir kenttir.						
Bir süre ayrı kaldığımda Bursa'yı özlerim						
Bursa'da kaliteli ve eğlenceli zaman geçiririm.						
Bursa'nın geçmişi benim için önemlidir.						
Bursa'nın geleceği benim için önemlidir.						
Bursa'nın tarihi bir şehir olması benim için önemlidir.						
Uludağ, Bursa için önemli bir figürdür.						
Bursa'nın denizle ilişkisi olması benim için önemlidir.						

10. Bursa'daki kültürel miras ve endüstri mirasıyla ilgili aşağıda yer alan ifadeleri okuyarak her bir ifadeye katılıp katılmadığınızı belirtiniz.

	Kesinlikle katılmıyorum	Katılmıyorum	Ne katılıyorum ne katılmıyorum	Katılıyorum	Kesinlikle katılıyorum	Fikrim yok
Bursa, kendine özgü kültürel miras değerlerine sahiptir.						
Bursa'nın kültürel mirasının korunması gerektiğine inanıyorum						
Endüstri miras eserlerini, kültür mirası olarak görüyorum.						
Bursa'nın , özgün endüstri miras alanlarına sahip olduğunu düşünüyorum.						
Bursa'nın endüstri mirasının korunması gerektiğine inanıyorum						
Bursa endüstri mirası uluslararası bir öneme sahiptir.						
Endüstri mirasının Bursa'nın bir parçası olduğuna inanıyorum						
Bursa'nın endüstri mirasının gelen turistlerle paylaşırım.						
Endüstri miras eserleri otantik bir deneyim imkanı sunar.						

11. Bursa'daki endüstri mirasıyla ilgili aşağıda yer alan ifadeleri okuyarak her bir ifadeye katılıp katılmadığınızı belirtiniz.

	Kesinlikle katılmıyorum	Katılmıyorum	Ne katılıyorum ne katılmıyorum	Katılıyorum	Kesinlikle katılıyorum	Fikrim yok
Endüstri yapılarının mimari değer taşıdığını düşüyorum.						
Endüstri yapılarının özgün ve nadir olduğunu düşüyorum.						
Endüstri yapılarının estetik ve sanatsal değer taşıdığını düşüyorum.						
Endüstri yapılarının teknik ve teknolojik değer taşıdığını düşüyorum.						
Endüstri yapılarının hafıza değeri taşıdığını düşüyorum.						
Endüstri yapılarının kullanım değeri taşıdığını düşüyorum.						

BÖLÜM 3: BURSA ENDÜSTRİ MİRASI VE KENTSEL BELLEK

Özgün İşlevini Sürdüren Endüstri Yapıları

12. Aşağıda görseli bulunan günümüzde özgün işlevini sürdüren yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

13. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- o lokasyon/bulunduğu yer
- o tarihi olması
- o işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- o kültürel gelişime katkı sağlaması
- o simgesel/sembolik öneminin olması
- o mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- o benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- o üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- o özgün niteliklerini korumuş olması
- o bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- o ulaşım bağlantılarına sahip olması
- o turizm potansiyeline sahip olması
- o yeni perspektifler sunma olanağı

14. Aşağıda görseli bulunan günümüzde özgün işlevini sürdüren yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

15. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- o lokasyon/bulunduğu yer
- o tarihi olması
- o işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- o kültürel gelişime katkı sağlaması
- o simgesel/sembolik öneminin olması
- o mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- o benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- o üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- o özgün niteliklerini korumuş olması
- o bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- o ulaşım bağlantılarına sahip olması
- o turizm potansiyeline sahip olması
- o yeni perspektifler sunma olanağı

16. Aşağıda görseli bulunan günümüzde özgün işlevini sürdüren yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

17. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- o lokasyon/bulunduğu yer
- o tarihi olması
- o işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- o kültürel gelişime katkı sağlaması
- o simgesel/sembolik öneminin olması
- o mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- o benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- o üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- o özgün niteliklerini korumuş olması
- o bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- o ulaşım bağlantılarına sahip olması
- o turizm potansiyeline sahip olması
- o yeni perspektifler sunma olanağı

18. Aşağıda görseli bulunan günümüzde özgün işlevini sürdüren yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

19. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- lokasyon/bulunduğu yer
- tarihi olması
- işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- kültürel gelişime katkı sağlaması
- simgesel/sembolik öneminin olması
- mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- özgün niteliklerini korumuş olması
- bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- ulaşım bağlantılarına sahip olması
- turizm potansiyeline sahip olması
- yeni perspektifler sunma olanağı

Atıl Durumdaki Endüstri Yapıları

20. Aşağıda görseli bulunan günümüzde atıl durumda ve kullanılmayan yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

21. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- lokasyon/bulunduğu yer
- tarihi olması
- işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- kültürel gelişime katkı sağlaması
- simgesel/sembolik öneminin olması
- mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- özgün niteliklerini korumuş olması
- bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- ulaşım bağlantılarına sahip olması
- turizm potansiyeline sahip olması
- yeni perspektifler sunma olanağı

22. Aşağıda görseli bulunan günümüzde atıl durumda ve kullanılmayan yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

23. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- o lokasyon/bulunduğu yer
- o tarihi olması
- o işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- o kültürel gelişime katkı sağlaması
- o simgesel/sembolik öneminin olması
- o mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- o benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- o üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- o özgün niteliklerini korumuş olması
- o bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- o ulaşım bağlantılarına sahip olması
- o turizm potansiyeline sahip olması
- o yeni perspektifler sunma olanağı

24. Aşağıda görseli bulunan günümüzde atıl durumda ve kullanılmayan yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

25. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- o lokasyon/bulunduğu yer
- o tarihi olması
- o işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- o kültürel gelişime katkı sağlaması
- o simgesel/sembolik öneminin olması
- o mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- o benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- o üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- o özgün niteliklerini korumuş olması
- o bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- o ulaşım bağlantılarına sahip olması
- o turizm potansiyeline sahip olması
- o yeni perspektifler sunma olanağı

26. Aşağıda görseli bulunan günümüzde atıl durumda ve kullanılmayan yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

27. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- o lokasyon/bulunduğu yer
- o tarihi olması
- o işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- o kültürel gelişime katkı sağlaması
- o simgesel/sembolik öneminin olması
- o mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- o benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- o üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- o özgün niteliklerini korumuş olması
- o bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- o ulaşım bağlantılarına sahip olması
- o turizm potansiyeline sahip olması
- o yeni perspektifler sunma olanağı

28. Aşağıda görseli bulunan günümüzde atıl durumda ve kullanılmayan yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

29. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- o lokasyon/bulunduğu yer
- o tarihi olması
- o işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- o kültürel gelişime katkı sağlaması
- o simgesel/sembolik öneminin olması
- o mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- o benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- o üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- o özgün niteliklerini korumuş olması
- o bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- o ulaşım bağlantılarına sahip olması
- o turizm potansiyeline sahip olması
- o yeni perspektifler sunma olanağı

30. Aşağıda görseli bulunan günümüzde atıl durumda ve kullanılmayan yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

31. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- o lokasyon/bulunduğu yer
- o tarihi olması
- o işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- o kültürel gelişime katkı sağlaması
- o simgesel/sembolik öneminin olması
- o mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- o benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- o üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- o özgün niteliklerini korumuş olması
- o bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- o ulaşım bağlantılarına sahip olması
- o turizm potansiyeline sahip olması
- o yeni perspektifler sunma olanağı

32. Aşağıda görseli bulunan günümüzde atıl durumda ve kullanılmayan yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

33. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- o lokasyon/bulunduğu yer
- o tarihi olması
- o işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- o kültürel gelişime katkı sağlaması
- o simgesel/sembolik öneminin olması
- o mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- o benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- o üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- o özgün niteliklerini korumuş olması
- o bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- o ulaşım bağlantılarına sahip olması
- o turizm potansiyeline sahip olması
- o yeni perspektifler sunma olanağı

Yeniden İşlevlendirilmiş Endüstri Yapıları

34. Aşağıda görseli bulunan günümüzde yeniden işlevlendirilmiş yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

35. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- lokasyon/bulunduğu yer
- tarihi olması
- işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- kültürel gelişime katkı sağlaması
- simgesel/sembolik öneminin olması
- mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- özgün niteliklerini korumuş olması
- bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- ulaşım bağlantılarına sahip olması
- turizm potansiyeline sahip olması
- yeni perspektifler sunma olanağı

36. Aşağıda görseli bulunan günümüzde yeniden işlevlendirilmiş yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

37. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- o lokasyon/bulunduğu yer
- o tarihi olması
- o işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- o kültürel gelişime katkı sağlaması
- o simgesel/sembolik öneminin olması
- o mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- o benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- o üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- o özgün niteliklerini korumuş olması
- o bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- o ulaşım bağlantılarına sahip olması
- o turizm potansiyeline sahip olması
- o yeni perspektifler sunma olanağı

38. Aşağıda görseli bulunan günümüzde yeniden işlevlendirilmiş yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

39. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- o lokasyon/bulunduğu yer
- o tarihi olması
- o işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- o kültürel gelişime katkı sağlaması
- o simgesel/sembolik öneminin olması
- o mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- o benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- o üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- o özgün niteliklerini korumuş olması
- o bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- o ulaşım bağlantılarına sahip olması
- o turizm potansiyeline sahip olması
- o yeni perspektifler sunma olanağı

40. Aşağıda görseli bulunan günümüzde yeniden işlevlendirilmiş yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

41. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- o lokasyon/bulunduğu yer
- o tarihi olması
- o işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- o kültürel gelişime katkı sağlaması
- o simgesel/sembolik öneminin olması
- o mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- o benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- o üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- o özgün niteliklerini korumuş olması
- o bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- o ulaşım bağlantılarına sahip olması
- o turizm potansiyeline sahip olması
- o yeni perspektifler sunma olanağı

42. Aşağıda görseli bulunan günümüzde yeniden işlevlendirilmiş yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

43. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- o lokasyon/bulunduğu yer
- o tarihi olması
- o işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- o kültürel gelişime katkı sağlaması
- o simgesel/sembolik öneminin olması
- o mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- o benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- o üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- o özgün niteliklerini korumuş olması
- o bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- o ulaşım bağlantılarına sahip olması
- o turizm potansiyeline sahip olması
- o yeni perspektifler sunma olanağı

44. Aşağıda görseli bulunan günümüzde yeniden işlevlendirilmiş yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

45. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- o lokasyon/bulunduğu yer
- o tarihi olması
- o işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- o kültürel gelişime katkı sağlaması
- o simgesel/sembolik öneminin olması
- o mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- o benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- o üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- o özgün niteliklerini korumuş olması
- o bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- o ulaşım bağlantılarına sahip olması
- o turizm potansiyeline sahip olması
- o yeni perspektifler sunma olanağı

46. Aşağıda görseli bulunan günümüzde yeniden işlevlendirilmiş yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

47. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- o lokasyon/bulunduğu yer
- o tarihi olması
- o işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- o kültürel gelişime katkı sağlaması
- o simgesel/sembolik öneminin olması
- o mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- o benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- o üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- o özgün niteliklerini korumuş olması
- o bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- o ulaşım bağlantılarına sahip olması
- o turizm potansiyeline sahip olması
- o yeni perspektifler sunma olanağı

48. Aşağıda görseli bulunan günümüzde yeniden işlevlendirilmiş yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

49. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- o lokasyon/bulunduğu yer
- o tarihi olması
- o işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- o kültürel gelişime katkı sağlaması
- o simgesel/sembolik öneminin olması
- o mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- o benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- o üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- o özgün niteliklerini korumuş olması
- o bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- o ulaşım bağlantılarına sahip olması
- o turizm potansiyeline sahip olması
- o yeni perspektifler sunma olanağı

50. Aşağıda görseli bulunan günümüzde yeniden işlevlendirilmiş yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

51. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- o lokasyon/bulunduğu yer
- o tarihi olması
- o işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- o kültürel gelişime katkı sağlaması
- o simgesel/sembolik öneminin olması
- o mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- o benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- o üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- o özgün niteliklerini korumuş olması
- o bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- o ulaşım bağlantılarına sahip olması
- o turizm potansiyeline sahip olması
- o yeni perspektifler sunma olanağı

52. Aşağıda görseli bulunan günümüzde yeniden işlevlendirilmiş yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

53. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- o lokasyon/bulunduğu yer
- o tarihi olması
- o işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- o kültürel gelişime katkı sağlaması
- o simgesel/sembolik öneminin olması
- o mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- o benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- o üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- o özgün niteliklerini korumuş olması
- o bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- o ulaşım bağlantılarına sahip olması
- o turizm potansiyeline sahip olması
- o yeni perspektifler sunma olanağı

54. Aşağıda görseli bulunan günümüzde yeniden işlevlendirilmiş yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

55. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- o lokasyon/bulunduğu yer
- o tarihi olması
- o işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- o kültürel gelişime katkı sağlaması
- o simgesel/sembolik öneminin olması
- o mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- o benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- o üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- o özgün niteliklerini korumuş olması
- o bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- o ulaşım bağlantılarına sahip olması
- o turizm potansiyeline sahip olması
- o yeni perspektifler sunma olanağı

56. Aşağıda görseli bulunan günümüzde yeniden işlevlendirilmiş yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

57. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- o lokasyon/bulunduğu yer
- o tarihi olması
- o işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- o kültürel gelişime katkı sağlaması
- o simgesel/sembolik öneminin olması
- o mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- o benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- o üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- o özgün niteliklerini korumuş olması
- o bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- o ulaşım bağlantılarına sahip olması
- o turizm potansiyeline sahip olması
- o yeni perspektifler sunma olanağı

58. Aşağıda görseli bulunan günümüzde yeniden işlevlendirilmiş yapının adını ve/veya bulunduğu lokasyonu yazınız. (Hatırlamıyorsanız/Bilmiyorsanız boş bırakınız.)



……

59. Yukarıdaki soruyu yanıtladıysanız, aşağıdaki ifadelerden yapıyı hatırlamanızda etkili olanları işaretleyiniz. (Birden fazla seçeneği işaretleyebilirsiniz)

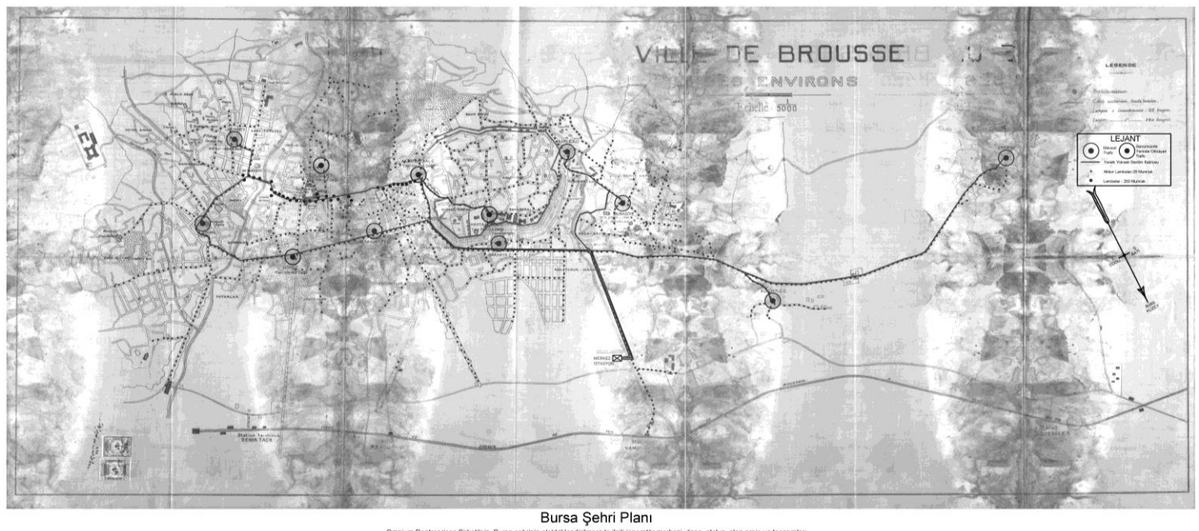
- o lokasyon/bulunduğu yer
- o tarihi olması
- o işlevsel önemi ve ekonomiye etkisi
- o kültürel gelişime katkı sağlaması
- o simgesel/sembolik öneminin olması
- o mimari niteliklere ve sanat değerine sahip olması
- o benzerinin olmaması, uzun süre işlevini sürdürmesi
- o üretim sistem ve teknolojisiyle endüstri tarihinde yeri olması
- o özgün niteliklerini korumuş olması
- o bulunduğu bölge, Bursa ve ülkemiz için önemli olması
- o ulaşım bağlantılarına sahip olması
- o turizm potansiyeline sahip olması
- o yeni perspektifler sunma olanağı

Anket sona ermiştir. Katılımınız için teşekkürler.

T.C. FarukSaraç TASARIM MESLEK YÜKSEKOKULU VOCATIONAL SCHOOL OF DESIGN

BURSA'NIN ENDÜSTRİ MİRASI: TRAFO YAPILARI

ULUDAĞ ELEKTRİK DAĞITIM



Bursa Şehri Planı

Omnium Dentreprises Şirketi'nin, Bursa şehrinin elektriklendirilmesiyle ilgili jeneratör merkezi, depo, atelye, plan proje ve tasarımları
Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri 230-0-0-0 / 12 - 45 - 1/28

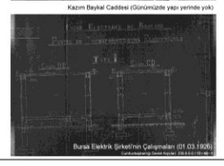

İnönü Caddesi (Günümüzde yapı yerinde yok)


Kükürtlü Caddesi


Kaplıca Caddesi


Namazgah Mahallesi, Cingilli Sokak


Kazım Baykal Caddesi (Günümüzde yapı yerinde yok)



GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE TRAFO YAPILARI

Uludağ Elektrik Dağıtım A.Ş. Kurumsal İletişim Yönetmenliği ve Faruk Saraç Tasarım Meslek Yüksekokulu işbirliğince gerçekleştirilen proje kapsamında Mimari Restorasyon Programı Başkanı Öğr. Gör. Saliha Tupal Yeke ve Öğr. Gör.Oğuz Yeke yürütücülüğünde Mimari Restorasyon Programı ikinci sınıf öğrencileri Bursa'da yer alan endüstri mirasının önemli eserlerinden trafoların belgeleme çalışmaları yapılmıştır.

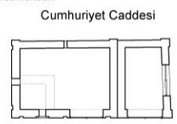
Bursa'da elektrik enerjisi üretimi konusunda ile gelişmeler 1900'lerin başında gerçekleşmiştir. "Bursa Cer, Tenvir ve Kuvve-i Muharrikiye-i Elektrikiye Türk Anonim Şirketi" 17 Şubat 1924 tarihinde fiilen işe başlamıştır. Üretilen elektrik, şehrin çeşitli bölgelerine yeraltı kablolarıyla taşınmış, belirlenen bölgelerde kurulan trafolarla voltajı düşürülerek kullanıcılara ulaştırılmıştır.

Bu kapsamda inşa edilen on iki adet trafodan sekiz tanesi günümüze ulaşmıştır, bu trafolar; Çekirge Mahallesi Birinci Murat Camii yanı, Kükürtlü Mahallesi Kükürtlü Caddesi, Muradiye Mahallesi Kaplıca Caddesi üzerinde iki trafo, Demirtaş Sakarya Mahallesi Cumhuriyet Caddesi, Yeşil Mahallesi İnce Aralık Sokak, Kuruçeşme Mahallesi Sakarya Caddesi, Umurbey Mahallesi Cingilli Sokak üzerinde yer almaktadır. Proje kapsamında yerinde ölçüleri alınıp belgeleme çalışmaları tamamlanmıştır.

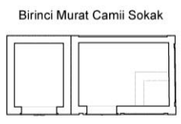
Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri'nde yer alan belgeler arasında bulunan Omnium Dentreprises Şirketi tarafından Bursa Şehir Planı'nda belirtildiği üzere geriye kalan dört trafonun; Kazım Baykal Caddesi, Hasta Yurdu Caddesi, İnönü Caddesi ve Hocaali Mahallesi Yeniceler Sokak üzerinde yer aldığı tespit edilmiştir. Günümüzde yerinde yapılan incelemelerde bu trafoların mevcut olmadığı görülmüştür.

Yapılan arşiv taramaları sonrasında ulaşılan belgelerden bir diğeri trafo yapılarına ait kesit çizimleri olmuştur. İki farklı tipte inşa edilen trafolar genel olarak tekil sömelli olup betonarme döşeme üzerine 30 cm kalınlığında harman tuğlası yığma duvar üzeri betonarme teras çatı ile sonlandırılmıştır. Tek mekandan oluşan dikdörtgen planlı yapıların köşesinden yükselen kare planlı tuğla havalandırma bacası bulunmaktadır. Yapıların her cephesinde birer adet menfez bulunmaktadır. Yükseltilmiş döşeme altı kısmında kabloların girmesi için bırakılan alanın da havalandırması için basık kemerli pencereler bulunmaktadır. Yapılara girişin sağlandığı sivri kemer açıklıklı iki kanatlı demir kapılardan giriş sağlanmaktadır. Yapıların cephelerinde püskürtme sıva kullanılmıştır.

Zaman içeriinde güncel ihtiyaçları karşılamada ortaya çıkan zorluklar sebebiyle mevcut trafolardan bazılarının hemen yanına inşa edilen yeni trafo yapıları işlevi sürdürürken mevcut tarihi yapının içi boşaltılmıştır. Günümüzde sadece Muradiye Kaplıca Caddesi, Çekirge Birinci Murat Camii, Umurbey ve Cumhuriyet Caddesi'nde yer alan trafolar işlevlerini sürdürmektedir.


Cumhuriyet Caddesi


Kükürtlü Caddesi


Birinci Murat Camii Sokak

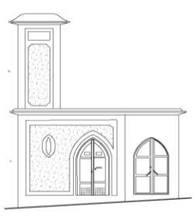

Kaplıca Caddesi

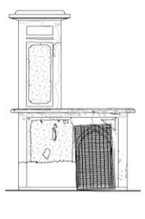


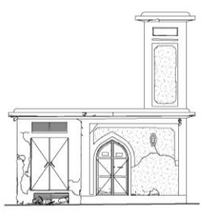


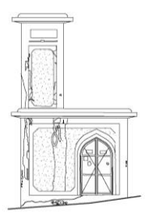










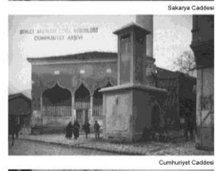


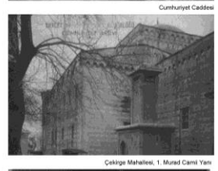
Ekim 2018'de yerinde alınan ölçülere göre öğrenciler tarafından hazırlanan plan ve cephe çizimleri

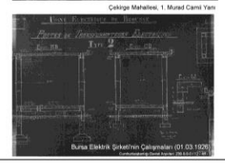

Günümüzde yapı yerinde yok


Günümüzde yapı yerinde yok


Sakarya Caddesi


Cumhuriyet Caddesi


Çekirge Mahallesi, 1. Murad Camii Yanı



PROJE ADI: Bursa'nın Endüstri Mirası: Trafo Yapıları Röläve, Restitüsyon, Restorasyon Projelerinin Hazırlanması

KURUM ADI: Uludağ Elektrik Dağıtım A.Ş. Kurumsal İletişim Yönetmenliği

Faruk Saraç Tasarım Meslek Yüksekokulu Mimari Restorasyon Programı

PROJE YÜRÜTÜCÜLERİ: Öğr. Gör. Saliha TUPAL YEKE / Öğr. Gör. Oğuz YEKE

PROJE EKİBİ: İrfancan AKOVA, Özlem ALEV, Hanife ARSLAN, Hilal ATEŞ KÖSE, Sevim ÇAKIR, Can ERTUĞRUL, Ahmet GETİREN, Barış GÖZÜYILMAZ, Saim Salih İYMEN, Fatma Nur KOCAAĞA, Edanur KARA, Hasan Celal KARAKAŞ, Ahmet TAŞKÖPRÜ, Dilara YEŞİL, HandanYILMAZ