BATI KARADENİZ BÖLGESİ ENDÜSTRİYEL ALANLARINDAKİ DEĞİŞİMLERİN KENTSEL ALANLARLA ETKİLEŞİMİ VE BU ETKİLEŞİM SONUCU ORTAYA ÇIKAN YENİDEN İŞLEVLENDİRME KONULARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

2023
DOKTORA TEZİ
MİMARLIK

Fuat FİDAN

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Selahattin ÖNÜR

BATI KARADENİZ BÖLGESİ ENDÜSTRİYEL ALANLARINDAKİ DEĞİŞİMLERİN KENTSEL ALANLARLA ETKİLEŞİMİ VE BU ETKİLEŞİM SONUCU ORTAYA ÇIKAN YENİDEN İŞLEVLENDİRME KONULARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Fuat FİDAN

Tez Danışmanı
Prof. Dr.Selahattin ÖNÜR

T.C.
Karabük Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalında
Doktora Tezi
Olarak Hazırlanmıştır

KARABÜK
Eylül 2022

Fuat FİDAN tarafından hazırlanan "BATI KARADENİZ BÖLGESİ ENDÜSTRİYEL ALANLARINDAKİ DEĞİŞİMLERİN KENTSEL ALANLARLA ETKİLEŞİMİ VE BU ETKİLEŞİM SONUCU ORTAYA ÇIKAN YENİDEN İŞLEVLENDİRME KONULARININ DEĞERLENDİRİLMESİ" başlıklı bu tezin Doktora Tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Prof. Dr. Selahattin ÖNÜR .....
Tez Danışmanı, Mimarlık Anabilim Dalı

Bu çalışma, jürimiz tarafından Oy Birliği ile Anabilim Dalınız Anabilim Dalında Doktora tezi olarak kabul edilmiştir. 09/09/2022

Ünvanı, Adı SOYADI (Kurumu)	İmzası
Başkan : Doç. Dr. Beyza ONUR (KBÜ)	.....
Üye : Prof. Dr. Selahattin ÖNÜR (ATÜ)	.....
Üye : Prof. Dr. Esin BOYACIOĞLU (GÜ)	.....
Üye : Prof. Dr. Suat ÇABUK (NKÜ)	.....
Üye : Dr. Öğr. Üyesi Bahar Sultan QURRAIE (KBÜ)	.....

KBÜ Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yönetim Kurulu, bu tez ile, Doktora derecesini onamıştır.

Doç. Dr. Müslüm KUZU .....
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

"Bu tezdeki tüm bilgilerin akademik kurallara ve etik ilkelere uygun olarak elde edildiğini ve sunulduğunu; ayrıca bu kuralların ve ilkelerin gerektirdiği şekilde, bu çalışmadan kaynaklanmayan bütün atıfları yaptığımı beyan ederim."

Fuat FİDAN

ÖZET

Doktora Tezi

BATI KARADENİZ BÖLGESİ ENDÜSTRİYEL ALANLARINDAKİ DEĞİŞİMLERİN KENTSEL ALANLARLA ETKİLEŞİMİ VE BU ETKİLEŞİM SONUCU ORTAYA ÇIKAN YENİDEN İŞLEVLENDİRME KONULARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Fuat FİDAN

Karabük Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı

Tez Danışmanı:
Prof. Dr. Selahattin ÖNÜR
Eylül 2022, 292 sayfa

Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki gelişmiş düzeyde olan endüstrileşme hareketleri, ülkenin endüstri tarihinin önemli parçası ve belgesi konumundadır. Bölgede üretim açısından kömür, orman ve kömüre bağlı kurulmuş demir-çelik, tuğla, enerji, ulaşım endüstrileri ön plana çıkmaktadır. Devlet eliyle ve yerli, yabancı sermayeler tarafından yapılan sanayi yatırımları bölgenin ve kentlerin endüstri kimliği kazanmasını sağlamıştır.

Kentlerde üretimlerin belli ölçülerde devam ediyor olmasına karşın üretimdeki gerilemeler neticesinde birçok endüstri mekânı ve bunlarla gelişmiş olan kentsel mekânlara ilişkin terk edilme süreçleri yaşanmıştır. İşlevsiz kalan bu endüstri mirası değerlerinin önemli kısmı yıkılmıştır. Günümüze ulaşabilmiş olanları ile ilgili ise

koruma sorunları bulunmaktadır. Az sayıda ve genellikle tekil ölçekte koruma uygulamaları olmakla birlikte kullanılmama, ihmal, bilinçsiz onarım veya rant odaklı ve uygun yöntem belirlemeden yapılan yeniden işlevlendirme gibi nedenlerle korunmasız durumdaki birçok değer her geçen gün daha da zarar görmektedir. Bu bellek ve kimlik mekânları yitirildikçe somut olmayan kültürel miras değerleri de yok olmaktadır. Üretimle biçimlenmiş kentsel yerleşmeler de eski canlılıklarını yitirmiş veya çöküntü bölgelerine dönüşmüştür.

Bölge, kent, yakın çevre ve nesne ölçeklerinde var olan değerlerin neler olduğu ve korunmaları veya yeniden işlevlendirilerek korunmalarının nasıl bütünsel olarak ele alınabileceği bu çalışmayı başlatan sorular olmuştur. Çalışmada, Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki kullanılan ve kullanılmayan tüm endüstri mirasının belgelenmesi, risk durumlarının ve potansiyellerinin belirlenerek bütüncül şekilde korunmalarına yönelik bir model geliştirilmesi amaçlanmıştır.

Alan çalışması yöntemi kullanılarak bölgedeki endüstri mirası yapıları yerinde incelenmiş ve tümü belgelenmiştir. Yapıların belirlenmesi ve bunlara ilişkin bilgilerin elde edilmesinde TTK arşivinden, konuyla ilgili yazılı, sözlü ve görsel kaynaklardan da yararlanılmıştır. Kentlerdeki karar verici konumundaki belediyelerle ve çeşitli kurumlardaki kişilerle sözlü görüşmeler yapılarak endüstri mirası değerlerine yönelik bakış açıları tespit edilmiştir. Yapılan araştırmalar neticesinde mevcut koruma uygulamalarının ve yöntemlerinin bütüncül korunmanın sağlanması konusunda yeterli olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Bölgedeki aynı/farklı iş kollarına ait üretimler arasındaki işlevsel ilişkiler ve bulundukları çevreleriyle olan bağlamsal etkileşimler kapsamında, öncelikle üst ölçekten başlayarak alt ölçeklere inen yaklaşımları içeren bir model geliştirilmiştir. Bu farklı yaklaşımlar birbirleriyle ilişkilendirilerek bütüncül bir kurgu oluşturulmuştur. Modelde ayrıca, bölgedeki endüstri mirası ile ilgili gelecekte yapılacak koruma ve yeniden işlevlendirme çalışmaları için üzerinde alternatif önerilerin geliştirilebileceği veri altlıkları hazırlanmıştır.

Anahtar Sözcükler : Batı Karadeniz Bölgesi, Endüstri mirası, Yeniden işlevlendirme, Yaşayan miras.

Bilim Kodu **:** 80118

ABSTRACT

Ph. D. Thesis

THE INTERACTION OF THE CHANGES IN THE INDUSTRIAL AREAS OF THE WESTERN BLACK SEA REGION WITH URBAN AREAS AND THE EVALUATION OF REFUNCTIONING ISSUES EMERGING OUT OF THIS INTERACTION

Fuat FİDAN

Karabük University
Institute of Graduate Programs
Department of Architecture

Thesis Advisor:
Prof. Dr. Selahattin ÖNÜR
September 2022, 292 pages

The advanced industrialization processes in the Western Black Sea Area throughout the Ottoman and Republican eras are a significant component of the country's industrial history and constitute a significant historical document. Provisions of iron-steel, construction, energy and trade industries established depending on coal, forest and coal in terms of production in the region. State orders and investments made by local and foreign capitals enabled the region and cities to gain industrial confidence.

Despite the fact that production in cities continues to a certain extent, as a result of the decline in production, many industrial spaces and abandonment processes related to urban spaces developed with them have been experienced. A significant part of these industrial heritage values, which remained dysfunctional, were destroyed. There are preservation problems regarding the ones that have survived to the present day.

Although there are few and usually singular conservation practices, many unprotected values are being damaged more and more every day due to reasons such as disuse, neglect, unconscious repair or re-functioning based on rent and without proper method. As these places of memory and identity are lost, intangible cultural heritage values also disappear. Urban settlements shaped by production have also lost their former vitality or turned into collapsed areas.

The questions that started this study were what the values that exist at the scales of the region, city, close environment and objects are and how they can be handled holistically by preserving or re-functioning. In the study, it is aimed to document all the used and unused industrial heritage in the Western Black Sea Region, to determine their risk situations and potentials and to develop models for their holistic protection.

The industrial heritage structures in the region were examined on-site using the field research method and all of them were documented. TTK archive, written, oral and visual sources related to the subject were also used in determining the buildings and obtaining information about them. Perspectives on industrial heritage values were determined by making oral interviews with the municipalities in the cities and people in various institutions that are in the position of decision making. As a result of research, it was concluded that the existing protection practices and methods are not sufficient to provide holistic protection.

Within the scope of the functional relations between the productions of the same/different lines of work in the region and the contextual interactions with their environment, a model was developed that includes approaches starting from the upper scale and descending to the lower ones. By associating these different approaches with each other, a holistic fiction was created. In the model, data bases on which alternative proposals can be developed for future conservation and re-functioning studies related to the industrial heritage in the region were prepared as well.

Key Word **:** The Western Black Sea Region, Industrial heritage, Refunctioning, Living Heritage.

Science Code **:** 80118

TEŞEKKÜR

Bu tez çalışmasının planlanmasında, araştırılmasında, yürütülmesinde ve oluşumunda desteklerini esirgemeyen, engin tecrübelerinden yararlandığım, bilgilendirmeleriyle çalışmamı bilimsel temeller ışığında şekillendiren değerli Prof. Dr. Selahattin ÖNÜR, Prof. Dr. Esin BOYACIOĞLU ve Prof. Dr. Suat ÇABUK hocalarıma sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Her zaman yanımda oldukları için sevgili aileme tüm kalbimle teşekkür ederim.

Bu çalışma, değerli maden şehitlerine ithaf edilmiştir.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

KABUL ii
ÖZET iv
ABSTRACT vii
TEŞEKKÜR ix
ŞEKİLLER DİZİNİ xiv
ÇİZELGELER DİZİNİ xviii
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ xix

BÖLÜM 1 1
GİRİŞ 1
1.1. TEZİN AMACI 1
1.2. TEZİN KAPSAM VE YÖNTEMİ 2

BÖLÜM 2 5
ENDÜSTRİ DEVRİMİ VE ENDÜSTRİ MİRASI 5
2.1. ENDÜSTRİ DEVRİMİNİ HAZIRLAYAN SÜREÇLER 6
2.2. ENDÜSTRİ DEVRİMİYLE BİRLİKTE YAŞANAN GELİŞMELER 8
2.2.1. Endüstri Devrimi Sürecinde Teknolojik Gelişmeler 8
2.2.2. Endüstri Devrimi Sürecinde Toplumsal Değişim 11
2.2.3. Endüstri Devrimi Sürecinde Kentleşme 13
2.3. OSMANLI'DA VE TÜRKİYE'DE ENDÜSTRİ DEVRİMİ ETKİLERİ 15
2.3.1. Endüstri Devrimiyle Kentsel Mekândaki Değişim 19
2.4. ENDÜSTRİ MİRASININ ORTAYA ÇIKIŞI VE KORUNMASIYLA İLGİLİ ÇALIŞMALAR 23
2.4.1. Endüstri Mirasıyla İlgili Kurumlar ve Çalışmaları 25
2.4.1.1. Avrupa Konseyi Çalışmaları 26
2.4.1.2. TICCIH (Uluslararası Endüstri Mirasını Koruma Komitesi) 27
2.4.1.3. ERIH (Avrupa Endüstri Mirası Rotası) 29

Sayfa

2.4.1.4. DOCOMOMO (Modern Hareketin Binalarının, Sitlerinin ve Çevrelerinin Belgelenmesi ve Korunması) 29
2.4.1.5. UNESCO (Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu) . 31
2.4.1.6. ICOMOS (Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi) 31
2.4.1.7. E-FAITH (Avrupa Endüstri ve Teknik Mirası Dernekleri Federasyonu) 32
2.4.1.8. SIA (Endüstriyel Arkeoloji Derneği) 32

BÖLÜM 3 34
ENDÜSTRİ MİRASI İLE İLGİLİ ÖRNEK KORUMA VE YENİDEN İŞLEVLENDİRME UYGULAMALARI 34
3.1. BÖLGESEL VE KENTSEL ÖLÇEKTE ÖRNEKLER 35
3.1.1. Ruhr Bölgesindeki Endüstri Alanlarının Dönüşümü 35
3.1.1.1. Zeche Zollverein Kömür İşletmesinin Dönüşümü 38
3.1.1.2. Jahrhunderthalle Çelik Fabrikası'nın Dönüşümü 39
3.1.1.3. Henrichshütte Hattingen Dönüşüm Projesi 40
3.1.1.4. Oberhausen Gazometresi'nin Dönüşümü 40
3.1.1.5. Duisburg'daki Dönüşüm Çalışmaları 41
3.1.2. Londra'da Docklands Bölgesinin Dönüşümü 42
3.2. TESİS VE YAPI ÖLÇEĞİNDE ÖRNEKLER 45
3.2.1. ABD'de High Line Dönüşüm Projesi 45
3.2.2. Ankara'da Cer Atölyelerinin Dönüşümü 47
3.2.3. Kayseri Sümerbank Yerleşkesi'nin Dönüşümü 47
3.2.4. Hasanpaşa Gazhanesi'nin Dönüşümü 49

BÖLÜM 4 51
BATI KARADENİZ BÖLGESİ'NİN (ZONGULDAK, KARABÜK, BARTIN) İRDELENMESİ 51
4.1. BATI KARADENİZ BÖLGESİ'NİN SAHİP OLDUĞU DEĞERLER 54
4.1.1. Konum 54
4.1.2. Ulaşılabilirlik 54
4.1.3. Kimlik Değeri 55
4.1.3.1. Kent Kimliği Kavramı 56

Sayfa

4.1.3.2. Bölgenin Endüstri Kimliği 59
4.1.4. Doğal ve Kültürel Değerler 63
4.1.4.1. Tarihi Doku 65
4.1.4.2. Yöresel El Sanatları 66
4.1.4.3. Mağaralar 67
4.1.4.4. Kanyonlar 67
4.1.4.5. Yaylalar 67
4.1.4.6. Göller 68
4.1.4.7. Akarsular 68
4.1.4.8. Tabiat Alanları ve Milli Parklar 68
4.2. BATI KARADENİZ BÖLGESİ'NDE ENDÜSTRİLEŞME VE ENDÜSTRİ MİRASI 69
4.2.1. Batı Karadeniz Bölgesi'nde Endüstrileşme Süreci 70
4.2.1.1. Kömür Endüstrisinin Gelişim Süreci 70
4.2.1.2. Demir-Çelik Endüstrisinin Gelişim Süreci 92
4.2.1.3. Enerji Üretimi Endüstrisinin Gelişim Süreci 94
4.2.1.4. Orman Ürünleri Endüstrisinin Gelişim Süreci 95
4.2.2. Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki Endüstri Mirasının Analizi 96
4.3. BATI KARADENİZ BÖLGESİ'NDE ENDÜSTRİ-KENT-BÖLGE BAĞLAMINDA GÜNÜMÜZDEKİ SORUNLAR 150

BÖLÜM 5 154
MODEL 154
5.1. BÖLGESEL ÖLÇEKTE YAKLAŞIM 155
5.2. KENTSEL ÖLÇEKTE YAKLAŞIM 166
5.3. YAPI/TESİS ÖLÇEĞİNDE YAKLAŞIM 181

BÖLÜM 6 238
SONUÇ VE DEĞERLENDİRME 238
KAYNAKLAR 247

Sayfa

EK AÇIKLAMA A. AVRUPA KONSEYİNİN AVRUPA'DAKİ ENDÜSTRİYEL, TEKNİK VE İNŞAAT MÜHENDİSLİĞİ MİRASININ KORUNMASI VE MUHAFAZASI HAKKINDAKİ TAVSİYE KARARI 260
EK AÇIKLAMA B. BELEDİYELER İLE YAPILAN GÖRÜŞMELER 266
EK AÇIKLAMA C. ZONGULDAK'TAKİ KÖMÜR ENDÜSTRİSİNE AİT YAPILARIN LİSTESİ..... 277

ÖZGEÇMİŞ 291

ŞEKİLLER DİZİNİ

Sayfa

Şekil 3.1. Ruhr bölgesindeki endüstri alanları haritası 36
Şekil 3.2. Ruhr bölgesindeki endüstri mirası gezi rotası..... 37
Şekil 3.3. Zollverein Kömür İşletmesinin vaziyet şeması..... 38
Şekil 3.4. Kömür işletmelerinden genel görünüm 38
Şekil 3.5. Yeniden işlevlendirilmiş tesislerdeki sosyal aktiviteler..... 39
Şekil 3.6. Yeniden işlevlendirilmiş Jahrhunderthalle Çelik Fabrikası..... 39
Şekil 3.7. İşletmede oluşturulan gezi güzergâhı..... 40
Şekil 3.8. Oberhausen Gazometresi'nin yeniden işlevlendirilmiş hâli 41
Şekil 3.9. Duisburg Kuzey Peyzaj Parkı Projesi'nin vaziyet planı ve maketi 42
Şekil 3.10. Tesislerde oluşturulan sosyal aktivite mekânları 42
Şekil 3.11. West India Docks'a ait eski görünüm..... 43
Şekil 3.12. Londra Docklands bölgesindeki arazi kullanımları 44
Şekil 3.13. Londra Docklands'ta dönüşüm öncesi ve sonrası görünümler 44
Şekil 3.14. Atıl durumdaki ray hattı..... 45
Şekil 3.15. Dönüşüm sonrası viyadükten görünümler 46
Şekil 3.16. Cer atölyelerinin dönüşüm sonrası görünümleri..... 47
Şekil 3.17. Sümer Kampüsü'ndeki yapıların eski ve yeni görünümleri 48
Şekil 3.18. Hasanpaşa Gazhanesi'nden restorasyon sonrası görünümler 50
Şekil 4.1. TR81 Batı Karadeniz Bölgesi 52
Şekil 4.2. Batı Karadeniz Bölgesi'nin sahip olduğu değerler 53
Şekil 4.3. Bölgenin ulaşım özellikleri..... 55
Şekil 4.4. Bölgenin doğal ve kültürel değerleri..... 64
Şekil 4.5. Bölgede öne çıkan endüstrilerin konum ve oranları 69
Şekil 4.6. Bölgede kömür üretiminin idare dönemleri..... 71
Şekil 4.7. Bölgede kömür üretimi idareleri dönemlerindeki önemli gelişmeler..... 91
Şekil 5.1. Bölgedeki endüstriler arası ilişkiler ağı 157
Şekil 5.2. Irmak-Karabük-Zonguldak Demir Yolu Projesi ulaşım ağı 159
Şekil 5.3. Adapazarı-Karasu-Akçakoca-Ereğli-Zonguldak-Bartın Demir Yolu Projesi ulaşım ağı 160
Şekil 5.4. Bölgedeki endüstri mirası değerlerinin konumları 163

Sayfa

Şekil 5.5. Bölge ölçeğinde endüstri mirası gezi güzergâhı önerisi 166
Şekil 5.6. TTK müesseselerinin konumları ve kömür sahası sınırı..... 172
Şekil 5.7. Zonguldak ilindeki endüstri mirası mekânlarının konumları 173
Şekil 5.8. Bartın ilindeki endüstri mirası mekânlarının konumları..... 175
Şekil 5.9. Karabük kent merkezindeki endüstri mirası mekânlarının konumları..... 176
Şekil 5.10. Zonguldak kent merkezindeki yeniden işlevlendirilmiş, kullanılmayan ve özgün işlevi ile kullanılan endüstri mirası değerlerinin konumları..... 182
Şekil 5.11. Zonguldak Merkez ve Kozlu'daki TTK'ye ait miras değerleri 183
Şekil 5.12. Lavuar alanındaki atıl durumdaki yapılar..... 185
Şekil 5.13. Zonguldak Merkez Lavuarı ve çevresi 186
Şekil 5.14. Kömür işletmesindeki atıl durumdaki yapı ve çevresinden görünüm ... 187
Şekil 5.15. Zonguldak Çaydamar Kömür İşletmesi ve yakın çevresi..... 188
Şekil 5.16. Kömür yükleme yapısının atıl durumdaki hâli 190
Şekil 5.17. Lavuar ve atölye yapılarının restorasyondan önceki atıl durumları..... 190
Şekil 5.18. Üzülmez Asma Lavuarı, TİM Atölye Binası ve yakın çevresi..... 192
Şekil 5.19. Kok fabrikası bacası ve yakın çevresindeki atıl binalar 193
Şekil 5.20. Zonguldak Maden Makineleri Fabrikası ve yakın çevresi..... 194
Şekil 5.21. Elektrik atölyesi binasının iç ve dış kısmından görünümler..... 194
Şekil 5.22. Zonguldak Kozlu'daki yeniden işlevlendirilmiş, kullanılmayan ve özgün işlevi ile kullanılan endüstri mirası yapılarının konumları 195
Şekil 5.23. Tesisteki yeniden işlevlendirilmiş yemekhane ve işçi yurdu yapıları ... 197
Şekil 5.24. Tesisteki atıl bina ve yanındaki kampüs alanı 197
Şekil 5.25. Tesisteki yıkılmış olan yapı 197
Şekil 5.26. Kozlu İncirharmanı Tesisleri ve yakın çevresi 198
Şekil 5.27. Kozlu'da atıl durumdaki üretim alanı..... 199
Şekil 5.28. Kilimli'deki (Çatalağzı, Gelik, Karadon) üretim alanları..... 199
Şekil 5.29. Gelik'teki özgün işlevi ile kullanılan, kullanılmayan ve yeniden işlevlendirilmiş endüstri mirası yapılarının konumları 200
Şekil 5.30. Karadon'daki yeniden işlevlendirilmiş, kullanılmayan ve özgün işlevi ile kullanılan endüstri mirası yapılarının konumları 201
Şekil 5.31. Zonguldak Çatalağzı'ndaki yeniden işlevlendirilmiş, kullanılmayan ve özgün işlevi ile kullanılan endüstri mirası yapılarının konumları..... 202
Şekil 5.32. Lavuarda kullanılmayan flotasyon ve kule yapıları..... 204
Şekil 5.33. Lavuarda kullanılmayan kompresör binası (A yapısı) ve tikiner tankı.. 204
Şekil 5.34. Zonguldak Çatalağzı'ndaki endüstri mirası yapıları ve yakın çevresi... 205

Sayfa

Şekil 5.35. Kullanılmayan santral binasının görünümü 205
Şekil 5.36. Çatalağzı Termik Santrali (Eski bina) ve yakın çevresi 206
Şekil 5.37. Ereğli'deki yeniden işlevlendirilmiş, kullanılmayan ve özgün işlevi ile kullanılan endüstri mirası yapılarının konumları 207
Şekil 5.38. Kandilli üretim bölgesi 207
Şekil 5.39. Zonguldak Kandilli'deki yeniden işlevlendirilmiş, kullanılmayan ve özgün işlevi ile kullanılan endüstri mirası yapılarının konumları 208
Şekil 5.40. Kandilli'de atıl durumdaki varagel sistemi ve maden girişi 210
Şekil 5.41. Kandilli'deki üretim tesisleri ve yakın çevresi 211
Şekil 5.42. Tarlaağzı'ndaki kullanılmayan miras yapıları 212
Şekil 5.43. Tarlaağzı'ndaki üretim tesisi ve atıl durumdaki teçhizat 212
Şekil 5.44. Tarlaağzı'ndaki üretim alanı ve yakın çevresi 213
Şekil 5.45. Yeniden işlevlendirilmiş B tipi konut ve kilise yapısı 214
Şekil 5.46. Üzülmez Yerleşkesi'nde oluşturulan TOKİ konutları 216
Şekil 5.47. Restore edilen müdür evi ve tescilli B tipi konut 217
Şekil 5.48. Yerleşkede yıkılmış olan okul ve spor binası 217
Şekil 5.49. Yerleşkede atıl sinema ve sosyal tesis yapıları 219
Şekil 5.50. Yerleşkede pavyon yapısının yıkımı sonrası alandan görünüm ve kiraya verilmiş pavyon yapıları 219
Şekil 5.51. Yerleşkede kullanılmakta olan lojman ve depo olarak kullanılan marangozhane yapıları 219
Şekil 5.52. Karadon Kömür İşletmesi ve yakın çevresi 220
Şekil 5.53. Gelik'te bakımsız durumdaki lojman yapısı 222
Şekil 5.54. Gelik'te atıl durumdaki dispanser ve ahır yapıları 222
Şekil 5.55. Gelik'teki endüstri mirası yapıları ve yakın çevresi 223
Şekil 5.56. Karabük'teki yeniden işlevlendirilmiş, kullanılmayan ve özgün işlevi ile kullanılan endüstri mirası değerlerinin konumları 227
Şekil 5.57. Yerleşkede anaokuluna ve yurt binasına dönüştürülmüş lojmanlar 229
Şekil 5.58. Çaycuma'daki yeniden işlevlendirilmiş, kullanılmayan ve özgün işlevi ile kullanılan endüstri mirası yapılarının konumları 229
Şekil 5.59. Çaycuma'daki lojman yerleşkesi ve yakın çevresi 230
Şekil 5.60. Yerleşkede işçi lojmanları alanında oluşturulmuş yeni konutlar 231
Şekil 5.61. Yerleşkede atıl durumdaki yapılar. 231
Şekil 5.62. Yerleşkede atıl durumdaki sosyal tesis binasının içinden görünüm 232
Şekil 5.63. Filyos'taki yeniden işlevlendirilmiş, kullanılmayan ve özgün işlevi ile kullanılan endüstri mirası yapılarının konumları 232

Sayfa

Şekil 5.64. Filyos'ta fabrika ve sosyal tesis alanının yakın çevresi 233
Şekil 5.65. Atıl durumdaki Işıkveren Gar Binası 235

ÇİZELGELER DİZİNİ

Sayfa

Çizelge 4.1. Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki kömür endüstrisine ait miras yapıları 97
Çizelge 4.2. Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki demir-çelik endüstrisine ait miras yapıları. 111
Çizelge 4.3. Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki enerji endüstrisine ait miras yapıları ... 113
Çizelge 4.4. Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki orman endüstrisine ait miras yapıları .. 114
Çizelge 4.5. Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki ulaşım endüstrisine ait miras yapıları .. 116
Çizelge 4.6. Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki diğer endüstri mirası yapıları..... 122
Çizelge Ek C.1. Kozlu'daki kömür endüstrisi yapıları 278
Çizelge Ek C.2. Üzülmez'deki kömür endüstrisi yapıları..... 279
Çizelge Ek C.3. Karadon'daki kömür endüstrisi yapıları 281
Çizelge Ek C.4. Zonguldak'ın merkezindeki kömür endüstrisi yapıları..... 285
Çizelge Ek C.5. Amasra'daki kömür endüstrisi yapıları 288
Çizelge Ek C.6. Armutçuk'taki kömür endüstrisi yapıları..... 289

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

KISALTMALAR

TTK	: Türkiye Taşkömürü Kurumu
UNESCO	: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu)
TICCIH	: The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (Uluslararası Endüstri Mirasını Koruma Komitesi)
ICOMOS	: International Council on Monuments and Sites (Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi)
ERIH	: European Route of Industrial Heritage (Avrupa Endüstri Mirası Rotası)
DOCOMOMO	: Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighborhoods of the Modern Movement (Modern Hareketin Binalarının, Sitlerinin ve Çevrelerinin Belgelenmesi ve Korunması)
E-FAITH	: European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage (Avrupa Endüstri ve Teknik Mirası Dernekleri Federasyonu)
SIA	: Society for Industrial Archeology (Endüstriyel Arkeoloji Derneği)
İETT	: İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri
İBBS	: İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması
EKİ	: Ereğli Kömür İşletmesi
TKİ	: Türkiye Kömür İşletmeleri Kurumu
ÇATES	: Çatalağzı Termik Santrali
ORÜS	: Orman Ürünleri Sanayisi
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
ZOKEV	: Zonguldak Kültür ve Eğitim Vakfı
BAKKA	: Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı

BÖLÜM 1

GİRİŞ

Geniş ormanlık alanlara ve kömür madeni yataklarına sahip Batı Karadeniz Bölgesi (Zonguldak, Karabük, Bartın) ülkedeki endüstrileşme tarihinin önemli parçası konumunda olmuştur. Osmanlı Dönemi'nde gelişmiş orman endüstrisinin ve zanaat düzeyinde üretimlerin olduğu bölgede kömürün bulunmasıyla endüstrileşme hareketleri hızlanmıştır. Kömürün varlığı, ilerleyen süreçlerde demir-çelik, enerji, tuğla, ulaşım gibi endüstrileri de doğurmuştur. Bölgenin deniz kıyısına ve demir yolu ağlarına sahip olması ham madde ve bitmiş ürünlerin hem bölge içindeki tesisler arasında hem de yurt içi ve yurt dışına nakliyesini kolaylaştırırken, üst ölçeklerde etkileşimi ve ilişkiler kurulmasını da sağlamıştır. Endüstri devriminin ilk ortaya çıktığı ülkelerdeki kentleşme hareketlerinin benzerinin Batı Karadeniz Bölgesi'nde de yaşandığı görülmektedir. Endüstrileşme ile birlikte yeni endüstri kentlerinin kurulduğu bölgede ilk yerleşim nüveleri ulaşım ağlarının ve üretim tesislerinin çevresinde oluşmuştur. Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde devlet kurumlarının, yerli/yabancı sermayeli şirketlerin katkıları ve sanayi yatırımları sayesinde bu kentler ekonomik, mekânsal, kültürel ve sosyal donatı bakımından gelişmiştir.

Üretime bağlı ortaya çıkan endüstri mirası değerleri bir bütün olarak bölgenin ve kentlerin endüstri kimliğini tanımlamaktadır. Zamanla üretimdeki gerilemeler ve mekânsal kullanımların azalması neticesinde bu değerlerin bazıları terk edilme durumları yaşamaya başlamıştır. Atıl hâle gelen yapı, alan ve teçhizatların bir kısmı yok edilmiş, bir kısmı ise bakımsızlık, kullanılmama ve rant odaklı niteliksiz yeniden işlevlendirme çalışmaları nedeniyle her geçen gün zarar görmektedir. Kentlerdeki endüstri mirası değerlerinin bir çoğuna ilişkin herhangi bir koruma düşüncesi ve uygulamasının bulunmadığı tespit edilmiştir. Bu bellek mekânları bir bir yitirildikçe üretime ve bununla türemiş olan yaşam pratiklerine ilişkin somut olmayan kültürel miras da yok olmaktadır. Yaşanan bu süreçler nedeniyle üretimle gelişen ve

biçimlenen kentsel yerleşimler eski canlılıklarını yitirmiş ve/veya çöküntü bölgelerine dönüşmüştür.

Bölgede endüstri mirası değerlerinin birbirleriyle, bulundukları yakın çevre, kent ve bölgeyle olan bağlamsal ilişkileri/etkileşimleri koruma ve yeniden işlevlendirme çalışmalarında tekil ölçek yerine bütüncül bakış açılarının geliştirilmesini gerekli kılmaktadır. Bu konudaki bilimsel yayınlarda sadece bazı yapılara odaklanıldığı ve kapsam olarak da yapı/tesis/yerleşke gibi tekil ölçekli yaklaşımların olduğu saptanmıştır. Kentlerde yetersiz sayıda olan mevcut koruma uygulamalarında ise genellikle değerler yok olma tehlikesi altındayken harekete geçildiği görülmektedir.

Tezde, bölgedeki tüm endüstri mirasının belgelenmesi, korunması ve atıl durumda olanların yeniden işlevlendirilerek kentsel hayata katılmalarına yönelik bütüncül yöntem ve yaklaşım modelleri oluşturulmuştur.

1.1. TEZİN AMACI

Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki kentlerin kurulması/gelişmesi ve kimlik kazanmasında önemli role sahip endüstri mirasının belgelenmesine yönelik yeterli çalışma bulunmamaktadır. Tezde öncelikle, bu değerlerin tümünün tespit edilerek belgelenmeleri ve önemlerinin ortaya koyulması amaçlanmıştır.

Bölgede üretim endüstrisine ait somut ve somut olmayan kültürel değerlerin her geçen gün yitirildiği ve tehdit altında olduğu görülmektedir. Çalışma kapsamında, bölgedeki kullanılan/kullanılmayan endüstri mirasının korunma sorunları belirlenmiştir. Atıl durumdakilerin, doğru karar ve yöntemlerle yeniden işlevlendirilerek kent hayatına yeniden entegre edilmeleri ve bu sayede yaşayan mirasa dönüştürülmeleri korunmalarını sağlayacaktır. Bulundukları kentlerin günümüzdeki kamusal mekân ihtiyacının karşılanabilmesi konusunda kullanılmayan bu yapı ve alanlar önemli mekânsal potansiyeller barındırmaktadır. Kentlerde, genellikle tekil ölçekte ve sınırlı sayıdaki yapıyı içeren koruma uygulamalarının olmasına karşın göz ardı edilen birçok miras değeri için risk durumları devam etmektedir. Tezde, bölgedeki endüstri

mirasının bütüncül şekilde korunmasına ve yeniden işlevlendirme çalışmalarına yönelik uygun yöntemlerin oluşturulması hedeflenmiştir.

1.2. TEZİN KAPSAM VE YÖNTEMİ

Tez, altı ana bölümde kurgulanmıştır. Giriş bölümünde tezin amacı, kapsamı ve yöntemi açıklanmaktadır. Endüstri mirasının temelleri büyük ölçüde endüstri devrimi sürecinde atılmıştır. Bu sebeple tezin ikinci bölümünde, Avrupa'da ortaya çıkan endüstrileşme süreci incelenmiş; bu sürecin ülkemize yansımaları ve toplumsal, ekonomik, teknolojik, kentsel, mimari etkileri gibi konular ele alınmıştır. Yine bu kısımda, ülkemizin endüstrileşme tarihinin önemli parçası konumundaki Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki (Zonguldak, Karabük, Bartın) üretimle birlikte gelişen kentleşme hareketleri ile ilgili de bilgiler verilmiştir. Endüstriyel miras kavramı, endüstri yapıları yok olma tehdidi altındayken doğmuştur. Bu mirasın kapsamının belirlenmesi ve korunmasına yönelik girişimlerin ortaya koyulması amacıyla Avrupa'daki ve ülkemizdeki kuruluşların çalışmaları, uluslararası toplantılar, anlaşmalar, raporlar incelenerek konuyla ilgili yaklaşım kararları, tanımlamalar tespit edilmiştir.

Batı Karadeniz Bölgesi kapsam olarak bölge, kent, yerleşke, tesis, yapı ve teçhizat gibi farklı ölçeklerde endüstri mirası değerlerine sahiptir. Ancak bunların korunması konularında yeterli başarıya ulaşılamadığı ve sorunların olduğu görülmektedir. Bu kapsamda, çalışmada seçilen bölgedeki endüstri mirası için geliştirilecek çözüm önerilerine örnek oluşturması amacıyla tezin üçüncü bölümünde, Türkiye'den ve yurt dışından farklı ölçeklerdeki nitelikli koruma ve dönüşüm uygulamaları ele alınarak bunlara ilişkin yaklaşım modelleri irdelenmiştir.

Tezin dördüncü bölümünde öncelikle, Batı Karadeniz Bölgesi'nin sahip olduğu potansiyeller ve değerler ortaya koyulmaya çalışılmıştır. Bu kısımdaki bilgilerin elde edilmesinde kentlerle ilgili çeşitli yazılı kaynaklardan, BAKKA (Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı) raporlarından yararlanılmış; bu bilgiler, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığından alınan haritalar altlık olarak kullanılarak oluşturulan yeni görseller üzerinde ifade edilmiştir. Tez konusu bağlamında bölümün ağırlıklı kısmını

bölgedeki endüstrileşme süreci oluşturmaktadır. Bu kapsamda bölgedeki kentlerin ekonomik, sosyokültürel, fiziksel gelişimini ve kimlik kazanmasını sağlamış olan kömür, demir-çelik, enerji, orman endüstrilerine ait tarihi süreçler detaylı olarak anlatılmıştır. Bunun yanı sıra bölgedeki üretim tarihinde odak noktası konumundaki kömür endüstrisine ilişkin kapsamlı anlatımlar, oluşturulan şema üzerinde özetlenmiştir. Kentlerde farklı iş kollarındaki üretimle birlikte ortaya çıkmış olan birçok endüstri mirası değeri vardır. Tez kapsamında, bu değerlerin tümü tespit edilmeye çalışılmış ve bunlara ilişkin envanter tabloları hazırlanmıştır. Yapıların belirlenmesinde ve bunlara ait bilgilerin sağlanmasında TTK (Türkiye Taşkömürü Kurumu) arşivinden elde edilen verilerden, konuyla ilgili yazılı kaynaklardan ve sözlü görüşmelerden yararlanılmış, alan çalışması yapılarak yapıların büyük çoğunluğuna erişilmiştir. Tablolarda, bölgedeki endüstri mirası kömür, demir-çelik, enerji, orman, ulaşım endüstrileri ve konut/yerleşke/kamusal mekânlar başlıkları altında gruplandırılarak her bir yapıya ilişkin fotoğraflara ve adres, inşa yılı, işlev, bugünkü kullanım, mülkiyet, taşıyıcı sistem, korunma durumu gibi künye bilgilerine yer verilmiştir. Fotoğrafların çoğu, tez yazarı tarafından çekilmiştir. Ayrıca tespit edilen yapılar numaralandırılarak bunların yerleri oluşturulan haritalar üzerinde işaretlenmiştir. Bu haritalarda Zonguldak Belediyesinden alınan imar planları ve Google Earth hava fotoğrafları altlık olarak kullanılmıştır. Bölümün son kısmında ise bölgedeki sorunlar ve üretimde yaşanan gerilemelerin farklı ölçeklerdeki etkileri analiz edilmiştir.

Kentlerde endüstri mirası değerlerinin bazıları yıkılmış, birçoğu ise koruma altına alınmamış durumdadır. Bu bağlamda tezin beşinci bölümünde, bölgedeki endüstri mirasının bütüncül olarak korunmasına, uygun karar ve yöntemlerle tekrardan kent hayatına kazandırılmasına yönelik model önerisi geliştirilmiştir. Modelde bölge, kent ve endüstri yapısı/tesisi olmak üzere farklı ölçeklerde kurgular oluşturulmuştur. Öncelikle üst ölçekteki bütünden başlayıp, alt ölçeğe kadar inen bu farklı yaklaşımlar birbirleriyle ilişkili ve birbirini tamamlayacak şekilde düşünülmüştür. Kentlerdeki ilgili aktörlerin endüstri mirası için mevcut ve geleceğe yönelik yaklaşım, düşünce ve projeleri de tespit edilmiştir. Bu kapsamda Zonguldak'ın Merkez, Kozlu ve Kilimli ilçelerinin belediyeleri ile sözlü görüşmeler de yapılmıştır. Modelde her ölçek için, miras değerlerinin potansiyelleri ve bağlamsal özellikleri anlatılarak, bunlara ilişkin

haritalar oluşturulmuştur. Yapılan bu analizler ile, endüstri mirasının korunması, kentsel ihtiyaçların karşılanmasına yönelik yeniden değerlendirilmeleri ve hem birbirleri arasında hem de bölgede öne çıkan diğer doğal, kültürel değerlerle bütüncül ilişkilerin kurulması konularında üzerinde alternatif önerilerin geliştirilebileceği veri altlıklarının sağlanması da amaçlanmıştır. Altıncı bölümde ise tezin genel değerlendirmesi yapılmış ve bu çalışmadan elde edilen sonuçlar belirtilmiştir.

Tezin ekler kısmında üç belge yer almaktadır. İlk olarak, Avrupa Konseyi'nin hazırladığı, korumacılık konusunda önemli belge niteliğinde olan "Avrupa'daki Endüstriyel, Teknik ve İnşaat Mühendisliği Mirasının Korunması ve Muhafazası Hakkındaki Tavsiye Kararı" başlıklı metin Türkçeye çevrilerek teze eklenmiştir. İkinci olarak, bölgede endüstri mirası değerlerinin yoğunlaştığı kentlerdeki karar verici konumundaki belediyeler ile yapılan sözlü görüşmelere ait soru ve cevaplar ekler bölümünde yer almaktadır. Daha sonrasında ise TTK arşivinden elde edilen verilerden yararlanılarak, kömür havzasındaki endüstri mirası yapıları üretim bölgelerine göre gruplandırılmış ve bunlara ilişkin yapım yılı, adres, özgün işlevi, mülkiyet durumu gibi bilgiler tablolar hâlinde sunulmuştur.

BÖLÜM 2

ENDÜSTRİ DEVRİMİ VE ENDÜSTRİ MİRASI

Endüstri devrimi, el ile üretimin makineye devredilmesi ve fabrika düzenine geçiş olarak tanımlanmaktadır [1]. Avrupa'da 18. yüzyıl ortalarına kadar endüstri devriminin ön koşulları hazırlanmıştır. 1760'lı yıllardan itibaren hayvan, insan, su ve rüzgâr gücü kaynakları değişmiş, 1780'li yıllarda buhar gücü ve buhar makinesi kullanılmaya, ücretli işçilerin çalıştığı fabrikalar inşa edilmeye başlanmıştır [2].

Endüstri devrimi ilk olarak 1750-1850 yılları arasında İngiltere'de yaşanmış, bu hareket daha sonrasında ise Batılı ülkelere yayılmıştır [3]. Sanayileşme için 18. yüzyılda gerekli ön koşullar Britanya'da hâlihazırda mevcuttu. İnsanların sanayi dışı faaliyetlerden sanayi uğraşı faaliyetlerine aktarılmasında önemli bir engel yoktu. Ülke, iktisadi dönüşüm için gerekli olan sermaye birikimine, gelişmiş bir imalat sektörüne ve ticari ilişki sistemine sahipti. Az gelişmiş ülkelerde sanayileşme sürecinde yaşanan sıkıntılar burada daha hafifti. Britanya'nın hiçbir kısmının denize çok uzak olmaması ve ulaşım yapılabilir nehre yakınlık sayesinde ulaşım ve iletişim göreli olarak hem kolay hem de ucuzdu. Ülkede sanayi devrimi başlarındaki gerekli teknolojik gelişim basit nitelikteydi. Çok sayıdaki küçük girişimcinin ve kalifiye zanaatkârların yetenekleri sanayinin gelişmesi için yeterliydi. Yine kömür ve demir açısından ülke zengin yer altı madenlerine sahipti. 20. yüzyılda sanayileşme için hiçbir ülke bu tür avantajlara sahip değildir [4].

Bu avantajlar neticesinde İngiltere'de başlayan gelişmeler 19. yüzyıl başlarında Fransa, Almanya, Belçika gibi Avrupa ülkeleri ve ABD'de görülmüş; dokuma, kömür ve demir-çelik sektörlerine yansımıştır. 20. yüzyıl başlarında ise İtalya, Hollanda gibi diğer Avrupa ülkeleri ile Japonya ve Rusya kendi endüstri devrimini yaşamaya başlamışlardır [1].

Endüstri devriminden sonra dünya ekonomisinde iki önemli süreç daha yaşanmıştır. Alternatör ve transformatörlerin bulunması, elektrik üretimi, dizel motorların yapılması gelişmeleri neticesinde 2. endüstri devrimi; II. Dünya Savaşı'ndan sonra bilgisayarların kullanılması, otomasyona geçiş, petrokimya alanında ilerlemelerin olması, termonükleer enerjinin bulunması neticesinde ise 3. endüstri devrimi yaşanmıştır [5]. Bu gelişmeler sonucunda üretim süreçlerinde önemli değişimler olmuştur. Mevcut sanayi yapılarının yeni üretim tekniklerine cevap vermemesi, giderek kent içinde kalan sanayi yapılarının genişleme imkânı bulamaması ve çevreye zarar vermeleri, ham madde temininin güçleşmesi ve Uzak Doğu'dan daha düşük maliyetle ürün alınabilmesi gibi nedenlerden dolayı sanayi yapıları işlevsiz kalmıştır [1].

20. yüzyılın ikinci yarısında endüstri yapıları yok olma tehdidi yaşamış ve bu noktada endüstriyel miras kavramı ortaya çıkmıştır [6].

2.1. ENDÜSTRİ DEVRİMİNİ HAZIRLAYAN SÜREÇLER

Sanayileşmenin doğuşu 18. yüzyıl sonları ve 19. yüzyıl başlarındaki dönemi kapsayan süreçte ani bir olay olarak yaşanmamış; 16. yüzyıl ortalarına kadar uzanan uzun bir sürece sahiptir [7]. Endüstri devrimi birtakım hazırlanma süreçlerinin ve bunların oluşturduğu ekonomik ve toplumsal koşulların bir sonucu olarak gerçekleşmiştir. "Geçmiş dönemlerden birikerek gelen ve dönemin tüm dinamiklerini yanına alarak artı bir hız kazanan sosyal, siyasal, ekonomik ve demografik etkenler bu devrimin baş mimarı olmaktadırlar." [8]. Endüstri devriminin yaşanmasında düşünsel, demografik ve iktisadi hazırlanma süreçlerinin etkili olduğu düşünülmektedir [9].

- **Demografik hazırlanma süreci:** Nüfus artışı endüstrileşme için gerekli iş gücünün sağlanmasında önemli olmuştur [10]. Endüstri devriminin ilk ortaya çıktığı İngiltere'ye bakıldığında nüfusun 1740'lardan sonra hızla artmaya başladığı, 1770'lerden sonra ise çok hızlı şekilde arttığı görülmektedir. 1740-1780 yılları arasında ülkede doğum hızı yükselmiştir. Nüfusun artması daha çok tüketici sağlamış, tarım ve imalat sektörü için itici güç oluşturmuştur [4]. Endüstrileşme sürecinde kurulu veya kurulacak fabrikalarda çalışacak iş gücünün karşılanmasında

kırsal nüfusun kentlere göç etmesi önemli hâle gelmiştir. Bu amaçla yasalara ve hükûmet politikalarına başvurulmuştur [11]. İngiltere'de 15. yüzyılın son çeyreğinde başlayan ve 19. yüzyıla kadar süren "Çitleme Hareketi" ile kırsaldaki ortak toprakların çitle çevrilerek tarımda küçük mülkiyet büyük ölçüde kalkmış, köylülerin mülksüzleştirilmesi durumu yaşanmıştır [12]. 1700'lerde çıkarılan parlemento yasaları ile çitleme hareketine yasal bir dayanak sağlanmış; çitlenen alanların büyük toprak soylularının eline geçmesi neticesinde yerlerinden edilen köylüler kırsal endüstri ve sanayi için ucuz iş gücü oluşturulması amacıyla ücetli işçiye dönüşmüştür [13]. Ayrıca Fransız İhtilali sonucunda yapılan toprak reformu ile toprağa ve efendiye bağlılık kalmamış; kırsal alanda tarım arazilerinin kapatılması ve boş arazilerin işlenmesinin yasaklanması düzenlemeleri yapılmıştır [11]. Bu uygulamalar sonucunda kırdan kente göç yaşanmış ve endüstri kentleri artmıştır [10]. 1750 yılında Britanya'da nüfusu 50000 üzerinde olan kent sayısı 2 iken, 1851 yılında bu sayı 29 olmuştur [4].

•**İktisadi hazırlanma süreci:** İlk Çağ'da çalışma rejimi köleliğe dayanmaktadır. Her türlü ekonomik faaliyet, endüstri ve toprak üretimi köleliğe ait aşağılık bir iş olarak görülmüştür. 3. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kölelik üzerine kurulu ekonomi devrini tamamlamıştır. Orta Çağ'da ise üretim anında tüketime dayalı, herkesin kendi ihtiyacını karşıladığı küçük üretim düşüncesi yaygındır. Bu dönemde üretim tekniğinde önemli gelişmeler görülmüş; su gücünün kullanıldığı değirmen ve çarklı düzenekler vardır. Bu düzenekler yağ, kumaş, deri, kâğıt, tahıl endüstrisinde kullanılmıştır. 9. yüzyıl sonuna kadar Avrupa kapalı ekonomiye sahiptir. Arapların Akdeniz'de hakimiyetinin azalmasıyla birlikte ticaret yolları açılmaya ve bu sayede kapalı ekonomi canlanmaya başlamıştır. 12. ve 13. yüzyılda da Haçlı Seferleri ile Orta Doğu'nun yolları Avrupa'ya açılmıştır ve ticaret gelişmiştir. Bu durum sermaye birikimini desteklemiştir [14]. 15. yüzyılda coğrafi keşifler ile ticaret gelişmiştir ve uzun vadeli yeni yatırımlar gerçekleşmiştir [11]. 15. ve 16. yüzyılda Rönesans; Merkantilizm ve sanayi devriminin ortaya çıkışını sağlayan düşünsel hareketin ve ekonomik temellerin oluşturulmasında itici güç olmuştur. Rönesans ile birlikte tarımda yeni üretim yöntemlerinin geliştirilmesi, üretimde kalite ve çeşitliliğin sağlanması, ticarette yeni pazarların kurulması konularında Avrupa üstün konuma gelmiştir [15]. Merkantilizm ile merkezi

devletler zenginleşmeye başlamış, üretime dönük kararlarla uygulamalara girişilmiştir. 16. yüzyılın ikinci yarısında üretimde yeni teknolojiler devlet tarafından desteklenmiştir [14]. Girişimcilerin daha fazla kâr elde etmek için yeni icatların peşinden gitmeleri ve üretim süreçlerini değiştirme düşünceleri endüstri devriminin yaşanmasında etkili olmuştur [4]. 17. yüzyıl başında sanayi ekonomisinin hedefleri arasında kaliteyi bozmamak koşuluyla üretimi artırmak bulunmaktadır. Bu kalite ekonomisi 18. yüzyıla kadar sürmüştür [14].

- **Düşünsel hazırlanma süreci:** Rönesans ve Reform hareketleri Orta Çağ'ın hâkim düşüncelerinin yıkılarak yeni düşüncelerin oluşması ve endüstri devrimi yaşanmasında etkili olmuştur. Rönesans ile birlikte insanın doğa karşısında çaresiz olmadığı, doğanın ele geçirilebilir olduğu düşüncesi ortaya çıkmış; Reform hareketleriyle zenginleşme ve teknik sermaye için ahlaki zemin hazırlanmıştır [11]. Bu süreçte Avrupa, Orta Çağ'daki durgunluktan çıkmıştır ve Orta Çağ'a özgü küçük üretim 16.-18. yüzyılda kapitalizm ile birlikte ticarete dayalı sosyal üretime dönüşmüştür. Köylü ve zanaatkâr yerine tüccar ve fabrika sahibi toplum oluşmuştur [14].

2.2. ENDÜSTRİ DEVRİMİYLE BİRLİKTE YAŞANAN GELİŞMELER

Endüstri devrimi tüm dünyada birçok alanda köklü değişim ve dönüşümlerin gerçekleşmesini sağlamıştır. Tez konusu bağlamında bu bölümde, devrimin teknoloji, toplum ve kentleşme üzerindeki etkileri aşağıdaki başlıklar altında irdelenmiştir.

2.2.1. Endüstri Devrimi Sürecinde Teknolojik Gelişmeler

Avrupa'da tekstil, metalürji (madencilik-maden işleme) ve makine endüstrisindeki teknolojik yenilikler Avrupa'nın hızla endüstrileşmesini sağlamıştır [16]. Endüstri toplumu kömür ve demirle doğmuştur. Bunlar olmadan endüstriyalizmin gelişmesi tam olarak mümkün olamazdı [10]. Kömür üretiminin artışı demirin ucuz elde edilmesini; su yerine buhar gücünün kullanılması ise özellikle tekstil alanında üretim maliyetinin düşmesini ve üretimin artmasını sağlamıştır.

17. yüzyıl sonlarından itibaren yaşanan teknik gelişmeler hayatın diğer alanlarında da değişiklere neden olmuştur. Bu teknik gelişmeler şunlardır;

- 1698-buhar motorunun keşfi
- 1709-kok kömürünün bulunması
- 1712-ilk buhar motorunun tasarlanması
- 1716-ipek bükme çıkrığının bulunması
- 1721,1731-kömür madenleri için ilk buhar motorlarının yapılması
- 1733-mekanik bükme tezgâhının yapılması
- 1750-hafifletilmiş çeliğin bulunması ve ilk çelik fabrikasının kurulması
- 1769-ilk buhar makinesinin yapılması
- 1778-dokuma tezgâhının yapılması
- 1779-ilk demir köprünün Severn Nehri üzerinde inşa edilmesi
- 1783-ilk buharlı geminin ve buharla çalışan çekicin inşası (Bu çekiç büyük demir fırınlarının yapılmasını sağlamıştır.)
- 1784-dövme demir elde etmek için harç fırınının geliştirilmesi
- 1785-ilk buharlı dokuma fabrikasının kurulması
- 1799-1800-buharla çalışan pamuk fabrikalarının kurulması
- 1804-lokomotifin kullanılmaya başlanması.

18. yüzyıldaki bu buluşların, üretim sürecinin çeşitli aşamalarını tamamlayacak şekilde bütünleşmeleri sonucu 1775'lerde endüstri devrimi oluşmuştur [8]. Endüstri devriminde bir alanın endüstrileşmesi ile başlayan süreç bir başka alana atlayarak devam etmiştir. Yaşanan teknik gelişmeler aşağıdaki başlıkların altında irdelenmiştir.

- **Dokuma sanayisi:** Matbaacılık dışında dokuma sanayisi ilk makineleşen sanayi olmuştur. Sanayi Devrimi öncesinde İngiltere özellikle yünlü dokuma imalatında üstün konumdadır [7]. "Çitleme Hareketi" ile küçükbaş hayvancılık için istenen meralar elde edilmiş ve bu sayede yünlü dokuma sanayisine ham madde (yün) sağlanmıştır [17]. Dokumacılıkta kısmi ve sınırlı görülen denemeler sanayi devrimine girişi işaret etmiştir. 1717 yılında su gücüyle çalışan ilk ipek dokuma

fabrikası kurulmuştur ancak çağdaş fabrika sistemi ilk olarak pamuklu dokuma sanayisinde gerçekleşmiştir [7].

•**Demir-çelik sanayisi:** Sanayi devriminin temeli, kömürden elde edilen ısı enerjisinin büyük miktarlarda kullanımıdır. Yüksek miktarda kömür üretimi derin ocaklarda suyun pompalanması, madenin ocak ağzına, buradan limanlara ve pazarlara taşınabilmesi için gerekli teknik değişimin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Bu sayede madencilik buhar makinesinin bulunmasına öncülük etmiştir [18]. 1760 yılından sonra demir sanayisinde kömür kullanılmaya başlanmış, demir işletmeleri kömür yakınlarına kurulmuştur [14]. 1780'lerde yaygınlaşan demir tavlama, haddelemenin keşfi ve 1829'da kullanılmaya başlanan yüksek fırın buluşları demir sanayisi kapasitesini artırmıştır [4]. Kömürün yüksek fırınlarda kullanımı sonucunda demirin hızlı, çok ve ucuz üretimi gerçekleşmeye başlamıştır [18]. Bu buluşlar sanayinin yerleşim yerini kömür madenlerinin olduğu yerlere kaydırmıştır [4]. Demir sanayisi taşımacılığın, kömür endüstrisinin, yeni makinelerin ve üretim araçlarının gelişmesini de sağlamıştır. Ürünlerin geniş pazarlara ulaşmasını sağlayan demir yolları, endüstri devriminin gerçekleşmesinde katalizör olmuştur. 1856 yılında Henry Bessemer'in geliştirdiği yöntem ile ilk defa demirden yüksek miktarda çelik üretimi gerçekleşmiştir. Çeliğin yapı mazemesi olarak kullanılmaya başlanmasıyla birlikte yeni yapı türleri de ortaya çıkmıştır.

•**Ulaştırma çağı:** Endüstri sisteminde ham maddenin endüstri merkezine getirilmesi ve üretilen ürünün pazarlara dağıtılmasının sağlanması önemlidir. 1830'lu yıllara kadar ham madde sanayi merkezlerine kanal ve nehir yolu ile ulaştırılmıştır. Bu ulaşım türünün, değişen üretim koşullarının ortaya çıkardığı yeni dolaşım koşulları açısından yetersiz olması ve demir yolu yapımına olanak sağlayan teknolojik gelişmelerin yaşanması neticesinde demir yolu kullanımı egemen hâle gelmiştir [19]. Ocağın ağzından kömür vagonlarını kanal ya da nehirlere dekovil hatları ile çekmek işi lokomotifin tasarlanmasını makul kılmıştır [4]. 1830 yılından itibaren ilk trenler kullanılmaya başlanmış ve bu tarihte Liverpool-Manchester hattının açılmasıyla demir yolu çağı açılmıştır. Gelişmiş ülkelerde oluşturulan ilk demir yolu ağlarına bakıldığında, endüstri alanlarının ve ticaret merkezlerinin bu ağlar ile bağlandığı görülmektedir [19]. 1870'lerden sonra ise buharlı gemiler de

kullanılmaya başlanmıştır [14]. Demir yolu ve buharlı gemi alanlarında taşımacılık yeni pazarların açılmasında ve mevcut alanların genişletilmesinde itici güç oluşturmuştur [4].

- **Kimya çağı:** 1860'lı yıllarda Justus Liebig sayesinde bulunan yapay gübreleme yöntemi sayesinde rasyonel tarıma geçilmiştir. Bu dönemde, kömür ve kömürden çıkan maddeler ile ilgili yapılan kimya araştırmaları önem kazanmıştır [14].

- **Elektrik sanayisi:** 19. yüzyılın son çeyreğinde bu sektörde yaşanan gelişmeler daha önceki endüstrileri değiştirmiştir. Elektrik gücü buhar gücü ile rekabete girmiş ve ulaştırmada ve taşıma tekniğinde kökten değişikler yaşanmıştır [14]. Elektrik enerjisi dünyada ilk olarak 1878 yılında günlük hayatta kullanılmaya başlanmış, ilk elektrik santrali Londra'da 1882 yılında yapılmıştır [18].

- **Benzin motoru çağı:** 1883 yılında ilk benzin motoru ve 1887 yılında ilk otomobil üretilmiştir. Bu dönemde demir yolu yapımı da hızlanmıştır. Otomobil sektörünün gelişimi petrol ve lastik gibi yan sanayilerin doğmasını da sağlamıştır. 1903 yılında ise ilk uçak yapılmıştır [14].

2.2.2. Endüstri Devrimi Sürecinde Toplumsal Değişim

Endüstri devrimi, tarımsal üretimden koparak endüstriyel üretime geçen endüstri toplumlarını ortaya çıkarması ve toplumsal yapıda büyük dönüşümler yaratması nedeniyle insanlık tarihindeki en önemli gelişmelerden biri olarak görülmektedir. Sanayileşme sürecinde toplumların sosyal, siyasal, ekonomik ve kültürel yapılarında değişimler oluşmuştur.

Endüstri toplumlarında emek yoğun üretimden sermaye yoğun üretime, kol gücünün yerini makineler almıştır [20]. 18. yüzyıl ortalarında başlayan teknolojik gelişmeler tarım toplumu sanayi toplumuna dönüşmesini ve yeni yapılaşmaların oluşmasını sağlamıştır. Ölüm oranlarının azalması ve savaşların azalması neticesinde Avrupa'da nüfus artmıştır [21]. Tarımda makineleşme ve tarımsal faaliyetlerin azalması sonucunda topraklarından kopan halk kentlere göç etmiştir [22]. Kentlerin silüetinde

fabrika bacaları yoğunluk kazanmaya başlamıştır. Endüstrileşme süreciyle birlikte lonca sistemi gibi mevcut sistemler geçerliliğini kaybetmiş; küçük zanaatçı ve çiftçi kesim endüstri işçisine dönüşmüştür.

Endüstrileşmenin ilk süreçleri kapitalizmin de ilk yıllarıdır. Kapitalizmin düşünce yapısını liberal düşünce oluşturmaktadır [23]. Liberalizmde bireycilik, bireylerin ekonomik ve siyasal alanlardaki hak ve özgürlüklerinin güvence altına alınası, devlet müdahalesinin en az düzeyde olması, serbest piyasa ekonomisine dayalı ekonomik düzenin kurulması, rekabet serbestliği savunulmaktadır [24].

Liberal düşünce sistemi ile iktisadi dönüşüm sağlanmıştır. Teknik gelişmeler girişim özgürlüğüne gereksinim duymuştur. Girişimcilerin kendi çıkarlarının genel çıkarlara hizmet edeceği düşüncesi savunulmuş, serbest girişim ve gümrük engelleri kaldırılmıştır [25]. Ancak toplu harekete dayanan işçi örgütlenmeleri engellenmiştir.

Endüstri devriminden önce başlayan liberalizm, endüstrileşme süreci ile birlikte kapitalizm adını almaya başlamıştır [23]. Kapitalist sistem öncesi çalışmak yaşamın yegâne amacı olarak görülmüyordu. Ancak kapitalizmde insanların para kazanma arzusu içinde olmaları istenmektedir [26]. Bu nedenle endüstrileşmenin kamuya yararlı, insanlar için faydalı ve hayırlı bir iş olarak görülmesi için din kurumlarında dönüşüm yaşanması amaçlanmıştır. Bu kapsamda, çalışmanın Tanrı'ya ve insanlığa karşı görev olduğu vurgulanmıştır [23]. Bu kapitalist ideoloji döneminde işçi sınıfı kötü çalışma koşulları, yoksulluk, düşük ücret uygulaması yaşamıştır. Kapitalizmin bu yılları genel olarak sefalet yılları olmuştur [23].

İlk dönemlerde, işçi örgütlenmelerine izin verilmemesi, işverenlerin tek başına çalışma koşullarını belirlemesi, devletin çalışanları korumak için girişimde bulunmaması neticesinde işçiler yalnız kalmış ve kendi aralarında rekabete girişmiş; kadın, çocuk, erkek her kesimin istihdam edildiği ağır çalışma koşullarında çalışan sağlıksız bir toplum yapısı oluşmuştur [27]. Yaşanan bu sorunlar karşısında 1850'li yıllarda sosyalist düşünceler ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu süreçle birlikte sanayideki işçi sınıfı örgütlenerek sınıf mücadelesine girişmiştir [28].

2.2.3. Endüstri Devrimi Sürecinde Kentleşme

Kentler ilk ortaya çıktıklarından itibaren sanayi devrimine kadar çok az dönüşüm geçirmişlerdir. Endüstri devriminden önce Orta Çağ kentlerinde kültürel ve politik işlevler egemendir. Devrimden sonra teknoloji, üretim ve ulaşımın gelişmesiyle kentler çok işlevli hâle gelmiştir [29]. Sanayileşme kentlerin hızlı bir şekilde büyümesini ve kentleşmenin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Bu süreçle birlikte daha fazla işçiye ihtiyaç duyulmuş ve yaşanan işçi göçleri neticesinde kentlerin nüfusu artmıştır.

Endüstri devriminin etkilerinden biri de üretim çapının artmasıdır. Daha çok mekanik güç kullanımının, mal üretiminin, ulaşım çeşitliliğinin, işçi ve tüketici sayısının artışı söz konudur. Eski üretim biçiminin yerini, daha ucuz ve aynı zamanda daha kaliteli fabrika üretimi almıştır [30]. Toplum yapısında ise örgütlenme, uzmanlaşma, iş bölümü artışı gerçekleşmiş ve bu durum yeni yapı tiplerinin oluşmasını sağlamıştır.

Devrimin ilk toplumsal sonucu hızlı nüfus artışı ve yaşanan nüfus hareketleridir. Sanayileşme ile birlikte bilimde yaşanan gelişmeler de nüfus artışında etken olmuştur [14]. Bu süreçte kırsal alanlar iş gücü, sömürgeler ise ham madde kaynağı oluşturmuştur. Tarımda makineleşmenin yaşanmasıyla birlikte işçi fazlalığı oluşmuş, endüstriyel üretimin kentsel alanlarda oluşturulması ve buralarda istihdamın fazla olması sonucunda kentlere göç yaşanmıştır [6]. Üretimin artması için gerekli enerjinin karşılanmasına yönelik madenlere yakın yerlerde kasaba ve şehirler kurulmuştur. Bu dönemde kentler ve kasabalar arasındaki fark daha da açılmış, kentler ticaret ve sanayi merkezi hâline gelmiştir [8]. Buralarda geniş yollar ve yüksek yapılar oluşturulmuş, konut-iş yeri arasındaki ayrım kesinleşmiştir [14]. Ancak işgücü fazlalığı nedeniyle endüstri sektöründe ücretler düşmüş, ekonomik ve sosyal koşullar azalmıştır. Endüstrileşmeden önce sur içinde yapılaşma varken kırsaldan kente çalışmak için gelen nüfusun barınması için mevcut alanlar yetersiz kalmış, surun dışında yeni yerleşim ve işçi mahalleri oluşturulmuştur [6]. 20. yüzyıl başında Batı Avrupa'da nüfusun çoğunun kentlerde yaşadığı görülmektedir [31].

Endüstri kentlerinin biçimlenişini endüstri tesisleri, ulaşım ve iş gücü için yapılan konut alanları belirlemiştir. Bu kentler plansız bir şekilde altyapısız olarak büyümüştür [6]. Önceden kent büyüklüklerini yaya yolları belirlemiştir ve at arabaları zenginlere ait taşımacılıktır. Ancak 19. yüzyılda kentler sur dışına çıkıp genişleyince ilk toplu taşımacılık sistemi ortaya çıkmıştır [6]. Sanayi ihtiyacıyla geliştirilen ulaşım sistemleri ürünlerin merkeze ulaşımını sağlamış, nüfus bu ulaşım aksları üzerinde veya aksların kesişiminde yer alan yerleşmelerde artmıştır. Motorlu ulaşımın yaygınlaşmasıyla birlikte şehir çevrelerinde banliyöler oluşmuş, iş yeri ve yaşama yeri birbirinden ayrılmıştır [14]. Bu dönemdeki yeni ulaşım araçları; 1820'lerde buharlı tren, 1830'larda atlı tramvay, 1860'larda elektrikli tramvay, metro ve 19. yüzyıl sonunda elektrikli trendir.

Endüstri devrimiyle yaşanan gelişmeler ekonomik ve toplumsal sorunların çıkmasına neden olmuştur [14]. Devrim sonucunda İngiltere şehirlerinde maddi ve manevi anlamda gerileme yaşandığı, doğa güzelliklerinin bozulduğu, sağlıksız ve çirkin işçi mahallerinin oluştuğu, gecekondulaşmanın arttığı düşünülmektedir [8]. Sanayi kentleri üretimle birlikte kirli ve dumanlı hâle gelmiş; su, kanalizasyon, temizlik, açık alan vb. temel kamu hizmetleri kentlere olan göçe yetmemiştir. 19. yüzyıldaki bu kentlerde kolera ve tifo gibi salgın hastalıklar da artmıştır [4].

Endüstrileşmeyle birlikte kentlerde yoksulluk, yeni koşullara uygun düzenlemelerin ve kuralların oluşturulmaması neticesinde toplumsal kargaşa yaşanmıştır. Kentlere gelen nüfus bakımsız ve sağlıksız işçi mahalleleri oluşturmuştur. Göl ve akarsu kenarlarında konumlandırılan sanayi yapıları çevre kirliliğine neden olmuştur [14]. Ayrıca kentlerde toplumsal suçlar artmış ve buralar güvensiz hâle gelmiştir. Bu durumlar sonucunda kent merkezlerini orta-üst kesim terk etmiş ve buralar çöküntü bölgelerine dönüşmüştür. Çeperlerde ise yeni kentleşme faaliyetleri görülmüştür. Bu gelişmelerden sonra altyapısı düşünülen yeni kent planlaması hareketleri görülmektedir [6]. 1830-1850 yılları arasında modern kent oluşturma düşünceleri geliştirilmiştir [14]. Sorunların çözümüne yönelik 19. yüzyıl sonlarında Ebenezer Howard'ın Bahçeşehir ve 20. yüzyıl başlarında Tony Garnier'ın Endüstri Şehri modelleri ortaya çıkmıştır. Yine endüstri devrimi sonrası çeşitli ideal ve ütopik kent yaklaşımları oluşturulmuştur.

2.3. OSMANLI'DA VE TÜRKİYE'DE ENDÜSTRİ DEVRİMİ ETKİLERİ

Osmanlı Devleti, kuruluşundan itibaren toplumun feodal düzeni içinde dünyada o devirdeki sanayi dallarına sahipti ve gelişme döneminde ülkenin sanayisi kendi gereksinimlerini karşılayabilecek düzeydeydi [14].

15. ve 16. yüzyılda Osmanlı Devleti Avrupa'ya göre ileri düzeyde küçük el sanatları ve küçük sanayiye sahipti. Örneğin Batı Anadolu'da gelişen pamuklu dokuma sanayisinde üretim fazlası ürünler Batı'ya ihraç edilmiştir. Dokumacılığın dışında dericilik ve saraçlık sanatları birçok şehire yayılmıştır [14]. 16. yüzyılda Safranbolu'da dericilik ve bu meslekle bütünleşmiş diğer meslek dalları hızla büyüme içerisinde olmuştur. 1568 tarihli tahrir defterinde Safranbolu'da mumcu, debbağ, terzi, demirci, hallaç, boyacı ve yaycı gibi mesleklere sahip olanların mevcudiyeti görülmektedir [32]. Zengin ormanlara sahip Batı Karadeniz Bölgesi özellikle kerestecilik ve gemi imalatında ön plana çıkmıştır. 1571 yılında İnebahtı Savaşı'nda Osmanlı donanmasının yok olması üzerine yeni kurulan donanma gemilerinin bir kısmı Bartın'da imal edilmiştir. Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesinde Bolu tahtasının İstanbul'da makbul olduğu ve başkente ticari gemiler ile kereste gönderidiğinden bahsedilmektedir [33]. Osmanlı Devleti'nde endüstri devrimi öncesinde üretim devlet kontrolündeki loncalar tarafından yürütülmekteydi ve üretim daha çok iç pazarın ihtiyacını karşılıyordu [21]. Bunun en somut örneği Safranbolu'da karşımıza çıkmaktadır. Kentte bu dönemde dericilik, demircilik, bakırcılık, semercilik, dikicilik, ayakkabıcılık gibi meslek kollarının ayrı ayrı sokaklarda bir arada yer tuttukları görülmektedir [34]. Bu dönemde, ülkede hükûmet ve ordu ihtiyacını karşılayan fabrikalar dışında 30-40 kişi çalışanı olan küçük ölçekli sanayi tesisleri mevcuttu [21]. Lonca sisteminin koruyucu ve kollayıcı yapısı Osmanlıyı işçi olmaktan vazgeçirmiş; fabrika çalışma koşulları yerine, zanaattaki kâr amacı gütmeyen, zaman, verimlilik kaygısı olmayan üretim tercih edilmiştir [14].

18. yüzyıldan itibaren teknolojisi gelişen Avrupa'da üretim daha hızlı, kaliteli ve ucuz yapılmaktaydı [35]. Bu süreçte Osmanlıda teknolojiyi geliştirme yerine dışarıdan alma yöntemi uygulamış ve sonuçta dışarıya bağımlı olunmuştur [36]. Osmanlı, teknoloji takibinde de gecikmiştir. Endüstri devrimi öncesinde sınır ticaretindeki

kapitülasyonlar nedeni ile ülke olumsuz etkilenmiştir [14]. Osmanlının durağan yapısına karşın, endüstri devrimiyle birlikte Batı Avrupa ülkeleri ekonomik ve siyasi açıdan değişmeye başlamış, bu değişim karşısında Osmanlı geri kalma sürecine girmiştir [14].

Avrupa'da endüstri devrimiyle birlikte nüfus artışı yaşanmış, tarımsal faaliyetler azalmış ve topraktan kopanlar sanayide işçi statüsüne geçmiştir. Osmanlıda ise topraktan kopma ve nüfus artışı büyük oranda olmamıştır [21]. Bu nedenle ülkede sanayide çalışacak işçi sayısında sıkıntı yaşanmıştır. Ayrıca Osmanlıda toplum sanayi yerine zanaatı, fabrikada çalışmak yerine devlet işini tercih etmiştir. Ülkede gerekli koşullar olmadığı için endüstri devrimi Avrupa ile eş zamanlı yaşanmamıştır [1].

18. yüzyıl sonunda Osmanlı sanayisinde özellikle pamuk ve ipek üretimi önemini korumuştur. Ancak ülke sanayisi eski gücünü kaybetmeye başlamış, değişimleri takip edememiş ve geri kalmıştır. Kullanılan eşya ve yeni sanayi ürünleri Avrupa'dan temin edilmeye başlanmıştır [14].

19. yüzyıla kadar Osmanlıda halkın %80'inden fazlası kırsal alanda yaşamaktaydı. Üretim ise fabrika haricinde küçük atölyelerde yapılmaktaydı [35]. 19. yüzyılda köylerde tarım dışı üretim; kentlerde ise imalathanelerde basit el aletleriyle geleneksel teknolojinin kullanıldığı zanaatlar ve Avrupa'dan ithal edilen imalathane ve fabrikalar vardı [2]. 1803 yılında İngiltere'den buhar gücüyle çalışan tulumba alınması girişimi Osmanlıda Avrupa'dan sanayi devrimi sonuçlarının transferi ile ilgili ilk girişim olarak bilinmektedir. 1830'lu yıllarda İngiltere'den buharlı makineler ithal edilmiştir [18].

19. yüzyıl başlarında Osmanlıda zanaat durağan ve zayıf yapı göstermiştir. 1838 yılında İngiltere ile yapılan anlaşma sanayiye yabancı sermayenin girişinde etkili olmuştur. Bu sebeple Osmanlıda yabancıların ticarete sızmasını engelleyen sistem kaldırılmış, yabancıların yerli halkın haklarından yararlanması ortaya çıkmıştır. Ham maddenin çok ve ucuz olması, doğal güzellikler, geçim rahatlığı gibi nedenlerden dolayı yabancı girişimciler büyük şehirlere yerleşip ticarete atılmışlardır [14].

Tanzimat Fermanı'nın kabul edilmesi ile 1840'lı yıllarda ülkede sanayi yapısı inşası olanağı ortaya çıkmıştır [37]. Bu dönemde ordu ihtiyaçlarına yönelik fabrika kurulması ve Avrupa'dan yeni teknoloji ithal edilmesi önem kazanmıştır. 1840-1860 yılları arasında devletin ihtiyaç duyduğu mallara yönelik fabrikalar kurulmuştur ve mevcut fabrikalar da modernize edilmiştir. Ancak bu girişimler yeterli sonuca ulaşamamıştır [14]. Özellikle buhar gücüne dayalı makinelerin birçok alana girmesiyle kömüre olan ihtiyaç daha da artmıştır. Zonguldak Kömür Havzası'nda bu dönemde başlayan kömür madenciliği faaliyetleri bu ihtiyacın karşılanmasında önemli rol oynamıştır. Havzadan devlet kontrolündeki işletmelerden çıkarılan kömür Tersane-i Amire, İzmit ve Hereke Fabrikaları, Baruthane, Tophane-i Amire, Beykoz Debbağhanesi, Darphane-i Amire, Tüfenkhane-i Amire, Feshane-i Amire gibi kurumlara gönderilerek bu fabrikaların kömür ihtiyacı karşılanmıştır [38]. Osmanlıda kömür kullanılmadan önce fabrika ve tersanelerde odun kömürü kullanılmıştır. 18. yüzyılın ikinci yarısında Şile'den Cide'ye kadar Karasu, Ereğli, Filyos, Bartın Çayı, Amasra ve Cide gibi odun iskelelerinin olduğu, bu iskelelerden başkent İstanbul'un kereste ve odun ihtiyacının, Tersane-i Amire için gemi kerestesi, tomruk ve direk ihtiyacının karşılandığı bilinmektedir [18].

19. yüzyılın ikinci yarısında devlet tarafından büyük fabrikalar yaptırılmaya başlanmıştır. Ancak bu fabrikalar için nitelikli işçi ve ham maddeye ihtiyaç vardı. Osmanlıda bu dönemde ham maddenin taşınması için yeterli ulaşım olanağı ve sermaye yoktu [21, 39]. Bu yatırımlar ekonomik durumu iyi olan azınlık ve yabancılara kalmıştır. Bunun somut örneklerinden birini de Zonguldak'ta görmekteyiz. 1850'lerde havzaya İngiltere'den kömür madenciliğiyle ilgili teçhizat ve teknik elemanlar getirilmiş, bu sayede madencilikte kullanılacak ilk demir yolları inşa edilmiştir.

1860-1880 yılları arasındaki dönemde küçük işletmelerin güçlendirilmesi, Islah-ı Sanayi Komisyonu'nun ve sanayi mektebinin kurulması çalışmaları yapılmıştır. Ancak devletin aldığı ağır vergiler yüzünden işletmeler zarar görmüş ve kapanmaya başlamıştır [40]. Ülkede 1880'lerden sonra yerli ve yabancı sermayeli fabrikalar kurulmuştur. Bu süreçte Zonguldak Kömür Havzası'nda yabancı ve gayrimüslim şirketlerin yoğun madencilik faaliyetlerinde bulundukları görülmektedir.

Meşrutiyet ilanına kadarki süreçte yabancı kurumlar güçlenmiş, kapitülasyonlar devam etmiştir. 1908-1918 yılları arasındaki süreçte ülkede milli ekonomi ve sanayi fikri gelişmiştir. Sanayileşmeyi özendirmek amacıyla teşvik ve imtiyazlar önerilmiştir. 20. yüzyıl başındaki istatistiklere göre ülkedeki sanayi yapılarının İstanbul ve İzmir'de yoğunlaştığı görülmektedir. Bu süreçte sanayileşme bilinci yaratmak amacıyla sergiler açılmış, sanayi mektepleri yabancı uzmanlar getirilerek düzenlenmiştir [14]. 1914 yılında sanayide girişimleri artırmak için Teşvik-i Sanayi Talimatnamesi yayınlanmış, bazı ham madde ve donanımların ithalatında vergi muafiyeti getirilmiştir. Şartları sağlayan fabrikaların genişletilmesi için arazi temini devlet tarafından yapılmıştır [41].

I. Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı Devleti'nin ihtiyaç duyduğu kömürün bir kısmı İngiltere'den ithal edilmiştir. Osmanlı donanmasına ait savaş gemilerinin, askeri ve özel fabrikaların, demir yollarının, Silahtarağa Elektrik Santrali'nin, İdare-i Mahsusa ve Şirket-i Hayriye'ye ait yük ve yolcu gemilerinin kömür ihtiyaçlarının bir bölümü Zonguldak'tan karşılanmıştır [18].

1908-1923 yılları arasındaki Batı'ya açılma ve yetişme çabaları etkili olamamış ancak daha sonraki süreç için fikir oluşturmuştur. Savaşlar nedeniyle sanayi yapıları yıpranmış, bir kısım sanayi yapısı ise kaybedilen yerlerde elden çıkmıştır. Cumhuriyet'e ilkel sanayi ve geri kalmış tarım kalmıştır. 1923 yılında İzmir'de gerçekleşen İktisat Kongresi'nde ekonomi ve sanayi ile ilgili rota belirlenmiştir. Kongrede alınan kararlar doğrultusunda milli sanayiyi geliştirmek, sanayi tesisleri için deniz-kara ulaşımlarının kolaylaştırılması, girişimcilerin teşvik edilmesi, sanayide mühendis vb. uzman kişilerin yetiştirilmesi kararları benimsenmiştir [14]. Bu kapsamda maden mühendisi yetiştirilmesi amacıyla Türkiye'nin ilk Maden Mühendisi Yüksek Okulu 1924 yılında Zonguldak'ta açılmıştır.

1913 yılında çıkarılan Sanayi Teşvik Kanunu, 1924 yılında ihtiyaçlar doğrultusunda geliştirilmiş ancak sanayinin istenilen şekilde gelişmemesi üzerine 1927 tarihinde yeni bir sanayi kanunu çıkarılmıştır [14]. Ülkede, 1923-30 tarihleri arasında teşvik edici tedbirlerle özel girişime dayalı sanayi kurulması amaçlanmıştır. Ancak ülkenin şartları sanayileşme için yeteri kadar uygun değil, sanayide çalışan ve idare eden kesimin teknik yeterliliği azdı [14]. Özel sermayede hedeflenen duruma ulaşılamaması ve

1929-30 yılı buhranının olumsuz etkisi neticesinde devletin ekonomik faaliyete karışmasını gerekli kılmıştır. Ülkenin gelişimi ve sanayileşmesini sağlamak amacıyla 1933 tarihinden itibaren 1. ve 2. Beş Yıllık Sanayi Planları hazırlanmış, devletçi ekonomik siyaset uygulanmaya başlanmıştır. 1934 yılında uygulanmaya başlayan 1. Beş Yıllık Sanayi Planı; dokuma sanayisi (pamuk, kendir, yün), seramik sanayisi (şişe cam, porselen), selüloz sanayisi (selüloz, kâğıt, karton), kimya sanayisi (zaçyağı, klor, sudkostik, süper fosfat) ve maden sanayisini (demir, semikok kömürü, kömür türevleri, bakır, kükürt) kapsamıştır [42]. Bu planın uygulanması Sümerbank eliyle gerçekleştirilmiştir. Ayrıca İşbankası, sonradan kurulan Etibank ve Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü de bu uygulamada görev almıştır. Etibank'ın görevleri arasında yer altı kaynaklarının araştırılması, çıkarılması ve pazarlanması, maden ocakları ve enerji santrallerinin inşası faaliyetleri yer almıştır. Bu kapsamda ülkedeki birçok devlet fabrikasının kömür ihtiyacını kaşılayan Zonguldak Kömür Havzası millileştirilerek Etibank aracılığı ile havzanın ıslahı ve bu bölgede yeni kömür madenciliği ile ilgili tesislerin kurulması faaliyetleri gerçekleşmiştir [43]. Bu dönemde 1935 Filyos-Irmak, 1936 yılında Filyos-Çatalağzı, 1943 yılında Zonguldak- Kozlu demir yolu hatlarının kurulması önemli faaliyetlerdir. Yaşanan bu gelişmeler neticesinde havzadaki kömür üretiminde büyük artış yaşanmıştır. Yine bu süreçte 1935 yılında Üzülmez Kok Fabrikası'nın, 1937 yılında Karabük'te demir-çelik fabrikasının, 1939 yılında planları tamamlanan ve 1948 yılında inşa edilen Çatalağzı Elektrik Santrali'nin kurulması bu dönemde ülkedeki önemli sanayi girişimleri arasındadır. 1950 yılından sonra siyasetteki değişim neticesinde ülkede devletçiliğin önemi azalmış, özel sektör fabrikaları da öne çıkmaya başlamıştır. 1960 yılında planlı bir ekonomik ve toplumsal gelişme sağlamak amacıyla DPT (Devlet Planlama Teşkilatı) kurulmuştur.

2.3.1. Endüstri Devrimiyle Kentsel Mekândaki Değişim

Osmanlı kentlerinde 16. yüzyılda dengeli bir yerleşme organizasyonu görülürken, 17. ve 18. yüzyıllarda merkezi kontrolün azalması, mahallî özerkliğin artması sebebiyle mahallinde daha çok kapital birikimin ve artık ürünün kalması durumu yaşanmıştır. Bu sayede şehirlerin büyümesi imkânı oluşmuştur. Bu dönemde yerli üretim Batı mallarıyla yarışabilecek düzeydedir. 19. yüzyılda sanayide yaşanan çöküş, ülkenin Batı pazarlarına açılması, geleneksel ticaret yollarının ve işlevlerinin değişmesi

neticesinde mekân organizasyonunda önemli değişmeler meydana gelmiştir. 19. yüzyıl ortalarına kadar geleneksel ilişkilerle yürütülen üretim eylemlerinde bu tarihten sonra değişimler görülmüş; kentlerdeki ürünlerin iç pazar yerine dış pazara yönlenmesi ticarette önemli değişikliklere neden olmuştur. Anadolu kentleri dağıtma ve toplama fonksiyonu olan ticaret kentlerine dönüşmüştür [14]. Bu süreçte yeni liman kentleri kurulmuş ve eski liman kentleri ise hızla büyümüştür [44]. Ürünlerin pazara ulaştırılması açısından demir yolu ve limanlar kentlerin yapısını değiştirmiştir. Ulaşım bağlantıları dışında kalan kentlerde ise dışa açılma ve büyüme yaşanmamış, buralar geleneksel yapılarını korumuştur [6].

Tez kapsamında incelenen Zonguldak Kömür Havzası'nda da kentleşmede benzer bir süreç yaşanmıştır. Kömür madeninin nakliyesi amacıyla 1850'lerde dekovil-demir yolu hatları kurulmuş, özellikle 1880'li yıllarda havzaya yabancı sermayeli işletmelerin gelmesiyle birlikte burada demir yolu yapımı artmıştır. Havzadan çıkarılan kömürün pazarlara gönderilmesini kolaylaştırmak amacıyla 1896 yılında Zonguldak'ta liman inşa edilmiş; kömür limana dekovil hatlarıyla getirilmiştir. Yaşanan bu gelişmeler bir yandan da havzadaki kömür üretimini arttırmıştır. Liman ve kömür madenlerinin ekonomik canlılık getirmesi sayesinde Zonguldak kenti önem kazanmış, hızla gelişmeye başlamıştır.

Osmanlı Dönemi kentlerinde ulaşımın gelişmesiyle birlikte yakın çevreyle bağlantı imkânı oluşmuş ve fabrikalar buralarda kurulmuştur. 16. yüzyıl kentlerinde üretim merkez etrafında iken yeni biçimlenmede üretimin kent dışında oluşturulması eğilimi ortaya çıkmıştır ancak çoğu üretim merkezde yer almaktadır. İş bölgelerindeki kötü yaşam yerleri gecekondulaşmanın işaretleri olmuştur. Ayrıca Osmanlının ekonomik açıdan dünya ile ilişki kurması neticesinde kentlerde yapısal değişimler olmuştur. Kentlere gelen Batılı tüccar vb. kişiler kendi yaşam tarzlarını beraberinde getirmiş, buralarda Batı özentili yeni bir sınıf doğmuştur [14]. Oluşan bu sınıf farkı mekâna da yansımış; bazı bölgelerin altyapı ve sosyal hizmetleri artarken, bazı bölgelerde yaşam kalitesi düşmüştür [6]. Osmanlı, 19. yüzyıldaki Batılılaşma hareketleri neticesinde tasarım ilkeleri, malzeme ve teknik alanlarında etkilenmiştir. Batı'daki değişimin kaynağı ekonomik ve teknolojik etkenlerdir. Ancak Osmanlıda kurumların ve sanayi yapılarının özü yerine biçiminin ithal edilmesi uygulaması görülmektedir. Kentlerin

dönüşümünde ticaret önemli rol oynamış, sanayi kentinin peyzajı değişmiştir. Avrupa'da modern kent planlamasının temelinde sanayi kentlerinin sorunlarına çözüm bulma kaygısı yatmaktadır. Bu amaçla, 19. yüzyılın ikinci yarısında kent planlaması kuralları getirilmiştir. Osmanlıda ise ilk imar düzenlemeleri, Avrupa'dakilerle aynı tarihlerde olmasına rağmen farklı nedenlerle ortaya çıkmış; bunda ekonomik ve sosyal nedenler etkili olmuştur [14]. Ülkede kentlerdeki değişimlerin somut okumasını Zonguldak'ın kentleşme süreci üzerinden de yapabiliriz.

Zonguldak Kömür Havzası'nda kentleşmenin ilk nüveleri kömür madeninin çıkarıldığı Zonguldak, Kozlu ve Kilimli'de oluşmuştur. İşçiler maden ocaklarına ve yükleme oluklarına yakın bir mahali seçip burada öbekleşmişlerdir. Bu kümelenmeler demir yolu kenarında olmuştur [45]. Daimî işçiler üstlerini tahta ve tenekelerle kapattıkları kulübelerde, münavebeli köylü işçiler ise genellikle işverenin sağladığı barakalarda kalmışlardır. Bu dönemde işçilerin barınma koşuları çok sağlıksız ve niteliksizdir. Bu yerleşimlerin olduğu yerlerde ise fırın, kahvehane gibi mekânlar ortaya çıkmıştır. Zonguldak'ta, limanın yapılmasıyla birlikte kentleşme hareketleri hızlanmıştır. Liman yapılmadan önce kent merkezi "*Zonguldak Mahallesi'nde sağ tarafında sahipsiz arazi, sol tarafı kömür harmanı, arka tarafı sahipsiz arazi, cephe ciheti kömür harmanı ile sınırlı sarfı mülk barut mağazası…"* şeklinde tanımlanmaktadır. Limanın açılmasıyla birlikte Zonguldak, kömür havzasının nakliyat ve idare merkezi konumuna gelmiş, buna parallel olarak burada kamu, idari, acenta, banka şubeleri vb. binaların yapılması sonucu hızla gelişmiş ve büyümüştür [46]. Bu dönemde havzaya yabancı sermayeli işletmelerin girmesi sonucunda kömür üretimi yapılan kentlerde yer üstü ve yer altı üretim tesisleriyle birlikte barınma ve sosyal donatı mekânları da artış göstermiştir. Ayrıca bu yabancı sermayeli çalışanların kendi kültürleri mekânlara da yansımış; Zonguldak Cumhuriyet öncesi dönemde sosyal ve kültürel yaşam anlamında ülkenin en erken gelişmiş kentlerinden biri olmuştur. Kente liman inşası için gelen Fransızların kurduğu ve zamanla mekânsal anlamda gelişen Fener Mahallesi, sahip olduğu nitelikli mekânları ve yeşil dokusu ile ülkede dönemin örnek planlı yerleşimlerinden biridir. Ancak bu dönemde havzada oluşan burjuvaya ait mekânların kullanımında maden işçilerinin dışlandığı ve işçilerin barınma koşullarının yeteriz olduğu görülmektedir. Kömür endüstrisine ait mekânlar arttıkça Zonguldak kent merkezi ve yakın çevresinin peyzajı değişmiş, buralar sanayi kenti kimliğine

sahip olmuştur. Zamanla işçi nüfusunun artması sonucunda havzada her geçen gün gecekondulaşma ve niteliksiz yapılaşma da artmıştır. Kömürün bulunmasıyla başlayan kentleşme süreci sonucunda Zonguldak, 1924 yılında Cumhuriyet Dönemi'nin il statüsü kazanan ilk kenti olmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti geri kalmış tarım, savaştan çıkmış kötü ekonomi, harabe hâlindeki yapılaşmış çevre ve verimsiz işleyen endüstri üzerine kurulmuştur. Cumhuriyet Dönemi'nin modernleşme programında ekonomik ve endüstriyel açılımlar da önemle ele alınmış, Anadolu'nun çeşitli yerlerinde büyük endüstri tesisleri kurulmuştur. 1927 yılında kabul edilen Teşvik-i Sanayi Kanunu ile birlikte endüstrinin teşvik edilmesi, yerli endüstrinin yaygınlaştırılması ve korunması, özel girişimlere destek verilmesi, teknik eleman gereksinimine yönelik eğitimin geliştirilmesi amaçlanmıştır [6].

Cumhuriyet'in ilk dönemlerinde fabrika yapıları işçi konutları ve diğer sosyal mekânlarla birlikte bütüncül olarak oluşturulmuştur. Ancak planlı kalkınma dönemi bitişinden sonra bu yaklaşım tekrar görülememiştir. Zonguldak ve Karabük kentlerindeki işçi yerleşkeleri bütüncül yerleşim planlamalarına örnek niteliğindedir.

Zonguldak'ın Üzülmez ve Kozlu ilçelerinde 1934-1936 yıllarında Mimar Seyfi Arkan tarafından işçi mahalleleri tasarlanmıştır. Üretim tesislerine yakın konumlanan bu yerleşkelerde, işçi ve çalışanlar için farklı tipolojilerde nitelikli barınma birimleriyle birlikte okul, sinema, spor tesisleri, yeşil alan vb. sosyal donatı mekânları da yapılmıştır. Bu sayede modern toplumun ve örnek şehircilik anlayışının oluşturulması hedeflenmiştir. Lojman ve diğer tesisler Kandilli, Karadon, Gelik ve Kilimli kömür üretim bölgelerinde de inşa edilerek, buralarda yeni kentlerin kurulması sağlanmıştır. Termik santralin yapılmasıyla birlikte Çatalağzı kenti doğmuştur [45]. Ereğli'de 1965 yılında demir-çelik fabrikasının kurulması neticesinde kent sahil kasabasından ağır sanayi kentine dönüşmüştür. Bu dönemde kente yaşanan yoğun göç konut sıkıntısını da beraberinde getirmiştir. Fabrika çalışanları için kurulan, içerisinde konut, sosyal donatıları ve yeşil dokuyu barındıran yerleşke dönemin çalışma-barınma birlikteliği anlayışına sahiptir. Yine Çaycuma'da kâğıt ve Filyos'ta ateş tuğlası endüstrileri bu kentlerde ekonominin gelişmesini ve sosyal yaşama ait mekânların artmasını sağlamış;

bu kentlerde üretimle biçimlenmiş işçi yerleşkeleri ülkede dönemin bütüncül planlama anlayışına örnek olmuşlardır. Zonguldak'taki üretim ve yerleşim yerleri birbirlerine kara, demir veya deniz yolu ile bağlıdır. 1970'lerin sonuna kadar artarak devam eden işçi göçü sonucunda Zonguldak'ta gecekondulaşma yaşanmıştır.

Cumhuriyet Dönemi'nde kurulan demir yolu hatları ülkede yeni endüstri tesislerinin dolayısıyla yeni yerleşmelerin oluşmasını sağlamıştır. Filyos'tan gelen demir yolu hattının 1932 yılında Karabük'e ulaşmasıyla burada istasyon yapılmış, köy altı mahalle olan Karabük bu sayede önem kazanmaya başlamıştır. Demir-çelik endüstrisinde ihtiyaç duyulan kömürün getirilebilmesi için Karabük'ün Zonguldak Kömür Havzası'na demir yolu bağlantısının olması kurulacak fabrikanın yeri olarak buranın seçilmesinde önemli etken olmuştur. 1937 yılında temeli atılan Karabük Demir Çelik Fabrikası sayesinde şehir hızla sanayi kentine dönüşmüştür. Fabrika çalışanlarının barınması amacıyla fabrikaya 2 km mesafede Fransız Şehir Plancı ve Mimar Henry Prost tarafından 1938-1939 yıllarında tasarlanan Yenişehir Yerleşkesi aşama aşama hayata geçirilmiştir. Burada, konutların yanı sıra modern bir yerleşmede olması gereken pek çok sosyal hizmet tesisi (hastane, okul, halkevi, sinema, kulüpler, misafirhane, otel, cami, spor alanı, parklar, havuzlu bahçe vb.) daha ilk yıllarda inşa edilmiştir [47, 48]. Yaşanan yoğun işçi göçü kentte yeni plansız yerleşim alanlarını da ortaya çıkarmıştır. Çeşitli dönemlerde imar planları hazırlanmış olmasına karşın bu planların yeterince uygulanamaması neticesinde gecekondulaşma sorunu yaşanmıştır. Kentte artan konut ihtiyacının karşılanması ve gecekondulaşmanın önlenmesi amacıyla 1969 yılında, yapıldığı dönemde Türkiye'de ve dünyada ilk, aynı zamanda en büyük işçi yapı kooperatifi olan 5000 Evler yapılmıştır. Buranın yapılışında demir-çelik fabrikası önemli rol üstlenmiştir [49]. Endüstrileşmeyle birlikte yaşanan gelişmeler neticesinde Karabük; 1941 yılında Safranbolu'ya bağlı nahiye merkezi, 1953 yılında Zonguldak'a bağlı ilçe, 1995 yılında ise il olmuştur.

2.4. ENDÜSTRİ MİRASININ ORTAYA ÇIKIŞI VE KORUNMASIYLA İLGİLİ ÇALIŞMALAR

Yeni üretim/tüketim sisteminde yaşanan ekonomik, siyasi, teknolojik ve sosyolojik gelişmelerle birlikte mevcut sanayi yapıları 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ya

mekânsal ya konumsal olarak ya da işlevsel eskime nedeniyle yetersiz kalmaya başlamış ve çok sayıda sanayi yapı/yerleşkesi işlevini yitirmiştir [50]. "Endüstriyel miras kavramı, tüm kültürel miraslarda olduğu gibi endüstri uygarlığına ait değerler yok olma tehdidi altında iken doğmuştur" [14].

1950'lerde ortaya çıkan ve endüstri mirasını inceleyen endüstri arkeolojisi disiplininin mimarlık tarihi, teknoloji tarihi, koruma ve arkeoloji boyutları vardır [50]. Bu disiplin ilk olarak endüstri devriminin ortaya çıktığı İngiltere'de, daha sonrasında ise Almanya, Fransa ve ABD gibi ülkelerde gelişim göstermiştir [6].

Endüstri arkeolojisi yeni bir disiplindir ancak endüstri yapılarının korunması çalışmaları 150 yıl öncesine dayanmaktadır. Örneğin 19. yüzyıl sonlarında İngiltere'de kömür işletmeleri belgelenmiştir. Endüstrileşmenin teknolojik yönleri endüstri arkeolojisi kavramından önce araştırılmaya başlanmıştır. Bu arkeoloji ile ilgili ilk yayınlar 1955 yılında Rix'in "Industrial Archeology" isimli makalesi ve 1963 yılında Hudson'un "Endüstri Arkeolojisine Giriş" isimli kitaptır [1].

Endüstri arkeolojisinin tanımı, yöntemi ve kapsadığı dönemleri tartışılmaktadır. Bazı araştırmalarda Prehistorik dönemden Çağdaş döneme kadarki süreç ele alınırken, bazılarında ise endüstri dönemi ürünleri üzerinde durulmaktadır. UNESCO'nun bu konuda süreç sınırlamasının olmadığı, Neolitik döneme ait çakmaktaşı ocağı, Roma su kemeri ve 18.- 19. yüzyıla ait fabrikanın miras listesinde aynı kategoride olduğu görülmektedir [1]. Bu arkeoloji, sadece endüstri dönemindekileri değil, daha önceki süreçlerdeki üretim, imalat ve donanımı da kapsayan geniş alana sahiptir [14].

Endüstri arkeolojisi kapsamında "madencilik, yel değirmenleri, su çarkları ve buhar makineleri gibi enerji kaynakları; tekstil, çömlekçilik, cam, yiyecek, içecek yapımı gibi üretim endüstrileri; yol, köprü, kanal ve demir yolu gibi ulaşım araçları; taş ocağı, tuğla atölyesi, bıçkı fabrikası gibi yapı malzemesi üreten yerler; üretim ve sosyal tarihin bir parçası olan endüstri işçileri, yöneticiler ve fabrika sahipleri için yapılan konutlar; gaz, su ve iletişim gibi kamu hizmeti için oluşturulan sistemler"in incelendiği görülmektedir [1].

Endüstriyel miras, endüstri uygarlığının tüm çalışmalarını ve hayatını kapsar. Endüstrinin ilerlemesiyle o döneme ait geriye kalan kalıntılar endüstri mirasına ait malzemelerdir. "Tek başlarına yapılar, endüstri uygarlığının kültürel ve sosyal boyutunu anlamakta yetersizdir. Endüstriyel kültürün algılanabilmesi için bütüncül bakış açısına ihtiyaç vardır" [14]. Bu nedenle endüstri mirasının korunması ile ilgili çalışmalarda bu değerler sosyal çevreleri ile birlikte ele alınmaktadır. Ayrıca endüstri arkeolojisi; koruma, mimarlık tarihi, tasarım, kent, bölge ve peyzaj planlama, sosyoloji ve teknoloji tarihi, makine, inşaat ve elektrik mühendisi, ekonomi gibi birçok meslek grubunu ilgilendirmekte ve disiplinler arası çalışma gerektirmektedir [50].

2.4.1. Endüstri Mirasıyla İlgili Kurumlar ve Çalışmaları

Endüstri arkeolojisi yeni bir alandır ancak Avrupa'da konuyla ilgili ilk çalışmalar 18. yüzyıla dayanmaktadır. 1794 yılında Fransa'da ilk teknik müze kurulmuştur. I. ve II. dünya savaşlarında endüstri mirasının zarar görmesi neticesinde bu yapıları korumak için hızlı bir şekilde müzeler kurulmaya başlanmıştır [51]. 1950'lerde başlayan çalışmalar hızla tüm Avrupa'ya yayılmıştır.

İngiltere'de 1950'li yıllarda kent yenilemeleri sırasında endüstri mirası anıtlarının korunması ve kayda alınması çalışmaları başlamıştır. Bu mirasın korunmasında, değerlerin yok olması durumuna kamuoyunun gösterdiği tepki önemli rol oynamıştır. İngiltere'de Londra-Birmingham demir yolu istasyonunun girişindeki kemerin yıkılmasına kamusal tepki oluşmuş, bunun üzerine 1963 yılında "Endüstriyel Alanları İnceleme Kurulu" kurulmuştur [14].

Fransa'da endüstri tarihi ile ilgili araştırmaların geçmişi eski olmasına karşın endüstriyel alanlara ilgi 1970'lerde başlamıştır. Ülkede kültür mirasını kayda alan "Genel Envanter" kuruluşu, 1983 yılından itibaren endüstri bölgelerini de kayıt altına almaya başlamış ve kendi bünyesinde "Endüstri Mirası Odası" isimli grubu kurmuştur. 1986 yılında Hollanda ve Fransa'da ulusal endüstriyel bilgi toplama merkezi oluşturulmuştur. Belçika'da endüstriyel bina türleri incelenmiş olmakla birlikte daha çok su ve yel değirmenleri gündeme gelmiştir. İskandinav ülkelerinde de endüstriyel mirasın önemi giderek artmış, bunların kayda alınması ile ilgili devlet kurumları

kurulmuştur. Birçok Doğu Avrupa ülkesi de endüstriyel mirasın değerini fark eder hâle gelmiştir [14].

Amanya, Fransa ve İngiltere gibi ülkelerde endüstri mirasına ilişkin ayrıntılı katalog ve sayısal ortamlarla bağlantılı envanter çalışmaları yapılmışken Türkiye'de bu girişimler yeterli düzeyde değildir. Ülkemizde endüstri mirasıyla ilgili gerçekleştirilen ulusal/uluslararası ölçeklerdeki sempozyum, kongre, sergi vb. etkinlikler, koruma ve yeniden işlevlendirme uygulamaları, bilimsel makale ve tez çalışmaları bu değerlerin korunmasına yönelik farkındalık yaratılması bağlamında önemli girişimlerdir.

Endüstri mirası değerlerinin geleceğe aktarılabilmesi için 1970'lerde ulusal ve uluslararası örgütler konuya dikkat çekilmesi ve bilinç kazandırılması konusunda çalışmalara başlamıştır. Bu kurumların yürüttüğü çalışmalar ve tavsiye kararları aşağıda belirtilmektedir.

2.4.1.1. Avrupa Konseyi Çalışmaları

Avrupa Konseyi endüstri mirasının korunması ve bu konuya ilginin artırılması amacıyla 1981 yılında girişimler başlatmış, bu kapsamda Avrupa'nın kuzey ve güney ülkelerinde endüstri mirasının durumu araştırılmıştır [1]. Araştırmada; endüstri mirasıyla ilgili yasaların olup olmadığı, koruma kapsamına alınan veya korunmaya değer endüstri yapılarının sayısı, 1975 yılından sonra açılmış endüstri müzeleri ve yeniden işlevlendirilen endüstri yapılarnın bilgileri, işçi konutlarının durumu tespit edilmiş ve bununla ilgili rapor hazırlanmıştır [51].

Avrupa Konseyi tarafından 1990 tarihinde yayımlanan "Avrupa'daki Endüstriyel, Teknik ve İnşaat Mühendisliği Mirasının Korunması Hakkındaki Tavsiye Kararları" aşağıda belirtilmektedir. Kararların yer aldığı raporla ilgili detaylar ve alt başlıklar tezin Ek A kısmında yer almaktadır.

- Teknik, endüstriyel ve mühendislik mirasının tanımlanması, incelenmesi ve bilimsel olarak değerlendirilmesini sağlayan önlemlerin alınması ve bunların yürürlüğe konulması sağlanmalıdır.

- İlgili yasal koruma önlemleri ile bu miras kendine özgü doğasına bağlı kalınarak korunmalıdır.
- Halkı konuyla ilgili harekete geçiren kampanyalar yoluyla, turizmin gelişimi üzerinde önemle durularak, teknik, endüstriyel ve mühendislik mirasına yönelik kamu bilgisi ve ilgisi artırılmalıdır.
- Bir bütün olarak Avrupa'nın ortak tarihi mirasının bir parçası olan sanayi komplekslerini korumak için çabaların birleştirilmesi olasılıkları araştırılmalıdır [52].

Avrupa Konseyi tarafından Lyon'da (Fransa) "Endüstriyel miras için hangi politikalar?", Madrid'de (İspanya) "Mühendislik ve kamu çalışmaları: Mirasın yeni bir boyutu", Bochum'da (Almanya) "Kültürel miras olarak maden anıtları" ve Durham'da (İngiltere) "Endüstriyel mirası belgelemek " isimli söyleşi serileri düzenlenmiştir. Bu söyleşilerde endüstri sonrası toplumda bu mirasın rolü vurgulanmış ve bunların kendine özgü doğasına ait koruma politikalarının yürütülmesi gereksinimi konuları üzerinde durulmuştur. Korumacılık uygulamalarında sadece binaları, teknik anıtları, sitleri veya nesneleri değil aynı zamanda fiziksel çevreyi, bilgi bütününü, teknikleri ve yaşam biçimlerini de dikkate almak gerektiği belirtilmiştir [52].

Avrupa Konseyi adına hareket eden komite tarafından 8 Mart 2013 tarihinde "Avrupa'da Endüstriyel Miras" adlı rapor yayımlanmıştır. Bu raporda, Avrupa Endüstriyel Miras Yılı 2015'in desteklendiğine değinişlmiş; Avrupa mirasının gelecek nesillere aktarılması, Avrupa Endüstri Mirası Güzergâhı'na (ERIH) katılınması, ulusal ve bölgesel düzeyde emdüstri mirası envanter bilgilerinin güncellenmesi, endüstriyel binaların yeni kullanımlara dönüştürülürken toplumsal bağlamların da korunmasına ilişkin önlemlerin alınması gerekliliği konularında tavsiyeler yer almaktadır [53].

2.4.1.2. TICCIH (Uluslararası Endüstri Mirasını Koruma Komitesi)

Endüstri yapılarının korunmasıyla ilgili uluslararası düzeyde ilk kez 1973 yılında İngiltere'de Birinci Uluslararası Endüstri Anıtlarını Koruma Konferansı (FICCIM) düzenlenmiştir. Bu konferansa 8 ülkeden müzelerden, üniversitelerden, devlet kurumlarından ilgili ve yetkililer katılmış; konu uluslararası platformda tartışmaya

açılmıştır. Bu toplantının ikincisi 1975 yılında İkinci Uluslararası Endüstri Anıtlarını Koruma Konferansı (SICCIM) adıyla Almanya'nın Bochum kentinde yapılmıştır. Bu konuda 3. toplantı 1978 yılında İsveç'in Stocklom kentinde gerçekleştirilmiştir. Burada konferansın adı Üçüncü Uluslararası Endüstri Mirası Koruma Konferansı olarak değiştirilmiş ve TICCIH (Uluslararası Endüstri Mirasını Koruma Komitesi) kurulmuştur [54].

TICCIH, enüdüstriyel mirasın korunması, araştırılması, belgelenmesi, yorumlanması ve konuyla ilgili eğitimin ilerletilmesinde uluslararası iş birliğinin sağlanmasını hedeflemektedir. Komite, 2000 yılından itibaren ICOMOS'a Dünya Miras Listesi'ne girecek endüstri alanlarıyla ilgili danışmanlık yapmaktadır. TICCIH, düzenli olarak uluslararası toplantılar düzenlemekte, dergi ve kitaplar yayınlamaktadır. 2022 yılındaki verilere göre TICCIH'a 46 ülke üyedir. Bu ülkelerdeki endüstri anıtları, bunların sorunları ve gelişmeler takip edilmektedir [55].

Komite son olarak 2003 yılında endüstri mirasıyla ilgili Nizhny Tagil Tüzüğü'nü yayımlamıştır. Bu tüzüğe göre; "Endüstri mirası endüstri kültürünün tarihsel, teknolojik, sosyal, mimari veya bilimsel değere sahip kalıntılarından oluşur. Bu kalıntılar şunları içerir: Binalar ve makineler, atölyeler, imalathaneler ve fabrikalar, madenler ile işletme ve arıtma sahaları, ambarlar ve depolar, enerji üretilen, iletilen ve kullanılan yerler, ulaştırma ve tüm altyapısı, ayrıca sanayiyle ilgili barınma, ibadet etme ve öğretim gibi sosyal faaliyetler için kullanılan yerler." [55]. Ayrıca bunlar belirli bir dönemdeki yaşantıyı aktardıkları için sosyal değer de taşımaktadırlar.

ICOMOS tarafından 1982 yılından itibaren kutlanan "Uluslararası Anıtlar ve Sitler Günü"nün teması 2006 yılında ICOMOS-TICCIH iş birliği ile "üretim mirası" olarak belirlenmiştir [56]. 2011 yılında ICOMOS ve TICCIH arasında Dublin İlkeleri olarak bilinen "Endüstriyel Miras Alanları, Yapılar, Alanlar ve Peyzajların Korunması" ilkelerinde "Endüstri mirası; sitler, yapılar, kompleksler, alanlar ve peyzajların yanı sıra, onlarla ilgili makineler, eski veya devam eden sanayi süreçleri, ham madelerin çıkarılması, ürüne dönüştürülmesi ve ilgili enerji ve taşıma altyapıları hakkında veri sağlayan nesneler veya belgelerden oluşmaktadır." maddesi yer almaktadır [57].

2012 yılında düzenlenen TICCIH genel kurulunda "Asya Endüstriyel Mirası için Taipei Deklarasyonu" kabul edilmiştir. Bu deklarasyonda; Asya'daki endüstriyel mirasın korunmasının teşvik edilmesi, bu mirasın kültürel peyzajın parçası olduğu, korunmasını sağlamak için yeni işlevlere uyarlanmasında mirasın temel değerlerinden ödün verilmemesi gerektiği, koruma çalışmalarında yerel halkın katılımını sağlanması, Asya'da endüstri mirası ağının kurulması gibi konular üzerinde durulmuştur [58]. 2014 yılında ise TICCIH ve ICOMOS arasında endüstriyel mirasın korunması hakkında iş birliğini içeren mutabakat imzalanmıştır.

2.4.1.3. ERIH (Avrupa Endüstri Mirası Rotası)

Avrupa'daki endüstri mirası yapı ve kalıntılarının arasında gezi rotaları oluşturularak bu değerlerin tanıtılması, sergilenmesi, korunması ve bu konuda kamuoyu bilincinin yaratılması amacıyla 1999 yılında ERIH kurulmuştur. Almanya'da Ruhr bölgesi için tasarlanan rota ERIH'ın ortaya çıkmasını sağlamıştır. Burada güzergâh ile endüstri kültürünün ve bu kültürün ürettiği kentlerin okunması hedeflenmiştir. 2001 yılında üye ülkeleri kapsayan proje ile endüstri mirası güzergâhı ve durak noktaları oluşturulmuştur. ERIH, uluslararası rota temalarını madencilik, demir ve çelik, tekstil, imalat ve el üretimi, ulaşım ve iletişim, su olarak belirlemiştir. Bu rotaya yapılar dahil edilirken yapıların nitelikleriyle beraber turistik altyapı sistemi de önemli tutulmaktadır [59].

ERIH'ın seçim ölçütleri; tarihi değeri, çekicilik değeri, sembolik değeri, özgünlük değeri, turistik altyapı, alanın kalitesi, yeni perspektifler sunma olanağı, toplu ve özel ulaşım bağlantıların varlığıdır [1]. ERIH sınırları sürekli genişletilmekte ve yeni endüstri noktaları rotaya eklenmektedir.

2.4.1.4. DOCOMOMO (Modern Hareketin Binalarının, Sitlerinin ve Çevrelerinin Belgelenmesi ve Korunması)

DOCOMOMO; 20. yüzyılda öne çıkan Modernizm'e kamunun dikkatini çekmek, modern mimarlık, tasarım ve şehir plancılığı ürünlerini belgelemek ve korumak amacıyla 1990 yılında kurulmuş uluslararası bir girişimdir. 2002 yılında

DOCOMOMO_Türkiye çalışma grubu bu girişimin içinde yer almaya başlamıştır [60].

DOCOMOMO; tarihçileri, mimarları, yerleşim plancılarını, peyzaj mimarlarını, korumacıları, öğretmenleri, öğrencileri ve kamu görevlilerini bir araya getirebilmesinden kaynaklanan çoğulcu, disiplinler arası çalışan bir kuruluştur. Amaçları ise;

- Modern hareketin mimarisinin önemine ilişkin otoritelerin, profesyonellerin, eğitimcilerin dikkatlerini çekmek,
- Modern hareketin çalışmalarının belirlenmesi ve incelenmesinin desteklenmesi,
- Modern hareketin binalarının ve alanlarının korunması ve yeniden kullanılmasının desteklenmesi,
- Korumanın ve adapte olabilen yeniden kullanımların yöntemlerinin ve uygun tekniklerinin gelişimini teşvik etmek ve yaymak,
- Korumanın ve yeniden kullanımların belgelenmesi için kaynak oluşturmak,
- Modern hareketin geçmiş deneyimlerine dayanarak sürdürülebilir bir yapı ortamının geleceğine dair yeni fikirler keşfetmek ve geliştirmektir [60].

DOCOMOMO'nun çalışma alanı endüstri mirası alanı ile kesişebilmektedir. Bu kapsamda kurum modern dönem endüstri yapılarıyla ilgili de çalışmaktadır. Buna örnek olarak Ruhr Bölgesindeki Zeche Zollverein yapısı verilebilir. Bu tesis UNESCO Dünya Miras Listesi'ne alınmıştır [61].

2014 yılında DOCOMOMO; ülkelerin ve bölgelerin endüstriyel ve teknik mirasının araştırılması ve korunması için sınır ötesi birliği ve bilgi alışverişi gerekliliğini vurgulamış, bu kapsamda "2015 Avrupa Endüstriyel ve Teknik Miras Yılı" kampanyasının desteklenmesi; kurumların, derneklerin, halkın, kamu otoritelerinin teşvik edilerek bir araya getirilmesi konusunda tavsiyelerde bulunmuştur [60].

DOCOMOMO_Türkiye çalışma grubu 2004 yılından itibaren her yıl farklı illerdeki modern miras değerleri ile ilgili "Türkiye Mimarlığında Modernizmin Yerel Açılımları" başlıklı poster sunuşları ve çeşitli dönemlerde panel, çalıştay, konferans

ve seminer etkinlikleri düzenlemektedir. Bu kapsamda tezde çalışılan Zonguldak'la ilgili 2018 yılında "Türkiye Mimarlığında Modernizmin Yerel Açılımları XIV/Zonguldak" poster sunuşları etkinliği ve "Endüstri Mirası Kenti Zonguldak Kömür Madenciliği ve Taşımacılığı" başlıklı panel yapılmıştır.

2.4.1.5. UNESCO (Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu)

UNESCO, kültür mirası kapsamına 1978 yılından itibaren endüstri mirası yapılarını da dahil etmiştir. Bu kapsamda Dünya Miras Listesi'ne Ironbridge Gorge Köprüsü, Bolivya'da kalay madenleri, Polonya'da tuz madeni gibi endüstri yapıları alınmıştır [61]. UNESCO'nun bu listesindeki 911 anıt-sit ve yerleşimin 37 tanesi endüstri mirasıdır. Listede endüstri mirası ile ilgili "Endüstri arkeolojisi mirası sadece fabrika ve imalathanelerden oluşmamakta, aynı zamanda kanallar, demir yolları, köprüler, ulaşım araçları, güç kaynakları ve işletme yerleşkeleri gibi yeni teknolojilerle üretilen sosyal ve teknoloji zaferlerini de kapsamaktadır." denilmektedir [50].

2.4.1.6. ICOMOS (Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi)

Uluslararası bir organizasyon olan ICOMOS 1965 yılında kurulmuştur. ICOMOS'un temel amacı; "Tarihi anıtlar ve sitlerin korunması ve değerlendirilmesine yönelik ilkeler, teknikler, siyasetler geliştirmek; ilgili her türlü araştırmayı desteklemek ve yönlendirmektir." Dünya Mirası Listesi'ne alınacak yeni kültür varlıklarının seçiminde ve bu listede bulunan varlıkların korunmuşluk durumunun saptanmasında UNESCO'ya danışmanlık yapan ICOMOS'un 110'dan fazla ülkede kurulmuş ulusal komitesi vardır [62].

ICOMOS tarafından her yıl üye ülkelerdeki yapıların risk durumları analiz edilmektedir. 2001-2002 yılında konsey, risk altındaki yapılara ilişkin rapor hazırlamış, buna göre en fazla tehlike altında olan grubun endüstri ve 20. yüzyıl yapıları olduğu belirlenmiştir. 2001 yılında ICOMOS tarafından 20. yüzyıl mirasının korunmasına yönelik strateji geliştirilmesi amacıyla "Montreal Planı" hazırlanmıştır. 2002 yılında ise İstanbul'da endüstri mirasıyla ilgili uluslararası toplantı düzenlenmiştir. Toplantıdan çıkan sonuca göre; "20. yüzyılın mimari mirasının önemi,

korunmasının gerekliliği, sürdürülebilirliğinin ekonomik oluşu, müdahale sınırlarının iyi belirlenmesi, UNESCO Dünya Mirası Listesi'ne bu döneme ait daha çok yapının alınması ve uluslararası iş birliği-bilgi-deneyim paylaşımının önemi" vurgulanmıştır [62, 63].

2011 yılında ICOMOS ve TICCIH ortaklığı ile kabul edilen "Dublin İlkeleri" metninde endüstri mirası yapılarının, sitlerinin, alanlarının ve peyzajlarının belgelenmesi ve değerlerinin anlaşılması; etkili korunmasını ve konservasyonunu sağlamak, korumak ve sürekli bakımlarını yapmak; halkın bilincini yükseltmek, eğitim ve araştırmayı desteklemek amacıyla endüstri mirasının kültürel miras boyutunun ve değerlerinin anlatımı başlıkları altında tavsiyeler yer almaktadır [57].

2.4.1.7. E-FAITH (Avrupa Endüstri ve Teknik Mirası Dernekleri Federasyonu)

E-FAITH, endüstriyel mirasın araştırılması, çalışılması, kaydedilmesi, korunması ve yorumlanması amacıyla gönüllü kişiler, kurumlar, profesyoneller, dernekler arasında iş birliği sağlayarak konuyla ilgili fikirlerin, deneyimlerin ve bilgilerin yayılmasına yönelik çalışmalar yürüten bir kurumdur [64].

2.4.1.8. SIA (Endüstriyel Arkeoloji Derneği)

Uluslararası ve disiplinler arası bir organizasyon olan SIA 1971 yılında kurulmuştur. Endüstri, mühendislik ve teknoloji arkeolojisine ortak ilgiyi paylaşan farklı disiplenlerdeki kişileri bir araya getiren SIA; tarihsel olarak önemli endüstri sitlerinin, yapıların, eserlerin, endüstriyel süreçlerin, köprülerin, demir yollarının, kanalların, bunlara ait peyzajların ve toplulukların araştırılması, korunmalarının teşvik edilmesi ve bu konularda farkındalık yaratılmasını hedeflemektedir [65]. Dernek 1972 yılından itibaren her yıl çeşitli sayılarda konuyla ilgili bülten yayımlamaktadır.

Endüstri mirası ile ilgili faaliyetlerde bulunan diğer uluslararası komiteler ise ICOHTEC, SHOT ve NEKTAR'dır. Bu kuruluşlar tarafından her yıl toplantılar düzenlenmekte ve süreli yayınlar yapılmaktadır. Yukarıda bahsedilen kurumsal çalışmaların dışında çoğu Avrupa ülkesinde ve Amerika'da endüstri arkeolojisi

konusuyla ilgili olarak kitaplar ve dergiler yayınlanmaktadır. Ayrıca endüstri mirası değerlerinin araştırılması, korunması, değerlendirilmesi ve bu konuda farkındalık sağlanmasına yönelik üniversitelerde enstitü ve kürsülerin kurulmuş; makale, teknik gezi, mimari yarışma, konferans, seminer, çalıştay, sergi, tez vb. çalışmalar yapılmaktadır. Özgün işlevini kaybetmiş durumdaki bu miras değerlerinin farklı fonksiyonlarda yeniden işlevlendirilerek hem korunmalarını hem de günümüz koşullarına adapte edilerek kamunun kullanımına açılmasını sağlayan birçok uygulama çalışmaları da vardır. Bu uygulama örneklerinden konu bağlamında seçilen projeler bir sonraki bölümde detaylı olarak irdelenmektedir.

BÖLÜM 3

ENDÜSTRİ MİRASI İLE İLGİLİ ÖRNEK KORUMA VE YENİDEN İŞLEVLENDİRME UYGULAMALARI

Endüstri mirasının korunmasına yönelik çeşitli yöntemler bulunmaktadır. Bunlar; herhangi bir müdehale olmadan veya en az müdehale ile yeni işlev vermeden olduğu gibi korumak, çok az bir değişim ile eski işlevine yakın bir işlevle korumak, müze işlevi vererek korumak, yeni işlevlerle yeniden kullanmaktır. Ancak bu mirasın sahip olduğu değerlere zarar vermeyen uygun işlev ve uygulama yöntemlerinin seçimi önemlidir. Bunun yanında sosyal ve fiziksel çevrenin bir parçası olan bu değerlerin yeniden işlevlendirilmesinde çevresel bağlamların da incelenmesi ve dikkate alınması gerekmektedir.

Tez çalışması kapsamında incelenen Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki kullanım dışı kalmış endüstri mirası değerlerinin uygun yöntem ve fonksiyonlarla yeniden işlevlendirilerek hem bu değerlerin korunmalarının sağlanacağı hem de bölgenin/kentlerin mevcut mekânsal, sosyokültürel ve ekonomik sorunlarına çözüm bulunacağı düşünülmektedir. Bölgede bu değerlerin bazıları ile ilgili genellikle tekil yapı ölçeğinde çeşitli yeniden işlevlendirme çalışmaları yapılmıştır/yapılmaktadır. Ancak burada bölge, kent, tesis, yapı, teçhizat gibi farklı ölçek ve türde endüstriyel miras bulunmaktadır. Diğer bir önemli konu ise bu değerlerin işlevini yitirdikten sonra yaşanan süreçlerdir. Yıkılmamış olan bazı yapıların uzun yıllar atıl kaldığı ve zamanla bakımsızlık, fiziksel çevre ve insan kaynaklı zarar görme vb. durumlara maruz kaldığı tespit edilmiştir. Bunların bir kısmının Mimarlar Odası, konuya duyarlı sivil toplum örgütleri ve kişilerin girişimleri ile uzun yıllar süren mücadeleler sayesinde tescillenerek koruma altına alındığı görülmektedir. Kentlerdeki bazı otoriteler ise kullanılmayan endüstri mirası değerlerinin yeniden işlevlendirilmesi ile ilgili zaman zaman uygun olmayan önerilerinde bulunmuş ve rant odaklı fikirler ortaya atmışlardır. Bu kapsamda bölgedeki, endüsti mirası ölçeği (bölge/kent/tesis/teçhizat) ve korumayla

ilgili yaşanan süreçler bağlamında benzerlik taşıyan yurt içi ve yurt dışından nitelikli örnek projeler incelenmiştir.

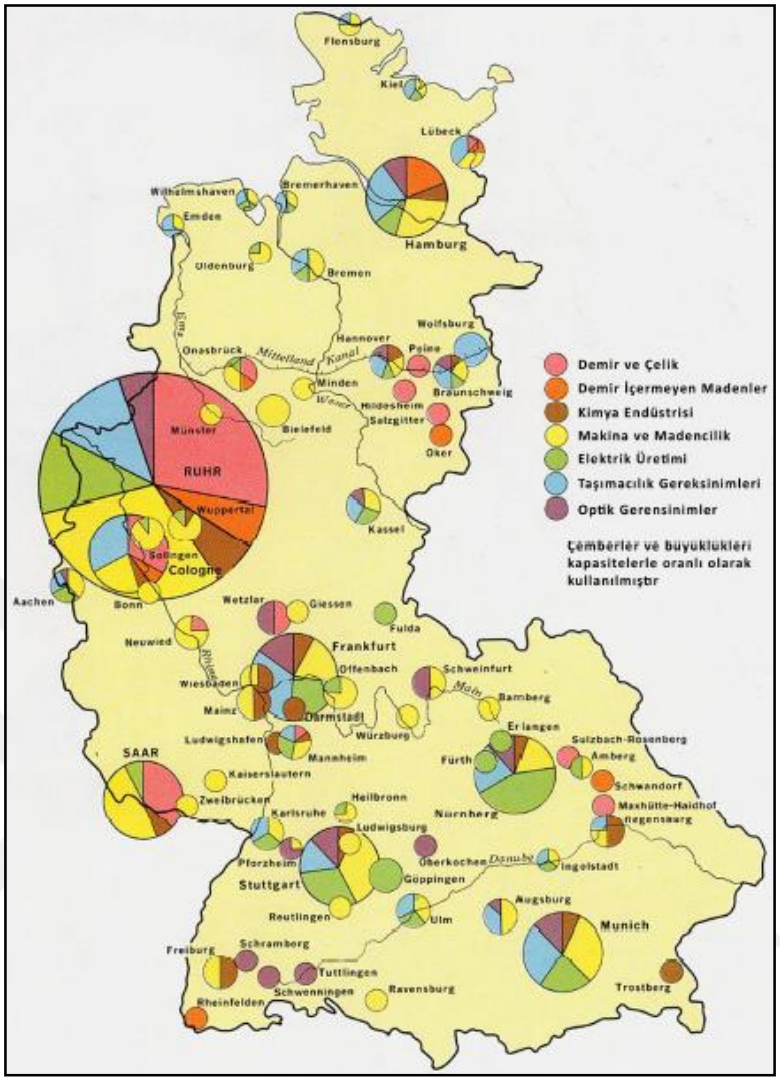
3.1. BÖLGESEL VE KENTSEL ÖLÇEKTE ÖRNEKLER

Bu bölümde, bölgesel/kentsel ölçekteki endüstri alanlarının dönüşümüne örnek olarak Almanya'daki Ruhr ve İngiltere'deki Docklands bölgeleri irdelenmiştir. Buralardaki üretimlerin tarihi, işlevsiz kalma süreçleri, dönüşüm uygulamalarındaki kullanılan yöntem ve sonuçlar hakkında bilgiler verilmiştir.

3.1.1. Ruhr Bölgesindeki Endüstri Alanlarının Dönüşümü

Ruhr bölgesi Almanya'nın batısında yer almaktadır ve Duisburg, Bochum, Oberhausen, Essen, Dortmund gibi önemli sanayi kentlerini barındırmaktadır (Şekil 3.1). Bölgenin sahip olduğu kömür ve maden kaynakları, demir yolu ulaşımı, doğal su kaynakları gibi özellikler, bölgede 19. yüzyılın ikinci yarısında endüstrileşme faaliyetleri için uygun ortamı oluşturmuştur [1]. Bu süreçten sonra burada kömür ve çelik üretiminin artması sanayileşmeyi ve nüfus artışını sağlamıştır [66]. Bölge 20. yüzyıl başlarına doğru Almanya'nın ve Avrupa'nın en büyük endüstri bölgesi hâline gelmiştir [1].

Ruhr bölgesinde 1958 yılında yaşanan kömür krizi ile başlayan süreçle birlikte 1960'lı yıllarda madencilikten elde edilen kârın azalması, üretim yöntemlerinin değişmesi, maden yataklarının azalması neticesinde sanayi önemini kaybetmeye ve fabrikalar kapanmaya başlamış; ekonomik ve sosyal açıdan gerileme yaşanmıştır [67]. Üretimin farklı bölgelere kaydırılması nedeniyle kent merkezlerinde boş, kullanılmayan, güvenlik ve sağlık sorunu yaşanan alanlar ve işsizlik ortaya çıkmıştır [68]. 1980'li yıllarda büyük ölçüde boşaltılan Ruhr bölgesi, işlevini kaybetmiş kömür işletmeleri, maden işletmeleri, çelik üretim tesisleri, limanlar, tersaneler, gaz depoları, su kuleleri, yüksek fırınlar, türbinler gibi endüstri yapı ve alanlarına sahipti [1].



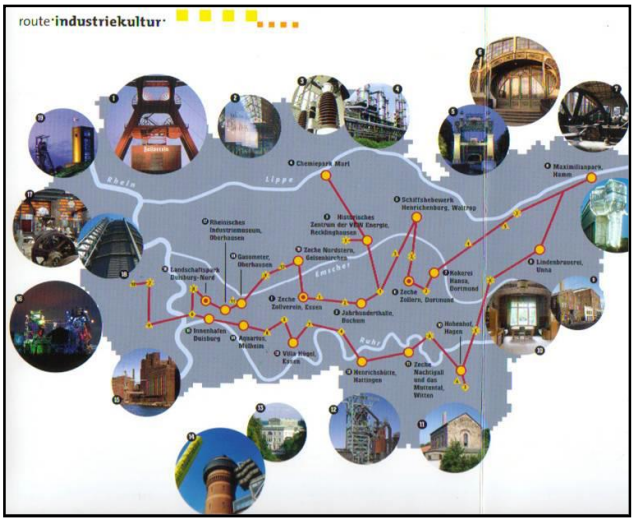
Şekil 3.1. Ruhr bölgesindeki endüstri alanları haritası [68].

Ruhr bölgesinde yaşanan bu ekonomik ve sosyal çöküşü engellemek amacıyla girişimlerde bulunulmuş, ilk olarak 1963 yılında Bochum Ruhr Üniversitesi kurulmuştur. Bu sayede bölgenin önemli bilim ve araştırma merkezi hâline getirilmesi amaçlanmıştır [69]. Bölgedeki diğer bir girişim ise 1989-1999 yılları arasında IBA tarafından gerçekleştirilen ve 17 kenti kapsayan çalışma alanına sahip Emscher Park Projesi'dir. Projenin ilk aşamasında nehrin temizlenmesi, alanın ekolojik niteliklerinin geri kazandırılması ve rekreasyon alanlarının oluşturulması hedeflenmiştir [1, 69]. Proje kapsamında aşağıdaki uygulamalar yapılmıştır [70].

- Çalışma alanı bütüncül bir yaklaşımla ele alınmış; yapılan uygulamalarla bölgenin tarihi, mimari ve teknoloji sürekliliği sağlanmıştır.

- Alanda peyzaj ve ekolojik çalışmalar yapılmış, yeni rekreasyon alanları oluşturulmuş, sanayi tesislerinin açık alanlarında düzenlemeler yapılmıştır.
- Nehirler temizlenerek bunların içinde ve kıyısında gezinti imkânları sağlanmıştır.
- Bölgede endüstri alanlarına özgü oluşan bitkisel doku korunmuş ve tanıtılmıştır.
- Alanda yaklaşık 500 hektarlık kısım kamunun kullanımına sunulmuştur.
- Yaklaşık 2000 işçi konutu restore edilerek günümüz yaşam koşullarına uygun hâle getirilmiştir.
- Yapısal ve bölgesel ölçekte endüstri alanlarının endüstri müzesi, çok amaçlı kültür merkezi, eğlenme ve dinlenme yerleri, eğitim mekânları vb. kamusal kullanımlarla tekrardan hayata kazandırılmaları sağlanmıştır.

Proje kapsamında yapılacak uygulamalar için ulusal ve uluslararası mimari proje yarışmaları düzenlenmiş; bölgede yaşayan halkın planlama ve inşa sürecine katılımları sağlanmıştır. 1999 yılında tamamlanan bu çalışmaların ardından bölgede turizmin geliştirilmesine yönelik çalışmalar yapılmıştır. Bu kapsamda ulusal ve uluslararası ölçekte bölgede endüstri mirasının, buralarda oluşturulan eğlence ve kültür merkezlerin tanıtımının yapılması amacıyla turizm faaliyetleri düzenlenmiştir. Yapı ve alanların günün her saatinde kullanılması için çok amaçlı kullanımlar tercih edilmiştir. Bölgede endüstri alanları arasında oluşturulan Endüstri Kültürü Güzergâhı ile endüstri mirasının tanıtımının yapılması amaçlanmıştır [1, 6] (Şekil 3.2).

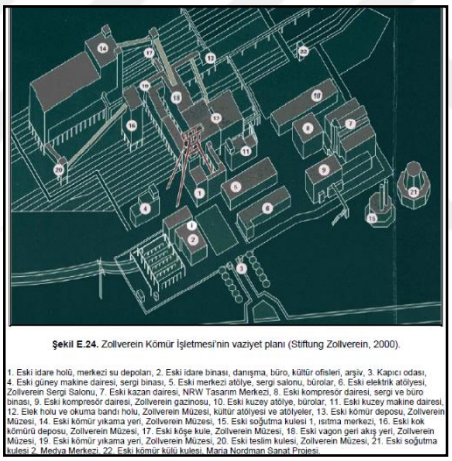


Şekil 3.2. Ruhr bölgesindeki endüstri mirası gezi rotası [1].

Ruhr bölgesinde Emscher Park Projesi kapsamında yeniden işlevlendirilmiş olan üretim yapı ve tesislerinden seçilen örneklerin incelemesi aşağıda yer almaktadır.

3.1.1.1. Zeche Zollverein Kömür İşletmesinin Dönüşümü

Yapım Yılı, Yapının Yeri: 1832, Essen
İşlevsiz Kaldığı Yıl: 1986
Özgün İşlevi: Kömür işletmesi
Yeni İşlevi: İşletmedeki yapılar; sergi, ofis, atölye, tasarım merkezi, kültür merkezi, müze, restoran ve sosyal mekânlara dönüştürülmüştür (Şekil 3.3, 3.4, 3.5). Alanda tek yeni yapı olarak Zollverein Tasarım ve İşletme Okulu tasarlanmıştır. 2001 yılında işletme UNESCO Dünya Kültür Mirası Listesi'ne alınmıştır [68].



Şekil E.24. Zollverein Kömür İşletmesi'nin vaziyet planı (Stiftung Zollverein, 2000).

1. Eski idare holü, merkezi su depoları, 2. Eski idare binası, danışma, büro, kültür ofisleri, arşiv, 3. Kapıcı odası, 4. Eski güney makine dairesi, sergi binası, 5. Eski merkezi atölye, sergi salonu, bürolar, 6. Eski elektrik atölyesi, Zollverein Sergi Salonu, 7. Eski kazan dairesi, NRW Tasarım Merkezi, 8. Eski kompresör dairesi, sergi ve büro binası, 9. Eski kompresör dairesi, Zollverein gazinosu, 10. Eski kuzey atölye, bürolar, 11. Eski kuzey makine dairesi, 12. Elek holu ve okuma bandı holu, Zollverein Müzesi, kültür atölyesi ve atölyeler, 13. Eski kömür deposu, Zollverein Müzesi, 14. Eski kömür yıkama yeri, Zollverein Müzesi, 15. Eski soğutma kulesi 1, ısıtma merkezi, 16. Eski kok kömürü deposu, Zollverein Müzesi, 17. Eski köşe kule, Zollverein Müzesi, 18. Eski vagon geri akış yeri, Zollverein Müzesi, 19. Eski kömür yıkama yeri, Zollverein Müzesi, 20. Eski teslim kulesi, Zollverein Müzesi, 21. Eski soğutma kulesi 2, Medya Merkezi, 22. Eski kömür külü kulesi, Maria Nordman Sanat Projesi.

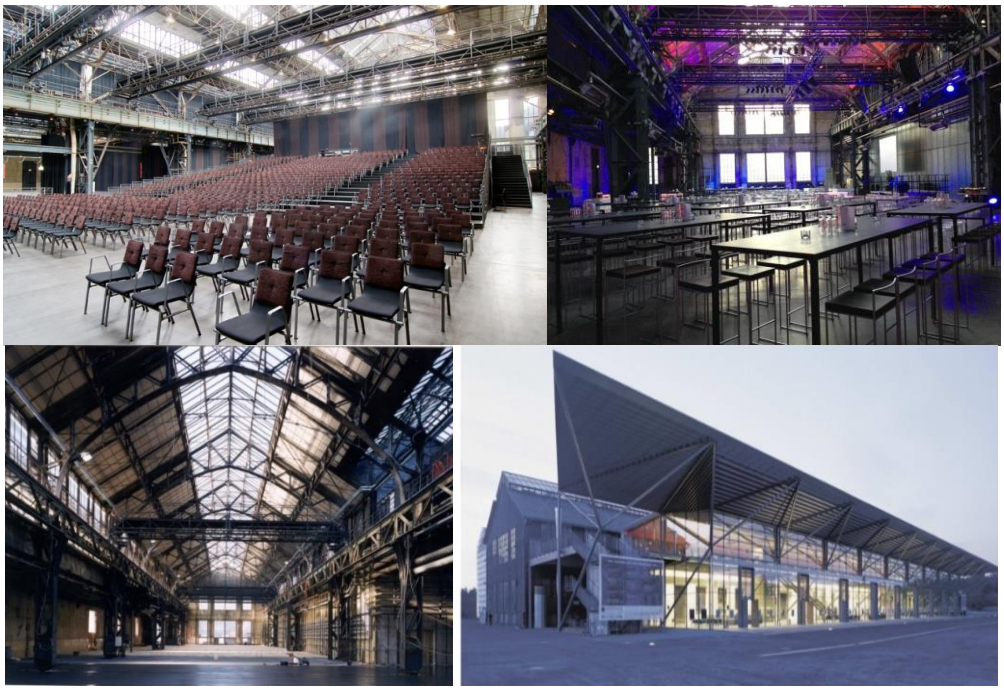
Şekil 3.3. Zollverein Kömür İşletmesinin vaziyet şeması [1].

Şekil 3.4. Kömür işletmelerinden genel görünüm [68].

Şekil 3.5. Yeniden işlevlendirilmiş tesislerdeki sosyal aktiviteler [71].

3.1.1.2. Jahrhunderthalle Çelik Fabrikası'nın Dönüşümü

Yapım Yılı, Yapının Yeri: 1842, Bochum
İşlevsiz Kaldığı Yıl: 20. yüzyıl sonları
Özgün İşlevi: Çelik fabrikası
Yeni İşlevi: Endüstri yapısı, merkezi konumundan dolayı müzik, tiyatro, festival vb. ihtiyaçlara yönelik kültürel ve rekreasyon amaçlı mekânlara dönüştürülmüş, yanında yeni ek yapı oluşturulmuştur [68] (Şekil 3.6).



Şekil 3.6. Yeniden işlevlendirilmiş Jahrhunderthalle Çelik Fabrikası [72, 68].

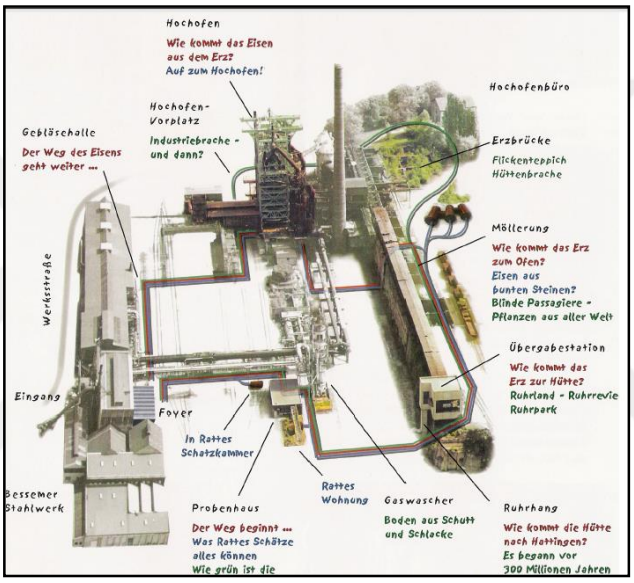
3.1.1.3. Henrichshütte Hattingen Dönüşüm Projesi

Yapım Yılı, Yapının Yeri: 1854, Hattingen

İşlevsiz Kaldığı Yıl: 1989

Özgün İşlevi: Çelik fabrikası

Yeni İşlevi: Yapı işlevsiz kaldıktan sonra endüstri müzesine dönüştürülmüştür. Müzede oluşturulan gezi güzergâhları ile ziyaretçiler fabrikanın geçmişine ait önemli öğeleri görebilmektedirler [68] (Şekil 3.7).



Şekil 3.7. İşletmede oluşturulan gezi güzergâhı [68].

3.1.1.4. Oberhausen Gazometresi'nin Dönüşümü

Yapım Yılı, Yapının Yeri: 1927-1929, Oberhausen

İşlevsiz Kaldığı Yıl: 1988

Özgün İşlevi: Gaz deposu

Yeni İşlevi: Yapı, sergi ve kültürel aktivite amaçlı kullanımlarla yeniden işlevlendirilmiştir (Şekil 3.8). Çatı kısmında oluşturulan seyir platformu ile yapı, bölgenin en yüksek panorama noktası olma özelliğindedir [73].

Şekil 3.8. Oberhausen Gazometresi'nin yeniden işlevlendirilmiş hâli [68].

3.1.1.5. Duisburg'daki Dönüşüm Çalışmaları

Yapım Yılı, Alanın Yeri: 19. yüzyıl, Duisburg
İşlevsiz Kaldığı Yıl: 20. yüzyıl sonları
Özgün İşlevi: Liman bölgesi
Yeni İşlevi: Alanda kanallar temizlenmiş, kıyı boyunca gezi güzergâhları oluşturulmuştur. Mevcut yapı ve alanlar; iş merkezi, yerleşim yeri ve rekreasyon işlevli kullanımlara dönüştürülerek sağlıklı kentsel çevreler elde edilmeye çalışılmıştır. Teknolojiyi yansıtan fabrika yapılarına yeni işlevler verilerek, bunların kent yaşamına katılmaları amaçlanmıştır. Alanda oluşturulan sosyal ve kültürel aktiviteler ile burası kentsel odak ve çekim merkezi hâline getirilmiştir [68, 73]. Belediye binası Alman Deniz Taşıtları Müzesi olarak yeniden işlevlendirilmiş ve Ruhr bölgesindeki ERIH'ın rotasına dahil edilmiştir. Duisburg'un büyük bölümü Emscher Park Projesi kapsamında ele alınmış ve Duisburg Kuzey Peyzaj Parkı Projesi ile geniş rekreasyon alanları tasarlanmıştır (Şekil 3.9). Proje içindeki endüstri mirası alanında gezi rotaları ile üretim süreçleri sergilenmektedir [68]. Gazometre yapısı yapay dalış merkezine, cevher depolama mekânları tırmanma bahçelerine, endüstriyel fırın ise seyir kulesine dönüştürülerek alanda çekim noktaları yaratılmıştır [73] (Şekil 3.10).

Dönüşümün Sağlanma Yöntemi: Liman bölgesinin dönüşümü için Almanya hükûmeti ve Avrupa Birliği fonlarından destek alınmış; uluslararası katılımlı çalışmalar ve yarışmalar düzenlenmiştir [68].

Şekil 3.9. Duisburg Kuzey Peyzaj Parkı Projesi'nin vaziyet planı ve maketi [68].

Şekil 3.10. Tesislerde oluşturulan sosyal aktivite mekânları [74].

3.1.2. Londra'da Docklands Bölgesinin Dönüşümü

Londra Docklands bölgesi Thames Nehri kıyısı boyunca 19. yüzyıl başlarında gemi yapımı, bakımı ve onarımı amaçlı kurulmuştur (Şekil 3.11). Yaklaşık 2200 hektarlık alanı kapsayan bölge; teknolojik gelişmelere ayak uyduramama, büyük gemilerin kullanılmaya başlaması, denize daha yakın yerlerde kurulan modern limanlarla rekabet edememesi ve kent içinde olmasından dolayı yarattığı ulaşım sorunları nedenleriyle önemini kaybetmiştir [75]. Bunun sonucunda 15 yıllık süreçte doklar şehir dışına

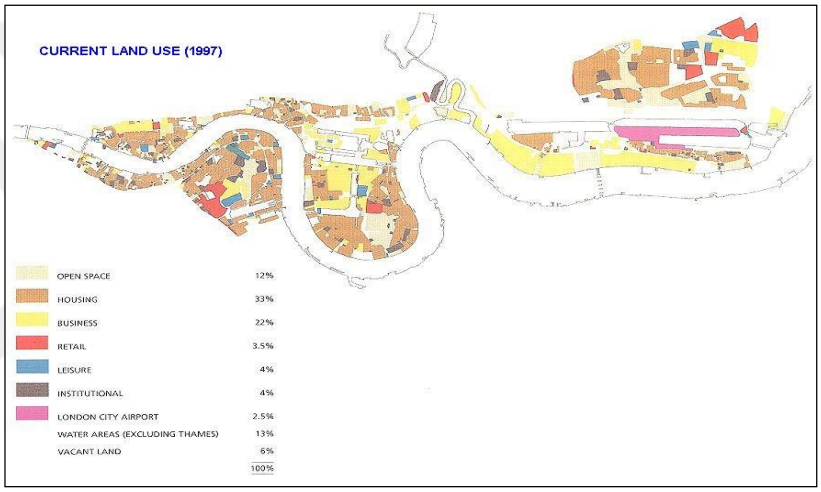
taşınmış ve alan büyük ölçüde boşaltılmıştır [76]. Alanda sosyal konutlar atıl kalmış, nüfus azalmış, işsizlik ve suç oranı artmıştır [75].

Şekil 3.11. West India Docks'a ait eski görünüm [75].

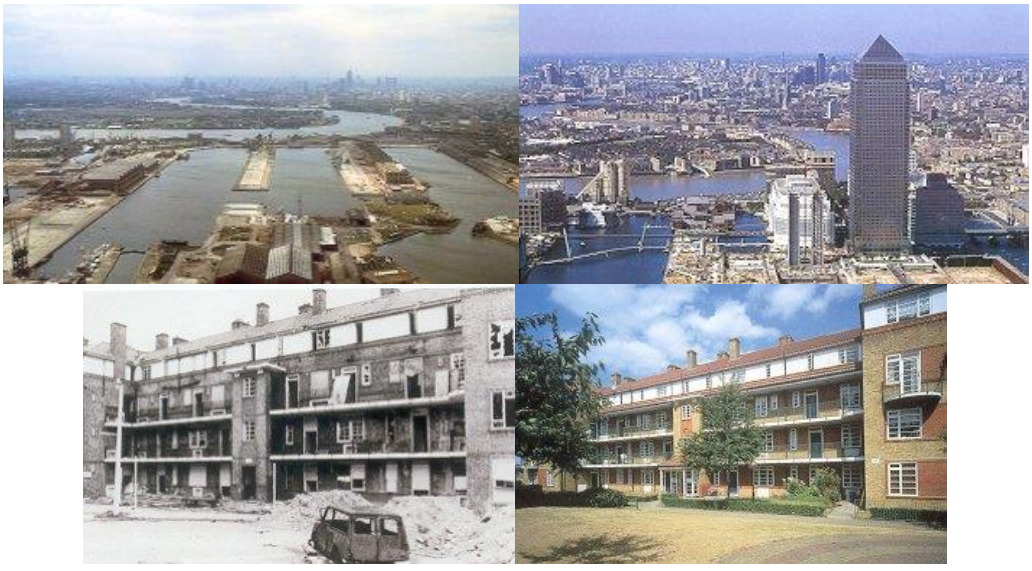
1970'lerde bölgenin dönüşümü ile ilgili çalışmalar başlamış, ancak ekonomik sıkıntılar ve hükûmetin değişimi neticesinde bu girişimler sonuca ulaşmamıştır. Bu süreçten sonra dokların dönüşüm çalışmalarını yürütmek için 1981 yılında LDDC (Londra Dokları Geliştirme Ortaklığı) isimli şirket kurulmuş ve yerel yönetimin planlama yetkileri bu şirkete devredilmiştir [77]. LDDC bölgedeki faaliyetlerini 1998 yılında tamamlamıştır [75].

Liman bölgesinin dönüştürülmesinin amacı; dokların kapanmasıyla ortaya çıkan ekonomik, fiziksel, sosyal çöküntünün ortadan kaldırılması, bölgenin yeniden düzenlenerek canlanmasının sağlanması, sanayi yatırımlarının bölgeye çekilmesi, burada yaşama ve çalışma için cazip çevre yaratılması, konut ve sosyal donatılar oluşturulmasıdır [75, 78]. Merkezi yönetimden alınan fonlar ve arazi satışlarından elde edilen gelirler ile alanın özel sektör yatırımlarına cazip hâle getirilmesi hedeflenmiştir. Bu kapsamda bölgede kamu yatırımı yapılarak ulaşımı kolaylaştırmak için nehir ve kara yolu ulaşımı iyileştirilmiş, metro ve havaalanı kurulmuştur. Ulaşımın geliştirilmesi sayesinde bölge içinde ve kentle güçlü bağlantılar sağlanmıştır [75, 77]. Özel girişimcilerin bölgeye çekilmesi için teşvik edici önlemler alınmış, vergi kolaylıkları getirilmiştir [78]. Proje kapsamında yatırım ortamı oluşturmak ve insanları tekrardan buraya çekmek için alanda altyapı, konut birimleri ve ticaret, ofis, eğitim,

sağlık gibi sosyal donatılar oluşturulmuştur (Şekil 3.12). Önceden kalan hafif sanayi yapıları yeniden hizmete sokularak ekonomiye ve işsizliğe kaynak sağlanmıştır [75]. Bölgede yer alan endüstri yapılarının bazıları niteliklerine göre yeniden işlevlendirilmiş, bazıları ise yeni alanlar yaratmak için yıkılmıştır [78] (Şekil 3.13). Bölgede, 116 tarihi yapı tescillenerek koruma altına alınmıştır [75]. Ancak buradaki dönüşüm uygulamasının eleştirilecek yönleri de vardır. Küresel odaklı yaklaşımlar neticesinde elit kentsel parçalar ortaya çıkmış ve soylulaştırma durumları yaşanmıştır. Yine alanda yere ait kimlik özellikleri ve sosyal boyutlar yeterince dikkate alınmamıştır.



Şekil 3.12. Londra Docklands bölgesindeki arazi kullanımları [75].



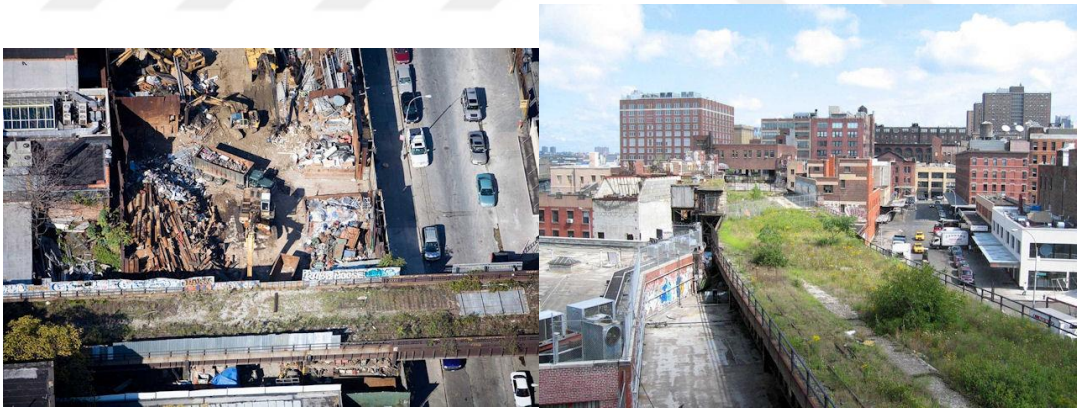
Şekil 3.13. Londra Docklands'ta dönüşüm öncesi ve sonrası görünümler [75].

3.2. TESİS VE YAPI ÖLÇEĞİNDE ÖRNEKLER

Bu bölümde, tesis/yapı ölçeğinde endüstri mirası değerlerinin yeniden işlevlendirilmesine örnek olarak High Line, Cer Modern, Sümerbank Bez Fabrikası Yerleşkesi ve Hasanpaşa Gazhanesi projeleri irdelenmiştir. Bu değerlere ilişkin tarihi bilgiler, işlevsiz kalma süreçleri ve dönüşüm uygulamalarındaki kullanılan yöntemler aşağıda belirtilmektedir.

3.2.1. ABD'de High Line Dönüşüm Projesi

Demir yolu viyadüğü New York'ta 1930'larda inşa edilmiştir. Viyadük kentin batısında yoğunlaşan fabrika ve depo alanlarına hizmet etmek, yoğunlaşan kent içi trafiği azaltmak ve yük trenlerini yayalar için tehlikesiz hâle getirmek amaçlı olarak yapılmıştır. Kara yolu taşımacılığının gelişmesiyle birlikte önemini kaybeden ve daha az kullanılmaya başlanan tren yolu 1960 yılında kısmen yıkılmış, 1980 yılında işlevsiz kalmıştır [79, 80] (Şekil 3.14).

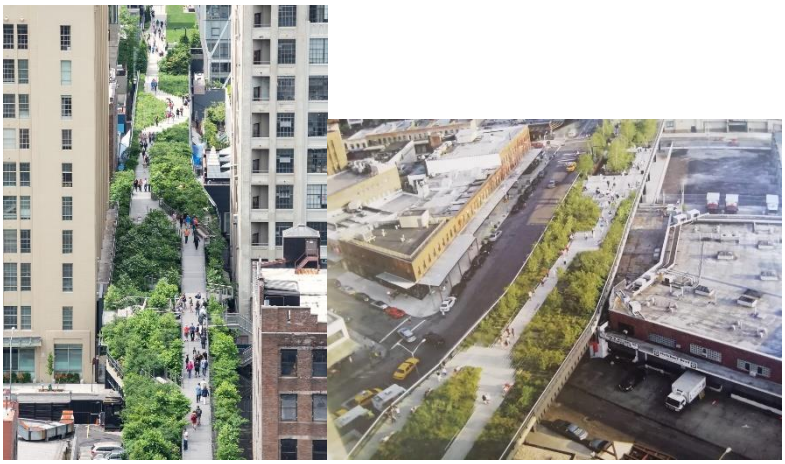


Şekil 3.14. Atıl durumdaki ray hattı [81].

Alan işlevsiz kaldıktan sonra yapılaşmaya engel olduğu gerekçesiyle yıkılmak istenmiştir. Yıkıma engel olmak için kamuoyu oluşturulmuş; halkın dikkatini buraya çekmek amacıyla fotoğraflarda, sergilerde, kitaplarda ve mimari proje çalışmalarında bu alana yer verilmiştir. 2,5 km uzunluğunda ve yoldan 9 m yükseltilmiş olan viyadük uluslararası tasarım yarışması sonucu 2009 yılında kamusal park olarak yeniden işlevlendirilmiştir [80, 81].

Dönüşüm projesi kısım kısım olarak 3 etap şeklinde gerçekleştirilmiştir. Tasarımda eski viyadüğün hatırlatılması, izlerinin korunması, kentle iletişiminin sağlanması ve alanda dinamik gezinti bahçesi oluşturulması amaçlanmıştır (Şekil 3.15). Parka her caddeden merdiven ve asansörle bağlantı kurulmuştur. Parkın peyzajında özgün bitkiler korunmuş ve 161 tür bitki kullanılmıştır. Proje ile kentte unutulmuş manzaranın farkına varılmasını amaçlanmıştır. Platformlar manzaraya bakacak şekilde ve şehrin değişik yönlerini algılamayı sağlayacak şekilde açılı yerleştirilmiştir. Parkta ağaç holü, cadde balkonu, güneşlenme alanı, manzara güvertesi, çökük teras gibi çeşitli işlevler oluşturulmuştur. Yürüyüş yolu bu mekânların ortaya çıkışına göre daralıp genişlemektedir. Park esnek yapısı sayesinde sergi, kültür ve sanat etkinliklerine de olanak sağlamaktadır. Yürüyüş yolları ve bitkilendirilmiş alanların arasında demir yolu izleri gösterilmiştir. Bitki yatakları raylar arasındaki kırma taşları hatırlatan volkanik taş ile kaplanmıştır [79, 80].

Park yakınındaki nehir, manzara ve sonradan oluşturulan yapılar buranın kullanımına katkı sağlamıştır. Bu dönüşüm projesi, bulunduğu mahallenin yeniden yapılaşması için katalizör görevi yapmaktadır. Ancak High Line'ın etrafındaki eski yapılar yıkılmaya ve star mimarlara ait yapılar gelişim göstermeye başlamış; eski ticari mekânlar yerine lüks konut ve satış birimleri türemiştir. Bu alanda kiralar ve ev fiyatları artmış, eski kullanıcılar barınamaz hâle gelmiştir. High Line Projesi hem kamusallığı sağlamış hem de çevresinde oluşturduğu etki ile rantın getirisi olarak eşitsizlik ve soylulaştırmaya neden olmuştur [80, 81].



Şekil 3.15. Dönüşüm sonrası viyadükten görünümler [79, 80].

3.2.2. Ankara'da Cer Atölyelerinin Dönüşümü

Ankara'da cer atölyeleri ve vagon tamirhaneleri Cumhuriyet'in ilk yıllarında demir yollarının millileştirilmesi sürecinden sonra yapılmıştır. Yapılar döneminin mimari anlayışını yansıtması, kent içindeki konumu, Ankara'da sınırlı endüstri arkeolojisinin örneklerinden birisi olması gibi korunmaya değer önemli niteliklere sahiptir [82]. Alanda bulunan hangar binalarının 2 tanesi demir yolu hattı değiştirildiği için işlevsiz kalmış ve yıkılmıştır. Geriye kalan atölye binalarının da yıkılması düşünülmüş, 1995 yılında Milli Komite tarafından koruma altına alınmıştır. Eski vagon tamirhaneleri ve cer atölyeleri 2010 yılında tamamlanan çalışmalar ile yeniden işlevlendirilerek kültür merkezine dönüştürülmüştür (Şekil 3.16). Cer Modern; sergi alanı, müze mağazası, fotoğraf galerisi, konferans salonu, çok amaçlı salon, kafe ve heykel parkı birimlerine sahiptir [83]. Dönüşüm projesinde mevcut yapıların özgün kimliğinin vurgulanması sağlanmıştır. Alanda mevcut dokuyla uyumlu yeni yapı da oluşturulmuş ve kimliği oluşturan tren yolu ile yapıların bütünlüğü devam ettirilmiştir [82].

Şekil 3.16. Cer atölyelerinin dönüşüm sonrası görünümleri [83].

3.2.3. Kayseri Sümerbank Yerleşkesi'nin Dönüşümü

Kayseri Sümerbank Bez Fabrikası 1. Beş Yıllık Sanayileşme Planı kapsamında 1935 yılında hizmete girmiştir. Fabrika çalışır olduğu dönemde kentin ekonomik ve sosyal kalkınmasına katkıda bulunmuş, kent hafızasında yer edinmiştir. Yerleşke, kenti ve çevresini modern kimliğe göre şekillendirerek ülkenin sanayileşme hedefini gerçekleştirmiş, çağdaş üretim ve yaşama alanlarını göstermiştir [84]. Dönemin modern mimari anlayışını yansıtan alandaki yapılar, tarihi ve kültürel değerlere sahiptir.

Yerleşke; fabrika yapıları, tamirhane ve elektrik santrali gibi işletmeye yardımcı yapılar, depolar, çalışanlar için konut ve kreş, işçi ve memur lokali, fırın, market vb. birimler, sosyal amaçlı sinema, 1000 kişilik tribünlü futbol sahası, spor alanları, yarı olimpik yüzme havuzu gibi mekânlardan oluşmaktadır. Yapı kompleksi işlevsiz kaldıktan sonra 1999 yılında Erciyes Üniversitesine devredilmiştir. Yerleşkenin AGÜ Sümer Kampüs adıyla eğitim kompleksine dönüştürülmesi planlanmıştır. Dönüşüm projesi EAA tarafından tasarlanmıştır [84]. Proje, 2012 yılında Dünya Mimarlık Festivali'nde "Eğitim Yapıları" kategorisinde birincilik ödülü almıştır. Kompleks yeniden kullanıma açılarak halkı üniversite alanına çekmek ve kentin ihtiyaç duyduğu mekânları üretmek amaçlanmıştır. Kampüs eğitim ve araştırmanın yapıldığı yer olmasının yanı sıra kentlilerin sürekli kullanacağı sosyal ve kültürel merkez hâline getirilmiştir (Şekil 3.17). Buradaki eski lojmanlar öğrenci köyüne dönüştürülmüştür.

Şekil 3.17. Sümer Kampüsü'ndeki yapıların eski ve yeni görünümleri [85, 86].

3.2.4. Hasanpaşa Gazhanesi'nin Dönüşümü

Hasanpaşa Gazhanesi, maden kömüründen elde edilen gazla aydınlatma ve ısıtma ihtiyacının karşılanması için 1892 yılında yapılmıştır. 1939 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesine devredilen gazhanenin mülkiyeti 1945 yılında İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmelerine (İETT) geçmiştir. 1993 yılında ise yapıdaki üretime son verilmiştir. Bir dönem İETT garajı olarak da kullanılan gazhane, zamanla yağma ve kötü kullanım ile yok olma tehlikesi yaşamış, buradaki bazı tesisler sökülerek satılmıştır. 1994 yılında sit alanı ilan edilen gazhanenin korunması için 1996 yılında Gazhane Çevre Gönüllüleri girişimiyle kamusal bir mücadele başlamıştır. Bu amaçla yapıların rölöveleri alınmış; yapılan bütün toplantılara mahalleli de davet edilmiştir. Anketler ile mahallede neler istendiği belirlenmeye çalışılmış ve anket sonuçlarına göre avan projeler hazırlanmıştır. Bu alanın yıkılmaması ve kültür merkezine dönüştürülmesi talebiyle 8 bini aşkın imza toplanarak İBB meclisine teslim edilmiştir. Bu süreçte İETT burayı yıkıp iş merkezi, çok katlı otopark ve alışveriş merkezi yapma düşüncesine sahiptir. Mücadele kapsamında gazhane ile ilgili haftalık bülten çıkarılmaya başlanmış ve bültenin kapağını mahalledeki karikatürist tasarlamıştır. Bu dönemde gazhanede şenlik yapılmak istenmiş, ancak mülk sahibi İETT'nin izin vermemesi üzerine etkinlik yakındaki başka alanda düzenlenmiştir. Geniş katılımlı bu etkinlikte müzik dinletileri, resim çalışmaları, sergiler yapılmıştır. Çevredeki ilköğretim okulları ile anlaşılarak çocuklar gazhaneyi nasıl görmek istedikleri konusunda resimler yapmışlardır. 2001 yılında İTÜ-İBB iş birliği ile hazırlanan restorasyon projesi koruma kurulunun onaylamasına rağmen İBB tarafından uygulanmamıştır. Bunun üzerine gazhane alanında projenin uygulanması için ulusalarası festival ve birçok şenlik yapılmıştır. Kamuoyunda büyük yankılar uyandıran ve büyük katılımın gerçekleştiği bu etkinliklerde sanatsal faaliyetlerin yanı sıra alan ve konu ile ilgili farkındalık yaşanmış, burada neler yapılabileceğine ilişkin fikir alışverişi ortamı sağlanmıştır. 2014 yılında İBB restorasyon projesini uygulamaya sokmuş ve 2021 yılına kadar bu çalışmalar devam etmiştir. Alanla ilgili bu mücadelenin tüm süreçlerinde akademisyenler, sivil toplum örgütleri, sanatçılar, mimarlar, uzmanlar ve mahalleli bir arada yer almış; örnek bir yönetim modeli sergilenmiştir. Yeniden işlevlendirilen gazhanede iklim müzesi, karikatür-mizah müzesi, çocuk bilim merkezi, kütüphane, gazhane galeri, sergi mekânları, çalışma

alanları, tiyatro-konser salonu, kitap satış ve kafe-restoran birimleri, çeşitli etkinliklerin yapılabildiği açık mekânlar bulunmaktadır (Şekil 3.18). Burada kültür ve sanat kamuya bedelsiz olarak sunulmaktadır [87].

Şekil 3.18. Hasanpaşa Gazhanesi'nden restorasyon sonrası görünümler [88].

BÖLÜM 4

BATI KARADENİZ BÖLGESİ'NİN (ZONGULDAK, KARABÜK, BARTIN) İRDELENMESİ

Tez kapsamında seçilen Zonguldak, Karabük, Bartın illeri geçmişten günümüze sosyal, kültürel ve ekonomik bağlamda birbirleriyle etkileşim içerisinde olmuşlardır. Çeşitli dönemlerde bu illeri kapsayan kalkınma planı çalışmaları yapılmıştır.

Son olarak 2002 yılında uygulamaya geçen Türkiye İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS), bölgeler arası gelişmişlik farklarının azaltılmasına yönelik olarak bölgelerin sosyoekonomik analizlerinin yapılması ve Avrupa Birliği ile karşılaştırılabilir veriler üretilmesi amacıyla AB bölgesel sınıflandırması olan İstatistiki Bölge Birimleri Nomenklatör (NUTS) kriterlerine göre tanımlanmıştır. Genel olarak üç düzeyden oluşan İBBS içerisinde ilk aşama olarak idari yapıya uygun şekilde 81 il 3. düzeyde bölge birimleri olarak belirlenmiştir. Daha sonrasında ise ekonomik, sosyal, kültürel ve coğrafi yönlerden benzer illerin belirli bir nüfus büyüklüğü de dikkate alınarak gruplanması ile 26 il 2. düzey kategorisine alınmıştır. Yine aynı kritere göre 2. düzey bölge birimlerinin gruplanması sonucu 1. düzeyde 12 birim oluşturulmuştur [89].

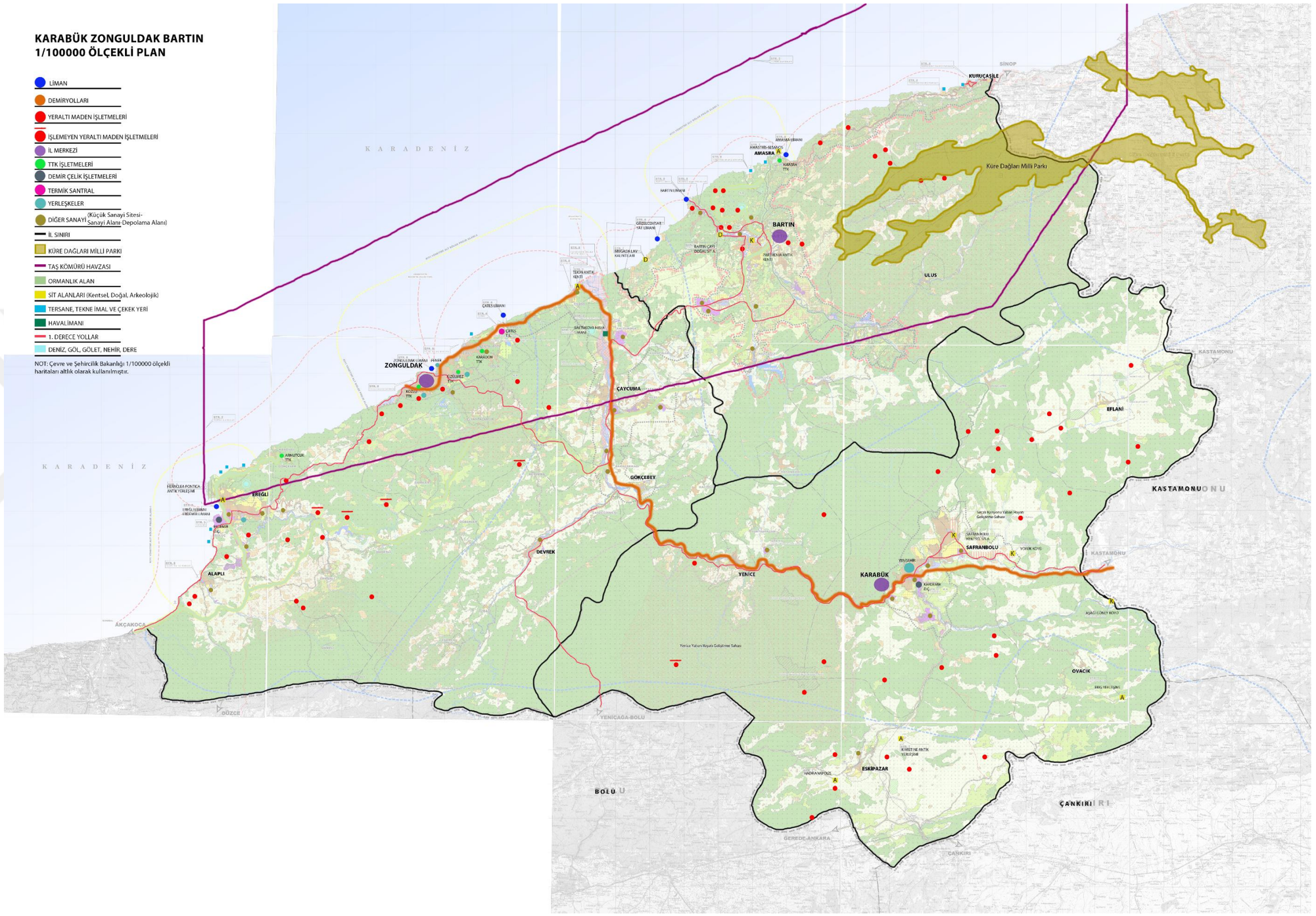
İBBS'nin hazırlanmasındaki başlıca amaçlar:

- Bölgesel istatistiklerin toplanması ve geliştirilmesi,
- Bölgelerin sosyoekonomik analizlerinin yapılması,
- Bölgesel politikaların çerçevesinin belirlenmesi,
- Avrupa Birliği bölgesel istatistik sistemine uygun, karşılaştırılabilir bir istatistiki veri tabanı oluşturulmasına katkıda bulunacak temel göstergeleri ortaya koymaktır [90].

Düzey 2'de ortak sorunlara sahip, sosyoekonomik ve kültürel olarak birbirine yakın, coğrafi olarak benzer özellikler gösteren iller gruplandırılmıştır. Bu kapsamda, Türkiye İstatistiki Birimleri Sınıflandırması'nda Zonguldak, Bartın ve Karabük illerini kapsayan bölge TR81 Düzey 2 Bölgesi olarak belirlenmiştir (Şekil 4.1).

Şekil 4.1. TR81 Batı Karadeniz Bölgesi [91].

Batı Karadeniz Bölgesi'nde Zonguldak ili: Merkez, Ereğli, Alaplı, Devrek, Gökçebey, Çaycuma ilçelerinden; Karabük ili: Merkez, Ovacık, Safranbolu, Eskipazar, Yenice, Eflani ilçelerinden; Bartın ili: Merkez, Amasra, Kurucaşile, Ulus ilçelerinden oluşmaktadır. Bölgede Zonguldak'ın ilçeleri iken Bartın 1991 yılında, Karabük 1995 yılında il statüsüne geçmiştir [91].



Şekil 4.2. Batı Karadeniz Bölgesi'nin sahip olduğu değerler.

4.1. BATI KARADENİZ BÖLGESİ'NİN SAHİP OLDUĞU DEĞERLER

Tez konusu bağlamında Batı Karadeniz Bölgesi'nin öne çıkan değerleri bu bölümde irdelenmiştir. Bu kapsamda bölgenin konum, ulaşılabilirlik ve endüstri kimliği özellikleri ile doğal ve kültürel değerleri hakkında bilgiler verilmiştir. Ayrıca bu veriler oluşturulan bölge haritaları üzerinde de işaretlenmiştir (Şekil 4.2, 4.3, 4.4).

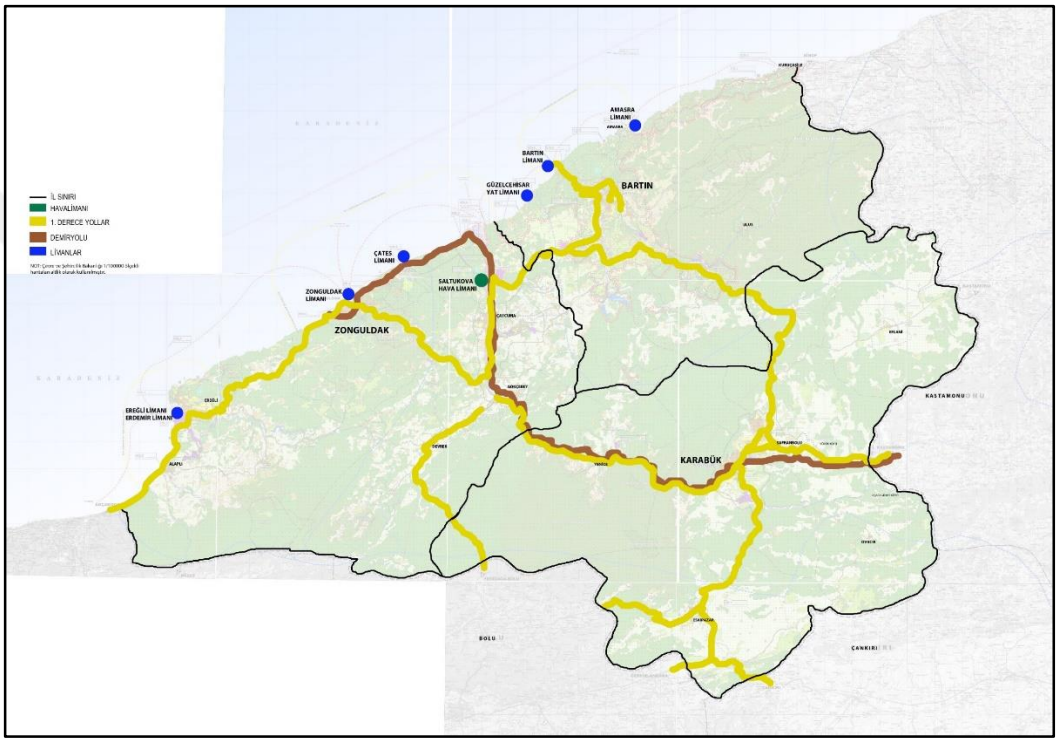
4.1.1. Konum

Batı Karadeniz Bölgesi; Karadeniz'e kıyısının bulunması, Ankara ve İç Anadolu'ya yakın mesafede olması sayesinde önemli konuma sahiptir. Burası Ankara'yı ve İç Anadolu'yu Karadeniz'e kıyısı olan ve ticaret yapılan ülkelere bağlayan koridordur. Ayrıca Bolu, Düzce, Sakarya, Kocaeli, Yalova illerinden oluşan TR42 Doğu Marmara Bölgesi'ne ve Çankırı, Kastamonu, Sinop illerinden oluşan TR82 Bölgesi'ne de komşu konumdadır [91].

4.1.2. Ulaşılabilirlik

Batı Karadeniz Bölgesi, ulaşım çeşitliliği ve erişilebilirlik açısından diğer bölgelere göre önemli avantajlara sahiptir. Bölgede kara, demir, hava ve deniz yolu gibi alternatif ulaşım imkânları mevcuttur (Şekil 4.3). Bölge içindeki kömür havzasında taş kömürünün bulunması ve buna bağlı çeşitli endüstrilerin ortaya çıkmasıyla birlikte ürünlerin bölgedeki kentler arasında, yurt içi ve yurt dışına taşınmasını sağlamak amacıyla ulaşımlar geliştirilmiştir. Günümüzde de bu nakliye faaliyetlerinin azalsa da belli ölçüde devam ettiği ancak yolcu taşımacılığı açısından bu ulaşım imkânlarının yeteri kadar değerlendirilmediği görülmektedir. Bölgede en çok kara yolu kullanımı tercih edilmektedir. Karabük ve Zonguldak'ta Ankara'ya bağlanan demir yolu hattı vardır. Ancak demir yolu ulaşımında altyapı eksikliği, kara yoluna göre zayıf bağlantıların olması, seyahat süresinin uzunluğu gibi nedenlerle yolcu taşımacılığı azdır ve tren hattı daha çok sanayide taşımacılık amaçlı hizmet kullanılmaktadır. Bölgedeki tek havalimanı Zonguldak Çaycuma'dadır. Zonguldak; demir yolu, hava yolu ve deniz yolu ulaşımı imkânları sayesinde ülke ortalamasının üzerinde erişilebilirlik değerine sahiptir.

Bölgede deniz yolu ile yolcu taşımacılığı çok az seviyededir. Zonguldak'ta 4 tane, Bartın'da 2 tane liman vardır. Alaplı ve Çaycuma'da da 2 tane liman projesi bulunmaktadır. Bunun yanında Bartın kent merkezindeki limanın Ro-Ro ve konteyner taşımacılığına uygun hâle getirilmesi projesi vardır. Bu liman 2004 yılında uluslararası liman statüsü kazanmıştır. Erişilebilirlik açısından Zonguldak ve Bartın'ın değeri son yıllarda artarken Karabük'ün değeri sabit kalmıştır [91].



Şekil 4.3. Bölgenin ulaşım özellikleri.

4.1.3. Kimlik Değeri

Batı Karadeniz Bölgesi üretimle biçinlenmiş olan endüstri kimliğine sahiptir. Bu bölümde, öncelikle kimlik ve kent kimliği kavramları üzerinde durulmuş, kimliksizleşme süreçleri, nedenleri ve bu konuda neler yapılabileceği ile ilgili bilgiler verilmiştir. Daha sonrasında ise tezde çalışılan bölgenin ve kentlerin endüstri kimliği üzerinden okumalar yapılmıştır.

4.1.3.1. Kent Kimliği Kavramı

Kimlik kavramı canlılar ya da nesneler için farklılığı yaratan ayırt edici özellikler olarak tanımlanmaktadır [92]. Kent kimliği ise kente değer ve anlam kazandıran, kenti diğerlerinden ayıran ve kente özgü olan unsurlardan oluşur. Kentin deniz kenarında olması, tarihi ve dini öğelere sahip olması, çevredeki diğer kentlere göre ticari ve ekonomik açıdan daha gelişmiş olması örneklerinde olduğu gibi bu unsurların bazıları ağırlık kazanmış olabilir [93]. Doğal etmenler, çevre değerleri, ekonomik, sosyolojik ve kültürel faktörler bir kentin kendine has özelliklerinin ortaya çıkmasını, diğer kentlerden farklılaşmasını sağlar [94].

Kent kimliği gözleyen ve gözlenen arasında gelişen bir süreçtir [95]. Gözlenen durumdaki fiziksel çevre; doğal, beşerî veya insan eliyle yapılmış çevreden oluşur. Fiziksel çevre elemanları birbirini etkileyerek birbirlerini güçlendiriler ve bu sayede kentsel kimlik daha belirgin hâle gelir [96]. Doğal çevre; genel olarak iklim, bitki örtüsü, coğrafi konum, topografya, fauna, jeolojik ve jeomorfolojik durum ve su elemanından meydana gelir [97]. İnsan eliyle yapılmış çevre; yapma çevre elemanları, insan gereksinimlerini karşılayan eylem alanları ve objelerden oluşur. Bunların kent kimliği elemanı olmalarında görüntü, anlam ve konum önemli etkendir. Görüntü etkeni; form, oran, malzeme, doku, simgesel durum gibi görsel etkilerden oluşur. Konum etkeni; oluşturulan objenin diğer yapma-doğal çevre elemanları ve kentin eylem alanlarıyla olan ilişkisiyle bağlantılıdır. Anlam etkeni; objenin işlevsel önemi, kentin gelişim sürecinde kazandığı anlam, özgün ve sembolik değerlerden oluşur. Beşerî çevreden oluşan kimlik elemanları ise insan ve toplumdan oluşur. Kişinin geçmişiyle ilgili mekânları, deneyimleri, düşünceleri, davranışları; gelecekle ilgili beklentileri, gereksinimleri; içinde yaşadığı toplumun âdetleri, gelenekleri, beklentileri ve inançları kişinin kimliğini biçimlendirir. Demografik, kurumsal (yönetsel, hukuksal, ekonomik vb.) ve kültürel yapılar beşerî kimlik elemanlarıdır [98].

Kimlik bir kentin ruhu demektir ve bu ruh hem kenti hem de burada yaşamayı anlamlı hâle getirir. Kentte yaşayan farklı kişiler kenti farklı şekilde algılayabilir. Vakit geçirme süresine göre de kent imajı değişebilir. Örneğin, İstanbul'a ilk defa günübirlik

gelen birisi için tarihi eserler ve simgesel yapılarla kent büyülü bir imaj sunarken; burada sürekli yaşayan birisi için trafik sorunu ve nüfus yoğunluğuna bağlı zor yaşanan bir yer imajı oluşabilir. Parça parça algılanan farklı imajlar bir araya getirildiğinde kent imgesi ortaya çıkar. Kültür, kimliğin bir unsuru olup toplumun gelenek ve göreneklerini, adetlerini, yaşam tarzlarını, alışkanlıklarını kapsamaktadır. Kentler, toplumların kültürlerini yansıtır ve önceki nesilden gelen kültürün üzerine yeni unsurlar eklemlenerek oluşan mirası bir sonraki nesle aktaran mekânlara sahiptir [94].

Kentsel kimlik kavramı, kentin nasıl bir yapıya sahip olduğuyla ama bir o kadar da bu yapının insanlar tarafından nasıl algılandığı ve anlamlandırıldığı ile ilgilidir [99, 100]. Çevremizdeki mekânlar sahip olduğu özellikler ile insan zihninde anı yaratacak niteliktedir. Koku bir mekânın algılanmasını zenginleştirir ve oraya kimlik kazandırır. Örneğin, liman kentleri görsel ve koku olarak zengin algısal özelliğe sahiptir. Bira fabrikası, pastane, çikolata fabrikası olan mahallelerde bu duyusal algılar birleşir, bu sayede oraya özgü kimlik ortaya çıkar. Rüzgâr, su, kuş, trafik, endüstriyel faaliyet, müzik vb. sesler de mekânları canlandırır ve buraların kimlik boyutu kazanmasını sağlar [96].

Kişilerin ve toplumun değerleri kimliği etkiler [94]. Kamusal mekânlarda insanlar bir araya gelerek birbirleriyle iletişime geçerler ve sosyalleşirler. Böylece hem mekâna hem de burayı paylaşan kişilere ait ortak bir kimlik oluşur [101]. Tarihi kentler farklı kuşakların anılarıyla dolu arşiv niteliğindedir. Bu değerler mekâna yansır ve bu sayede hem kentlerin algılanması/okunabilmesi kolaylaşır hem de aynı kentte yaşayan bireyleri bir arada tutan bağlar kuvvetlenir [102].

Her kentte fiziksel, sosyoekonomik, kültürel, tarihi ve biçimsel etkenlerle şekillenen kimlik zamanla değişebilmektedir. Bu noktada önemli olan değişimin mevcut kimliği yok etmeden gerçekleşmesidir. Bir kentte doğa ve kültür varlıklar zarar görürse, bu durumdan kimlik de olumsuz etkilenmekte, ekonomik ve sosyokültürel açıdan gerilemeler yaşanmaktadır [94]. Kimliği hiçe sayan yanlış uygulama ve değişimler kentlerin okunabilirliklerine zarar vermekte, kentlilerin kimlik değerlerini algılama ve bellek sorunu yaşamalarına neden olmaktadır. Bu durum neticesinde kente olan aidiyet

duyguları da azalmakta; tarihi, doğal ve kültürel miras öğelerinin korunabilmesi güçleşebilmektedir.

Küreselleşme süreciyle birlikte kentlerde rant odaklı yapılan çok katlı alışveriş merkezleri, oteller, gökdelenler ve iş merkezleri gibi yapılar hızla türemeye başlamıştır. Benzer üslupta üretilen bu tip yapılar kentlere kimlik kazandırmaktan çok kentleri tek tipleştirmektedir. Kültürel açıdan da aynı yaşam tarzlarının dayatılarak, tek tip kültürün ortaya çıkmaya başladığı; uzun yıllar boyunca oluşmuş kimlik ve üretim toplumu yerine her geçen gün kimliksizleşen tüketim toplumunun oluştuğu görülmektedir.

Türkiye'de 1950'lerden sonra sanayileşmenin hızlanmasıyla birlikte kırdan kente göç yaşanmış; kentlerin kimliklerini oluşturan yaşam tarzı ve mekân kullanımı değişime uğramıştır. Artan nüfus karşısında kentler mekânsal olarak hazırlıksız yakalanmış ve konut sorunu ortaya çıkmıştır. Bu durum neticesinde gecekondulaşma ve sağlıksız kentsel gelişim süreçleri yaşanmıştır [103].

1980'li yıllardan sonra ülkemizde de küreselleşmenin etkileri görülmüştür. Kentle ilgili yatırım ve kararlarda kamu yararından çok, kâr elde etme durumu ön plana çıkabilmektedir. Merkezden yeterli desteği alamayan kent yönetimleri; doğa, tarih ve kültür mirasına öncelik vermeme veya ekonomik gereklilik uğruna buraları özelleştirme ya da satma gibi uygulamalara başvurabilmektedir. Bu durumda tesislerin olduğu arsa ön planda tutularak yapıların yıkılması ve yerine çok katlı rant mekânlarının oluşturulması yöntemi ortaya çıkmaktadır. Ülkemizde son yıllarda kültürel mirasın korunması ve restorasyonu işleri kamu kaynaklarının yetersizliği gibi nedenlerle yap-işlet veya yap-işlet-devret yöntemleriyle özel sektöre verilmektedir. Özel sektör tarafından bu işlerde kârlılık ve ekonomik girdiler ön planda tutulabilmekte ve bu miras yapılan uygulamalarla zarar görebilmektedir [102]. Günümüzde kentlerde yürütülen kentsel dönüşüm projeleri de mevcut kimliğin zarar görmesine ve birbirine benzer kentlerin ortaya çıkmasına neden olabilmektedir.

Kent kimliğinin devamlılığının sağlanabilmesi için koruma önemlidir. Bu noktada öncelikle kimliği sağlayan elemanlar ve bunların özellikleri tespit edilmelidir [102].

Kentlerin sağlıklı gelişebilmesi için tarihi ve kültürel mirasın korunması, yaşatılması ve günümüz çağdaş koşulları doğrultusunda değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu somut değerler, somut olmayan kültürel miras değerleri ve doğal miras değerleri ile birlikte ele alınarak bütüncül koruma sağlanabilir. Ekonomik açıdan gelişmiş ülkelerde kentlere kimliklerini veren değerler ziyaretçilere sergilenerek ve çekim noktası hâline getirilerek bunlardan ekonomik girdi sağlandığı görülmektedir.

Bazı kentlerin eski ve yeni kimlikleri üst üste birikerek özel kimlikleri ortaya çıkmakta ve bu oluşum önceki dönemleri de temsil etmektedir. Bu bağlamda sorun değişimden çok, değişimin plansız yapılması ile meydana gelmektedir. Önemli olan değişimlerin mevcut kimliğe eklemlenerek ve omurgayı bozmadan öz kimliğe uygun olmasıdır. Kent kimliğinin korunarak gelişiminin sağlanması için planlamalarda, ekonominin gereklerinin yerine getirilmesinin yanı sıra bir yandan da gelişimin ekolojik, sosyal, kültürel ve estetik boyutlarının kent kimliğiyle birlikte ele alınmasına, yani bütüncül yaklaşımlara ihtiyaç vardır [97].

Kent kimliğine sahip çıkma konusunda yönetici ve karar vericilerle birlikte yerel halka da önemli görevler düşmektedir. Belleklerde yer edinmiş olan miras değerlerinin korunmalarının başarıya ulaşabilmesi için bu konuda yürütülecek süreçlerin tüm aşamalarına kentlilerin de aktif katılımının sağlanması çok önemlidir.

4.1.3.2. Bölgenin Endüstri Kimliği

Üretim yapıları ve çevresiyle bir bütün olarak tanımlanan endüstri peyzajları, bulunduğu kenti tanımlayan ve buraya kimlik kazandıran mekânlardır [104]. Bölgede öne çıkan; kömür, demir-çelik, orman endüstrileri ve bunlara bağlı gelişen fiziksel ve sosyal çevre bileşenleri, bölgenin endüstri kimliğini oluşturmuş/oluşturmaktadır. Bu değerler birbirleriyle ve bulunduğu kentlerle sürekli etkileşim içerisinde olmuşlar; bölgede kentlerin kurulmasını ve/veya gelişmesini sağlamışlardır.

Bölgede kömürün bulunmasıyla kentleşme hareketleri hızlanmıştır. Kömür üretiminden önce, 1830'larda Zonguldak, Ereğli kazasına bağlı koydur ve bu koyda bulunan iskele ve çevresinde Tersane-i Amire'ye bağlı görev yapan askerlerin kaldığı

küçük bir yerleşim yeridir. Üretime geçilmesinden sonra zamanla havzada madencilikle ilgili birçok yer altı ve yer üstü tesisi inşa edilmiştir. Bu sayede kentlerin silüeti değişmeye başlamış, kentler artık birer üretim mekânı hâline gelmiştir. İlk yerleşme nüveleri üretim bölgelerindeki maden ocaklarının yakınlarında oluşmuş, ilerleyen süreçlerde bu bölgelerin her biri kente dönüşmüştür. Kömür taşınması amacıyla merkezde limanın yapılmasıyla birlikte Zonguldak'ta kentleşme daha da ivme kazanmıştır. Özellikle 1890'lı yıllarda havzaya yerli ve yabancı sermayeli işletmelerin gelişi kentlerdeki üretimle ilgili yatırımları ve kentsel mekânları artırmıştır. Farklı kültürdeki yabancı çalışanların kendi kültürleri mekânlara da yansımış, artık kent sadece üretimin yapıldığı yer değil, tiyatroların, baloların, sinemaların, müzikli eğlencelerin düzenlendiği yere dönüşmüştür. Bu bağlamda Zonguldak Cumhuriyet öncesi dönemde sosyal ve kültürel anlamda ülkenin ilk gelişen kentlerinden biridir. Üretimle birlikte kentler hızla göç almaya başlamış ve havzada sanayi toplumu ortaya çıkmıştır. Kömür endüstrisine ait yapı/tesisler işlevsel açıdan birbirleriyle ilintilidir. Üretimdeki bu ilişki bazen yer altında bazense yer üstünde kurulan demir yolu, dekovil hattı, varegel sistemi, havai hat ve liman gibi ulaşım ağları ile sağlanmaktadır.

Bölgenin endüstri kimliğini oluşturan değerler sadece yer üstünde değil, yer altında da bulunmaktadır. İnsanlar madenleri açarak doğaya ilk olarak burada şekil vermektedir. Yer altında strüktür kurulmakta, kat kat gözler oluşturulmaktadır. Çıkarılan kömürler, oluşturulan raylı sistem ve vagonlar ile giriş kotuna taşınırlar. Yer altındaki kömür ocakları ve insan yapımı bu mekânlar havzadaki "gizli peyzaj"ı tanımlamaktadır. Üretim mekânlarının genellikle kent içinde ve/veya yerleşimlerin yakınında konumlanması nedeniyle kentte gezerken "üretimin sesi"ni duymak, madenden çıkan ve işlenen kömürün kokusunu her daim hissetmek; kentteki aktif kömür üretim deneyimini dolaylı veya direkt olarak herkese yaşatmakta, kimliğin algılanmasını kolaylaştırmaktadır. Çalışanların barınmasına yönelik Cumhuriyet öncesi ve sonrası dönemlerde kurulan mahalleler (Fener Mahallesi, Üzülmez ve Kozlu'daki yerleşkeler vb.) ve kentlerin çeşitli noktalarında oluşturulan barınma, eğitim, spor, sinema, sağlık, yeşil doku vb. mekânlar da endüstriyel miras değerleridir. Kömür üretimiyle birlikte ortaya çıkan bu mekânlar ve yerleşkeler üretim-sosyal çevre ilişkisi bağlamında birer kültürel peyzaj örneğidir. Havzadaki kömürün varlığı demir-çelik (Ereğli ve

Karabük'te), enerji (Çatalağzı'nda), tuğla (Filyos'ta) vb. sanayileri ortaya çıkarmıştır. Bu sanayiler sayesinde bölgede yeni kentler kurulmuş veya mevcut kentler sosyoekonomik açıdan gelişmiş; buralar sanayi kimliği kazanmıştır. Yerleşimlerde üretim ve yaşam sürekli iç içe olmuştur. Bu yüzden günlük yaşam pratikleri, üretimle gelişen mekânlar üzerinden okunabilmektedir. Çatalağzı'ndaki termik santralin yöreye elektrik vermesinin yanı sıra yakın çevresindeki sosyokültürel ve ekonomik gelişmelerin kaynağı olarak görülmesi neticesinde santral bölgesi yerel halk tarafından Işıkveren olarak ifade edilmektedir. Yine Zonguldak'ta kömür taşımacılığında kullanılan demir yolu hattının yön değiştirdiği kısımdaki yerleşmenin İkinci Makas mevkisi olarak anılması; kömür endüstrisindeki kuyu, bant, depo, atölye vb. mekânların bulundukları sokak ve mahallelerin isimlerine kaynaklık etmiş olmaları üretimin kentsel yaşamdaki etkisini göstermektedir. Havzada madencilikle gelişen hem yer altındaki hem de yer üstündeki mekânlar; buralara ilişkin deneyimler, anılar, anlamlar ve üretimin biçimlendirdiği yaşam kültürü bütüncül bir şekilde havzanın kültürel peyzajını ve endüstri kimliğini tanımlamaktadır.

Karabük, demir-çelik fabrikası ile var olmuş bir kenttir. Burada 1934 yılında Devlet Demir Yolları tarafından Zonguldak Kömür Havzası'na bağlantı sağlayan demir yolu hattı ve istasyon binası yapılmıştır. Bu sayede demir yolu haritasında ilk defa Karabük ismi resmi olarak yer almıştır. Karabük, fabrika yapılmadan önceki bu süreçte 13 hane ve 1 istasyon binası olan, Zonguldak ili, Safranbolu ilçesi, Zobran bucağına bağlı bir köy altı yerleşimidir. 3 Nisan 1937 tarihinde temeli atılan demir-çelik fabrikası Soğanlı ve Araç çaylarının kesiştiği, bataklık görünümündeki çeltik tarlalarının olduğu alanda kurulmuştur. Fabrikanın kurulacağı yer olarak Karabük'ün seçilmesinde; kentin Zonguldak'taki kömür yataklarına yakın oluşunun yanında ham madde ve ürün taşınmasını sağlamak amacıyla demir yolu güzergâhı üzerinde bulunması önemli etkenler olmuştur [49]. Kent merkezine girişte yer alan fabrika mekânsal büyüklükleri ve konumu sebebiyle kent silüetinin önemli unsurudur. Demir çeliğin varlığı kentte yan ürün olarak haddehalerin ve küçük işletmelerin ortaya çıkmasını da sağlamıştır. Fabrikanın kurulmasından itibaren kente yoğun işçi göçü yaşanmış ve yeni yerleşim alanları ortaya çıkmıştır. Fabrika çalışanları için 1939 yılında yapımına başlanan Yenişehir Yerleşkesi, kullanıcıların mekânsal ve sosyokültürel ihtiyaçlarının tümünün karşılanabileceği bir mimari programa sahiptir. Almanların Siedlung ve Fransızların

Cite-Jarden adını verdikleri Bahçe-şehir modeline uygun bir planlama anlayışı görülen yerleşke, sahip olduğu kentsel mekânları ile Erken Cumhuriyet Dönemi'nin hedeflediği örnek modern Türk toplumunun oluşturulmasında öncülük etmiştir [48]. Yerleşke, yakınındaki yapılaşmaların da nitelik kazanmasında katalizör olmuştur. Ayrıca fabrika bünyesinde açılan kurslar ve okullar ile kentin eğitim seviyesinin yükselmesi sağlanmıştır.

Başlangıçta köy görünümünde olan Karabük kenti sanayileşmeyle birlikte Cumhuriyet kenti olmuştur. Günümüzde eski canlılığını yitirmiş ve bazı mekânları işlevsiz kalmış olsa da Yenişehir Mahallesi; yeşilin az olduğu, sıkışık kentleşmenin ve endüstriyel faaliyet kaynaklı hava kirliliğinin yaşandığı kent merkezi için nefes alma yeri ve kentsel peyzaj özelliğine sahiptir. Demir-çelik endüstrisiyle gelişen fabrika ve yan ürün endüstrisine ait üretim mekânları, ürünlerin taşındığı demir yolu ağı, istasyon, işçi yerleşkesi, üretimle birlikte kentte oluşan işçi kültürü ve yaşam pratikleri bir bütün olarak kentin endüstri kimliği ve kültürel peyzajını oluşturmaktadır.

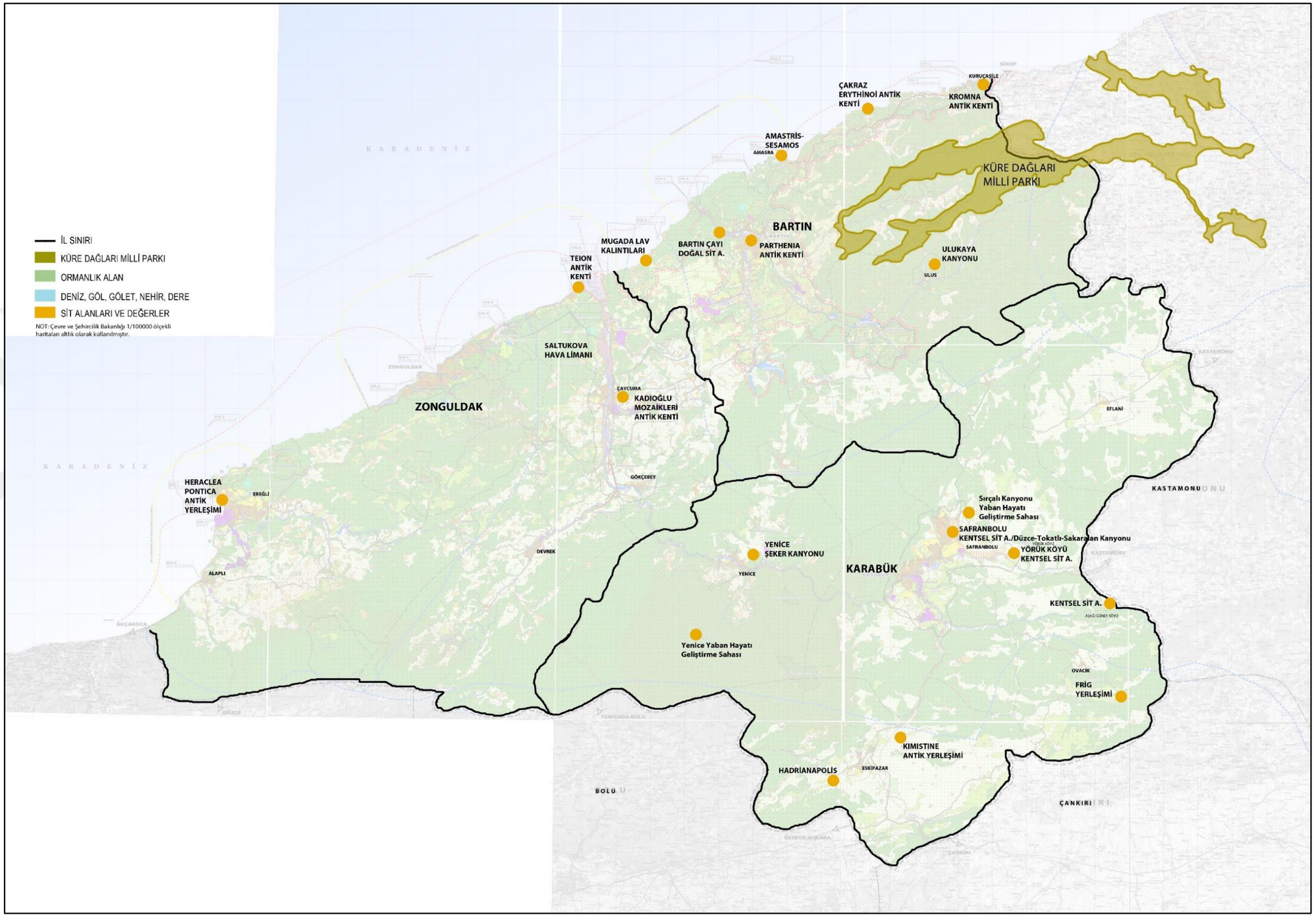
Osmanlı Dönemi kenti olan Safranbolu'da lonca sisteminde yürütülen demircilik, bakırcılık, semercilik, yemenicilik, dikicilik gibi meslek kolları da kentteki üretimi ve sosyoekonomik hayatı biçimlendirmiştir. Osmanlı'nn önemli dericilik merkezi konumunda olmuş Safranbolu'da deri üretimi dere kenarında yer alan 84 adet imalathane ve 1 fabrikada yapılmıştır. Günümüzde özgün işlevini sürdürmeyen bu mekânlar endüstri mirası değerleridir.

%63'ü ormanlarla kaplı olan bölgede gelişmiş orman endüstrisi bulunmaktadır. Osmanlı Dönemi'nde kerestecilik ve gemi imalatında öne çıkan Bartın'da devletin ihtiyaç duyduğu gemi ve kalyonlar da üretilmiştir. Bu üretimler ülkenin tek nehir limanı özelliğindeki Bartın Irmağı çevresinde gerçekleştirilmiştir. Ürünlerin taşınmasında kullanılan ırmak sayesinde kent uzunca yıllar geniş hinterlanta sahip önemli bir ticari merkez konumunda olmuştur. Bu faaliyetler kenti ekonomik açıdan geliştirmiştir [105]. Kentte ırmağa yakın yerde yaşayanlar gemi yapımında; iç kesimlerdekiler ise kereste işi veya maden ocaklarında çalışarak geçimini sağlamıştır [106]. Orman endüstrisiyle birlikte kentte marangozluk, burguculuk, gemi mimarlığı, kaptanlık gibi meslekler de ortaya çıkmıştır. Toplumsal hafızada yer edinmiş olan

“Bartın Deresi, Altın Deresi” söylemi ırmağın kent için önemini göstermektedir. Üretimin, taşımacılığın, gemi indirme törenlerinin, günlük yaşamın geçtiği mekân olarak ırmak günümüzde bu özelliklerini kaybetmiş durumda olsa da kentin en önemli bellek mekânıdır. Yörede kerestecilik için ham madde “Orman Köyleri” olarak tanımlanan yerlerden karşılanmıştır [105, 107]. Bu endüstriye ait fabrika ve imalathane düzeyindeki üretim mekânları Bartın başta olmak üzere, Zonguldak'ın Çaycuma ve Devrek, Karabük'ün Yenice ve Eskipazar ilçelerinde yoğunlaşmıştır. Endüstri mirası değeri taşıyan bu üretim mekânlarından bazıları 1990’larda işlevini kaybederek, atıl duruma gelmiştir. Ahşap tekne ve yat imalatı endüstrisi ile kimlik kazanmış Kurucaşile’de bu üretim faaliyetleri eskiye göre azalmış olsa da günümüzde de devam etmektedir. Orman endüstrisinin varlığı ve buna bağlı oluşan yaşam pratikleri, mekânsal, ekonomik ve sosyokültürel gelişimler bu kentlerin kimlik kazanmasında önemli rol oynamıştır.

4.1.4. Doğal ve Kültürel Değerler

Batı Karadeniz Bölgesi’nin Karadeniz'e yaklaşık 140 km uzunluğunda sınırı bulunmakta olup %63'ü ormanlarla kaplıdır. Bölge; çok sayıda yayla, mağara, kanyon, akarsu, göl ve tabiat alanları gibi doğal değerlere, farklı dönemlere ait birçok kültürel değere sahiptir. Bu sayede bölge önemli turizm potansiyelleri barındırmaktadır. Tez kapsamında, geliştirilecek önerilerde endüstri mirası ile ilişkilendirilebilecek bu değerler de incelenmiştir. Bunların bir arada okunmasına yönelik konumları Şekil 4.4’te işaretlenmiş, değerler bütünü listelenmiştir.



Şekil 4.4. Bölgenin doğal ve kültürel değerleri.

4.1.4.1. Tarihi Doku

Bölgede, Antik Çağ'dan Cumhuriyet Dönemi'ne kadar birçok kültürel miras değeri bulunmaktadır. Safranbolu sahip olduğu Osmanlı kent dokusu değeri ile 1994 yılında UNESCO Dünya Miras Listesi'ne kabul edilmiştir. Safranbolu evleri, 18. ve 19. yüzyıl Osmanlı toplumunun kültürünü, ekonomisini, yaşama biçimini ve teknolojisini yansıtan en önemli örneklerdendir. Karabük, Cumhuriyet Dönemi'nin sanayileşme politikası kapsamında demir-çelik fabrikasının kurulması ile var olmuş bir kenttir. Fabrikada çalışanların barınması amacıyla yapılan Yenişehir Mahallesi, Erken Cumhuriyet Dönemi'nin modern mimarlık anlayışını temsil eden örnek planlı yerleşkelerdendir. Karabük'teki diğer kültürel miras değerleri:

- Safranbolu'da; Türk İslam öncesi döneme ait kaya mezarları, tümülüsler, kale, kilise, han ve hamamlar, camiler, köprüler, çeşmeler, geleneksel konutlar, geleneksel çarşılar, Akören köyünde Roma Dönemi antik yerleşimi,
- Eskipazar'da; tümülüsler, Asartepe'de antik kent, kaya mezarları, Hadrianapolis Antik Kenti,
- Eflani'de; köprüler, geleneksel evler, su yolları, kaya mezarları, tümülüsler, höyükler, hanlar, manastır kalıntıları,
- Ovacık'ta; kaya mezarları, camiler, gözetleme kulesi, Lidya Uygarlığı Dönemi'ne ait mağaradır [91, 109].

Bartın'da Osmanlı Dönemi sivil mimari örneklerine çoğunlukla kent merkezinde ve Amasra ilçesinde rastlanmaktadır. Özellikle bölgede ormanlık alanların fazla olması nedeniyle tarihi dokuda nitelikli ahşap mimari gelişmiştir. Bartın'daki diğer kültürel miras değerleri:

- Bartın merkezde; höyükler, kilise, Güzelcehisar kale ve lav sütunları, Şarköy ve Fırınlı kaleleri, Manastırtepe Nekrepolü, tümülüsler, kaya mezarları, Erythinoi Antik Kenti, Osmanlı Dönemi'ne ait cami, köprü, han ve hamamlar,
- Amasra'da; Bizans Dönemi'ne ait Amasra Kalesi, kilise, manastır kalıntısı, altıgen yıldız, Roma Meclis Sarayı kalıntıları, Roma Dönemi köprü ve su kemeri, Kuşkayası yol anıtı, Küçük Liman Antik Rıhtım ve Nekropol Alanı, antik kent,

- Kurucaşile'de; Yedikuyular, Cenevizliler Dönemi'ne ait Tekkeönü Kalesi, Kromna Antik Kenti,
- Ulus'da; höyükler, camiler, sivil mimari örneklerine ait geleneksel konutlardır [91, 108].

Zonguldak Kömür Havzası'nda 1829 yılında taş kömürünün bulunmasının ardından başlayan kömür madenciliği ile ilgili çeşitli süreçlerde birçok yer altı ve yer üstü üretim tesisi yapılmıştır. Havza, kömürün yer altından çıkarıldıktan kullanıma hazır hâle getirilinceye kadarki işlemlerin yapıldığı tüm tesislerini (ocak, tünel, kuyu, depo, lavuar vb.); işlenecek veya işlenmiş olan kömürün nakliyesinin sağlandığı bant, demir yolu, varagel, havai hat, liman gibi ulaşım endüstrisi mekânlarını; kömüre bağlı gelişen demir-çelik, tuğla, tersanecilik, enerji üretimi gibi endüstrilere ait üretim mekânlarını; atelyöleri; çalışanların barınmasına yönelik oluşturulan konut ve yerleşkeleri; endüstriyel faaliyetlerle gelişen idari, spor, eğitim, sağlık, kültürel vb. işlevli sosyal donatı mekânlarını; üretime ilişkin teçhizatları ve endüstri peyzajını kapsayan zengin endüstri mirası değerleri barındırmaktadır. Bu fiziksel mekânların dışında kömür üretimiyle birlikte somut olmayan kültürel miras değerleri de ortaya çıkmıştır. Zonguldak'taki diğer kültürel miras değerleri:

- Devrek'te; kral mezarları,
- Çaycuma'da; Ceneviz Dönemi mezarlıklar, Roma Dönemi mezar ve köprü kalıntıları, Filyos Antik Kenti, Kadıoğlu mozaikleri,
- Ereğili'de; Acheron Vadisi'ndeki ören yeri, Herakles Sarayı, su sarnıcı, anıt mezar, Bizans Kilisesi, Ayasofya Kilisesi ve Hellen, Roma, Bizans, Osmanlı dönemlerine ait sur kalıntılarıdır [91].

4.1.4.2. Yöresel El Sanatları

Yöresel el sanatları bakımından Zonguldak merkezde tel kırma, madencilik ürünleri, gemi maket yapımı; Ereğli'de elpek bezi dokumacılığı, Osmanlı çileği yetiştiriciliği; Çaycuma'da pelemet ve diğer dokuma çeşitleri; Devrek'te bastonculuk, demircilik, kalaycılık, süpürgecilik; Alaplı'da çekmen bezi üretimi; Çaycuma'da sepetçilik;

Gökçebey'de pelement bezinden yapılmış yöresel kıyafetler ve demircilik önemli yöresel uğraşlardır [91].

Bartın merkezde tel kırmacılığı, ahşap ürünleri üretimi; Amasra'da ahşap oymacılığı; Kurucaşile'de ahşap yat ve gemi yapımcılığı, taş sac yapımı; Kumluca, Kozcağız, Kurucaşile'de dokumacılık ve tel kırma önemli geleneksel faaliyetlerdir [108].

Karabük Safranbolu'da semercilik, kunduruacılık, nalbantlık, tabaklık, kalaycılık, saraçlık, demircilik, bakırcılık, yemenicilik, oyacılık; Ovacık'ta ip bükme, kilim, çuval dokuma, ormana dayalı el sanatları, taş işçiliği; Eskipazar'da sepetçilik; Eflani'de dokurcun (giysi) ve çember (başörtü) dokumacılığı; Yenice'de yöresel giysi yapımı, bastonculuk ve şimşir kaşık yapımı önemli yöresel faaliyetlerdir [32, 109].

4.1.4.3. Mağaralar

Zonguldak'ta Gökgöl, Sofular, Kızılelma, Cumayanı, Ilıksu, İnağzı, Çayırköy, Su mağaraları; Karabük'te Mencilis, Kayadibi, Ağzıkara, Hızar Mağarası, Kaşıkçı mağaraları ve Sipahiler köyündeki mağara; Bartın'da Büyüktepe, Gürcüoluk, Sipahiler, İncivet, Büyüktepe, İnönü, Subatık mağaraları bulunmaktadır [91, 108, 109].

4.1.4.4. Kanyonlar

Zonguldak'ta Süzek, Harmankaya, Ilıksı kanyonları; Karabük'te Şeker, Sakaralan, Sırçalı, Bulak, Tokatlı, İnce Kaya, Düzce kanyonları; Bartın'da Ulukaya Kanyonu vardır [91, 108].

4.1.4.5. Yaylalar

Bölgede; Kız Kulağı, Bölüklü, Bacaklı (Alaplı); Göldağı, Esenlik, Beycuma (Zonguldak); Aksu (Devrek); Ulu, Sarıçiçek (Safranbolu); Göktepe, Gökpınar, Subatan, Sorkun (Yenice); Göllü, Kireçli Su, Kıraçtepe, Çatak-Belen, Boduroğlu (Ovacık); Avdan, Büyük Düz, Küçük Düz, Çakırören, Küçük, Bostancık, Arıcak, Dede (Karabük); Eğriova, Belen, Kuyucak, Karaarmut, Yalak, Yalakkuz, Beytarla,

Ulu, Dede (Eskipazar); Kokurdan (Eflani); Ulu, Gezen, Ardıç, Arıt (Bartın) yaylaları bulunmaktadır [91, 108, 109].

4.1.4.6. Göller

Bölgede, Ulutan Baraj Gölü (Zonguldak), Kızılcapınar ve Gülüç baraj gölleri (Ereğli), Dereköy Göleti (Çatalağzı), Ozan Gölü (Devrek); Karagöl (Ovacık), Bostancılar, Ortakçılar, Esencik göletleri (Eflani), Konarı Gölü (Karabük), Göktepe Göleti (Yenice), Eğriova Göleti (Eskipazar); Bartın Gölü, Sülük Çobanoğlu Baraj Gölü (Bartın) vardır [91, 109].

4.1.4.7. Akarsular

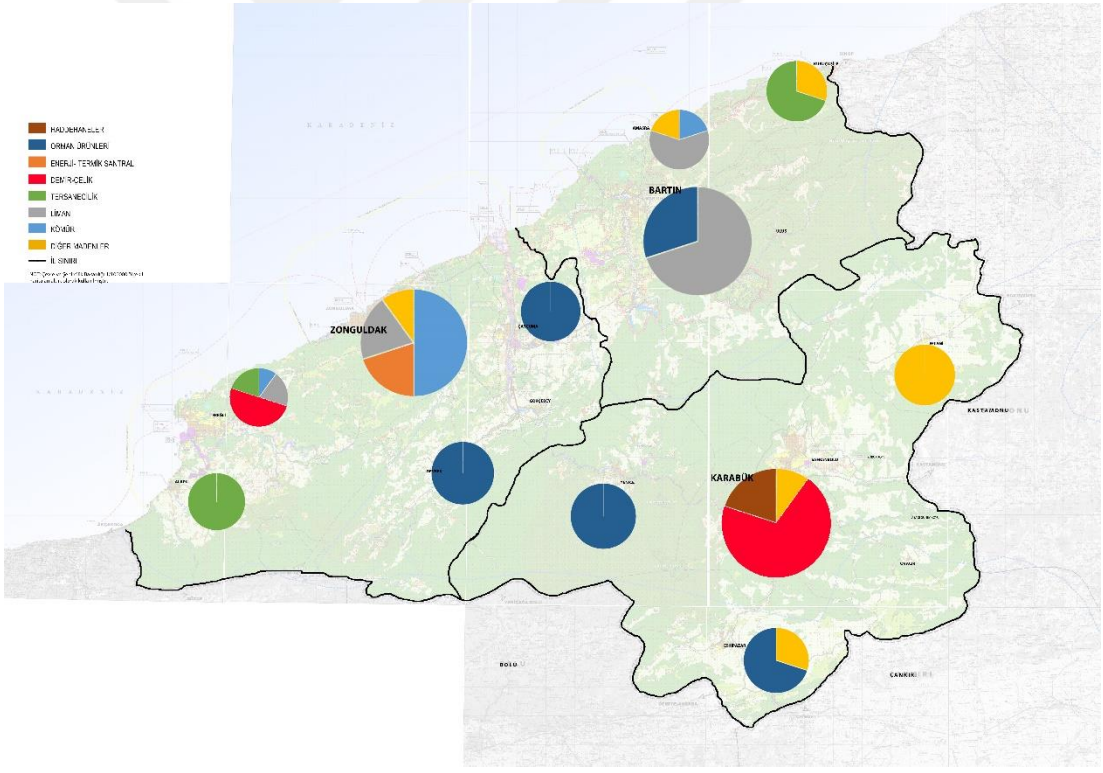
Bölgede, Harmankaya ve Değirmenağzı şelaleleri (Zonguldak); Handeresi, Kemer, Tabakhane ve Kabasakal dereleri, Güneşli ve Kayalıdere şelaleleri, Gülüç Çayı (Ereğli); Devrek Çayı (Devrek); Filyos Irmağı (Gökçebey, Çaycuma); Kavukkavlağı, Kocaman ve İncivez dereleri, Alaplı Irmağı (Alaplı); Filyos, Araç, Soğanlı ve Eskipazar çayları (Karabük); Aydınlar ve Yenice çayları (Yenice); Bartın Irmağı, Ulukaya Şelalesi (Bartın); Göl Deresi Şelalesi, Kapısuyu Deresi (Kurucaşile) bulunmaktadır [91, 108, 109].

4.1.4.8. Tabiat Alanları ve Milli Parklar

%63'ü ormanlarla kaplı olan Batı Karadeniz Bölgesi biyoçeşitlilik açısından zengin fauna ve floraya sahiptir. WWF (Dünya Doğayı Koruma Derneği) tarafından Yenice Ormanları ve Küre Dağları Milli Parkı Türkiye'de en önemli bitki alanları arasında gösterilmektedir. Bölgedeki koruma altındaki tabiat alanları; Gümeli Tabiat Alanı (Alaplı), Yedigöller Milli Parkı (Zonguldak, Bolu), Kavaklı Tabiatı Koruma Alanı (Yenice), Çitdere Tabiatı Koruma Alanı (Yenice), Gökpınar Arboretumu (Yenice), Küre Dağları Milli Parkı'dır (Kastamonu, Bartın) [91].

4.2. BATI KARADENİZ BÖLGESİ'NDE ENDÜSTRİLEŞME VE ENDÜSTRİ MİRASI

Batı Karadeniz Bölgesi'nde (Zonguldak, Karabük, Bartın) kömür, demir-çelik, enerji ve orman endüstrileri üretimde ön plana çıkmaktadır (Şekil 4.5). 1829 yılında bölgede keşfedilen kömürün ilerleyen yıllarda üretimine geçilmesiyle birlikte Zonguldak ve çevresi önem kazanmış, hızla kentleşmiştir. Kömürün varlığı, bölgede demir-çelik ve enerji başta olmak üzere birçok endüstrinin de gelişmesini sağlamış, bu sayede yeni kentler kurulmuştur. Bölgede kentlerin ve bölgenin kimliğini oluşturan bu endüstrilere ait zengin somut ve somut olmayan endüstri mirası değerleri bulunmaktadır. Bu bölümde öncelikle bölgenin endüstrileşme süreçleri incelenerek ortaya koyulmuş, ardından endüstri mirası değerleri detaylı olarak anlatılmıştır.



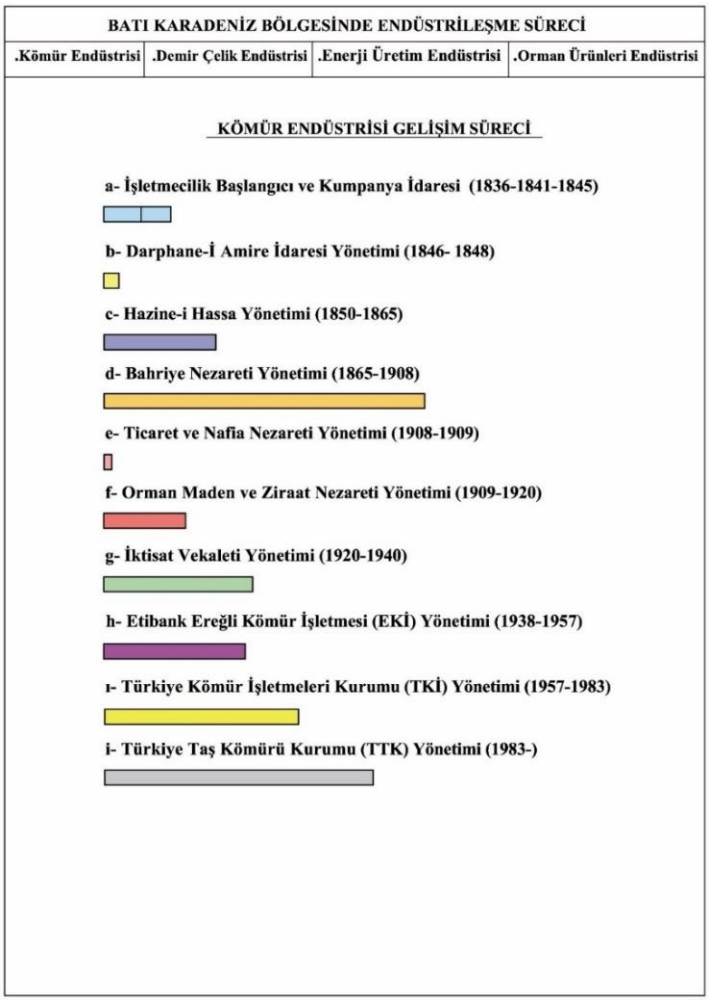
Şekil 4.5. Bölgede öne çıkan endüstrilerin konum ve oranları.

4.2.1. Batı Karadeniz Bölgesi'nde Endüstrileşme Süreci

Zonguldak Kömür Havzası'nda kömür madenciliği faaliyetlerinin başladığı 1836 yılından günümüze kadar üretim farklı idarelerce yürütülmüştür. İlk süreçlerde ilkel yöntemlerin kullanıldığı kömür üretimlerinin ve kötü çalışma-barınma koşullarının olduğu havzaya özellikle 1880'lerde yabancı sermayeli işletmelerin gelişiyle birlikte üretim ve kentsel mekânlarda olumlu gelişmeler yaşanmıştır. Ereğli Kömür İşletmesi Müessesesi (EKİ) döneminde de bu gelişmelerin daha da arttığı görülmektedir. Havzada farklı ölçek ve türde birçok üretim mekânının yanı sıra çalışanların ve kentlilerin günlük hayatta ihtiyaç duyduğu mekânlar da inşa edilmiştir. Bu sayede kentler sadece fiziksel olarak değil sosyal ve kültürel yaşam anlamında da gelişim göstermiştir. Bölümün bu kısmında, birbirleriyle işlevsel ilişkiler kurmuş ve bulundukları kentlerin, bölgenin endüstri kimliği kazanmasını sağlamış kömür, demir-çelik, orman, enerji endüstrilerinin gelişim süreçleri detaylı olarak irdelenmiştir. Endüstri işçilerinin giriştikleri hak mücadeleleri konularına da yine bu kısımda değinilmiştir.

4.2.1.1. Kömür Endüstrisinin Gelişim Süreci

Havzada kömür endüstrisindeki üretimleri farklı idareler yönetmiştir. Şekil 4.6'da ifade edilen bu idare dönemlerinde gerçekleşen gelişmeler kategorize edilerek üretim faaliyetleri, üretim mekânlarının gelişimi, üretimin kentsel mekâna ve sosyal yaşama etkisi başlıkları altında aşağıda detaylı olarak anlatılmıştır. Ayrıca bu gelişmelerin bir arada kolay okunmasını sağlamak amacıyla Şekil 4.7 hazırlanmıştır.



Şekil 4.6. Bölgede kömür üretiminin idare dönemleri.

A- İşletmecilik Başlangıcı ve Kumpanya İdaresi (1836-1846)

A1- Üretim Faaliyetleri: Zonguldak madenlerinin açılması ve kullanımı, devlet fabrikaları ve donanmanın enerji ihtiyacının karşılanması amacına dayanmaktadır [110]. İlk olarak 1836 yılında Ereğli kömür madenlerinde kömür arama, rezerv tespiti, deneme üretimi veya işletilmesi gibi madencilik çalışmaları için Avusturya'dan Hırvat asıllı madenciler getirilmiştir. 1841 yılında ise Ereğli ve Amasra çevresindeki kömür madenlerinin işletilmesi faaliyetlerini Osmanlı devlet adamları tarafından kurulan Ereğli Kömür Madeni Kumpanyası devralmıştır [111]. 1845 yılı sonuna kadar kumpanya tarafından küçük ölçekli üretim faaliyetlerinin yapıldığı, havza sınırlarının ve kömür rezervinin belirlenmesi çalışmalarının sürdürüldüğü görülmektedir. Bu dönemde havzadan çıkarılan kömür İstanbul'daki çeşitli vapurlara; Tersane-i Amire,

İzmit ve Hereke Fabrikaları, Baruthane, Tophane-i Amire, Beykoz Debbağhanesi, Darphane-i Amire, Tüfenkhane-i Amire, Feshane-i Amire gibi kuruluşlara satılmıştır [18]. Ayrıca madenlerde çalıştırılmak üzere Avrupa'nın çeşitli ülkelerinden mühendis ve maden işçileri getirilmiştir.

B- Darphane-i Amire İdaresi Yönetim Dönemi (1846- 1848)

B1- Üretim Faaliyetleri: 1846 yılında kumpanyaya padişah Abdülmecid de dâhil olmuş ve hissenin yarısı padişahın olmuştur [18]. Kumpanya bu dönemde Darphane-i Amire'ye bağlanmış; üretimde, madencilik konusunda tecrübeli olan Osmanlı sınırları içinde yaşayan Hırvat ve Karadağlı işçiler çalıştırılmıştır [112]. Maden çevresindeki yerleşimlerden de amele sağlanmıştır. İlerleyen süreçte kumpanyanın bilgisi dahilinde isteyen kişiler faaliyete geçerek yeni maden ocakları açmıştır. 1846 yılında havzada 1500 kişinin kömür madeninde, 300 kişinin kömür nakliyatında çalıştığı görülmektedir [18]. 1848 tarihinde, kömür ortaya çıkan araziler vakıf hâline getirilmiş ve padişah üzerine tapulanarak korunmaya çalışılmıştır [113]. Darphane-i Amire yönetimindeki madenden 1846'dan 1849'a kadar tersane, tophane, baruthane fabrikalarına ve sair yerlere kömür gönderilmiştir [18]. Yine bu dönemde Amasra ve Ereğli'deki maden sınırlarının belirlenmesi çalışmaları yapılmıştır [38].

B2- Üretim Mekânlarının Gelişimi: Bu dönemde kömür üretimine yönelik yeni maden ocakları ve Ereğli'de acenteler için yeni dükkânlar açılmıştır.

C- Hazine-i Hassa Yönetim Dönemi (1850-1865)

C1- Üretim Faaliyetleri: 1850 yılında Darphane-i Amire'nin Hazine-i Hassa'ya dönüştürülmesinden sonra Ereğli kömür madenleri bu kuruma bağlanmıştır [111]. Yapılan incelemeler neticesinde havzadan Osmanlı donanması ve sanayi tesislerinin buhar kömürü ihtiyacının karşılanması planlanmış ve üretilen kömürün Osmanlı'da donanmaya bağlı tersaneye ücret karşılığında havzadan tedarik edilmesi zorunluluğu getirilmiştir. Bu döneme kadar havzada kömür; küfe veya tahta ray ve arabalarla maden ağzına, buradan yükleme tesislerine ise hayvan sırtında taşınmıştır. Taşımacılıkta yaşanan bu durum neticesinde kömür üretimi istenilen düzeye

ulaşamamıştır [18]. 1851 yılında havzada üretim artışının sağlanabilmesi için rapor hazırlanmış, bu kapsamda havzaya İngiltere'den maden çıkarmayla ilgili malzeme, mühendis (Barclay kardeşler) ve 100 amele getirilmiştir. Bunların yanında madencilikte kullanılacak gerekli aletlerin Zeytinburnu Fabrikasında yapılması kararı da alınmıştır [38]. Bu süreçte Kozlu merkez olarak seçilmiş ve buraya yatırımlar yapılmıştır [18]. Önceden getirilmiş olan Hırvat ve Karadağlı işçiler bu dönemde de çalıştırılmaya devam edilmiştir. Kırım Savaşı'nın başlamasıyla birlikte 1854 yılında Zonguldak ve Kozlu'daki madenler kararlaştırılan şartlar dahilinde belirli süre İngiltere'ye kiralanmıştır. Savaşta Osmanlı'nın yanında yer alan İngiltere ve Fransa'nın savaş gemilerinin kömür ihtiyacı havzadan sağlanmıştır. 1857 yılında havzadaki madenler tekrardan Hazine-i Hassa idaresindeki kumpanyaya devredilmiştir. Bu durumla birlikte İngilizler, havzada idareleri sürecinde kurdukları tesisleri bedelsiz olarak bırakmışlardır [111]. Hazine-i Hassa adına çalıştırılan ocaklardan tophane, darphane, tersane, feshane ve Fevaid-i Osmaniye Şirketi gibi kurumlar için kömür alınmıştır [18]. Yaşanan çeşitli sıkıntılar neticesinde havzada üretim durma noktasına gelmiş, bu durumdan kurtulmak amacıyla havzanın işletmeciliği 1859-1861 yılları arasında Zafiropoulo Kömür Ticareti isimli kömür kumpanyasına verilmiştir [114]. Ancak kömür üretiminin yetersiz olması neticesinde 1861 yılında maden yönetimini tekrar Evkaf Nezareti almıştır [111]. Üretimle ilgili istenen sonuç alınamayınca 1864 yılında Ereğli Kömür Madeni Kumpanyasının bütün hisseleri Hazine-i Hassa'ya devredilmiştir [114]. Çevreden sağlanan amelelerin maden idaresinden alacakları olması sebebiyle halk madende çalışmak istememiştir. Kaynaklarda, düşük ücret uygulaması ve çalışma koşullarında yaşanan sıkıntılar neticesinde 1863-1864 yılları arasında Ereğli kömür madenlerinde grev yapıldığından söz edilmektedir [18].

C2- Üretim Mekânlarının Gelişimi: Havzaya İngiliz teknik elemanların gelmesiyle birlikte Kozlu'da demir yolları ve kok fırını inşa edilmiş, yeni ocaklar açılmıştır. Havzada ilk demir yolu taşımacılığı başlangıcı İngiltere'den getirilen malzeme ile yapılan Kozlu'daki sahilden Papaz Havzası'na (İhsaniye'ye) kadar olan dekovil hattıdır. 1851-1852 yılları arasında İngiliz Barclay kardeşler tarafından Kozlu'da yükleme tesisi inşa edilmiştir. Kırım Savaşı sürecinde havzada Çaydamar, Üzülmez,

Kilimli demir yolları yapılmıştır. Bu süreçte Osmanlı Devleti'nin kendi ihtiyacını karşılaması için Üzülmez mevkisinde yeni ocaklar açılmıştır [18].

C3- Üretimin Kentsel Mekâna ve Sosyal Yaşama Etkisi: 1850 yılından sonra havzadaki kömür işletmeciliği hızlanınca tahta iskele ve çevresi de büyüyüp gelişmeye başlamıştır Havzaya gelen İngiliz uzmanların kalması için Kozlu'da ocakların etrafında lojman ve yıkanma yerleri yaptırılmıştır.

D- Bahriye Nezareti Yönetim Dönemi (1865-1908)

D1- Üretim Faaliyetleri: Ülkede taş kömürüne ihtiyacın artması nedeniyle havzada gerekli üretimi yapabilmek için yeterli iş gücünün sağlanması, teknik yatırımın yapılması ve taşıma eksikliklerinin giderilmesi amaçlanmıştır. Sorunların çözümüne yönelik olarak askeri düzenlemeye gidilmiş, havzanın yönetimini 1865 yılında Bahriye Nezareti devralmıştır. 1867 yılından itibaren Ereğli kazasının mülki ve mali idaresi Bolu ve Viranşehir sancaklarından ayrılarak Bahriye Nezareti'ne verilmiştir. Kömür üretimini artırma amacıyla 1867 yılında Dilaver Paşa Nizamnamesi yayınlanmıştır. Bu nizamnamede, ocaklarda çalıştırılan işçilere barınma amaçlı baraka yapımı ve kömür bulunan yerlerde bina yapım kurallarının düzenlenmesine yer verilmiştir. Ayrıca madenlerde çalışacak olan amelenin durumunun düzeltilmesi de amaçlanmıştır [18, 111]. Ereğli sancağına bağlı 14 kaza halkına madenlerde çalışma hakkı tanınmıştır. Bu kazalar; Bartın, Eskipazar, Akçaşehir ve Karasu, Safranbolu, Perşembe, Ulus, Amasra, Tefen, Benderi Ereğli, Geçenoz- Horcanaz, Yenice, Devrek, Eflani ve Aktaş'tır. Ancak uygulamada 13-50 yaş arasındaki erkeklere on ikişer gün ara ile ocaklarda çalışma zorunluluğu getirilmiştir [115]. Madenlerde çalışanlar kiracıyan, küfeciyan ve kazmacıyan şeklinde meslek gruplarına ayrılmıştır. Belirlenmiş yerleşim yerindeki köylülerin kömür kazma ve taşıma, maden için ihtiyaç duyulan hayvanların sağlanması ve bunları gütme işlerini yapmaları zorunludur. Havza çevresindeki köyler yapacakları işe göre sınıflandırılmıştır. İşçilerin ise sebep olmadan işten atılmaları önlenmeye çalışılmıştır. Nizamnameye göre havza sınırları Ereğli'nin kaza olmasıyla birlikte Alaplı'dan Cide'ye kadar uzatılmıştır. Ancak 1875 yılından sonra nizamname yaptırımları giderek zayıflamıştır. Bu dönemde yeni ocaklar açılarak havza genişletilmiş ve imtiyazlara son verilmiştir [114, 18]. Havzada

yabancı sermaye ve özel girişimle üretilen kömürün devletin savaş gemilerinde ve Ticaret-i Bahriye gemilerinde kullanılması zorunluluğu getirilmiş, başka yere ihracı ve satılması yasaklanmıştır [18]. Bahriye İdaresi zamanında havza; Alacaağzı, Kozlu, Kilimli, Zonguldak, Çatalağzı ve Amasra üretim bölgelerine ayrılmıştır. Bu dönemde havzada yaklaşık 80 ocağın bulunduğu, üretimin çoğunlukla Hırvat, Slav, Ermeni ve Rumların elinde olup az sayıda da yerli işletmecinin varlığı görülmektedir [114]. Önceden, kömür ambarı olan İzmir, Trabzon, Tekfurdağı, İstanbul gibi yerlerde Ereğli kömürü kullanılmaktayken Bahriye Nezareti yönetimi ile birlikte Akdeniz ve Karadeniz'de bulunan ambarlara da Ereğli kömürü verilmeye başlanmıştır. Kömür, Tersane-i Amire vapurları, İdare-i Mahsusa vapurları ve o bölgedeki hastane, hamam, okul, imalathane gibi yerler için depolanıp kullanılmıştır [18]. 1878 yılı verilerinde Tersane-i Amire, Sefain-i Nakliye ve devlet fabrikaları için ihtiyaç duyulan kömürün tamamının Ereğli madenlerinden tamamlanamadığı için eksik olan kısmın ithal edildiği görülmektedir [38]. 93 Harbi nedeniyle üretimle ilgili havzada ekonomik sıkıntılar yaşanmış ve maden işletmecilerinin çoğu işlerini bırakmak zorunda kalmıştır [18]. Bu süreçte devlete ait ocaklar için madencilere ruhsat verilerek işletilmesi yoluna gidilmiştir. 1878 yılından itibaren havzadaki ocaklara numara verilmesi yöntemine geçilmiştir. Bu kapsamda, çeşitli süreçlerde faaliyet gösteren Kozlu, Zonguldak, Kilimli, Alacaağzı ve Amasra'da 385 aktif ocağa numaralandırma yapılmıştır. Havzada yaşanan sıkıntılar neticesinde kömür üretimi düşmesi ve madenlerin kapanması tehlikesi karşısında 1882 yılında havzadan çıkarılan kömürün %40'ının serbest piyasaya satışına izin verilmiştir [111]. Bu durumla birlikte havzaya yerli ve yabancı sermayenin girmesine zemin hazırlanmıştır [18]. Havzada 1884 yılında Giurgiu Kumpanyası, 1885 yılında Karamanyan Şirketi kömür işletmeciliğine başlamış ve bu şirketler üretimle ilgili önemli girişimlerde bulunmuşlardır. Havzada maden işletmeciliği açısından önemli konumda olmuş Hallaçyan Kumpanyasının da yine bu dönemde faaliyetlere başladığı düşünülmektedir [114]. Rombaki Kumpanyasına üretim için 1892 tarihinde ruhsat verilmiş ve bu ocağın kömürleri devlet tarafından alınmıştır [38, 18]. Havzada önemli ocaklardan birisi olan Boyacıoğlu Ocağı'ndan çıkarılan kömür taşıdığı özellik nedeniyle İmalat-ı Harbiye Farbikalarında; Balkan Savaşı sırasında ise Tersane-i Amire'de, İstanbul ve Marmara'daki vapurlarda kullanılmıştır [114]. 1893 yılında Karamanyan Şirketi, Kurci Kumpanyası, Hallaçyan ve Gregoviç işletmelerinin havzadaki toplam üretimin

4’te 3’ünü sağlamıştır [18]. Bu yıla ait verilere göre havzada 95 maden ocağından 54’ünün Müslümanlara, 41’inin Gayrimüslimlere ait olduğu görülmektedir. Bu dönemde Kozlu mevkisinde 25, Zonguldak mevkisinde 23, Çatalağzı mevkisinde 3, Kilimli mevkisinde 14, Alacaağzı mevkisinde 25 ve Amasra mevkisinde 5 maden ocağı bulunmaktadır [38]. 1896 yılında Zonguldak’ta liman ve yükleme tesisi inşa etmek amacıyla gelen Fransız sermayeli Ereğli Şirketi sonraki yıllar kömür işletmeciliğine başlamış ve havzanın en büyük şirketi olmuştur [114]. 1899-1900 tarihli Kastamonu yıllığına göre havzada, ocaklardaki kazmacılar, ameleler, hayvanlarıyla ocaklardan deniz kıyısı veya şimendifer mevkilerine kömür taşıyan sınıf, ocaklarda kullanılan direkleri getirenler, gemilere ve limana kömür nakleden kayıkçılar olmak üzere beş grup çalışmaktadır. Havzada yaşanan işçi sıkıntısına çözüm olarak Sivas ve Trabzon’dan metal madenlerinde çalışan tecrübeli işçiler çalıştırılmak üzere havzaya getirilmiştir [18]. 1900 yılında Türk sermayesiyle kurulmuş Sarıcalar Şirketi de havzada faaliyet göstermiş en önemli müessesedir [116].

D2- Üretim Mekânlarının Gelişimi: Bahriye Nezareti yönetiminde havzada üretimi artırmak amacıyla demir yolu ve yükleme iskeleleri yapılmış, daha derinlerden kömür elde etmek için gerekli teçhizatın Avrupa’dan getirtilmesi teşvik edilmiştir. Kozlu’daki dekovil hattı 1872 yılında sahilden İhsaniye’deki ocaklara kadar uzatılmıştır. Bu dönemde Kozlu’da yükleme tesisi, iskele ve Çatalağzı demir yolu hattı yapılmıştır. Ayrıca Zonguldak, Üzülmez, Kilimli ve Çaydamar demir yollarının uzatılması 1879 yılında tamamlanmıştır [18]. 1882 yılından sonra havzaya üretim amaçlı yabancı sermayeli şirketlerin girmesiyle birlikte yeni ocakların açılmasının yanında üretimle ilgili birçok yatırımın yapılması da hızlanmıştır.

Giurgiu Kumpanyası havzada kuyu açarak eksi kotlarda kat hazırlığı yapan ilk işletmedir [18]. Bu amaçla işletme tarafından Kozlu’da 1885’te havzanın ilk kuyusu olan Kurci Kuyusu açılmıştır. Bu kumpanya Kemerbaca Ocağı-Kerpiçlik arasında ilk havai hat tesisini (63 Vinci) de kurmuştur [117]. Karamanyan Şirketi havzada teknik yeniliklerin öncüsü olarak bilinmektedir. 1885 yılında Alacaağzı’nda havzanın ilk yer üstü varagelini kurmuştur [118]. Bu şirket havzada kömür taşınmasında kullanılan demir yollarının gelişmesine de büyük katkı yapmıştır [38]. Fransız sermayeli Ereğli Şirketi ise 1896-1897 yıllarında Zonguldak merkezde mendirek ve kömür yükleme

rıhtımları, 1897 yılında Zongukdak Lavuarı, 1898 yılında Merkez Ambarları, 1899 yılında dökümhane, tamirhane, lokomotif ve vagonların tamiri için şimendifer atölyesi, 1902 yılında 5200 metre uzunluğundaki Gelik-Asma Havai Hattı, 1905-1907 tarihlerinde 2 numaralı Lavuar, briket ve kok fabrikaları, 1907 yılında Üzülmez Lavuarı vb. birçok tesis ve yapının inşasını gerçekleştirmiştir [18].

D3- Üretimin Kentsel Mekâna ve Sosyal Yaşama Etkisi: Bu dönemde Karamanyan Şirketi tarafından Kozlu ve Zonguldak'ta manifatura, mağaza, bakkal, fırın vb. birimler açılmıştır. 1874 yılında madenlerde çalışan Bahriye askerleri için Kozlu'da hastane yapılması kararlaştırılmış; 1890 yılında amele ve asker tüm çalışanlara hizmet verecek şekilde mevcut hastane genişletilmiştir [18]. 1890'lı yıllarda Zonguldak merkeze liman yapımı için gelen Fransız Şirketi çalışanlarının barınmasına yönelik olarak Fener Mahallesi'nde ilk yapılaşmalar ortaya çıkmıştır. Havzadaki yönetimin EKİ'ye geçmesiyle birlikte bu mahalle mekânsal, sosyal ve fiziksel olarak daha da gelişmiştir.

1900 yılında Zonguldak'ta Ereğli Şirketine ait hastane bulunmaktaydı. Bu dönemde şirkete ait Gelik ve Amasra'da da dispanser vardır. 1902 tarihli rapora göre havzada amelelerin barınma koşullarının kötü ve yetersiz düzeyde olduğu görülmektedir. İşçilerin büyük çoğunluğu yazın açıkta kalmış, kışın ise işletmecilerin yardımıyla kendileri taş, toprak veya ağaçtan yaptıkları kulübelerde barınmışlardır. Meşrutiyet ilanından sonra işletme ve ocakların çevresinde işçi barakaları yapılmıştır [18]. 1905 Kastamonu Vilayet Salnamesi'ne göre Zonguldak kazasında bir hükûmet konağı, bir cami, iki kilise, bir hastane, bir postane, üç han, 120 dükkân, dört atölye, beş otel ve 250 hane taşınmaz mal bulunmaktaydı [46].

E- Ticaret ve Nafia Nezareti Geçiş Dönemi (1908-1909)

E1- Üretim Faaliyetleri: Kömür madenlerinin idaresinde bazı karışıklıklar neden gösterilerek idare 1908 yılında Ticaret ve Nafia Nezareti'ne geçmiş ve böylece havzada sivil idare dönemi başlamıştır [111]. 1908 yılında alınan kararla padişah idaresi ile izin verilmedikçe başkalarına havzada ruhsat verilmesi ve mevcut ocakların satışları yasaklanmıştır. Buradaki amaç Ereğli Şirketinin madenleri ele geçirmesinin

önlenmek istenmesidir [38]. Bu dönemde işçiler insanlık dışı üretim koşullarında çalışmak zorunda bırakılmıştır. Havzada kötü çalışma koşulları, düşük ücretler ve baskılara tepki olarak 1908 yılında ilk işçi hareketi görülmüştür.

F- Orman ve Ma'âdin ve Ziraat Nezareti Yönetim Dönemi (1909-1920)

F1- Üretim Faaliyetleri: Madenlerin işletilmesi, üretimin artırılması ve işletmeciliğin geliştirilmesi amacıyla madenlerin idaresi 1909 yılında Orman ve Ma'âdin ve Ziraat Nezareti'ne bağlanmıştır. 1911 yılından sonra ise bu nezaretin kaldırılmasıyla madenlerin idaresi Ticaret ve Ziraat Nezareti'ne geçmiştir. 1908- 1910 yılları arasında İzmir'in kömür ihtiyacının %60'ı havzadan karşılanmıştır [38]. Havzada 300'ün üzerinde yerli ve yabancı kömür ocağı işletmecisinin olduğu bilinmektedir. Bu dönemde madenlerin idare merkezi Kozlu'dan Zonguldak'a taşınmıştır [119]. Kömür havzasının yeniden düzenlenmesine yönelik yurt dışından malzeme ve maden mühendisleri getirilmiştir. Ereğli Madenleri Müdürlüğü tarafından bu dönemde; Zonguldak Limanı Nizamnamesi'nin hazırlanması, kömür naklini kolaylaştırmak amacıyla yeni vagon ve lokomotiflerin alınması, Kozlu ve Kilimli demir yolu hatlarının yeniden düzenlenmesi, iskele başlarına yeni kantarların koyulması vb. faaliyetlerde bulunulmuştur. Hüsrev Guleman'ın 1911 yılı Zonguldak izlenimlerinde, havzadaki ocaklarda dahili ameleler Zonguldak hinterlantındaki köylerden karşılandığı; liman haricinde ve ağızlarda kömür nakliye ve yükleme işlerinin Ereğliler tarafından yürütüldüğü; ocak dış işleri amelelerinin ise Şark ve Karadeniz vilayetlerinden karşılandığı bilgisi yer almaktadır. Balkan Savaşları sırasında Ereğli Şirketinin kömürlerinin donanmanın ihtiyacının karşılanması amacıyla Bahriye Nezareti dışında başka yere verilmemesi kararı alınmıştır [18]. Bu dönemde donanma ve asker nakliyatında kullanılan vapurların kömür ihtiyacının karşılanması için Ereğli Şirketi ve Boyacıoğlu Ocağı'yla anlaşma yapılmıştır [38]. Havzada Kozlu Kömür Madenleri Osmanlı Anonim Şirketi (1913), Bender Ereğli Birleşik Kömür İşletmeleri AŞ (1913), Maadin Osmanlı Anonim Şirketi (1914) ve Ereğli Şirketi gibi işletmelerin üretim faaliyetleri yaptıkları görülmektedir [114]. 1914 yılında Ereğli Şirketi havzadaki kömür üretiminin %50'sinden fazlasına sahiptir. Bu tarihlerde madenlerde yaklaşık 10000 işçi çalışmaktadır [120]. I. Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı Devleti'nin ihtiyaç duyduğu kömürün bir kısmı İngiltere'den ithal edilmiştir [18].

Osmanlı donanmasına ait savaş gemileri, İdare-i Mahsusa ve Şirket-i Hayriye'ye ait yük ve yolcu gemileri, askeri ve özel fabrikalar, demir yolları ve Silahtarağa Elektrik Santrali'nin kömür ihtiyacının bir bölümü Zonguldak'tan sağlanmıştır [122]. I. Dünya Savaşı nedeniyle denizden İstanbul'a kömür taşınması sorunu ortaya çıkmış; kömür ihtiyacına çözüm olarak Ağaçlı Linyit Havzası'ndan çıkarılan kömür ile Zonguldak kömürünün karıştırılması yoluna gidilmiştir. Savaş döneminde, faaliyetleri azalan Ereğli Şirketinin ve havzanın idaresi Almanların hâkimiyetindeki Harp Kömür Merkezi Kurulunun elinde olmuştur. Bu süreçte havzada Alman sermayesinin gelişimi ve faaliyetleri artmıştır. Savaş sonrasında Ruhr bölgesi sanayicisi Hugo Stinnes'in hisselerini İtalyanlar almış, Kandilli ve Kozlu'da ocakların sahibi olmuşlardır. Mütareke döneminde merkezi İstanbul'da olan İtilaf Devletleri Kömür Komisyonu kurulmuş ve bu komisyon üretilen kömürün havza dışına çıkarılmasında tek yetkili makam olmuştur [18].

F2- Üretim Mekânlarının Gelişimi: Ereğli Şirketi, Zonguldak'ta buharlı lokomotiflerin ve kömür vagonlarının tamiri için Merkez Atölyeleri Fabrikası'nı kurmuştur [122]. Havzada idare merkezinin Zonguldak'a taşınmasıyla birlikte 1910 yılında Ereğli Şirketi tarafından Zonguldak'ta hükûmet konağı ve maden müdürlüğü binası yapılmıştır. Bu dönemde demir yolu hatlarının ve yükleme tesislerinin yeniden düzenlenmesi faaliyetleri önemlidir.

F3- Üretimin Kentsel Mekâna ve Sosyal Yaşama Etkisi: 1911-1912 yıllarında madencilerin desteğiyle Mithatpaşa İlkokulu yapılmıştır [123]. Hüsrev Guleman'ın 1911 yılındaki Zonguldak izlenimlerinde; işçilerin çoğunun yazın açıkta veya sağlıksız kulübelerde kaldıkları; Ereğli Şirketi tarafından Kandilli, İhsaniye ve Rombaki ocaklarında on sekizer kişilik kâgir malzemeden amele barınaklarının yapıldığı bilgisi yer almaktadır [124]. Havzadaki ilk devlet hastanesi 1912 yılında Ereğli'de kurulan frengi hastanesidir. Yerli ve yabancı kömür işletmeciliğinin gelişmesi ve madenlerde çalışmak için havza sınırları dışından işçilerin alınmaya başlanmasıyla birlikte Zonguldak'a işçi göçü artmıştır.

G- İktisat Vekaleti Yönetimi Dönemi (1920-1940)

G1- Üretim Faaliyetleri: 1920 yılından sonra Büyük Millet Meclisi tarafından çıkarılan yasalarla havzada yabancılara, Ermeni ve Rumlara ait olan kömür madeni ocakları zaman içerisinde devlete devredilmeye başlanmıştır [18]. 1921 yılında kömür havzasında iş sağlığı ve güvenliği konularıyla ilgili çıkarılan "Kömür Havzası Amele Kanunu" Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk iş yasası niteliğindedir. Bu Kanun'da "Çalışma süresi 8 saattir. Asgari ücret uygulaması kabul edilmiştir. Bir işçi birliği tesis olunmuştur." esasları bulunmaktadır [123]. Ancak bu kanunun uygulanmasındaki gecikme ve kanundan yararlanamama nedeniyle havzada 1923 yılında Ereğli Şirketi Asma Ocağı'nda İş Bırakma ve Şimendifer İşçileri Direnişleri isimli eylemler yapılmıştır [18]. 1923 yılında Kömür Havzası Amele Kanunu'nun 4. maddesine dayanılarak Amele Birliği Kanunu çıkarılmıştır. Kanun ile amelelerin çalışma koşulları ve işçi-işveren arasındaki ilişkilerin düzenlenmesi sağlanmış, havzada işçilerin örgütlenmesine yönelik ilk adım atılmıştır. Zonguldak'ta kurulmuş olan Amele Birliği Türkiye'de ilk sosyal güvenlik kuruluşu olarak kabul edilmektedir [125]. 1923 yılında Amele Birliği Biriktirme ve Yardım Sandığı Talimatnamesi yürürlüğe girmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin madencilik politikası temelleri Zonguldak Kömür Havzası'nda atılmıştır [18]. 1926-1934 yılları arasında havzada İş Bankası kuruluşları olan Kozlu Kömür İşleri TAŞ (Kömüriş), Maden Kömürü İşleri TAŞ (Türkiş), Kilimli Kömür Madenleri TAŞ ve Kireçlik Kömür Madenleri TAŞ kurulmuştur [119]. İtalyanlar, 1926 yılında İstanbul'da kurdukları Türk Kömür Madenleri Türk Anonim Sosyetesi adlı şirketin şubesini Ereğli'de de açmışlar ve Sarıcazadelerden kalma Kozlu, Kandilli ve Alacaağzı ocaklarını işletmişlerdir [18]. 1927 yılında merkezi İstanbul olan Amasra Kömür İstismar Mıntıkası Türk Anonim Şirketi kurulmuştur ve bu şirket Amasra'da kömür üretimi faaliyetinde bulunmuştur [126]. 1926 yılında İngiltere'de, ardından Belçika ve Avrupa ülkelerinde maden işçileri grev başlatmış, yaşanan kömür sıkıntısı neticesinde bu durumdan kömür ithal eden Türkiye'de etkilenmiştir. Bu süreçte kömür sıkıntısı yaşayan yabancı kuruluş ve vapurlar daha ucuz olan havza kömürlerine yönelmiştir [18]. 1923-1940 yılları arasında taş kömürünün ülke içindeki satıldığı sektörler; demiryolları, elektrik tesisleri, vapurlar, askeri fabrikalar, limanlar, donanma, çimento fabrikaları, hava gazı tesisleri, şeker fabrikalarıdır [126]. 1930'lu yıllarda Türk Kömür Madenleri AŞ

(İtalyan), Ereğli Şirketi, Türkiş ve Kömüriş şirketleri havzada kömür piyasasının %90'ını elinde bulundurmuştur. Türkiye'de 1935 yılında kurulan Etibank'ın kuruluş yasasına göre; maden işletenlerin ve çalışanların Türk vatandaşı olma zorunluluğu getirilmiş, bu sayede devletleştirmenin ilk adımları atılmıştır. Kömür havzasının tek elden idaresi amacıyla Ereğli Şirketi 1937 yılında Etibank'a devredilmiştir [119]. Havzada üretim ve mekânsal gelişmeye önemli katkıları olmuş Fransız ve İtalyanlar 1937 yılında Zonguldak'tan ayrılmıştır.

G2- Üretim Mekânlarının Gelişimi: Bu dönemde havzada yerli ve yabancı işletmeler tarafından santral tesisleri kurulmuştur. Bunlar; Kozlu/17 ve Domuzini (1924, 1929), Acılık (1925), Gelik (1928), Kozlu/İncirharmanı (1928), Kandilli (1929), Çamlı, Üzülmez (1929), Kasaptarla (1933), İnağzı (1936), Kireçlik (1928) mevkilerinde yapılmıştır. Türkiye'nin 2. termik santrali ve kömür havzasının ilk santrali 1924 tarihinde Kozlu'da İtalyan sermayeli Türk Kömür Madenleri AŞ tarafından inşa edilmiştir. Bu elektrik santrallerinden maden ocaklarının, Zonguldak ve çevresinin elektrik ihtiyacı karşılanmıştır. Yine bu dönemde kömür yıkama amaçlı olarak Kozlu/İncirharmanı (1927), Gelik (1928), Acılık/Ontemmuz (1929), Kozlu/Kasaptarla (1933), İnağzı, Kilimli (1934), Kandilli ve Kireçlik'te (1936) lavuarlar kurulmuştur. Havzada 1935 yılında Üzülmez Kok Fabrikası yapılmıştır. II. Dünya Savaşı öncesinde ve savaş sırasında dışarıdan kok ve kömür ithal edilememiş ve özellikle Ankara ve İstanbul'da hava gazı için ihtiyaç duyulan kok Zonguldak'taki bu fabrikadan karşılanmıştır. 1936 yılında yapılan Üzülmez'deki atölye binaları, Kömüriş'in İhsaniye'deki ocaklarında taşıma amaçlı olarak kurulan skip ve hava hattı, bu dönemdeki önemli yapı/tesislerdir [18]. Cumhuriyet Hükûmeti'nin yurt kalkınması ideallerinden biri de Ankara-Ereğli demir yolu hattının kurulması olmuştur. Bu kapsamda Filyos-Irmak demir yolu hattı 1935 yılında tamamlanmış, Filyos-Çatalağzı demir yolu 1936 yılında, Çatalağzı- Zonguldak demir yolu ise 1937 yılında işletmeye açılmıştır. Ankara'dan Ereğli'ye düşünülen demiry olu hattı Zonguldak'ta bitirilmiştir [127]. Havzada kömürün varlığı demir-çelik endüstrisini de geliştirmiş, bu kapsamda Karabük'te 1937 yılında demir-çelik fabrikalarının kurulumuna başlanmıştır.

G3- Üretimin Kentsel Mekâna ve Sosyal Yaşama Etkisi: Zonguldak, Anadolu'da balo, danslı ve müzikli eğlence günleri ile tanışan ilk şehirdir. Bu durum kentte kömür

üretimi kaynaklı yaşanan sosyal ve kültürel hayattaki gelişmeler sayesindedir. 1920'li yıllarda Ereğli Şirketinin sinemasında film gösterileri yapılmıştır. Binada bekâr memurlar için lokanta, evi olmayan mühendisler için barınma birimi, kütüphane, şirket çalışanları ve davetliler için sinema salonu vardır [128]. Cumhuriyet Dönemi öncesinde kentte yabancı tıp doktorlarının görev yaptığı bilinmektedir. Zonguldak'ta 1923 yılında Mimar Kemalettin Bey tarafından tasarlanan devlet hastanesi (amele hastanesi) kömür işletmecisi Boyacıoğlu ailesine ait arazide yapılmış, bu aile hastane yapımına katkı sağlamıştır. Amele Kanunu'nun yürüklükteki tarihi olan 10 Eylül uzun yıllar Amele Bayramı olarak kutlanmıştır. Bu Kanun ile birlikte amele koğuşlarının ve ocak çıkışında yıkanma amaçlı banyoların yapılması zorunluluğu getirilmiştir. 1923 yılında Zonguldak gazetesi yayımlanmaya başlamıştır. Bu dönemde Kozlu ve Kılıç derelerinin yamaçlarında İtalyanlar ve Fransızlar tarafından sosyal tesisler inşa edilmiştir [123, 18]. Türkiye'de maden mühendisi yetiştiren ilk yüksekokul 1924 yılında Zonguldak'ta açılmıştır [119]. Zonguldak Yüksek Maden Mühendis Mektebi ilk mezunlarını 1928 yılında vermiş, bu sayede havzada maden mühendislerin sayısı da artmıştır. Mühendislerin haklarını korumak, sosyal gereksinimlerini karşılamak, mühendisler arasında dayanışmayı sağlamak amacıyla 1930 yılında Zonguldak'ta Türk Maden Mühendisleri Cemiyeti kurulmuştur. Zonguldak'ta yaşayan ve madencilik faaliyetleri için gelmiş Hristiyanlar kendi kültürleri doğrultusunda madencilerin koruyucusu olarak görülen Azize Santa Barbara anısına danslı ve müzikli madenci bayramı kutlamalarını geleneksel olarak yapmışlardır. Cumhuriyet'in ilanından sonra da bu kutlamalar Türklerin katılımıyla devam etmiştir. 1932 yılından itibaren Santa Barbara kutlamalarına tepki olarak Uzun Mehmet'in kömürü buluş tarihi olan 8 Kasım tarihi Kömür Bayramı olarak kutlanmaya başlanmıştır. Zonguldak'ta kömür işleten İtalyanların, Fransızların ve bu işletmelerde çalışan yabancıların başlattıkları tenis oyunu daha sonraki süreçte kentte daha da önem kazanmış; 1931- 1932 yılları arasında Ülküspor Kulübü kurulmuş ve kentte tenis turnuvaları düzenlenmiştir. 1930 yılından sonra Üzülmez, Kozlu, Gelik yerleşimlerinde ve maden mektebinde çeşitli türde tenis kortları yapılmıştır. Bu sosyal ve kültürel faaliyetler Zonguldak'ın modern yaşam açısından ülkede öncü konumda olduğunu göstermektedir [18]. Ülkedeki Cumhuriyet aydınlanmasının halka ulaştırılması amacını taşıyan halkevleri projesi kapsamında 1932 yılında Zonguldak'ta halkevi açılmıştır. 1933 yılında Kozlu, Kilimli, Kandilli ve Zonguldak merkezde

Amele Birliği'ne ait dispanserler bulunmaktadır. Mimar Seyfi Arkan tarafından 1934-1936 tarihlerinde tasarlanan Zonguldak Üzülmez'deki Türkiş ve Kozlu'daki Kömüriş projelerindeki yerleşkeler ülkede şehir planlaması açısından örnek niteliğe sahiptirler. Bu yerleşkeler, lojmanların yanı sıra sosyal donatıları da barındırmaktadır. Yine aynı dönemde Seyfi Arkan tarafından Aydıntepe ve İhsaniye işçi yurtları tasarlanmış ve bu yapılar aslına göre uygulanmıştır. Ülkenin ilk işçi hastanesi olan Amele Birliği Hastanesi 1936 yılında Zonguldak'ta açılmıştır [119].

H- Etibank Ereğli Kömür İşletmesi (EKİ) Yönetimi (1938-1957)

H1- Üretim Faaliyetleri: Havzada 1938 yılında Etibank'a bağlı Ereğli Kömür İşletmesi Müessesesi (EKİ) kurulmuştur. II. Dünya Savaşı nedeniyle kömür üretiminin artırılması için işletmeciliğin devlet tarafından yürütülmesi kaçınılmaz olmuştur. Bu kapsamda 1940 yılında havzada bütün kömür ocakları devlet tarafından satın alınmış, ocakların devlet eliyle işletilmesi hakkında kanun çıkarılmıştır. Bu kararnameye göre kömür havzası sınırlarında sadece EKİ arama ve işletme hakkına sahiptir [129]. 1940 yılında havzada yer altı ve yer üstü tesislerin birçoğu ekonomik ömrünü yitirmiş durumdadır. Kalkınma planlarında enerji sektörü ve demir-çelik sektörü için kömür ihtiyacının karşılanmasına yönelik havzanın genişletilmesi, geliştirilmesi ve üretimin artırılmasına yönelik projeler yer almıştır. 1948 yılında "Amenajman Projesi" kapsamında yer üstü ve yer altı tesislerinin yenilenmesi planlanmış, bu doğrultuda birçok tesis kurulmuştur [130]. Yine bu dönemde kömür tabakalarında numaralandırma yapılmıştır. Önceden madenlerde kullanılacak maden direği Zonguldak, Devrek, Ereğli ve Bartın ormanlarından elde edilirken, 1948 yılında yurt dışından da alınmıştır. Demir direk ise Karabük'teki demir-çelik fabrikasından temin edilmiştir. Madenlerde yaşanan işçi sıkıntısını çözmek için 1937-1950 yılları arasında havzada çeşitli illerden 1500 hükümlü çalıştırılmıştır. 1938 tarihli Halkevi yıllığında, havzada 366 çocuk, 10 kadın ve 12573 erkek işçinin çalıştığı görülmektedir. Havzadan çıkarılan kömür yakın çevrede tuğla ve enerji sektörlerinin gelişmesinde önemli etken olmuştur. Bu sektörlerdeki tesisler Türkiye'nin sanayileşme hareketine örnek niteliğindedir [18]. EKİ sayesinde üretim ve kentsel gelişimler önemli ölçüde artmıştır.

H2- Üretim Mekânlarının Gelişimi: Etibank kararıyla kömür satışlarını denetlemek ve düzenlemek amacıyla 1941 yılında Türkiye Kömür Satış ve Tevzi Müessesesi kurulmuştur. Bu müessesenin İstanbul, Ankara, İzmir, Eskişehir, Erzurum, Konya, Sivas, Zonguldak ve Tavşanlı'da müdürlükleri, depo ve şubeleri oluşturulmuştur. Havzada, 1943 yılında Zonguldak- Kozlu demir yolu işletmeye açılmıştır [131]. Bu dönemde havzadaki üretimin artırılmasına yönelik kuyuların açılması, atölyelerin modernizasyonunun yapılması, birçok yer altı/ yer üstü makine donatısının alınması, Armutçuk-Kandilli arasında havai hattın ve Kandilli, Çatalağzı, Armutçuk, Zonguldak lavuarlarının kurulması, Kozlu, Üzülmez ve Karadon transfer istasyonunun inşası faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. 1943 yılında EKİ tarafından havzada Zonguldak Limanı'nın genişletilmesi ve yükleme tesislerinin yapımı çalışmaları gerekli görülmüş, 1957 yılında liman tesislerinin tamamı hizmete girmiştir [18]. Ülkede endüstrinin gelişmesiyle birlikte ateş tuğlası ihtiyacının karşılanması amacıyla Filyos'ta 1949 yılında ateş tuğlası fabrikası kurulmuştur. Fabrikanın Filyos'ta açılmasının nedenleri; demir-çelik fabrikası ve kömür havzasına yakın konumlanması, deniz, demir yolu ve kara yolu ulaşımlarına sahip olmasıdır [132]. Bu fabrikanın kil ihtiyacı Karadon, Kozlu ve Amasra şiferton ocaklarından karşılanmıştır. Üretilen tuğlalar; demir-çelik fabrikası, makine ve kimya endüstrisi gibi sanayilerin simens martin ocakları, haddehane fırınları, resmi ve hususi fırınların döküm ocakları, termik santralin buhar kazanı, demir yolu lokomotifleri gibi yerlerde kullanılmıştır. 1953 yılında Armutçuk-Ereğli demir yolu hattı inşa edilmiştir. 1952-1955 yılları arasında Çatalağzı Lavuarı, 1957 yılında ise Zonguldak Lavuarı ve yeni yükleme tesisleri işletmeye açılmıştır [18, 127]. Bu durum neticesinde Kozlu ve Üzülmez bölge lavuarlarının işlevi kalmamıştır.

H3- Üretimin Kentsel Mekâna ve Sosyal Yaşama Etkisi: 1937 yılında Fener Mahallesi, EKİ'nin yönetim merkezi olmuştur. Zamanla mahallede A tipi konuk evi, ilkokul ve sinema gibi birimlerin yapılmasıyla Fener Mahallesi daha da gelişmiştir. Mahallede bulunan tenis kortu ve deniz kulübü gibi yapılardan üyeler yararlanmıştır. 1938 yılında maden ocaklarında mesleki kursların açılması ile ilgili yasa çıkarılmış, bu kapsamda EKİ tarafından 1940 yılında Sosyal Müdürlük ve bu müdürlüğe bağlı Kültür Servisi kurulmuştur [18]. Havzada devletleştirme sürecinden sonra üretim alanlarında modern işçi pavyonları ve dinlenme tesisinin yapımı önem kazanmıştır.

İşçilerin barınma, yeme, içme ve eğlenme gibi ihtiyaçları bu mekânlarda karşılanmıştır. Ocak ağızlarında duş yerleri yapılmıştır. Münavebeli işçiler için yatakhane, yemekhane, banyo vb. sosyal hizmetler Sosyal Bakım Servisi tarafından karşılanmıştır. 1940 yılına kadar havzada ocakların çevresinde kahvehane, bakkal, yatakhane, lokanta gibi düzensiz sosyal tesisler yapılmıştır. 1940 yılından sonra EKİ tarafından bölgeler arası tenis, voleybol, futbol ve güreş müsabakaları düzenlenmiştir. 1942 yılında EKİ Spor Teşkilatı ve Kömürspor Kulübü kurulmuştur. 1942 tarihli Etibank EKİ denetim raporunda, çalışanların ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla havzanın çeşitli yerlerinde ekonoma denilen EKİ kantinlerinin açıldığı görülmektedir [123]. Amele Birliği'nin sağlık kuruluşları 1942 yılında EKİ'ye devredilmiştir. Bunlar; Zonguldak merkezindeki hastane, Kozlu'da iki hastane, Kozlu, Üzülmez, Kilimli, Gelik, Ereğli, Bartın, Devrek, Köy Sıhhat Teşkilatı dispanserleri ve üç polikliniktir [133]. Bu dönemde havzadaki sağlık kuruluşlarının sayısı ülke ortalamasının üzüerindedir [18]. 1945 yılında eğitim amaçlı Kozlu, Kandilli, Üzülmez ve Gelik üretim bölgelerinde eğitim mühendisliği birimleri kurulmuştur. 1947 yılında maden işçileri için okuma-yazma kitabı çıkarılmış ve işçilere eğitim verilmeye başlanmıştır. 1942 yılından sonra Zonguldak'ta ilkokuldan sonra 3 yıllık eğitim veren sanat çırak kursları açılmış, buradan yetişenler daha sonraki yıllarda bölge atölyelerinde usta olmuştur. 1945 yılından sonra Ereğli Limanı karşısındaki Uzunkum kumsalında tatil ve dinlenme amaçlı olarak EKİ'ye ait kamp inşa edilmiştir. Kandilli'de varagel ile inilen plajdan ise çevrede oturanlar da yararlanmıştır. 1946 tarihinde havzada işçi derneği kurma yasağının kaldırılmasıyla birlikte Ereğli Kömür Havzası Maden İşçileri Derneği kurulmuştur. Bu dernek sendikacılığın başlangıcı olarak kabul edilmektedir [18]. Havzada 1948 yılında Amenajman Programı kapsamında Kılıç Mahallesi'nde prefabrik evler yapılmıştır. EKİ havzada bölgeler arası ulaşımı sağlamak için mahallelerin ve kara yollarının yapımına da önem vermiş, bu kapsamda 1948 yılında Kozlu ve Kandilli'yi bağlayan kara yolunun yapımına destek olmuştur. Belediye Başkanı ve EKİ Müessese Müdürü 1950 yılına kadar Zonguldak'ı birlikte yönetmişlerdir. EKİ lojmanlar, okullar, camiler, sosyal tesisler ve cezaevi inşa etmiş, bu sayede kentin büyümesi gerçekleşmiştir. Üzülmez İlkokulu (1944'de ilave), Kozlu'da ilkokul (1947), Özel Yayla İlkokulu (1953'te eğitime başlamış), Gelik (1946'da ilave), Kilimli (1944), Karadon (1958), Dilaver ilkokulları (1961) ve Kandilli (1944'te ilave, 1954-1955), Armutçuk (1958), Üzülmez (1962)

ortaokulları kurum tarafından yaptırılmıştır. Bunların dışında da yeni yapılacak okullar için EKİ arsa vermiş, mevcut okullara ise katkı sağlamıştır [123, 18]. Zonguldak Maden Teknik Okulu mezunları tarafından 1954 yılında Türk Maden Mühendisleri Cemiyeti kurulmuştur. Türkiye'de Maden Mühendisleri Odasının ilk şubesi 1955 yılında Zonguldak'ta açılmıştır. 1958 yılında EKİ yöneticileri tarafından Zonguldak TED Koleji yapılmıştır. EKİ kentte ilk ve ortaokullardaki öğretmenlerin, personellerin maaşlarını da ödemiştir [18]. 1954-1960 yılları arasında Kandilli, Kozlu İhsaniye, Üzülmez Rat ve Karadon'da 1020 adet işçi konutu inşa edilmiştir. İşçilerin barınma ve beslenme sorunlarının çözümüne yönelik EKİ tarafından küçük ev, kulübe anlamına gelen pavyonlar yapılmıştır [123]. EKİ havzadaki bütün üretim bölgelerinde işçi, memur ve aileleri için sinemalar kurmuş, buralardan halk da yararlanmıştır. Bu sinema salonlarında film, konser ve tiyatro gösterileri düzenlenmiştir. Üretim dışında da yapılan yatırımlar ile havzadaki kentlerin fiziksel, mekânsal ve sosyokültürel anlamda gelişmesi sağlanmıştır.

I- TKİ (Türkiye Kömür İşletmeleri Kurumu) Yönetimi Dönemi (1957-1983)

I1- Üretim Faaliyetleri: Demir-çelik ve enerji sektörlerinin kömür ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik havza sınırlarının genişletilmesi, üretimin artırılması ve yeni tekniklerle işletimin iyileştirilmesi amacıyla tüm müesseseler Etibank'tan ayrılarak 1957 yılında TKİ'ye (Türkiye Kömür İşletmeleri Kurumu) verilmiştir. Ereğli Kömür İşletmesi Müessesesi, Türkiye Kömür Satış ve Tevzi Müessesesi, Armutçuk Kömürleri İşletmesi, Garp Linyitleri İşletmesi Müessesesi yine bu tarihte Türkiye Kömür İşletmeleri Kurumuna bağlanmıştır [119]. EKİ Müessesesi; Amasra, Karadon, Kozlu ve Üzülmez üretim bölgelerine ayrılmıştır. Bu dönemde, Armutçuk Kömürleri İşletmesinde üretilen kömür başka yerlere nakliyesi amacıyla vagonlar ile Ereğli Limanı'na götürülmüş, kömürün bir kısmı ise Zonguldak kömürleri ile karıştırılarak Ereğli Demir Çelik Fabrikası'na verilmiştir. Karadon bölgesi Gelik, Karadon ve Kilimli üretim bölümlerinden; Üzülmez bölgesi Asma, Dilaver ve Çaydamar üretim bölümlerinden oluşmuştur. Üzülmez ve Karadon'da üretilen kömürler liman kenarındaki lavuarda işlenmiştir. Kozlu bölgesi ise İncirharmanı, İhsaniye ve Uzun Mehmet bölümlerine sahiptir.

I2- Üretimin Kentsel Mekâna ve Sosyal Yaşama Etkisi: 1958 yılında merkezi Zonguldak olan Türkiye Maden İşçileri Federasyonu kurulmuştur. Havzada 1964 yılına kadar sanat okulunda maden başçavuş eğitimi verilmiştir. Yine bu tarihte sanayide eğitim konusunda başarı sağlamak için EKİ İnsan Gücü Eğitim Başmühendisliği oluşturulmuş ve burada mesleki eğitime devam edilmiştir. 1960'lı yıllarda çalışanların kullanması amacıyla Orta Kapuz Plajı yapılmıştır. 1970 yılından sonra Karasu, Küçük Boğaz mevkisi içinde gazino ve restoranı olan tatil köyü inşa edilmiş, burası 20 yıl süreyle kullanılmıştır [18].

İ- TTK (Türkiye Taşkömürü Kurumu) Yönetimi Dönemi (1983-)

İ1- Üretim Faaliyetleri: 1983 tarihli kararname ile Armutçuk, Üzülmez, Kozlu, Karadon ve Amasra müesseselerinden oluşan TTK Genel Müdürlüğünün kurulması kararlaştırılmıştır [119]. Bu kararname ile Zonguldak Limanı'nın işletmeciliği de TTK'ye devredilmiştir. TTK sermayesinin tamamı devlete aittir. 1980 yılında ülkede özelleştirme amacıyla serbest piyasa ekonomisi başlamıştır. Bu dönemde TTK özelleştirmenin hedefi olmuş ve Hazineden geçinen konumda gösterilmeye çalışılmıştır.

TTK tarafından 1988 yılında havzada çalışılması ekonomik görülmeyen ve yatırım yapılması düşünülmeyen sahaların özel kişi veya kuruluşlara verilmesi ve işletilmesi amaçlı rödovans uygulamasına başlanmıştır. 1980'lerde demir-çelik fabrikalarının artan talebine rağmen kömür üretim seviyesinin düşmesi ve maliyet nedeniyle kok kömürü ihtiyacı havzadan karşılanamamıştır. Bunun sonucunda 1990'lardan sonra demir-çelik sektörüne kömür satışı azalmış, bu sektörde ithal kömüre yönelme olmuştur. Ortaya çıkan bu durum kömür üretimini de etkilemiş, bu süreçte TTK enerji sektörüne yönelmek zorunda kalmıştır. 1983 yılında Kozlu ve Armutçuk'ta meydana gelen grizu patlamaları sonucunda yine bu tarihte İş Kazaları Yardım Yönetmeliği yürürlüğe girmiştir. Üretimin artırılması, üretim maliyetinin düşürülmesi, iş güvenliği sağlanması amacıyla 1988 yılında Zonguldak Kömür Havzası Makine ve Donatım Modernizasyonu Projesi hazırlanmıştır [18]. Zonguldak 1980'li yıllara kadar göç alan konumdayken, 1990'lı yıllara gelindiğinde durum tersine dönmüştür. Havzada direkt olarak emeklilik yöntemiyle zorunlu işten çıkarma uygulaması başlamış, bu durum

sonucunda yer altında işçi açığı ortaya çıkmıştır. İşçi sayısının yarıya indirilmesiyle hedeflenen üretim yapılamamıştır.

1993 yılında havzada rehabilitasyon çalışmaları başlatılmış, bu kapsamda dağınık üretim alanlarının birleştirilmesi, ocaklarda üretim katsayılarının azaltılması, düşük küllü üretimin sağlanması ve üretim maliyetinin azaltılması hedeflenmiştir. 1994 yılında Amasra ve Armutçuk müesseseleri işletme müdürlüğü konumuna getirilerek Amasra, Üzülmez Müessesesine; Armutçuk ise Karadon Müessesesine bağlanmıştır. Havzada üretimi ve verimliliği artırmak, maliyeti ve kurumun zararını azaltmak amacıyla 2000-2005 yılları arası için Yeniden Yapılanma Programı hazırlanmıştır [18]. Günümüzde havzadaki kömür üretimi TTK'nın Armutçuk, Amasra, Kozlu, Üzülmez ve Karadon müesseseleri tarafından yapılmaktadır. Kurum, 2000 yılından sonra üretimde özel sektörden de hizmet alımına başlamıştır. Elindeki emlakların bir kısmı ise özel sektöre ve çeşitli kamu kurumlarına kiralanmış veya satılmıştır.

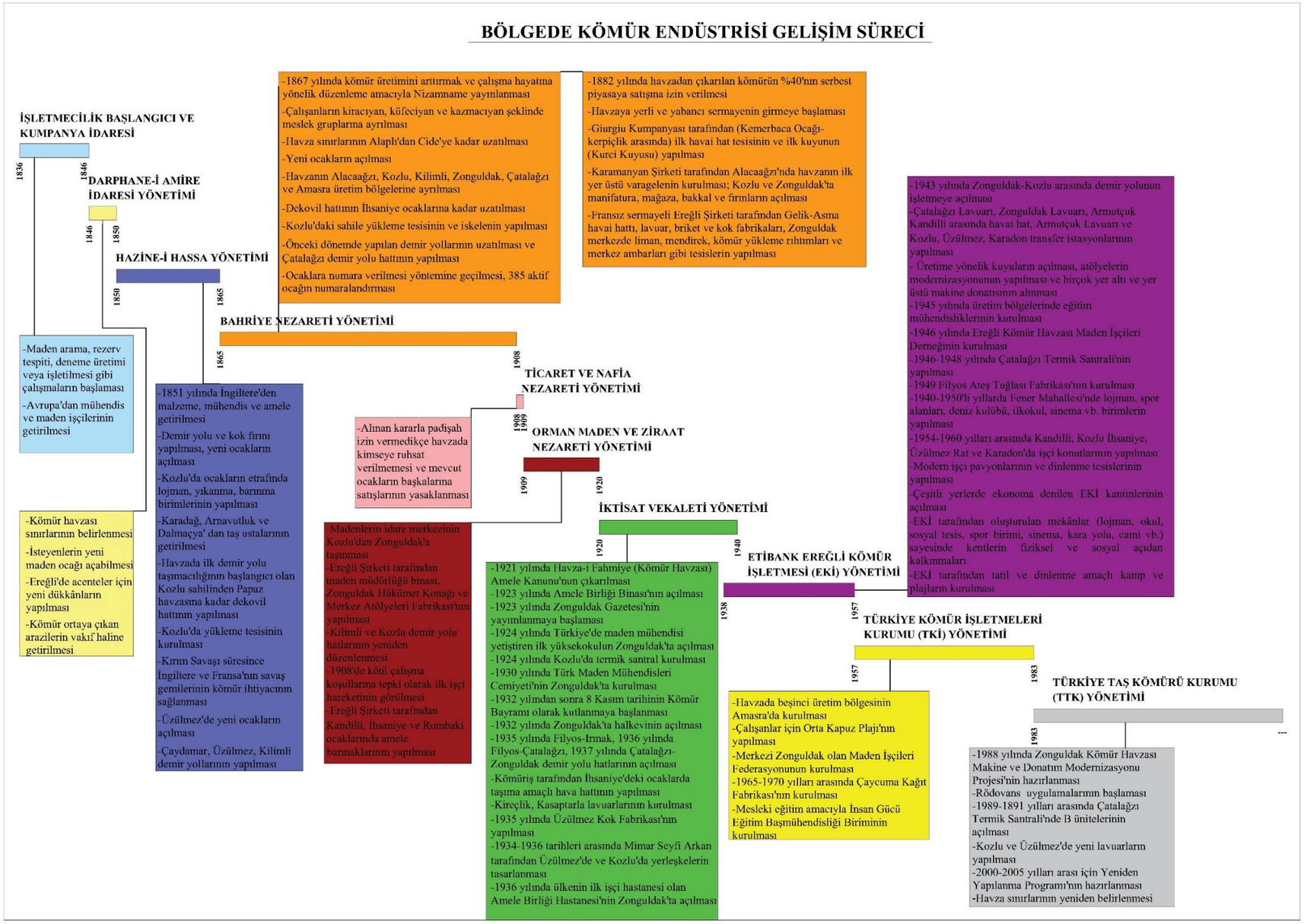
İ2- Üretim Mekânlarının Gelişimi: TTK; demir yolları ve kara yolları yapımı, liman işletmeciliği, maden makineleri imalatı, altyapı yatırımları gibi birçok alanda faaliyetlerde bulunmuştur. 1996 yılından itibaren Zonguldak merkezdeki lavuarın ekonomik ömrünü tamamladığı ve kömür yıkamadaki maliyetin fazla olduğu gibi gerekçelerle yıkılması gündeme gelmiş, Kozlu ve Üzülmez müesseselerinde yeni lavuarların kurulmasıyla birlikte bu lavuar işlevsiz kalmıştır.

İ3- Üretimin Kentsel Mekâna ve Sosyal Yaşama Etkisi: TTK yaptığı yatırımlarla kömür havzasındaki kentlerin ekonomik kalkınmasına katkılar sağlamıştır. Ancak özellikle 1990'lardan sonra TTK'ye ait üretimin ve işçi sayısının azalması neticesinde Zonguldak göç veren il konumuna gelmiştir. Bu süreç bazı üretim yapılarının ve bunlarla birlikte gelişmiş olan kentsel mekânların işlevsiz kalmasını beraberinde getirmiştir. Yaşanan bu durumlar üretimlerin etrafında biçimlenmiş, çalışma-yaşama birlikteliğinin kurulduğu yerleşim alanlarının terk edilmesine ve çöküntü bölgelerine dönüşmesine neden olmuştur.

İş Kazaları ve Grevler

Kömür havzasındaki madencilik faaliyetlerinde meydana gelen iş kazaları 1941 yılından sonra sayısal olarak kaydedilmeye başlanmış; 1970 yılından itibaren yıllık iş kazaları toplam sayısı, ölü ve yaralı sayıları gösterilmiştir [134]. Havzada üretimin başladığı süreçten itibaren grizu patlamaları, gazlar, göçükler, nakliyat ve muhtelif nedenlerden dolayı ölümle sonuçlanan birçok iş kazası meydana gelmiştir. Bunlar arasında en büyük facialardan biri 7 Mart 1983 tarihinde Zonguldak'ın Kandilli beldesindeki TTK'ye ait kömür ocağında gerçekleşen grizu patlamasıdır. Bu faciada ocakta bulunan 406 işçiden 103'ü hayatını kaybetmiştir. Kazayla ilgili yapılan incelemelerde eski teknolojiyle üretim yapılan ocağın havalandırılma sisteminin ters kurulduğu, bu nedenle ortaya çıkan gazın tahliye edilemediği tespit edilmiştir [135]. 3 Mart 1992 yılında Zonguldak'ın Kozlu ilçesindeki kömür madeni ocaklarında ülke tarihindeki en büyük grizu patlaması facialarından biri yaşanmış ve 263 madenci vefat etmiştir. Bu faciadan sonra 3 Mart tarihi ülke çapında "İş Cinayetlerine Karşı Mücadele" günü olarak ilan edilmiştir [136]. Son 10 yıla ait verilere bakıldığında Türkiye'deki madencilik sektöründe yaşanan kazaların yüzde 77'sinin kömür ocaklarında meydana geldiği görülmektedir. Yine bu sektördeki ölümlerin yüzde 55'inin, meslek hastalıklarının ise yüzde 73'ünün kömür sektöründe meydana geldiği tespit edilmiştir. Bu dönemde ülkemizde madencilik sektöründeki ölüm oranları madencilik faaliyetlerinin yoğun olarak yapıldığı Avustralya'dan 10 kat, Polonya'dan ise 4 kat fazladır [137]. Bu veriler ülkemizde işçi sağlığı ve iş güvenliği konularına yeterince önem verilmediğini göstermektedir. Kaçak olarak işletilen tesis verilerinin kayıt dışı olduğu düşünüldüğünde maalesef kaza ve ölüm sayılarının çok daha ileri boyutlarda olduğunu söyleyebiliriz. TTK'de yeterli istihdamın olmamasına paralel olarak işsizlik nedeniyle eski teknolojinin kullanıldığı, iş güvenliğinin ihmal edildiği ve denetimin yapılmadığı kaçak ocaklarda işçiler çalışmak durumunda kalmaktadırlar. Özel sektörce işletilen bazı madenlerde de ekonomik çıkarlar neticesinde yine iş güvenliği konusunda yeterli önlemler alınmamaktadır. İşçi ölümlerinin özellikle son yıllarda kaçak madenlerde ve özel sektöre devredilmiş olan işletmelerde daha çok yaşandığı görülmektedir. Bu noktada TTK tarafından maden ocaklarında yeterli denetimlerin yapılıp yapılmadığı konusu ise büyük soru işaretleri barındırmaktadır.

Havzada çalışma koşullarının kötülüğü, düşük ücret uygulaması vb. nedenlerle çeşitli süreçlerde işçi grev ve direnişleri yaşanmıştır. Bunlardan en büyüğü Büyük Madenci Yürüyüşü hareketidir. 1990 yılında dönemin hükûmeti ile Genel Maden-İş Sendikası arasında çalışma ücretleri ile ilgili anlaşmazlık çıkması üzerine, sendika 30 Kasım günü greve gitme kararı almıştır. Bu tarihten yürüyüşün başladığı 4 Ocak tarihine kadar sendikaya bağlı 48 bin işçi yekpare şekilde greve katılmıştır. Çevre il ve ilçelerden katılımların olmasıyla birlikte bu grev Türkiye'nin en büyük işçi hareketlerinden biri olmuştur. Öyle ki hükûmetin kömürü ithal etme kararı almasından sonra Avusturya ve Afrika'dan alınacak kömürlerin gemilere yükleneceği sırada liman işçilerinin yüklemeye direniş göstermesi grevin uluslararası ölçekte destek gördüğünü göstermektedir. Grev sürecinde işçilerin maaşlarını alamaması, bazılarının işten kovulması gibi durumlar da yaşanmıştır. 3 Ocak 1991 tarihindeki sendika ile hükûmet arasındaki görüşmelerden bir sonuç çıkmaması üzerine 4 Ocak günü sendika işçilerle Ankara'ya yürüme kararı almıştır. Yürüyüş ilerledikçe çevre illerdeki geçilen yerlerden destek katılımları olmuş ve yaklaşık 100 bin kişi yürümüştür. Hareketin 2. günü sendika Genel Başkanı Şemsi Denizer ile Başbakan arasında yapılan görüşmeden bir sonuç çıkmamıştır. Yürüyüşün engellenmesi için çeşitli yerlerde barikatlar kurulsa da kortej bunları aşarak yürüyüşe devam etmiştir. Gerede'ye varılmadan önce kurulan barikat önündeki işçilerden 201'i gözaltına alınmıştır. Yürüyüşün 5. gününde Şemsi Denizer hükûmetle görüşme yapmak üzere Ankara'ya giderken, işçiler 280 km yol ilerledikten sonra yürüyüşü sonlandırıp Zonguldak'a geri dönmüştür. Körfez Savaşı'nı neden olarak gösteren hükûmet ülke çapında grevlere 2 ay yasak getirmiştir. Görüşmeler bir süre sürüncemede bırakılmış; 6 Şubat'ta hükûmet ile sendika arasında toplu sözleşme imzalanmıştır. Ancak bu sözleşmede ücretler yine istenen seviyede olmamıştır. Büyük Madenci Yürüyüşü'nde kesin kazanımlara ulaşılamamış olunsa da bu hareket ülkenin en geniş çaplı işçi yürüyüşü olma özelliğine sahiptir [138].



Şekil 4.7. Bölgede kömür üretimi idareleri dönemlerindeki önemli gelişmeler.

4.2.1.2. Demir-Çelik Endüstrisinin Gelişim Süreci

Türkiye'de bulunan üç entegre demir-çelik tesisinin ikisi (KARDEMİR ve ERDEMİR) Batı Karadeniz Bölgesi'nde bulunmaktadır Sümerbank ve Erkan-ı Harbiye kurumları ortak çalışma yaparak 1. Beş Yıllık Sanayi Planı kapsamında demir-çelik fabrikasının kurulmasına karar vermiş, yer olarak da Karabük'ü seçmişlerdir [49]. Yer seçiminde; maden kömürü havzasına yakınlık, demir yolu güzergâhında oluşu, mıntıkanın işçi iskânına müsait oluşu, jeolojik açıdan ağır endüstri kurulmasına elverişli olması, askerî açıdan güvenlikli olması önemli etkenlerdir [139]. Yapımı için İngiliz Brassert Firması ile anlaşılan fabrikanın temeli 1937 yılında atılmıştır. Karabük'ün, Öğlebeli köyüne bağlı küçük bir mahalleden modern bir Cumhuriyet kentine dönüşümü bu teknoloji hamlesiyle hayata geçmiştir [140]. Burada işlenen demir cevheri Sivas-Divriği'deki işletmeden; manganez cevheri Kütahya, Çankırı ve Ereğli taraflarından; kireç taşı ve çakmak taşı Balıkısık ve Eskipazar'dan; kömür ve şist Zonguldak'tan, kil Karabük'ten ve kum da Filyos'tan karşılanmıştır [141]. 1939 yılında "İlk Türk Demiri"nin üretildiği tesislere, ilerleyen süreçlerde kuvvet santrali, kok fabrikası, yüksek fırın, çelikhane, haddehane, dökümhane, kireç fabrikası vb. birimler de inşa edilerek tesis genişletilmiştir [142]. 1940'ların başında fabrikalarda yaklaşık 4000 işçinin çalıştığı, yaşanan işçi sıkıntısına çözüm bulmak amacıyla 500 mahkûmun çalıştırıldığı tahmin edilmektedir. Kalifiye işçi ve usta yetiştirmek amacıyla 1942 yılında öğretim süresi üç yıl olan çıraklık kursları açılmıştır [141]. Fabrikaların genişletilmesi çabaları doğrultusunda 1955 yılında Karabük Demir Çelik Fabrikaları, Sümerbank'tan ayrılıp "Türkiye Demir Çelik İşletmeleri Genel Müdürlüğü" adıyla bağımsız bir devlet teşekkülü olmuştur [142]. Türkiye'de ilk Demir Çelik Kongresi Karabük'te 1976 yılında yapılmıştır [18]. Yine bu tarihte fabrikanın statüsü değiştirilerek, Türkiye Demir Çelik İşletmeleri Genel Müdürlüğüne bağlı bir müessese hâline getirilmiştir [142]. 12 Eylül Darbesi sendikal faaliyetleri etkisiz hâle getirmiş ve emek cephesi üzerinde derin yıkımlara neden olmuştur. Bu duruma tepki olarak işçi sınıfını harekete geçiren 89 Bahar Eylemleri'nde Çelik-İş Sendikası da yer almıştır. 1989 yılında toplu iş sözleşmesi görüşmelerinde yaşanan anlaşmazlık üzerine ücretlerin artırılması, idari ve sosyal hakların kazanılması amacıyla Çelik- İş Sendikası öncülüğünde İskenderun ve Karabük demir-çelik fabrikaları işçileri grev başlatmışlardır. Tüm engelleme girişimlerine rağmen 137 gün süren grev ve eylemler karşısında dönemin hükûmeti

işçilerin tüm isteklerini kabul etmiş, bu sayede işçiler haklarını geri kazanmışlardır. İskenderun ve Karabük halkının da bu mücadeleyi desteklemiş olmaları önemlidir. 5 Nisan 1994 tarihinde hükûmet tarafından Karabük Demir Çelik Fabrikaları da dahil birçok kamu iktisadi teşebbüsünün özelleştirilmesi veya kapatılması kararları alınmıştır. Bu karara tepki olarak 24 Nisan 1994 tarihinde Özçelik-İş Sendikası öncülüğünde işçilerle birlikte Karabük halkının katıldığı büyük bir miting gerçekleştirilmiştir [143]. Bu protesto ve eylemler 7 ay boyunca devam etmiş, 8 Aralık 1994 tarihinde gerçekleşen "Hayatı Durdurma" isimli eyleme kentteki tüm halk katılarak fabrikaların kapatılmasına ortak bir kamu tepkisi koyulmuştur [144]. Bu mücadeleler sonucunda özelleştirme kapsamına alınan işletmenin AŞ statüsü kazanarak sembolik bir ücretle işçi ve bölge halkına satılması gerçekleşmiştir [143]. Kurulmasıyla birlikte Karabük'ün işçi kentine dönüşmesini sağlayan işletme, kentin ekonomik kalkınmasını sağlamasının yanı sıra altyapı ve barınma, eğitim, spor, sağlık, dini, sosyal, kültürel vb. işlevli mekânları inşa ederek mekânsal gelişimde de öncü konumda olmuştur. 1960'lı yılların başında kentin elektrik ihtiyacının tamamının, su ihtiyacının ise bir kısmının işletme tarafından karşılandığı bilinmektedir [144]. Fabrika çalışanlarının barınmasına yönelik fabrikanın yakınında kurulan yerleşke, farklı tipolojideki konut birimleri, zengin sosyal donatıları ve yeşil dokusu ile dönemin modern şehircilik anlayışına örnek niteliğindedir. Üretimleriyle birçok fabrikanın kurulmasını sağlayan demir-çelik fabrikası, ülkede sanayinin gelişmesinde önemli rol oynamıştır.

Ülkenin ikinci büyük demir-çelik fabrikası olan Ereğli Demir Çelik Fabrikası yassı çelik üretmek amacıyla 1965 yılında Zonguldak'ın Ereğli ilçesinde kurulmuştur [145]. Fabrika tesislerinde; oksijen fabrikası, kuvvet santrali, gemi boşaltma vinci, yüksek fırın, çelikhane, kok fabrikası, ham madde manipülasyon sistemi, haddehaneler gibi birimlerin kurulması 1965 yılında tamamlanmıştır. Bu ana tesislerin dışında yardımcı tesisler olarak 1964 yılında liman ve 1965 yılında baraj yapılmıştır [18]. Ereğli'nin, demir yolu, liman, kara yolu bağlantılarına sahip olması ve kömür havzasında bulunması fabrika yerinin burası olarak seçilmesinde önemli etkenler olmuştur. Fabrika, Ereğli kentinin ekonomik, sosyokültürel ve mekânsal bağlamda gelişmesini sağlamıştır. İşletme 2006 yılında özelleştirilmiştir.

Ereğli'de demir-çelik fabrikasının yapılmasıyla birlikte kent sahil kasabasından ağır sanayi kentine evrilmiş, hızla göç alarak işçi kentine dönüşmüştür. Fabrikada çalışanların barınması amacıyla yapılacak lojman yerleşkesi için 1961 yılında ulusal mimari proje yarışması açılmış ve içinde birçok nitelikli sosyal donatıları ve yeşil dokusu olan yerleşke 1961-1965 yılları arasında tamamlanmıştır. Bu yerleşke Türkiye'nin ilk prefabrik sosyal konut projesidir. Fabrika ve lojman yerleşiminin varlığı aynı zamanda kentin toplumsal olarak da dönüşümünü beraberinde getirmiştir [146].

Bölgede demir-çelik fabrikaları kurulduktan sonra ilerleyen yıllarda demir-çelik sektörüne bağlı olarak tersanecilik, haddecilik, sac üretimi vb. gibi alt sektörler oluşmuştur. Madenciliğin aksine demir-çelik ve yan sanayisinin bölge ekonomisi içindeki payı giderek artmaktadır.

4.2.1.3. Enerji Üretimi Endüstrisinin Gelişim Süreci

1. Beş Yıllık Sanayi Planı kapsamında Etibank tarafından 1946 yılında Zonguldak ili Çatalağzı beldesinde ülkenin üçüncü büyük termik santrali olan ÇATES'in (Çatalağzı Termik Santrali) inşasına başlanmıştır. Yapımı İngiliz firması tarafından uygulanan ve 1948'de üretime başlayan santral ile Zonguldak, Ereğli, Adapazarı, İzmit ve İstanbul'a kadar geniş alana enerji sağlanmıştır. Üretimde, piyasaya verilmeyen ticari değeri düşük mikst, şlam gibi ara ürünler ve toz kömürleri kullanılmıştır [18]. Santralin kurulması kentsel ölçekte etkiler yaratmış, yakın çevrede küçük alt merkezler oluşmuştur. Tesisin sağladığı iş imkânı sayesinde göç alan ve ekonomik olarak kalkınan Çatalağzı, mekânsal gelişmelere bağlı olarak sosyal ve kültürel yaşam anlamında dönemin erken gelişmiş kentlerinden olmuştur. İlk kurulan A ünitesi 1991 yılında kapatılırken, 1990 yılında kurulan Çatalağzı B1 ve 1991 yılında yapılan Çatalağzı B2 üniteleri üretime açılmıştır. İçindeki teçhizatları sökülen A santrali günümüzde atıl durumdadır. ÇATES 2014 yılında özelleştirilmiştir. Üretim için gerekli kömür Çatalağzı Lavuarı'ndan bant yoluyla taşınmaktadır. Çatalağzı'ndaki bir diğer önemli üretim tesisi ise özel sektör yatırımı ile 2010 yılında kurulan Eren Termik Santrali'dir. Bu santralde havzadan elde edilen kömür yerine ithal kömür kullanılmaktadır.

4.2.1.4. Orman Ürünleri Endüstrisinin Gelişim Süreci

Bölgede geniş ormanlık alanların varlığı orman ürünleri endüstrisinin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Bu endüstri Bartın başta olmak üzere Karabük'ün Yenice ve Eskipazar, Zonguldak'ın Çaycuma ve Devrek ilçelerinde yoğunlaşmıştır.

Evliya Çelebi Seyehatnamesi'nde Bartın ve çevresinin sahip olduğu zengin orman kaynaklarına değinmekte ve "Bu ormanlardan hayli kereste kat olunup bir miktarı Tersane-i Amire'ye alınır." şeklinde yöredeki ormancılık faaliyetlerinden bahsetmektedir [147]. 15. yüzyıl ortaları Bartın keresteciliğinin başladığı yıllardır. Yörede keresteciliğin ve gemi yapımcılığının gelişmesi bölge için önemli gelir kaynağı olmuştur [148]. Bartın kent merkezinin içinden geçen ırmak, yüzyıllarca gemi yapımı faaliyetlerinin konumlandığı, pazarlara gönderilmek üzere yöreden elde edilen kereste, odun vb. ürünlerin nakledildiği yer olarak Bartın'ın yörede ticari merkez olmasını sağlamıştır. Bartın tersanelerinde gemi, kayık, mavna, kanyon, filika, sandal vb. deniz taşıtları imal edilmiştir. Gemicilik sektörü burgucu ve marangozluk gibi iş kollarının ve teçhizatta kullanılan kendir bezi üretimi zanaatının gelişmesini beraberinde getirmiştir [149]. Kömür havzasında üretime geçilmesiyle birlikte maden ocaklarında ortaya çıkan direk ihtiyacı da yöreden elde edilen kerestelerden karşılanmıştır. Bartın Irmağı'nın giderek kirlenmesi ve 1940'lara doğru Ankara-Filyos demir yolu hattının Zonguldak'a gelmesi Bartın'ın ticari işlevinin zayıflamasına neden olmuştur [150]. Demir yolu hattının geçtiği yerlerde 1944'de Eskipazar Kereste Fabrikası, 1955'de Yenice Kereste Fabrikası inşa edilmiştir [151]. Yörede orman endüstrisi kâğıt endüstrisinin de doğmasını sağlamış, bu kapsamda 1970 yılında Türkiye'nin üçüncü kâğıt fabrikası Çaycuma'da kurulmuştur. Bu fabrikada ile ülkenin kraft kâğıdı ihtiyacının %50'si karşılanmıştır.

Çaycuma Kâğıt Fabrikası, tarımla uğraşan bölge halkına iş imkânı sunmuş; bölgenin ekonomik, sosyal ve fiziksel yapısını da dönüştürmüştür. Fabrikayla aynı alanda bulunan, içerisinde çalışanların barınması için farklı tipolojilerdeki konutların yanında misafirhane, lokal, sinema, spor tesisleri gibi sosyal mekânları da içeren site yapılmıştır. Bu sosyal mekânlardan kentli de yararlanabilmiştir. Büyük çoğunluğu 1968 yılında tamamlanan ve modern mimarlığın kentsel ölçekteki yansıması

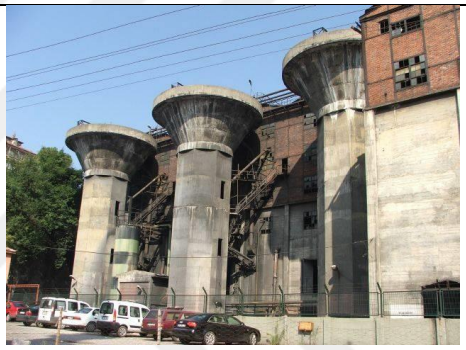
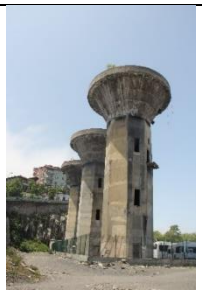
niteliğindeki bu site kentin değişimini de hızlandırmıştır [153]. Bartın merkezindeki ırmak kenarı boyunca 1970'lere kadar çok sayıda kereste imalathaneleri ve gemi yapım tezgâhları varken bu tarihten sonra üretim mekânları terk edilmiştir.

Günümüzde işletmeler ham maddeyi orman işletme şefliklerinden alıp kereste hâline getirmekte, bu ürünü inşaat, mobilya, demir-çelik, TTK, taşımacılık sektörlerine tedarik etmektedir [91]. Bartın, Ulus, Devrek ve Eskipazar'da bulunan ORÜS İşletmeleri 1997 yılında özelleştirilmiş ve kapatılmıştır. Bu işletmelerin bir kısmı günümüzde özel sektör tarafından işletilmekte, bir kısmı da âtıl durumdadır. Bartın Kurucaşile'de ahşap tekne ve yat imalatı yüzyıllardır devam etmekte, sektöre ait imalathanelerin sayısı azalmış olsa da üretim yapılmaktadır.

4.2.2. Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki Endüstri Mirasının Analizi

Batı Karadeniz Bölgesi'nde yer alan endüstri mirası değerleri alan çalışması yapılarak ve konuyla ilgili yazılı, sözlü kaynaklardan yararlanılarak tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu değerlere ilişkin adres, inşa yılı, mülkiyet durumu, özgün işlevi, bugunkü kullanım, taşıyıcı sistem ve koruma kararlarını kapsayan künye bilgilerinin ve fotoğrafların yer aldığı tablolar oluşturulmuştur (Çizelge 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6). Bu tablolar kömür, demir-çelik, enerji üretimi, orman, ulaşım endüstrileri ve konut/yerleşke/kamusal mekânlar başlıkları altında iş kolları veya yapı türlerine göre gruplandırılmıştır. Ayrıca bölge, kent ve yakın çevre haritaları oluşturularak tüm bu değerler haritalar üzerinde işaretlenmiş ve numaralandırılmıştır.

Çizelge 4.1. Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki kömür endüstrisine ait miras yapıları.

<table>
<tr><td colspan="2">A- KÖMÜR ENDÜSTRİSİ</td></tr>
<tr><td colspan="2">ZONGULDAK MERKEZ LAVUARI</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: A-1
İl/İlçe: Zonguldak/Merkez
İnşa Yılı: 1956
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Lavuar
Bugünkü Kullanımı: Kullanılmıyor
Taşıyıcı Sistem: Betonarme, çelik
Koruma Kararı: Tescilli</td><td>
Tesis yıkılmadan önce genel görünümü [153].</td></tr>
<tr><td>2006 yılında işlevsiz kalan lavuar tesisinin çoğu birimi yıkılmıştır. Tesisten günümüze üç kule yapısı ve ocaklardan gelen kömürün taşındığı bantların olduğu silo altı yapısı ulaşabilmiştir. Yıkılan yapılardan sonra geniş bir boş alan ortaya çıkmış, burası günümüzde otopark olarak kullanılmaktadır. Lavuar alanının yeniden işlevlendirilmesine yönelik 2008 ve 2010 yıllarında ulusal mimari proje yarışmaları düzenlenmiş ancak seçilen proje uygulanmamıştır.</td><td> 
Yıkılmadan önce lavuar yapısı [153].</td></tr>
<tr><td>
2006 yılındaki yıkım uygulaması [153].</td><td>
Atıl durumdaki tesisten görünüm (2020).</td></tr>
<tr><td> 
Atıl durumdaki kule yapıları (2020).</td><td>
Atıl durumdaki silo altı yapısı (2020).</td></tr>
</table>

ÇAYDAMAR KÖMÜR İŞLETMELERİ

Haritadaki Numarası: A-2
İl/İlçe: Zonguldak/Merkez
İnşa Yılı: 1945-1951
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Kömür işletmesi
Bugünkü Kullanımı: Bazı yapılar özel işletme tarafından kullanılmakta, bazıları ise atıl durumdadır.
Taşıyıcı Sistem: Betonarme, çelik, yığma
Koruma Kararı: Tescilli değil

Atıl durumdaki üretim yapısı (2021).

Tesis; ambar, ihraç vinci, kompresör, tertip, vinç, pervane, idare ve maden girişi yapılarından oluşmaktadır. Bunlardan özel işletmeler tarafından kiralanan ve eğitim merkezi olarak kullanılan tertip binası, depo olarak kullanılan ambar ve kompresör yapıları yeniden işlevlendirilmiştir. Ayrıca tesisteki açık alanların bir kısmı da otopark kullanımı için kiralanmıştır. Maden girişi, vinç, pervane ve ihraç vinci yapıları günümüzde atıl durumdadır.

Atıl durumdaki üretim yapısının iç mekânı (2021).

Özel işletme tarafından kullanılıyor olan yapı (2021).

Özel işletme tarafından kullanılıyor olan yapı (2021).

Atıl durumdaki yapı (2021).

Atıl durumdaki yapı (2021).

Atıl olan peyzaj öğeleri (2021).

Tesisin karşı tarafındaki TCDD lojmanları (2021).

MADEN MAKİNELERİ FABRİKASI

Haritadaki Numarası: A-3
İl/İlçe: Zonguldak/Merkez
İnşa Yılı: 1910-1981
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Lokomotif tamiri, maden makineleri üretimi
Bugünkü Kullanımı: Tesisteki elektrik atölyesi binası kullanılmamakta, diğer yapıların kullanımı devam etmektedir.
Taşıyıcı Sistem: Betonarme, yığma
Koruma Kararı: Elektrik atölyesi binası tescillidir.

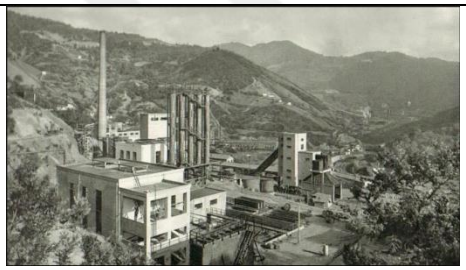
Tesisteki kullanılan binalar (2018).

Tesis içinde atölye, puantaj, montaj, döküm, kaynak, elektrik, depo, kalorifer dairesi ve garaj binaları bulunmaktadır. Elektrik atölyesi binası 2017 yılında tescillenerek koruma altına alınmıştır.

Tesisteki kullanılan binalar (2018).

Kullanılmayan elektrik atölyesi binasının dıştan görünümü (2018).

Elektrik atölyesi binasının iç mekânı (2018).

<table>
<tr><td>
DOCOMOMO etkinliği kapsamında tesislere yapılan teknik gezi (2018).</td><td>
Üretim yapısının iç mekânı (2018).</td></tr>
<tr><td colspan="2">TTK BAŞTARLA EĞİTİM OCAĞI</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: A-4
İl/İlçe: Zonguldak/Merkez
İnşa Yılı: 1890’lı yıllar
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Kömür ocağı
Bugünkü Kullanımı: Eğitim ocağı
Taşıyıcı Sistem: Yığma
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td>1937 yılında kapatılan ocak, 1965 yılından itibaren hizmet içi uygulamalı eğitim yeri olarak kullanılmaya başlanmıştır. Yapı maden müzesinin yakınında yer almaktadır.</td></tr>
<tr><td colspan="2">ESKİ KOK FABRİKASI</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: A-5
İl/İlçe: Zonguldak/Merkez
İnşa Yılı: 1935
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Kok fabrikası
Bugünkü Kullanımı: Bacası dışında yıkılmış durumdadır.
Taşıyıcı Sistem: Yığma (tuğla)
Koruma Kararı: Tescilli</td><td> 
Kok fabrikası, 1935 [154].</td></tr>
<tr><td>Benzol, naftalin, kömür gibi birçok ürünün üretildiği fabrika 1976 yılında kapatılmıştır [18]. 1988 yılında bacası dışındaki mekânlar yıkılmıştır. 63 metre yüksekliğindeki baca kısmı 1990 yılında tescillenerek koruma altına alınmıştır. Tesis yakınında harabe durumunda üretimle ilişkili mekânlar bulunmaktadır.</td><td>
Atıl durumdaki baca yapısı (2021).</td></tr>
</table>

ÜZÜLMEZ ASMA ESKİ LAVUARI

Haritadaki Numarası: A-6
İl/İlçe: Zonguldak Merkez
İnşa Yılı: 1907
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Lavuar
Bugünkü Kullanımı: Üzülmez Kültür Vadisi Projesi kapsamında yeniden işlevlendirilmektedir.
Taşıyıcı Sistem: Yığma (taş)
Koruma Kararı: Tescilli

Üzülmez Lavuarı [18].

Lavuar, işlevsiz kaldıktan sonra 2009 yılında tescillenerek koruma altına alınmıştır. Zonguldak Valiliği tarafından yürütülen Üzülmez Kültür Vadisi Projesi kapsamında eski lavuar binası, yanındaki atölye binası ve açık alanların müze, çok amaçlı sosyal ve kültürel etkinlik mekânları olarak yeniden işlevlendirilmesi çalışmalarına 2018 yılında başlanmıştır. Proje uygulaması devam etmektedir.

Lavuarın atıl hâli (2019).

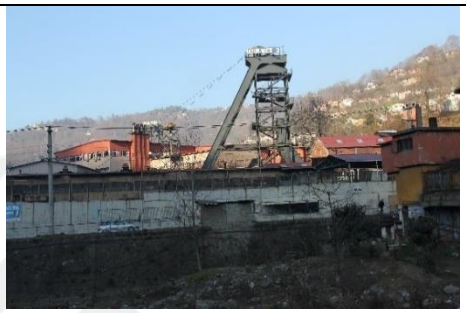
ÜZÜLMEZ TİM ESKİ ATÖLYE BİNASI

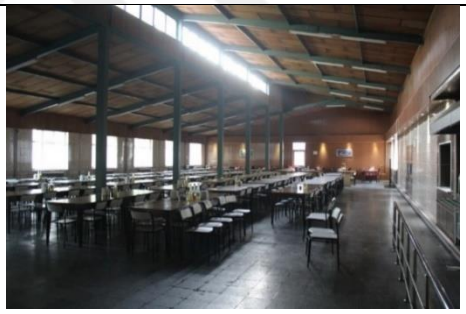
Haritadaki Numarası: A-7
İl/İlçe: Zonguldak/Merkez
İnşa Yılı: 1936
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Atölye
Bugünkü Kullanımı: Üzülmez Kültür Vadisi Projesi kapsamında yeniden işlevlendirilmektedir.
Taşıyıcı Sistem: Betonarme
Koruma Kararı: Tescilli

Lavuar ve atölye binaları (2019).

Atölye binası kent merkezine 3 km mesafede yer almaktadır. Uzun yıllar işlevsiz olan atölye binası, lavuar binası ve çevrelerindeki açık alanlar Zonguldak Valiliği yürütücülüğünde 2018 yılında başlanan Üzülmez Kültür Vadisi Projesi kapsamında müze, çok amaçlı sosyal ve kültürel etkinlik mekânlarına dönüştürülmektedir.

Atölye binasının iç görünüşü (2019).

<table>
<tr><td colspan="2">TTK ÜZÜLMEZ İŞLETMESİ</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: A-8
İl/İlçe: Zonguldak/Merkez
İnşa Yılı:
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Kömür İşletmesi
Bugünkü Kullanımı: Kömür işletmesi
Taşıyıcı Sistem: Betonarme, çelik
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td>
İşletmeden genel görünüm [119].</td></tr>
<tr><td>TTK’nin günümüzde kömür üretimi yaptığı beş bölgeden biri de Üzülmez’dedir. Buradaki Üzülmez Taşkömürü İşletme Müessesesinde; idare, tertip, tahlisiye vinci, depo, atölye, kompresör, vinç, lavuar vb. birçok üretim ve hizmet yapıları bulunmaktadır.</td><td> 
İşletmeden genel görünüm (2021).</td></tr>
<tr><td colspan="2">TTK KOZLU İŞLETMESİ</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: A-9
İl/İlçe: Zonguldak/Kozlu
İnşa Yılı:
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Kömür işletmesi
Bugünkü Kullanımı: Kömür işletmesi
Taşıyıcı Sistem: Betonarme, çelik
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td>
Şehir içinde kalan üretim yapıları (2021).</td></tr>
<tr><td>TTK’nin günümüzde kömür üretimi yaptığı beş bölgeden biri de Kozlu’da bulunmaktadır. Buradaki Kozlu Taşkömürü İşletme Müessesesinde; idare, tertip, tahlisiye vinci, kompresör, kuyu, pervane, aspirator, vinç, atölye, depo, lavuar vb. birçok üretim ve hizmet yapıları vardır.</td><td>
Kozlu’daki üretim yapıları (2021).</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">KOZLU İNCİRHARMANI OCAĞI TESİSLERİ</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: A-10
İl/İlçe: Zonguldak/Kozlu
İnşa Yılı: 1930-1940
Mülkiyeti: TTK ve Üniversite
İşlevi: Kömür işletmesi
Bugünkü Kullanımı: Bazı yapılar kullanılmamakta, bazıları ise ZBEÜ Devlet Konservatuvar Bölümünün kullanımına yönelik yeniden işlevlendirilmiştir.
Taşıyıcı Sistem: Betonarme, çelik, yığma (tuğla)
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td>
Yeniden işlevlendirilmiş işçi yurtları (2015).</td></tr>
<tr><td>Tesiste atıl durumdaki işçi yurtları ve yemekhane binalarının olduğu alan Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi tarafından Devlet Konservatuvar Bölümünün kullanımına yönelik İncirharmanı Yerleşkesi olarak yeniden işlevlendirilmiştir. Binalar arasındaki açık alanlar rekreasyon amaçlı kullanılmaktadır.</td><td>
Yenide işlevlendirilmiş yemekhane binası (2015).</td></tr>
<tr><td>Tek katlı işçi yurtları derslik, atölye ve büro olarak; yemekhane binası ise yine özgün kullanımı devam edecek şekilde yeniden işlevlendirilmiştir. Buranın yakınındaki fan merkezi ve aspiratör yapıları Kozlu’daki kömür işletmesine hizmet sağlamaktadır.</td><td> 
Yemekhane binasının içinden görünüm (2015).</td></tr>
<tr><td>İşlevsiz kalmış kompresör binası, hizmet yapısı ve idari bina kampüs sınırları dışında bırakılmıştır. İçindeki teçhizatı sökülmüş ve yapı kabuğu kalmış kompresör binası, uzun yıllar atıl kaldıktan sonra 2020 yılında yıkıma uğramış, olduğu alanda yeni lise binası yapılmıştır.</td><td>
Kampüs yakınındaki atıl binalar (2021).</td></tr>
</table>

Atıl kompresör binasının yıkılmadan önceki görünümü (2015).

Yıkılan binanın içinden görünüm (2015).

Kullanılmakta olan fan binası (2021).

Kullanılmakta olan aspiratör binası (2021).

KOZLU'DAKİ DİĞER ÜRETİM YAPILARI

Haritadaki Numarası: A-11

İl/İlçe: Zonguldak/Kozlu

İnşa Yılı:

Mülkiyeti: TTK

İşlevi: Kömür işletmesi

Bugünkü Kullanımı: İdari bina özel işletmeye kiralanmıştır. Diğer yapılar atıl durumdadır.

Taşıyıcı Sistem: Çelik, yığma (tuğla)

Koruma Kararı: Tescilli değil

Alandaki atıl yapılar (2021).

İçinde idare, vinç, pervane ve hizmet yapılarının olduğu tesis günümüzde kullanılmamaktadır. Atıl durumdaki tek katlı idare binası 2021 yılında özel işletmeye kiralanmış, binada büro kullanımı amaçlı tadilat yapılmaktadır. Tesis BEÜ Kampüsünün yakınında konumlanmaktadır.

Alanda atıl durumdaki yapılar (2021).

TTK KARADON İŞLETMESİ

Haritadaki Numarası: A-12
İl/İlçe: Zonguldak/Kilimli
İnşa Yılı: 1935-1999
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Kömür işletmesi
Bugünkü Kullanımı: Kömür işletmesi
Taşıyıcı Sistem: Çelik, betonarme
Koruma Kararı: Tescilli değil

Karadon İşletmesinin genel görünümü (2019).

TTK'nin kömür üretimi yaptığı Karadon'daki müessesede; yönetim, atölye, istasyon, ambar, hava bacası, depo, kafes, kardiye ve vinç yapıları bulunmaktadır. Gelik ve Karadon'dan çıkarılan kömür Karadon'daki transfer istasyonundan yıkanmak ve işlenmek üzere Çatalağzı'ndaki lavuara taşınmaktadır.

Tesisten görünüm (2019).

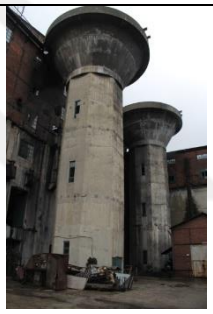
ÇATALAĞZI LAVUARI

Haritadaki Numarası: A-13
İl/İlçe: Zonguldak/Kilimli
İnşa Yılı: 1955 (lavuar binası), 1980'lerde (filtrasyon yapıları, tikiner tankı vb. birimler)
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Lavuar tesisi
Bugünkü Kullanımı: Bazı binalar kullanılmakta, bazıları ise atıl durumdadır.
Taşıyıcı Sistem: Çelik, betonarme, yığma (tuğla)
Koruma Kararı: Tescilli değil

Lavuar tesisinin genel görünümü (2019).

Tesiste; kriblaj binası, flotasyon binası, silolar, yıkama binası, kuleler, tikiner tankı, karıştırma binası, filtrasyon binası, depo, ambar, kuyu yapısı, bant sistemi, yükleme tesisi, kompresör binası, idari bina ve preshane gibi birimler bulunmaktadır. Burada işlenecek kömürler Gelik ve Karadon üretim bölgelerinden getirilmektedir.

Lavuar tesisi ve kent ilişkisi.

Üretim yöntemlerinin değişmesi sonucunda kuyu yapısı, flotasyon binası, kompresör binası (A yapısı), tikiner tankı ve bazı depo yapıları işlevsiz kalmıştır. Günümüzde de bu mekânlar kullanılmamaktadır. 2018 yılında lavuarın yıkama ünitesindeki teçhizat sökülerek yapı içine yeni çelik strüktür ve makineler kurulmuştur. Eski teçhizat hurdaya satılmıştır.	 Kullanılmayan flotasyon binası (sol taraftaki) (2019).
 Kömürün nakliye sistemi (2019).	 Ürünlerin taşındığı demir yolu.
 Atıl durumdaki teçhizatlar (2015).	 Kullanılmayan kule yapıları (2019).
 Lavuar binası (2019).	 Malzeme ambarı binası (2019).
 Atıl durumdaki kuyu yapısı (2019).	 Atıl durumdaki kompresör binası (A binası) (2019).

GELİK ÜRETİM BÖLGESİ	
Haritadaki Numarası: A-14 **İl/İlçe:** Zonguldak/Kilimli **İnşa Yılı:** **Mülkiyeti:** TTK **İşlevi:** Kömür işletmesi **Bugünkü Kullanımı:** Kömür işletmesi **Taşıyıcı Sistem:** Çelik, betonarme, yığma **Koruma Kararı:** Tescilli değil	Bahriye Nezareti döneminde havzada numaralandırılan kömür ocaklarının bir kısmının Gelik'te yer aldığı, belgelerde görülmektedir. Ereğli Şirketi ve EKİ, TKİ dönemlerinde Gelik'te yapılan sanayi yatırımları sayesinde yoğun işçi göçü alan kent ekonomik, sosyokültürel ve mekânsal bağlamda kalkınmıştır. Ancak zamanla üretimler azalmış ve üretimle gelişmiş mekânlar terk edilmiş, bu durumlar neticesinde kent çöküntü bölgesine dönüşmüştür. Günümüzde üretimlerin belli ölçüde devam ettiği kentte tesisten çıkarılan kömürler kullanıma hazır hale getirilmek üzere Çatalağzı Lavuar'ına iletilmektedir.
TTK ARMUTÇUK İŞLETMESİ	
Haritadaki Numarası: A-15 **İl/İlçe:** Zonguldak/Ereğli **İnşa Yılı:** 1961-2009 **Mülkiyeti:** TTK **İşlevi:** Kömür işletmesi **Bugünkü Kullanımı:** Kömür işletmesi **Taşıyıcı Sistem:** Çelik, betonarme, yığma **Koruma Kararı:** Tescilli değil	TTK'nin günümüzdeki beş kömür üretim bölgesinden biri de Armutçuk'tadır. Buradaki müessesede; ihraç vinci, kompresör, tertip, depo, idare, trafo, lavuar, maden girişi vb. birçok üretim ve hizmet yapıları bulunmaktadır.
AŞAĞI KANDİLLİ TESİSLERİ	
Haritadaki Numarası: A-16 **İl/İlçe:** Zonguldak/Ereğli **İnşa Yılı:** Havzada kömür üretiminin başladığı ilk yıllar **Mülkiyeti:** TTK **İşlevi:** Kömür işletmesi **Bugünkü Kullanımı:** Kullanılmıyor **Taşıyıcı Sistem:** Çelik, yığma (taş) **Koruma Kararı:** Tescilli değil	 Atıl durumdaki varagel kulesi (2015).
Alanda; aspiratör binası, gümrük binası, atölyeler, silolar, varagel vinci, maden ocağı girişi, kömür yükleme olukları, iskele, lambahane, müdür evi, yazıhane, sinema, kilise ve konut birimleri bulunmaktadır. Buradaki ocakların kapatılması sonucu birçok mekân atıl hâle gelmiştir. Üst kotta yer alan konut, sinema ve kilisenin duvarları büyük ölçüde yıkılmış ancak yapı izleri okunabilmektedir.	 Harabe durumundaki sosyal donatılar (2015).

<table>
<tr><td colspan="2">ÇAMLI OCAKLARI</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: A-17
İl/İlçe: Zonguldak/Ereğli
İnşa Yılı: Havzada kömür üretiminin başladığı ilk yıllar
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Kömür üretimi
Bugünkü Kullanımı: Kullanılmıyor
Taşıyıcı Sistem: Yığma (taş)
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td>Havzada kömürün bulunmasından sonra üretime geçmek amacıyla ilk ocaklardan bazıları Çamlı mevkisinde açılmıştır. Buradaki endüstriyel mekânlar günümüzde kullanılmamakta ve bakımsız durumdadır. Taşımacılığın gelişmemiş olduğu ilk üretim dönemlerinde kömür nakliyesi deniz yolu ile yapılmıştır. Bu amaçla deniz kenarında kömürlerin depolanabileceği ambar yapısı inşa edilmiştir.</td></tr>
<tr><td colspan="2">ALACAAĞZI OCAKLARI</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: A-18
İl/İlçe: Zonguldak/Ereğli
İnşa Yılı: Havzada kömür üretiminin başladığı ilk yıllar
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Kömür üretimi
Bugünkü Kullanımı: Kullanılmıyor
Taşıyıcı Sistem: Yığma (taş)
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td>
Plaj alanındaki endüstriyel miras kalıntıları [155].</td></tr>
<tr><td>Havzada kömür üretiminin başladığı yıllarda açılan Alacaağzı'ndaki kömür ocaklarının olduğu kısım Bahriye Nezareti dönemindeki altı üretim bölgesinden biri olmuştur. Alanda atıl durumda ocak, baca girişi, ekonoma ve iskele mekânları bulunmaktadır. Bu mekânların yakınında kurulmuş olan mevcut tesislerde üretim faaliyetleri 2005 yılına kadar TTK tarafından yapılmıştır. Bu tarihte özel sektöre rödovans yöntemiyle kiralanan tesisler belirli bir süre kullanıldıktan sonra 2018 yılında ERDEMİR'in maden firmasına verilmiştir.</td><td>
Alandaki üretim tesisi [156].</td></tr>
<tr><td colspan="2">KİREÇLİK OCAKLARI</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: A-19
İl/İlçe: Zonguldak/Ereğli
İnşa Yılı: Havzada kömür üretiminin başladığı ilk yıllar
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Kömür üretimi
Bugünkü Kullanımı: Kullanılmıyor
Taşıyıcı Sistem: Yığma (taş)
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td>Havzadaki ilk üretim dönemlerinde açılan Kireçlik'teki ocakların olduğu alanda zamanla maden girişi, silo, iskele, yükleme olukları, ekonoma, sinema, lojman, ahır gibi mekânlar yapılmıştır. 1980'lerin sonunda buradaki üretimin durdurulması sonucu bu mekânlar atıl hâle gelmiştir.</td></tr>
</table>

FİLYOS ATEŞ TUĞLASI FABRİKASI

Haritadaki Numarası: A-20
İl/İlçe: Zonguldak/Çaycuma/Filyos
İnşa Yılı: 1945-1949
Mülkiyeti: Özel işletme
İşlevi: Tuğla fabrikası
Bugünkü Kullanımı: Tuğla fabrikası
Taşıyıcı Sistem: Betonarme, yığma
Koruma Kararı: Tescilli değil

Fabrikadan görünüm (2022).

Ateş tuğlası fabrikası Kardemir Demir Çelik Fabrikaları'nın malzeme ihtiyacını karşılamak amacıyla kurulmuştur. Fabrika için gerekli kil Karadon, Kozlu ve Amasra'daki şiferton ocaklarından karşılanmıştır. Bu tesiste 1997 yılı sonuna kadar demir-çelik fabrikaları, çimento fabrikaları, rafineriler ve enerji santralleri için malzeme üretimi yapılmıştır. 1997 yılında özelleştirilen fabrikada üretim faaliyetleri devam etmektedir.

Tesisteki kullanılmayan yapı (2022).

AMASRA TTK İŞLETMESİ

Haritadaki Numarası: A-21
İl/İlçe: Bartın/Amasra
İnşa Yılı: 1970-1993
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Kömür işletmesi
Bugünkü Kullanımı: Kömür işletmesi
Taşıyıcı Sistem: Betonarme, çelik
Koruma Kararı: Tescilli değil

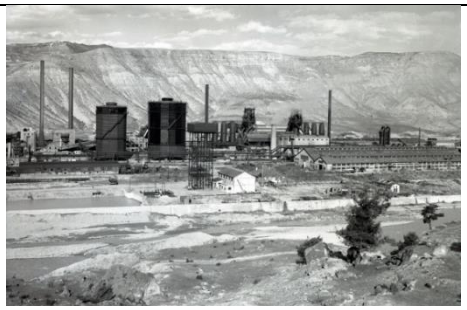
Üretimin yapıldığı tesisten genel görünüm (2022).

1848 yılında ilk üretimlerin başladığı Amasra'da sahanın 1953 yılında EKİ'ye geçmesiyle birlikte devlet eliyle ilk ocak Tarlaağzı'nda açılmıştır. Üretimin günümüzde devam ettiği Demirci Deresi mevkisindeki ocaklarda ise 1965 yılında ilk galeri sürülmüştür. İşletmede; idari yapı, ihraç vinci, tertip binası, pervane binası, kompresör binası, kömür siloları, depo, makine atölyesi, torna atölyesi, bakım atölyesi, lavuar ve sinema birimleri bulunmaktadır. Amasra'daki B sahası 2005 yılında özel işletmeye kiralanmıştır. Ancak bu sahada günümüzde üretim yapılmamaktadır.

İşletmeye ait lojman yapıları (2022).

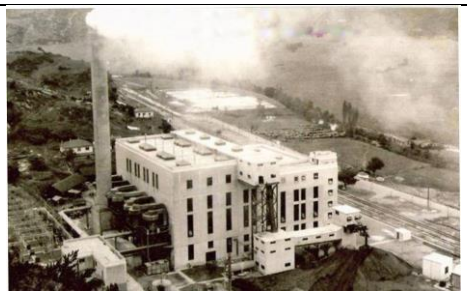
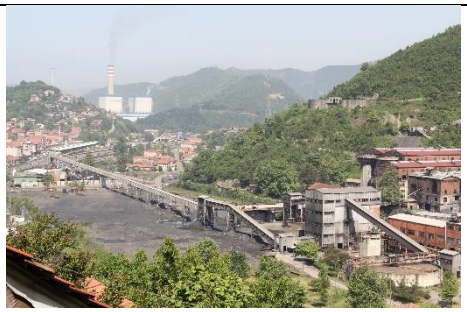
<table>
<tr><td colspan="2">TARLAAĞZI'NDAKİ ÜRETİM MEKÂNLARI</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: A-22
İl/İlçe: Bartın/Amasra
İnşa Yılı: 1940'lar (rezerv tespiti)
Mülkiyeti: TTK/Bazı mekânlar özel işletmeye kiralanmıştır.
İşlevi: Kömür üretimi
Bugünkü Kullanımı: Üretim yapılmıyor.
Taşıyıcı Sistem: Betonarme, yığma
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td>
Özel işletmeye ait üretim tesisi (2022).</td></tr>
<tr><td>Filyos Ateş Tuğlası Fabrikası'nın şiferton ihtiyacı Tarlaağzı'ndaki kömür ocaklarından karşılanmıştır. Ürünlerin taşınmasında deniz yolu da tercih edilmiştir. 1990 yılında üretimin durdurulması ile birlikte ocak, ambar, depo, yükleme mekânı, işçi yurtları, hizmet yapısı gibi endüstri mirası değerleri atıl duruma gelmiştir. TTK tarafından rödovans yöntemiyle özel işletmeye kiralanmış olan B sahasında rezerv tespiti çalışmaları yapılmakta ancak kömür çıkarılmamaktadır.</td><td>
Atıl durumdaki endüstriyel teçhizatlar (2022).</td></tr>
<tr><td>
Atıl durumdaki endüstriyel miras kalıntıları (2022).</td><td>
Alandaki kullanılmayan bina (2022).</td></tr>
</table>

Çizelge 4.2. Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki demir-çelik endüstrisine ait miras yapıları.

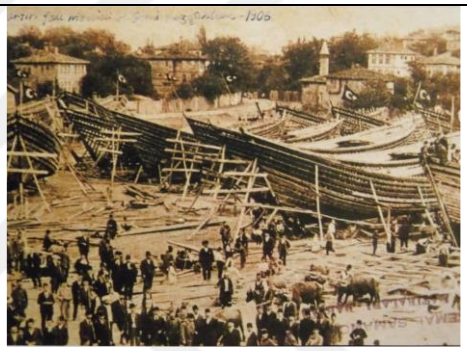
<table>
<tr><td>B- DEMİR-ÇELİK ENDÜSTRİSİ</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">KARDEMİR DEMİR ÇELİK FABRİKALARI</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: B-1
İl/İlçe: Karabük/Merkez
İnşa Yılı: 1937-1939
Mülkiyeti: KARDEMİR
İşlevi: Demir-çelik fabrikası
Bugünkü Kullanımı: Demir-çelik fabrikası
Taşıyıcı Sistem: Betonarme, çelik
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td> 
Fabrikanın kurulduğu ilk yıllardaki görünümü [169].</td></tr>
<tr><td>1. Beş Yıllık Sanayi Planı kapsamında kurulan demir-çelik fabrikansının yer seçiminde Karabük'ün kömür havzasına yakınlığı ve demir yolu ulaşımına sahip olması önemli etkenler olmuştur. İşletmede; kuvvet santrali, kok fabrikası, yüksek fırın, çelikhane, haddehane, dökümhane, kireç fabrikası vb. birimler bulunmaktadır. 1994 yılında özelleştirme kapsamına alınan işletmenin AŞ statüsü kazanarak işçi ve bölge halkına satılması sağlanmıştır.</td><td>
Fabrikanın günümüzdeki görünümü (2022).</td></tr>
<tr><td colspan="2">HADDEHANELER</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: B-2
İl/İlçe: Karabük/Merkez
İnşa Yılı: 1950'ler
Mülkiyeti: Özel sektör
İşlevi: Haddehane
Bugünkü Kullanımı: Birçoğu kullanılmakta olup bazıları atıl durumdadır.
Taşıyıcı Sistem: Betonarme, çelik
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td>
Üniversite kampüsü yakınındaki haddehaneler (2022).</td></tr>
<tr><td>Bölgede demir-çelik sektörüne bağlı olarak tersanecilik, haddecilik, sac üretimi vb. alt sektörler oluşmuştur. Kardemir Demir Çelik Fabrikaları'nda üretilen kütük demiri haddehanelerde inşaat demirine çevrilmektedir. Zamanla bazı haddehane yapıları atıl hâle gelmiştir.</td><td>
Şehir içinde kalan haddehane yapısı (2022).</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>
Taşınması düşünülen haddehane yapısı (2022).</td><td>
Sökülecek olan haddehane yapısının iç görünümü (2022).</td></tr>
<tr><td colspan="2">ERDEMİR DEMİR ÇELİK FABRİKALARI</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: B-3
İl/İlçe: Zonguldak/Ereğli
İnşa Yılı: 1960-1965
Mülkiyeti: OYAK AŞ
İşlevi: Demir-çelik fabrikası
Bugünkü Kullanımı: Demir-çelik fabrikası
Taşıyıcı Sistem: Betonarme, çelik
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td>
Fabrikadaki yapıların inşası (1965) [157].</td></tr>
<tr><td>Ereğli'nin kömür havzasında bulunması, demir yolu ve liman bağlantılarına sahip olması fabrika yeri olarak burasının seçilmesinde önemli etkenler olmuştur. Yassı çelik üretmek amacıyla kurulan fabrika bünyesinde; oksijen fabrikası, kuvvet santrali, gemi boşaltma vinci, yüksek fırın, çelikhane, kok fabrikası, ham madde manipülasyon sistemi, haddehaneler, liman ve baraj yapıları vardır. İşletme 2006 yılında özelleştirilmiştir. Fabrikanın varlığı kentte sac üretimi ve tersanecilik sektörlerinin gelişmesini sağlamıştır.</td><td>
Fabrikanın günümüzdeki görünümü [145].</td></tr>
</table>

Çizelge 4.3. Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki enerji endüstrisine ait miras yapıları.

<table>
<tr><td colspan="2">C- ENERJİ ÜRETİM ENDÜSTRİSİ</td></tr>
<tr><td colspan="2">ÇATALAĞZI ESKİ TERMİK SANTRALİ (ÇATES A)</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: C-1
İl/İlçe: Zonguldak/Kilimli/Çatalağzı
İnşa Yılı: 1946-1948
Mülkiyeti: Özel işletme
İşlevi: Termik santral
Bugünkü Kullanımı: Kullanılmıyor
Taşıyıcı Sistem: Betonarme
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td> 
Santral yapısının işler durumdaki hâli [18].</td></tr>
<tr><td>Havzadaki kömürün varlığı termik santrallerin burada kurulmasını sağlamıştır. Santralde üretimde piyasaya verilmeyen ticari değeri düşük mikst, şlam gibi ara ürünler ve toz kömürleri kullanılmıştır. 1990-1991 yıllarında yeni santral yapılarının inşa edilmesi sonucu bu yapıdaki faaliyetler durdurulmuştur. İçindeki teçhizatları sökülmüş olan yapı günümüzde atıl durumdadır.</td><td>
Atıl durumdaki santral yapısı (2015).</td></tr>
<tr><td colspan="2">ÇATALAĞZI TERMİK SANTRALİ (ÇATES B)</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: C-2
İl/İlçe: Zonguldak/Kilimli/Çatalağzı
İnşa Yılı: 1990-1991
Mülkiyeti: Özel işletme
İşlevi: Termik santral
Bugünkü Kullanımı: Termik santral
Taşıyıcı Sistem: Betonarme, çelik
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td>
Santralin günümüzdeki görünümü (2022).</td></tr>
<tr><td>İlk kurulan A ünitesi kapatıldıktan sonra üretime 1990 yılında kurulan B1 ve 1991 yılında yapılan B2 ünitelerinde devam edilmiştir. İşletme 2014 yılında özelleştirilmiştir. Tesiste kullanılan kömür ürünleri Çatalağzı Lavuarı'ndan bant sistemiyle getirilmektedir.</td><td> 
Lavuardan santrale kömürün taşınmasında kullanılan bant sistemi (2019).</td></tr>
</table>

Çizelge 4.4. Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki orman endüstrisine ait miras yapıları.

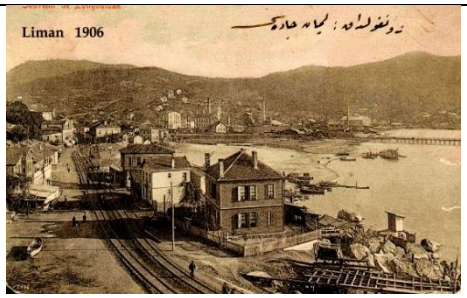
<table>
<tr><td colspan="2">D- ORMAN ENDÜSTRİSİ</td></tr>
<tr><td colspan="2">BARTIN'DA AHŞAP GEMİ YAPIMI ENDÜSTRİSİ</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: D-1
İl/İlçe: Bartın/Merkez, Amasra, Kurucaşile
İnşa Yılı: 16. yüzyıl
Mülkiyeti: Özel işletmeler
İşlevi: Ahşap gemi ve tekne yapımı
Bugünkü Kullanımı: Kurucaşile'de üretim devam etmektedir.
Taşıyıcı Sistem: Ahşap
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td>
Yalı iskelesinden görünüm [158].</td></tr>
<tr><td>Osmanlı donanmasının ihtiyaç duyduğu kadırga, kalyon ve gemilerin üretim yerlerinden biri de Bartın yöresi olmuştur. Bartın'da, kent merkezi içinden geçen ırmak kenarında yoğunlaşmış bu üretim faaliyetleri ve mekânları 1970'lerden sonra terk edilmiştir. Kurucaşile merkezi ve Ovatekkeönü, Kapısuyu köylerinde ise geleneksel ahşap tekne ve yat imalatı günümüzde de devam etmektedir.</td><td> 
Irmak kenarındaki üretim faaliyetleri [158].</td></tr>
<tr><td colspan="2">ULUS KERESTE FABRİKASI</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: D-2
İl/İlçe: Bartın/Ulus
İnşa Yılı: 1930
Mülkiyeti: Özel işletme
İşlevi: Kereste fabrikası
Bugünkü Kullanımı: Kullanılmıyor
Taşıyıcı Sistem: Betonarme, ahşap, çelik
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td>
Fabrikanın günümüzdeki görünümü.</td></tr>
<tr><td>Yörede, geniş ormanlık alanların varlığı kerestecilığin gelişmesini sağlamıştır. 1930 yılında Ulus'un Ulupınar köyünde 120 dönüm araziye kurulmuş olan ORÜS'e (Orman Ürünleri Sanayisi) ait fabrika 1996 yılında özelleştirilerek satılmıştır. Bu tarihten sonra kullanılmayan fabrika yapısı ve içerisindeki teçhizatlar günümüzde atıl ve bakımsız durumdadır.</td><td>
Tesisten görünüm.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">YENİCE KERESTE FABRİKASI</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: D-3
İl/İlçe: Karabük/Yenice
İnşa Yılı: 1954-1955
Mülkiyeti: YORÜS
İşlevi: Kereste fabrikası
Bugünkü Kullanımı: Fabrika alanında üretimler devam ediyor.
Taşıyıcı Sistem: Ahşap, betonarme
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td>ORÜS’e ait fabrika 1996 yılında özelleştirildikten sonra halkın ve çalışanların kurduğu Yenice Orman Ürünleri Sanayi AŞ (YORÜS) tarafından satın alınarak buradaki üretime devam edilmiştir. Fabrika alanında yeni teknoloji ile çalışan tesisler de kurulmuştur. İçindeki teçhizatı sökülen mevcut fabrika yapısında ve diğer birimlerde yenileme ve değişiklikler yapılmıştır.</td></tr>
<tr><td colspan="2">ESKİPAZAR KERESTE FABRİKASI</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: D-4
İl/İlçe: Karabük/Eskipazar
İnşa Yılı: 1944
Mülkiyeti: Özel işletme (Eskipazar AŞ)
İşlevi: Kereste fabrikası
Bugünkü Kullanımı: Kullanılmıyor
Taşıyıcı Sistem: Çelik
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td>
Fabrika binasının günümüzdeki hâli.</td></tr>
<tr><td>ORÜS’e ait fabrika 1996 yılında özelleştirilmiştir. 2003 yılına kadar üretim yapılmayan ve atıl durumda olan fabrika Eskipazar AŞ tarafından satın alınarak 2013 yılına kadar işletilmiştir. Bu tarihten itibaren kullanılmamış olan fabrika 2021 yılında özel işletmeye kiraya verilmiştir. 280 dönüm kullanım alanında konumlanan atıl durumdaki yapının içindeki teçhizatlar korunmuş durumdadır.</td><td>
Fabrikanın iç görünümü.</td></tr>
<tr><td colspan="2">DEVREK KERESTE FABRİKASI</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: D-5
İl/İlçe: Zonguldak/Devrek
İnşa Yılı: 1953
Mülkiyeti: Özel işletme
İşlevi: Kereste fabrikası
Bugünkü Kullanımı: Kullanılmıyor
Taşıyıcı Sistem: Betonarme, çelik
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td>Devrek’in kent merkezinde ORÜS’e ait, 1953 yılında inşa edilmiş kereste fabrikası 1996 yılında özelleştirilmiştir. Üretimin azalması neticesinde fabrika zamanla işlevsiz kalmıştır. Atıl durumdaki bu bina yıkılarak bulunduğu alanın bir kısmında yeni konutlar yapılmıştır. Yine Devrek’in Aksu köyünde işlevsiz hâlde olan kereste fabrikası bulunmaktadır.</td></tr>
</table>

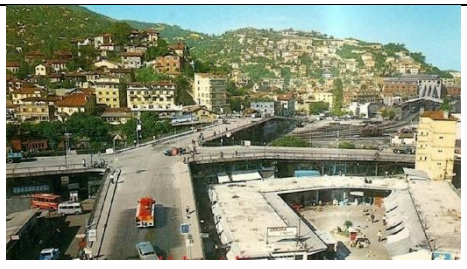
ÇAYCUMA KÂĞIT FABRİKASI	
Haritadaki Numarası: D-6 **İl/İlçe:** Zonguldak/Çaycuma **İnşa Yılı:** 1965-1970 **Mülkiyeti:** OYKA AŞ **İşlevi:** Kâğıt fabrikası **Bugünkü Kullanımı:** Kâğıt fabrikası **Taşıyıcı Sistem:** Betonarme, çelik **Koruma Kararı:** Tescilli değil	 Fabrikanın ilk yılları [159].
Yöredeki gelişmiş orman endüstrisi kâğıt endüstrisinin de doğmasını sağlamıştır. SEKA Genel Müdürlüğü tarafından kurulan fabrikadan ülkenin kraft kâğıdı ihtiyacı karşılanmaktadır. 2003 yılında tesis özelleştirme kapsamında OYKA AŞ'ye satılmıştır.	 Tesisten genel görünüm (2022).

Çizelge 4.5. Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki ulaşım endüstrisine ait miras yapıları.

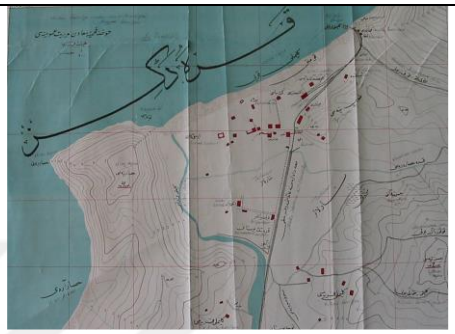
E- ULAŞIM ENDÜSTRİSİ	
KÖMÜR HIZLI YÜKLEME TESİSİ	
Haritadaki Numarası: E-1 **İl/İlçe:** Zonguldak/Merkez **İnşa Yılı:** 1848 **Mülkiyeti:** TTK **İşlevi:** Kömür yükleme **Bugünkü Kullanımı:** Kullanılmıyor **Taşıyıcı Sistem:** Çelik, yığma (taş) **Koruma Kararı:** Tescilli	 Yapının işler olduğu dönemden görünüm [153].
Zonguldak Limanı yakınında yer alan atıl durumdaki şarjoman yapısından günümüze taşıyıcı taş kemer kısmı ve altındaki kaidesi gelebilmiştir. Eski fotoğraflara bakıldığında yükleme sağlanan çelik strüktür de görülmektedir. Yapı 2009 yılında tescillenerek koruma altına alınmıştır.	 Yapının restore edilmeden önceki atıl hâli (2015).

<table>
<tr><td colspan="2">LİMANLAR</td></tr>
<tr><td>E-2a-Zonguldak Limanı
Zonguldak Limanı 1890’lı yıllarda kömür havzasındaki kömürün taşınması amacıyla inşa edilmiştir. 1950'lere kadar mevcut hâliyle kullanılan liman daha sonraki yıllarda genişletilmiş ve yenilenmiştir. Artan ihtiyaçlar doğrultusunda 1953 yılında alana kömür yükleme ve stok tesisi de eklenmiştir. 2000'li yılların başına kadar kömür taşımacılığı yapılan limanda son yıllarda Ro-Ro taşımacılığı da gerçekleştirilmektedir. Liman TTK tarafından işletilmektedir.</td><td> 

Zonguldak Limanı ve çevresi (1906) [18].</td></tr>
<tr><td>E-2c-Işıkveren Limanı
Çatalağzı Termik Santrali’ne ait olan ve bu tesisin yanında konumlanan limanda günümüzde ticari faaliyetler yapılmamaktadır. İşlevsiz kaldıktan sonra liman balıkçı teknelerinin barınağı olarak kullanılmaya başlanmıştır.</td><td>E-2e- Ereğli Limanı
Antik Çağ’dan itibaren önemli bir liman kenti olan Ereğli’de demir-çelik fabrikasının kurulmasıyla birlikte 1961-1965 yılları arasında liman inşa edilmiştir. Bu limandan demir-çelik fabrikasının ve diğer işletmelerin ürün ve ihtiyaçları taşınmaktadır. 2006 yılında fabrikanın özelleştirilmesi sonucu liman işletmeciliği OYAK AŞ’ye devredilmiştir.</td></tr>
<tr><td>E-2f- TTK Ereğli Limanı
Kömür ürünlerinin nakliyesi amacıyla inşa edilmiş ve Ereğli kent merkezinde, Erdemir Limanı’nın yakınında konumlanan bu limanın işletmeciliği 1999 yılında askeriyeye devredilmiştir. Günümüzde limanın kullanımı devam ediyor olsa da çok azalmış durumdadır.</td><td>E-2k- Bartın Limanı
Bartın Limanı yapılmadan önce kentte taşımacılık faaliyetleri denize açılan Bartın Nehri ile yapılmıştır. Bölgede üretilen kereste vb. ürünler nehir yolu ile denize ulaştırılmıştır. Bartın Limanı 1960-65 yılında ırmağın denizle birleştiği yerde inşa edilmiştir. İlerleyen yıllarda genişletilen liman 1995 yılında uluslararası taşımacılığa açılmıştır. Liman günümüzde bölgede üretilen profil demir, maden, alçı, çimento ihracatı ve kömür, kütük demir vb. ürünlerin ithalatında kullanılmaktadır [77].</td></tr>
<tr><td>E-2o- Kurucaşile Limanı
Kurucaşile, yüzyıllardır süregelen ahşap tekne ve yat imalatının yapıldığı en önemli merkez konumundadır. Bu imalathanelerin bazıları ulusal ticari liman özelliğindeki Kurucaşile Limanı ve Tekkeönü’ndeki balıkçı barınağı alanının yakınında konumlanmaktadır.</td><td>Bölgede bunların dışında; Tersane Bölgesi, Alaplı, Kozlu, Filyos, Tarlaağzı, Amasra, Hisarköy, Eren limanları ve kömür üretiminin başladığı dönemden kalma, atıl durumda küçük ölçekli yükleme limanları bulunmaktadır.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="2">VARAGEL TÜNELLERİ</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: E-3
İl/İlçe: Zonguldak/Merkez
İnşa Yılı: 1893-1896 (Ereğli Şirketi)
1942-1943 (EKİ)
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Kömür atığı taşınması
Bugünkü Kullanımı: Bir kısmı yeniden işlevlendirilmiştir.
Taşıyıcı Sistem: Yığma (taş)
Koruma Kararı: Tescilli</td><td>
Vinç kulesi (2022).</td></tr>
<tr><td>Lavuar atığı olan şistlerin denize dökülmesi amacıyla yapılan tünellerden ilki Ereğli Şirketi tarafından inşa edilmiştir. Bu tünel 1937 yılında işlevsiz kalmıştır. EKİ döneminde yapılan 200 metre uzunluğundaki diğer tünel ise 1960’lı yıllarda işlevini kaybetmiştir. Bu tünellerin içindeki teçhizat günümüzde yoktur. Tünel çıkışındaki vinç kulesi restore edilmiş, tünel içinde zemin ve aydınlatma çalışmaları yapılarak kullanıma açılmıştır.</td><td>
Turizme açılmış tünel (2022).</td></tr>
<tr><td colspan="2">FEVKANİ KÖPRÜSÜ</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: E-4
İl/İlçe: Zonguldak/Merkez
İnşa Yılı: 1956
Mülkiyeti: Kamu
İşlevi: Kara yolu köprüsü
Bugünkü Kullanımı: Kara yolu köprüsü
Taşıyıcı Sistem: Betonarme
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td>
Köprünün eski görünümü [160].</td></tr>
<tr><td>Kent merkezinde kömür naklinin ve şehir trafiğinin kesintisiz şekilde devam edebilmesini sağlamak amacıyla yapılan beş ayaklı köprü, şehrin iki yakasını birbirine bağlamaktadır. Taşıyıcı açısından tehlikeli görülmesi gerekçesiyle köprünün 2023 yılında yıkılması düşünülmektedir.</td><td> 
Köprü-kent ilişkisi [160].</td></tr>
</table>

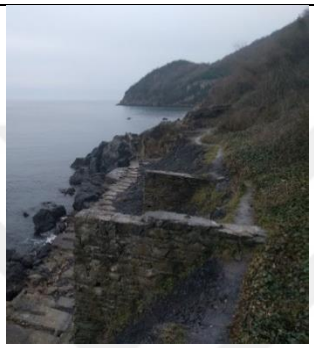
<table>
<tr><td colspan="2">ZONGULDAK- KARABÜK DEMİR YOLU HATTI</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: E-5
İl/İlçe: Zonguldak-Karabük
İnşa Yılı: 1930-1937
Mülkiyeti: TCDD
İşlevi: Demir yolu
Bugünkü Kullanımı: Demir yolu
Taşıyıcı Sistem: Çelik
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td>
Demir yolunun açılışı [153].</td></tr>
<tr><td>Kömür nakli ve yolcu taşımacılığı amacıyla 1930-1937 yılları arasında inşa edilen demir yolu hattı havzadaki Eskipazar, Karabük, Yenice, Gökçebey, Çaycuma, Filyos, Çatalağzı, Kilimli, Zonguldak ve Kozlu kentlerini birbirini bağlamaktadır. Bu hat, geçtiği kentlerde endüstri tesislerinin kurulmasını da sağlamıştır. Kömür naklinin ihtiyaç duyulması üzerine 1943 yılında Kozlu-Zonguldak demir yolu hattı açılmıştır.</td><td>
Eskipazar Garı (2022).</td></tr>
<tr><td>Karabük-Zonguldak demir yolu hattı üzerinde yer alan gar binaları genellikle tip proje olarak uygulanmıştır. Yine bu süreçte gar yapılarının yakınında TCDD’ye ait lojmanlar da inşa edilmiştir.</td><td>
Karabük Garı (2022).</td></tr>
<tr><td>Kozlu Lavuarı’ndan gelen demir yolu hattı ve Üzülmez Lavuarı’ndan gelen demir yolu hattı Zonguldak kent merkezindeki tren istasyonunda birleşmektedir. Zonguldak Garı, yük treni hatlarına ve Filyos’a yapılan bölgesel tren seferlerine hizmet vermektedir.</td><td>
Filyos Garı (2022).</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>
Çaycuma Garı (2022).</td><td>
Çatalağzı Garı (2022).</td></tr>
<tr><td colspan="2">KOZLU-ZONGULDAK-ÜZÜLMEZ DEMİR YOLU (DEKOVİL) HATTI</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: E-6
İl/İlçe: Zonguldak-Kozlu-Üzülmez
İnşa Yılı: 1850’ler
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Dekovil hattı
Bugünkü Kullanımı: Dekovil hattı
Taşıyıcı Sistem: Çelik
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td> 
Kilimli şimendifer hattı [153].</td></tr>
<tr><td>Havzada kömür taşınması amacıyla ilk demir yolu (dekovil) hatları 1850’lerde Kozlu, Çaydamar, Üzülmez ve Kilimli üretim bölgelerinde yapılmıştır. Endüstri yapılarını birbirine bağlayan bu hatlar Zonguldak Limanı, Zonguldak Tren İstasyonu ve ulusal demir yolu ağı ile de bağlantılıdır.</td><td>
1900’lerde Zonguldak kent merkezi [153].</td></tr>
<tr><td colspan="2">TCDD ÇATALAĞZI LOKOMOTİF TAMİR ATÖLYESİ</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: E-7
İl/İlçe: Zonguldak/Kilimli/Çatalağzı
İnşa Yılı: 1938
Mülkiyeti: TCDD
İşlevi: Atölye
Bugünkü Kullanımı: Atölye
Taşıyıcı Sistem: Betonarme
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td>
Tamir atölyesinin günümüzdeki görünümü.</td></tr>
<tr><td colspan="2">EREĞLİ-ARMUTÇUK DEMİR YOLU HATTI</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: E-8
İl/İlçe: Zonguldak/Ereğli
İnşa Yılı: 1953
Mülkiyeti: TCDD
İşlevi: Demir yolu
Bugünkü Kullanımı: Kullanılmıyor
Taşıyıcı Sistem: Çelik
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td>Kömür taşıma amacıyla 1953 yılında yapılan yaklaşık 15 km uzunluğundaki Armutçuk-Ereğli demir yolu hattı Ereğli Limanı’na bağlanmıştır. Kömür ve yolcu taşımacılığında kullanılan hattın kapandıktan sonra rayları 2009 yılında sökülmüştür.</td></tr>
</table>

YÜKLEME İSKELELERİ

Havzada kömür üretiminin yapıldığı ilk süreçlerde Kandilli, Kireçlik ve Alacaağzı mevkilerindeki ocaklardan çıkarılan kömürlerin deniz yoluyla taşınabilmesi için iskele ve yükleme olukları yapılmıştır. Üretimin sonlanması neticesinde bu mekânlar da atıl hâle gelmiştir.

Aşağı Kandilli'de üretim mirasına ait kalıntılar [155].

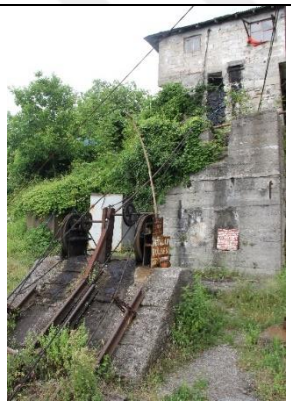


Kireçlik'teki endüstriyel kalıntılar [155].

Kireçlik'teki endüstriyel kalıntılar [155].

AŞAĞI KANDİLLİ VARAGEL HATTI

Haritadaki Numarası: E-10
İl/İlçe: Zonguldak/Ereğli
İnşa Yılı: 1890'lar
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Taşıma hattı
Bugünkü Kullanımı: Kullanılmıyor
Taşıyıcı Sistem: Çelik
Koruma Kararı: Tescilli



Atıl durumdaki varagel sistemi (2015).

Aşağı Kandilli üretim bölgesindeki maden ocağından maden girişine ve buradan da eğimli yamaçtan alt kottaki iskeleye kömür, malzeme ve işçi taşınması amacıyla varagel sistemi kurulmuştur. Buradaki üretimin sonlanmasıyla birlikte atıl duruma gelen taşıma sistemine ait vinç 2007 yılında hurdaya satılmıştır. Demir yolu rayları ve kule yapısı ise günümüze ulaşabilmiştir.

Atıl durumdaki varagel hattı [155].

EREĞLİ LOKOMOTİF BAKIM ATÖLYESİ	
Haritadaki Numarası: E-11 **İl/İlçe:** Zonguldak/Ereğli **İnşa Yılı:** 1953 **Mülkiyeti:** TCDD **İşlevi:** Atölye **Bugünkü Kullanımı:** Kullanılmıyor **Taşıyıcı Sistem:** Betonarme **Koruma Kararı:** Tescilli değil	 Atıl durumdaki atölye binası [161].
Armutçuk-Ereğli demir yolu hattı üzerinde yer alan atölye, kömürün taşınmasında kullanılan vagonların bakımı ve tamirinin yapılması amaçlı inşa edilmiştir. 2009 yılında demir yolu hattının kapatılması ile birlikte bu atölye de işlevini kaybetmiştir. 2017 yılında binanın tescillenmesine rağmen 2018 yılında bu tescil kararı kaldırılmıştır [161]. Bulunduğu alanda okul inşa etmek amacıyla 2022 yılında atölye binasının yıkımına karar verilmiştir.	 Atölyenin işler olduğu dönemde iç mekânı [161].

Çizelge 4.6. Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki diğer endüstri mirası yapıları.

F- KONUT/YERLEŞKE/ KAMUSAL MEKÂNLAR	
MADEN MÜHENDİSLERİ ODASI LOKALİ	
Haritadaki Numarası: F-1 **İl/İlçe:** Zonguldak/Merkez **İnşa Yılı:** 1906 **Mülkiyeti:** TTK **İşlevi:** Vagon sayım binası **Bugünkü Kullanımı:** Lokal **Taşıyıcı Sistem:** Yığma (taş) **Koruma Kararı:** Tescilli değil	 Maden Mühendisleri Odası Lokali (2019).
Ereğli Şirketi tarafından yakınındaki yükleme tesisinin vagon sayım binası olarak yapılan bina 1964 yılında Türk Maden Mühendisleri Cemiyetine kiralanmıştır. Günümüzde lokal olarak kullanılan bu yapı 1985 yılında TTK tarafından Maden Mühendisleri Odasına tahsis edilmiştir. Yıllarca kentin önemli sosyal mekânlarından biri olan bu miras değerinin yıkılarak yerine millet bahçesi yapılması düşünülmektedir. Bu kararla ilgili mahkeme süreci devam etmektedir.	 Lokal binası ve yakınındaki çevre düzenleme çalışmaları (2022).

TTK İŞ SAĞLIĞI ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜ

Haritadaki Numarası: F-2
İl/İlçe: Zonguldak/Merkez
İnşa Yılı:
Mülkiyeti: Sahil Güvenlik Komutanlığına devredilmiştir.
İşlevi: İdari bina
Bugünkü Kullanımı: İdari bina
Taşıyıcı Sistem: Yığma
Koruma Kararı: Tescilli değil

Müdürlük binasının görünümü (2019).

BAŞKENT ELEKTRİK MİSAFİRHANESİ

Haritadaki Numarası: F-3
İl/İlçe: Zonguldak/Merkez
İnşa Yılı: 1920'ler
Mülkiyeti: MEB
İşlevi: Hastane
Bugünkü Kullanımı: Kullanılmıyor
Taşıyıcı Sistem: Yığma
Koruma Kararı: Tescilli değil

Binanın hastane olarak kullanıldığı dönemdeki görünümü [153].

Ereğli Şirketi Osmaniyesi tarafından inşa edilen hastane; EKİ döneminde idari yapı, TTK döneminde hizmet yapısı, BEDAŞ'a devredildikten sonra bir süre de misafirhane olarak kullanılmıştır. 2011 yılında binanın tescillenmesine rağmen 2022 yılında bu koruma kararı iptal edilmiştir. Günümüzde bina kullanılmamaktadır.

Binanın günümüzdeki hâli (2022).

ZONGULDAK TED KOLEJİ

Haritadaki Numarası: F-4
İl/İlçe: Zonguldak/Merkez
İnşa Yılı: 1958
Mülkiyeti: Türk Eğitim Derneği
İşlevi: Okul
Bugünkü Kullanımı: Okul
Taşıyıcı Sistem: Betonarme, yığma
Koruma Kararı: Tescilli değil

TED Koleji (2019).

1958 yılında EKİ yöneticileri tarafından kentin ilk özel okulu olan Zonguldak TED Koleji yaptırılmıştır. Kampüste; eğitim binaları, idari bina, spor mekânları, depo ve rekreasyon alanları bulunmaktadır.	 Kampüsteki eğitim binaları (2019).
PAPAZIN EVİ	
Haritadaki Numarası: F-5 **İl/İlçe:** Zonguldak/Merkez **İnşa Yılı:** **Mülkiyeti:** TTK/Özel işletmeye kiralanmıştır. **İşlevi:** Konut **Bugünkü Kullanımı:** Rehabilitasyon merkezi **Taşıyıcı Sistem:** Yığma **Koruma Kararı:** Tescilli	 Bina ve yakın çevresi (2019).
Havzada Fransızların olduğu dönemde Ereğli Şirketi Osmaniyesi tarafından papaz konutu yaptırılmıştır. Mülkiyeti TTK'ye ai tolan yapı günümüzde engelli çocuklar rehabilitasyon merkezi olarak kullanılmaktadır. Yapı 2008 yılında tescillenerek koruma altına alınmıştır.	 Binanın cephe duvarlarındaki bozulmalar (2019).
YAYLA KONAĞI MİSAFİRHANESİ	
Haritadaki Numarası: F-6 **İl/İlçe:** Zonguldak/Merkez **İnşa Yılı:** 1910 **Mülkiyeti:** TTK **İşlevi:** Konut, lokal **Bugünkü Kullanımı:** Misafirhane **Taşıyıcı Sistem:** Yığma (taş, tuğla) **Koruma Kararı:** Tescilli	 Misafirhane binasının görünümü (2015).

Zonguldak Bağlık Caddesi'nde Fransız sermayeli Ereğli Şirketi Osmaniyesi tarafından 1910 yılında yönetici konutu olarak yaptırılan bina, 1940 yılından sonra misafirhane olarak kullanılmaya başlanmış, 1951 yılında ise büyütülmüştür. Bina 1989 yılında tescillenerek koruma altına alınmıştır.	 Misafirhane binasının görünümü (2015).
ZONGULDAK İL SAĞLIK MÜDÜRLÜĞÜ	
Haritadaki Numarası: F-7 **İl/İlçe:** Zonguldak/Merkez **İnşa Yılı:** 1910'lar **Mülkiyeti:** Sağlık Bakanlığı **İşlevi:** Fransız okulu **Bugünkü Kullanımı:** İdari bina **Taşıyıcı Sistem:** **Koruma Kararı:** Tescilli değil	 Müdürlük binasının günümüzdeki görünümü (2022).
MEMURLAR LOKALİ	
Haritadaki Numarası: F-8 **İl/İlçe:** Zonguldak/Merkez **İnşa Yılı:** 1980 **Mülkiyeti:** TTK/Özel işletmeye kiralanmıştır. **İşlevi:** Lokal **Bugünkü Kullanımı:** Düğün salonu **Taşıyıcı Sistem:** Betonarme **Koruma Kararı:** Tescilli değil	 Lokal binasının görünümü (2019).
Özel işletmeye kiraya verilen yapı günümüzde konferans, düğün, restoran vb. amaçlı kullanılmaktadır. Deniz tarafında sonradan çelik konstrüksiyonlu ek yapı oluşturulmuştur. Bu ek kütlenin altındaki betonarme strüktür kent silüetini bozduğu gerekçesiyle tartışılmaktadır.	 Sonradan inşa edilen ek yapı (2019).

TTK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Haritadaki Numarası: F-9
İl/İlçe: Zonguldak Merkez
İnşa Yılı: 1978
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: İdari yapı
Bugünkü Kullanımı: İdari bina
Taşıyıcı Sistem: Betonarme
Koruma Kararı: Tescilli değil

Genel müdürlük binası (2019).

MÜŞAVİRLİK BİNASI

Haritadaki Numarası: F-10
İl/İlçe: Zonguldak/Merkez
İnşa Yılı: 1918
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Konut
Bugünkü Kullanımı: İdari bina
Taşıyıcı Sistem: Yığma
Koruma Kararı: Tescilli

Müşavirlik binasının görünümü (2019).

TTK HUKUK MÜŞAVİRLİĞİ BİNASI

Haritadaki Numarası: F-11
İl/İlçe: Zonguldak/Merkez
İnşa Yılı: 1944
Mülkiyeti: TTK
İşlevi:
Bugünkü Kullanımı: İdari bina
Taşıyıcı Sistem: Yığma
Koruma Kararı: Tescilli değil

İdari bina ve yakın çevresi (2019).

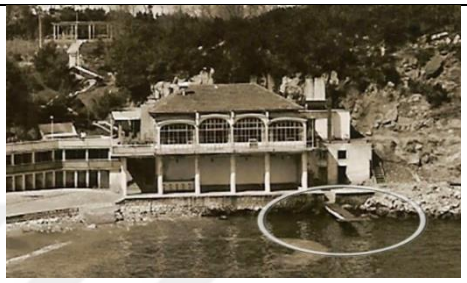
TTK KÖMÜR SATIŞ ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜ

Haritadaki Numarası: F-12
İl/İlçe: Zonguldak/Merkez
İnşa Yılı:
Mülkiyeti: TTK
İşlevi:
Bugünkü Kullanımı: İdari bina
Taşıyıcı Sistem: Yığma
Koruma Kararı: Tescilli değil

Müdürlük binası ve yakın çevresi (2019).

TTK TEKNİK HİZMET BİRİMİ	
Haritadaki Numarası: F-13 **İl/İlçe:** Zonguldak/Merkez **İnşa Yılı:** **Mülkiyeti:** TTK **İşlevi:** Teknik hizmet **Bugünkü Kullanımı:** Teknik hizmet **Taşıyıcı Sistem:** Yığma **Koruma Kararı:** Tescilli değil	 Teknik hizmet binasının görünümü (2019).
YAYLA İLKÖĞRETİM OKULU	
Haritadaki Numarası: F-14 **İl/İlçe:** Zonguldak/Merkez **İnşa Yılı:** 1952 **Mülkiyeti:** MEB **İşlevi:** Okul **Bugünkü Kullanımı:** Okul **Taşıyıcı Sistem:** Yığma **Koruma Kararı:** Tescilli değil	 Okul binası ve yakın çevresi (2021).
Yapılan hastanenin tamamlanmasıyla birlikte çevrede oluşacak alan darlığını çözmek ve yoğunluğu azaltmak amacıyla bu okulun yıkılması gündeme gelmiştir. Yine depreme dayanıksız olduğu bahanesiyle okul için yıkım kararı alınmış, buna karşı girişilen mücadeleler sonucunda kararın yürütmesi durdurulmuştur.	 Okul binasının girişi (2021).
ZONGULDAK KIZ MESLEK LİSESİ	
Haritadaki Numarası: F-15 **İl/İlçe:** Zonguldak/Merkez **İnşa Yılı:** 1961-1963 **Mülkiyeti:** MEB **İşlevi:** Okul **Bugünkü Kullanımı:** Okul **Taşıyıcı Sistem:** Betonarme **Koruma Kararı:** Tescilli	 Lise binasının ilk hâlinden görünüm [159].

2019 yılında okulun yıkılarak yerine otopark yapılması gündeme gelmiştir. Bunun üzerine ZOKEV, Mimarlar Odası Ankara Şubesi ve konuya duyarlı kentlilerin mücadeleleri sayesinde bina 2020 yılında tescillenerek koruma altına alınmıştır. Yay biçimli bina tasarım, biçim, form ve fonksiyonellik açısından özgün ve sembolik değere sahiptir.	 Lise binasının görünümü (2021).
FENER MAHALLESİ	
Haritadaki Numarası: F-16 **İl/İlçe:** Zonguldak/Merkez **İnşa Yılı:** 1890'lar-1955 arası **Mülkiyeti:** TTK/Özel işletme **İşlevi:** Mahalle **Bugünkü Kullanımı:** Mahalle **Taşıyıcı Sistem:** Yığma, betonarme **Koruma Kararı:** Kentsel sit ve 3. derece doğal sit	 Fener Mahallesi'nin kurulduğu yıllara ait görünümü [153].
1890'lı yıllarda Zonguldak'a liman yapımı için gelen Fransız Şirketi çalışanlarının barınmasına yönelik Fener Mahallesi'nde ilk yapılaşmalar ortaya çıkmıştır. 1938 yılında burası EKİ'nin yönetim merkezi yapılmıştır. 1940 ve 1950'lerde lojman, kulüp, lokal, okul, sinema, spor sahaları gibi barınma ve sosyal donatı birimlerinin inşa edilmesiyle mahalle mekânsal ve sosyokültürel açıdan daha da gelişim göstermiştir. Mahalle 1996 yılında kentsel sit ve 3. derece doğal sit alanı ilan edilmiştir.	 Mahallenin günümüzdeki görünümü.
F-16a/A Tipi Konut Yapısı 1951 yılında müdür evi olarak inşa edilen A tipi konut yapısı üst düzey konuklar için misafirhane olarak kullanılmıştır. 2000 yılına kadar içindeki personeliyle hizmet veren misafirhane, bu tarihten itibaren kullanımın azalması, tasarruf sağlanmak istenmesi gibi nedenlerle işlevini büyük ölçüde kaybetmiştir. Ancak bakımının düzenli yapılmış olması ve bazı zamanlar kısmen kullanılması buranın günümüze kadar korunagelmesini sağlamıştır. Mülkiyeti TTK'ye ait olan yapı, içindeki teçhizat ve çevresindeki peyzaj ile birlikte 2008 yılında tescillenmiştir.	 Konut yapısının görünümleri (2018).

F-16b/B Tipi Konukevleri EKİ döneminde hızla gelişen Fener Mahallesi'nde B tipi konukevleri (iki yapı) üst düzey konuklar için misafirhane olarak yapılmıştır. Yeniden işlevlendirilmiş olan bu yapılar günümüzde lokal (Zonguldak Tabip Odası Lokali, Zonguldak Mimar ve Mühendisler Lokali) ve özel işletme tarafından restoran, kafe olarak kullanılmaktadır.	 Konukevinin yeniden işlevlendirilmiş hâli (2019).
F-16c/Deniz Kulübü 1950 yılında yapılan bina uzunca bir süre kente gelen konukların misafir edildiği ve EKİ'nin üst düzey yöneticilerinin kullanabildiği bir mekânken 1980'lerin başında halkın kullanımına da açılmıştır. Mülkiyeti TTK'ye ait olan deniz kulübü 1991 yılında Milli Emlaka devredilmiştir. Bu tarihten sonra özel işletmelere kiralanan bina günümüzde restoran olarak kullanılmaktadır. Ancak işletme tarafından bina ve çevresinde yapılan mekânsal değişiklikler ve yenilemeler nedeniyle buranın özgünlüğü büyük ölçüde bozulmuştur.	 Deniz kulübünün ilk hâli [159].
F-16d/Lojmanlar Fransız sermayeli Ereğli Şirketi ve EKİ dönemlerinde çalışanların barınmasına yönelik Fener Mahallesi'nde farklı tipolojilerde barınma birimleri oluşturulmuştur. Günümüzde yapıların çoğu TTK lojmanı olarak kullanılmaktadır.	 Mahalledeki lojmanlar (2019).
F-16e/Kilise EKİ döneminde Zonguldak Limanı'nın genişletilmesi faaliyetleri için kente gelen Hollandalı çalışanlar Fener Mahallesi'nde kalmışlar ve bu kişiler için mahallede kilise yapılmıştır. Kilise yapısı günümüzde restoran olarak kullanılmaktadır.	 Mahalledeki kilise yapısının yeniden işlevlendirilmiş hâli (2019).

F-16f/Zonguldak Kömürspor Kulübü Binası

Fener Mahallesi'nde 1970 yılında spor kulübü binası yapılmıştır. Uzun yıllar spor tesisi olarak kullanılan bu binanın mekânsal olarak yetersiz geldiği için terk edilerek, başka bir yerde yapılacak yeni tesise geçilmesi düşünülmektedir.

Spor kulübü binası ve yakın çevresi (2019).

F-16g/Deniz Feneri

Fransız Mahallesi'nde 1908 yılında inşa edilen deniz feneri, konumlandığı yerleşimin isminin Fener Mahallesi'ne dönüşmesini sağlamıştır. 1985 yılından itibaren elektrikle çalışan fener yapısı 2012 yılında restorana dönüştürülerek turizme açılmıştır.

Yeniden işlevlendirilmiş deniz feneri (2018).

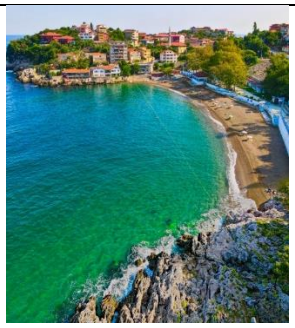
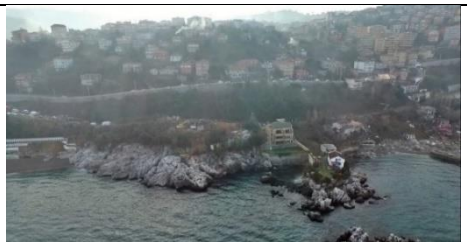
ZONGULDAK MADEN MÜHENDİSLİĞİ OKULU

Haritadaki Numarası: F-17
İl/İlçe: Zonguldak/Merkez
İnşa Yılı: 1925-1927
Mülkiyeti: MEB
İşlevi: Okul
Bugünkü Kullanımı: Okul (Lise)
Taşıyıcı Sistem: Yığma (taş)
Koruma Kararı: Tescilli

Okulun ilk hâlinden görünüm [153].

Zonguldak Fener Mahallesi'nde 1925-1927 yılları arasında inşası tamamlanan yapı Türkiye'nin ilk maden mühendisliği okuludur. 1961 yılında kapatılmış olan okul günümüzde endüstri meslek lisesi olarak kullanılmaktadır. Bodrum+2 katlı bina 1989 yılında tescillenerek koruma altına alınmıştır.

Okul ve yakın çevresi (2019).

MADEN ŞEHİTLERİ ANITI	
Haritadaki Numarası: F-18 **İl/İlçe:** Zonguldak/Merkez **İnşa Yılı:** 2003 **Mülkiyeti:** TTK **İşlevi:** Anıt **Bugünkü Kullanımı:** Anıt **Taşıyıcı Sistem:** Betonarme **Koruma Kararı:** Tescilli değil	 Anıtın günümüzdeki görünümü (2022).
UZUN MEHMET ANITI	
Haritadaki Numarası: F-19 **İl/İlçe:** Zonguldak/Merkez **İnşa Yılı:** 1973 **Mülkiyeti:** Üniversite **İşlevi:** Anıt **Bugünkü Kullanımı:** Anıt **Taşıyıcı Sistem:** Beton **Koruma Kararı:** Tescilli değil	 Uzun Mehmet Anıtı [155].
KAPUZ PLAJI	
Haritadaki Numarası: F-20 **İl/İlçe:** Zonguldak/Merkez **İnşa Yılı:** **Mülkiyeti:** Hazine **İşlevi:** Plaj **Bugünkü Kullanımı:** Plaj **Taşıyıcı Sistem: -** **Koruma Kararı:** Tecilli değil	 Kapuz Plajı ve yakın çevresi [155].
TERSANE KOYU	
Haritadaki Numarası: F-21 **İl/İlçe:** Zonguldak/Merkez **İnşa Yılı:** 1920'ler **Mülkiyeti:** Hazine **İşlevi:** Tersane **Bugünkü Kullanımı:** Kısmen yıkılmış durumda **Taşıyıcı Sistem:** Yığma **Koruma Kararı:** Tecilli değil	 Koyun günümüzdeki hâli [162].

Tersanede gemi, tekne ve küçük deniz araçlarının bakım ve onarımları yapılmış, küçük tekneler imal edilmiştir. 1983 yılında işlevsiz kalan tersane uzun yıllar atıl kaldıktan sonra buradaki tesis yıkılmıştır. Tesisin olduğu alan halk tarafından plaj olarak da kullanılmıştır.	 Koydaki tesislerin yıkım çalışmaları [159].
AMELE BİRLİĞİ HASTANESİ	
Haritadaki Numarası: F-22 **İl/İlçe:** Zonguldak/Merkez **İnşa Yılı:** 1934-1936 **Mülkiyeti:** Sağlık Bakanlığı **İşlevi:** Hastane **Bugünkü Kullanımı:** Hastane **Taşıyıcı Sistem:** Betonarme **Koruma Kararı:** Tescilli değil	 Hastane binasının ilk hâli [159].
Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk iş yasası olan Amele Kanunu ile havzada madencilik sektöründe çalışanların tedavisi amaçlı sağlık girişimleri artmış; bu kapsamda dispanser, poliklinik ve hastane inşa edilmiştir. Bu süreçte kurulan Amele Birliği Hastanesi'nde ilerleyen yıllarda ek katlar eklenerek yatak kapasitesi artırılmıştır. 2005 yılında Sağlık Bakanlığına devredilen bina bu tarihten itibaren Zonguldak Uzun Mehmet Göğüs ve Meslek Hastalıkları Hastanesi adıyla kullanılmaya devam etmektedir.	 Hastane binasının günümüzdeki görünümü.
AMELE HASTANESİ (MEMLEKET HASTANESİ)	
Haritadaki Numarası: F-23 **İl/İlçe:** Zonguldak/Merkez **İnşa Yılı:** 1922-1923 **Mülkiyeti:** Sağlık Bakanlığı **İşlevi:** Hastane **Bugünkü Kullanımı:** Hastane **Taşıyıcı Sistem:** Yığma (taş, tuğla) **Koruma Kararı:** Tescilli	 Hastane binasının ilk hâli [159].

Bu bina Türkiye Cumhuriyeti'nin özel donanımlı ilk hastanesidir. Madencilik sektörünün neden olduğu sağlık sorunlarının fazlalığı kentte hastanenin kurulmasını gerektirmiştir. Dönemin mimari üslubunu yansıtan bu bina günümüzde devlet hastanesinin ek binası olarak kullanılmaktadır.	 Hastanenin günümüzdeki hâli [159].
ZONGULDAK TCDD LOJMANLARI	
Haritadaki Numarası: F-24 **İl/İlçe:** Zonguldak/Merkez **İnşa Yılı:** 1937 **Mülkiyeti:** TCDD **İşlevi:** Lojman **Bugünkü Kullanımı:** Lojman **Taşıyıcı Sistem:** Betonarme **Koruma Kararı:** Tescilli değil	 Lojman binasının görünümü (2021).
69 AMBARLAR	
Haritadaki Numarası: F-25 **İl/İlçe:** Zonguldak/Merkez **İnşa Yılı:** **Mülkiyeti:** TTK **İşlevi:** Ambar, atölye **Bugünkü Kullanımı:** **Taşıyıcı Sistem:** Betonarme, çelik **Koruma Kararı:** Tescilli değil	İsmi yakınında bulunan 69 nolu ocaktan gelen alanda ambar, depo, atölye, imalathane gibi yapılar kurulmuştur. 2016 yılında imar planında yapılan değişiklik ile bu bölge kamu yapılarının inşa edileceği yer olarak belirlenmiştir. Bu kapsamda alanda yıkımlar olmuştur.
TTK İŞ GÜVENLİĞİ VE EĞİTİM DAİRE BAŞKANLIĞI	
Haritadaki Numarası: F-26 **İl/İlçe:** Zonguldak/Merkez **İnşa Yılı:** 1970 **Mülkiyeti:** TTK **İşlevi:** İdari bina **Bugünkü Kullanımı:** İdari bina **Taşıyıcı Sistem:** Betonarme **Koruma Kararı:** Tescilli değil	 İdari bina ve yakın çevresi (2019).

ZONGULDAK MADEN MÜZESİ

Haritadaki Numarası: F-27
İl/İlçe: Zonguldak/Merkez
İnşa Yılı: 2016
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Müze
Bugünkü Kullanımı: Müze
Taşıyıcı Sistem: Betonarme
Koruma Kararı: Tescilli değil

Zonguldak Maden Müzesi (2021).

ASMA FRANSIZ EVLERİ

Haritadaki Numarası: F-28
İl/İlçe: Zonguldak/Merkez
İnşa Yılı: Ereğli Şirketi dönemi
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Konut
Bugünkü Kullanımı: Konut- Bazıları yıkılmış durumda
Taşıyıcı Sistem: Yığma (taş, tuğla)
Koruma Kararı: Tescilli değil

Bakımsız durumdaki Fransız evleri [153].

Fransız sermayeli Ereğli Şirketi tarafından Asma Mahallesi'nde ve kentin birçok yerinde konut inşa edilmiştir. Mülkiyeti TTK'ye ait bu yapıların bazıları günümüzde işlevini sürdürürken, bazıları ise yıkılmıştır.

Kent merkezindeki tarihi yapılar (2021).

ÜZÜLMEZ TİM ÇINARTEPE TÜRK-İŞ EVLERİ

Haritadaki Numarası: F-29
İl/İlçe: Zonguldak/Merkez
İnşa Yılı: 1947
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Konut
Bugünkü Kullanımı: Lojman
Taşıyıcı Sistem: Alt kat taş, üst kat ahşap çatkı
Koruma Kararı: Tescilli

Çınartepe Türk-İş evleri [153].

ÜZÜLMEZ YERLEŞKESİ

Haritadaki Numarası: F-30

İl/İlçe: Zonguldak/Merkez

İnşa Yılı: 1936-1940

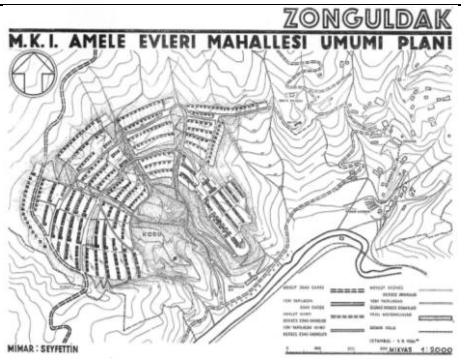
Mülkiyeti: TTK

İşlevi: Yerleşke

Bugünkü Kullanımı: Yerleşkede birçok yapı yıkılmıştır ve özgün işlevi ile kullanılan, yeniden işlevlendirilmiş olan, atıl hâlde olan yapılar mevcuttur.

Taşıyıcı Sistem: Yığma

Koruma Kararı: B tipi konutlar tescillidir.

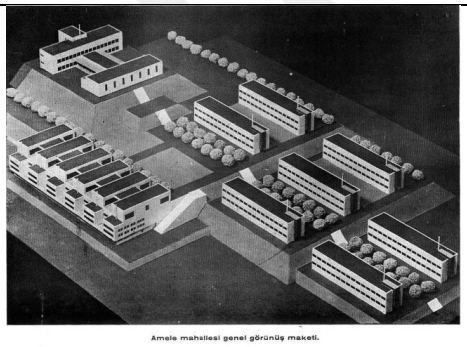


Projenin vaziyet planı (1935) [163].

EKİ döneminde çalışanların barınmasına yönelik Üzülmez'de Mimar Seyfi Arkan tarafından yerleşke tasarlanmıştır. Ancak uygulamada bu plana kısmı olarak uyulduğu görülmektedir. Yeşil dokunun hâkim olduğu yerleşkede farklı tipolojide lojmanlar, spor alanları ve sosyal tesis, okul, sinema, yatakhane binaları bulunmaktadır. Mahallede 2016 yılında başlayan TOKİ uygulamaları neticesinde bazı yapılar yıkılmıştır. Mevcut lojman yapılarında bakımsızlık durumu gözlemlenmektedir.

Mahalle içinde yükselen TOKİ konutları (2019).

Arkan'ın planına uygun olarak 11 lojman (A, B, C tipi konutlar), 4 işçi yatakhane binası, sinema ve okul yapılmıştır. Mahalledeki diğer lojman yapıları da yine bu dönemde ve sonraki süreçlerde inşa edilmiştir.



Projenin maketi (1935) [163].

F-30a/Üzülmez Sineması

Seyfi Arkan tasarımı olan yapı 1936 yılında yapılmıştır. Mahallenin ve kentin önemli bellek mekânlarından olan yapı, 1983 yılında işlevini yitirmiş, uzun yıllar atıl durumda kaldıktan sonra ise yıkılmıştır.

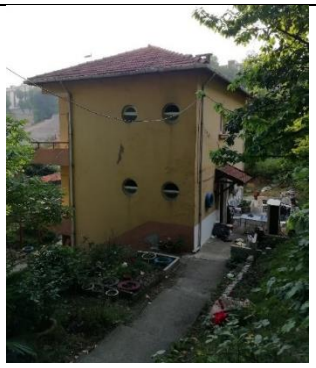
.

Yıkılan sinema binasının eski görünüşü [164].

F-30b/Müdür Evi Dönemin müessese müdürünün kullanımına tahsil edilmiş yapı 2000'li yıllara kadar lojman olarak kullanılmıştır. İşlevsiz kalan yapının müzeye dönüştürülmesi için 2016 yılında TTK ve BAKKA iş birliği ile çalışmalar başlatılmıştır. 2020 yılında restorasyonu tamamlanan bu müzede madencilik tarihi ile ilgili belgeler, süreçler ve malzemeler sergilenmektedir.	 Müzeye dönüştürülen müdür evi (2020).
F-30c/Sosyal Tesis Üzülmez Mahallesi'nde mülkiyeti TTK'ye ait olan sosyal tesis, işlevini yitirdikten sonra uzun yıllar atıl durumda kalmıştır. 2020 yılında Gençlik ve Spor Müdürlüğü tarafından buranın restore edilerek bireysel antrenman salonuna ve önündeki açık alanın spor sahasına dönüştürülmesi çalışmaları başlatılmıştır.	 Sosyal tesisin atıl hâlinden görünüm (2019).
F-30d/Üzülmez Stadyumu Üzülmez Mahallesi'nde mülkiyeti TTK'ye ait olan stadyum, işlevsiz kaldıktan sonra uzun yıllar kullanılmamıştır. 2020 yılında Gençlik ve Spor Müdürlüğü tarafından buranın tekrardan spor tesisi olarak kullanıma açılması için çalışmalar başlatılmıştır.	 Üzülmez Stadyumu (2019).
F-30e/Üzülmez İlkokulu 1935-1936 yıllarında Üzülmez Mahallesi'nde inşa edilmiş okulun mülkiyeti MEB'e aittir. Binada zamanla mekânsal ekleme ve değişiklikler yapılmıştır. 2022 yılına kadar eğitime devam edilen okul, depreme dayanıksız olduğu bahanesiyle yıkılmıştır. Okulun yakınında öğrencilerin spor faaliyetleri için kullanılmış bina ise atıl kaldıktan sonra 2020 yılında yıkıma uğramıştır.	 Okul binası ve yakın çevresi (2019).
  Mahallenin genel görünümü (1937) [164].	 Okulun yakınındaki spor amaçlı kullanılnış yapının yıkılmadan önceki atıl hâli (2019).

F-30f/Lojmanlar

Üzülmez Mahallesi'nde TOKİ'nin yaptığı konut projesi kapsamında endüstri mirası değeri olan işçi yerleşkesine ait bazı lojman yapıları yıkılmıştır. Bu uygulamaların bir kısmı lojmanların olduğu alanda, bir kısmı ise Seyfi Arkan tasarımı olan C tipi işçi yatakhanelerinin olduğu alanda yapılmıştır. B tipi konutlar ise tescillenerek koruma altına alınmıştır.



B tipi konut (2019).

ÜZÜLMEZ TİM MİSAFİRHANESİ (ROMBAKİ KÖŞKÜ)

Haritadaki Numarası: F-31
İl/İlçe: Zonguldak/Merkez
İnşa Yılı: 1912
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: İdari bina
Bugünkü Kullanımı: Misafirhane
Taşıyıcı Sistem: Yığma
Koruma Kararı: Tescilli

Binanın ilk hâli [153].

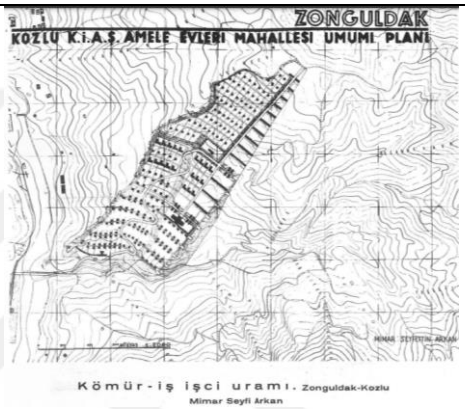
Rombaki Köşkü, 63 Ocağı İşletmeleri tarafından yönetim binası olarak yaptırılmıştır. Çeşitli dönemlerde lojman, misafirhane, hastane, müessese müdürlüğü ve huzurevi olarak da kullanılan bina 2004 yılında altındaki toprak kaymasının tehlike yaratması neticesinde kullanım dışı kalmıştır. Tadilat ve onarım yapılan bina misafirhane olarak tekrardan kullanıma açılmıştır.

Misafirhane binasının görünümü (2019).

KOZLU İTALYAN EVLERİ

Haritadaki Numarası: F-32
İl/İlçe: Zonguldak/Kozlu
İnşa Yılı: 1914-1924
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Lojman
Bugünkü Kullanımı: Lojman
Taşıyıcı Sistem: Yığma (taş)
Koruma Kararı: Tescilli değil

Bakımsız durumdaki konut yapısı [153].

1914-1924 yılları arasında, Kozlu'da kömür üretimi yapan ve sermayesi çoğunlukla İtalyanlara ait olan şirket tarafından üst düzey çalışanları için lojmanlar inşa edilmiştir. Bu lojmanlar günümüzde bakımsız durumdadır.	 Bakımsız durumdaki konut yapısı [153].
KOZLU KILIÇ YERLEŞKESİ	
Haritadaki Numarası: F-33 **İl/İlçe:** Zonguldak/Kozlu **İnşa Yılı:** 1934-1936 **Mülkiyeti:** TTK **İşlevi:** Yerleşke **Bugünkü Kullanımı:** Yerleşke/Bazı yapılar yıkılmış **Taşıyıcı Sistem:** Yığma, ahşap **Koruma Kararı:** Yapıların bazıları tescilli	 Projenin vaziyet planı (1936) [165].
Kozlu ilçesi Kılıç Mahallesi'nde Mimar Seyfi Arkan tarafından çalışanların barınmasına yönelik ızgara planlı bahçeler ve bu bahçeler içerisine yerleştirilmiş yapılardan oluşan yerleşke tasarlanmıştır. Uygulamada ise bu tasarıma belli ölçüde uyulduğu görülmektedir. Yerleşkede farklı tipolojide lojmanlar ve sinema, okul, sosyal tesis, spor alanları gibi birimler yapılmıştır. Yine Kozlu bölgesinde bu dönemde işçi pavyonları, müdür evi, merkez bürosu gibi binalar da inşa edilmiştir.	 Yerleşkenin genel görünümü (2009) [164].
EKİ döneminde mahalleye başka lojman yapıları da eklenmiştir. Heyelan ve insan kaynaklı yıkımlar nedeniyle bazı yapılar günümüze ulaşamamış, bazı yapıların ise bakımsızlık ve yanlış müdahaleler nedeniyle zarar gördüğü tespit edilmiştir.	 Bakımsız durumdaki lojman yapıları [153].

F-33a/İhsaniye İşçi Pavyonları Mimar Seyfi Arkan tasarımı olan binalar 1935-1936 yıllarında inşa edilmiştir. 1994 yılına kadar yatakhane olarak işlevine devam etmiş işçi pavyonları, 2002 yılına kadar da tekstil atölyesi olarak kullanılmıştır. Bu tarihten sonra 3 yıl atıl durumda kalan binalar 2005 yılında yıkılmıştır.	 İşçi yurtlarının genel görünüşü (1948) [164].
F-33b/Müdür Evi 1938 yılında inşa edilmiş olan müdür evi 1940 yılında EKİ'ye devredilmiştir. Arazisi Hazineye ve mülkiyeti TTK'ye ait olan yapı 2010 yılında kurumun aldığı kararla ıskat edilmiş ve daha sonrasında yıkılmıştır.	 Yıkılan müdür evi [164].
F-33c/Merkez Bürosu 1935-1936 yıllarında yapılmış olan büro binası 1940 yılında sonra İncir Harmanı üretim kısmının yazıhanesi olarak kullanılmıştır. Tasmandan zarar görmesi nedeniyle bina 1960'lı yıllarda yıkılmıştır.	 Yıkılan büro binasının ilk hâli [164].
F-33d/Kılıç Sineması Kozlu'da 1938 yılında ahşap taşıyıcı sistemine sahip sinema binası inşa edilmiştir. Ancak sonradan burası yıkılarak aynı yerde 2 katlı, sinema ve tiyatro işlevli kâgir bir bina yapılmıştır. Uzun yıllar kullanıldıktan sonra burası da 2017 yılında yıkılmıştır.	 Yıkılan sinema binası [164].
F-33e/Kılıç İlköğretim Okulu Seyfi Arkan tasarımı olan okul 1946-1947 yıllarında inşa edilmiştir. Tek katlı ve 7 sınıfa sahip okul binası 2012 yılında tescillenerek koruma altına alınmıştır.	 Yerleşkedeki okul binası (2022).

KARADON YERLEŞKESİ

Haritadaki Numarası: F-34
İl/İlçe: Zonguldak/Kilimli
İnşa Yılı: 1940'ların sonları
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Yerleşke
Bugünkü Kullanımı: Yerleşke/Bazı yapılar yıkılmış veya atıl durumda
Taşıyıcı Sistem: Yığma, ahşap
Koruma Kararı: Tescilli değil

Yerleşke ve yeşil dokusu (2019).

F-34a/İşçi Lojmanları

Karadon'daki kömür üretimi işletmelerinde çalışan işçilerin barınmasına yönelik oluşturulan yerleşkede bahçeli düzende dubleks ve tek katlı lojman yapıları yer almaktadır. Bu yapılardan bazıları eskime, kullanıcıların yaptığı bilinçsiz onarım gibi nedenlerle özgünlüklerini kaybetmeye başlamıştır.

Yerleşkeden görünüm (2021).

F-34b/Memur Lojmanları

Tek katlı ve 2 katlı olarak bahçeli düzende inşa edilmiş memur evleri, işçi lojmanlarından daha büyük metrekareye sahiptir. Barınma işlevi günümüzde devam eden bu yapılarda zamanla yapısal bozulmalar meydana gelmiştir.

Yerleşkedeki lojman binaları (2021).

F-34c/İşçi Pavyonları

Bekâr işçilerin barınması amacıyla yapılmış olan işçi pavyonları bölgede üretimin azalması neticesinde zamanla atıl duruma gelmiştir. Bazıları yıkılmış olan pavyon yapılarından iki tanesi günümüze kadar gelebilmiştir. Bunlar da işçilerinin barınması amacıyla özel işletmeye kiralanmıştır.

Kullanılmakta olan işçi pavyonları (2019).

F-34d/Müdür Evi Müdür evi memur lojmanlarının yakınında ve Karadon Sineması'nın karşısında konumlanmaktadır. Bina işlevini kaybettikten sonra bekçi kulübesi ve açık alanlarıyla birlikte harap duruma gelmiştir.	**F-34e/Karadon İlkokulu** 1957 yılında EKİ tarafından yaptırılan ilkokul yapısı 1983 yılında MEB'e devredilmiştir. Okulun işlevi günümüzde de devam etmektedir.
F-34f/Karadon Sineması Dikdörtgen forma sahip sinema binası memur lojmanlarının yakınında konumlanmaktadır. İşlevsiz kaldıktan sonra uzun yıllar boyunca kullanılmayan sinemanın mülkiyeti TTK'den Kilimli Belediyesine devredilmiştir. Bina günümüzde de atıl durumdadır.	 Atıl durumdaki sinema binası (2019).
F-34g/Sosyal Tesis EKİ döneminde işletmede çalışanların kullanımına yönelik Karadon Mahallesi'nde manzaraya hâkim noktada sosyal tesis binası inşa edilmiştir. Mutfak, yemekhane, kıraathane gibi işlevleri barındıran bina günümüzde kullanılmamaktadır.	 Atıl durumdaki sosyal tesis binası (2019).
MARANGOZHANE	
Haritadaki Numarası: F-35 **İl/İlçe:** Zonguldak/Kilimli **İnşa Yılı:** EKİ dönemi **Mülkiyeti:** Kilimli Belediyesi/Belediye tarafından özel işletmeye kiralanmıştır. **İşlevi:** Marangozhane **Bugünkü Kullanımı:** Depo **Taşıyıcı Sistem:** Yığma **Koruma Kararı:** Tescilli değil	 Özel işletme tarafından depo olarak kullanılan marangozhane (2019).
BOYAHANE	
Haritadaki Numarası: F-36 **İl/İlçe:** Zonguldak/Kilimli **İnşa Yılı:** EKİ dönemi **Mülkiyeti:** Kilimli Belediyesi **İşlevi:** Boyahane **Bugünkü Kullanımı:** Atölye **Taşıyıcı Sistem:** Yığma **Koruma Kararı:** Tescilli değil	 Atölye olarak kullanılan boyahane binası (2019).

GELİK YERLEŞİMİ

Haritadaki Numarası: F-37
İl/İlçe: Zonguldak/Kilimli/Gelik
İnşa Yılı: Ereğli Şirketi ve EKİ dönemleri
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Yerleşim
Bugünkü Kullanımı: Yerleşim/Bazı yapılar yıkılmıştır.
Taşıyıcı Sistem: Yığma, ahşap çatkı
Koruma Kararı: Tescilli değil

Gelik, kömür üretim tesislerinin kurulmasıyla birlikte yoğun göç almaya başlamış, çalışanlara yönelik Ereğli Şirketi ve EKİ dönemlerinde beldede barınma, eğitim, sağlık, sosyal ve ticari amaçlı mekânlar inşa edilmiştir. Ancak kömür üretiminin azalmasıyla bu mekânlar da terk edilmeye başlanmış ve belde çöküntü bölgesine dönüşmüştür.

F-37a/Lojman

Gelik'te üretimin yoğun olduğu çeşitli dönemlerde inşa edilmiş lojman yapılarının önemli bir kısmı yıkılmıştır. Tespit edilebilen ve günümüzde de lojman işleviyle kullanılmaya devam edilen az sayıdaki yapının bakımsızlık nedeniyle zarar gördüğü ve kullanıcıları tarafından yapılan yanlış yapısal müdahaleler neticesinde özgünlüklerinin kaybolmaya başladığı görülmektedir.

Bakımsız hâldeki lojman (2019).

F-37b/Dispanser

Ereğli Şirketi döneminde çalışanların tedavisi amacıyla üretim tesislerine yakın konumda dispanser yapılmıştır. Tek katlı olan bu bina işlevini kaybettikten sonra uzun yıllar atıl durumda kalmıştır. Mülkiyeti TTK'ye ait olan ve Belediyeye kiralanan bina günümüzde kullanılmamaktadır.

Atıl durumdaki dispanser binası (2019).

F-37c/Ahır Yapısı

Bölgede üretimin yoğun olduğu dönemde hem ocaklar içerisinde kömür, işçi nakliyesinde hem de lojmanlara kömür ve su taşınmasında at ve katırlar kullanılmıştır. Teknolojinin gelişmesi neticesinde bu yöntem bırakılmış ve ahır yapısı da işlevini yitirmiştir. Mülkiyeti TTK'ye ait olan yapı günümüzde atıl durumdadır.

Atıl durumdaki ahır yapısı (2019).

ÇATALAĞZI TCDD LOJMANLARI

Haritadaki Numarası: F-38
İl/İlçe: Zonguldak/Kilimli/Çatalağzı
İnşa Yılı: 1935-1936
Mülkiyeti: TCDD
İşlevi: Lojman
Bugünkü Kullanımı: Lojman
Taşıyıcı Sistem: Yığma
Koruma Kararı: Tescilli değil

Lojmanların eski görünüşü [159].

Çatalağzı'nda tren garı ve demir yolu ile birlikte lojmanlar da inşa edilmiştir. TCDD çalışanları tarafından kullanılmakta olan yapıların bazıları günümüze ulaşamamıştır.

Günümüzde lojmanın görünümü (solda).

Kullanılmakta olan lojman (2022).

TCDD'ye ait yapılar (2022).

ÇATALAĞZI YERLEŞKESİ

Haritadaki Numarası: F-39
İl/İlçe: Zonguldak/Kilimli/Çatalağzı
İnşa Yılı: 1940'lar ve sonrası
Mülkiyeti: ÇATES
İşlevi: Yerleşke
Bugünkü Kullanımı: Yerleşke/Bazı yapılar yıkılmıştır.
Taşıyıcı Sistem: Yığma, betonarme
Koruma Kararı: Tescilli değil

Mühendis ve memur evleri (2022).

Termik santralde çalışan işçi, memur, mühendis ve ailelerinin kullanımına yönelik farklı tipolojilerde lojmanları ve sosyal donatı mekânlarını içeren site oluşturulmuştur. Bu site termik santralin yakınında konumlanmaktadır. Yerleşkedeki bazı lojmanlar (Beyaz Evler gibi) sonraki dönemlerde yapılmıştır.	 İşçi evleri (2022).
Sitenin yakın çevresinde ormanlık alan, demir yolu, tren garı ve liman da yer almaktadır. Lojmanlarda 2014 yılında tadilat yapılmış ancak bazı binalar günümüze ulaşamamıştır. 1943 yılında site içerisinde inşa edilmiş olan Işıkveren İlkokulu da 2013 yılında yıkılmıştır.	 Misafirhane binası (2022).
KANDİLLİ İTALYAN YERLEŞİMİ	
Haritadaki Numarası: F-40 **İl/İlçe:** Zonguldak/Ereğli/Kandilli **İnşa Yılı:** Havzada kömür üretiminin başladığı ilk yıllar **Mülkiyeti:** TTK **İşlevi:** Barınma ve sosyal donatı **Bugünkü Kullanımı:** Kullanılmıyor **Taşıyıcı Sistem:** Yığma (taş) **Koruma Kararı:** Tescilli	 Harabe hâlindeki yapılar (2015).
1880'li yıllarda Kandilli'de ilk kömür üretim alanları deniz kenarındaki Aşağı Kandilli mevkisinde yer almıştır. Burada kömür çıkarımı faaliyetlerini yürütmüş olan İtalyanlar üst kotlarda konut, sinema, okul, kilise vb. yapılar inşa etmiştir. Üretimin sonlanması neticesinde bu mekânlar atıl duruma gelmiştir. Günümüzde büyük ölçüde yıkılmış durumda olan bu yapılara ait duvar izleri görülebilmektedir.	 Harabe hâlindeki yapılar (2015).

KANDİLLİ TTK LOJMANLARI

Haritadaki Numarası: F-41
İl/İlçe: Zonguldak/Ereğli/Kandilli
İnşa Yılı:
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Lojman
Bugünkü Kullanımı: Lojman/Bazıları kullanılmıyor.
Taşıyıcı Sistem: Yığma
Koruma Kararı: Tecilli değil

Bakımsız durumdaki lojman binası [166].

Kandilli beldesinde üretim tesislerinin açılmasıyla birlikte çalışanların barınmasına yönelik konut birimleri oluşturulmuştur. Üretimin zamanla gerilemesi durumunun bu mekânlara da yansıması sonucu bazı lojman yapıları işlevsiz kalmıştır. Kullanılanların ise günümüzde bakımsız durumda oldukları gözlemlenmektedir.

Bakımsız durumdaki lojmanlar [166].

TTK ARMUTÇUK MİSAFİRHANESİ

Haritadaki Numarası: F-42
İl/İlçe: Zonguldak/Ereğli/Kandilli
İnşa Yılı: 1950
Mülkiyeti: TTK
İşlevi: Misafirhane
Bugünkü Kullanımı: Misafirhane
Taşıyıcı Sistem: Betonarme
Koruma Kararı: Tecilli değil

TTK Armutçuk Misafirhanesi [155].

EREĞLİ DEMİR ÇELİK FABRİKASI LOJMANLARI

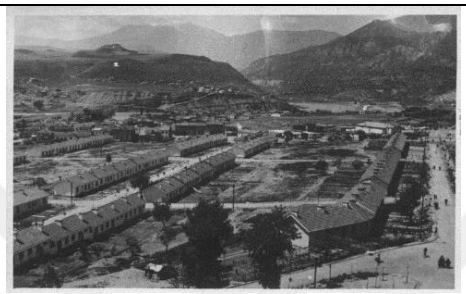
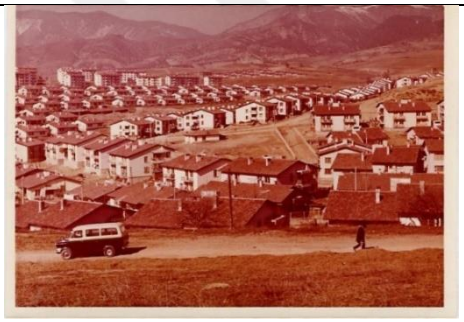
Haritadaki Numarası: F-43
İl/İlçe: Zonguldak/Ereğli
İnşa Yılı: 1962-1965
Mülkiyeti: ERDEMİR
İşlevi: Yerleşke
Bugünkü Kullanımı: Yerleşke
Taşıyıcı Sistem: Betonarme
Koruma Kararı: Tecilli değil

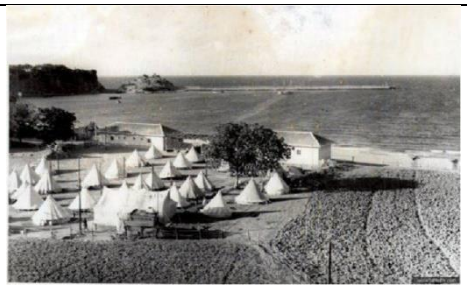
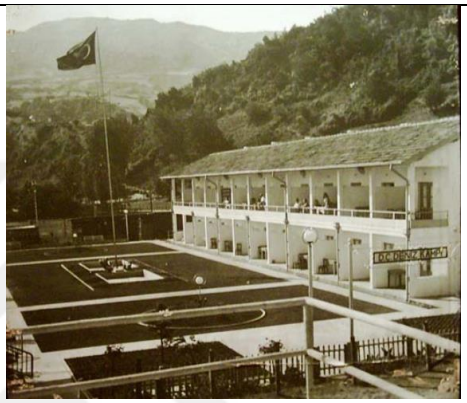
Yarışmada 1. olan projenin vaziyet planı [167].

Demir-çelik fabrikasında çalışanların barınması amacıyla fabrikayla eş zamanlı olarak yerleşke kurulmuştur. Üretim tesislerinin yakınında konumlanan bu yerleşke, konut yerleşimlerinin az olduğu alanda tarım faaliyetlerinin yapıldığı araziler istimlak edilerek oluşturulmuştur. Burada farklı tipolojilerde konutlar, sosyal donatı mekânları ve yeşil alanlar birlikte düşünülmüştür.	 Bağlık lojmanları [146].
ÖLÜCE DENİZ FENERİ	
Haritadaki Numarası: F-44 **İl/İlçe:** Zonguldak/Ereğli **İnşa Yılı:** 1863 **Mülkiyeti:** Kamu **İşlevi:** Deniz feneri **Bugünkü Kullanımı:** Deniz feneri **Taşıyıcı Sistem:** Yığma **Koruma Kararı:** Tecilli	 Deniz feneri ve çevresi [155].
KÖSEAĞZI KOYU	
Haritadaki Numarası: F-45 **İl/İlçe:** Zonguldak/Ereğli **İnşa Yılı:** **Mülkiyeti:** Kamu **İşlevi:** Plaj **Bugünkü Kullanımı:** Plaj **Taşıyıcı Sistem:** **Koruma Kararı:** Tecilli değil	Havzada ilk kömürün bulunduğu yer olan Köseağzı mevkisi kömür ile gelişmiş/var olmuş havzanın üretim tarihinin önemli parçası özelliğindedir. Ayrıca bu mevkide Antik Dönem'e ait kalıntılar da bulunmaktadır. Burada yer alan doğal liman özelliğindeki koy, günümüzde plaj olarak kullanılmaktadır.
ÇAYCUMA KÂĞIT FABRİKASI SOSYAL KONUT SİTESİ	
Haritadaki Numarası: F-46 **İl/İlçe:** Zonguldak/Çaycuma **İnşa Yılı:** 1966-1968 **Mülkiyeti:** Belediye/Çoğu yapı devlet kurumlarına kiralanmıştır. **İşlevi:** Konut sitesi **Bugünkü Kullanımı:** Sosyal tesis, yurt, kamu binaları **Taşıyıcı Sistem:** Betonarme **Koruma Kararı:** Tecilli değil	 Yurt binası olarak kullanılan lojmanlar (2022).

Kâğıt fabrikasının yakınında, çalışanların barınmasına yönelik kurulan yerleşkede farklı tipolojilerde memur ve işçi lojmanlarının yanı sıra misafirhane, lokal, sinema, rekreasyon mekânları da oluşturulmuştur.	 Belediyenin konukevi binası (2022).
Fabrika özelleştirildikten sonra 2003'te yerleşke boşaltılmış ve buranın mülkiyeti 2005 yılında Belediyeye devredilmiştir. Belediye ise sinema ve sosyal tesis dışındaki tüm binaları devlet kurumlarına kiralamıştır. Yerleşkedeki 15 konut binası yurt olarak kullanılmak üzere KYK'ye 20 yıl süreliğine verilmiştir. Ancak KYK'nin buradan taşınma düşüncesi vardır. Bazı bloklar ise atıl durumdadır. Sitedeki sosyal bina Belediye tarafından restore edilerek misafirhane, lokal ve restoran işleviyle tekrar kullanıma açılmıştır.	 Yeniden işlevlendirilmş lojman binası (2022).
FİLYOS ATEŞ TUĞLASI FABRİKASI LOJMANLARI	
Haritadaki Numarası: F-47 **İl/İlçe:** Zonguldak/Çaycuma/Filyos **İnşa Yılı:** 1950'ler **Mülkiyeti:** Filyos Ateş Tuğlası Fabrikası İşletmesi **İşlevi:** Lojman ve sosyal tesis **Bugünkü Kullanımı:** Bir lojman binası kullanılmakta olup diğer binalar yıkılmış veya atıl durumdadır. **Taşıyıcı Sistem:** Betonarme **Koruma Kararı:** Tecilli değil	 Günümüzde atıl durumdaki sosyal tesis (2022).
Ateş tuğlası fabrikası çalışanları için üretim tesisinin bitişiğindeki alanda lojmanlar, misafirhane, revir, yazlık ve kışlık lokaller, sinema salonu, ekonoma ve açık spor sahaları inşa edilmiştir.	 Atıl durumdaki binanın içinden görünüm (2022).

Zamanla işletmedeki çalışan sayısının azalması neticesinde lojman ve sosyal tesisler işlevsiz kalmıştır. Lojmanların biri hariç diğerleri yıkılarak yerlerine yeni konutların yapıldığı görülmektedir. Yerleşkedeki sosyal donatıların da bazıları yıkılmış, çoğu ise günümüzde atıl durumdadır.	 Günümüzde alanda kullanılan tek konut yapısı.
YENİŞEHİR MAHALLESİ	
Haritadaki Numarası: F-48 **İl/İlçe:** Karabük/Merkez **İnşa Yılı:** 1939 ve sonraki dönemler **Mülkiyeti:** KARDEMİR/Bazı yapılar devlet kurumlarına ve özel işletmelere kiralanmış veya devredilmiştir. **İşlevi:** Mahalle **Bugünkü Kullanımı:** Mahalle/Bazı yapılar atıl durumdadır. **Taşıyıcı Sistem:** Yığma, betonarme, çelik **Koruma Kararı:** 3. derece doğal sit ve kentsel sit	 Yenişehir Mahallesi'nin vaziyet planı [168].
Yenişehir Mahallesi, Karabük Demir Çelik Fabrikası çalışanlarının barınma ve sosyal ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla fabrikaya 1 km uzaklıkta kurulmuştur. Fransız Şehir Plancı ve Mimar Henry Prost tarafından 1938-1939 yıllarında tasarlanan bu mahalle aşama aşama uygulanmıştır.	 Üniversitenin kullanımındaki lojman binaları (2022).
Fransızların Bahçe-Şehir modeline benzer planlama anlayışına sahip Yenişehir'de farklı tipolojilerdeki işçi, memur, mühendis ve yönetici lojmanları ile birlikte modern bir yerleşimde bulunması gereken okul, halkevi, kültür merkezi, yazlık sinema, misafirhane, otel, hastane, çeşitli kulüpler, lokal, spor ve rekreasyon alanları gibi sosyal donatılar da yer almaktadır. Ayrıca burada altyapı olanakları da sağlanmış; kanalizasyon, temiz su ve 1950'lerde inşa edilmiş merkezi ısıtma sistemi de oluşturulmuştur.	 Lojman-peyzaj-yaya yolu ilişkisi (2022).

Mahalle günümüzde eski kullanım canlılığını yitirmiş durumdadır. Çeperde yer alan Yüzevler ve Dereevler'de işçi lojmanları yıkılmıştır. Yenişehir'deki bazı lojmanlar çeşitli devlet kurumlarına tahsis edilmiştir. Kullanılmakta olan yapıların çoğu ise günümüzde bakımsız görünümdedir. Mahallede hastane, kreş, yazlık sinema, kulüp, lokal gibi bazı sosyal donatılar günümüzde atıl hâldedir.	 Atıl durumdaki kreş/spor kulübü binası (2022).
 Yüzevler'in eski görünümü [169].	 Yüzevler'i yıkarak oluşturulan kent meydanının görünümü (2021).
KARABÜK 5000 EVLER MAHALLESİ	
Haritadaki Numarası: F-49 **İl/İlçe:** Karabük/Merkez **İnşa Yılı:** 1969-1980'ler arası **Mülkiyeti:** Özel **İşlevi:** Mahalle **Bugünkü Kullanımı:** Mahalle **Taşıyıcı Sistem:** Yığma, betonarme **Koruma Kararı:** Tescilli değil	 5000 Evler Mahallesi (1971) [170].
Karabük'te, demir-çelik fabrikasının kurulmasıyla birlikte zamanla kente yoğun işçi göçü yaşanmış ve konut sorunu da ortaya çıkmıştır. Kentte artan gecekondulaşmaya çözüm bulmak amacıyla devlet eliyle Safranbolu-Karabük merkezi arasında Beşbinevler Mahallesi kurulmuştur. Mimar Türkan İnce tarafından tasarlanan Beşbinevler'in yapımı 1969 yılında başlamış ve etap etap uygulanmıştır. Türkiye'nin ilk toplu konut projesi olan bu mahalle bahçeli konut düzenine sahiptir.	 Mahallenin günümüzdeki görünümü (2022).

<table>
<tr><td colspan="2">DEMİR-ÇELİK AMASRA ERKAN KAMPI</td></tr>
<tr><td>Haritadaki Numarası: F-50
İl/İlçe: Bartın/Amasra
İnşa Yılı: 1950’ler
Mülkiyeti: Özel işletme
İşlevi: Sosyal tesis, kamp alanı
Bugünkü Kullanımı: Otel
Taşıyıcı Sistem: Betonarme
Koruma Kararı: Tescilli değil</td><td> 
Kullanıldığı dönemde kamp alanının görünüşü [171].</td></tr>
<tr><td>Kardemir Demir Çelik Fabrikası çalışanlarının tatil ihtiyacının karşılanmasına yönelik işletme tarafından Amasra’da kamp binası ve alanı inşa edilmiştir. Uzun yıllar boyunca bu amaçla kullanılmış olan tesis, özel işletmeye devredildikten sonra tadilat ve yapısal değişiklikler ile otele dönüştürülmüştür. Ancak yapının özgün kimliği büyük ölçüde bozulmuş durumdadır.</td><td> 
Kamp binasının özgün hâli [170].</td></tr>
</table>

4.3. BATI KARADENİZ BÖLGESİ’NDE ENDÜSTRİ-KENT-BÖLGE BAĞLAMINDA GÜNÜMÜZDEKİ SORUNLAR

Batı Karadeniz Bölgesi (Zonguldak, Karabük, Bartın) kömür, demir-çelik ve orman endüstrileri ile gelişmiş, üretim kimliği kazanmıştır. Bu sektörlerde çeşitli süreçlerde üretimde yaşanan sıkıntılar bölgedeki kentsel mekânlarda, ekonomik ve sosyokültürel yapıda sorunlara neden olmuştur. İllerin sosyoekonomik gelişmişlik sıralamasında; Karabük 22., Zonguldak 28., Bartın 46. sırada yer almaktadır. Bölgede mağara, kanyon, yayla, orman, deniz, göl, akarsu gibi doğal değerler vardır. Yine bölge farklı dönemlere (Antik Dönem, Osmanlı Dönemi, Cumhuriyet Dönemi) tarihlenen somut ve somut olmayan birçok kültürel değerler barındırmaktadır. Ancak bölge ve kent ölçeğindeki planlamalarda/uygulamalarda bu değerlerin korunması ve turizme kazandırılmalarına yönelik bütüncül bakış açısı görülememektedir.

Bölgede 1980’lerden sonra kömür madeni üretiminin azalmaya başlamasıyla birlikte işçi sayısında düşüş yaşanmış, üretim sayesinde önceden göç alan konumda olan bölge

bu süreç neticesinde göç verir konuma gelmiştir. TTK'nin üretimdeki etkinliği giderek azalırken bazı maden alanları özel işletmelere kiralanmıştır. Yaşanan bu durumlar mekânlara da yansımış, üretim mekânları giderek önemlerini kaybetmeye ve işlevsiz kalmaya başlamıştır. Yine kömür endüstrisiyle birlikte kentlerde gelişmiş olan barınma, sağlık, kültürel, spor, eğitim, ulaşım vb. işlevlere sahip sosyal donatı mekânları için de aynı süreçler yaşanmaktadır. Ürünlerin tesislere, tesisler arasında ve pazara ulaştırılması için kurulan dekovil, tren yolu, liman, havai hat gibi gelişmiş ulaşım ağlarına sahip bölgede üretimlerin azalması ile bazı demir yolu hatları terk edilmiş, kullanılmakta olanlar eski canlılığını kaybetmiştir. Havai hatlar günümüze ulaşamamıştır. Yine ürünlerin nakliyesinin sağlandığı deniz kenarındaki küçük ölçekli tesis ve yükleme olukları işlevini yitirmiş, limanların ise kullanımı azalmıştır. Üretimlerin sonlandığı tesis ve yapılardaki teçhizatlar ve bu mekânların çevrelerindeki endüstriyel peyzaj değerleri de atıl duruma gelmiştir. Endüstri mirası değerleri bir bir yitirildikçe konumlandıkları yerleşimler çöküntü bölgelerine dönüşmekte, ekonomik ve sosyokültürel açıdan gerilemektedir. Bölgenin uzun yıllar boyunca oluşmuş endüstri kimliği de giderek kaybolmaktadır. Çizelge 4'te görüldüğü üzere bölgedeki bu değerlerin çoğu tescilli değildir ve sadece az sayıdaki yapı, konuya duyarlı kişi ve örgütlerin uzun süren mücadeleleri ile tescillenip koruma altına alınabilmiştir. Atıl durumdaki yapıların bazıları yıkılmış veya rant baskısı tehdidi ile yıkılma tehlikesi yaşamaktadır. Sayıca az olan bazı yeniden işlevlendirme uygulamalarında ise kamusal odaklı yaklaşımlar da vardır. Ancak özel sektöre kiralanması sonucu uygun olmayan işlev ve müdahalelere maruz kalan yapılar da vardır. Endüstri yapı/tesislerinin ve bulundukları arazilerin mülkiyet sorunu; kentlerdeki karar vericilerin bu miras değerleri ile ilgili bilinçsizliği, eylemsizliği veya rant odaklı yaklaşımları; korumacılık yaklaşımlarının genellikle tekil yapı ölçeğinde kalması koruma konusunda temel sorunlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Tarihi belge niteliğindeki bu bellek mekânlarının yok olmasıyla birlikte kentlilerin yere olan aidiyet duyguları da azalmaktadır.

Üretim ve kentleşmenin iç içe geçtiği kömür havzasında yerleşim yerlerinin büyük çoğunluğu tasman alanı üzerinde konumlanmaktadır. İmar planlarında yeterince dikkate alınmayan bu tasman sorunu ve yapılaşmayı zorlaştıran topoğrafik kısıtlamalar Zonguldak kent merkezi başta olmak üzere civar yerleşimlerde sıkışık ve çarpık

kentleşmeyi de beraberinde getirmektedir. Havzada mevcut üretim tesislerindeki denetim ve önlemlerin yeterli düzeyde olmaması çevresel kirliliklere neden olmaktadır. Özellikle kömür, demir-çelik, enerji sektörlerinde üretim aşamalarında ortaya çıkan gaz ve atıklar; toprak, su ve havayı kirletmekte, kentlilerin sağlığına zarar vermektedir. Bölgede, resmi olarak üretim yapan kömür ocaklarında teçhizatın yeterince modernize edilmemesi ve gerekli önlemlerin alınmamış olması, her geçen gün artan kaçak kömür ocaklarında denetimin yapılamaması neticesinde maden işçilerinin yaralanmaları ve ölümleriyle sonuçlanan olaylar meydana gelmektedir.

Bölgedeki kömür endüstrisinin varlığı ile Filyos'ta gelişen ateş tuğlası sektöründe özelleştirme sürecinden sonra işçi sayısında azalma yaşanmış, fabrika yanındaki işçi konutları ve sosyal donatı mekânları terk edilmiştir. Uzun yıllar atıl kalan konutların büyük kısmı yıkılarak yerlerine yeni konutlar yapılmıştır. Yerleşkedeki sosyal ve kültürel işlevli yapılar ise günümüzde harabe durumundadır.

Çatalağzı'nda enerji ve kömür endüstrisine bağlı gelişen kentsel yerleşimler üretim alanlarına çok yakın mesafede konumlanmaktadır. Üretim kaynaklı yaşanan çevre kirliliği ve işsizlik kentin önemli sorunlarındandır. Yine kentte üretim sayesinde gelişmiş olan sosyal yaşam, buna ait mekânların ve kullanımların azalması neticesinde eski canlılığını yitirmiş durumdadır. İlk santral binası, gar binası, lavuardaki bazı üretim mekânları günümüzde atıl olan endüstri mirası değerlerindendir.

1989 yılından itibaren Karabük'te demir-çelik fabrikası zarar etmeye ve buradaki üretim düşmeye başlamıştır. Yaşanan bu sıkıntılar neticesinde 1995 yılında özelleştirilen işletmede işçi sayısı azalmıştır. Demir-çelik sektöründe zaman zaman meydana gelen krizlerden kent yaşamı da direkt olarak etkilenmektedir. Son yıllarda işletmedeki üretimin artışına rağmen Karabük, ülkede ağır sanayinin merkezi rolünü günümüzde önemli ölçüde kaybetmiş durumdadır. Kentte işçilerin barınmasına yönelik kurulmuş olan Yenişehir Mahallesi'ndeki mekânların kullanımı işçi sayısının düşmesine paralel olarak zamanla azalmıştır. Buradaki bazı lojman yapıları işletme tarafından aynı işlevle kullanılmak üzere çeşitli devlet kurumlarına devredilmiştir. Mahallenin bitişiğinde konumlanan Yüzevler ve Dereevler'de endüstri mirasına niteliğine sahip işçi konutları rant odaklı kentsel yenilemeler kapsamında yıkılmıştır.

Yenişehir'de çok sayıdaki yapının bakımsız hâlde olduğu görülmektedir. Kültür merkezi, hastane, lokal, açık hava sineması, hastane, kreş, spor kulübü gibi sosyal donatı mekânları da zamanla işlevsiz kalmıştır. Bu durumlar neticesinde eski canlılığını kaybeden mahallede Erken Cumhuriyet Dönemi'ne ait mimari, tarihi ve kültürel izler de giderek kaybolmaktadır. Karabük kent merkezinde demir-çelik endüstri ile gelişmiş olan haddehanelerin bazıları sektörde yaşanan sıkıntılar neticesinde atıl duruma gelmiştir. Mevcut işler durumdaki haddehaneler ise kent içindeki konumları nedeniyle trafik sorunlarına ve çevre kirliliğine neden olmaktadır.

Bölgedeki üretim kimliğinin bileşenlerinden olan orman endüstrisi de sektördeki üretimlerin gerilemesi neticesinde bu önemini giderek yitirmektedir. Bartın, Devrek, Yenice, Eskipazar ve Ulus'taki imalathanelerin azalması ve özelleştirmeyle birlikte ORÜS'e ait fabrikaların kapatılması sonucunda bu endüstriye ait mirasın giderek yok olduğu görülmektedir. Bölgedeki orman endüstrisinin varlığı sayesinde Çaycuma'da kurulmuş olan kâğıt fabrikasına ait yerleşke 2003'te boşaltılmıştır. 2005 yılında ilçe belediyesinin devraldığı sosyal sitedeki yapılar çeşitli kurumların kullanımına yönelik yeniden işlevlendirilmiştir. Ancak yerleşkedeki bazı bloklar günümüzde atıl hâldedir. Kurucaşile'de yoğunlaşmış olan ahşap tekne ve yat imalatı büyük ölçüde devam etmekle birlikte bu sektördeki üretim faaliyetleri eskiye göre azalmış durumdadır.

Yukarıda anlatımı yapılan sorunların çözümü bağlamında tezde üst ölçekten alt ölçeğe inen yaklaşımları içeren model geliştirilmiştir.

BÖLÜM 5

MODEL

Önceki bölümde, tez çalışması kapsamında bölgede tespit edilebilen endüstri mirası değerleri listelenerek tanıtılmış, bu mirasın önemi ve günümüze kadarki yaşadığı süreçler ortaya koyulmuştur. Buna göre bölgede yeni kentlerin kurulmasını, bulundukları kentlerin ekonomik, sosyokültürel, mekânsal açıdan gelişmesini ve üretim kimliği kazanmasını sağlamış bu değerlerin, üretimdeki gerilemeye paralel olarak işlevini yitirme sürecine girdikleri görülmektedir. Yaşanan bu durum neticesinde miras mekânları terk edilmeye başlanmış, bunların etkileşime girdiği kentsel yerleşimler eski canlılığını kaybetmiş veya çöküntü bölgesine dönüşmüştür. Bu noktada dönemin üretim teknolojisini, tarihini, kültürünü ve mimarisini yansıtan endüstri mirasının korunması konusu önem kazanmaktadır. Ancak kullanılmayan bellek mekânlarının çoğu için atıl bırakılma, yıkılma, niteliksiz yeniden işlevlendirme uygulamalarına maruz kalma gibi durumların olduğu tespit edilmiştir. Kamu yararını düşünen ve mekân kimliğine saygılı dönüşüm çalışmaları ise az sayıdadır. Kentlerdeki kullanılan/kullanılmayan endüstri mekânlarının büyük kısmı tescilli değildir. Korunmanın sağlanmasına yönelik konuya duyarı kişilerin, sivil insiyatiflerin ve mesleki örgütlerinin uzun yıllar süren mücadeleleri söz konudur. Bu girişimler sayesinde bazı yapılar tescillenerek koruma altına alınabilmiştir. Ancak tekil ölçekte kalan mevcut yaklaşımlar bölgedeki endüstri mirasının tamamının korunması için yeterli olmamaktadır. Bu noktada somut ve somut olmayan tüm miras değerlerini kapsayan bütüncül koruma yaklaşımlarına ihtiyaç vardır. Doğru yöntem ve projeksiyonlar geliştirilmediği takdirde günümüze ulaşabilmiş ve yok olma tehlikesi altındaki bu değerlerin korunarak geleceğe ulaştırılabilmeleri zor olacaktır. Bu bağlamda tez çalışmasında konuyla ilgili sorunların çözümüne cevaplar aranmış, neler yapılabileceğine ilişkin model önerisi geliştirilmiştir.

Bölgedeki endüstrileşme üst ölçekten alt ölçeğe kadar geniş bir etki alanına sahiptir. Aynı/farklı iş kollarına ait üretimler arasındaki işlevsel ilişkiler ve bulundukları çevreleriyle olan bağlamsal etkileşimler kapsamında modelde bölgesel, kentsel ve endüstri yapı/tesisi ölçeklerinde yaklaşımlar oluşturulmuştur. Bu farklı yaklaşımlar birbirleriyle ilişkilendirilerek bütüncül bir kurgu önerilmiştir. Ayrıca modelde, her ölçeğin altında bölgedeki endüstri mirasının potansiyelleri ve bağlamları ortaya koyularak bunlarla ilgili gelecekte yapılacak koruma ve yeniden işlevlendirme uygulamaları için üzerinde alternatif önerilerin geliştirilebileceği veri altlıkları oluşturulmaya çalışılmıştır.

Model kapsamında, ilgili aktörlerin bölgedeki endüstri mirası için mevcut ve geleceğe yönelik yaklaşım, fikir ve projeleri de tespit edilmiş, bunların kritiği yapılmıştır. Bu aktörler; kentlerde karar verici durumundaki valilik, il ve ilçe belediyeleri; kömür havzasındaki üretimi yöneten ve endüstri yapı/ tesislerinin mülkiyetine sahip TTK (Türkiye Taşkömürü Kurumu); bölgesel ve kentsel ölçekte gelişime yönelik analiz ve proje çalışmaları hazırlayan, girişimleri destekleyen BAKKA (Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı) ve Zonguldak'ın gelişimiyle ilgili çalışmalar yapan ve girişimlerde bulunan sivil toplum kuruluşu ZOKEV (Zonguldak Kültür ve Eğitim Vakfı) olarak belirlenmiştir. Bunların bir kısmıyla sözlü görüşmeler de yapılmıştır. Bu sayede, bölgedeki endüstri mirasının korunmasına yönelik kurum ve kişilerin bakış açıları ortaya koyulmuştur.

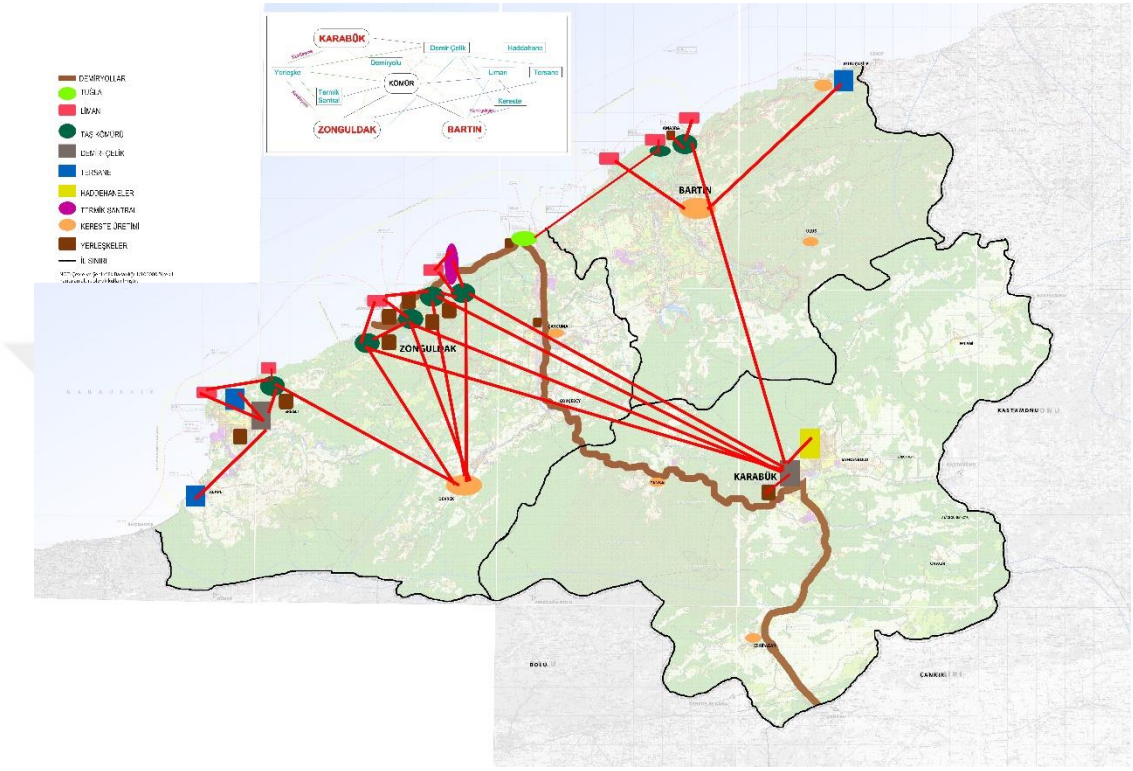
Modelde bölgedeki endüstri mirasıyla ilgili kimlik kavramına da vurgu yapılmıştır. Tezin önceki bölümlerinde irdelenen bölgedeki doğal değerler ve endüstrileşmeyle birlikte oluşmuş somut ve somut olmayan kültürel miras değerleri en önemli kimlik unsurlarındandır. Bunlara ilişkin ortak belleğin devam edebilmesi amacıyla bu değerlerin korunarak geleceğe aktarılabilmesi konuları modelde tartışılmıştır.

5.1. BÖLGESEL ÖLÇEKTE YAKLAŞIM

Modelin bu bölümde öncelikle, bölgesel ölçekte yaklaşımın önerilmesini sağlayan ve altyapısını oluşturan parametreler ortaya koyulmuştur. Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki Zonguldak, Karabük ve Bartın illeri geçmişten günümüze kurdukları ekonomik,

fiziksel, sosyokültürel vb. ilişkiler bağlamında birbirlerinin etkileşim alanı içerisindedirler. Zonguldak'ın ilçeleri iken Bartın 1991 yılında, Karabük ise 1995 yılında il statüsüne geçmiştir. Kentlerin birbirlerine göre konumları analiz edildiğinde; Zonguldak-Bartın arası 79 km, Zonguldak-Karabük arası 100 km, Karabük-Bartın arası 86 km kara yolu mesafesindedir. Yine, Bartın ve Zonguldak deniz yolu ile, Karabük ve Zonguldak ise güçlü demir yolu ağları ile de birbirine bağlanmaktadır. Bölgede, kentler arasındaki bu bütüncül ilişkiler ağını endüstriyel faaliyetlerin üst ölçeklerde birbirleri ve kentlerle olan etkileşimlerinde de görmekteyiz. Bölgeye kimliğini kazandıran en önemli değer endüstridir ve burada kömür, demir-çelik ve orman ürünleri endüstrileri ön plana çıkmaktadır. Kömür kaynaklı endüstri bölgesel ölçekte bir etki yaratmıştır. Bu sayede yeni kentler ve çeşitli endüstri kolları ortaya çıkmış; kentler ekonomik, sosyokültürel ve fiziksel olarak gelişmiştir. Demir-çelik endüstrisi (Karabük ve Ereğli'de) kömür sayesinde bu bölgede kurulmuş, bu sektöre bağlı olarak haddecilik, tersanecilik, yassı sac üretimi gibi alt sektörler de oluşmuştur. Yine kömür endüstrinin varlığı ile ateş tuğlası ve enerji üretimi sektörleri de var olmuştur. Ayrıca kömür havzasında çıkarılan kömürlerin ve üretilen diğer ürünlerin hem pazarlara hem de bölgedeki diğer endüstri tesislerine nakliyesi amacıyla limanlar, yükleme tesisleri, demir yolları, dekovil ve hava hatları kurulmuştur. Bu ulaşım endüstrisi bölgenin kendi içinde ve başka kentlerle ilişkiler kurulmasını sağlamış, ticareti geliştirmiştir. Osmanlı Devleti'nde buharlı makinelerin fabrikalarda kullanılmaya başlanmasıyla ortaya çıkan kömür ve odun kömürü ihtiyacının bu bölgeden karşılanması kömürün ulusal ölçekte de bir etki alanına sahip olduğunu göstermektedir. Kömür ve orman ürünleri endüstrileri de birbirini desteklemiş, maden ocaklarında kullanılacak kereste Bartın ve Devrek başta olmak üzere ormanların yoğunlukta olduğu bu bölgeden temin edilmiştir. Orman endüstrisi kerestecilik, ahşap tekne imalatı ve kâğıt endüstrilerini de geliştirmiştir. Ortaya konan tüm bu veriler, bölgesel ölçekte hem kentlerin hem de aynı ve farklı türdeki endüstri kollarının birbirleri ile karşılıklı ilişki ve etkileşim içerisinde olduklarını göstermektedir (Şekil 5.1). Tüm bu endüstriyel faaliyetlere yönelik sadece üretim mekânları değil, bunların yakın çevresinde ve bulundukları kentlerde barınma, sosyal, kültürel, spor, sağlık, eğitim vb. amaçlı kentsel mekânlar da kurulmuştur. Üretimle birlikte biçimlenmiş olan çalışma ve yaşam kültürü pratikleri bölgedeki somut olmayan kültürel mirası oluşturmaktadır. Endüstri mirası niteliğindeki somut ve somut olmayan bu değerler bir

bütün olarak bölgenin endüstri kimliğini ve belleğini tanımlamaktadır. Bölgedeki endüstrileşme sadece kentsel ve bölgesel ölçekte değil, ülkenin de modernleşme süreci tarihinin önemli bir parçası ve belgesi konumundadır.



Şekil 5.1. Bölgedeki endüstriler arası ilişkiler ağı.

Bu kısımda bölgedeki endüstrileşmenin bütüncül yapısındaki bozulmalar ortaya koyulmaktadır. Özellikle kömür madenciliği sektöründeki üretimde zamanla yaşanan gerilemeler neticesinde kömür havzasında bazı yapı ve tesisler kullanım dışı kalmaya başlamış, işçi sayısı azalmıştır. Bu duruma parallel olarak kömür endüstrisi mekânları arasındaki işlevsel bağlantılarda kopmalar yaşanırken, yine önceki süreçlerde havzada üretilen kömürün değerlendirildiği farklı endüstrilerde de bu kullanım azalmış veya gerekli ürünlerin başka ülkelerden ithal edilmesi yöntemine geçilmiştir. Orman endüstrisinde de günümüzde üretim belli ölçüde devam ederken, fabrika ve atölye düzeyindeki bazı imalathanelerin yıkıldığı veya atıl durumda kaldığı görülmektedir. Önceden bölge içindeki kentler ve endüstri mirası değerleri arasında güçlü bağlantılar kuran deniz ve demir yollu ulaşımlarının bazıları eski önemini kaybetmiş, bir kısmı ise atıl kalmıştır. Endüstrilerde yaşanan sorunlar sadece üretim mekânlarına değil,

üretimle ortaya çıkmış olan kentsel mekânlara ve yerleşimlere de olumsuz yönde yansımıştır. Mekânların bir bir yitirilmesi endüstrilerin hem kendi içinde hem kentler ile kurduğu ilişki ağlarının zayıflamasını da beraberinde getirmektedir. Çalışır oldukları dönemlerde üst ölçekte bütünün parçaları konumunda olan bölgedeki endüstrileşme, günümüzde bulundukları kentlerden, diğer endüstrilerden ve çevresel bağlamlardan belli ölçüde kopuk, parçalı bir özelliğe sahip hâle gelmiştir. Yaşanan bu durumlar bölgenin endüstrileşme sürecinin bütüncül okunmasını zorlaştırmakta ve endüstri merkezi kimliğinin zayıflamasına neden olmaktadır. Bu bağlamda koruma çalışmalarında bütüncül yaklaşımlardan başlanması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Konuyla ilgili bölgesel ölçekteki mevcut projeler incelenmiş ve buralardaki endüstri mirasını ilgilendirebilecek yaklaşımlar tespit edilmiştir.

- **Avrupa-Avrasya-Asya Ulaşım Koridoru Projesi (TRACECA):** Avrupa Birliği tarafından fonlanan projeye Türkiye, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Tacikistan, Ukrayna, Özbekistan, Romanya, Bulgaristan gibi ülkeler dahildir. Projede; tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması, Avrupa-Kafkasya-Asya arasındaki ulaşım koridorunun oluşturulması ve bu yolun Trans-Avrupa Şebekesi ile birleştirilmesi, üye ülkeler arasında bölgesel iş birliğinin teşvik edilmesi, Avrupa ve dünya pazarına alternatif ulaşım rotalarının oluşturulması, bölgede ulaşım sistemlerindeki sorunları çözülmesi, uluslararası düzeyde yatırım çekilmesi amaçlananlar arasındadır. Bu proje bağlamında bölgede Filyos Vadisi Projesi ve Irmak-Karabük-Zonguldak Demir Yolunun Elektrifikasyonu ve Sinyalizasyonu gibi alt projeler tanımlanmıştır [91, 172].

- **Filyos Vadisi Projesi:** Zonguldak ve Bartın arasında Filyos Irmağı'nın Karadeniz'e döküldüğü yerde konumlanan Filyos Vadisi Projesi; Filyos Limanı, Filyos Endüstri Bölgesi, Filyos Serbest Bölgesi ve Serbest Bölge Gelişme Alanı isimli kısımlardan oluşmaktadır. Bu proje ile bölgede liman ve endüstri bölgesi oluşturulması, istihdam ve yatırım olanaklarının artırılması, yeni taşımacılık koridorları oluşturularak ulusal ve uluslararası düzeyde taşımacılığın ve ticaretin geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Ayrıca bu sayede bölgedeki illerin nüfusunun da artacağı öngörülmektedir. Proje ile bölgenin sanayi ve lojistik üs olmasını

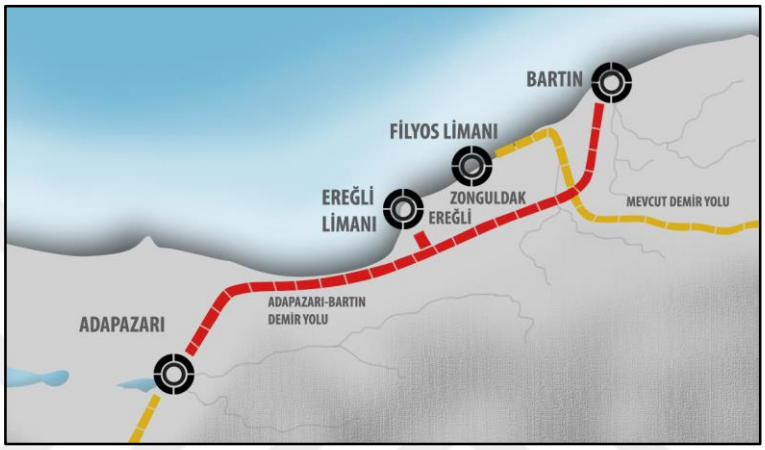
sağlayacak ulaşım ağlarının güçlendirilmesi ve aralarında entegrasyonun sağlanması planlanmaktadır. Bu kapsamda projede, kara yolu akslarının geliştirilerek erişilebilirliğin artırılması; Adapazarı-Karasu-Akçakoca-Ereğli-Bartın-Amasra arasında demir yolu projesi ile buralardaki limanların demir yolu şebekesine bağlantıları kurularak uluslararası ulaşım koridoru oluşturulması ve hem yük hem de yolcu taşımacılığı ağının genişletilmesi; geniş hinterlanta sahip Filyos Limanı'nın yapılması ve Zonguldak Havalimanı'nın iyileştirilmesi çalışmaları da yer almaktadır [91, 173].

•**Irmak-Karabük-Zonguldak Demir Yolunun Elektrifikasyonu ve Sinyalizasyonu Projesi:** Bu proje AB ile uyum kapsamında demir yollarının birleştirilmesi projesinin bir parçasıdır [91]. Bu sayede ulaşım altyapısının geliştirilmesi, ağların birbirine entegrasyonunun sağlanması ve demir yolu kullanımının artırılması planlanmıştır (Şekil 5.2).

Şekil 5.2. Irmak-Karabük-Zonguldak Demir Yolu Projesi ulaşım ağı [91].

•**Adapazarı-Karasu-Akçakoca-Ereğli-Zonguldak-Bartın Demir Yolu Projesi:** Bu projede, bölgede üretilen ürünlerin Kocaeli bölgesi gibi merkezlere ulaştırılması; ham madde getirilebilmesi amacıyla bölgenin demir yolu ile Marmara Bölgesi'ne bağlantısının kurulması; Bartın, Amasra ve Ereğli'nin mevcut demir yolu hattına bağlanması; Karasu, Bartın, Ereğli ve Filyos limanlarının demir yoluna

bağlantılarının sağlanması; Karadeniz üzerinden dış ticaretin geliştirilmesi için ulaşım koridoru oluşturulması amaçlanmaktadır (Şekil 5.3). Bu sayede bölgede kentlerin sosyoekonomik yapısının gelişmesi ve demir yolu yolcu taşımacılığının artması öngörülmektedir. Adapazarı-Karasu-Akçakoca-Ereğli-Bartın arasındaki demir yolu hattının 2023 yılında tamamlanması planlanmıştır [91]. Ancak bu hattın kurulması faaliyetleri yarıda bırakılmış ve günümüzde devam etmemektedir.



Şekil 5.3. Adapazarı-Karasu-Akçakoca-Ereğli-Zonguldak-Bartın Demir Yolu Projesi ulaşım ağı [91].

•**Batı Karadeniz Kıyı Koridoru Projesi:** Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından hazırlanan Turizm 2023 Stratejisi kapsamında Şile'den Sinop'a kadar uzanan kıyı bandını kapsayan bu projede, turizmin çeşitlendirilerek geliştirilmesi öncelikli hedef olarak belirlenmiştir. %63'ü orman ve fundalık olan bölgede kırsal kalkınmaya da destek olabilecek doğa turizminin geliştirilmesi; sahip olduğu kültürel değerler, tarihi değerler ve deniz kıyısı potansiyellerinin değerlendirilerek bunların turizme kazandırılması; iklim ve toprak yapısı özellikleri doğrultusunda tarımın, hayvancılığın çeşitlendirilmesi ve geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Bu kapsamda Amasra gibi kıyıdaki yerleşmelerde liman ve barınakların kapasitelerinin artırılması, gemi ve teknelere hizmet sağlanması, bu sayede deniz yolu yolcu taşımacılığının artırılması hedeflenmektedir [91, 174].

•**Karadeniz Ticaret Ağı Projesi:** Karadeniz'e kıyısı bulunan ülkelerin dahil olduğu Avrupa Birliği finansmanlı ve uluslararası ölçekteki bu projede Zonguldak TSO da ortak olarak yer almıştır. Karadeniz Havzası'nda ekonomik ve ticari iş

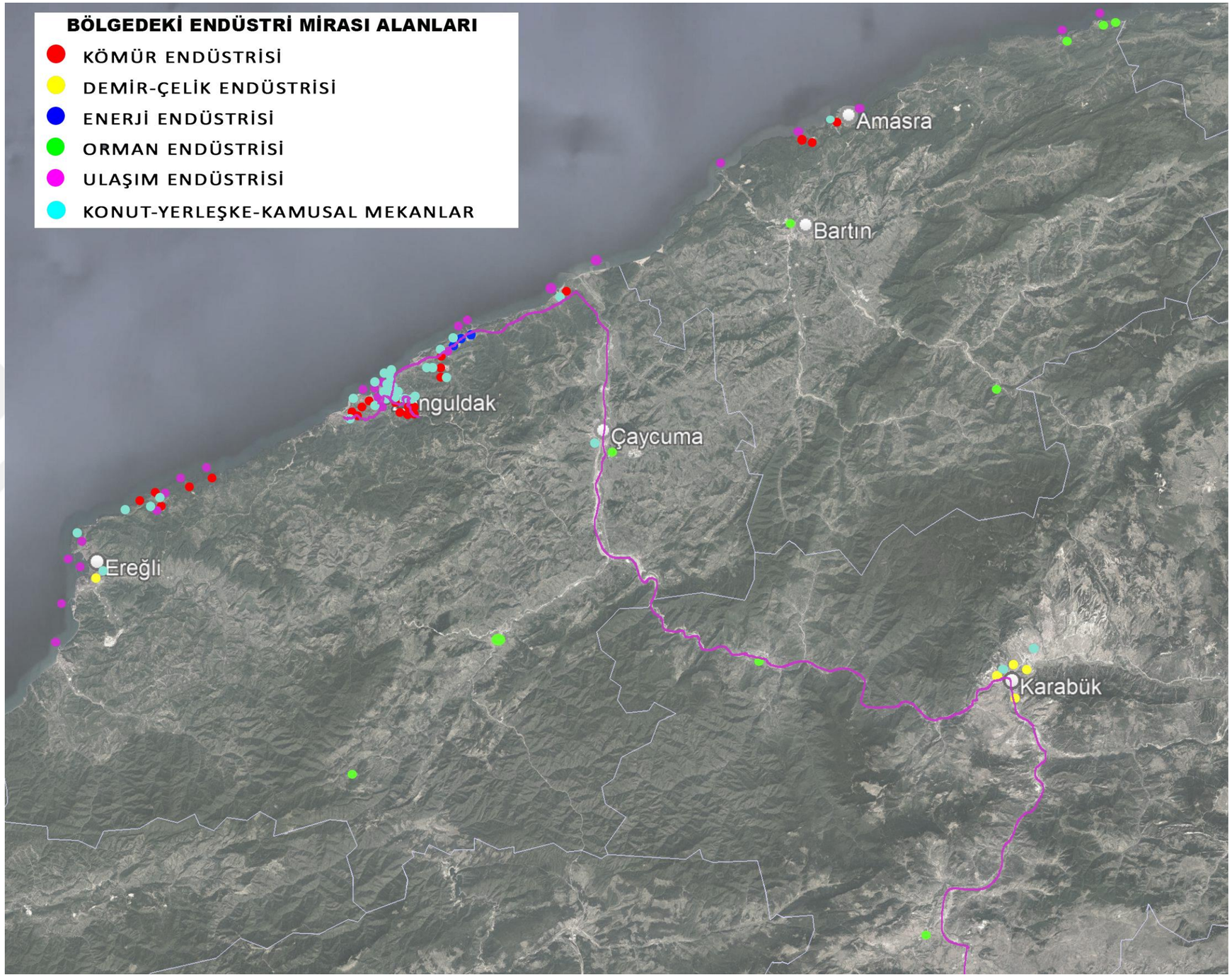
birliğinin teşvik edilmesini amaçlayan bu proje ile bölgede altyapı çalışmalarının tamamlanarak uluslararası ticarete etkin bir şekilde katılımın sağlanması hedeflenmiştir [91].

- **Karadeniz Sahil Yolu Projesi:** Proje kapsamında oluşturulacak hat Kurucaşile, Bartın, Filyos, Zonguldak ve Ereğli istikametinden 3. Boğaz Köprü'süne bağlanacaktır. Bu kapsamda Zonguldak-Devrek, Kurucaşile-Bartın, Zonguldak-Kilimli-Filyos, Ereğli-Zonguldak, Zonguldak-Kozlu, Bartın-Boğaz arasında tünel ve bölünmüş yol projeleri vardır. Bu projelerin bir kısmı tamamlanmış, bir kısmı ise devam etmektedir [91].

- **Batı Karadeniz Bölgesi Turizm Master Planı:** Bu proje, Türkiye'nin turizmdeki hedefleri doğrultusunda Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ile uyumlu olarak Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (BAKKA) tarafından hazırlanmış ve çalışmalar yürütülmüştür. 2018 yılında Zonguldak, Karabük ve Bartın'da çalıştaylar düzenlenerek yerel paydaşların konuyla ilgili olarak görüş ve önerileri elde edilmiştir. Proje ile bölgede turizm alternatiflerinin belirlenmesi, turizmin çeşitlendirilerek geliştirilmesi, doğal, kültürel, tarihi ve coğrafi değerlerin koruma-kullanma dengesi içerisinde değerlendirilmesi amaçlanmaktadır [91].

Projeler incelendiğinde bölgede özellikle ulaşım sisteminin geliştirilmeye çalışıldığı görülmektedir. Filyos Limanı'nın yapılması ve mevcut bazı limanların geliştirilmesi; yeni demir yolu ağının kurulması ve mevcut demir yolunun rehabilite edilmesi; kara yolu çalışmaları ve tünellerin açılması bölge içindeki kentler arasında olduğu kadar başka bölge ve kentlere erişilebilirliğin artmasını sağlayacaktır. Ayrıca bölgenin ulusal ve uluslararası ulaşım ağlarına entegre edilmeye çalışılması bölge için önemlidir. Bölgedeki endüstri mirası değerlerinin demir yolu, kara yolu ve deniz yolu ile birbirine bağlanması, hem kendi içinde hem de diğer dinamikler ile ilişkilendirilerek buralara erişilebilirliklerinin sağlanması anlamında önemli bir fırsattır. Ancak projelerde ulaşım endüstrisi mirasının korunması bağlamında atıl durumdaki bazı iskele, yükleme limanı, demir yolu ve varagel hatlarına yer verilmediği tespit edilmiştir. Ayrıca sahil yolu projesi kapsamında yapılan tüneller doğal çevreye zarar vermektedir. Kilimli Belediyesi ile yapılan görüşmelerden bu yol projesi yüzünden kentle deniz

bağlantısının kesintiye uğradığı ve kent içindeki meydan gibi bazı mekânsal kullanımların yok edildiği anlaşılmaktadır. Projelerde değinilen bir diğer konu ise bölgede turizmin geliştirilmesidir. Bölge doğal, kültürel, tarihi değerleri ile önemli turizm potansiyellerine sahiptir. Turizm alternatiflerinden bir tanesi olan endüstri mirası turizmine projelerde yetersiz düzeyde ve kısmen yer verilmektedir. Koruma ile ilgili ise bazı miras yapıları için tekil ölçekte tescilleme uygulamaları mevcuttur. BAKKA'nın hazırladığı araştırma raporu dışında mevcut proje ve uygulamalarda bölge ölçeğinde bütüncül yaklaşım anlayışı görülememektedir.



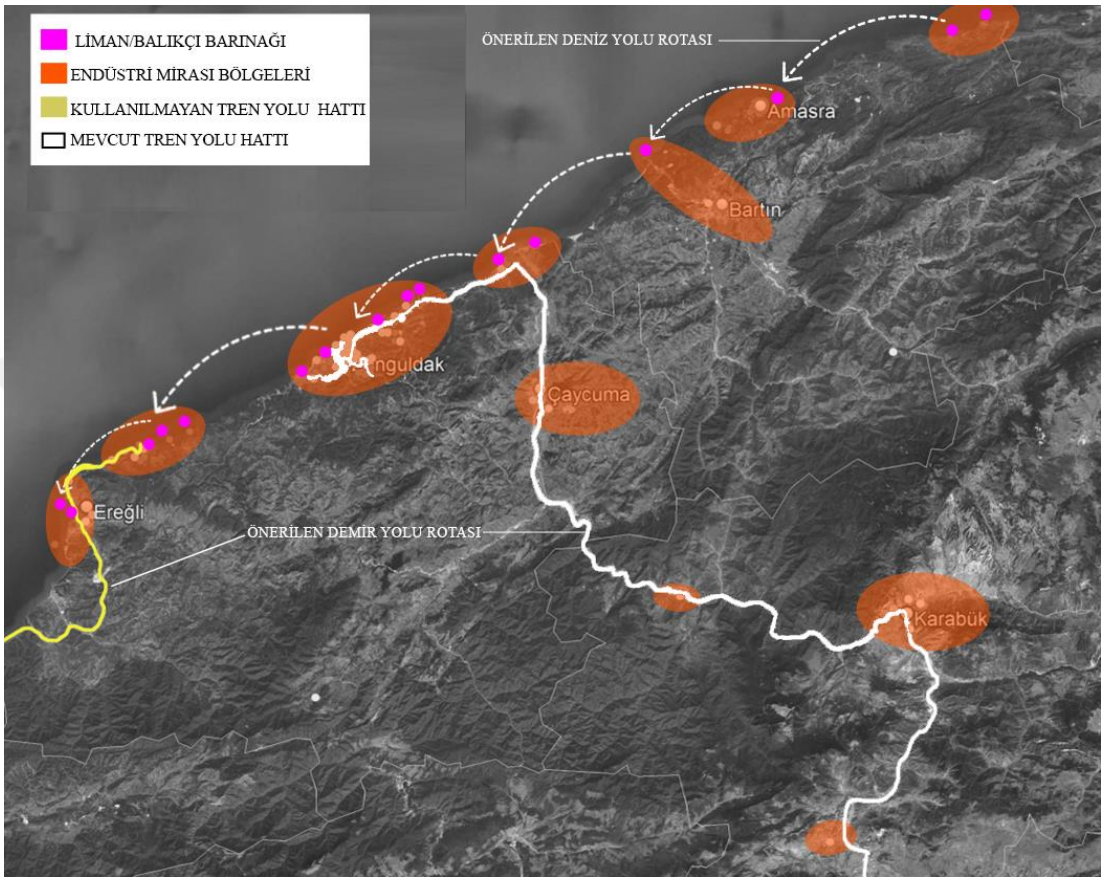
Şekil 5.4. Bölgedeki endüstri mirası değerlerinin konumları.

Bölgedeki endüstri miras değerlerinden tespit edilebilenler, oluşturulan bölge haritası üzerinde kömür endüstrisi, demir-çelik endüstrisi, enerji endüstrisi, orman endüstrisi, ulaşım endüstrisi, konut-yerleşke-kamusal mekânlar şeklinde kategorize edilerek farklı renklerle işaretlenmiştir (Şekil 5.4). Buna göre endüstri mekânlarının çoğunun Zonguldak kent merkezi ve yakınında yoğunlaştığı görülmektedir. Orman endüstrisi ve Karabük'teki demir-çelik endüstrisi iç kesimlerde yer alırken, diğer endüstriler Karadeniz kıyı bandına yakın mesafede konumlanmaktadır. Ankara-Karabük-Zonguldak demir yolu hattı bu mekânların büyük çoğunluğunun birbirine bağlanmasını sağlarken, denize yakın endüstri mekânları liman veya yükleme tesislerine kısa mesafededir. Bu güçlü ulaşım bağlantıları endüstri mirası değerleri ile ilgili yaklaşımlarda bütüncül öneriler için önemli veriler barındırmaktadır. Üretimin yoğun yapıldığı dönemlerdeki gibi bütüncül bir ulaşım kurgusu için liman-kara yolu-demir yolu ağlarının etkin bir şekilde kullanımlarının ve işlevsel olarak birbirini desteklediği durumların tekrardan sağlanması gerekmektedir. Bu sayede bölgedeki üretim tarihinin bütün bir şekilde okunması gerçekleşebilir. Bölgenin önemli avantajlarından biri de üretimin ve üretimle türemiş olan mekân kullanımlarının devam ettiği birçok yapının varlığıdır. Kullanılan ve kullanılmayan endüstri mirası değerlerinin tümünün gezilebilmesi, üretimin ve bununla biçimlenmiş çalışma-yaşam kültürünün sergilenebilmesi için bu mirasın parçası olan ulaşım ağlarının değerlendirilerek bölge içinde rotalar oluşturulmalıdır. Ulaşım türlerine göre bu rotaların çeşitlendirilme imkânı da vardır. Bu bağlamda Bartın'ın Kurucaşile ilçesinden başlayarak Zonguldak'ın Alaplı ilçesine kadar devam eden kıyı hattında deniz yolu rotası kurgulanabilir. Hat boyunca üretim mirası kümelenmelerine yakın konumlanan ve ürün nakliyesinde kullanılmış olan limanlar, çekek yerleri, tersane alanları, atıl durumdaki iskele ve kömür yükleme tesisleri durak noktaları olarak belirlenebilir. Yine, Karabük'ün Eskipazar ilçesinden Zonguldak'ın Ereğli ilçesine kadar demir yolu rotası da oluşturulabilir. Ancak kullanım dışı kalmış olan Armutçuk-Ereğli tren hattının tekrardan işler hâle getirilmesi ve Kozlu'ya bağlanması gerekmektedir. Bu ana ulaşım akslarına kara yolları ve günümüzde kullanılmayan ancak izlerinin okunduğu varagel ve dekovil hatları gibi ikincil bağlantılar entegre edilerek bütüncül bir rota sağlanabilir. Bu rota, tezin önceki bölümlerinde bahsedilen ERIH gibi endüstri mirası güzergâhlarına dahil edilip buradaki değerler uluslararası boyutta sergilenebilir. Bölgedeki endüstri mirası değerleri hem kendi turizm

destinasyonunu yaratabilecek hem de deniz, ırmak, ormanlık alan gibi doğal değerlere ve üretim dışındaki tarihi, kültürel değerlere konum olarak yakınlığı sayesinde diğer turizm destinasyonlarına eklemlenebilecek özelliklere sahiptir. Bölge için geliştirilecek bütüncül turizm planlamalarında farklı bileşenlerin kendi aralarında ilişkilendirilmesi ve birbirini desteklemesi önemlidir. Model kapsamında bölge ölçeğinde endüstri mirası gezi güzergâhları önerilmiştir (Şeki 5.5).

Bölgedeki endüstri mirasının bütüncül olarak korunmasına yönelik master plana ihtiyaç vardır. Bu plan ile bölgedeki yer altı ve yer üstü tüm üretim mekânlarını, deniz-kara-demir yolu ulaşım endüstrisini, üretimle birlikte gelişmiş olan barınma ve sosyal donatı mekânlarını, teçhizatları, endüstriyel peyzajları ve üretimin ortaya çıkardığı somut olmayan kültürel mirası bir bütün olarak korumak hedeflenmelidir. Atıl durumdaki mekânlar, bölgenin ve kentlerin ihtiyaçlarının karşılanması noktasında yeniden değerlendirilebilmeleri açısından güçlü erişim olanaklarına ve mekânsal potansiyellere sahiptir. Bu potansiyeller modelin alt bölümlerinde detaylı olarak ortaya koyulmuştur. Endüstri mirası değerlerinin korunması, uygun yöntem ve fonksiyonlarla geleceğe aktarılması sayesinde bölgenin endüstri kimliğinin ve bu mirasa ilişkin belleğin devam edebilmesi sağlanacaktır. Ancak üst ölçekteki bu planlamanın yapılması ve sonrasında yürütülecek çalışmalar için uygun yönetim modelinin oluşturulması gerekmektedir. Bu konuda bölgedeki endüstrileşmenin kapsam ve süreçleri ile benzer özelliklere sahip Almanya'daki Ruhr bölgesinde uygulanan yöntem ve yönetim modeli örnek alınabilir niteliktedir. Batı Karadeniz Bölgesi'nde endüstri mekânlarının yoğunlukta olduğu kentlerin yerel yönetimleriyle yapılan görüşmelerde, bunların sadece kendi idari alanlarındaki değerler ile ilgili kısmi fikir ve uygulamalarının olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca siyasi ve değişken yapıları nedeniyle yönetimlerin, kendinden önce alınan kararları bazen uygulamama ve korumacılığa bakış açılarında farklılaşma durumları yaşanabilmektedir. Bu noktada bölge ölçeğinde endüstri mirasının korunmasına yönelik yapılacak planlama ve uygulama çalışmaları için, içerisinde konuyla ilgili farklı disiplinlerden uzman kişilerin, akademisyenlerin, sivil toplum kuruluşlarının ve yerel halkın bulunduğu özerk bir kurum kurulmalıdır. Bu kurumun yapacağı çalışmalarda yerel yönetimler, merkezi yönetim, devletin ilgili kurumları, miras yapılarının mülkiyet sahipleri, özel sektör ve Avrupa Birliği, TICCIH, ERIH, UNESCO vb. uluslararası kuruluşlarla iş

birliğinin yapılması, teknik ve ekonomik konularda bunlardan destek alınması gerekmektedir. Karar alma süreçlerinin her aşamasına yerel halkın da dahil edilmesi çok önemlidir.



Şekil 5.5. Bölge ölçeğinde endüstri mirası gezi güzergâhı önerisi.

5.2. KENTSEL ÖLÇEKTE YAKLAŞIM

Modelde, üst kurgudaki bölgesel ölçeğin bir alt bileşeni olarak kentsel ölçekte yaklaşım geliştirilmiştir. Bölümde, öncelikle bu yaklaşımın ortaya koyulmasını sağlayan özelliklerden bahsedilmiştir. Tez kapsamında incelenen Zonguldak, Bartın ve Karabük'te öne çıkan endüstrilerin kentsel ölçekte etkileri olmuştur. Zonguldak, kömürle var olmuş bir kenttir. Kömürün bulunmasıyla birlikte başlayan ve zamanla hızlanan endüstrileşme faaliyetleri sayesinde Zonguldak ve çevresi yoğun olarak işçi göçü almıştır. Üretim tesislerinin yakınında kurulan ilk yerleşim nüveleri buraların kentleşmesi için katalizör görevi görmüştür. Kömürün nakliyesi amacıyla yapılan liman ve demir yolları sayesinde kentler erişilebilirlik açısından güçlü bir konuma

gelmiş, bu ulaşım ağlarının yakınlarında yerleşim yerleri türemiştir. Üretim ve barınma mekânlarıyla birlikte kentlerin çeşitli noktalarında işletme yönetimleri tarafından sosyal donatı birimlerinin da inşa edilmesi sonucu buralar erken dönemde ülkenin örnek ve çağdaş kentlerinden olmuştur. Mekânlaşmanın sağlanmasında havzaya kömür üretimi için gelen yabancı işletme ve kişilerin katkısı büyüktür. Bu gelişmeleri Zonguldak kent merkezi, Kandilli, Kozlu, Gelik, Karadon gibi üretim bölgeleri üzerinden okuyabilmekteyiz. Kömür endüstrisine bağlı olarak Çatalağzı'nda enerji, Ereğli'de demir-çelik, Filyos'ta tuğla endüstrileri ortaya çıkmıştır. Civardaki ormanların varlığı sayesinde Zonguldak ilinde kereste fabrikaları ve Çaycuma ilçesinde kâğıt fabrikası kurulmuştur. Kömür ve orman endüstrileri işlevsel olarak birbirlerini desteklemiştir. Yine, ildeki her bir endüstriye ait alt sektörler de oluşmuş ve üretimde zincirleme şekilde etkileşim yaşanmıştır. Üretimin kentsel mekâna yansıması sonucu Zonguldak ve ilçeleri fiziksel, ekonomik ve sosyokültürel açıdan gelişmiştir. Karabük'te de benzer bir süreç söz konudur. Önceden köy altı yerleşimi iken demir-çelik fabrikasının kurulması sonucu Karabük hızla göç almış ve kentleşmiştir. Fabrikanın yer seçimi olarak buranın tercih edilmesinde kömür havzasına yakınlık ve demir yolu ağının varlığı önemli etkenler olmuştur. Bu ağın geçtiği Eskipazar ve Yenice ilçelerinde kereste fabrikaları da açılmıştır. Ülkede dönemin çalışma-yaşama pratiği birlikteliği anlayışına örnek olarak demir-çelik fabrikası yakınında çalışanların barınmasına yönelik yerleşke inşa edilmiştir. Yerleşke bütüncül planlama kurgusu, sahip olduğu altyapı, nitelikli barınma ve sosyal donatı mekânlarıyla çevresindeki yapılaşmalar için katalizör olmuş, kentin sosyokültürel bağlamda gelişmesini sağlamıştır. Demir yolu hattı kentin fiziksel biçimlenişinde etkin olmuş, bu hattın yakınında da kentsel mekânlar türemiştir. Demir-çelik endüstrisi sayesinde kentte haddecilik gibi alt sektörler doğmuştur. Üretim merkezli yaşanan gelişmeler neticesinde Karabük ekonomik olarak kalkınmıştır. Yöredeki geniş ormanlık alanların varlığı Bartın'da gelişmiş düzeyde ahşap endüstrisini ortaya çıkarmıştır. Buna bağlı olarak deniz kenarına yakın yerlerde daha çok gemi, kalyon, tekne imalatı, iç kısımlarda ise kerestecilik faaliyetleri yoğunlaşmıştır. Kent merkezinin içinden geçen ve limana bağlantısı olan Bartın Irmağı, üretim ve nakliyenin yapıldığı mekâna dönüşmüş; kenti bölgenin ticari merkezi konumuna getirmiştir. Orman endüstrisi, yapı malzemesi olarak ahşabın yaygın kullanımını ve geleneksel iş kollarının, mesleklerin oluşmasını sağlamıştır. Kentin önemli geçim

kaynaklarından biri de kömür madenciliği olmuştur. Yöredeki kömür ocaklarında kullanılan maden direkleri ve ahşap teçhizatlar Bartın ormanlarından da karşılanmıştır. Yine Tarlaağzı'ndaki işletmelerden elde edilen şiferton ürünü tuğla endüstrisinde kullanılmıştır. Zonguldak, Karabük ve Bartın illerindeki endüstrileşmeye bağlı oluşan mekânlar bütünü ve bunlara ilişkin çalışma-yaşam pratikleri bu kentlerin her birinin endüstri kültürünü ve kimliğini tanımlamaktadır. Endüstri mirası değerlerinin hem kendi aralarındaki hem de bulundukları kentlerle olan bütüncül ilişki bağlamları bunlara ilişkin kentsel ölçekte yaklaşımların geliştirilmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Kentlerde zamanla üretimlerin küçülmesi, endüstrilerin eski önemlerini kaybetmesi veya serbest piyasa düzenine geçiş bu sektörlerde işçi sayısının azalmasına ve mekânların bazılarının terk edilmeleri durumlarına neden olmuştur. Bu süreç günümüzde de devam etmektedir. Üretim mekânlarının yanı sıra üretimle gelişmiş olan konut, yerleşke, ulaşım, spor, eğitim, sağlık, sosyal ve kültürel işlevli mekânlarda da benzer sorunlar söz konusudur. Bunların konumlandığı veya yakınında yer alan yerleşimler çöküntü bölgesine dönüşmekte veya eski canlılığını yitirmektedir. Elbette bu durumların daha üst ölçekteki kentsel bağlamda da olumsuz etkileri olmaktadır. Bellek mekânları yitirildikçe kentlerin kimliği de zarar görmektedir. Bu noktada kentlerdeki karar vericilerin ve ilgili aktörlerin kentsel ölçekte endüstri mirasıyla ilgili olabilecek projeleri ve yaklaşımları tespit edilmiştir. Bunlar aşağıda belirtilerek tartışılmıştır.

- **Zonguldak- Kozlu- Kilimli- Çatalağzı Metropoliten Alan Planlaması Yarışması:** 1971 yılında İller Bankası tarafından Zonguldak-Kozlu-Kilimli-Çatalağzı kentlerini kapsayan metropoliten planlama yarışması düzenlenmiştir. Bu yerleşimler arasında güçlü bir günlük olarak fiziki, ekonomik, sosyal, fonksiyonel, iş bölümü ve ihtisaslaşma ilişkisinin olması metropoliten alan deyimini ortaya çıkarmıştır [175]. Yarışma kitabı incelendiğinde bütünleşme fikrinin ön plana çıktığı, bu kapsamda kentler arasında imkânların kullanılması açısından iş birliği sağlanması, sosyal-ekonomik gelişmeyi sağlayacak bütünleşik bir fiziki düzenin kurulması, kentsel ve mekânsal sorunlara çözüm üretilmesi, ihtiyaç olabilecek yeni fonksiyonların saptanarak mevcut tesislerin nasıl değerlendirileceğine yönelik

kararların alınması, EKİ'nin alanın sosyal ve fiziki gelişmesine teknik ve mali yönden destek vermesi konularına vurgu yapıldığı görülmektedir.

•**Kozlu-Zonguldak-Üzülmez Demir Yolu Hattı Fizibilite Raporu ve Konsept Geliştirme Çalışması:** Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (BAKKA) tarafından yürütülen bu çalışmada Zonguldak'ta endüstriyel miras değerlerinin turizme kazandırılması, bu değerlerin rota ile birbirine entegre edilmesi ve kentte turizmin geliştirilmesi hedeflenmiştir. Proje kapsamında TTK tarafından kömür taşımacılığında kullanılan Kozlu-Zonguldak-Üzülmez arasındaki demir yolu hattının turizm ve kent içi ulaşım amaçlı kullanımına yönelik senaryolar geliştirilmiştir. Kasım 2018 tarihinde rapor ile ilgili kamu kurum ve sivil toplum kuruluşlarının katıldığı lansman toplantısı yapılmıştır [176].

•**2014-2023 Batı Karadeniz Bölge Planı:** Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı'nın **(**BAKKA) hazırladığı bölge planında il ve ilçelerin analiz çalışmaları birim uzmanlarının belediye başkanları ve kaymakamlarla yaptıkları görüşmeler, ilgili kurum, kuruluş ve STK temsilcilerinin katıldığı çalıştaylar ile elde edilmiş, kalkınma stratejileri belirlenmiştir. Çalıştay sonuçlarına göre bölgede göç nedenlerinden bazıları olarak işsizlik, istihdamın az olması, sosyal ve kültürel donatıların eksikliği, eğitim ve sağlık olanaklarının yetersizliği tespit edilmiştir [91]. Bölge planında Zonguldak, Karabük ve Bartın illeri için yapılan analizler incelenmiş, bu kentlerle ilgili belirlenen sorunların ve stratejilerin tez konusu bağlamında ilgili olabilecek kısımları aşağıda belirtilmiştir.

Zonguldak'ta; kentleşme sorunları, turizm potansiyelinin değerlendirilmemesi, doğal ve kültürel değerlenin korunmaması, sosyal ve kültürel aktivite mekânlarının eksikliği, TTK'ye ait limanın kent içinde kalması nedeniyle genişleyememesi ve çeşitli sıkıntılara neden olması gibi durumlar tespit edilmiştir. Kapanan maden ocaklarının endüstri mirası açısından değerlendirilerek buraların kültür ve turizm aktivitelerine yönelik kullanımı, sahip olunan antik kent, yayla, doğa, mağara vb. kültürel ve doğal değerler ile alternatif turizmin geliştirilmesi, merkezdeki limanın taşınması, kültürel ve sosyal donatı alanlarının oluşturulması, demir yolu bağlantılarının geliştirilmesi, tersanelerin, ahşap yat imalatı ve orman endüstrisi

fabrikalarının tekrar canlandırılması gibi öneriler Zonguldak ili ve ilçeleri kapsamında belirlenen stratejilerdendir.

Karabük'te; çarpık kentleşme, haddehanelerin şehir içinde kalması, kent içinden geçen Araç Çayı'nın ıslah edilmemiş olması, sosyal ve kültürel aktivite mekânlarının eksikliği, özellikle ilçelerde ulaşım imkânı yetersizliği gibi sorunlar tespit edilmiştir. Haddehanelerin şehir dışına taşınması, Araç Çayı'nın ıslah edilerek kent kullanımına açılması, merkezdeki tercih edilirliği azalmış demir-çelik fabrikası yerleşkesi olan Yenişehir Mahallesi'nin işlev değişikliği ile kentin kullanabileceği alana dönüştürülmesi, demir yolu modernizasyonunun yapılması, Filyos Limanı ile entegreli lojistik üs çalışmalarının yapılması, demir-çelik yan sanayisinin desteklenmesi, antik kentin turizm rotasına eklenmesi, sosyal ve kültürel yaşam mekânların oluşturulması, alternatif turizmin geliştirilmesi (gastronomi, kongre, kanyon, orman, av, doğa vb.), doğa-kütür-tarih turizminin bütün olarak ele alınması, Eskipazar'ın Yenice ve Safranbolu ile birlikte düşünülerek aralarında turizm güzergâhı oluşturulması, orman ürünleri sektörünün desteklenmesi gibi öneriler yapılmıştır.

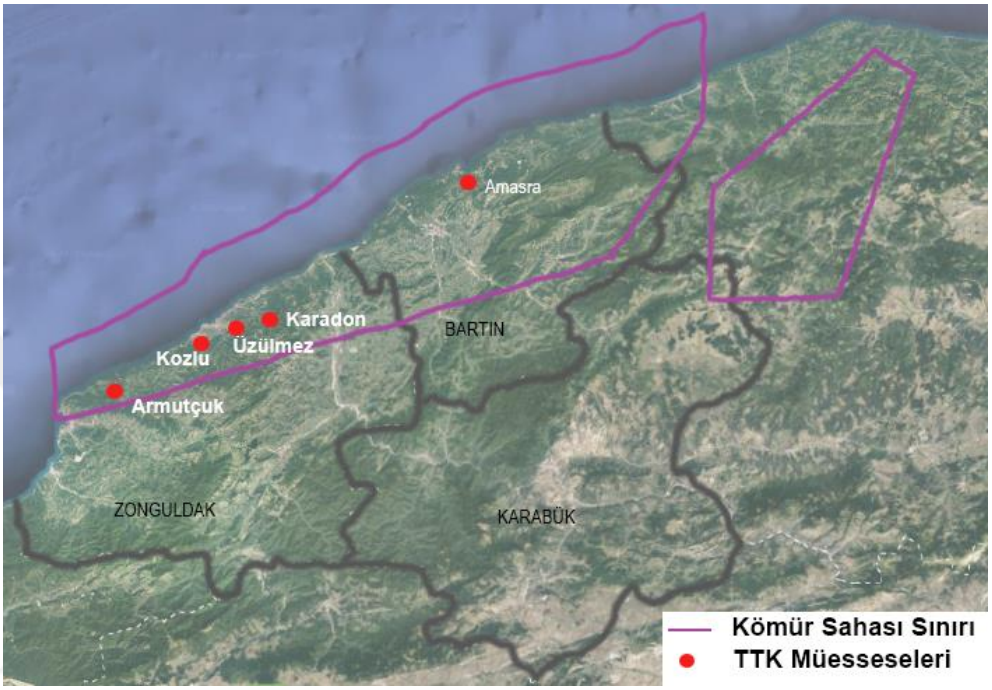
Bartın'da; kentleşme sorunları, turizm potansiyellerinin yeterince değerlendirilmemesi, sosyal ve kültürel donatı eksikliği, ulaşım gibi sorunlar tespit edilmiştir. Bartın Irmağı'nın taşımacılık, ulaşım ve rekreasyon amaçlı kullanımı, orman ürünleri, ahşap tekne ve yat imalatı sektörlerinin canlandırılması, alternatif turizmin geliştirilmesi (yat, deniz, kültür, kongre, doğa turizmleri), kültür, sanat ve sergi mekânlarının artırılması, Amasra'da tarihi yapıların restore edilerek yeniden işlevlendirilmesi, TTK'nin sosyal tesislerinin Üniversiteye devredilmesi, Adapazarı-Karasu-Zonguldak-Bartın arası tren hattının tamamlanarak kente demir yolu ulaşımının da sağlanması gibi stratejiler önerilmiştir.

Yukarıdaki projeler incelendiğinde; Zonguldak-Kozlu-Kilimli-Çatalağzı Metropoliten Alan Planlaması Yarışması kentsel ölçekten konuya yaklaşılması açısından önemlidir. Genellikle tekil ölçekte kalan günümüzdeki yarışmaların aksine bu yarışmada kentler arası fiziki, ekonomik, sosyal, fonksiyonel, iş bölümü ve ihtisaslaşma ilişkisinin bütüncül bir iş birliği ile ele alınması çabası örnek ve nitelikli bir yaklaşım örneğidir.

Kozlu-Zonguldak-Üzülmez arasındaki demir yolu projesi endüstri mirasının ortaya çıkarılarak rota ile bağlanması açısından önemli bir girişimdir. Ancak projenin kentteki endüstri mirası alanlarının sadece bir kısmını ele aldığı, tümünü kapsamadığı görülmektedir. Kandilli, Ereğli, Karadon, Çatalağzı, Filyos, Çaycuma gibi endüstri mirası alanları bu demir yolu rotasında düşünülmemiştir. BAKKA'nın hazırlamış olduğu Batı Karadeniz Bölge Planı çok katılımlı ve çok aktörlü bir yöntemle kentlerin sorunlarının tespit edilmesi ve bunlara yönelik stratejiler geliştirilmesi açısından önemli bir kaynaktır. Ayrıca bu plan endüstri mirasının tekrardan kente kazandırılması konularına değinilmiş olması açısından değerlidir. Ancak kentlerdeki karar verici konumundaki yerel yöneticilerle (Zonguldak Merkez, Kozlu ve Kilimli belediyeleri) yapılan görüşmelerde Zonguldak kent merkezinde bulunan değerler ile ilgili koruma ve yeniden kente kazandırma konularında bütüncül yaklaşımların yerine, sadece bazı yapılar için tekil ölçekte düşüncelerin benimsendiği ve projelerin geliştirildiği tespit edilmiştir. Hatta özellikle ilçe yönetimlerince kentlerindeki endüstri mirasına ilişkin herhangi bir farkındalığın ve/veya projenin olmadığı görülmektedir. Kömür havzasındaki kullanılan ve kullanılmayan üretim yapı/tesislerinin büyük çoğunluğunun mülkiyetine sahip TTK'nin de koruma konusundaki eylemsizliği ve bu değerlerin yok oluşuna seyirci kalması düşündürücüdür. Mimarlar Odasının, sivil inisiyatif örgütü olan ZOKEV'in ve duyarlı kişilerin uzun mücadeleri sonucunda bazı yapılar tescillenerek koruma altına alınabilmiştir. Bu girişimler, yine tekil ölçekte ve mirasın yıkılma tehlikesi yaşandığı süreçte olsa da korumacılık konusunda çok değerlidir. Karabük ve Bartın'daki endüstri mirası ile ilgili belediye yönetimleri bazında bütüncül bir proje ve uygulamaya rastlanamamıştır. Bölgedeki kentlerde yer alan endüstri mirası değerleri ile ilgili yapılan tez ve makale gibi bilimsel çalışmalarda yapı, tesis, yerleşke ölçeklerinde analiz ve öneriler geliştirilmiştir. Korumacılık konusunda farkındalık yaratılması anlamında önemli olan bu çalışmalarda kent ve bölge ölçeğinde tüm miras değerlerini kapsayan bir yaklaşım bulunmamaktadır.

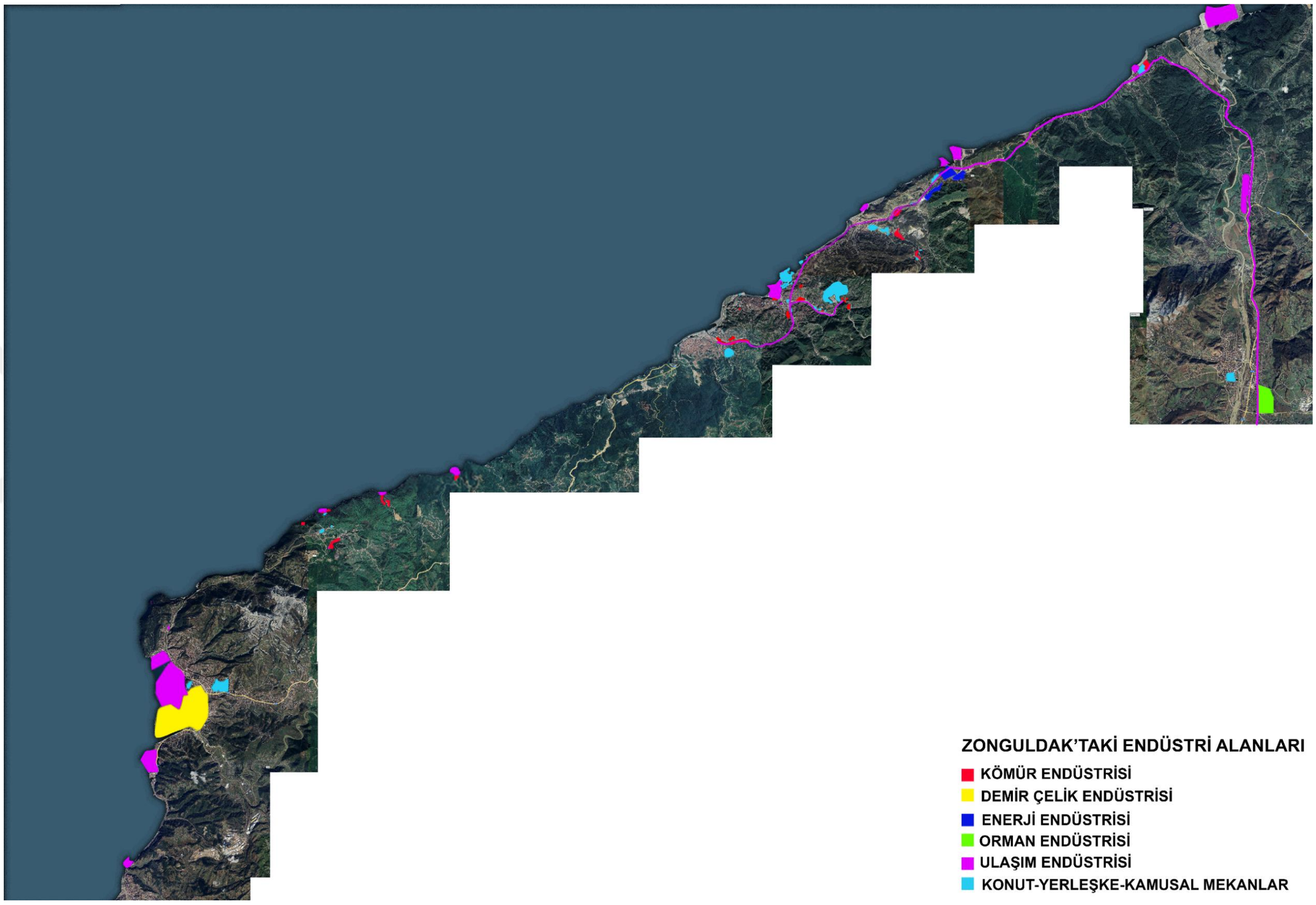
Modelde her kent için haritalar oluşturulmuş, tespit edilen ve türlerine göre gruplandırılan endüstri mirası değerleri bu haritalar üzerinde farklı renklerle işaretlenmiştir. Yapı ve tesislerin kent içindeki yoğunlukları, konumları, birbirleriyle ve bulundukları yerleşimlerle olan ilişkileri, ulaşım bağlantıları ortaya koyularak kentsel ölçekte üzerinde alternatifler geliştirilebilecek veriler ortaya koyulmuştur.

Kömür endüstrisi ve buna bağlı gelişen enerji, ulaşım, demir-çelik ve tuğla endüstrilerine ilişkin mekânların kullanım durumları alan çalışması ile tespit edilmiştir. Atıl durumdaki değerlerin mekânsal potansiyelleri modelin endüstri yapı/tesis ölçeği bölümünde detaylı anlatıldığı için bu bölümde bahsedilmemiştir.



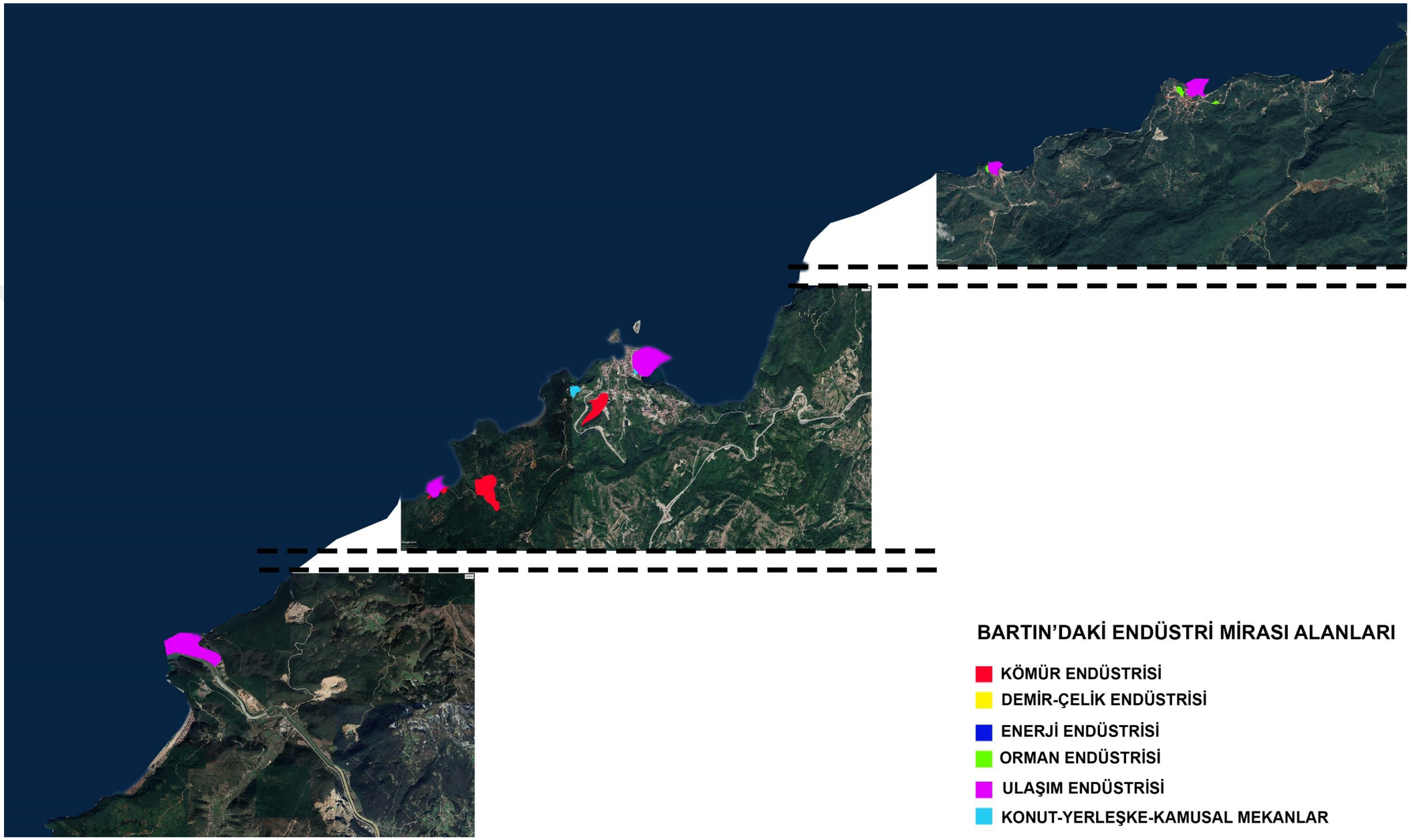
Şekil 5.6. TTK müesseselerinin konumları ve kömür sahası sınırı.

Kömür havzasında taş kömürünün çıkarıldığı alanın sınırları 3.000 km^{2}'si denizde, 3.885 km^{2}'si karada olmak üzere toplam 6.885 km^{2}'dir. TTK tarafından taş kömürü üretimi Zonguldak'taki Üzülmez, Karadon, Kozlu, Armutçuk müesseselerinde ve Bartın'daki Amasra Müessesesinde yapılmaktadır (Şekil 5.6). Üzülmez İşletmeleri Zonguldak merkezde, Kozlu İşletmeleri Kozlu ilçesinde, Karadon İşletmeleri Kilimli ilçesinde, Armutçuk İşletmeleri Ereğli ilçesi Kandilli beldesinde, Amasra İşletmeleri Bartın'ın Amasra ilçesinde yer almaktadır. Karadon Müessesesi Zonguldak merkeze 12 km, Kozlu Müessesesi 5 km, Armutçuk Müessesesi 35 km uzaklıktadır. Üzülmez Müessesesi ise Zonguldak kent merkezindedir.



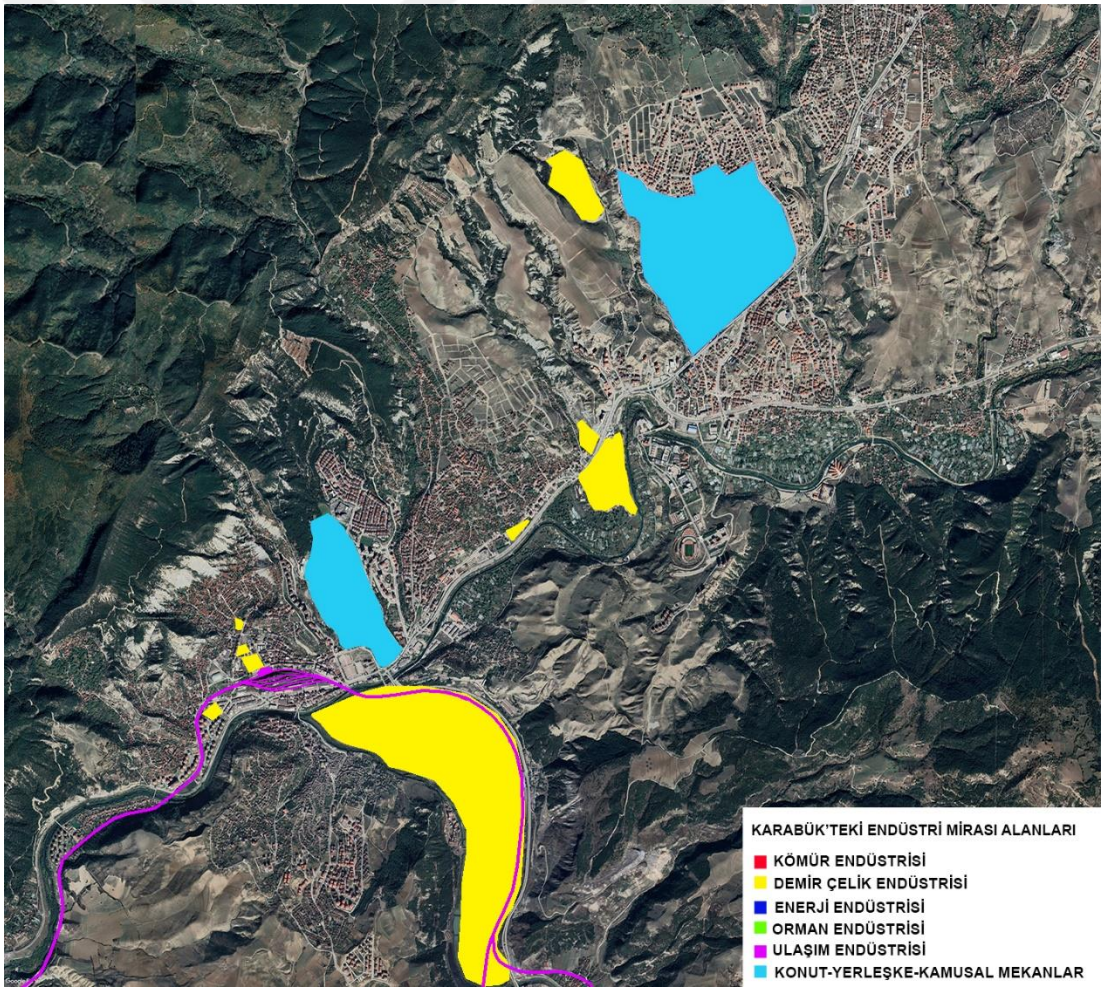
Şekil 5.7. Zonguldak ilindeki endüstri mirası mekânlarının konumları.

Zonguldak ilinde kömür, demir-çelik, enerji, orman endüstrilerine ait üretim mekânları, endüstriyel peyzajlar, teçhizatlar, ulaşım mekânları ve üretimlerle ortaya çıkan barınma, sağlık, eğitim, spor, idari, sosyal, kültürel işlevli mekânlar gibi farklı türde birçok endüstri mirası değeri bulunmaktadır (Şekil 5.7). Bunların kent içindeki konumlarına bakıldığında Çaycuma'daki kâğıt fabrikası haricinde hepsi deniz kıyısı bandına yakın mesafededir. Parçalı dağılım göstermelerine karşın yapıların çoğu kent merkezlerinde veya yakınında öbekleşmişlerdir. Özellikle Zonguldak Merkez, Kozlu ve Kilimli ilçelerindeki endüstri yapılarının birbirine daha yakın mesafede konumlandıkları görülmektedir. Kentteki üretim yapılarının çoğu Ankara-Zonguldak demir yolu hattı kenarında veya yakınında yer almaktadır. Önceden Kandilli-Ereğli arasındaki ürün taşınması amacıyla kurulan demir yolu hattı ise günümüzde mevcut değildir. Her üretim alanının yakınında liman vardır. Küçük çaplı yükleme limanlarının bir kısmı günümüzde kullanılmamaktadır. Kent merkezlerinin arasındaki bağlantıyı kuran kara yolu ana aksları da yine çoğu üretim alanının yakınından geçmektedir. Bu ulaşım bağlantıları sayesinde endüstri mirası değerleri hem kendi içinde birbirlerine hem de ulusal/uluslararası ağlara bağlanabilmektedir. Kentin üretim tarihinde, kömür endüstrisi ürünleri demir-çelik, tuğla ve enerji üretimi sektörlerinde de kullanılmıştır. Zonguldak'taki farklı ve aynı türdeki endüstriler arasındaki bu işlevsel ilişkiler, deniz-kara-demir yolu gibi güçlü ulaşım seçenekleri, yerleşim alanları içinde konumlanma avantajları bu mirasa yönelik geliştirilecek rotalar ve bütüncül yaklaşımlar için önemli potansiyeller barındırmaktadır.



Şekil 5.8. Bartın ilindeki endüstri mirası mekânlarının konumları.

Bartın ilinde kömür, orman ve ulaşım endüstrilerine ait farklı türlerde endüstri mirası değerleri bulunmaktadır (Şekil 5.8). Bu mekânların Bartın Merkez, Amasra, Kurucaşile ve Ulus ilçelerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Amasra ve Tarlaağzı'ndaki kömür endüstrisi ve Kurucaşile'deki ahşap gemi yapımı imalathaneleri deniz kıyısına ve kentsel yerleşimlere yakın noktalarda konumlanmaktadır. Yine her işletmenin yakınında küçük ve büyük ölçekli limanlar mevcuttur. Bölgedeki üretim tarihinde kömür ve orman endüstrileri birbirleriyle işlevsel ilişki içerisinde olmuşlardır. Bu kapsamda Bartın'da farklı endüstrilerin varlığı, kara yoluna ek olarak çoğunun deniz yolu ile birbirine bağlanabilirlikleri kentin üretim mirasının bir arada okunabilmesi için önemli fırsatlar sağlayacaktır.



Şekil 5.9. Karabük kent merkezindeki endüstri mirası mekânlarının konumları.

Karabük ilinde demir-çelik, orman ve ulaşım endüstrilerine ait miras değerleri vardır (Şekil 5.9). Kent merkezinde konumlanan demir-çelik fabrikası Zonguldak-Karabük-Ankara şehirler arası kara yolu ve demir yolu hattı kenarında yer almaktadır. Çalışanların barınmasına yönelik kurulmuş olan, fabrikaya 1 km yakınlıktaki Yenişehir Yerleşkesi ve fabrika desteği ile inşa edilmiş, Karabük-Safranbolu aksı üzerinde konumlanan Beşbinevler Mahallesi Karabük'teki örnek planlı yerleşimlerdir. Yine demir-çelik endüstrisine bağlı olarak kentte haddecilik sektörü gelişmiştir. Kentin çeşitli noktalarında kurulan haddehanelerin bir kısmı fabrikanın yakınında, merkezi noktalarda yer alırken, çoğunluğu fabrikaya yaklaşık 2,5 km mesafede, Araç Çayı ve Karabük-Safranbolu kara yolu kenarındaki alanda konumlanmaktadır. Karabük'teki orman endüstrisi genelde Yenice ve Eskipazar ilçelerinde yoğunlaşmıştır. Demir yolu ve ham maddenin varlığı imalathanelerin burada kurulmasında önemli etken olmuştur. İldeki demir-çelik ve orman endüstrilerine ait mekânlar demir yolu ile birbirlerine ve Zonguldak üretim bölgesine bağlanmaktadır. Karabük'te farklı türdeki endüstri mirası değerlerinin varlığı, birbirleriyle olan güçlü ulaşım ve işlevsel bağlantıları, merkezi konumları bu değerlere ilişkin kentsel ölçekte geliştirilecek bütüncül öneriler için önemli potansiyellerdir.

Batı Karadeniz Bölgesi kentlerindeki endüstri mirası değerlerinin günümüzdeki kullanım durumları model kapsamında oluşturulan haritalar üzerinde gösterilmiştir. Zonguldak'ta endüstriyel üretimlerin belli ölçüde devam etmesine karşın bu endüstrilere ait birçok miras değerinin (yer altı ve yer üstü üretim tesisleri, konutlar, yerleşkeler, endüstriyel peyzajlar, teçhizatlar, sosyal donatılar vb.) yok olduğu veya atıl hâle geldiği tespit edilmiştir. Kullanım dışı kalmış bu değerlerin bir kısmına yönelik yeniden işlevlendirme uygulamaları gerçekleştirilmiştir. Ancak bu uygulamaların bazılarında yapılara, özel sektör veya çeşitli kurumların sadece kendi amaçları doğrultusunda kullanabilecekleri, yapı kimliğine ve mimari özelliklerine uyumsuz işlevlerin verildiği görülmektedir. Günümüze ulaşabilmiş kullanılan/kullanılmayan bazı yapılar üzerinde ise çeşitli bahanelerle yıkım baskıları söz konusudur. İlde endüstri mirası yapılarının çok azı tescillidir. Demir-çelik üretiminin yoğun olarak devam ettiği Karabük'te Yenişehir Mahallesi sit alanı ilan edilerek koruma altına alınmıştır. Mevcut kullanımların büyük ölçüde devam ettiği yerleşke eski canlılığını yitirmiş durumdadır. Buranın çeperlerinde yer alan ve

dönemin barınma kültürünü yansıtan alanların bazıları rant odaklı yıkımlara maruz kalmıştır. Demir-çelik endüstrisi ile ortaya çıkmış haddehane yapılarının bir kısmı günümüzde işlevsiz durumdadır. Yine Karabük'te orman endüstrine ait ORÜS'ün kereste fabrikaları da atıl durumdadır. Endüstri mirası niteliğine sahip kullanılmayan bu mekânlara ilişkin herhangi bir koruma kararı bulunmamaktadır. Bartın ili Tarlaağzı'ndaki kömür üretimi tesislerinde günümüzde üretim büyük ölçüde devam etmemektedir. Yine bu endüstriye ait deniz kenarında harabe durumunda mekân kalıntıları vardır. Kerestecilik ve ahşap tekne, gemi yapımı faaliyetlerinin yoğun olarak yürütülmüş olduğu Batın Çayı kenarındaki imalathaneler günümüze ulaşamamıştır. Kurucaşile'deki tezgâhlar azalsa da üretim devam etmektedir. Yine kentteki ORÜS İşletmelerine ait kereste fabrikası kullanım dışı kalmıştır.

Bölgedeki kentlerde endüstri mirası ile ilgili yaşanan bu durumlar mirasın yeterince önemsenmediğini ve korunmadığını göstermektedir. Bu değerler yok edildikçe veya kullanılmadıkça kentlerin kimliği ve hafızası kaybolmakta; mekânlarda kodlanmış anılar, yaşanmışlıklar, çalışma ve yaşam kültürü gibi somut olmayan kültürel miras da beraberinde yitirilmektedir. Ayrıca yere olan aidiyet duygusu da giderek azalmaktadır. Kentlerde, tekil ölçekte kalan koruma uygulamaları genellikle yapılar yok olma tehlikesi altındayken görülmektedir. Bazen de harekete geç kalınmakta ve yıkımlar gerçekleşmektedir maalesef. Bu süreçler bizlere tehlike yaşanmadan önce ve tüm miras yapılarını kapsayacak bütüncül bir korumanın gerekliliğini ortaya koymaktadır. Aksi takdirde yapı ve alanların geleceği belirsiz duruma gelmektedir. Burada bahsedilen sadece atıl durumda olanların değil, üretimin devam ettiği yapıları da kapsayan bir ölçekte koruma yaklaşımıdır. Bölgedeki kentlerin önemli avantajlarından biri de üretimin ve buna bağlı gelişmiş olan mekânsal kullanımların belli ölçüde sürüyor olmasıdır. Bir an önce kullanılmakta olan ve kullanılmayan tüm miras yapılarının tescillenmesi gerekmektedir. Ancak bazı durumlarda değerlerin tescillenmelerine rağmen korunamadıkları görülmektedir. Çünkü koruma kararları ve sit sınırları yıkım odaklı amaçlar doğrultusunda değiştirilebilmektedir. Bu noktada kentlerdeki endüstri mirasının sahip olduğu değerlerin farkına varılıp, bunları koruma bilincinin oluşması çok önemlidir. Zonguldak'ta düzenlenen DOCOMOMO etkinlikleri bu bağlamda çok değerlidir. TTK başta olmak üzere kentlerdeki endüstri mirasının mülkiyetine sahip özel teşebbüs ve kamu kurumlarına bu konularda büyük

görevler düşmektedir. Miras yapıları kullanıma açıldıkça kentlilere ait ortak bellek devam edebilmektedir. Ancak yeni kullanımların belirlenmesinde çok dikkatli ve titiz hareket edilmesi gerekmektedir. Sadece ekonomik kazanç ve rant odaklı yaklaşımlar düşünülerek yapılan niteliksiz yeniden işlevlendirme uygulamaları neticesinde bu değerler çevreleriyle yabancılaşabilmekte ve değerler bütünlüğü/özgünlüğü kaybolabilmektedir. Özellikle Zonguldak'ta bunun örneklerine çokça rastlamaktayız. Mirasın korunması ve yeniden değerlendirilmesine yönelik yapılacak uygulamalar için mülkiyet sahiplerinin, kentlerdeki karar vericilerin, akademisyenlerin, sivil toplum kuruluşlarının, konuyla ilgili meslek odalarının, farklı disiplinlerdeki uzmanların ve kent halkının müzakereci bir ortamda buluşturulması önemlidir. Ruhr ve Londra Docklands bölgelerindeki endüstriyel alanların dönüşümü projeleri bütüncül planlama, uygulama ve yönetim açısından kentsel ölçekteki yaklaşımlar için referans alınabilecek nitelikte örneklerdir. Bu bağlamda modelin önceki bölümünde üst ölçekten alt ölçeğe kadar yapılacak koruma çalışmaları için alan yönetimi önerisi geliştirilmiştir. Ayrıca DOCOMOMO, ICOMOS, TICCIH gibi uluslararası kuruluşlarla iletişime geçilerek konuyla ilgili iş birliği, bilgi ve deneyim paylaşımında bulunulması, kentlerdeki yer altı ve yer üstü tüm endüstri mirasının Dünya Miras Listesi'ne alınması için bir an önce UNESCO'ya başvurulması bu değerlerin korunmalarına yönelik çok önemli adımlar olacaktır.

Kentlerde atıl durumda olan endüstri mirası değerleri yeniden kullanımlar için zengin mekânsal potansiyeller barındırmaktadır. Tez kapsamında yapılan analizler sonucunda kentlerde tespit edilen kültürel ve sosyal donatı mekânlarının eksikliği problemine çözüm sağlanmasına yönelik açık, yarı açık ve kapalı mekânlara sahip bu miras yapıları değerlendirilebilir özelliktedir. Bu noktada mekânların mülkiyetini elinde bulunduran kurumlar ile üniversite ve belediyeler arasında iş birliğinin daha da geliştirilmesine ihtiyaç vardır. Kentlerde yapılacak koruma ve yeniden işlevlendirme uygulamalarının bölge/kent ölçeğindeki bütüncül planlamaya bağlı olarak düşünülmesi gerekmektedir. Kentsel ölçekte oluşturulacak projeler için endüstri mirası alanlarının parçalı yapıda ancak birbirleriyle konumsal yakınlığa ve işlevsel ilişkiye sahip olmaları; kara yolu ana ulaşım akslarına, liman ve/veya demir yolu ağlarına yakınlıkları; mevcut yerleşim dokusu içerisinde veya çevresinde yer almaları önemli verilerdir. Bu özellikler sayesinde üç ilin her birinde endüstri mirası gezi rotaları

oluşturularak bu değerlerin bütüncül olarak sergilenme ve deneyimlenebilme imkânı da vardır. Tez kapsamında tespit edilebilen ve rotalarda yer alması önerilen endüstri mirası değerleri aşağıda belirtilmiştir.

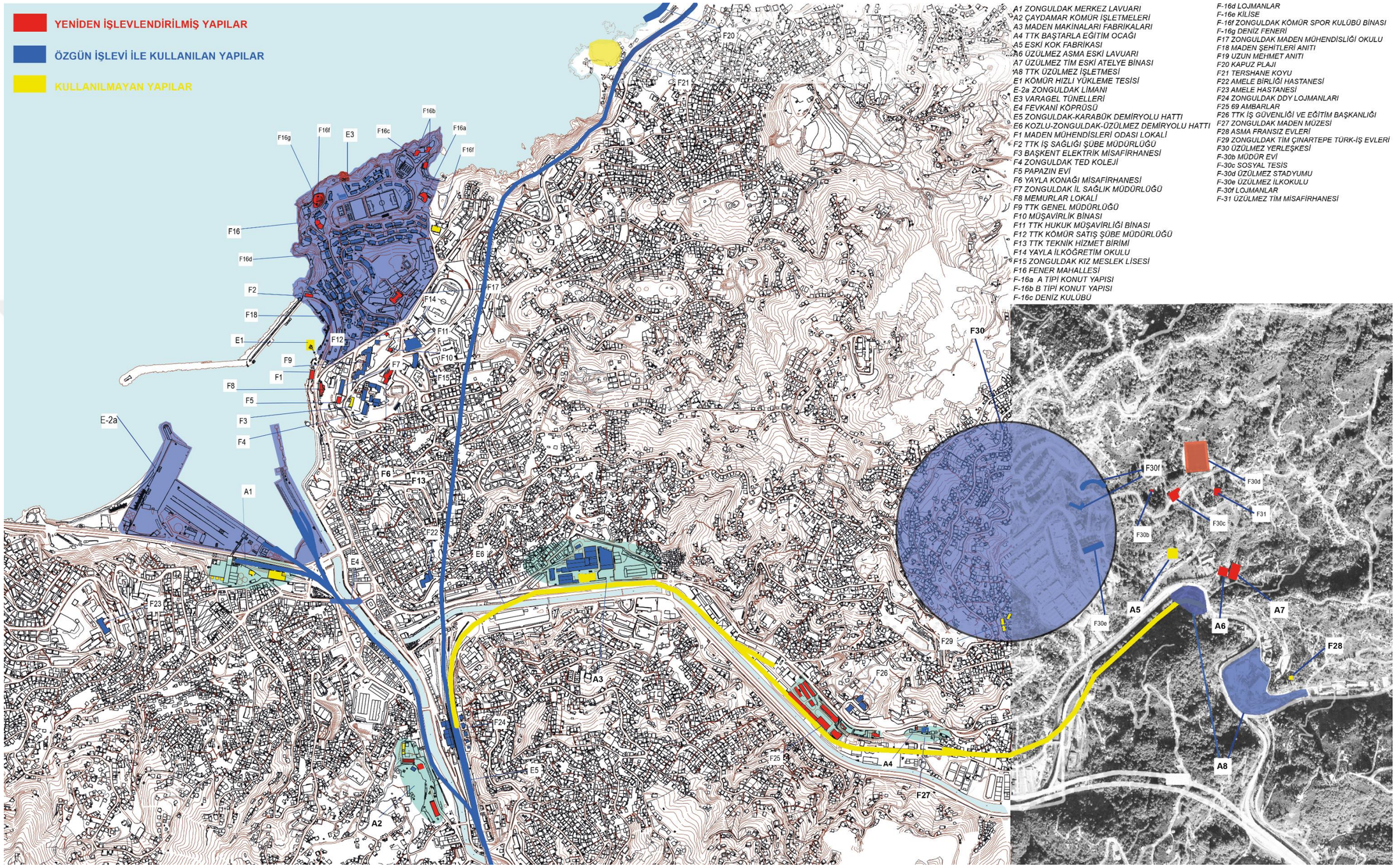
- Zonguldak'taki rotada şunlar yer almalıdır: Kent merkezi, Kozlu, Kandilli, Karadon, Gelik ve Çatalağzı yerleşimlerindeki kömür üretimi tesisleri, Filyos'taki ateş tuğlası fabrikası, Çaycuma'daki kâğıt fabrikası, Çatalağzı'ndaki enerji üretimi tesisleri, Çamlı, Kireçlik, Kandilli ve Alacaağzı'ndaki eski kömür üretimi alanları, Ereğli'deki demir-çelik fabrikası ve bu endüstriye ait yan ürün imalathaneleri, Alaplı ve Ereğli'deki tersaneler, Devrek'teki eski kereste fabrikası; ildeki üretimlerde ham madde ve bitmiş ürün nakliyesi amacıyla kurulmuş olan demir yolu, varagel hattı, kara yolu, liman ve yükleme tesisleri; gar binaları ve lojmanları; endüstrilere hizmet etmiş tamirhane, atölye, depo vb. mekânlar; üretimlerle ortaya çıkmış konut, yerleşke ve sosyal donatı mekânları; endüstriyel peyzajlar ve teçhizatlar.
- Karabük'teki rotada şunlar yer almalıdır: Demir-çelik fabrikaları, haddehaneler, Eskipazar ve Yenice'deki kereste fabrikaları, Safranbolu'daki geleneksel üretimlerin yapıldığı imalathaneler, Yenişehir ve Beşbinevler mahalleleri, demir yolu hattı, gar binası ve lojmanları, endüstriyel peyzajlar.
- Bartın'daki rotada şunlar yer almalıdır: Amasra ve Tarlaağzı'ndaki kömür üretimi tesisleri, Ulus ilçesi ve çeşitli yerlerde kurulmuş kereste fabrikaları, Kurucaşile'deki ahşap gemi imalathaneleri, Tarlaağzı'nda atıl durumdaki yükleme alanı, depolar, kömür ocakları ve barınma birimi; üretim ve nakliye amaçlı kullanılmış olan Bartın Irmağı, Amasra ve Bartın limanları; endüstriyel peyzajlar, teçhizatlar ve Amasra'daki TTK'ye ait lojmanlar.

Bu rotalara kentlerdeki diğer doğal ve kültürel değerlerin eklemlenmesi ile alternatif turizmin geliştirilmesi de mümkün olabilecektir. Yine bu rotaların bölge içinde birbirlerine, ulusal ve uluslararası endüstri mirası güzergâhlarına bağlanması bütüncül yaklaşım kurgusuna destek verecek, değerler bütününün bir arada okunabilmesini sağlayacaktır.

5.3. YAPI/TESİS ÖLÇEĞİNDE YAKLAŞIM

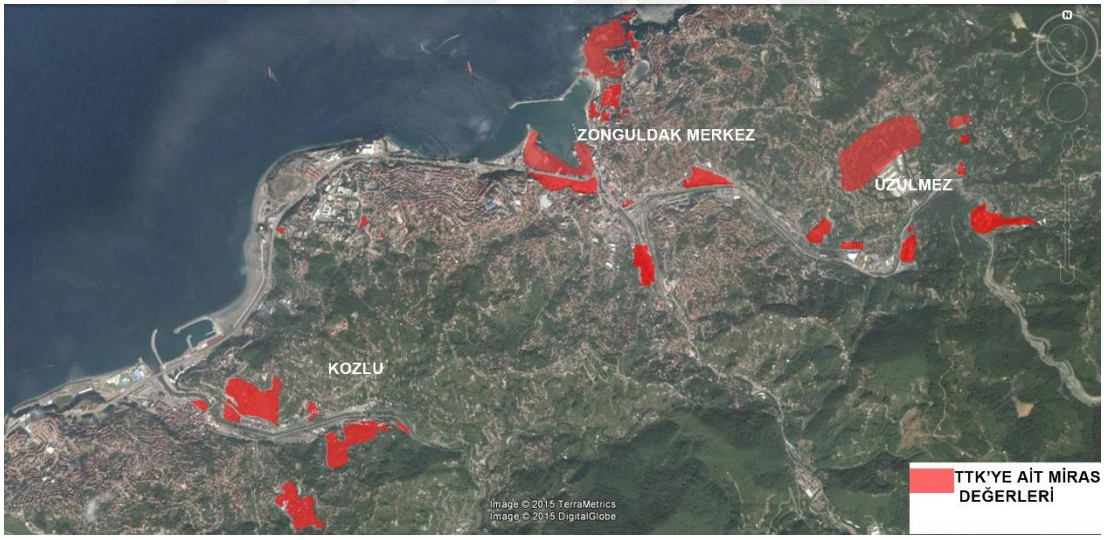
Bu bölümde endüstri mirasıyla ilgili bölge ve kent ölçeklerindeki yaklaşım önerilerinin alt bileşeni olarak yapı/tesis ölçeğinde model geliştirilmiştir. Öncelikle Bölüm 4.2.2'deki tablolarda listelenen kentlerdeki endüstri mirası değerlerinin yerleri alan çalışması yapılarak tespit edilmiş; bunlar yeniden işlevlendirilmiş, kullanılmayan ve özgün işlevi ile kullanılan yapılar başlıkları altında haritalarda işaretlenmiştir. Bu sayede değerlerin mevcut kullanım durumları, kent içindeki konumları ve mekânsal özellikleri analiz edilerek bulundukları kentlerin mekân ihtiyaçlarının karşılanması konusunda potansiyelleri ortaya koyulmuştur. Yapıların koruma/yeniden işlevlendirme çalışmaları için girdi olabilecek yakın çevre bağlamlarının tespitine yönelik yine haritalar oluşturulmuş, bunlar üzerinden mekânsal okumalar yapılmıştır. Ayrıca ilgili kurumlarla görüşmeler yapılarak bunların endüstri mirasına ilişkin uygulama ve düşünceleri de belirlenmeye çalışılmıştır. Son olarak ise modelde konu bağlamında önerilerde bulunulmuştur. Bu bölümde birincil derecede tehlike altında olan atıl durumdaki yapı/tesislere öncelikli olarak odaklanılmıştır. Üst ölçekte bütüncüllük kapsamında ele alınmış olan orman endüstrisine ait mirasa bu ölçekte yer verilmeyip, bunlara ilişkin mekânsal analiz ve öneriler gelecekte yapılacak çalışmalara bırakılmıştır.

İncelenen yapı türlerinin belirlenmesinde Nizhny Tagil Şartı'nda yer alan "Endüstri mirası kalıntıları; binalar ve makineler, atölyeler, imalathaneler ve fabrikalar, madenler ile işletme ve arıtma sahaları, ambarlar ve depolar, enerji üretilen, iletilen ve kullanılan yerler, ulaştırma ve tüm altyapısı, ayrıca sanayiyle ilgili barınma, ibadet etme ve öğretim gibi sosyal faaliyetler için kullanılan yerlerdir." maddesi referans alınmıştır.



Şekil 5.10. Zonguldak kent merkezindeki yeniden işlevlendirilmiş, kullanılmayan ve özgün işlevi ile kullanılan endüstri mirası değerlerinin konumları.

Zonguldak kent merkezinde kömür endüstrisine dayalı farklı işlevlere sahip birçok endüstri mirası yapısı bulunmaktadır (Şekil 5.10). Bunların, kent hareketliliğinin yoğun olduğu liman ve deniz kıyı bandı çevresinde, Üzülmez üretim bölgesi civarında ve bu iki alanı birbirine bağlayan yol aksı (Zonguldak-Ankara kara yolu aksı) üzerinde yer aldıkları görülmektedir (Şekil 5.11). Merkezi alandaki miras yapıları sıkışık kent dokusu içerisinde ve birbirine yakın şekilde konumlanmışlardır. Üzülmez üretim bölgesi limana yaklaşık 4 km, Çaydamar üretim bölgesi ise 1 km uzaklıktadır. Kent içinden geçen demir yolu hattı ile liman, eski lavuar alanı, Üzülmez'deki, Çaydamar'daki ve bu hat üzerindeki endüstri mirası yapıları birbirine bağlanmaktadır. Ancak üretimin azalmasına paralel olarak bu demir yolu hattının kullanımı büyük ölçüde azalmıştır. Kentte miras değerlerinden yıkılmış ve atıl durumda kalmış birçok yapı vardır. Bu durum bütüncül koruma anlayışının olmadığını kanıtlamaktadır. Yeniden işlevlendirilmiş yapıların ise bir kısmı niteliksiz dönüşümlere maruz kalmıştır.



Şekil 5.11. Zonguldak Merkez ve Kozlu'daki TTK'ye ait miras değerleri.

•**Zonguldak Merkez Lavuarı:** Zonguldak il merkezi Milli Egemenlik Caddesi'nde bulunan lavuar yapısının inşaatı 1954 yılında tamamlanmıştır. Kozlu ve Üzülmez müesseselerinden vagonlarla getirilen kömürlerin boşaltıldığı silo altı yapısı, buradan kömürün bantlarla taşınarak kırılma-eleme-arınma işlemlerin yapıldığı kriblaj binası, ek hizmet mekânları ve kule yapıları lavuar tesisini oluşturan birimlerdir. Burada hazır hâle getirilen kömürler yanındaki Zonguldak

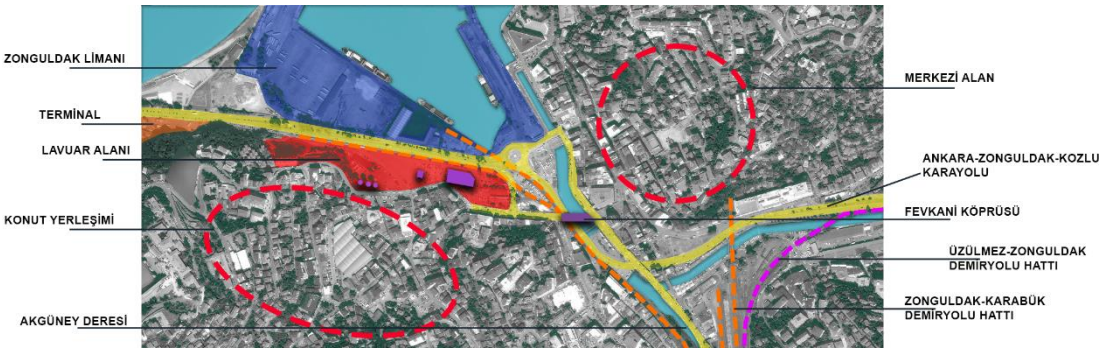
Limanı ve demir yolu vasıtası ile pazara yönlendirilmiştir. Ayrıca Üzülmez'deki kok fabrikasından getirilen kömürlerin limana aktarılması için alandaki ek tesisler istifleme amacıyla kullanılmıştır. Zamanla bu lavuarın teknolojik olarak eskimesi ve kömür yıkama masraflarının artması neticesinde 2006 yılında Kozlu ve Üzülmez'de ayrı lavuar tesisleri yapılmış, burası kullanım dışı kalmıştır. İşlevsiz kalan lavuar tesisindeki çelik aksamın hurda olarak değerlendirilmek amacıyla sökülmesiyle alanda yıkım süreci başlamıştır. Bu süreçten sonra ortaya çıkan yapı stoku ve alan, konumu itibariyle çeşitli çıkar çevrelerince rant odaklı kullanım için cazip görülmüştür. Bu tehlike karşısında kentte bir grup aydın lavuar alanının, üretim sürecini simgeleyen düzenlemeleri içeren rekreasyon alanı olarak kullanılmasını talep etmiştir. Bu girişime sivil toplum örgütleri birleşiminden oluşan Zonguldak Demokrasi Platformu da destek vermiştir. Tartışmaların yaşandığı bu süreçte 2006 yılında Karabük Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından tesis endüstriyel miras olarak tescillenmiştir. Tescil kararının ardından lavuar alanının yeniden değerlendirilerek kent yaşamına kazandırılması amacıyla iki proje yarışması düzenlenmiştir. Bunlardan ilki 2008 yılında TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi, TMMOB Maden Mühendisleri Odası Zonguldak Şubesi ve TMMOB Makina Mühendisleri Odası Zonguldak Şubesi iş birliği ile mimarlık öğrencilerinin katılımına açılmış olan "Zonguldak Merkez Lavuar Alanı Değerlendirme Projesi Ulusal Fikir Yarışması" dır. Yine bu süreçte Zonguldak Kültür ve Eğitim Vakfı (ZOKEV) tarafından kentte "Lavuar Çalıştayı" düzenlenmiştir. Çalıştayda alanın mülkiyet sorunu ve geleceğine dair planlama kararları gibi sorunlara değinilmiş; konuyla ilgili taraflar ve uzman bilim insanları bir araya getirilmiştir. Bir diğer proje yarışması ise TMMOB Mimarlar Odası tarafından 2010 yılında gerçekleştirilen mimar, şehir plancısı ve peyzaj mimarlarının katılımına açık, ulusal ölçekteki "Zonguldak Lavuar Koruma Alanı ve Çevresi Koruma, Planlama, Kentsel Tasarım, Mimarlık ve Peyzaj Düzenleme Proje Yarışması" dır. Ancak bu yarışmalarda ödül alan projeler mülkiyet ve bürokratik sorunlar gibi nedenlerden dolayı uygulanmamıştır. Ayrıca sonraki yıllarda tescilli olan tesisteki kriblaj binası da yıkılmıştır. Günümüzde lavuar tesisinden geriye silo altı ve üç adet kule yapıları kalmıştır (Şekil 5.12). Bu yapılar bakımsız ve metruk durumdadır. Tesisteki bazı birimlerin yıkılmasıyla geniş açık alanlar ortaya çıkmıştır. Bu alanların günümüzde otopark olarak kullanıldığı

görülmektedir. Uzun yıllar boyunca bu tesisle ilgili, kentteki karar vericilerin ve alanın mülkiyetine sahip kurumun uzlaşamaması ve birlikte hareket etmemelerinden kaynaklı olarak bu belirsizlik ortamında özellikle merkezi konumundan dolayı rant odaklı, endüstri kimliğini hiçe sayan fikirler geliştirilmiştir. 2018 yılında ise alanın mülkiyeti TTK'den Hazineye devredilmiştir. TOKİ tarafından 2021 yılında lavuar alanında müze, ticari yapı, rekreasyon alanları vb. sosyal donatıların inşasını ve mevcut yapıların onarımlarını içeren proje ihaleye çıkarılmıştır. Ancak bu projenin uygulanmasına yönelik alanda hiçbir çalışma başlamamıştır.

Şekil 5.12. Lavuar alanındaki atıl durumdaki yapılar (2020).

Lavuar alanının yakın çevre bağlamları Şekil 5.13'te gösterilmiştir. Tesis kent belleğinde önemli yere sahiptir ve buradaki yapılar simgesel özellikleriyle kent silüetinde ön plana çıkmaktadır. Alandaki kuleler yükseklikleri ve farklı biçimlenişleriyle kentte kömür endüstrini simgeleyen değerlerdir. Alan günümüzde erişilebilirlik açısından önemli avantajlara sahiptir. Kömürün işlenmek üzere tesise getirilmesi ve işlenmiş kömürün buradan pazara gönderilmesi amacıyla lavuarın limanın yanında kurulmuş olması ve demir yolu bağlantısına sahip olmasının yanında Ankara-Zonguldak-Kozlu ana kara yolunun üzerinde ve terminalin yakınında konumlanması buraya farklı ulaşım seçenekleri ile kolay erişim sağlanabilmesi için önemli potansiyeller barındırmaktadır. Açık ve kapalı mekân stokuna sahip atıl durumdaki lavuar alanı kent içerisinde merkezi bir noktada yer almaktadır. Bu özellikler sıkışık yapılaşmanın ve topoğrafik zorlukların olduğu Zonguldak kent merkezinde tüm kentlinin kullanımına yönelik kamusal mekân ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için önemli verilerdir. Tesisin çalışır durumda olduğu süreçte Üzülmez ve Kozlu'daki endüstri bölgeleri ile kurduğu işlevsel ilişki

ve buralarla olan ulaşım bağlantıları alanla ilgili yeniden işlevlendirme fikirleri oluşturulurken bağlamsal olarak değerlendirilmesi gereken üretim izleri olarak öne çıkmaktadır.



Şekil 5.13. Zonguldak Merkez Lavuarı ve çevresi.

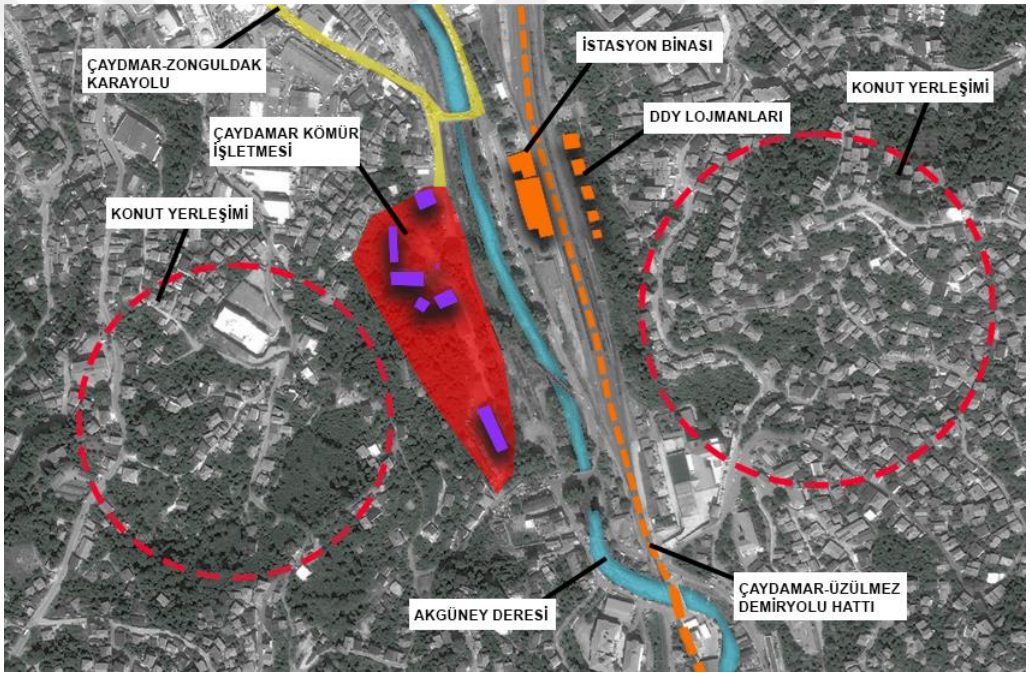
•**Çaydamar Kömür Ocağı Tesisleri:** Zonguldak il merkezi Birlik Mahallesi'nde bulunan TTK Çaydamar İşletme Müdürlüğündeki yapılar 1945-1951 yılları arasında inşa edilmiştir. Tesiste; ambar, ihraç vinci, kompresör, tertip binası, vinç binası, depo, pervane ve idari yapılar bulunmaktadır. İşletme, çalışır olduğu dönemde Üzülmez Taşkömürü İşletme Müessesesinin Asma ve Dilaver ile birlikte kömür üretim alanı olarak hizmet vermiştir. Buranın yerleşme alanı içerisinde yer alması ve tasmana neden olması gibi sebeplerle 1994 yılında faaliyetleri durdurulmuştur. Günümüzde tesisteki bazı yapılar atıl, bazıları ise özel işletmelere kiralanmış durumdadır (Çizelge 4.1). Ambar yapısı özel şirket tarafından depo amaçlı işlevlendirilmiştir. Bu yapının yakınında atıl durumda, tek katlı ve içerisinde kullanılmayan endüstri teçhizatının olduğu vinç yapısı bulunmaktadır. Ayrıca bu iki yapının arasındaki açık alanda kullanılmayan pervane yapısı vardır. Tesisteki açık alanların bir kısmı özel işletmelerce kendi araçları için otopark olarak kullanılmaktadır. Alanın yakınında MEKSA İşletmesi tarafından kullanılan kompresör binası ve eğitim merkezi olarak değerlendirilen tertip binası yer almaktadır. Kullanılmayan maden girişi ise kapalı tutulmaktadır. Ayrıca TTK Demir Yolu İşletmesi Baş Mühendisliğe ait bir büro yapısı ilgili TTK birimince aynı işlevle hizmet vermektedir. İşletmede atıl durumda ihraç vinci yapısı vardır (Şekil 5.14). Bu yapının duvarları ve çatısı günümüze kalabilmiş ancak içindeki teçhizat sökülmüştür. Sadece kabuğu belli ölçüde korunmuş bu yapının iç ve dış

kısmının her geçen gün bakımsızlık ve doğal koşullardan zarar gördüğü gözlemlenmektedir. Yapının giriş tarafında kullanılmayan geniş bir açık alan vardır. İşletmedeki kullanılan veya kullanılmayan yapıların hiçbiri koruma altına alınmamıştır.

Şekil 5.14. Kömür işletmesindeki atıl durumdaki yapı ve çevresinden görünüm (2021).

Potansiyelleri analiz edildiğinde bu tesisin, özellikle havzadaki kömür üretiminin önemli bir parçası olması açısından kent kimliğini oluşturan değerlerden olduğu görülür. Kent merkezinde yer alması, demir yolu ve kara yolu ulaşım akslarının üzerinde konumlanması, yakınında tren garının olması tesise güçlü bir erişilebilirlik özelliği katmaktadır (Şekil 5.15). Ayrıca gelecekte Çaydamar-Kozlu arasındaki demir yolu projesinin tamamlanacağı düşünüldüğünde işletme alanının Kozlu ilçesi ile mekânsal ilişkisinin artacağı öngörülebilir bir durumdur. Alanın çeperlerinde yer alan yeşil doku ve denizle birleşen dere önemli peyzaj unsurlarıdır (Şekil 5.15). Tesis, aktif olduğu dönemde merkezdeki lavuar ve Üzülmez'deki kömür işletmeleri ile işlevsel bağlantı içerisinde olmuştur. Bu veriler yeniden işlevlendirme önerileri için üretim kültürünün bütüncül olarak sergilenebilmesi ve çevresel bağlamlarla ilişki kurulabilmesi açısından önemli referanslar sağlamaktadır. Alanda atıl durumdaki geniş ve yüksek bir hacime sahip ihraç vinci yapısı; nispeten küçük, tek hacimden oluşan ve içerisinde teçhizat bulunan vinç yapısı; özel işletme tarafından depo olarak kullanılan ve tek katlı hacimden oluşan ambar binası tesisteki önemli kapalı mekân potansiyelleridir. Ayrıca işletmedeki yapılar arasında kalan geniş açık alanlar ve endüstri mirasına ait kullanılmayan teçhizatlar önemli değerlerdir. Bu

mekânsal veriler yeniden işlevlendirme bağlamında farklı ölçek ve işlevdeki yeni kullanımların oluşturulabilmesi için fırsatlar barındırmaktadır. Alanın bitişiğinde gecekonduların yoğunlukta olduğu konut dokusu mevcuttur. Yeni işlevlerin belirlenmesinde buranın konumu ve ulaşılabilirliği sayesinde hem yakın çevredeki konut alanının hem de kent merkezinin mekânsal ihtiyaçlarının karşılanmasında çözümler sağlayabileceği ortaya çıkmaktadır. Ancak mevcut durumda, işletmedeki yapıların kimliklerini hiçe sayan ve kişisel amaca yönelik kullanımlara maruz kalması, atıl durumdaki yapıların varlığı ve bunların her geçen gün zarar görmesi tesisin bir an önce bütün olarak tescillenerek koruma altına alınmasını gerekli kılmaktadır.



Şekil 5.15. Zonguldak Çaydamar Kömür İşletmesi ve yakın çevresi.

•**Kömür yükleme tesisi ve yakın çevresi:** Zonguldak il merkezinde, liman alanı içerisinde bulunan ve mülkiyeti TTK'ye ait olan yapı 1848 yılında inşa edilmiştir. Günümüzde sadece taşıyıcı taş kemer kısmı ve altındaki kaidesi kalan yapının eski fotoğraflarına bakıldığında bu kemerin üstünde kapalı bir kütlenin ve yüklemenin sağlandığı çelik konstrüksiyonun olduğu görülmektedir. İşlevsiz kalan yükleme birimi 2009 yılında Karabük Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından tescillenerek koruma altına alınmıştır. Yapının taş malzemesinde

zamanla kararma ve çürümelerin oluştuğu gözlemlenmektedir (Şekil 5.16). Zonguldak Belediyesi tarafından kömür yükleme tesisine ilişkin mimari uygulama projesi ve bu yapıyı da kapsayan çevreye ait peyzaj planlamasına yönelik konsept ve fikir projeleri hazırlanmıştır. Bu kapsamda yükleme yapısı restore edilmiştir ve TOKİ aracılığı ile kıyı bandının bir bölümünde peyzaj uygulamaları tamamlanmıştır.

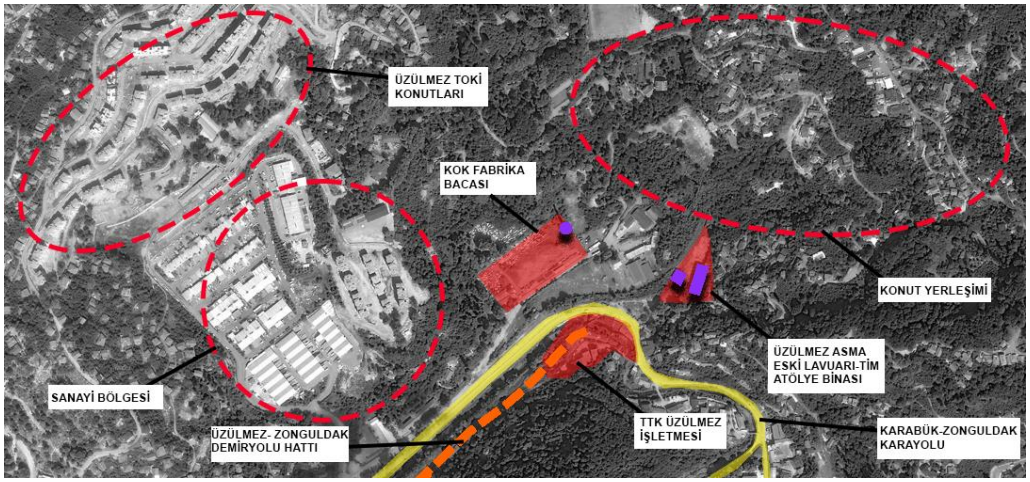
Kente kimlik kazandırmış bu yapı kent silüetine etkisi, döneminin kömür endüstrisini yansıtması açısından önemli ve korunması gerekli niteliktedir. Bu bağlamda yapının tescillenmesi ve Belediyenin burayla ilgili projelendirme çalışmaları yapması olumlu yaklaşımlardır. Konum olarak merkezi noktada ve liman sahası içerisinde yer alması; hem kara hem deniz tarafından algılanabilir ve ulaşılabilir özellikte olması önemlidir. Bu yapının yakınında deniz kıyısı şeridinde TTK'ye ait TMMOB Maden Mühendisleri Odası Zonguldak Şubesi Binası, TTK İş Sağlığı Şube Müdürlüğü Binası, Zonguldak Limanı, lavuar alanı ve tüneller de bulunmaktadır (Şekil 5.10). Kentteki üretim endüstrisinin bütüncül olarak daha iyi algılanmasında endüstri mirası değerleri arasındaki bu yakınlık ilişkisi önemli bir veridir. Ancak TMMOB Maden Mühendisleri Odası Zonguldak Şubesi Binası'nın, aktif ve etkin şekilde kullanılıyor olmasına rağmen kıyı düzenlemesi kapsamında buraya el konularak millet kütüphanesine dönüştürülmek istenmesi kentin madencilik tarihininde önemli yere sahip bu yapının işlevsizleştirilerek yok edilmesine neden olacak bir girişimdir. Bu konuda duyarlı kişiler tarafından hukuki mücadeleler devam etmektedir. TTK İş Sağlığı Şube Müdürlüğü Binası'nın da içinde bulunduğu liman arkası alanı ise 2018 yılında Sahil Güvenlik Komutanlığına verilmiştir. İlerleyen süreçte bu müdürlük binası da yine aynı kuruma devredilmiştir. Ancak bu durum liman arkasına halkın geçişini kısıtlamaktadır. Deniz kıyısı bandındaki endüstri mirası yapılarının bir an önce tescillenmesi ve yürütülen kıyı projesinde kentteki üretim kültürünü yansıtan bu değerleri yok saymadan veya yok etmeden hareket edilmesi gerekmektedir.

Şekil 5.16. Kömür yükleme yapısının atıl durumdaki hâli (2015).

•**Üzülmez Asma Lavuarı ve TİM Atölyesi:** Zonguldak il merkezi Asma Mahallesi'nde bulunan Üzülmez Asma Lavuarı 1907 yılında, TİM Atölyesi ise 1936 yılında 63 Ocağı İşletmecileri tarafından yaptırılmıştır. Mülkiyeti TTK'ye ait yapıların da üzerinde bulunduğu parselin 10.641,37 m2 'lik kısmı Hazineden İl Özel İdaresine tahsis edilmiştir. Üzülmez bölgesinde kömür endüstrisine hizmet etmiş bu yapılar işlevsiz kaldıktan sonra terk edilmiş; uzun yıllar bakımsız ve metruk durumda kalmıştır (Şekil 5.17). 2009 yılında ise Karabük Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından tescillenerek koruma altına alınmışlardır. Yapılar ve yakın çevresi ile ilgili Zonguldak Valiliği tarafından Üzülmez Kültür Vadisi Projesi yürütülmektedir. Proje ile kentte endüstri mirasının deneyim turizmine kazandırılması ve bu kapsamda yapıların müze, çok amaçlı sosyal, kültürel etkinlik alanlarına dönüştürülmesi hedeflenmiştir. Açık alanlarda ise kömür endüstrisinde kullanılan günümüzde görünen veya görünmeyen izlerin hissettirilmesi ve park, gösteri alanı gibi işlevlerin oluşturulması düşünülmüştür. Projeyle ilgili 2018 yılında BAKKA'nın açmış olduğu proje destek programına başvuru yapılarak ön mutabakat imzalanmış, 2020 yılında uygulama başlanmıştır.

Şekil 5.17. Lavuar ve atölye yapılarının restorasyondan önceki atıl durumları (2019).

Kent kimliğinin ve hafızasının önemli bir parçası olan yapı grubunun tescillenerek koruma altına alınması ve bu bilinç ile Valilik tarafından yeniden işlevlendirme düşüncelerine sahip olunması olumlu yaklaşımlardır. Alanın konum olarak önemli potansiyelleri vardır (Şekil 5.18). İşçi yerleşkesi olarak gelişen Üzülmez Mahallesi'nin alt kotunda konumlanan alanın Ankara-Zonguldak kara yolu üzerinde olması, Üzülmez-Zonguldak demir yolu hattına yakınlığı ve kent merkezine 4 km mesafede yer alması sayesinde kolay erişilebilirliği vardır. Ayrıca alanın yakınında atıl durumda olan kok fabrikası bacası ve aktif olarak kullanılan Üzülmez Taşkömürü İşletmesine ait üretim tesisleri de vardır. 2018 yılında rapor çalışması tamamlanan Kozlu-Zonguldak-Üzülmez Demir Yolu Hattı Projesi endüstri mirası değerlerinin turizme kazandırılması, rota ile birbirine bağlanmasını ve kent içi ulaşımın geliştirilmesini amaçlamaktadır. Bu proje sayesinde buradaki alanın kent merkezleri, üretim bölgeleri ve çevredeki diğer doğal, tarihi, kültürel değerler ile etkileşiminin ve erişilebilirliğinin daha da artacağı öngörülebilir bir durumdur. Tesislerde iç kısımları zarar görmüş ve kabukları tahrip olmuş yapılar geniş ve yüksek mekânsal boşluklara sahiptir. Yapıların arasında ve çevresinde geniş açık alanlar mevcuttur. Bu konumsal ve mekânsal özellikler kent merkezi ve yakın çevrenin ihtiyaçlarının karşılanması konusunda avantajlar barındırmaktadır. Günümüzde uygulaması devam eden yeniden işlevlendirme projesi bu bağlamda kente önemli katkılar sağlayacaktır. Ancak bu projenin, Üzülmez üretim bölgesi kapsamında çevresinde yer alan yerleşke ve kullanılan/kullanılmayan diğer endüstri mirası mekânları ile bağlamsal olarak ilişkilendirilmesi miras değerlerinin bir bütün olarak algılanması, sergilenmesi ve değerlendirilmesi noktasında daha doğru bir yaklaşım olacaktır.



Şekil 5.18. Üzülmez Asma Lavuarı, TİM Atölye Binası ve yakın çevresi.

•**Kok fabrikası bacası:** Zonguldak il merkezi Baştarla Mahallesi'nde bulunan Üzülmez Kok Fabrikası 1935 yılında yapılmıştır. Benzol, naftalin, kömür gibi birçok ürünün üretildiği fabrikada ekonomik ömrünü tamamlaması nedeniyle 1970 yılında üretim durdurulmuş, burası atıl kaldıktan sonra bacası dışındaki kısmı 1988 yılında yıkılmıştır. Mülkiyeti TTK'ye ait atıl durumdaki tuğla malzemeden yapılmış 63 metre yüksekliğindeki baca yapısı Karabük Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından tescillenerek koruma altına alınmıştır. Zamanla bakımsızlıktan dolayı eğilmeye başlayan bacanın Zonguldak Belediyesi tarafından restore edilerek güçlendirilmesi düşünülmektedir.

Cumhuriyet'in ilk sanayi tesislerinden biri olan fabrika kentin üretim kültürünün ve kimliğinin önemli parçası niteliğinde olmuştur. Günümüze ulaşabilmiş baca, yüksekliği sayesinde çevresinden rahat algılanabilmekte ve sembolik değer de taşımaktadır (Şekil 5.19). Konum olarak Üzülmez'deki işçi yerleşkesine giden yolun başlangıcında ve Ankara-Zonguldak kara yolu üzerinde yer alan baca kent merkezine de yaklaşık 4 km mesafede bulunmaktadır. Yakın çevresinde Asma Lavuarı, Üzülmez Tim Atölyesi, işçi yerleşkesi, Üzülmez TTK İşletmesi ve Zonguldak-Üzülmez demir yolu hattı gibi endüstri mirası değerleri vardır (Şekil 5.18). Ayrıca alanda kömür endüstrisine ait atıl durumda mekânlar da tespit edilmiştir (Şekil 5.19). Ancak bu yapılara ilişkin bilgilere ulaşılamamıştır. Baca kalıntısı, çevredeki atıl durumdaki endüstri mekânları ve bunların arasında kalan

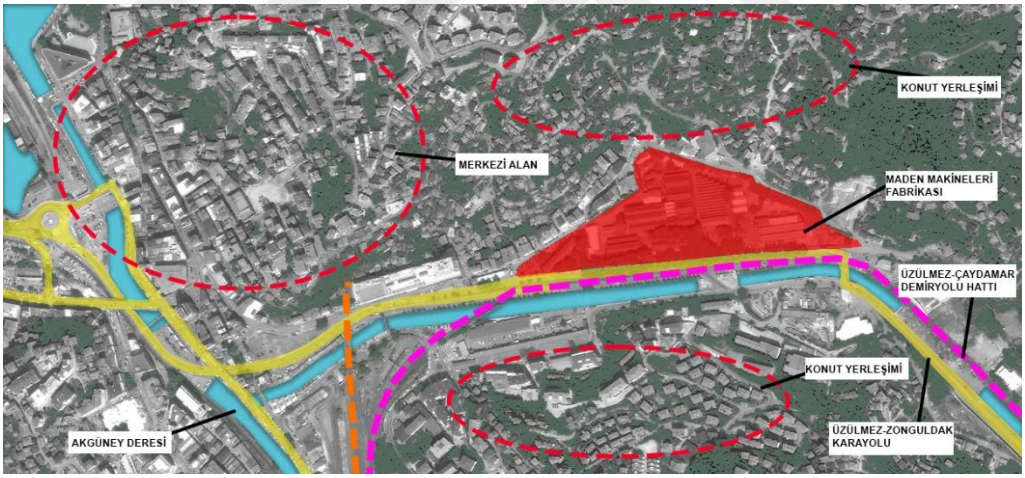
geniş açık alanlar kültürel peyzaj kapsamında yakında yer alan Üzülmez Kültür Vadisi Projesi'ne eklemlenebilecek potansiyeller barındırmaktadır.

Şekil 5.19. Kok fabrikası bacası (solda) ve yakın çevresindeki atıl binalar (2021).

•**Elektrik atölyesi binası:** Zonguldak il merkezi Bülent Ecevit Caddesi'nde bulunan yapı 1962 yılında inşa edilmiştir. Elektrik atölyesinin de içerisinde olduğu maden makineleri fabrikası kompleksi kömür üretiminde kullanılan bazı makine, teçhizat ve tesisleri üretme ve tamir etme amacıyla yapılmıştır. Merkez atölyeler olarak tanımlanan tesis kentteki kömür endüstrisinin gelişmesi ve sorunlarının çözümünde kilit role sahip olmuştur. Üretim faaliyetlerinin devam ettiği tesiste günümüzde elektrik atölyesi işlevsiz durumdadır. Özellikle son yıllarda çeşitli yöneticilerce merkez atölyeler tesisinin konumundan dolayı kentin gelişimini engellediği düşünülmüş, bu alanda kent hastanesi yapılması veya yol genişletme amacıyla elektrik atölyesinin yıkılması vb. düşünceler üretilmiştir. Kent hafızasını ve kimliğini önemsemeyerek endüstri mirası değerlerini yok edecek bu fikirlere karşı girişilen mücadele sonucunda mülkiyeti TTK'ye ait olan elektrik atölyesi binası ZOKEV'in başvurusu üzerine 2017 yılında Karabük Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından korunması gerekli taşınmaz kültür varlığı olarak tescillenerek koruma altına alınmıştır. Yapı ve alanın yıkılmasına karşı olan mücadelede özellikle ZOKEV'in ve TMMOB Maden Mühendisleri Odası Zonguldak Şubesinin aktif rol aldığı görülmektedir.

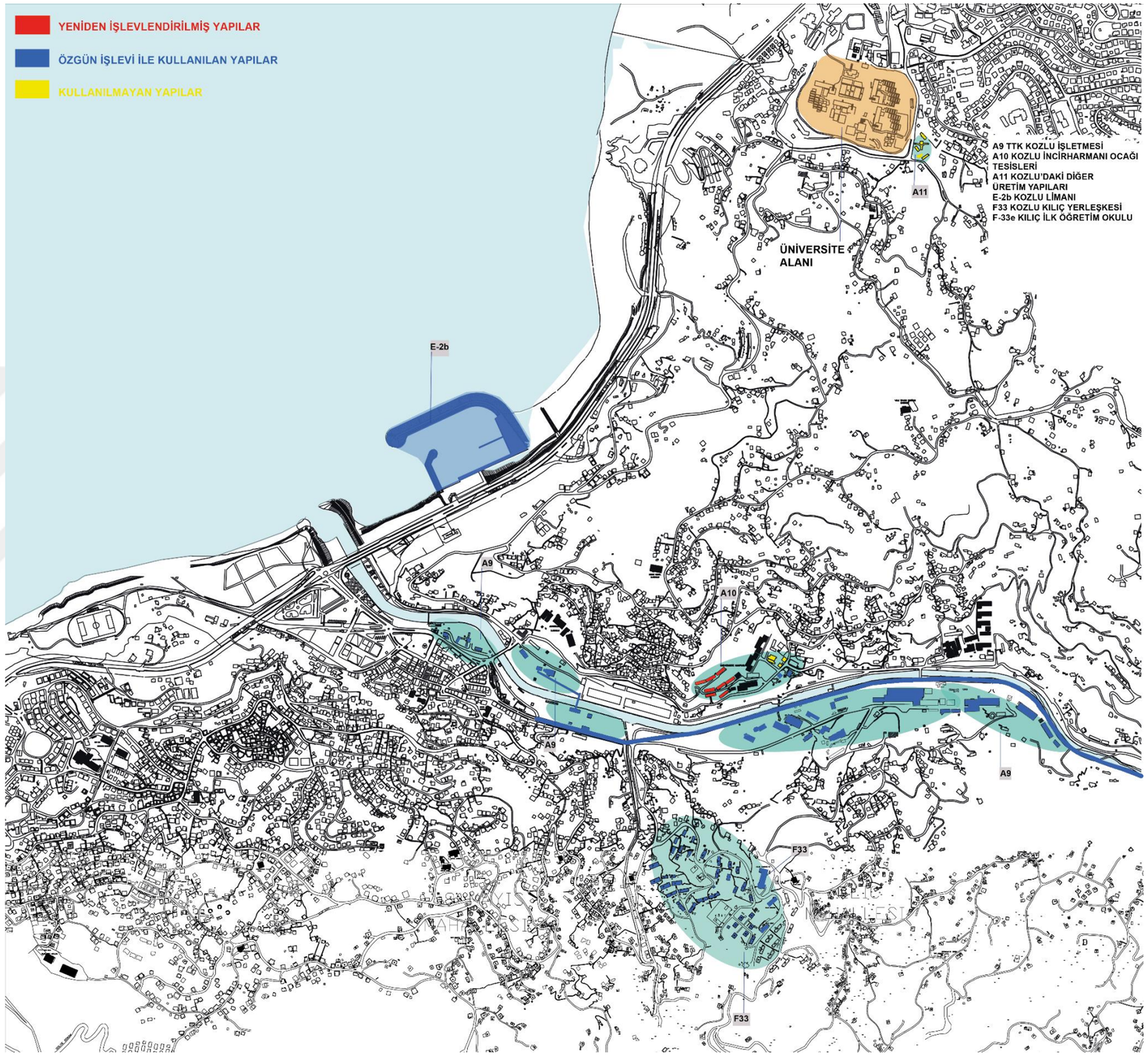
Yapı; havzada kömür endüstrinin gelişimine katkı sağlayarak yarattığı ekonomik faydanın yanında endüstri mirası kimliğinin oluşumunda önemli yere sahiptir. Üzülmez üretim bölgesi ve kent merkezini bağlayan kara yolu ana aksı ve Üzülmez-

Çaydamar-Zonguldak demir yolu hattının kenarında konumlanan yapı, kent merkezine yakın mesafededir (Şekil 5.20). Eski kullanımını büyük ölçüde yitirmiş demir yolu hattının tekrardan canlandırılması ile bu alanın diğer yerleşim yerleri, üretim alanları ve tarihi, kültürel, doğal değerlere erişilebilirliği artacaktır. Mimari biçimlenişi ve mekân kurgusuyla özgün bir niteliğe sahip olan elektrik atölyesi binasının taşıyıcı sistemi, betonarme tonoz örtü ve bu örtüyü taşıyan mantar kolonlardan oluşmaktadır. Dikdörtgen planlı yapıda giriş orta aksı iki kat yüksekliğinde olup, kenarlarında iki katlı hizmet mekânları bulunmaktadır (Şekil 5.21). Üretim teçhizatının korunmuş olduğu yapı günümüzde malzeme ve strüktür olarak iyi durumdadır. Burayla ilgili herhangi bir yeniden işlevlendirme düşüncesi yoktur. Döneminin teknolojisini ve üretimini yansıtan yapı sahip olduğu değerleri, merkezi konumu, kolay erişilebilirliği, özgün mimarisi gibi özellikleri bağlamında endüstri müzesi gibi işlevle yeniden değerlendirilerek kentte endüstri mirası turizminin gelişimini sağlayacak potansiyele sahiptir.



Şekil 5.20. Zonguldak Maden Makineleri Fabrikası ve yakın çevresi.

Şekil 5.21. Elektrik atölyesi binasının iç ve dış kısmından görünümler (2018).



Şekil 5.22. Zonguldak Kozlu'daki yeniden işlevlendirilmiş, kullanılmayan ve özgün işlevi ile kullanılan endüstri mirası yapılarının konumları.

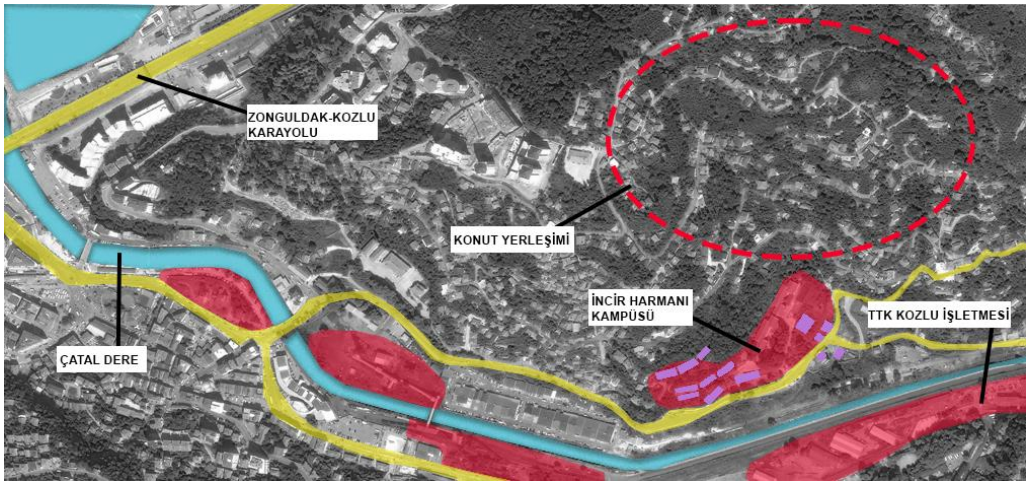
Kozlu ilçesindeki endüstri alanları kent merkezi içinde, Zonguldak-Ereğli şehirler arası kara yoluna, liman ve denize yakın mevkide konumlanmaktadır. Günümüzde kullanılmakta olan üretim tesisleri kent içinden geçen dere etrafında lineer şekilde yerleşmiştir. Tesislerin Çatalağzı üretim bölgesi ile demir yolu bağlantısı vardır. Ancak bu hattın kullanımı azalmış durumdadır. Tesislere yakın mesafedeki işçi yerleşkesi eski canlılığını kaybetmiştir. İşçi yurtları, yemekhane yapısı ve üretime ait hizmet mekânlarının olduğu İncirharmanı'ndaki bazı yapılar Üniversite tarafından yeniden işlevlendirilmiştir. Ancak hem kampüs alanı yakınında hem de kentin çeşitli noktalarında yıkılmış veya atıl durumda olan endüstri mirası değerleri mevcuttur. Kentte üretim kültürünü yansıtan mirasa ilişkin herhangi bir koruma anlayışı bulunmamaktadır. Kozlu'daki endüstri mirası değerleri Şekil 5.22'de işaretlenmiştir.

- **İncirharmanı Ocağı Tesisleri:** Zonguldak ili Kozlu ilçesi Taşbaca Mahallesi'nde yer alan tesis 1930-1940 yılları arasında yapılmıştır. Tesiste; vinç, kuyu, kompresör, pervane, idari bina, işçi yurtları ve yemekhane yapıları vardır (Çizelge 4.1). Buradaki bazı yapılar zamanla kullanım dışı kalarak atıl hâle gelmiş, bazılarının ise günümüzde işlevi devam etmektedir. Yapıların mülkiyeti TTK'ye ait olup kullanılmayan yapılardan işçi yurtları ve yemekhane binası Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi tarafından TTK'den kiralanarak Devlet Konservatuvar Bölümünün kullanımı için yeniden işlevlendirilmiştir. Tek katlı işçi yurtları bu bölümün derslik, atölye ve öğretim elemanı büroları olarak; tek katlı yemekhane binası ise yine özgün işlevinde kampüse hizmet edecek şekilde değerlendirilmiştir (Şekil 5.23). Binalar arasında kalan açık alanlarda sosyal birimler ve rekreasyon amaçlı kullanımlar oluşturulmuştur. Kampüs sınırları dışında bırakılmış idari bina ve ek hizmet binası günümüzde işlevsiz durumdadır (Şekil 5.24). Bu yapılar kullanılmamaya bağlı olarak bakımsız durumdadırlar. İç kısmındaki teçhizatı sökülmüş ve kabuğu büyük oranda korunmuş kompresör binası ise uzun yıllar atıl kaldıktan sonra 2020 yılında yıkılarak yerine özel okul inşa edilmiştir (Şekil 5.25). Çelik strüktürlü, geniş ve yüksek mekân hacmine sahip miras yapısının yeniden işlevlendirilerek kent yaşamına katılması gerekirken aksine yıkılarak yok edilmesi kabul edilemez bir yaklaşımdır. Alandaki yeni teknolojinin kullanıldığı fan ve aspiratör binaları Kozlu Taşkömürü İşletme Müessesesine hizmet etmektedir. Ancak bu yapıların çevreye yüksek sesten dolayı zarar verdikleri görülmektedir.

Şekil 5.23. Tesisteki yeniden işlevlendirilmiş yemekhane ve işçi yurdu yapıları (2015).

Şekil 5.24. Tesisteki atıl bina ve yanındaki kampüs alanı (2015).

Şekil 5.25. Tesisteki yıkılmış olan yapı (2015).



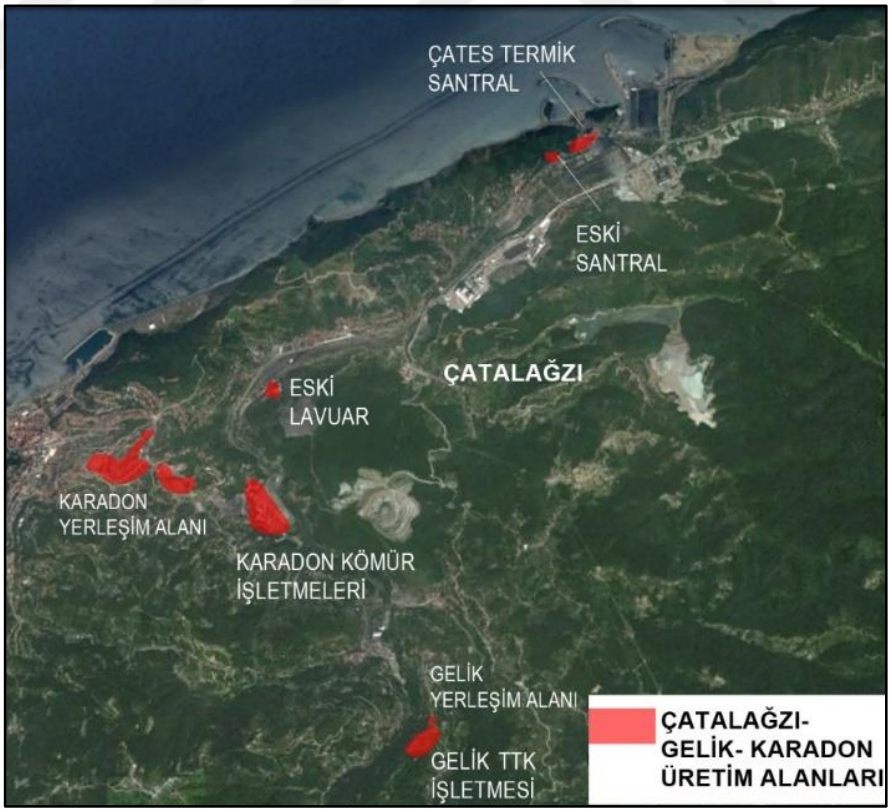
Şekil 5.26. Kozlu İncirharmanı Tesisleri ve yakın çevresi.

Tesisteki hiçbir yapı tescilli değildir. Acilen buradaki tüm yapılar tescillenerek koruma altına alınmalıdır. Üniversite tarafından bazı yapıların, özgünlüğü bozulmadan yeniden kullanıma açılmaları yaklaşımı olumludur. Ancak kentteki kömür endüstrisine hizmet etmiş, kentin ekonomik, sosyal ve kültürel gelişimine katkı sağlamış bu tesiste yapıların koruma altına alınmaması, atıl durumdakilerin tekrar kente kazandırılmasına yönelik hiçbir girişimde bulunulmaması ve bazılarının yıkılması bu mirasa yeterince önem verilmediğini göstermektedir. Bu noktada öncelikle TTK'nin endüstri mirası değerlerine sahip çıkması ve koruma bilincine erişmesi gerekmektedir. Atıl durumdaki yapılar; sahip oldukları mekânsal ve konumsal özellikleri sayesinde uygun işlevlerle buradaki kampüsün veya içinde bulunduğu konut dokusunun ve yakın mesafede olan kent merkezinin sosyal, kültürel vb. işlevli kamusal mekân ihtiyaçlarını karşılayabilecek potansiyele sahiptir (Şekil 5.26).

•**Kozlu'daki diğer üretim yapıları:** Kozlu ilçe merkezinde yer alan tesis; vinç, pervane, idare ve çeşitli üretim mekânlarından oluşmaktadır. Buradaki üretimin durdurulmasından sonra yapıların tümü atıl hâle gelmiştir (Şekil 5.27). 2021 yılında tesisteki tek katlı bir yapı özel sektöre kiralanmış ve tadilat yapılarak idari bina olarak kullanıma açılmıştır. Diğer tüm yapılar ise günümüzde metruk hâldedirler. Mülkiyeti TTK'ye ait olan tesis tescilli değildir ve burası ile ilgili öngörülen herhangi bir proje veya fikir yoktur. Buradaki tüm endüstri mirası değerlerinin öncelikle tescillenerek koruma altına alınmaları gerekmektedir. Kentin üretim

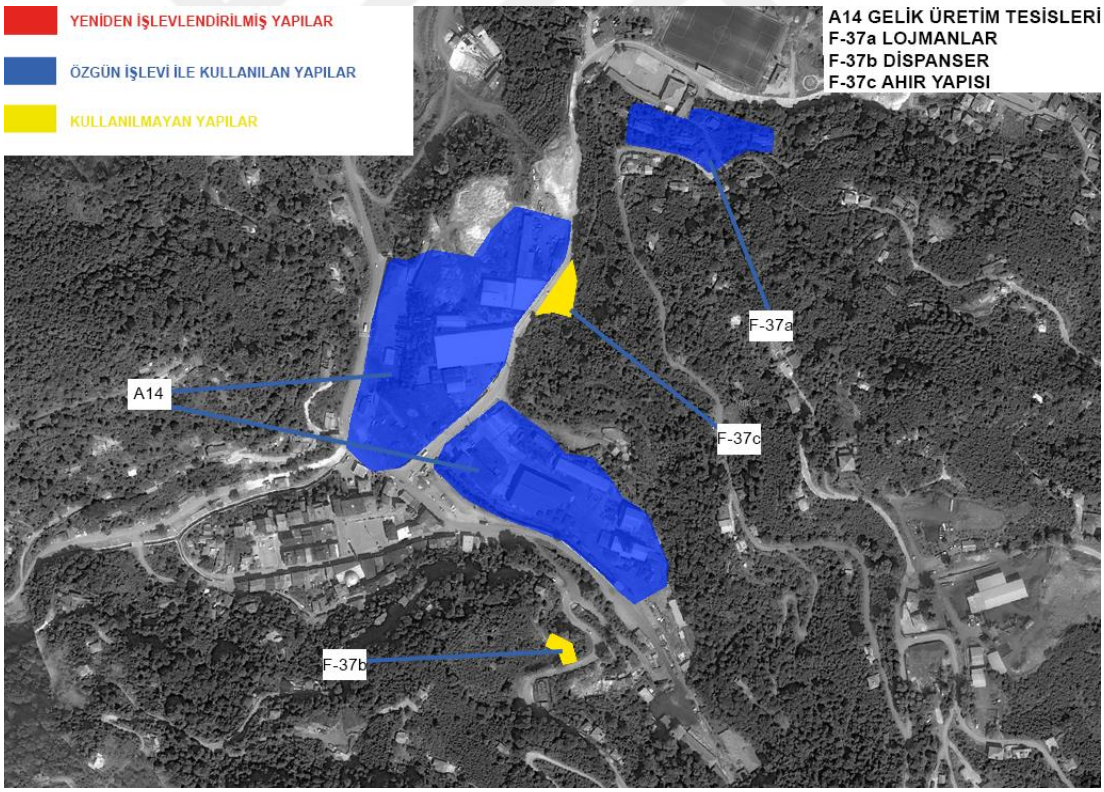
tarihini yansıtmasının yanında açık ve kapalı mekân potansiyellerine sahip tesis konum olarak Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesinin ana kampüs yerleşkesinin yanında ve sıkışık konut dokusu içinde yer almaktadır (Şekil 5.22). Bu özellikler, Üniversite veya yerleşim dokusunun mekânsal ihtiyaçlarının karşılanması bağlamında buraya ilişkin yeniden işlevlendirme düşünceleri için önemli referanslar vermektedir.

Şekil 5.27. Kozlu'da atıl durumdaki üretim alanı (2021).

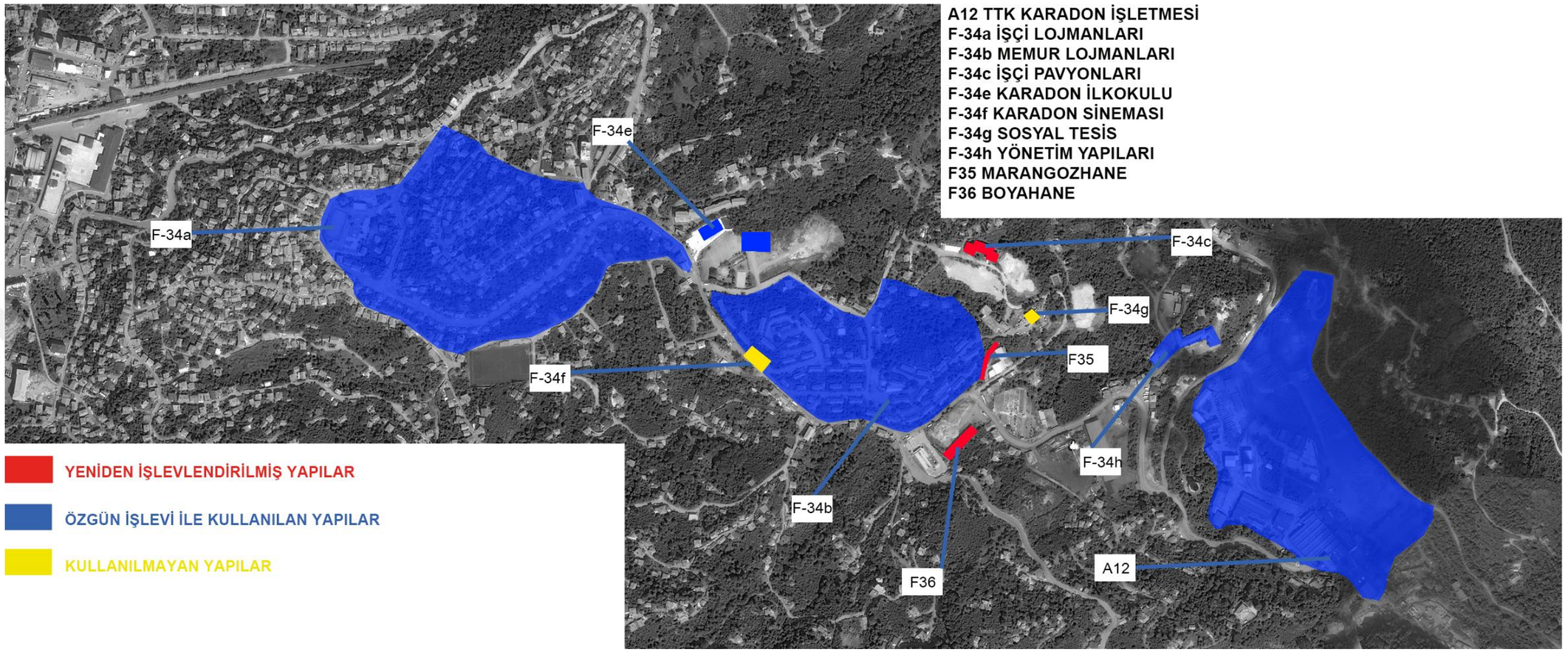


Şekil 5.28. Kilimli'deki (Çatalağzı, Gelik, Karadon) üretim alanları.

Kilimli ilçesindeki üretim alanları ise üç bölgeden oluşmaktadır. Karadon Kömür İşletmesi Kilimli ilçesinde; Gelik Kömür İşletmesi Gelik beldesinde; lavuar alanları, termik santral tesisleri ve liman yapıları ise Çatalağzı beldesinde yer almaktadır (Şekil 5.28). Yerleşim yerlerine yakın mesafede konumlanan bu endüstri alanları birbirleriyle işlevsel ilişkiye sahiptirler. Çatalağzı'ndaki üretim yapıları deniz, kara ve demir yolu gibi güçlü ulaşım bağlantıları üzerinde konumlanmaktadır. Üretimin büyük ölçüde devam ettiği üç bölgede yıkılmış ve atıl durumda olan birçok endüstri mirası değeri vardır. Az sayıdaki yeniden işlevlendirme uygulamalarında ise yapı kimliğine uymayan niteliksiz dönüşümler görülmektedir. Gelik, Karadon ve Çatalağzı'ndaki endüstri mirası değerlerinin kullanım durumları alan çalışması ile yerlerinde tespit edilmiş ve oluşturulan haritalar üzerinde gösterilmiştir (Şekil 5.29, 5.30, 5.31). Bu değerlere ilişkin yapılan detaylı mekânsal analizler ve öneriler alt metinlerde yer almaktadır.



Şekil 5.29. Gelik'teki özgün işlevi ile kullanılan, kullanılmayan ve yeniden işlevlendirilmiş endüstri mirası yapılarının konumları.

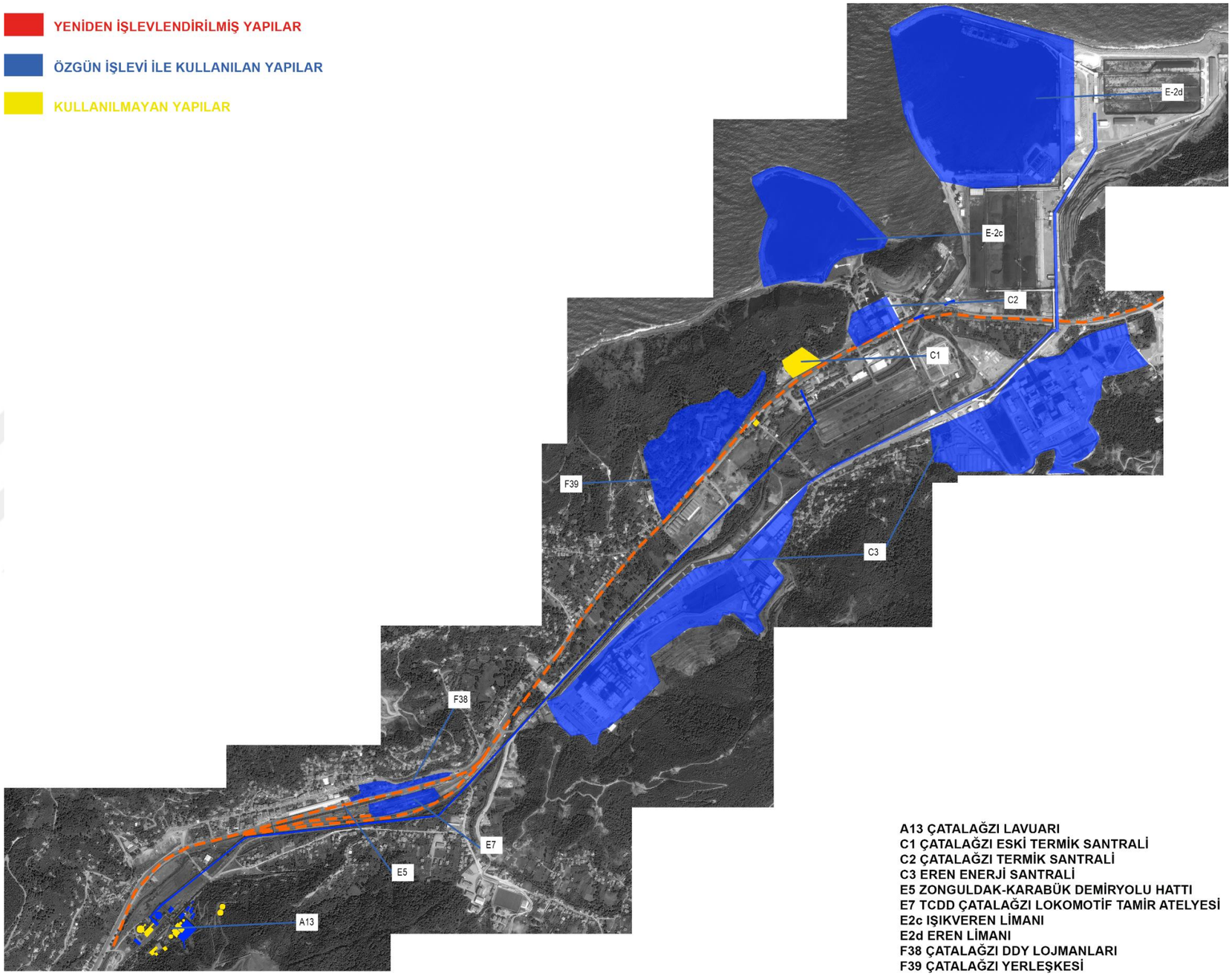


Şekil 5.30. Karadon'daki yeniden işlevlendirilmiş, kullanılmayan ve özgün işlevi ile kullanılan endüstri mirası yapılarının konumları.

YENİDEN İŞLEVLENDİRİLMİŞ YAPILAR

ÖZGÜN İŞLEVİ İLE KULLANILAN YAPILAR

KULLANILMAYAN YAPILAR



A13 ÇATALAĞZI LAVUARI
C1 ÇATALAĞZI ESKİ TERMİK SANTRALİ
C2 ÇATALAĞZI TERMİK SANTRALİ
C3 EREN ENERJİ SANTRALİ
E5 ZONGULDAK-KARABÜK DEMİRYOLU HATTI
E7 TCDD ÇATALAĞZI LOKOMOTİF TAMİR ATELYESİ
E2c IŞIKVEREN LİMANI
E2d EREN LİMANI
F38 ÇATALAĞZI DDY LOJMANLARI
F39 ÇATALAĞZI YERLEŞKESİ

Şekil 5.31. Zonguldak Çatalağzı'ndaki yeniden işlevlendirilmiş, kullanılmayan ve özgün işlevi ile kullanılan endüstri mirası yapılarının konumları.

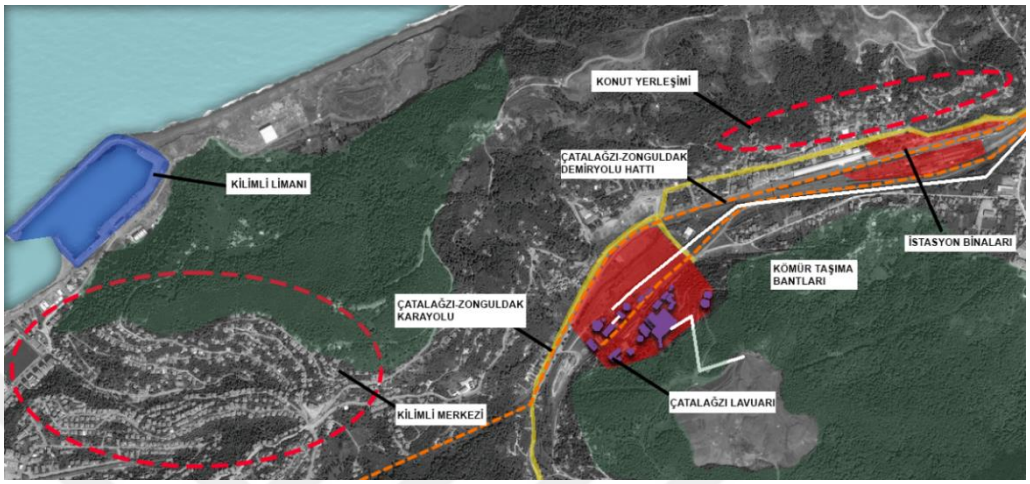
•**Çatalağzı Lavuarı:** Zonguldak ili Kilimli ilçesi Çatalağzı beldesinde bulunan lavuar tesisindeki ilk binalar 1955 yılında yapılmıştır. 1980'li yıllarda ise tesis alanının içinden geçen demir yolunun karşı tarafında ÇATES tarafından yeni filtrasyon yapıları inşa edilmiştir. Teknolojik olarak eskimesi sonucunda dört bölümden oluşan ana lavuar yapısının flotasyon kütlesi kullanım dışı kalmış ve buranın içindeki teçhizat sökülmüştür (Şekil 5.32). 2018 yılında ise yeni teknolojiye geçilmesi sonucunda kompresör binası (A ünitesi) ve tikiner havuzu işlevini yitirmiştir (Şekil 5.33). Tesiste, kömür yıkama kütlesinin önündeki iki silo yapısı ve ekonomik açıdan maliyetli olduğu düşünülen kuyu mekânı da atıl durumdadır. Günümüzde kömür yıkama ve zenginleştirme işlemleri atıl durumdaki flotasyon kütlesinin bitişiğindeki yapılarda devam etmektedir. Lavuar tesisinde malzeme ambarı, preshane, labaratuvar, depo vb. ek hizmet mekânları da bulunmaktadır. Alandaki kullanılan ve kullanılmayan yapıların mülkiyeti TTK'ye aittir. Tesis işlevsel olarak Karadon ve Gelik'teki kömür işletmeleri ile yakın ilişki içerisindedir. Bu işletmelerden çıkarılan kömürler önce bantlar ile Karadon'daki transfer istasyonuna aktarılmakta, sonrasında ise buradan bant sistemiyle Çatalağzı'ndaki lavuara getirilmektedir. Burada yıkama-zenginleştirme çalışmaları yapılarak kömür vagonlarla Kardemir Demir Çelik Fabrikası'na ve yakımlık olarak piyasaya gönderilmektedir. Piyasaya sunulmayan ticari değeri düşük yüksek küllü ara ürünler ise bantlarla ÇATES termik santralinde kullanılmak üzere stok sahasına aktarılmaktadır. Çelik ve betonarme malzemeli ana lavuar yapısı geniş ve yüksek mekân hacmine sahiptir. Kuyu ve kule yapıları ise yükseklik ve biçimleri sayesinde simgesel niteliktedirler. Ayrıca yapılar arasında geniş açık alanlar mevcuttur. Bu alanlarda endüstri teçhizatlarının korunmasız şekilde bırakıldığı görülmektedir (Çizelge 4.1). Tescilli olmayan tesis için yapıların korunması veya yeniden işlevlendirilmesine yönelik herhangi bir yaklaşım ve düşünce bulunmamaktadır. Atıl durumdaki yapıların malzeme ve konstrüksiyon olarak belli ölçüde korunmuş durumda oldukları gözlemlenmektedir. Ancak kullanılmama ve bakımsızlık nedeniyle bu değerlerde zamanla fiziki yıpranmalar söz konusudur. Zonguldak merkezdeki yıkılmış olan lavuar yapısıyla benzer tipolojiye sahip Çatalağzı Lavuarı'nın bütün olarak tescillenerek bir an önce koruma altına alınması gerekmektedir.

Şekil 5.32. Lavuarda kullanılmayan flotasyon (solda) ve kule yapıları (2019).

Şekil 5.33. Lavuarda kullanılmayan kompresör binası (A yapısı) ve tikiner tankı (2019).

Lavuar tesisi erişilebilirlik açısından güçlü ulaşım bağlantılarına sahiptir. Alanın yakınında, kömürün taşınmasında kullanılan Ankara-Çatalağzı-Zonguldak demir yolu hattı, liman, kara yolu gibi farklı ulaşım potansiyelleri bulunmaktadır (Şekil 5.34). Yine yakın çevrede, lavuarın varlığı ile kurulmuş eski ve yeni termik santraller, ÇATES çalışanları için yapılmış yerleşke, gar binası, TCDD'ye ait atölye ve barınma birimleri gibi endüstri mirası değerleri vardır (Şekil 5.34). Lavuarın arka tarafında ise ormanlık alan mevcuttur. Kentin önemli kimlik değerlerinden olan bu lavuar, üretim ilişkisi açısından Çatalağzı, Karadon ve Gelik'teki üretimlerle etkileşim içerisindedir ve Çatalağzı kentinin sosyoekonomik gelişimine katkı sağlamıştır/sağlamaktadır. Bu bağlamlar ve atıl durumdaki miras mekânlarının mimari potansiyelleri, koruma/yeniden işlevlendirme çalışmaları için Çatalağzı'nın kentsel mekân ihtiyaçlarının karşılanması ve kentteki endüstri mirası değerlerinin bütüncül bir yaklaşım doğrultusunda birbirleriyle ilişkilendirilebilmeleri açısından

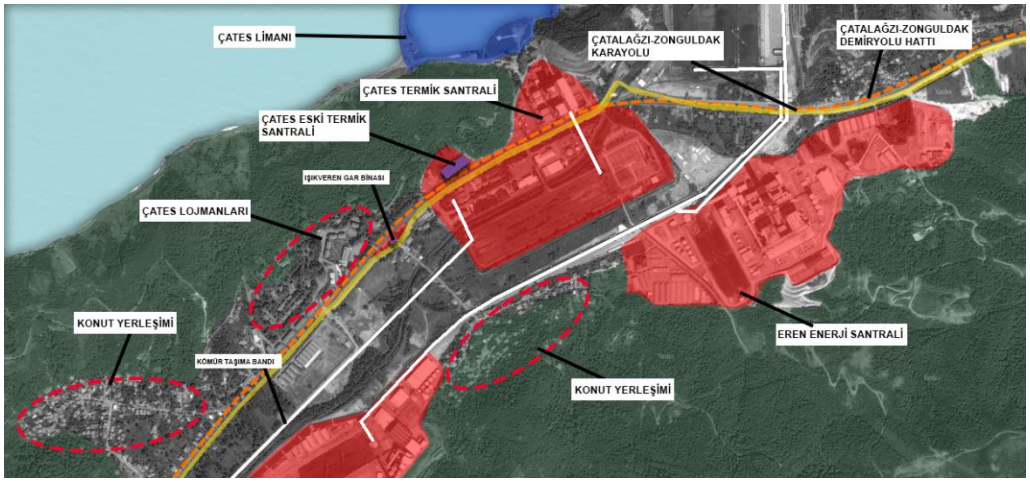
önemli verilerdir. Tesiste üretimin bir yandan devam ediyor olması buradaki üretime ilişkin süreçlerin yerinde gözlemlenebilmesi ve sergilenebilmesi açısından da avantaj sağlayacaktır.



Şekil 5.34. Zonguldak Çatalağzı'ndaki endüstri mirası yapıları ve yakın çevresi.

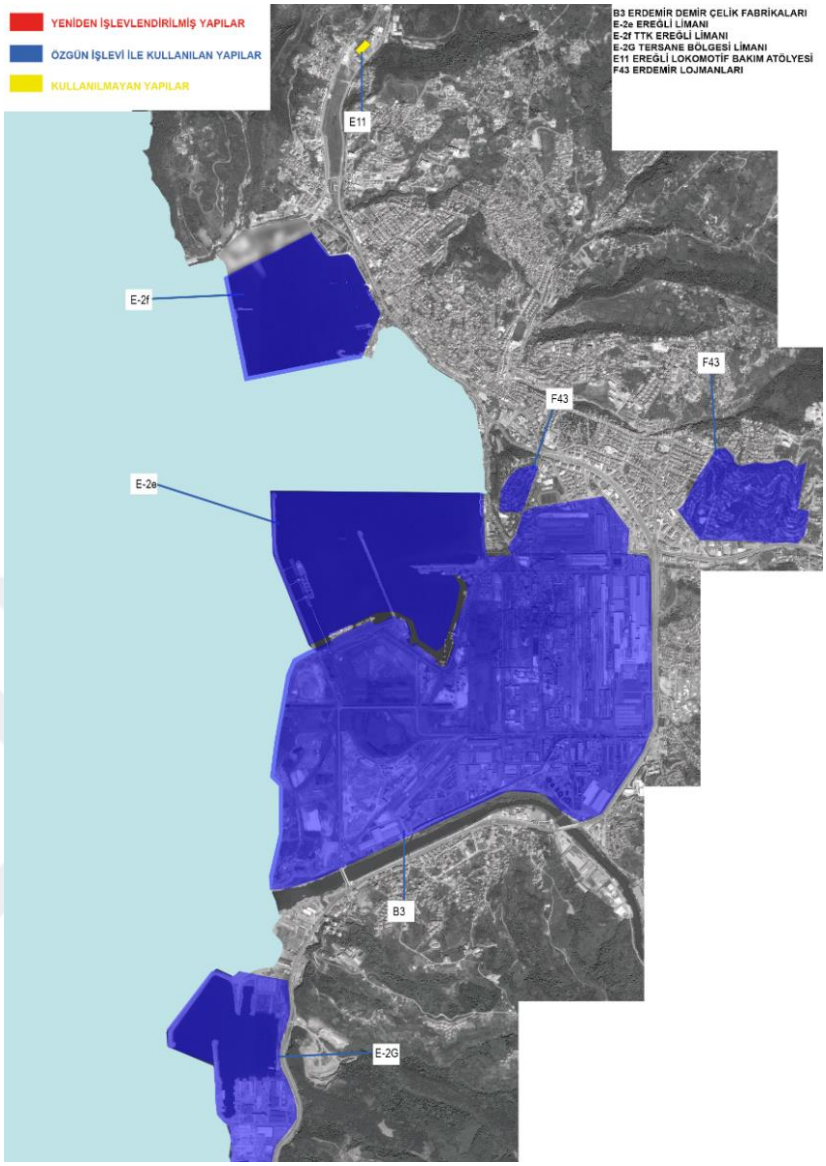
•**Çatalağzı (Işıkveren) Termik Santrali:** Zonguldak ili Kilimli ilçesi Çatalağzı beldesinde bulunan santral 1948 yılında yapılmıştır. Mülkiyeti ÇATES'e ait olan yapı, yakınında yeni termik santralin açılmasıyla birlikte kullanım dışı kalmış ve atıl hâle gelmiştir (Şekil 5.35). Santral binasının içindeki üretim teçhizatı tamamen sökülmüştür. Kuzey cephesindeki dış duvarı zarar görmüş, diğer cephe duvarları ve çatısı ise iyi durumdadır. Yapı; yüksek ve geniş hacmi, ritmik düzende giden çok sayıdaki pencere açıklıkları sayesinde ferah bir mekân algısına sahiptir. Tescilli olmayan bu santral ile ilgili herhangi bir koruma ve yeniden işlevlendirme fikri bulunmamaktadır. Aksine yapının yıkılması gerektiği konusundaki spekülasyonların her geçen gün arttığı görülmektedir.

Şekil 5.35. Kullanılmayan santral binasının görünümü (2015).

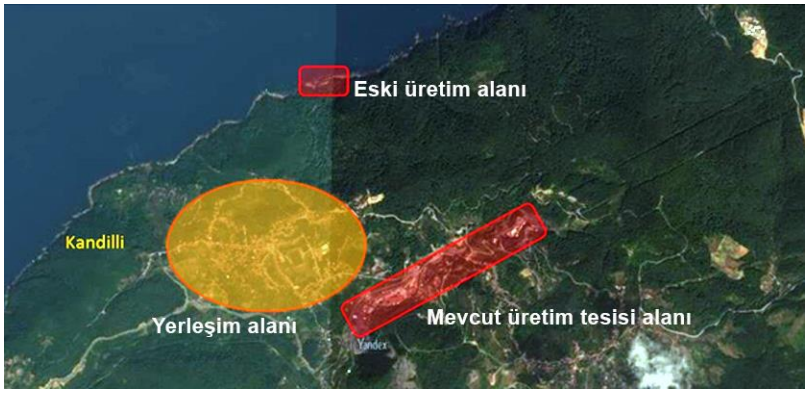


Şekil 5.36. Çatalağzı Termik Santrali (Eski bina) ve yakın çevresi.

Eski termik santral konum olarak; Çatalağzı'ndaki konut yerleşimlerine, bazı binaları kullanılmayan lavuar tesisine, atıl durumdaki gar binasına, santral çalışanları için kurulmuş lojman yerleşkesine ve TCDD'ye ait mekânlara yakın mesafededir (Şekil 5.36). Erişilebilirlik açısından da önemli avantajlara sahip eski santral binasının önünden Çatalağzı-Zonguldak ana kara yolu ve demir yolu hattı geçmekte, yakınında ise liman bulunmaktadır. Merkezi konumu, kolay erişilebilirliği, üretim kimliği, mekânsal potansiyeli, çevredeki diğer endüstri mirası değerleriyle işlevsel ilişki izlerine sahip olması yapının yeniden değerlendirilmesi çalışmaları için bağlamsal olarak önemli verilerdir. Bu değerin bir an önce tescillenmesi ve kentteki kültürel, sosyal donatı eksikliği probleminin çözümüne yönelik yeniden işlevlendirilerek yaşayan mias olarak kent hayatına katılmasının sağlanması gerekmektedir.

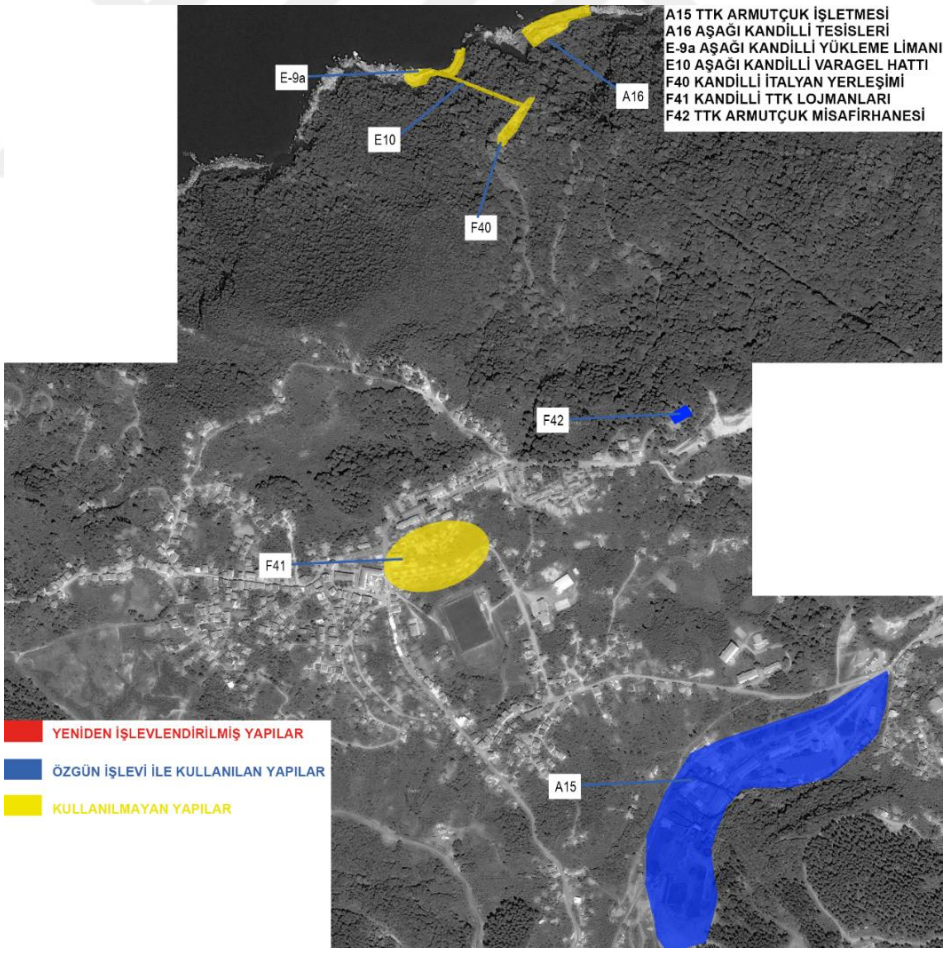


Şekil 5.37. Ereğli'deki yeniden işlevlendirilmiş, kullanılmayan ve özgün işlevi ile kullanılan endüstri mirası yapılarının konumları.



Şekil 5.38. Kandilli üretim bölgesi.

Ereğli kent merkezindeki endüstri mirası değerlerinin konum ve kullanım durumları Şekil 5.37'de gösterilmiştir. Deniz kıyısı veya yakınında konumlanan bu değerlerin korunmasına yönelik uygulamalar yeterli değildir. Armutçuk-Ereğli demir yolu hattının sökülerek yok edilmesi, lokomotoif bakım ve onarım işliği binası için yıkım kararının alınmış olması bunun somut örnekleridir. Kentin üretim kültürünün belgesi olan ve birbirleriyle işlevsel ilişkiye sahip bu değerlerin bir an önce bütüncül olarak tescillenerek koruma altına alınmaları gerekmektedir. Ereğli'deki bir diğer üretim bölgesi ise Kandilli'dedir. Kandilli beldesindeki endüstri alanları iki kısımda yer almaktadır (Şekil 5.38). Bu iki alanın arasındaki mesafe yaklaşık 1,5 km'dir. Kandilli kent merkezinde yer alan TTK Armutçuk Taşkömürü İşletmesinde üretim faaliyetleri günümüzde devam etmektedir. Eski üretim alanında (Aşağı Kandilli) ise yapıların tamamı atıl durumdadır (Şekil 5.39). Kandilli'deki endüstri mirası değerlerinin büyük çoğunluğuna ilişkin herhangi bir koruma kararı bulunmamaktadır.



Şekil 5.39. Zonguldak Kandilli'deki yeniden işlevlendirilmiş, kullanılmayan ve özgün işlevi ile kullanılan endüstri mirası yapılarının konumları.

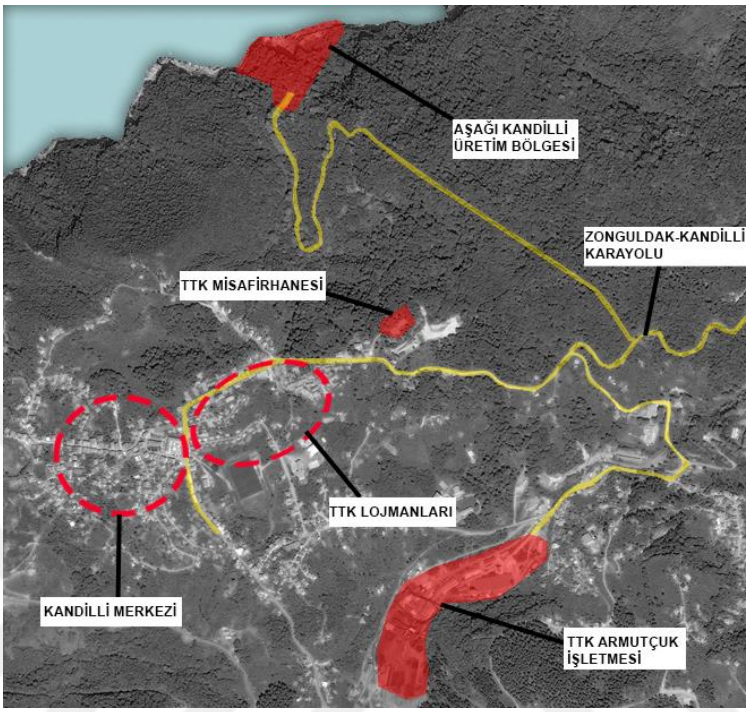
•**Kandilli'deki eski üretim tesisleri:** Tesis, Zonguldak ili Ereğli ilçesi Kandilli beldesinde bulunmaktadır. Havzada kömür ilk kez Kandilli'de bulunmuş ve kömür çıkarılması için ilk ocaklar (Çamlı ve Kandilli ocakları) burada açılmıştır. Alandaki ocağın kapatılması sonucu tesisteki yapılar kullanım dışı kalmış ve atıl hâle gelmiştir. Tesisteki yapıların deniz kotundan başlayarak üst kotlara kadar eğimli arazide kademelenerek konumlandığı görülmektedir. Üretimin ilk başladığı yıllarda demir yolu ağı olmadığı için kömür taşımacılığında deniz yolu ulaşımı kullanılmıştır. Yine alt kotlarda aspiratör ve gümrük binaları yapılmıştır. Kömür ocaklarının enerji ihtiyacının karşılanması amacıyla ülkenin ilk termik santrali bu alanda kurulmuş, elektrik şebekesinin gelişmesiyle 1972 yılında yapı işlevini kaybetmiş ve 1976 yılından sonra aspiratör binası olarak değerlendirilmiştir. Üst kotta ise varagel vinci, lambahane, yazıhane, sinema, kilise, konut vb. yapılar bulunmaktadır. Ayrıca ocaklardan çıkarılan kömürün ve malzemelerin eğimli arazi yapısından dolayı alt kottaki mavnalara ve silolara aktarılabilmesi, çalışan işçilerin ocak girişine ve üst kottaki birimlere taşınabilmesi amacıyla İtalyan mühendisler tarafından varagel sistemi kurulmuştur (Şekil 5.40). Günümüzde kullanılmayan bu tesisteki yapıların bakımsızlık ve yağmalamadan dolayı fiziksel olarak büyük ölçüde zarar gördüğü gözlemlenmektedir. Üst kotta yer alan tek katlı sinema, ibadethane ve konut birimleri günümüzde harabe durumundadır ve bunların sadece yan duvarları ayakta kalabilmiştir. Bu yapıların mekânsal izleri okunabilmektedir. Mülkiyeti TTK'ye ait olan tesisteki endüstri mirası değerlerinin tescilli olmalarına rağmen korunamadıkları görülmektedir. Ayrıca Kandilli beldesinin merkezinde işletme çalışanlarının barınmasına yönelik kurulmuş olan TTK lojmanlarının bakımsızlık nedeniyle yapısal bozulmalara uğradıkları tespit edilmiştir. Günümüzde bu yapıların bir kısmı kullanılırken bazıları ise boş durumdadır. 2017 yılında TTK tarafından bazı lojman binaları ve bunlara ait arsalar ihale ile halka satılmıştır. Kandilli üretim bölgesindeki endüstri mirasının geleceğe aktarılabilmesi için öncelikle bu değerler bir bütün olarak tescillenmeli ve bakımları düzenli olarak yapılmalıdır. Valilik tarafından Zonguldak'ta doğa ve kültür turizminin geliştirilmesi kapsamında hazırlanan 15 projenin bir kısmı kentteki endüstri mirasının korunması ve yeniden değerlendirilmesine yöneliktir. Bunlar arasında yer alan Kandilli Köy Pazarı, Ziyaretçi Merkezi ve Aşağı Kandilli Mimari Konsept Projesi ile beldedeki doğal ve kültürel değerlerin tanıtımının yapılması, atıl

durumdaki endüstri mirası değerlerinin yeniden işlevlendirilmesi ve alternatif turizmin geliştirilmesi hedeflenmiştir. Kandilli Belediyesinin de desteklediği projede tesisin alt kotunda tekne çekme yerlerinin ve teraslamaların yapılması, ulaşımın ve kullanımların sağlanması gibi kıyı düzenlemeleri; alanda atıl durumdaki yapıların yeni eklemelerle işlevlendirilerek konaklama, müze, su sporları merkezi vb. birimlerin oluşturulması öngörülmüştür. Ancak bu projenin uygulanmasına yıllardır başlanmamıştır.

Şekil 5.40. Kandilli'de atıl durumdaki varagel sistemi (solda) ve maden girişi (2015).

Kandilli'de kömür endüstrisinin yarattığı iş gücü ve üretime bağlı ortaya çıkan mekânlar sayesinde kent ekonomik, sosyal, kültürel ve fiziksel anlamda gelişmiştir. Üretimdeki gerileme ve işçi sayısının azalması neticesinde üretimle gelişmiş mekânlar kullanım dışı kalmaya başlamış, eski canlılığını kaybeden kent çöküntü bölgesine dönüşmüştür. Yaşanan bu problemlerin çözülmesinde endüstri mirası değerleri önemli potansiyeller barındırmaktadır. Atıl durumdaki üretim tesisi Kandilli beldesi yerleşim alanına yakın mesafede, deniz kıyısı ve orman alanı içerisinde yer almaktadır (Şekil 5.41). Üretimin aktif olduğu dönemde nakliye amacıyla kullanılmış olan deniz kenarındaki yükleme tesislerinin ve varagel hattının tekrardan kullanılır hâle getirilmesi alana deniz ulaşımının kurulabilmesini sağlayacaktır. Bu sayede, oluşturulacak rotalar ile havzada deniz kenarındaki kullanılan ve kullanılmayan diğer endüstri mirası değerlerine de güçlü bir erişim imkânı ortaya çıkacak ve üretim kültürünün bütüncül okuması gerçekleşebilecektir.

Alandaki açık-kapalı-yarı açık mekân potansiyelleri günümüzde kentin özellikle sosyal donatı eksikliğinin giderilmesi ve kent hafızasının tekrardan canlandırılabilmesi açısından değerlendirilmesi gereken unsurlardır.



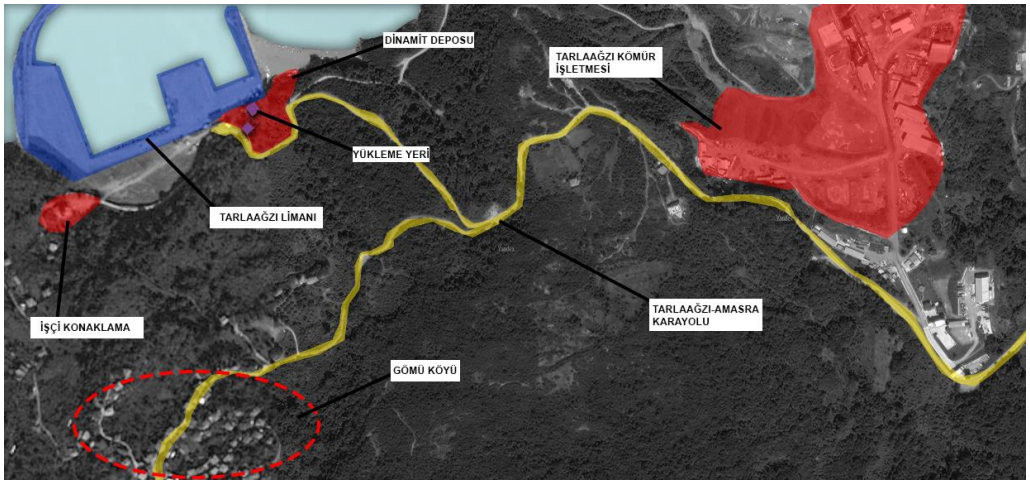
Şekil 5.41. Kandilli'deki üretim tesisleri ve yakın çevresi.

•**Tarlaağzı'ndaki üretim mekânları:** Bartın ili Amasra ilçesi Tarlaağzı köyünde yer alan ocaklardan çıkarılan şiferton, uzun yıllar boyunca deniz yolu ve kara yolu ile kullanılmak üzere Filyos Ateş Tuğlası Fabrikası'na gönderilmiştir. 1990'lı yıllarda üretimin durdurulması üzerine ocak, dinamit ambarı, yükleme tesisi, depo vb. mekânlar işlevsiz kalmıştır (Şekil 5.42). Günümüzde harabe durumunda olan bu değerlere ilişkin herhangi bir koruma kararı yoktur. Amasra kent merkezine yaklaşık 5 km mesafede olan alan liman kıyısında konumlanmaktadır. Ayrıca yakın çevrede mülkiyeti TTK'ye ait olan ancak 2005 yılında özel işletmeye rödovans karşılığında kiralanmış kömür üretimi sahası bulunmaktadır (Şekil 5.43). Ancak uzun yıllardır bu tesiste etkin şekilde üretim yapılmamaktadır. Tesise ait açık alanda korunmasız ve atıl durumda bırakılmış üretim teçhizatları vardır (Şekil 5.43). Yine liman kenarında, özel işletmeye devredilmiş ve işlevsiz durumda olan iki tane endüstri mirası yapısı mevcuttur. Bu yapılardan biri işletme çalışanlarının barınması amacıyla da kullanılmıştır. Alandaki endüstri mirası değerlerinin

konumları ve ulaşım, doğal çevre, yerleşim yerine yakınlık gibi bağlamsal özellikler Şekil 5.44'te gösterilmiştir. Tarlaağzı'nda üretim tarihinin belgesi konumundaki değerlerin bir bütün olarak tescillenerek koruma altına alınmaları ve yaşayan mirasa dönüştürülerek kent yaşamına entegre edilmeleri gerekmektedir. Çalışır olduğu dönemde alanın başka üretim bölgeleri ile kurduğu işlevsel ilişki ve çevre bağlamları burayla ilgili geliştirilecek öneriler için referans olabilir niteliktedir. Liman bağlantısı sayesinde burası, üretim kültürünün bütüncül olarak sergilenmesine yönelik bölge ve kent ölçeğinde endüstri mirası değerleri arasında oluşturulabilecek rotalara eklemlenebilir özelliğe sahiptir.

Şekil 5.42. Tarlaağzı'ndaki kullanılmayan miras yapıları (2022).

Şekil 5.43. Tarlaağzı'ndaki üretim tesisi ve atıl durumdaki teçhizat (2022).



Şekil 5.44. Tarlaağzı'ndaki üretim alanı ve yakın çevresi.

•**Zonguldak kent merkezindeki yerleşke (Fener Mahallesi):** Zonguldak il merkezinde yer alan Fener Mahallesi'ndeki ilk yapılaşma, 1890'lı yıllarda kente limanı yapmak için gelen Fransız şirketi tarafından, inşaat alanına yakın olmasından dolayı çalışanlarının konaklaması amacıyla kurulmuştur. Bu nedenle ilk başlarda buraya Fransız Mahallesi denilmiştir. 1908 yılında mahallede deniz feneri yapılmış ve ilerleyen zamanda bu yerleşim yerinin ismi "Fener" olarak anılmaya başlanmıştır. 1940 yılında havza yönetiminin EKİ'ye geçmesiyle birlikte Fener Mahallesi'nde 1940'lı ve 1950'li yıllarda tenis kortları, deniz kulübü, ilkokul, sinema, maden mektebi vb. sosyal donatı mekânları ve lojman yapıları inşa edilmiştir (Çizelge 4.6). Burası Fransız ve EKİ dönemlerinde yönetim merkezi konumunda olmuştur. Deniz kenarında ve yeşil doku içerisinde yer alan mahalle, 1996 yılında kentsel sit ve 3. derece doğal sit alanı ilan edilerek koruma altına alınmış; buradaki 329 ağaç tescillenmiştir. Günümüzde mahalledeki yapıların bir kısmı TTK lojmanı olarak kullanılmakla birlikte, zamanla bazı yapılar özel sektöre kiralanmıştır. Bunlardan deniz feneri yapısı, 2012 yılında özel işletme tarafından restorana dönüştürülerek turizme açılmıştır. Yine aynı yöntemle B tipi konutlar ve Hollandalı çalışanların kilise amaçlı kullanmış olduğu yapı restoran olarak yeniden işlevlendirilmiştir (Şekil 5.45). Üst düzey konuklar için misafirhane işleviyle değerlendirilmiş A tipi konut yapısı ise günümüzde kullanılmamaktadır. Tescillenmiş olan yapının korunması ve turizme kazandırılması amacıyla Valiliğin burayı sanat merkezine dönüştürme düşüncesi vardır. Alanda ikiz ev tipolojisindeki bazı konutlarda kullanıcılar tarafından aslına uygun olarak yenileme ve

değişikliklerin yapıldığı görülmektedir. Fener Mahallesi'nde liman arkası olarak adlandırılan bölgede Fransızlar ve EKİ döneminde, lavuar atığı olan şistlerin denize dökülmesi amacıyla yapılan tüneller bulunmaktadır. Alandaki tüneller, bu işleve hizmet etmiş ve 1960'lı yıllara kadar çalışmış olan vinç kulesi zamanla kullanım dışı kalmıştır. Zonguldak Belediyesi tarafından bu mekânlarla ilgili peyzaj projeleri hazırlanmıştır. İlk aşamada vinç kulesi restore edilmiş ve tünellerde zemin, aydınlatma vb. çalışmaları yapılarak buralar turizme kazandırılmıştır (Çizelge 4.5). Sonraki etaplarda ise diğer tünel bağlantılarının da kullanıma açılması hedeflenmektedir.

Sahip olduğu nitelikli mekânları ve yeşil odaklı tasarımı ile örnek bir yerleşim alanı olan mahalle, kentte özellikle sosyal hayatın şekillenmesinde ve gelişmesinde önemli rol oynamıştır. Günümüzde de, sıkışık yapılaşmaya sahip kent merkezi için nefes alma noktası konumundaki alanın bu misyonu devam etmektedir. Kentteki diğer işçi yerleşkelerine oranla daha iyi korunmuş olan mahallede, mekânların büyük oranda kullanıldığı ve yaşam canlılığının devam ettiği görülmektedir. Bu durum kent belleğinin ve kimliğinin sürdürülebilmesi açısında da önemli katkılar sağlamaktadır. Ancak alanın konumsal ve mekânsal özellikleri çeşitli çıkar çevrelerine cazip gelmekte ve burayla ilgili rant odaklı talepler artmaktadır. Bu yaklaşımlar mahallenin kimliğine ve dokusuna zarar verecek riskler taşımaktadır. Alandaki tek katlı lojman yapılarının bir kısmı ise bakımsız hâldedir. Bu yapıların tadilatlarının yapılarak korunması gerekmektedir.

Şekil 5.45. Yeniden işlevlendirilmiş B tipi konut (solda) ve kilise yapısı (2019).

•**Üzülmez bölgesindeki yerleşke:** 1934-1936 yılları arasında Mimar Seyfi Arkan'ın tasarladığı TÜRKİŞ Projesi Üzülmez Mahallesi'nde yer almaktadır. Projede; 30 mühendis evi, 60 işçi evi, 65 memur evi, bekâr ve dönemlik işçiler için 7 işçi bloğu, işçilere ait bir servis yapısı, bir ilkokul ve bir sinema bulunmaktadır. Tasarımda, köylü kökenli işçilerin toprakla bağlantılarının kesilmemesi, yeşil alan, açık alan ve bahçeli konutların oluşturulması önemli girdiler olmuştur. Bu bağlamda alandaki korunun etrafında konumlanan yerleşkede merkezden çıkan ve radyal şekilde üst kotlara uzanan yeşil doku yapılar arasına dağıtılmıştır (Çizelge 4.6). Beş yılda inşaatının bitmesi hedeflenen proje; kömür havzasında yapılan millileştirme çalışmaları kapsamında 1940 yılında TÜRKİŞ'in yer altı ve yer üstü tesislerini EKİTAŞ'a devretmesi nedeniyle tamamlanamamıştır. 1937 yılına ait fotoğraflara bakıldığında yerleşkede 11 memur ve mühendis evinin, 4 işçi yatakhanesinin, sinema ve ilkokul yapılarının inşa edilebildiği görülmektedir. EKİ döneminde de alana farklı yapılar eklenmiştir. TÜRKİŞ Projesi'nin vaziyet planı ile alandaki yapıların yıkılmadan önceki yerleri çakıştırıldığında A ve B tipi konutların projeden bağımsız konumlandığı tespit edilmiştir. Verilerin yetersizliği nedeniyle bu konutların Seyfi Arkan tasarımı olup olmadığı konusunda belirsizlik yaşanmıştır. Ancak daire pencere kullanımı ve ilkokuldaki mimari özelliklerin bu yapılarda da görülmesi tasarımlarının Seyfi Arkan'a ait olduğunu işaret etmektedir. Bulundukları arazi Hazinenin olan yapılardan, konutlar TTK, ilkokul ise Milli Eğitim Bakanlığı mülkiyetindedir. Yerleşkedeki yapıların mevcut durumu analiz edildiğinde çoğu konut yapısının TTK ve TOKİ iş birliği ile gerçekleştirilen "Üzülmez TTK Lojmanları Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi" kapsamında yıkıldığı görülmektedir (Şekil 5.46). Yerleşkedeki B tipi konutlar tescillenerek koruma altın alınmış ve proje dışında bırakılmıştır (Şekil 5.47). 2022 yılına kadar eğitim işlevi devam etmiş okul yapısında zamanla öğrenci sayısının artması ve ek mekânların oluşturulması neticesinde plan ve cephe düzeni değişikliğe uğramıştır (Şekil 5.48). Bu okulun yakınında spor aktiviteleri için kullanılmış olan yapı ise işlevsiz kaldıktan sonra yerleşkede inşaat faaliyetlerini sürdüren TOKİ'ye depo olarak kullanılmak üzere kiralanmıştır (Şekil 5.48). Bu spor yapısı 2020 yılında, Üzülmez İlkokulu ise 2022 yılında yıkılmıştır. Mahalledeki lokal binası ve önündeki spor sahası zamanla atıl hâle gelmiştir. Uzun yıllar kullanılmayan ve bakımsız durumda kalan bu mekânlar Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü tarafından

2021 yılında yeniden işlevlendirilerek bireysel antrenman salonuna dönüştürülmüştür (Çizelge 4.6). Bu yapının üst tarafında konumlanan müdür evi de restore edilip müze olarak kullanıma açılmıştır (Şekil 5.47). Yerleşkede 1912 yılında yapılmış ve günümüzde misafirhane amaçlı kullanılan Rombaki Konağı tescillenerek koruma altına alınmıştır. Mülkiyeti TTK'ye ait olan bu yapı ile ilgili 2018 yılında Valilik tarafından Rombaki Konağı Çocuk Bilim Merkezi Projesi hazırlanmıştır. Ancak bu proje uygulamaya geçmemiştir. Tarihi süreçte yerleşkenin sosyal ve kültürel yapısının gelişmesinde önemli rol oynamış Üzülmez Sineması ise uzun yıllar atıl kaldıktan sonra yıkılmıştır.

Yerleşke günümüzde eski canlılığını yitirmiş hâldedir. Burada tekil ölçekte koruma ve yeniden işlevlendirme çalışmaları olsa da birçok yapı yıkılmıştır. Alanın kentsel sit olarak tescillenmemesi ve bütüncül şekilde koruma altına alınmaması bu durumun oluşmasında etkendir. Kimlik öğesi olan lojmanların yıkılarak yerlerine tek tip TOKİ konutlarının inşa edilmesi buradaki kimliğin yok olmasına neden olmuştur. Bu projenin bir tarafında TTK'nin olması düşündürücüdür. Yerleşke, Üzülmez-Zonguldak demir yolu hattı ve ana kara yolu aksına yakın mesafede konumlanmaktadır (Şekil 5.18). Üretim endüstrisinde çalışanların barınma ve sosyal ihtiyaçlarının karşılanmış olduğu bu yerleşkenin üretim ile kurduğu işlevsel ve mekânsal etkileşim izleri, gelecekte burayla ilgili geliştirilecek fikirler için önemli verilerdir. Yine bütüncül yaklaşım bağlamında burası, Üzülmez Kültür Vadisi Projesi'nin bir parçası olabilecek potansiyellere sahiptir.

Şekil 5.46. Üzülmez Yerleşkesi'nde oluşturulan TOKİ konutları (2019).

Şekil 5.47. Restore edilen müdür evi (solda) ve tescilli B tipi konut (2019).

Şekil 5.48. Yerleşkede yıkılmış olan okul ve spor binası (2019).

•**Karadon bölgesindeki yerleşke:** Zonguldak ili Kilimli ilçesi Karadon Mahallesi'nde Fransızlar ve EKİ dönemlerinde kömür endüstrisinde ve bu endüstriye ait diğer hizmet alanlarında çalışanların barınmasına yönelik çeşitli lojman yerleşkeleri ile işçi pavyonları yapılmıştır. Ayrıca işletme tarafından mahallede sosyal tesis, okul, sinema gibi birimler ve altyapı inşa edilerek buranın mekânsal, ekonomik, sosyokültürel açıdan da gelişmesi sağlanmıştır. İşçi sayısının fazla olduğu bu dönemlerde işletme yakınlarında birçok kahvehane, dükkân vb. mekânlar da türemiştir. Tüm bu gelişimler Karadon'u çalışmak ve barınmak için tercih edilen bir yerleşime dönüştürmüştür. Özellikle 1980'lerden başlayan süreçte kömür işletmesinde zamanla yaşanan işçi sayısının azalması durumundan mahalledeki mekânlar da olumsuz anlamda etkilenmiştir. Eski ekonomik ve

mekânsal kullanım canlılığını kaybetmiş olan mahalle günümüzde çöküntü bölgesi görünümündedir. Mahallede işçiler ve memurlar için oluşturulmuş yerleşkelerdeki konutların giderek fiziksel bozulmaya uğradığı, işçi pavyonlarının ise yıkıldığı görülmektedir. Yaklaşık 300 adet dubleks şeklinde inşa edilen ve nispeten küçük mekâna sahip işçi evleri, zamanla mekânsal olarak içindeki kullanıcılara yetmemeye başlayınca bir takım yapısal eklemelere maruz kalmıştır. Bu nedenle evlerin orijinalliği kaybolmaya başlamıştır. Lojman olarak kullanılan memur evlerinin bazıları günümüzde bakımsız hâldedir. Ayrıca bu alanda sonradan kaçak konutlar yapılmıştır. Bu durum yerleşkenin bütüncül görüntüsünün ve özgünlüğünün bozulmasına neden olmaktadır. 1920'li yıllarda kömür işletmesinin hemen yanındaki dere yatağında işçiler için yapılan lojman ve ek hizmet yapıları derenin zamanla doldurulması neticesinde yok olmuştur. Bunların yerine memur sitesinin karşı tarafında, manzaraya hâkim noktada işçi pavyonları ve sosyal tesis yapıları kurulmuştur. Alt katı mutfak, ara katı yemekhane ve üst katı kıraathane olan sosyal tesis yapısı atıl durumdadır (Şekil 5.49). İşçilerin barınma amaçlı kullandığı bazı pavyon yapıları ise zamanla kullanım dışı kaldıktan sonra yıkıma uğramıştır (Şekil 5.50). Günümüze sadece iki işçi pavyonu ulaşabilmiştir. Bu yapılar, bölgeye geçici süreliğine gelen Çinli bir firmaya işçilerinin kullanımı amaçlı kiralanmıştır (Şeki 5.50). Kira süresinin dolduğunda bu yapıların da TTK tarafından yıkılması planlanmaktadır. Alandaki Karadon Sineması, uzun yıllardır işlevsiz ve metruk hâldedir (Şekil 5.49). Mülkiyeti kömür işletmesinden Kilimli Belediyesine devredilen sinema yapısı için önceki dönem belediye yönetiminin, buranın restore edilerek yine özgün işlevi olan sinema ve tiyatro olarak kullanıma açılması düşüncesi olmuştur (Ek Açıklamalar B). Ancak herhangi bir uygulama yapılmamıştır. Belediyenin yeni yönetiminin ise bu yapıyla ilgili projesi veya düşüncesi bulunmamaktadır. Kömür endüstrisindeki gerileme üretimle ilgili bazı mekânların da zamanla terk edilmesini beraberinde getirmiştir. EKİ döneminde işletmenin ve diğer ek hizmetlerin ahşap ihtiyaçlarının karşılanması için kurulan marangozhane yapısı atıl kaldıktan sonra Kilimli Belediyesine verilmiştir. Belediye tarafından özel bir şirkete kiralanmış olan bu yapı depo olarak kullanılmaktadır (Şekil 5.51). Kömür işletmesine ait lojmanların ve iş yerlerinin boyanması amacıyla kurulmuş boyahane yapısı da son yıllarda ustaların emekli olması ve kurumun küçülmesi neticesinde gözden çıkarılmış, buranın mülkiyeti yine Belediyeye

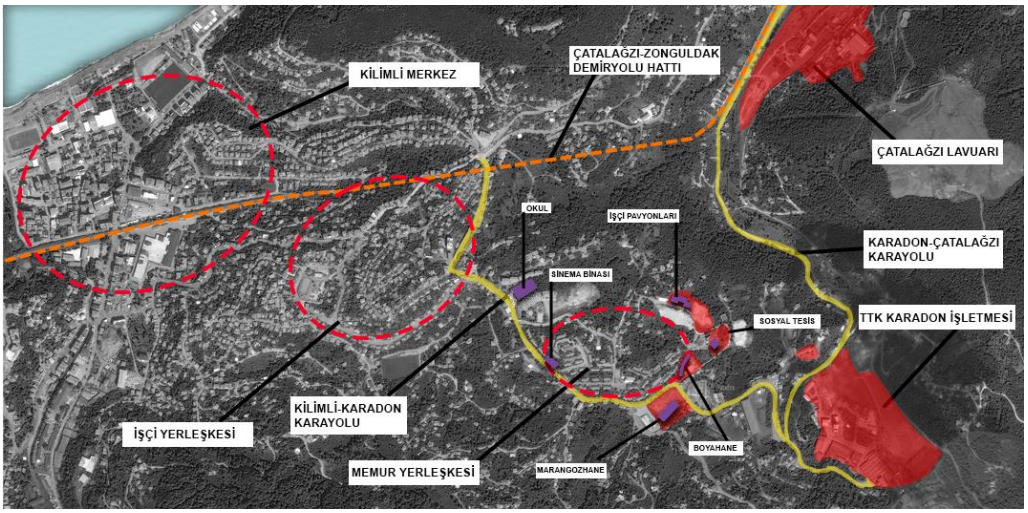
devredilmiştir. Kaynak atölyesi işleviyle yapının kullanımı devam etmektedir (Şekil 5.51). Karadon'daki endüstri mirası değerlerinin konumları ve kullanım durumları Şekil 5.30'da gösterilmiştir.

Şekil 5.49. Yerleşkede atıl sinema (solda) ve sosyal tesis (sağda) yapıları (2019).

Şekil 5.50. Yerleşkede pavyon yapısının yıkımı sonrası alandan görünüm (solda) ve kiraya verilmiş pavyon yapıları (sağda) (2019).

Şekil 5.51. Yerleşkede kullanılmakta olan lojman (solda) ve depo olarak kullanılan marangozhane (sağda) yapıları (2019).

Mahalledeki endüstri mirası mekânları yok edildikçe ve kent hayatından dışlandıkça buranın uzun yıllar boyunca oluşmuş endüstri kimliği zarar görmekte, üretim sayesinde gelişmiş somut olmayan kültürel miras değerleri de yitirilmektedir. Önlem alınmadığı takdirde bu olumsuz durumların devam edeceği kaçınılmaz bir gerçektir. Karadon bölgesinde geçmişin yaşam kültürünü, teknolojisini, tarihini, çalışma-barınma birlikteliğini yansıtan endüstri mirası değerlerinin hepsinin bütüncül olarak koruma altına alınması, tescillenmesi gerekmektedir. Bu değerlere sadece ekonomik çıkar elde etmek amacıyla özel işletmelere kiralayarak yapı kimliğine uygun olmayan depo vb. işlevleri vermek, bunları atıl bırakmak veya yıkmak yerine kentin günümüzde yaşadığı mekânsal sorunlara çözüm olarak kamusal kullanımlara açmak doğru bir yaklaşım olacaktır. Koruma ve yeniden işlevlendirme çalışmaları için miras yapı/ alanlarının birbirlerine ve kentsel yerleşimlere yakın mesafede konumlanmaları, Çatalağzı-Zonguldak demir yolu hattı ile kesişen Gelik-Karadon-Kilimli-Çatalağzı kara yolu ana aksları üzerinde yer almaları, yakınında ormanlık alanların ve denizin olması öne çıkan yakın çevre bağlamlarıdır (Şekil 5.52). Karadon'daki üretimlerin, üretimle ortaya çıkmış mekânların hem kendi içinde ve bulunduğu yerleşimle hem de Gelik, Çatalağzı kentleri ve buralardaki üretimlerle olan işlevsel ilişkileri ve etkileşimleri endüstri mirası potansiyellerinin bütüncül bağlamda değerlendirilmesi konusunda önemli referanslar sağlamaktadır.



Şekil 5.52. Karadon Kömür İşletmesi ve yakın çevresi.

•**Gelik bölgesindeki yerleşke:** Zonguldak ili Kilimli ilçesinde yer alan Gelik beldesi, kömür endüstrisi faaliyetleri ile gelişmiş bir yerleşimdir. Beldede özellikle Fransız sermayeli Ereğli Şirketi ve EKİ dönemlerinde önemli mekânsal yapılanmalar olmuştur. Kömür çıkarılan tesislerin kurulmasıyla yerleşim göç almaya başlamış, oluşturulan mekânlar ile kent biçimlenmiş ve gelişmiştir. Kentte işçileri madenlere çekmek, çalışma koşullarını iyileştirmek için çeşitli yerlerde barınma, eğitim, sağlık birimleri ve sosyal mekânlar yapılmıştır. İşçi sayısının zamanla azalması ve erken emeklilik vb. durumlar neticesinde bu mekânlar hızla terk edilmeye ve kullanım dışı kalmaya başlamıştır. 1920'li yıllarda inşa edilen ve sayısının 150-200 olduğu düşünülen lojman yapılarından günümüzde 8-9 tanesinin kaldığı görülmektedir (Şekil 5.53). Bu yapıların tümünün aktif olarak kullanıldığı süreçte kurumun marangozhane ve boyahane birimlerince bakımları ve tamirleri düzenli yapılmıştır. Lojmanların yıkılmasında yapısal eskime, kullanıcı sayısının azalmasına bağlı boş kalmaları, tasman sorunu yaşanması ve değerlere sahip çıkılmaması gibi nedenler etkili olmuştur. Günümüze ulaşabilenlerde ise bakımsızlıktan dolayı özellikle ahşap taşıyıcı sisteminde sorunların meydana geldiği tespit edilmiştir. Ayrıca kullanıcıları tarafından sonradan değiştirilen pencere, kapı gibi elemanlar yapıların özgünlüğünü belli ölçüde bozmuştur. Kentteki kömür tesisi yakınlarında atıl durumda ahır yapısı bulunmaktadır. Lojman kullanımlarının yoğun olduğu dönemde evlere su ve yakacak kömürün ulaştırılmasında, ocakların içinde kömür ve işçi taşıyan vagonların çekilmesinde at, katır gibi hayvanlar kullanılmıştır. Mevcut maliyetlerin artması ve teknolojinin zamanla gelişmesi nedeniyle bu yöntem bırakılmış; 1980'lere kadar hayvanların bakımlarının yapıldığı ve barındığı ahır yapısı kullanım dışı kalmıştır (Şekil 5.54). Yapının mülkiyeti TTK'ye aittir. Fransızlar döneminde, Gelik'teki işletmede çalışan işçilerin sağlık sorunlarının giderilmesi amacıyla dispanser yapılmıştır. Yeşil dokunun hâkim olduğu ve işletmeyi üst noktadan gören alanda konumlanan bu tek katlı sağlık yapısı atıl durumdadır (Şekil 5.54). Yapı, TTK tarafından Belediyeye kiralanmıştır. Belediye ise burayı kentteki özel işletmeye işçilerin barınması için belirli süreliğine tahsis etmiştir. Sözleşme bittiğinde TTK burayı güvenlik açısından tehlike arz ettiği düşüncesi ile yıkmayı planlamaktadır. Zonguldak'a kömür üretimi için gelmiş olan İtalyan ve Fransızların başlattıkları tenis oyunu daha sonraki süreçte kentte daha da önem kazanmış; 1930 yılından

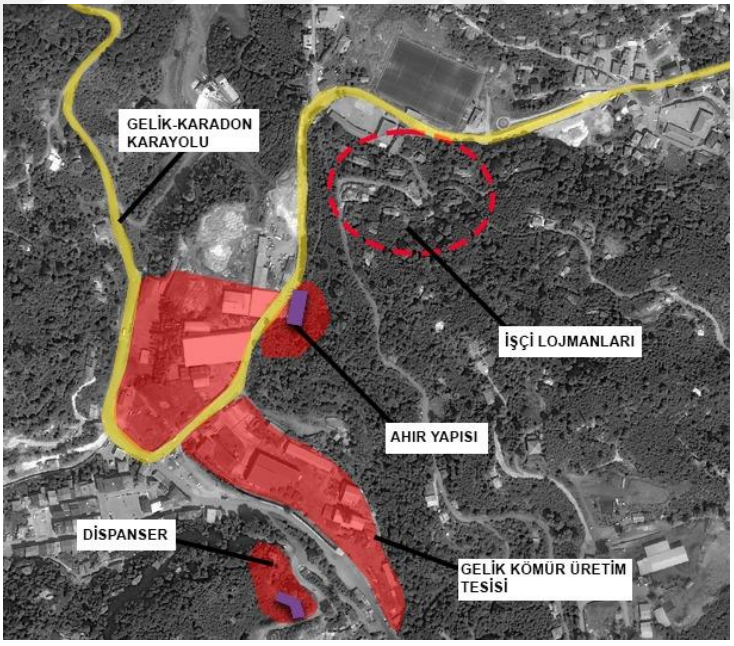
sonra Üzülmez, Kozlu ve Gelik'te çeşitli türde tenis kortları yapılmıştır. Ancak bu spor alanları günümüze maalesef ulaşamamıştır. Kömür endüstrisi faaliyetlerinin devam ettiği Gelik'te eski kuyu tesislerinin yakınında yeni kuyu binaları açılmıştır. Kentteki tesisler eskiden olduğu gibi günümüzde de Karadon ve Çatalağzı'ndaki üretimler ile işlevsel ilişki içerisindedir. Gelik ve Karadon'dan çıkarılan kömürler Çatalağzı Lavuarı'na iletilmekte, burada çeşitli işlemlere tabi tutularak kullanıma hazır hâle getirilmektedir. Ereğli Şirketi tarafından 1902 yılında kurulan ve taşımacılıkta kullanılmış olan 5200 metre uzunluğundaki Gelik-Asma arasındaki havai hat ise yine yok olmuş değerlerdendir. Yukarıda anlatımları yapılan ve günümüze ulaşabilmiş endüstri mirası değerlerinin konumları ve kullanım durumları Şekil 5.29'da gösterilmektedir.

Şekil 5.53. Gelik'te bakımsız durumdaki lojman yapısı (2019).

Şekil 5.54. Gelik'te atıl durumdaki dispanser (solda) ve ahır (sağda) yapıları (2019).

Kentteki endüstri mirası değerlerinin giderek yok olması veya atıl kalması kentin sosyokültürel ve ekonomik açıdan gerilemesine, üretim kimliğinin kaybolmasına neden olmaktadır. Döneminin yaşam ve çalışma kültürünü, tarihini, mimarisini,

teknolojisini yansıtan kullanılan/kullanılmayan tüm bu değerlerin bir an önce tescillenerek koruma altına alınması gerekmektedir. Yine bakımsız hâlde ve yapısal bozulmalara uğramış olanlar acilen onarılmalıdır. TTK'nin bu noktadaki yıkım odaklı yaklaşımları eleştiri konusudur. Belediyenin ise kiraladığı yapıları, kentlinin ortak kullanımı yerine ekonomik kazanç sağlamak için sadece belirli kesimin kullanımına açma düşüncesinde olması bu değerlerin yeterince önemsenmediğini göstermektedir. İşlevsiz durumdaki yapıların kentin merkezi kısmında ve Gelik-Karadon-Kilimli kara yolu aksı üzerinde konumlanmaları, yeşil dokunun içinde yer almaları, dönemin üretim kültürünün bütüncül ilişkilerine ait izleri taşımaları, açık/kapalı mekân stokuna sahip olmaları üretimin azalmasıyla çöküntü bölgesine dönüşmüş olan kentteki sosyal ve kültürel yaşama yönelik mekân eksikliğinin çözümü için önemli potansiyeller barındırmaktadır (Şekil 5.55). Ancak bu değerlerin korunması veya yeniden kente kazandırılması ile ilgili yerel yönetimin ve TTK'nin hiçbir düşüncesi bulunmamaktadır.



Şekil 5.55. Gelik'teki endüstri mirası yapıları ve yakın çevresi.

•**Kozlu'daki yerleşke:** Kozlu'da çeşitli kömür işletmeleri yönetimleri tarafından üretim, barınma ve sosyal donatı mekânları oluşturulmuştur. Bu girişimler kentin ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan gelişmesini sağlamıştır. Cumhuriyet Dönemi'nde kömür havzasında modern üretime geçilmesi ile birlikte kalıcı işçilere

ihtiyaç duyulmuş, bunların barınmasına yönelik yerleşkeler kurulmuştur. Bunlardan biri de Mimar Seyfi Arkan'ın 1934-1936 yılları arasında tasarladığı Kozlu'daki KÖMÜRİŞ Projesi'dir. Kılıç Mahallesi'nde konumlanan bu projede; memur ve işçiler için 85 ev, bekâr ve dönemlik işçiler için yatakhane, ilkokul, tenis kortu ve 1 idari bina vardır. Tasarımda, konutlar ızgara planlı bahçeler içinde yer almaktadır (Çizelge 4.6). İnşaatın başladığı yıllarda Kozlu Kömür İşleri TAŞ'ın EKİTAŞ'a devredilmesi üzerine projenin küçük bir kısmı uygulanabilmiştir. Günümüzde alanda var olan bazı yapıların daha sonraki yıllarda inşa edildiği düşünülmektedir. Yerleşkenin büyük ölçüde Seyfi Arkan'ın tasarımına göre uygulanmadığı, ancak mevcut yapıların bu mimardan izler taşıdığı görülmektedir. Bu projeden sonra EKİ döneminde Kozlu'da, 1947 yılında aynı tipolojide tek katlı 10 ev ve 1954 yılında Amerikan Hamilton Firması çalışanları için 13 ahşap prefabrik ev yapılmıştır. Kozlu bölgesi idari binası, müdür evi ve İhsaniye işçi pavyonları yıkılmış, günümüze ulaşamamıştır (Çizelge 4.6). Yerleşkedeki lojman yapıları ise tescillenmemiş durumdadır. Bunlardan bazılarının, içindeki kullanıcılardan kaynaklı olarak özgünlüğünün bozulmaya uğradığı tespit edilmiştir. Kentte dönemin gelişmiş sosyal yaşam anlayışını yansıtan sinema binası da uzun yıllar kullanıdıktan sonra 2017 yılında yıkıma uğramıştır (Çizelge 4.6). 1947 yılında inşa edilen ve Seyfi Arkan tasarımı olan Kozlu İlköğretim Okulu, 2012 yılında Karabük Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından taşınmaz kültür varlığı olarak tescillenmiştir. Ancak çeşitli süreçlerde yapının yıkılmasına yönelik yerel yönetimlerce baskı kurulduğu görülmektedir. İl Milli Eğitim Müdürlüğü tarafından zemindeki hareketlilik nedeniyle eğitime uygun olmadığı öne sürülerek okulun tescil kararının kaldırılması talebinde bulunulması bu baskının en somut örneklerindendir. Tez kapsamında Kozlu Belediyesinin önceki dönem yönetimiyle yapılan görüşmede, kentte Fransız sermayeli kömür işletmesi tarafından yapılmış lojmanları restore ederek turizme kazandırma düşüncelerinin olduğu ancak yapıların mülkiyet sahibinin TTK olduğu için bu projenin gerçekleştirilemediği tespit edilmiştir. Ayrıca yetkililer, kentte özellikle spor, sinema, tiyatro, sergi, kongre gibi sosyal ve kültürel aktivite mekânlarının eksikliğini belirtmiştir. Belediyenin yeni yönetimi döneminde de yetkili kişiyle görüşme yapılmış; endüstri mirası değerlerinin kullanımı ve kentle ilgili konularda

yine benzer düşünce ve sorunların olduğu ortaya çıkmıştır. Bu görüşmelere ait detaylı bilgiler Ek Açıklamalar B kısmında yer almaktadır.

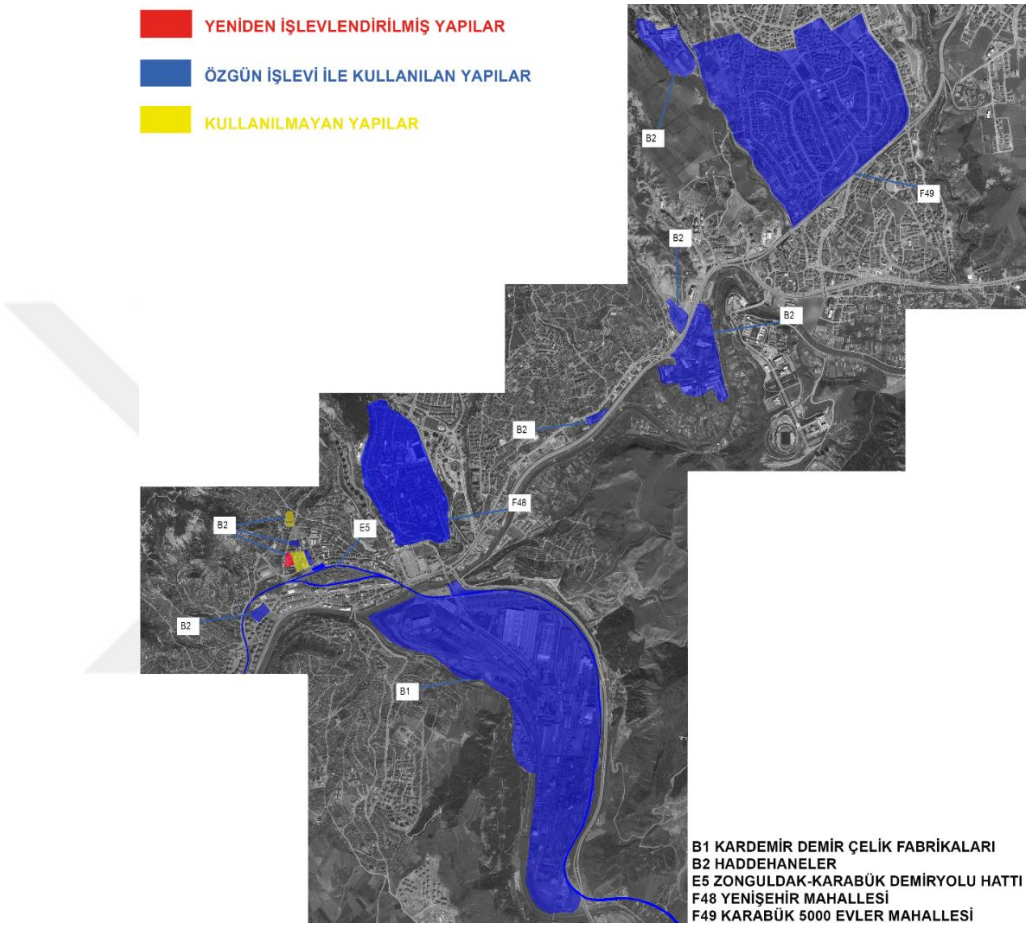
Erken Cumhuriyet Dönemi'nin mimarisini, teknolojisini ve üretimle biçimlenmiş yaşam kültürünü yansıtması bağlamında yerleşke, tarihi belge niteliği taşımaktadır. Ancak buranın ve Kozlu'daki diğer endüstri mirası yapılarının koruma altına alınmamaları, bu değerlerin yok edilme durumlarının ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Kozlu Sineması örneğinde olduğu gibi yapılar heyelan, tasman alan, güvenlik sorunu gibi bahanelerle yıkım tehdidi yaşamaktadır. Ayrıca kullanıcı müdahaleleri bu değerlerin mimari karakterlerine zarar vermektedir. Belediye ve TTK arasında yaşanan mülkiyet sorunu diğer bir çözülmesi gereken durumdur. Bu noktada ilgili kurumlar arasında birlikte hareket etme kabiliyetinin geliştirilmesi, miras yapılarının bir an önce tescillenmesi ve kullanılmayanların kamusal fonksiyonlarla kent yaşamına entegre edilmesi gerekmektedir. Kozlu-Zonguldak-Üzülmez arasında demir yolu hattının ve Kozlu merkezine liman bağlantısının varlığı buradaki endüstri mirası değerlerinin diğer kentler ve endüstri alanları ile etkileşimini kolaylaştırması bağlamında bütüncül yaklaşımların geliştirilebilmesi için önemli potansiyeller barındırmaktadır (Şekil 5.22).

•**Karabük'teki yerleşke:** Karabük, 1937 yılında demir-çelik fabrikasının kurulmasıyla birlikte kentleşmeye başlamıştır. 1938'de Fransız Şehir Plancı Henry Prost tarafından kentin imar planı hazırlanmış ancak fabrika kontrolünde yapılan Yenişehir İşçi Yerleşkesi dışında bu planlamaya büyük ölçüde uyulmamıştır. Fabrika çalışanlarının barınması için 1939 yılında yapımına başlanan ve aşama aşama inşa edilen yerleşkede konutların yanı sıra hastane, açık ve kapalı sinema mekânları, okullar, işçi ve memur kulüpleri, misafirhaneler, lokaller, halkevi gibi sosyal donatı birimleri de bulunmaktadır (Çizelge 4.6). Lojmanlar çalışanların sosyal statüsüne göre farklı tipolojilerde üretilmiştir. Mahallede kanalizasyon, temiz su, 1950'li yıllarda inşa edilmiş merkezi ısıtma gibi altyapı sistemleri de kurulmuştur. Alanda yeşil doku ve geniş yaya yolları ön planda tutulmuş, yapılar bahçe içerisinde konumlandırılmıştır. Yenişehir Yerleşkesi Projesi ile Erken Cumhuriyet Dönemi'nde örnek modern Türk toplumu Karabük'te oluşturulmaya ve biçimlendirilmeye çalışılmıştır. Ayrıca bu yerleşim, yakınındaki yapılaşmaların

da nitelik kazanmasında katalizör olmuştur. 3. derece doğal ve kentsel sit alanı olarak koruma altında olan mahalledeki mekânların kullanımı demir-çelik fabrikasındaki işçi sayısının düşmesine paralel olarak zamanla azalmaya başlamış ve burası eski kullanım canlılığını yitirmiştir. Bazı lojman yapıları fabrika çalışanlarının barınmasına yönelik kullanılmaya devam etmekte, bazıları ise üniversite gibi başka kurumlara devredilmiş ve yine aynı işlevini sürdürmektedir. Ancak çoğu yapının bakımsız durumda olduğu gözlemlenmektedir. Mahallenin çeperinde konumlanan ve içerisinde 15 sıra hâlinde inşa edilmiş, kâgir, tek katlı, bahçeli işçi lojmanlarının yer aldığı Yüzevler 2010 yılında kent meydanı oluşturmak amacıyla yıkıma uğramıştır (Çizelge 4.6). Yine mahallenin bitişiğinde, 10 sıra şeklinde, küçük ve tek katlı, bahçeli lojmanların olduğu Dereevler'de kentsel yenileme kapsamında yok edilmiştir. Yenişehir'de sosyal ve kültürel donatı mekânları da işlevsiz kalma süreçleri yaşamaktadır. Buradaki yazlık sinema, hastane, kreş, spor kulübü ve lokal gibi mekânlar günümüzde atıl durumdadır. Lise yapısının depreme dayanıksız olduğu gerekçesiyle 2022 yılında yıkımına karar verilmiştir. İşlevini kaybettikten sonra uzun yıllar boyunca metruk hâlde olan hastane yapısı ise yıkım odaklı yaklaşımlara maruz kalmaktadır.

Yenişehir Yerleşkesi Erken Cumhuriyet Dönemi'nin mimarisini, kültürünü ve çalışma-barınma birlikteliğinin mekâna yansımasını anlamamız açısından örnek niteliğindedir. Karabük kent merkezindeki sıkışık ve çarpık yapılaşmaya karşın düzenli planlamaya ve yeşil alanlara sahip bu yerleşke kentin nefes alma noktasıdır. Ancak kentsel sit alanı olmasına rağmen buradaki mekânların yeterince korunamadığı görülmektedir. Bu bağlamda miras değerlerinin bakım ve onarımlarının yapılması, üst ölçekten alt ölçeğe kadar korunmaları için bütüncül koruma yaklaşımıyla hareket edilmesi, bu konuyla ilgili mevzuatlara uyulması ve tescil sayısının artırılması gerekmektedir. Atıl durumda olanların yaşayan mirasa dönüştürülebilmeleri için yeniden işlevlendirilerek kent yaşamına entegre edilmeleri sağlanmalıdır. Bu değerlerin sahip olduğu açık, yarı açık, kapalı mekân potansiyelleri, kentin merkezi noktasında ve yeşil doku içinde konumlanmaları kentin sosyal, kültürel, rekreasyon ihtiyaçlarının karşılanabilmesine yönelik önemli avantajlar barındırmaktadır. Ayrıca kent merkezindeki kullanılan/kullanılmayan endüstri mirası değerlerinin Şekil 5.56'da görüldüğü gibi belli noktalarda

öbeklenmeleri, demir yolu ve/veya ana kara yolu aksları ile birbirlerine bağlanmaları ve kendi aralarında işlevsel ilişkiye sahip olmaları yapılacak çalışmalarda kentte ulaşım, üretim ve bunlarla biçimlenmiş yaşam kültürünün bütüncül olarak okunmasının sağlanabilmesi için önemli girdilerdir.



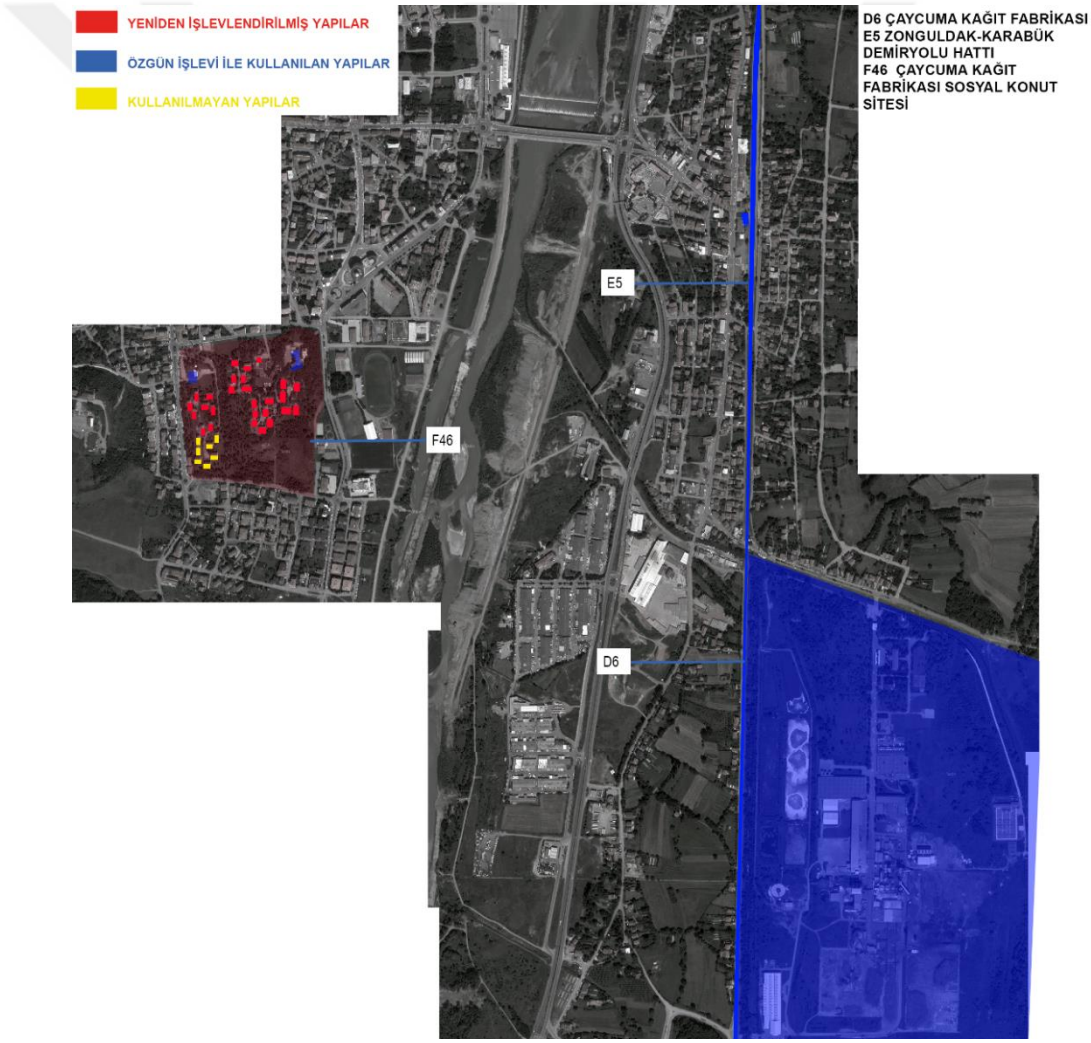
Şekil 5.56. Karabük'teki yeniden işlevlendirilmiş, kullanılmayan ve özgün işlevi ile kullanılan endüstri mirası değerlerinin konumları.

•**Haddehaneler:** Karabük'te demir-çelik endüstrisine bağlı olarak 1950'lerde haddecilik sektörü ortaya çıkmıştır. Kardemir Demir Çelik Fabrikaları'nda üretilen kütük demiri haddehanelerde inşaat demirine dönüştürülmektedir. Bu imalathanelerin çoğu Karabük Üniversitesi Kampüsü yakınında, Karabük-Safranbolu ana yol aksı üzerinde yoğunlaşırken; diğerleri ise tren garı çevresinde, merkezi noktada yer almaktadır (Şekil 5.56). Haddehaneler kent içi araç trafiğinin ve hava kirliliğinin artmasına neden olmaktadır. Sektörde yaşanan sıkıntılardan dolayı çeşitli süreçlerde bazılarında üretim durmuştur. Günümüzde kent

merkezindeki konut yerleşimi alanı içinde kalan haddehanelerden üçünün atıl hâlde olduğu, birinin depo olarak işlevlendirildiği görülmektedir (Şekil 5.56). Bu yapılar geniş ve yüksek mekân hacmine sahiptir (Çizelge 4.2). Ayrıca hafif çelik konstrüksiyonları sayesinde sökülüp tekrardan kurulabilme özellikleri vardır. Alan araştırmasında işlevsiz olan bir haddehane yapısının bu yöntemle başka üretim bölgesine taşınacağı tespit edilmiştir. Kentte ortaya çıkan bu açık-kapalı atıl mekânların tanımladığı kentsel boşluklar sıkışık yapılaşmanın ve kamusal mekân gereksiniminin olduğu kent merkezi için önemli potansiyeller barındırmaktadır. Bu alanların yeniden işlevlendirilerek ortak kullanıma açılması hem yaşayan miras olarak bu değerlere ait belleğin devam edebilmesini hem de kentin mekânsal sorunlarının çözülmesini sağlayacaktır.

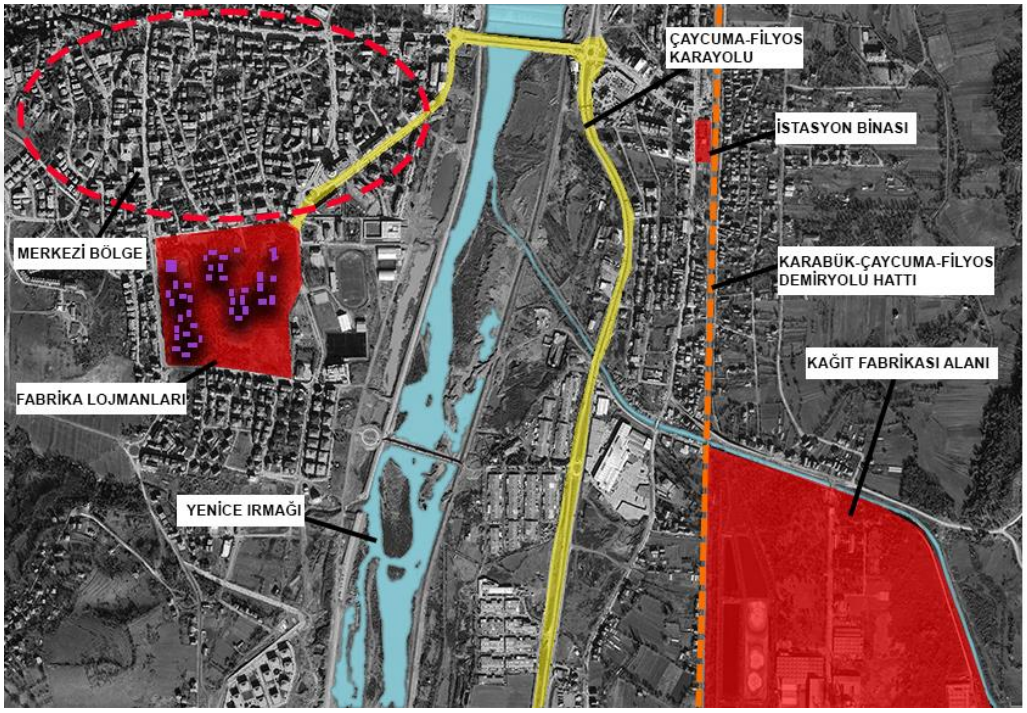
•**Çaycuma'daki yerleşke:** Zonguldak ili Çaycuma ilçesinde 1966-1970 yılları arasında Çaycuma Seka Kâğıt Fabrikası kurulmuştur (Çizelge 4.4). Ülkedeki planlı dönemin ilk endüstri tesisterinden olan fabrika bulunduğu kentin ekonomik, sosyal ve fiziksel yapısını da dönüştürmüştür. İşletme çalışanlarının barınmasına yönelik içerisinde lojman, misafirhane, sinema, spor alanları gibi birimlerin olduğu sitenin inşası 1968 yılında tamamlanmıştır. Zamanla işlevsiz kalan yerleşkenin mülkiyeti 2005 yılında Çaycuma Belediyesine devredilmiştir. Buradaki sinema ve sosyal tesis dışındaki binalar Belediye tarafından çeşitli kurumlara kiralanmıştır. Az katlı yapılaşmanın ve yeşil dokunun hâkim olduğu yerleşkedeki binalar bu kurumlar tarafından huzurevi, anaokulu, halk eğitim merkezi, çeşitli müdürlükler, öğrenci yurtları ve toplum sağlığı merkezi gibi farklı amaçlarla kullanılmak üzere yeniden işlevlendirilmiştir (Şekil 5.58). Bunların günümüzde bakımlı durumda oldukları gözlemlenmektedir. Kredi Yurtlar Kurumuna öğrenci yurdu olarak kullanılması için verilen 15 lojman bloğunun 7'si kullanılmamaktadır (Şekil 5.58). 3 ve 4 katlı olan atıl durumdaki bu bloklar yapısal eskimeye uğramıştır. 2022'nin sonlarında ise KYK'nin bu yerleşkeden taşınma düşüncesi vardır.

Şekil 5.57. Yerleşkede anaokuluna (solda) ve yurt binasına (sağda) dönüştürülmüş lojmanlar (2022).



Şekil 5.58. Çaycuma'daki yeniden işlevlendirilmiş, kullanılmayan ve özgün işlevi ile kullanılan endüstri mirası yapılarının konumları.

Fabrika tesislerine yaklaşık 3 km mesafede, kent merkezinin içinde yer alan yerleşkenin yakınında Çaycuma Havalimanı, Karabük-Çaycuma-Filyos-Zonguldak demir yolu ve kara yolu hatları ile Filyos Irmağı bulunmaktadır (Şekil 5.59). Bu güçlü ulaşım bağlantıları ve merkezi konumu yerleşkenin kentsel/bölgesel ölçekte diğer endüstri mirası değerleri ile ilişkilendirilebilmesi ve buradaki atıl mekân stokunun kamusal fonksiyonlarla yeniden işlevlendirilerek kent yaşamına katılmalarının sağlanması açısından önemli bağlamsal özelliklerdir.



Şekil 5.59. Çaycuma'daki lojman yerleşkesi ve yakın çevresi.

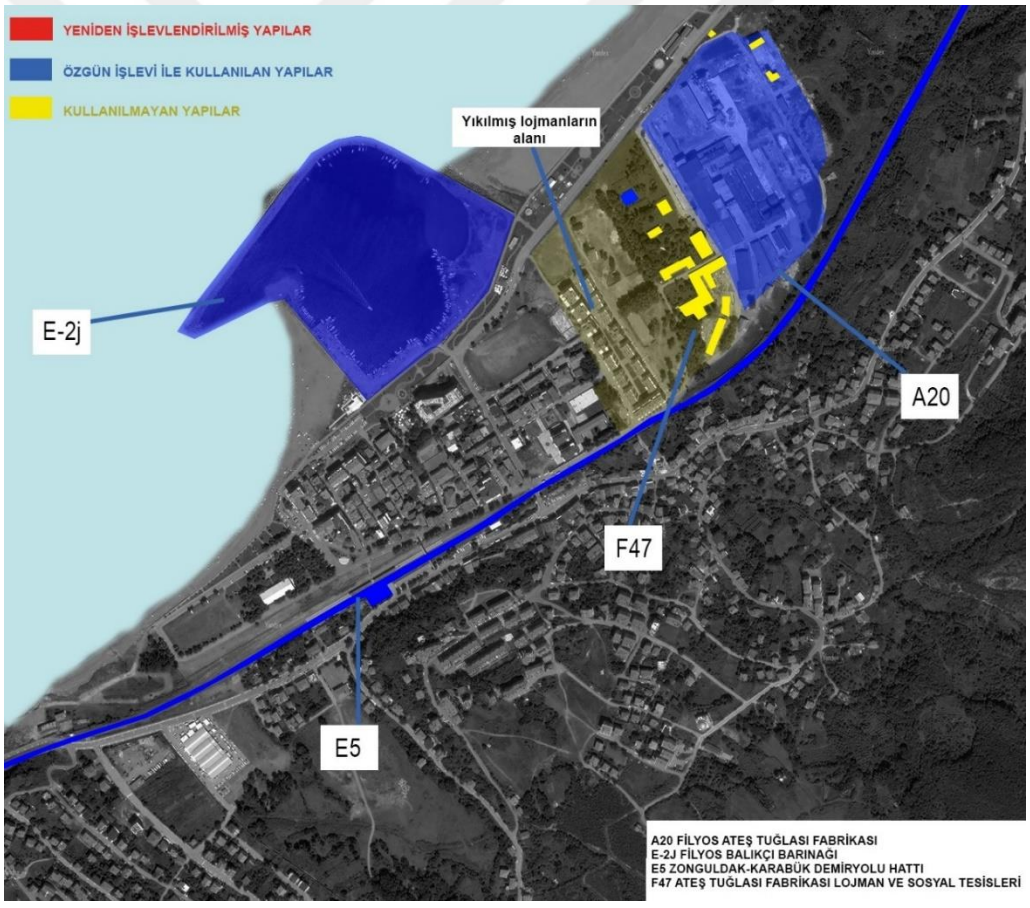
•**Filyos'taki yerleşke:** Zonguldak ili Çaycuma ilçesinin Filyos beldesinde 1945-1949 yılları arasında Filyos Ateş Tuğlası Fabrikası kurulmuştur. Buradan Karabük'teki demir-çelik fabrikasının malzeme ihtiyacı karşılanmıştır. Tuğla fabrikasındaki üretim için gerekli şiferton 1990'lı yıllara kadar Amasra'daki kömür bölgesinden tedarik edilmiş ancak teknolojik şartların değişimine bağlı olarak sonraki süreçlerde başka ürünler ithal edilmeye başlanmıştır. 1950'lerde fabrika çalışanları için hemen üretim tesisinin bitişiğinde yazlık ve kışlık lokaller, lojmanlar, spor alanları ve içinde sinema, yemekhane, revir gibi birimlerin olduğu binalar inşa edilmiştir. Sağladığı iş imkânı sayesinde kenti ekonomik olarak kalkındıran fabrika 1997 yılında özelleştirilmiştir. Bu süreçten sonra işçi sayısında

büyük düşüş yaşanmış, tesise ait lojman ve sosyal donatı mekânları terk edilmiştir. İşlevsiz kalan lojmanlar ekonomik kazanç uğruna yıkılarak bunların yerine özel mülkiyetli, çok katlı yeni konutlar yapılmıştır (Şekil 5.60). Yerleşkenin diğer yarısında yer alan sosyal ve kültürel işlevli yapılar ise günümüze ulaşabilmiştir (Şekil 5.61). Uzun yıllar atıl durumda kalan bu değerler tek katlı ve geniş mekân hacmine sahiptir. Yapıların çatı ve dış duvarları nispeten iyi durumda olup iç mekânlarında bakımsızlık nedeniyle malzeme ve tefrişatlarda bozulmalar gözlemlenmiştir (Şekil 5.62). Alanda sadece müdür evi yine konut olarak kullanılmaya devam etmektedir. Kent merkezindeki endüstri mirası değerlerinin konumları ve günümüzdeki kullanım durumları Şekil 5.63'te ifade edilmiştir.

Şekil 5.60. Yerleşkede işçi lojmanları alanında oluşturulmuş yeni konutlar (2022).

Şekil 5.61. Yerleşkede atıl durumdaki yapılar (2022).

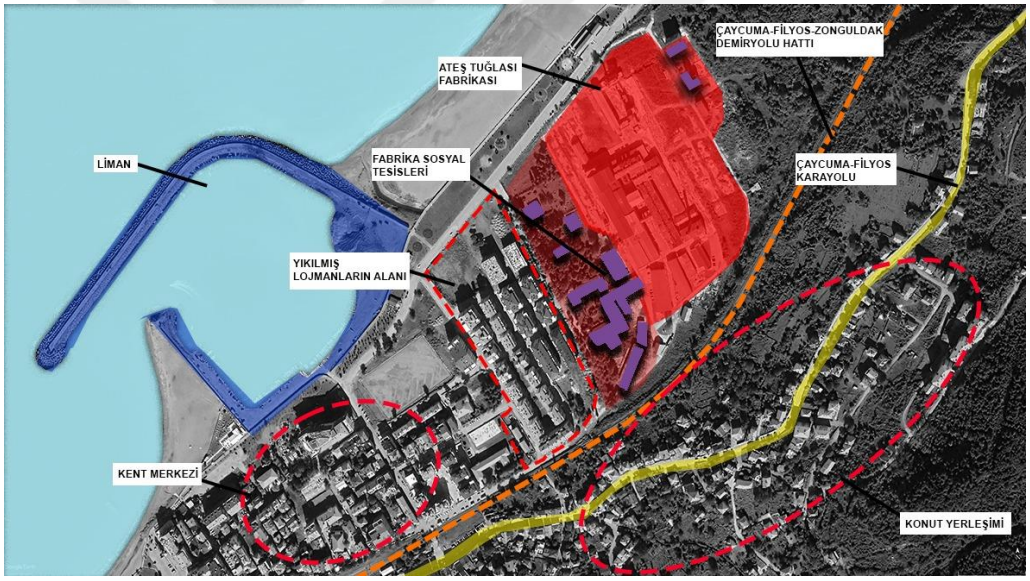
Şekil 5.62. Yerleşkede atıl durumdaki sosyal tesis binasının içinden görünüm (2022).



Şekil 5.63. Filyos'taki yeniden işlevlendirilmiş, kullanılmayan ve özgün işlevi ile kullanılan endüstri mirası yapılarının konumları.

Dönemin yaşam kültürünü, mimarisini ve çalışma-barınma birlikteliğini yansıtan bu yerleşkedeki değerlerin bütüncül olarak koruma altına alınmaları, onarımlarının

bir an önce yapılması ve kamusal kullanımlarla yeniden işlevlendirilerek önceden olduğu gibi tekrardan kent yaşamına entegre edilmeleri gerekmektedir. Deniz kıyısında ve kentin merkezi noktasında konumlanan yerleşkenin çeperinden Çaycuma-Filyos-Zonguldak demir yolu hattı ve ana kara yolu aksı geçmektedir (Şekil 5.64). Merkezi konumu ve sahip olduğu bu güçlü ulaşım bağlantıları dönüşüm çalışmalarında buranın hem kentle hem de bölgedeki diğer endüstri mirası alanları ve çevredeki Filyos Kalesi gibi tarihi değerler ile ilişkilendirilebilmesi için imkânlar barındırmaktadır. Şekil 5.63'te görüldüğü gibi kentte demir yolu, istasyon binası, liman gibi ulaşım mirasının, fabrikanın, yerleşkenin birbirlerine yakın kümelenmeleri ve geçmişte bunların kendi aralarında işlevsel ilişkiler kurmuş olmaları korumacılık yaklaşımlarında bu değerler bütününün bir arada düşünülmesi gerektiği konusunda önemli verilerdir.



Şekil 5.64. Filyos'ta fabrika ve sosyal tesis alanının yakın çevresi.

•**Ulaşım mirası:** Endüstri ürünlerinin ve ham maddenin nakliyesi amacıyla bölgede birçok demir yolu hattı ve liman inşa edilmiştir. Bu ulaşım ağları hem üretim tesisleri arasında hem de üst ölçekte diğer kent ve bölgelerle ilişki kurulmasını sağlamıştır. Yolcu taşımacılığında da kullanılan bu ulaşımlar sayesinde erişilebilirliği ve endüstriyel üretimleri artan kentler ekonomik, sosyokültürel yaşam ve fiziksel olarak gelişmiştir. İşlevsel olarak liman ve demir yolları birbirine bağlanmış; bu ana akslara dekovil, varagel gibi ikincil ağlar eklemlenmiştir.

Bölgede üretimlerin azalması neticesinde buralara hizmet eden demir yolu hatlarının bazıları işlevsiz kalmış bazıları da eski kullanım canlılığını kaybetmiştir. Kandilli-Ereğli arasındaki raylarının çoğu sökülmüş, uzun yıllar atıl kalan Ereğli'deki lokomotif tamir ve onarım işliği binası için yıkım kararı alınmıştır. Çatalağzı'ndaki Işıkveren Gar Binası da ve günümüzde atıl durumdadır (Şekil 5.65). Bu değerler için geliştirilmiş herhangi bir proje bulunmamaktadır. Kömür üretiminin yoğun yapıldığı dönemlerde yine taşımacılık amacıyla tesisler arasında havai hatlar kurulmuştur. Üretimin gerilemesi ve başka ulaşım imkânlarının ortaya çıkması sonucunda bu hatlar kullanım dışı kalmış, bunlara ait mekânsal izler kaybolmuştur. Bölgedeki büyük ölçekli limanlar zamanla genişletilerek ve yenilenerek uluslararası taşımacılığa açılmıştır. Ancak endüstrileşmeyle gelişmiş olan küçük ölçekli yükleme limanları ve bunların etrafında yer alan tesislerin çoğu Kandilli, Kireçlik, Çamlı mevkilerinde olduğu gibi yıkılmış veya atıl hâle gelmiştir (Çizelge 4.5). Buraların korunması ve yeniden işlevlendirilmesine yönelik bir uygulama yoktur. Bölgede geniş etki alanına sahip Filyos Vadisi Projesi'nin bileşenlerinden biri de 2021 yılında inşası tamamlanan Filyos Limanı'dır. BAKKA'nın bölge ile ilgili hazırladığı strateji planında, konumundan dolayı kent içinde kalan ve genişleme imkânı olmayan Zonguldak Limanı'ndaki faaliyetlerin Filyos Limanı'na aktarılması gerektiği ile ilgili tespitler yapılmıştır. Bu noktada Zonguldak Limanı'nın geleceğinin tartışma konusu olacağı açıktır. Bölgede endüstri kimliğinin önemli unsurlarından olan ulaşım mirasına ait mekânların tescillenmeleri ve atıl durumdakilerin yeniden işlevlendirilerek kamu kullanımına açılmaları bunların korunmalarını sağlayacaktır. Bu mekânlar, bütüncül bağlamda hem bölgedeki endüstri mirası yapı/tesislerinin birbirleri ve diğer doğal, kültürel değerler ile ilişkilendirilebilmeleri hem de kent içi yolcu taşımacılığının geliştirilebilmesi için önemli potansiyellere sahiptir.

Şekil 5.65. Atıl durumdaki Işıkveren Gar Binası (2022).

Batı Karadeniz Bölgesi kentlerindeki endüstri mirası değerleri incelendiğinde, işlevsiz kaldıktan sonraki süreçlerde büyük çoğunun yok olma tehlikesi yaşadığı görülmektedir. Hatta kullanımı devam edenler bile zaman zaman yıkım odaklı yaklaşımlara maruz kalabilmektedir. Bu durumların ortaya çıkmasında; rant nedeni ile yıkarak yerlerine yeni yapılar inşa etme çabası, bu mirası yeterince önemsememe, korumacılık konusunda eylemsizlik ve bilinçsizlik, taşıyıcı sistem açısından yapıların güvenliksiz görülmeleri gibi nedenlerin etkili olduğu tespit edilmiştir. Uygun işlevlerle kente kazandırılmadıkları sürece bu değerlerin üzerindeki spekülasyonlar daha da artmaktadır. Konuya duyarlı kişilerin ve ZOKEV gibi sivil inisiyatif örgütlerinin miras yapı/alanlarının yıkımlarının önlenmesi ve korunmaları için giriştikleri mücadeleler çok önemlidir. Bu mücadelelerin daha çok desteklenmesi gerekmektedir. Karşılaşılan sıkıntılardan biri de mülkiyet sorunudur. TTK ve belediyeler arasında yaşanan mülkiyet anlaşmazlığı, Zonguldak kent merkezindeki kullanılmayan lavuar alanı için açılan ulusal ölçekteki yarışmada kazanan projenin uygulanmaması örneğinde olduğu gibi dönüşüm çalışmalarını engelleyebilmektedir. Özellikle Karadon bölgesindeki işçi pavyonlarının ve sosyal tesislerin TTK tarafından yıkılması durumu mülkiyet sahibi kurumun bile bu mirası önemsemediğini göstermektedir. Kozlu İncirharmanı'ndaki tesislerde atıl hâldeki bazı yapı gruplarının üniversite kampüsü olarak işlevlendirilmesi, Üzülmez Kültür Vadisi ve Kozlu-Zonguldak-Üzülmez Demir Yolu Hattı projeleri endüstri mirası ile ilgili farkındalık yaratılması ve korumacılık konularında nitelikli örnek girişimlerdir. Birçok işlevsiz yapı/alan için ise herhangi bir koruma uygulaması bulunmamaktadır ve bunlar bakımsızlık nedeniyle de gün geçtikçe

zarar görmektedirler. Endüstrileşmeye bağlı ortaya çıkmış somut kültürel varlıklar bir bir yitirildikçe veya kent yaşamından koptukça bunlarla birlikte uzun yıllar boyunca oluşmuş somut olmayan kültürel miras da yok olmaktadır. Bu değerlerin geleceğe aktarılabilmeleri ve bu sayede kentsel hafızanın da sürdürülebilirliğinin sağlanabilmesi için bütüncül korumaya ihtiyaç vardır. Öncelikle kullanılan/kullanılmayan endüstri mirası yapılarının ve çevrelerindeki endüstriyel peyzajların kümelendiği alanlar kentsel sit ilan edilmeli, buralardaki tescillemeler artırılmalıdır. Atıl durumdakilerin ise yaşayan mirasa dönüştürülebilmeleri için yeniden işlevlendirilerek kent hayatına entegre edilmeleri sağlanmalıdır. Korumacılık anlayışında bu değerleri sadece tekil bir yapı olarak görmek yerine bölge ve kent ölçeğindeki değerler bütününün parçası olarak nitelendirmek, bunlar için yürütülecek planlama ve uygulama çalışmalarında üst ölçekteki karar ve yönetim modeline göre hareket etmek bütüncül korumanın gerçekleşebilmesi için önemlidir. Kullanılmayan yapı ve alanlara verilecek yeni işlevlerin belirlenmesinde buraların kimliği, çevresel bağlamları ve mekânsal özellikleri önemle dikkate alınmalıdır. Bu mekânların, sadece belirli kişilere ve kısıtlı kullanımlara açılması yerine kamusal fonksiyonlarla herkesin erişebileceği alanlara dönüştürülmesi daha çok deneyimlenmelerini ve buralara tekrardan aidiyet duyulmasını sağlayacaktır. Sıkışık kentleşme ve topoğrafik zorluklar nedeniyle yeni yapılaşmada alan sıkıntısı çekilen bölgedeki kentlerde ihtiyaç duyulan sosyal ve kültürel aktivite mekânlarının oluşturulabilmesi için atıl endüstri mirası değerleri birer fırsattır. Zonguldak'ta kent içindeki konumundan dolayı genişleyemeyen Bülent Ecevit Üniversitesi Kampüsünün mekânsal ihtiyaçlarının karşılanması noktasında da yine miras yapı ve alanları potansiyeller barındırmaktadır. Genellikle kentlerin merkezi noktalarında ve konut bölgelerinde konumlanmaları, kara yolu, demir yolu ve/veya deniz yolu gibi güçlü ulaşım bağlantılarına ve geniş açık, yarı açık, kapalı mekânlara sahip olmaları bu değerlerin kamusal alanlara dönüştürülebilmelerini kolaylaştıracak önemli özelliklerdir. Bu konularda TTK başta olmak üzere mülkiyet sahibi kurumlar, belediyeler ve üniversiteler arasında işbirliği kabiliyeti daha çok geliştirilmelidir. Yeniden işlevlendirme çalışmalarında strüktür, kabuk, iç mekân, malzeme, teçhizat, peyzaj gibi unsurların korunmuşluk durumuna göre mümkün olduğunca basit onarım ve az müdahale ile ele alınması kimliğin korunmasını da sağlayacaktır. Deprem, heyelan, tasman gibi sorunlara karşı miras yapılarının taşıyıcı sistemlerine güçlendirme uygulamaları yapılmalıdır. Mevcut

yapıya, mekânsal olarak yeterli gelmediği bazı durumlarda yeni ekler getirilebilir; ancak bunların yapının bütünlüğüne ve anlamına saygı göstermesi gerekmektedir. Dönüşüm projelerini mimari yarışma yoluyla elde etmek konuyla ilgili birçok alternatifin içinde en doğruya ulaşılmasına katkı sunacaktır.

BÖLÜM 6

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Endüstri devrimiyle birlikte yeni üretim düzenine geçilmiş, teknolojik gelişmelerin yanı sıra kentleşme ve toplumsal yapıda köklü değişimler yaşanmıştır. Bu süreçte, yeni sanayi kentleri ve işçi toplumu ortaya çıkmıştır. Osmanlı'da ise devrim öncesinde üretim, devlet kontrolündeki loncalar tarafında yapılmaktaydı. Bu dönemde ordu ve hükûmet ihtiyacını karşılayan fabrikalar dışında az kişinin çalıştığı küçük işletmeler de mevcuttu. Ancak ülkede gerekli koşullara sahip olunmaması nedeniyle endüstri devrimi Avrupa ülkeleri ile eş zamanlı yaşanmamış, sanayileşme girişimlerinde yetersiz kalınmıştır. Avrupa'daki gelişmeler karşısında Osmanlı sanayisi olumsuz yönde etkilenmiştir. 19. yüzyılın başlarında, devlet eliyle sanayileşme atılımları başlatılmış, ancak bu girişimlerde yeterli sonuca ulaşılamamıştır. Yüzyılın ikinci yarısında devlet tarafından büyük sanayi yapıları inşa edilmeye başlanmıştır. Ancak ülkede yeterli sermaye ve ham maddenin taşınması için ulaşım ağına sahip olunmaması neticesinde bu yatırımlarda daha çok yabancı sermaye, teknoloji ve işgücünden yararlanıldığı görülmektedir. Ticarette önemli değişikliklerin olduğu bu dönemde, dağıtma ve toplama fonksiyonları olan ticaret kentlerine dönüşüm yaşanmıştır. Ürünlerin pazara ulaştırılmasında kullanılan liman ve demir yolu bağlantıları kentlerin yapısını değiştirmiş, buralar hızla büyümüştür. Bu ağların dışındaki kentler ise geleneksel yapılarını korumuştur. Milli iktisat ve sanayi düşüncesinin geliştiği 2. Meşrutiyet döneminde, sanayileşme girişimleri başarıya ulaşmamasına karşın bir sonraki dönem için fikir nüveleri oluşturmuştur. Yukarıda kısaca özetlenen ülkenin sanayileşme tarihinin somut okumasını Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki sanayileşme hareketleri üzerinden yapmak mümkündür. Geniş ormanlık alanlara ve kömür madeni rezervlerine sahip bölgede, Osmanlı Dönemi'nde dericilik başta olmak üzere lonca düzenindeki zanaatlar, geleneksel el sanatları ve kerestecilik, ahşap tekne/gemi imalatı gibi orman endüstrileri üretimde önemli yere sahip olmuştur. 1820'li yıllarda kömürün bulunmasından sonra endüstrileşme

faaliyetlerinin hızlandığı bölgede yerli ve yabancı sermaye tarafından birçok tesis inşa edilmiştir. Madencilik konusunda tecrübeli yabancı işçi ve uzmanların kömür havzasına getirilmesi yöre halkına mesleğin öğretilmesi ve bu sayede çalışma kültürünün oluşmasında önemli etken olmuştur. Kömürün, bölge içindeki farklı tesislere, yurt içi ve yurt dışına nakliyesi amacıyla demir yolları (dekovil hatları, varagel sistemleri), yükleme tesisleri ve liman inşa edilmiştir. Bu yatırımlar daha çok, kömür çıkarımı için havzaya gelen azınlık ve yabancı sermayeli işletmeler tarafından uygulanmıştır. Kentleşme anlamında ise ilk yerleşim nüvelerinin bu ulaşım ağları ve endüstri tesislerinin çevresinde geliştiği görülmektedir. Endüstrileşme ve liman yapımıyla birlikte hızla kentleşme sürecine giren Zonguldak merkezi ve çevre yerleşimleri birer sanayi kentine dönüşmüştür. Ancak bu kentlerdeki mekânsal gelişmelere karşın uzunca yıllar işçilerin barınma ve çalışma koşulları kötü durumda olmuştur. Bir bütün olarak üretim kimliği kazanan havzadan, çeşitli süreçlerde ülkedeki önemli devlet fabrikalarının da kömür ihtiyacı karşılanmıştır.

Cumhuriyet Dönemi'nde Osmanlı'dan devralınan sanayi büyük ölçüde geri kalmış ve yetersiz düzeydeydi. Bu dönemde ülkede, milli sanayinin kurulmasına yönelik çeşitli tedbirler alınmış, demir yolu ağlarının yapımına önem verilmiştir. Hazırlanan sanayi planları ile devlet eliyle Anadolu'nun birçok noktasında çeşitli sanayi yapıları inşa edilmiştir. Bu yapıların çevresinde bütüncül kurgu ile içerisinde sosyal donatı mekânlarını da barındıran işçi yerleşkelerinin kurulması modern toplumun oluşturulmasına yönelik çabaları göstermektedir. Dönemin sanayileşme politikası anlayışını Batı Karadeniz Bölgesi üzerinden okuyabilmekteyiz. Havzada kömür üretiminin millileştirilmesi çabası kapsamında bu dönemde devlet eliyle yeni işletmeler kurulmuştur. Bu yerli işletmeler ve önceki süreçlerde üretim için havzaya gelmiş olan azınlık ve yabancı sermayeli işletmeler tarafından havzada birçok yer altı/yer üstü kömür endüstrisi tesisleri yapılmıştır. Üretimin biçimlendirdiği ve bu sayede ekonomik olarak kalkınan havzadaki kentler, üretim işletmelerince barınma, sağlık, spor, eğitim, sosyal, kültürel vb. amaçlı mekânların inşa edilmesi ile modern yaşam açısından da ülkede dönemin erken gelişmiş yerleşimlerinden olmuştur. Cumhuriyet Dönemi'nde ülkedeki birçok ilkin gerçekleştiği yer olması bağlamında kömür havzası ülke tarihinde önemli bir konuma sahiptir. Yeni devletin ilk iş yasası olan Kömür Havzası Amele Kanunu'nun çıkarılması (1921), Türkiye'deki ilk sosyal

güvenlik kuruluşu olarak kabul edilen Amele Birliği Teşkilatının Zonguldak'ta açılması (1923), ülkenin 2., havzanın ilk termik santralinin Kozlu'da kurulması (1924), Türkiye'de maden mühendisi yetiştiren ilk yüksekokulun (1924) ve ilk işçi hastanesi olan Amele Birliği Hastanesi'nin (1936) Zonguldak'ta açılması bunlara örnek olarak verilebilir. Havzada uzun yıllar üretim faaliyetlerinde bulunan yabancı sermayeli şirketler, üretimin millileştirilmesine yönelik alınan tedbir ve kararlar sonucunda 1937 yılında havzadan ayrılmışlardır. Cumhuriyet Dönemi'nin ülkede demir yollarının inşası ve kömür madenlerine ulaşım sağlanması politikası kapsamında 1927-1937 yılları arasında Ankara-Zonguldak hattı yapılmıştır. Bölgede kömürün, deniz ulaşımı ve demir yolu ağlarının varlığı enerji, tuğla, demir-çelik, kereste ve kâğıt gibi farklı endüstrilerin kurulmasını sağlamıştır. Tüm bu endüstri merkezli gelişmeler sayesinde bölgede yeni sanayi kentleri ortaya çıkmış, mevcut kentler ise daha da önem kazanmıştır. Çalışanların barınmasına yönelik bu üretim tesislerinin çevresinde inşa edilen ve lojmanların yanı sıra sosyal donatı alanlarını da içeren yerleşkeler, bulundukları kentlerde modern yaşam tarzının oluşturulması ve ülkede örnek şehircilik planlaması niteliğine sahip olmaları açısından önemli uygulamalardır.

Mevcut endüstri tesislerinin değişen teknoloji ve üretim teknikleri karşısında mekânsal olarak yetersiz kalmaları, yapısal olarak eskimeleri, verimli işletilememeleri, kent içinde yer alan konumlarından dolayı genişleme alanlarının olmaması ve kent kirliliğine neden olmaları gibi nedenlerle tüm dünyada bu üretim mekânlarının terk edilmeleri durumu yaşanmıştır. Bu değerlerin yok olma tehlikesi yaşaması neticesinde 20. yüzyılın ikinci yarısında endüstri arkeolojisi ve endüstri mirası kavramları ortaya çıkmıştır. Endüstri devrimini erken deneyimlemiş ülkeler başta olmak üzere birçok Avrupa ülkesi endüstri mirası ile ilgili kendi yönetmelik ve kurumlarını oluşturmuştur. Ayrıca 1970'lerde bu miras değerlerinin korunması ve geleceğe ulaştırılabilmesi amacıyla çalışmalar yürüten uluslararası örgütler kurulmuştur. Üye ülkelerin taraf olduğu ve farklı disiplinler arasında iş birliğini sağlayan bu kurumlar, konuyla ilgili uygun yöntemlerin belirlenmesi ve uygulamaların gerçekleştirilmesine yönelik tavsiye kararları yayımlamaktadırlar. TICCIH tarafından 2003 yılında yayımlanan Nizhny Tagil Tüzüğü endüstri mirası konusunda önemli kaynak niteliğindedir. Türkiye'de ise ilgili koruma mevzuatlarında endüstri mirası kavramı yer almamaktadır. Bu durum

endüstri mirası değerlerinin zaman zaman kültür mirası olarak kabul edilmemelerine ve bu yüzden de yeterince korunamamalarına neden olmaktadır. Konuyla ilgili uluslararası kurumların kararlarından yararlanılması ve mevzuatlarda bu mirasa da yer verilip bunların kendine özgü koşullarını dikkate alan düzenlemelerin yapılması etkin şekilde korumanın gerçekleşmesi açısından elzemdir. Ülkemizde endüstri mirasının korunması ve atıl durumda olanların dönüştürülerek yeniden kent hayatına kazandırılmalarına yönelik nitelikli bazı uygulamaların olmasına karşın, birçok değerin yok olduğu veya yok olma tehlikesi yaşadığı görülmektedir. Korumacılık konusunda farkındalığın yaratılması ve çözüm önerilerinin geliştirilmesine yönelik meslek odalarının, sivil girişimlerin, toplum hareketlerinin yürüttüğü mücadeleler, DOCOMOMO, ICOMOS vb. kurumların çalışmaları ve bilimsel yayınlar önemli katkılar sağlamaktadır. Ülkenin endüstrileşme tarihinin önemli parçası konumundaki Batı Karadeniz Bölgesi'nde de birçok sayı ve türdeki endüstri mirası değerine ilişkin korunma sorunları yaşanmaktadır. Tez kapsamında yapılan alan çalışmalarında; bu değerler için yıkılma, atıl durumda kalma, özgün işlevi ile kullanım ve nitelikli/niteliksiz yeniden işlevlendirilme gibi farklı durumların varlığı tespit edilmiştir. Bölgede zamanla üretimlerde yaşanan gerilemeler ve bazı özelleştirme politikaları sonucunda üretim sektörlerindeki işçi sayılarında azalmalar yaşanmış, çok sayıda endüstri mirası mekânı terk edilmiştir. Bu süreç günümüzde de hâlen devam etmektedir. Etkin koruma politikalarının oluşturulmadığı bölgedeki kentlerde işlevsiz kalan bu yapıların önemli kısmı yıkılmıştır. Yok etme süreçlerinde, korunmasız durumdaki endüstri mirası yapılarının merkezi konumlarından dolayı rant ve kâr amacı güden çıkarlar doğrultusunda çeşitli bahaneler üretilerek hareket edildiği görülmektedir. Günümüze ulaşabilmiş olan değerler de zaman zaman bu yıkım odaklı baskılara maruz kalabilmektedir. TTK başta olmak üzere bölgedeki endüstri mirasının çoğunun mülkiyetine sahip olan sanayi kurumları, özellikle kullanım dışı kalmış değerlere sahip çıkma ve bunların yıkımlarını engelleme konularında yeterli duyarlılık ve farkındalığa sahip değillerdir. Bölgede üretim tarihine ait uzun yıllardır atıl durumda olan birçok yapı vardır. Bu yapıların çoğu tescilli olmayıp, fiziksel çevre ve insan kaynaklı tehditlere karşı savunmasız bırakılmışlardır. Yapılan araştırmalar ve sözlü görüşmeler sonucunda maalesef bunların korunmasına ilişkin çok da fazla fikir ve projenin geliştirilmediği tespit edilmiştir. Az sayıdaki gerçekleşmiş/gerçekleşmekte olan yeniden işlevlendirme uygulamalarında ise farklı yaklaşımlar mevcuttur. Yerel

yönetimlerin dahil olduğu kamusal odaklı projelerin bir kısmı uygulamaya geçerken, bazıları ise; mülkiyet sorunları, kentlerdeki yönetici ve yönetimlerin değişmesi sonucu projelerin yarıda kalabilmesi, ekonomik nedenler, endüstri mirasının korunması ve yeniden değerlendirilmesi konularında yeterli bilincin oluşmamış olması veya bürokratik zorluklar vb. durumlar neticesinde uygulanmayıp sadece fikirde kalmıştır. Ayrıca, kamu ve özel sektöre kiralanıp veya devredilip, bu kurumlar tarafından kendi ihtiyaçları doğrultusunda farklı fonksiyonlar verilerek kullanılan yapılar da vardır. Ancak bunların bazılarında kısıtlı sayıda kişilerin erişimine açık olma ve/veya depo gibi bina kimliğine uygun olmayan işlevlerin verilme durumları yaşanmaktadır.

Batı Karadeniz Bölgesi kentlerindeki üretimlerin biçimlendirmiş olduğu açık/yarı açık/kapalı mekânların yok edilmeleri veya kullanım dışı kalmaları neticesinde kentlerde ekonomik ve mekânsal sorunlar ortaya çıkmış, sosyal ve kültürel yaşam gerilemiştir. Ayrıca miras değerlerinin yakın çevrelerindeki kentsel yerleşimlerin eski canlılığını kaybetmeleri veya çöküntü bölgesine dönüşmeleri gibi durumlar da gözlemlenmektedir. Korumacılık yaklaşım ve uygulamalarında makro ve mikro ölçekteki bu etkileşimlerin önemle dikkate alınması gerekmektedir. Genellikle tekil ölçekte kalan mevcut tescilleme çalışmaları, belli ölçüde başarı sağlamasına karşın bölgedeki endüstri mirasının tümünün korunmasında yetersiz kalmaktadır.

Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki (Zonguldak, Karabük, Bartın) endüstri mirasının korunma sorunlarının çözümü ve bütüncül korunmanın nasıl gerçekleştirilebileceği konuları tez çalışmasının ana hedefleri olmuştur. Bu kapsamda bölge, kent ve tesis/yapı gibi üst ölçekten alt ölçeğe inen yaklaşımlara sahip bir model geliştirilmiştir. Modelde, her bir ölçek birbiriyle ilişkili ve birbirini tamamlayacak şekilde bütüncül kurgu oluşturulmuştur. Ayrıca bölgedeki endüstri mirası değerlerinin korunmaları ve yeniden işlevlendirilmelerine yönelik gelecekte yapılacak çalışmalar için üzerinde önerilerin geliştirilebileceği veri altlıkları da hazırlanmıştır. Modelden elde edilen çıkarımlar aşağıda belirtilmektedir.

Bölgedeki üretimler, üretimlerle türemiş mekânlar ve bunlara ait yaşam, çalışma pratikleri bir bütün olarak bölgenin endüstri kimliğini tanımlamaktadır. Kömür, demir-çelik ve orman gibi farklı endüstriler de birbirleriyle işlevsel ilişkiye sahip olmuşlardır.

Her bir endüstrinin varlığı sayesinde bölgede farklı sanayi kolları ortaya çıkmıştır. Ham madde ve bitmiş ürünlerin nakliyesini sağlayan demir yolu ve deniz yolu ulaşımları sayesinde endüstri mirası mekânlarının çoğu birbirine bağlanabilmektedir. Değerlerin aralarındaki etkileşim, güçlü ilişki ve bütüncül ulaşım bağlantıları modelde bölge ölçeğinde yaklaşımların geliştirilmesi için önemli referanslar sağlamıştır. Mevcut durumda az sayıda ve yapı/yerleşke ölçeğinde kalan koruma uygulamaları olmakla birlikte birçok miras değerinin koruma konusunda dışlandığı görülmektedir. Bu nedenle acilen bölgedeki kullanılan ve kullanılmayan endüstri mirasının tümünü kapsayan bütüncül koruma planlamalarına ihtiyaç vardır. Tez kapsamında, bu planlama ve uygulama çalışmalarını yürütecek bir örgütlenme modeli önerilmiştir. Siyasi ve değişken yapıdaki yerel yönetimlerden ve karar vericilerden bağımsız olarak, içerisinde konuyla ilgili farklı disiplinlerden uzman kişilerin, sivil toplum kuruluşlarının ve halkın da yer aldığı özerk bir kurum kurulmalıdır. Bu kurumun yapacağı koruma ve yeniden işlevlendirme çalışmalarında; yerel yönetimlerle, miras yapılarının mülkiyet sahipleriyle, özel sektörle, devletin ilgili kurumlarıyla ve Avrupa Birliği, TICCIH, UNESCO vb. uluslararası kuruluşlarla iş birliği yapılması, teknik ve ekonomik konularda bunlardan destek alınması gerekmektedir. Planlama ve karar alma süreçlerine halk katılımının sağlanması da çok önemlidir. Tezde, bölgede tespit edilebilen endüstri mirası yapılarına ilişkin envanter tabloları oluşturulmuş, belgelenen bu mekânlar 3 ilin kent merkezlerini ve ilçelerini kapsayan bölge haritası üzerinde işaretlenmiştir. Buna göre; çoğu miras mekânının deniz kıyı bandına yakın mevkilerde konumlandıkları, iç kısımlardakilerin ise genellikle demir yolu hattı kenarında yer aldıkları görülmektedir. Deniz yolu ve demir yolu bağlantıları ise yer yer kesişmekte, birbirini desteklemektedir. Ancak, üretimin yoğun olarak yapıldığı dönemlerde kullanılmış olan dekovil, varagel ve tren yolu hatlarının, deniz kıyısındaki yükleme tesisleri ve küçük limanların bazıları günümüzde kullanılmamaktadır. Atıl durumdaki bu ulaşım mekânlarının tekrardan işler hâle getirilmeleri ve ana akslara entegre edilmelerinin sağlanması, üst ölçekte geliştirilecek bütüncül yaklaşımların gerçekleştirilebilmesi için öncelikle ele alınması gereken durumlardandır. Bu bağlamda modelde; Alaplı'dan Kurucaşile'ye kadar deniz yolu ile kıyı bandındaki, Eskipazar'dan Ereğli'ye kadar da demir yolu ile deniz kıyısı ve iç kesimlerdeki kullanılan/kullanılmayan endüstri mirası mekânları arasında bölge içinde bütüncül turizm güzergâhları önerilmiştir. Bu güzergâhların ERIH gibi endüstri rotalarına

bağlanmasının sağlanması koruma ve bunları sergileme konularında uluslararası destek ve boyut kazandıracaktır. Bölge birçok doğal ve kültürel varlıklara da sahiptir. Turizm master planlarında bu değerlerin endüstri mirası değerlerine eklemlenmesi bölgede yeni destinasyonların geliştirilebilmesini de sağlayacaktır.

Modelin bir sonraki aşamasında bölge ölçeğinin bir alt bileşeni olarak kent ölçeğinde yaklaşım geliştirilmiştir. Endüstri mirası değerleri bulundukları kentlerle (Zonguldak, Karabük, Bartın) ekonomik, sosyokültürel ve mekânsal bağlamda etkileşim kurmuşlardır/kurmaktadırlar. Bu illerin her birine endüstri kimliği kazandırmış olan aynı/farklı türdeki endüstriler kent içinde birbirleriyle işlevsel ilişkiye ve demir yolu ve/veya deniz yolu ulaşımı bağlantısına sahiptirler. Üst ölçekteki bu veriler koruma ve yeniden işlevlendirme çalışmalarında bütüncül yaklaşımların geliştirilmesi konusunda önemli girdilerdir. Ancak bu konudaki mevcut uygulamaların bütüncüllükten uzak, parçalı ve birbirinden bağımsız olduğu, birçok miras yapısının ise koruma altına alınmadığı ve çok sayıda atıl durumda değerin varlığı tespit edilmiştir. Korumacılık yaklaşımlarında değerler bütünü bir arada ele alınmalıdır. Model kapsamında her üç il için haritalar oluşturulmuş ve endüstri mirası değerleri bunlar üzerinde işaretlenerek analizler yapılmıştır. Buna göre; Bartın ve Zonguldak'taki çoğu miras yapısı deniz kıyısı yakınında, Karabük'tekiler ise demir yolu hattı yakınında konumlanmaktadır. Üç ilde de bu mekânların kentsel yerleşimlerin merkezi noktalarında yer aldıkları ve parçalı yapıda oldukları ancak bu parçaların çoğunun yer yer öbeklendiği görülmektedir. Bu konumsal özellikler illerde eksikliği tespit edilen sosyal, kültürel, rekreasyon işlevli kentsel mekân ihtiyaçlarının karşılanması, ulaşım sorunlarının çözülmesi ve turizmin geliştirilmesine yönelik önemli potansiyeller barındırmaktadır. Avantajlardan biri de kentlerde bir yandan da üretimlerin ve bunlarla gelişmiş mekânların bazılarında özgün kullanımların belli ölçüde devam ediyor olmasıdır. Bu sayede üretim kültürünün deneyimlenebilme imkânı da vardır. Modelde her il için buralardaki kullanılan/kullanılmayan tüm endüstri mirası değerlerinin bir arada sergilenmesi/deneyimlenmesine yönelik turizm güzergâhları önerilmiştir. Bu güzergâhlara doğal ve kültürel değerlerin eklemlenmesinin sağlanması bu kentlerdeki alternatif turizmin geliştirilmesine de destek olacaktır. Endüstri mirası konusunda karar verici konumundaki il, ilçe bazında kent yönetimlerinin, mülkiyet sahiplerinin yeterli ve benzer duyarlılıkta olmadıkları, yapılacak çalışmalar için kendi aralarında

anlaşmazlıkların yaşandığı ve yeterince birlikte hareket etmedikleri görülmektedir. Bu bağlamda koruma/yeniden işlevlendirme planlama ve uygulamaları için modelde önerilen kurumun yürütücülüğünde hareket edilmesi; bu kurumla birlikte kent yönetimlerinin, ilgili meslek odalarının, kentlerdeki sivil toplum örgütlerinin, halkın, uzmanların, mülkiyet sahibi kişi ve kuruluşların müzarekeci ortamda buluşturulması gerekmektedir. Ayrıca endüstri mirası değerlerinin Dünya Miras Listesi'ne alınmaları için acilen UNESCO'ya başvurulmalıdır.

Modelin son aşamasında ise üst ölçeklerin alt bileşeni olarak yapı/tesis ölçeğinde yaklaşım önerilmiştir. Bu kapsamda kentlerde tespit edilen endüstri mirası değerlerinin kullanım durumları yeniden işlevlendirilmiş, kullanılmayan ve özgün işlevi ile kullanılan yapılar başlıkları altında ortaya koyulmuş, yerleri haritalarda işaretlenmiştir. Kentlerdeki mevcut tescilleme uygulamalarına bakıldığına genellikle miras değerinin yok olma tehlikesi yaşadığında harekete geçildiği görülmektedir. Bu noktada Mimarlar Odasının, ZOKEV'in, konuya duyarlı kişi ve sivil inisiyatiflerin korunmanın sağlanmasına yönelik yürütmüş oldukları mücadeleler çok değerlidir. Bazı yapılar bu çabalar sayesinde tescillenerek koruma altına alınabilmiştir. Bu mücadelelerin daha çok desteklenmesi ve sadece tehlike yaşanılınca değil kullanılan/kullanılmayan değerlerin tümünün tescillemelerinin çok daha önceden yapılması gerekmektedir. Tartışılması gereken bir diğer konu ise tescillemenin koruma açısından tek başına yeterli olup olmamasıdır. Çünkü bölgedeki kentlerde resmi olarak koruma altına alınmış olmalarına rağmen ileriki süreçlerde bu kararlar bozularak bazı endüstri yapıları yıkılmıştır. Yine tescilli olup, uzun yıllar boyunca kullanılmayan ve çevresel etkilerden zarar görenler de vardır. Bunların üzerlerindeki yıkım odaklı spekülasyonlar da giderek artmaktadır. Ayrıca somut miras değerleri kullanılmadıkça veya yıkıldıkça somut olmayan kültürel miras da giderek yok olmakta ve bu somut değerlere ilişkin aidiyet duygusu azalmaktadır. Atıl durumdaki bu bellek mekânlarının; öncelikle tescillenip, ardından uygun kamusal fonksiyonlarla yeniden işlevlendirilerek kent yaşamına tekrardan entegre edilmeleri ve yaşayan mirasa dönüştürülmeleri etkin şekilde korunmalarını ve bu konuda farkındalık oluşmasını sağlayacaktır. Modelde, koruma/yeniden işlevlendirme çalışmaları için endüstri mirası değerlerinin yakın çevre bağlamları haritalar üzerinden analiz edilmiştir. Buna göre değerlerin çoğunun ana kara yolu akslarının üzerinde ve endüstri mirası niteliğindeki

demir yolu ve/veya deniz yolu ulaşımlarının yakınında yer aldıkları, bulundukları kentlerde konut dokularının içerisinde veya merkezi alanlarda konumlandıkları ortaya çıkmıştır. Alan çalışması yapılarak kentlerdeki atıl endüstri mirası değerlerinin açık/yarı açık/kapalı mekân potansiyelleri tespit edilmiştir. Bu değerler geniş ve yüksek hacime, kendine özgü florasının olduğu geniş açık alanlara sahiptir. Sahip oldukları bu potansiyeller ve çevresel bağlamlar kentlerin ve eski canlılığını yitirmiş çöküntü bölgesi hâlindeki yakın çevre yerleşimlerinin mekânsal ihtiyaçlarının karşılanmasında önemli referanslardır. Değerlerin, kısıtlı erişim yerine halkın ortak kullanımına açılmaları daha çok deneyimlenmelerini sağlayacaktır. Bölgedeki kentlerde endüstri mirasına yönelik yapılacak dönüşüm çalışmalarında yapıların korunmuşluk durumuna göre mümkün olduğunca en az müdahale olacak şekilde hareket edilmesi bu değerlere ait kimliğin okunabilmesi açısından önemlidir. Yapının mekânsal olarak yeterli gelmediği durumlarda oluşturulacak yeni eklerin yapı anlam ve bütünlüğüne saygılı olması gerekmektedir. Dönüşüm projelerinin ulusal/uluslararası mimari yarışmalara açılması alternatifler içerisinde en doğruya ulaşılması konusunda katkı sunacak bir yöntemdir. İncelenen kentlerde endüstri mirası mekânları birbirlerine yakın mesafede konumlanmakta ve bunların çevrelerinde doğal, kültürel değerler yer almaktadır. Yeniden işlevlendirme çalışmalarında bunların bir arada düşünülmesi birbirlerini işlevsel olarak desteklemelerini ve bütüncül olarak korunmalarını sağlayacaktır. Modelde üst planlamaya göre yapılması önerilen ve aşama aşama uygulanabilir olan yeniden işlevlendirme çalışmalarında atıl durumdaki bir miras yapısının/yapı grubunun tekrardan kent hayatına kazandırılması ve yaşayan mirasa dönüştürülmesi durumu diğer endüstri mirası değerlerinin korunması konusunda farkındalık yaratacak ve katalizör olacaktır.

KAYNAKLAR

1. Köksal, G., "İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri", Doktora Tezi, ***İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü***, İstanbul, 6-12, 105-118 (2005).

2. Pamuk, Ş., "100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi, 1500-1914", ***Gerçek Yayınevi***, İstanbul, 151, 183 (1997).

3. Güran, T., "İktisat Tarihi", ***Damla Ofset***, İstanbul, 115 (1990).

4. Hobsbawn, E., "Sanayi ve İmparatorluk", ***Dost Yayınevi,*** Ankara, 36-41, 65-102 (2013).

5. Hançerlioğlu, O., "Ekonomi Sözlüğü", ***Remzi Kitabevi,*** İstanbul, 345 (1981).

6. Kaya, B.," Endüstri Mirasımızın Korunmasında Planlama Yaklaşımı", Uzmanlık Tezi***, Kültür ve Turizm Bakanlığı İzmir II Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü***, İzmir, 15-36 (2012).

7. Deane, P., "İlk Sanayi İnkılabı", çev. Tevfik Güran, ***Türk Tarih Kurumu Basımevi***, Ankara, 2, 75 (1994).

8. Küçükkalay, M., "Endüstri Devrimi ve Ekonomik Sonuçlarının Analizi", ***Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi***, 2 (Güz): 51-68 (1997)

9. Dereli, S., "Sanayi Sonrası Toplumda Çalışma Olgusu ve Çalışma İlişkilerine Etkisi", Yüksek Lisans Tezi, ***Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü***, Ankara, 64 (2015).

10. Torun, İ., "Endüstri Toplumu'nun Oluşmasında Etkili Olan İktisadi ve Sina-i Faktörler", ***C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi,*** 4 (1): 181-196 (2003).

11. Albertini, J. M., "Ekonomik Sistemler: Uygulamada Kapitalizm ve Sosyalizm", çev. Cafer Unay, ***Ekin Kitabevi Yayınları***, Bursa, 10-13 (1995).

12. Kaymak, M., "Sanayi Devrimi Neden İngiltere'de Gerçekleşti? Karşılaştırmalı Bir Makro Tarih Denemesi", İktisada Dokunmak, ***Phoenix Yayınevi,*** Ankara, 163-185 (2011).

13. Kaymak M., "Tarımda Kapitalist Dönüşümün Klasik Modeli: İlkel Birikimden Tarımsal Kapitalizme İngiliz Tarımı", ***Toplum ve Hekim Dergisi***, 25 (2): 85-102 (2010).

14. Kıraç, B., "Türkiye'deki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri Konusunda Bir Yöntem Araştırması", Doktora Tezi, ***Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü***, İstanbul, 4-46 (2001).

15. Kazgan, H., "Sanayi Tarihi", ***İstanbul Teknik Üniversitesi***, İstanbul, 6 (1982).

16. Zeytinoğlu, E., "İktisat Tarihi", ***Süryay Yayınları***, İstanbul, 148 (1993).

17. Eker, H., "İngiltere'de Sanayi Devrimi ve Liberal Felsefe", Yüksek Lisans Tezi, ***İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü***, İstanbul, 9-10 (1994).

18. Zaman E. M., "Zonguldak İnsan Mekan Zaman", ***TMMOB Maden Mühendisleri Odası, Çizgi Matbaası***, Zonguldak, 36-51, 157 (2012).

19. Aksoy, S., "Kapitalizmin Lokomotifi Demiryolları", ***Sosyal Araştırmalar Vakfı, Ekspres Ofset Matbaacılık***, İstanbul, 64-67 (2016).

20. Ören, K., "Çalışma Sosyolojisi", ***Nobel Akademik Yayıncılık***, Ankara, 13 (2013).

21. Toprak, Z., "Osmanlı Devleti ve Sanayileşme Sorunu", Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, Cilt:5, ***İletişim Yayınları***, İstanbul, 1340-1344 (1985).

22. Pamuk, Ş., "Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme, 1820-1913", ***Tarih Vakfı Yurt Yayınları***, İstanbul, 2 (1994).

23. Dereli, S., "Endüstri Devrimi ve Endüstri İlişleri", Klasikten Küresele Endüstri İlişkileri, ***A Yayınları***, Ankara, 31-52 (2015).

24. Aktan, C.C., "Klasik Liberalizm, Neo-Liberalizm ve Libertarianizm", ***Amme İdaresi Dergisi***, 3 (2): 3-32 (1995).

25. Albertini, J. M., "Ekonomik Sistemler: Uygulamada Kapitalizm ve Sosyalizm", çev. Cafer Unay, ***Ekin Kitabevi***, Bursa, 16-19 (1995).

26. Weber, M., "Protestan Ahlakı ve Kapitalizmin Ruhu", çev. Emir Aktan, ***Alter Yayıncılık***, Ankara, 77-78 (2013).

27. Koray, M., "Endüstri İlişkileri", ***Basisen Eğitim ve Kültür Yayınları***, İstanbul, 23 (1992).

28. Tuna, O. ve Yalçıntaş, N., "Sosyal Siyaset", ***Filiz Kitabevi***, İstanbul, 27 (2011).

29. Şimşek, E., "Endüstri Yapılarının Kültürel Miras Olarak İrdelenmesi ve Değerlendirilmesi: İzmir Liman Arkası Bölgesi Örneği", Yüksek Lisans Tezi, ***Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü***, İzmir, 10 (2006).

30. McNeill, W. H., "Dünya Tarihi", çev. Alaeddin Şenel, ***İmge Kitabevi,*** Ankara, 465 (2004).

31. Tanilli S., "Uygarlık Tarihi", ***Say Yayınları***, İstanbul, 95 (1991).

32. Acar, M., "Geçmişten Günümüze Ekonomik ve Ticari Hayata Bakış, Safranbolu El Sanatları", ***Kent Araştırmaları***, İstanbul, 2-3, 27-161 (2006).

33. Davulcu, M., "Bartın Yöresinde Ahşap Tekne Yapımcılığı", ***Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi***, 5 (1): 23-52 (2013).

34. Aktüre S. ve Şenyapılı, T., "Safranbolu'da Mekansal Yapının Gösterdiği Nitelikler ve Koruma Önerilerinin Düşündürdükleri", ***O.D.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Dergisi***, 2 (1): 61-96 (1976).

35. Quataert, D., "Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü", ***İletişim Yayınları***, İstanbul, 15, 64 (1999).

36. İhsanoğlu, E., "Osmanlı İmparatorluğu'nda Bilim, Teknoloji ve Sanayide Modernleşme Gayretleri", ***Osmanlı Bilimi Araştırmaları***, (2): 1-22 (1998).

37. Toprak, Z., "Tanzimat'ta Osmanlı Sanayii", Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, Cilt: 5, ***İletişim Yayınları***, İstanbul, 1345-1347 (1985).

38. Genç H., "Ereğli Kömür Madenleri 1840-1920", Doktora Tezi, ***Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü***, İstanbul, 10-88 (2007).

39. Ökçün, A. G., "Osmanlı Sanayii, 1913, 1915 Yılları Sanayi İstatistiki", ***Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü***, Ankara, 5 (1997).

40. Önsoy, R., "Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası", ***İş Bankası Kültür Yayınları***, Ankara, 47-58 (1988).

41. Toprak, Z., "II. Meşrutiyet ve Osmanlı Sanayii", Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, Cilt: 5, ***İletişim Yayınları***, İstanbul, 1349-1350 (1985).

42. Özyurt H., "Atatürk Dönemi, Birinci ve İkinci Beş Yıllık Sanayileşme Planları ve Türk Ekonomisindeki Yapı Değişikliğine Etkileri (1933-1938)", ***Istanbul Journal of Sociological Studies***, (19): 119-148 (2011).

43. İnternet: TMMOB Maden Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu, "1923-1980 Döneminde Ülkemizde Planlar ve Madencilik Sektörü", **https://www.maden.org.tr/resimler/ekler/03303dd56a731e3_ek.pdf** (2018).

44. Tekeli, İ., "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm", Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, Cilt: 4, ***İletişim Yayınları***, İstanbul, 878-879 (1985).

45. Apaydın, A., "Zonguldak Şehrinin Kömüre Bağlı Tarihi ve Talihi Üzerine Bir İnceleme", ***MT Bilimsel Yer Altı Kaynakları Dergisi***, (18): 1-20 (2020).

46. İnternet: Çatma, E., "Zonguldak Kent Tarihine Kısa Bir Yaklaşım", **https://kdzereglifutbol.blogspot.com/2016/09/zonguldak-kent-tarihine-kisa-bir.html** (2016).

47. Öktem, S., "Türkiye Cumhuriyeti'nde Modernleşme Hareketi; Karabük Demir Çelik Fabrikaları Yerleşim Örneği", Yüksek Lisans Tezi, ***İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü***, İstanbul, 80-95 (2004).

48. Onur, B., "Endüstri Kenti Karabük'ün Modern Mahallesi Yenişehir'de Konut Tipolojileri", ***Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi***, (19): 666-677 (2021).

49. Kalyoncu, H., "Cumhuriyet Kenti Karabük", ***Karabük Belediyesi***, Karabük, 52, 58- 62, 100-109 (2007).

50. Köksal, G., "Endüstri Mirasının Çok Boyutlu Anlamı Üzerine İstanbul'un Endüstri Mirası ve Geleceği", Ex.change İstanbul-Marseille Endüstri Mirasını Görünür ve Anlaşılır Kılmak, ***ÇEKÜL Vakfı***, İstanbul, 66-79 (2011).

51. Wehdorn, M., "The Industrial and Technical Heritage in the Northern States of Europe", Situation of the Technical and Industrial Built Heritage in Europe, Architectural Heritage Report and Studies, ***Council of Europe***, Strasburg, 4-7 (1985).

52. İnternet: Council of Europe Committee of Ministers, "Recommendatıon of The Committee of Ministers to Member States on The Protection and Conservation of The Industrial, Technical and Civil Engineering Heritage in Europe", **https://rm.coe.int/09000016804e1d18** (1990).

53. İnternet: Council of Europe, "Industrial Heritage in Europe", **http://www.e-faith.org/documents/2015/COE20130215_EN.pdf** (2013).

54. Trinder, B., "From FICCIM to TICCIH 2000: Reflections on 27 Years", ***TICCIH Bulletin*** (2000).

55. İnternet: TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage), **https://ticcih.org/** (2022).

56. İnternet: ICOMOS (International Council on Monuments and Sites), **http://www.icomos.org.tr/** (2022).

57. ICOMOS (International Council on Monuments and Sites), "Endüstri Mirası Sitleri, Yapıları, Alanları ve Peyzajlarının Korunması için ICOMOS-TICCIH Ortak İlkeleri", ***Dublin İlkeleri Bildirgesi,*** Paris, 1-7 (2011).

58. İnternet: TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage), "Taipei Declaration for Asian Industrial Heritage", **https://ticcih.org/about/charter/taipei-declaration-for-asian-industrial-heritage/** (2012).

59. İnternet: ERIH (European Route of Industrial Heritage), **https://www.erih.de/** (2022).

60. İnternet: DOCOMOMO (International Working Party for DOcumentation and COnservation of Buildings, Sites and Neighborhoods of the MOdern MOvement), **http://www.docomomo-tr.org/** (2022).

61. Saner M., "Endüstri Mirası: Kavramlar, Kurumlar ve Türkiye'deki Yaklaşımlar", ***Planlama Dergisi***, 1 (2): 53-66 (2012).

62. İnternet: ICOMOS (International Council on Monuments and Sites), **https://www.icomos.org/en** (2022).

63. Ahunbay Z., "20. Yüzyılın Mimari ve Endüstri Mirasının Korunması Sempozyumu", ***Mimarlık Dergisi***, (308): 42-43 (2002).

64. İnternet: E-FAITH *(*European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage), **https://www.industrialheritage.eu/** (2021).

65. İnternet: SIA (Society for Industrial Archeology), **https://www.sia-web.org/** (2022).

66. Kurtay, C., Sağlam, H., "Ruhr Metropolitan Bölgesi Gelişim Projesi", ***Serbest Mimar Dergisi***, 6-7: 71-76 (2011).

67. Dağ, H. Ve Özberk, S., "Eski Sanayi Kentlerinde Kentsel Dönüşümden Kültürel Dönüşüme; Ruhr Bölgesi Örneği", ***Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi***, 9 (2): 147-166 (2012).

68. Haznedar, B., "Yenilenen Kentsel Kullanımlar Doğrultusunda Kent İçindeki Endüstri Alanlarının Dönüşüm Süreci Ruhr Bölgesi ve Hafencity Hamburg Örnekleri", Yüksek Lisans Tezi, ***Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü***, İstanbul, 57 (2008)

69. İnternet: Arkitera, "Kömür ve Çelikten Kültür Endüstrisine Bir Dönüşüm Hikayesi: Ruhr Bölgesi", **https://www.arkitera.com/haber/komur-ve-celikten-kultur-endustrisine-bir-donusum-hikayesi-ruhr-bolgesi/** (2011).

70. Ganser, K. vd., "Projektübersicht, IBA Emscher Park", ***Stadtbauwelt***, (24): 1218-1219 (1991).

71. İnternet: UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization), **https://whc.unesco.org/en/list/975/gallery/** (2022).

72. İnternet: Ruhr- Guide, **https://www.ruhr-guide.de/** (2022).

73. Öktem Erkartal, P., "Endüstri Mirasının Dönüşümü: Almanya'dan Dört Farklı Örnek", ***Yakın Mimarlık Dergisi,*** 1 (2): 66-75 (2018).

74. İnternet: Arkitekt Dergisi, "Post Endüstriyel Peyzaj Tasarımı: Duisburg Nord Parkı", **https://www.gzt.com/arkitekt/post-endustriyel-peyzaj-tasarimi-duisburg-nord-parki-3579692** (2021).

75. Dinçer, İ.," Şehir Yenileme Koruma Ders Notları", ***Yıldız Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü***, İstanbul (2014).

76. Wehling, H.-W., "Die London Docklands, Strategien, Prozesse und Probleme einer Revitalisierung", ***Die Alte Stadt,*** (4): 280-299 (1994).

77. Urkun-Bowe, İ., "Londra Docklands Kentsel Gelişme Alanı: Ekonomik Hayatın Gerçekleri Karşısında Yerel Halkın Nostaljik Talepleri", ***Dosya 01 Dergisi***, Bülten 40: 70-73 (2006).

78. Gülersoy, N. Z., "Çevre Kalitesini Yükseltme Çalışmalarından Bir Örnek: Londra Docklands", ***Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu***, İstanbul, 53-65 (1995).

79. İnternet: High Line, **https://www.thehighline.org/** (2015).

80. Seçkin, Y.Ç., "Raylar Üstünde Bir Vadi", ***Yapı Dergisi,*** (339): 96-101 (2010).

81. İnternet: Arkitera, "Bir Dönüşüm Hikayesinin İki Yüzü", **https://www.arkitera.com/haber/bir-donusum-hikayesinin-iki-yuzu/** (2012).

82. İnternet: Arkitera, "Cer Modern", **https://www.arkitera.com/proje/cer-modern/** (2012).

83. Seren, R., "Tarihi Endüstri Yapılarının Sanat Mekanlarına Dönüşümü ve Mekansal Müdahaleler: Ankara Cer Modern Örneği", Yüksek Lisans Tezi, ***Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü***, Ankara, 51-90 (2017).

84. Asiliskender, B., "Erken Cumhuriyet'in 'Modern' Mirası: Sümerbank Kayseri Bez Fabrikası ve Lojmanları", ***Mimarlık Dergisi,*** (316): 53-58 (2004).

85. İnternet: Arkitera, "Sümerbank Bez Fabrikası'ndan İzler", **https://www.arkitera.com/gorus/sumerbank-bez-fabrikasindan-izler/** (2014).

86. İnternet: AGÜ Yapı İşleri ve Teknik Daire Başkanlığı, "Öğrenci Köyü", **https://yapiisleri-tr.agu.edu.tr/sosyalalanlar** (2020).

87. İnternet: ODTÜMİST ve Gazhane Çevre Gönülleri Etkinliği, "Müze Gazhane: Ne idi? Ne oldu? Kimlerle? Nasıl?", **https://www.youtube.com/watch?v=5ttqLHYn-lI** (2021).

88. İnternet: Müze Gazhane, **https://muzegazhane.istanbul/mekanlar/** (2022).

89. İnternet: TÜİK Türkiye İstatistik Kurumu, "İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS)", **https://biruni.tuik.gov.tr/DIESS/SiniflamaTurListeAction.do** (2022).

90. Tutar, F., "Türkiye'nin AB'ye Uyum Sürecinde Yeni Bir Bölge Sınıflandırma Sistemi Uygulaması: İBBS", Bölgesel Kalkınma Üzerine Yazılar, ***Savaş Yayınevi***, Ankara, 145 (2014).

91. Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı, "2014-2023 Batı Karadeniz Bölge Planı (Zonguldak, Karabük, Bartın)", ***Mevcut Durum Analizi Raporu***, Zonguldak, 31-183 (2013).

92. Robins, K. ve Morley, D., "Kimlik Mekanları", ***Ayrıntı Yayınları***, İstanbul, 35-37 (1997).

93. Birol, G.; (2007). "Bir Kentin Kimliği ve Kervansaray Oteli Üzerine Bir Değerlendirme", ***Arkitekt Dergisi***, (514): 46-54 (2007).

94. Kaypak, Ş., "Antakya'nın Kent Kimliği Açısından İrdelenmesi" ***Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi***, 7 (14): 373-392 (2014).

95. Lynch, K., "The Image of the City", ***The M.I.T. Press***, London, 131 (1990).

96. Önem, A. B., "Çevre Algılama ve Kentsel Kimlik: Haliç Üzerine Bir Yöntem Önerisi", Doktora Tezi, ***İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü***, İstanbul, 9-10 (2004).

97. Oğurlu, İ., "Çevre- Kent İmajı- Kent Kimliği- Kent Kültürü Etkileşimlerine Bir Bakış", ***İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimler Dergisi***, (26): 275-293 (2014).

98. Ocakçı, M., "Kimlik Elemanlarının Şehirsel Tasarıma Yönlendirici Etkisi", ***Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu***, Kentsel Tasarıma Ekolojik Yaklaşım, İstanbul, 239-245 (1994).

99. Dülger Türkoğlu, H., "Kentsel İmge: İstanbul'dan Bulgular" ***itüdergisi/a Mimarlık-Planlama-Tasarım,*** 1 (1): 57-64 (2002).

100. Güremen, L., "Kent Kimliği ve Estetiği Yönüyle Kentsel Donatı Elemanlarının Amasya Kenti Özelinde Araştırılması", ***e-Journal of New World Sciences Academy***, 6 (2): 254-291 (2011).

101. Erdönmez, M. E. ve Akı, A., "Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri", ***Megaron/ Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi e-Dergis***i, 1 (1): 67-87 (2005).

102. Kiper, P., "Küreselleşme Sürecinde Kentlerimize Giren Yeni Tüketim Mekanları ve Yitirilen Kent Kimlikleri", ***Planlama Dergisi***, 4 (30): 14-18 (2004).

103. Ulu, A. ve Karakoç, İ., "Kentsel Değişimin Kent Kimliğin Etkisi", ***Planlama Dergisi***, (3): 59-66 (2004).

104. Tülek, B. ve Atik, M. (2013). "Dönüşen Peyzaj ve Kentlerde Endüstri Peyzajlarının Rolü", ***Peyzaj Mimarlığı 5. Kongresi***, Adana, 120-132 (2013).

105. Kurt, B., "Bartın'ın Kent İmajının Oluşumunda Bartın Irmağı'nın Yeri" Yüksek Lisans Tezi, ***Bartın Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü***, Bartın, 9-32 (2019).

106. Çetin, E., "Kastamonu Vilayet Salnamelerinde Bartın (1869-1903)", Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Belge ve Fotoğraflarla Bartın, ***Bartın Üniversitesi Yayınları***, Bartın, 49-62 (2014).

107. Davulcu, M., "Bartın Yöresinde Ahşap Tekne Yapımcılığı", ***Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi***, 5 (1): 23-52 (2013).

108. Bartın Valiliği, "Bartın Kültür Varlıkları Envanteri", ***Bartın Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Basımı***, Ankara, 8-28 (2011).

109. İnternet: Karabük İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, **https://karabuk.ktb.gov.tr/** (2022).

110. Quataert, D., "Osmanlı İmparatorluğu'nda Madenciler ve Devlet, Zonguldak Kömür Havzası 1822-1920", ***Boğaziçi Üniversitesi Yayınevi***, 10 (2009).

111. Öğreten, Ahmet, "Ereğli Kömür Madeni Havzasında İlk Üretim", ***Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi***, 12 (31): 135-160 (2006).

112. Ertosun, Y., "Zonguldak Kıvırcıkları", ***Kanarya Matbaası***, Ankara, 15 (1994).

113. Tak, İ., "Osmanlı Döneminde Ereğli Kömür Madenleri", Doktora Tezi, ***Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü***, Erzurum, 173 (2001).

114. Kara, M., "Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Ereğli Kömür Havzası (1829-1920)", ***History Studies, İnternational Journal of History***, 5 (1): 223-250 (2013).

115. Çatma, E., "Asker İşçiler", ***Ceylan Yayıncılık***, İstanbul, 81 (1998).

116. Turan, B., "Zonguldak Havalisinde Maden Folklorunda Memoratlar", Yüksek Lisans Tezi, ***Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü***, Ankara, 17 (2019).

117. Çakır, A., "Zonguldak'ın Madencilik Tarihi ve Kültürü Ders Notları", ***Zonguldak Karaelmas Üniversitesi Maden Mühendisliği Bölümü***, Zonguldak (2013).

118. Özeken, A. A., "Ereğli Kömür Havzası Tarihi Üzerinde Bir Deneme", ***Kenan Matbaası***, İstanbul, 44 (1944).

119. İnternet: TTK (Türkiye Taşkömürü Kurumu), **http://www.taskomuru.gov.tr/** (2020).

120. Sakaoğlu, N., "Amasra'nın Üç Bin Yılı", ***Zonguldak Valiliği Yayınları***, İstanbul (1987).

121. Dölen, E., "Haliç'ten Karadeniz Kıyısına Bir Demiryolu Hattı: Karadeniz Sahra Hattı", Kağıthane-Ağaçlı-Çiftalan Demiryolu (1914-1916), ***Kağıthane Belediyesi Kültür Yayınları***, İstanbul, 10-21 (1999).

122. Zaman, E.M., **"**Zonguldak Kömür Havzasının İki Yüzyılı", ***TMMOB Maden Mühendisleri Odası***, Ankara (2004).

123. Yüksel, Ö., "Üretimi Azaltılmış Maden Kentlerinin Gelişim Süreci ve Geleceği: Zonguldak Örneği", Doktora Tezi, ***Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü***, İstanbul, 72-131 (2014).

124. Guleman, A. H., "Madencilik Hayatımdan Birkaç Hatıra", ***Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Mecmuası***, 4: 25- 31 (1938).

125. Karekök, T., "Zonguldak Kömür Havzasında Bir Yardım Sandığı: Amele Birliği", ***Zonguldak Karaelmas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi***, 7 (13): 351–36 (2011).

126. Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası, "Cumhuriyetin On Yılında Zonguldak ve Maden Kömür Havzası", ***Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası Yayını***, **Sanayi Nefise Matbaası,** İstanbul, 158 (1933).

127. Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı, "Kömüre Giden Demiryolu (Kelebeğin Rüyasına Yolculuk)", ***Proje Raporu***, Zonguldak, 23-29 (2017).

128. Kalyoncu, H., "Kömürde Açan Çiçek", ***Pervaz Yayınları***, Ankara (2005).

129. Kara, M., "Cumhuriyet Dönemi'nde Ereğli Kömür Havzası (1920-1940)", ***Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi***, 14 (1): 111-137 (2012).

130. Manioğlu, K., "Türkiye'de Marşal Planı (1948'den 1949 Sonuna Kadar)", ***Devlet Bakanlığı Basımevi Matbaası***, Ankara (1951).

131. Yurtoğlu, N., "Türkiye'de Zonguldak-Ereğli Kömür Havzasının Yapısal Analizi (1920-1960)", ***Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi***, XVI/33: 211-256 (2016).

132. Koday, S., Çelikoğu, Ş. ve Atış, E., "Çaycuma İlçesinde Sanayinin Gelişimi, Yapısı ve Sorunları", ***Turkish Studies***, 10 (14): 135-158 (2015).

133. Başbakanlık Umumi Murakabe Heyeti, "Etibank 1942 yılı Umumi Murakabe Heyeti Raporu", ***Alaeddin Kıral Basımevi***, Ankara (1943).

134. Buzkan, S. ve Ofluoğlu, G., "Zonguldak Havzası İş Kazalarının Sayısal Analizi", ***Kamu-İş Dergisi***, 9 (5): 1-18 (2007).

135. İnternet: marksist.org, "7 Mart 1983: Kandilli (Armutçuk) kömür ocağındaki grizu patlamasında 102 işçi hayatını kaybetti.", **https://marksist.org/icerik/Yazar/1079/mobileRedirect** (2015).

136. İnternet: TMMOB (Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği), "3 Mart İş Cinayetlerine Karşı Mücadele Günü", **https://www.tmmob.org.tr/sites/default/files/3_mart_brosur.pdf** (2018).

137. TMMOB Maden Mühendisleri Odası, "Madencilikte Yaşanan İş Kazaları Raporu (2010-2020)", ***TMMOB Maden Mühendisleri Odası İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Komisyonu***, Ankara, 7-16 (2021).

138. İnternet: Koçak, M. H., "Zonguldak Büyük Madenci Yürüyüşü", **https://bagimsizmaden.org/2019/01/05/zonguldak-buyuk-madenci-yuruyusu-m-hakan-kocak/** (2019).

139. Tümertekin, E., "Ağır Demir Sanayi ve Türkiye'deki Durumu", ***İstanbul Üniversitesi Yayınları***, İstanbul, 223 (1954).

140. Özkan Altınöz, M., "Endüstri Kenti Karabük'ün Sosyal Yaşantısının Şekillenişinde Yenişehir Sineması'nın Rolü", ***İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi***, 4 (1): 83-99 (2015).

141. Koç, N.," Türk- İngiliz Dostluğunun Tezahürü ve Karabük Demir Çelik Fabrikalarının Kuruluşu", ***Türk-İslam Medeniyeti Akademik Araştırmalar Dergisi***, (11): 27-50 (2011).

142. İnternet: KARDEMİR (Karabük Demir Çelik Sanayi ve Ticaret AŞ), "Kilometre Taşları", **https://www.kardemir.com/kilometre_taslari** (2021).

143. İnternet: Karadoğan, E., "Cumhuriyet İnsanları Portreleri- Metin Türker", **https://portreler.fisek.org.tr/metin-turker/** (2021).

144. Ersöz, H.Y. vd.," Özelleştirmede Çalışanların Mülkiyet Sahipliği: Kardemir Örneği", ***Journal of Social Policy Conferences***, (46): 3-42 (2011).

145. İnternet: ERDEMİR (Ereğli Demir ve Çelik Fabrikaları TAŞ), "Tarihçe", **https://www.erdemir.com.tr/kurumsal/tarihce/** (2020).

146. Karanfil Büyükyıldırım, N., "Duvarları Olmayan Bir İç Kent Olarak Erdemir Lojmanları'nda Toplumsal Mekân", ***MADjournal***, (2): 158-169 (2021).

147. Aşçıoğlu, E., "Bartın", ***Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayını***, Bartın, 22 (2001).

148. Çilsüleymanoğlu, S., "Bartın Halk Kültürü", Cilt: 3, ***Türk Tarih Kurumu Basımevi,*** Ankara, 1458-1460 (1996).

149. Ünal, Y., "Kuruluşunun 50. Yıl Dönümünde Bartın Limanı Tarihi", ***Yeditepe Yayınları***, İstanbul, 77-80 (2015).

150. Kurt, B., "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Bartın Irmağının Ticari Hayattaki Yeri", ***Bartın Üniversitesi Çeşm-i Cihan: Tarih Kültür ve Sanat Araştırmaları E-Dergisi***, 3 (1): 85-94 (2016).

151. Göktaş Kaya, L., "Karabük Kent Kimliği İçinde İstasyon Binasının Yeri", ***XX. Uluslararası Ortaçağ ve Türk Dönemi Kazıları ve Sanat Tarihi Araştırmaları Sempozyumu***, Sakarya, 504-518 (2016).

152. Mısırlı, A., "Çaycuma Kağıt Fabrikası ve Sosyal Konut Sitesinin Analizi", ***Megaron/ Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi e-Dergis***i, 16 (4): 683-701 (2021).

153. Muhsin Maden Arşivi, "Zonguldak'taki Endüstri Yapılarının Envanter ve Fotoğrafları", ***Kişisel Arşiv*** (2012).

154. İnternet: Pusula Gazetesi, "Zonguldak Antrasit Fabrikası açıldı", **https://www.pusulagazetesi.com.tr/zonguldak-antrasit-fabrikasi-acildi** (2017).

155. İnternet: visit Zonguldak (Zonguldak Turizm ve Tanıtım Portalı), "Zonguldak İlindeki Destinasyonlar", **https://www.visitzonguldak.com/destinasyonlar (**2020).

156. İnternet: Demokrat Gazetesi, "Alacaağzı İhalesi, Seçim Kandırmacası mı?", **http://www.ereglidemokratmedya.com/demirtas-alacaagzi-ihalesi-secim-kandirmacasi-mi-68286.html** (2018).

157. İnternet: Erdemir Formenler ve Teknisyenler Derneği, "Geçmişten Geleceğe Erdemir", **http://www.erdemirformenlerdernegi.com.tr/galeri-18-gecmisten-gelecege-erdemir.html** (2022).

158. Servet Çınçın ve Erdenay Çınçın Arşivi, "Eski Bartın Fotoğrafları", ***Kişisel Arşiv*** (2012).

159. İnternet: Facebook Sosyal Medya Platformu, "Zonguldak Nostalji", **https://www.facebook.com/zonguldaknostalji/photos** (2020).

160. Demir, Y., "Ünlü Fevkani Köprüsü yıkılıyor: Yeni projenin ihalesi gizli kapaklı bitirildi.", ***Sözcü Gazetesi*** (2022).

161. Yıldız, M. S., "Karadeniz Ereğli'de Bir Endüstri Mirası: Lokomotif Bakım Atölyesinin Yeniden İşlevlendirilmesine Yönelik Bir Öneri", Yüksek Lisans Tezi, ***Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Bilimleri Enstitüsü***, İstanbul, 74-82 (2019).

162. İnternet: Pusula Gazetesi, "Renda Bükü yıkılıyor", **https://www.pusulagazetesi.com.tr/renda-buku-yikiliyor** (2018).

163. Erkan, S., "Amele Evleri, İlkokul, Mutfak ve Çamaşırlık Binası", ***Arkitekt Dergisi***, 1935 (9): 253-258 (1935).

164. Akbulut, E., "Zonguldak Kömür Havzası'ndaki Seyfi Arkan Yapılarının Koruma Sorunları", Yüksek Lisans Tezi, ***İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü***, 96-135 (2011).

165. Arkan, S., "Kömür-İş İşçi Uramı", ***Arkitekt Dergisi***, 1936 (1): 9-10 (1936).

166. İnternet: Önder Gazetesi, "Çürümeye Terk Edildi…", **https://www.ereglionder.com.tr/guncel/curumeye-terk-edildi-h89128.**html (2021).

167. "Ereğli Demir Çelik Fabrikaları Sitesi Proje Müsabakaları", ***Arkitekt Dergisi***, 1962 (1): 14-25 (1962).

168. Bükülmez, G., "Yenişehir Koruma Amaçlı İmar Planı Analitik Etütleri", ***Karabük Belediyesi***, Karabük (1996).

169. İnternet: Karabük İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, "Karabük'ün Tarihi Fotoğrafları", **https://karabuk.ktb.gov.tr/TR-194509/karabuk39un-tarihi--fotograflari.html** (2021).

170. Kaya, S., "İdeoloji, Gündelik Yaşam Pratikleri ve Mekan Etkileşiminde Karabük Demir Çelik Fabrikaları Yerleşiminden Öğrendiklerimiz" Yüksek Lisans Tezi, ***Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü***, 106-114 (2011).

171. Karataş, H. "Karabük Tarihi Röportajı- Mehmet Kütükçüoğlu ile 3 Nisan Panorama Karabük", ***Karabük Meydan Gazetesi*** (2016).

172. İnternet: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, "Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)", **https://www.kgm.gov.tr/sayfalar/kgm/sitetr/projeler/uluslararasiprojeler/kafkasya.aspx** (2020).

173. Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı, "Filyos Vadisi Projesi Tanıtım Kitapçığı", ***BAKKA Yayını, Akare Ajans***, Ankara, 5-9 (2018).

174. Kültür ve Turizm Bakanlığı, "Türkiye Turizm Stratejisi (2023)", ***Eylem Planı Raporu***, Ankara, 52 (2007).

175. İller Bankası, "Zonguldak, Kozlu, Kilimli, Çatalağzı Analitik Etüdleri", ***İller Bankası İmar Planlama Dairesi, Doğuş Matbaacılık***, Ankara, 13-14 (1971).

176. Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı, "2018 Yılı Faaliyet Raporu ", ***Kozlu–Zonguldak–Üzülmez Demiryolu Hattı Fizibilite Raporu ve Konsept Geliştirme Fizibilite Raporu***", Zonguldak, 25-26 (2018).

EK AÇIKLAMALAR A.

AVRUPA KONSEYİNİN AVRUPA'DAKİ ENDÜSTRİYEL, TEKNİK VE İNŞAAT MÜHENDİSLİĞİ MİRASININ KORUNMASI VE MUHAFAZASI HAKKINDAKİ TAVSİYE KARARI

Avrupa'daki Endüstriyel, Teknik ve İnşaat Mühendisliği Mirasının Korunması ve Muhafazası Hakkındaki Tavsiye Kararı

Tavsiye numarası R (90) 20

Konseyin üye devletlerin hükûmetlerine tavsiyeleri;

- Teknik, endüstriyel ve inşaat mühendisliği mirasının tanımlanması, incelenmesi ve bilimsel olarak değerlendirilmesini sağlayan önlemler alınmalı veya bunların yürürlüğe konulması sağlanmalıdır.
- İlgili yasal koruma önlemleri ile bu miras kendine özgün doğasına bağlı kalınarak korunmalıdır.
- Halkı konuyla ilgili harekete geçiren kampanyalar yoluyla, turizmin gelişimi üzerinde önemle durularak; teknik, endüstriyel ve inşaat mühendisliği mirasına yönelik kamu bilgisi ve ilgisi artırılmalıdır.
- Bir bütün olarak Avrupa'nın ortak tarihi mirasının bir parçası olan bazı istisnai sanayi komplekslerini korumak için çabaların birleştirilmesi olasılıkları araştırılmalıdır.
- Bu tavsiye kararının ekinde yer alan prensipler üzerinde durulmalıdır.

Genel Sekreterlikten bu tavsiye metnini, konseye üye olmayan devletlere, taraflara veya Avrupa Kültür Sözleşmesi'ne ve/veya Avrupa Mimari Mirasının Korunması Sözleşmesi'ne taraf olmak için davet edilen devletlere iletilmesini rica eder.

Tavsiye No. R (90) 20 Ek

I. Tavsiyenin amaçları

Endüstriyel uygarlığın hızla gelişmesi, yeni üretim teknikleri, yakın zamandaki ekonomik krizler, çağımız ve toplumumuz için tipik hâle gelen teknolojik patlama; şehir içi veya şehir dışındaki endüstri faaliyetinin, yapılarının veya eserlerinin bazen tamamen yok olmasına varan değişimler de dahil, bütün endüstri sektöründe geniş çapta karışıklıklara neden olmuştur. Bugün Avrupa; tüm kolektif hafıza ve kimliğinin

önemli bir bölümünü barındıran ve bazı öğeleri mimari mirasın bir parçası olarak korunmayı hak eden bu mirasın teknik, sosyal ve kültürel değerinin farkına varmaya başlamaktadır.

Avrupa Konseyi tarafından düzenlenen Lyon'da "Endüstriyel miras için hangi politikalar?", Madrid'de "Mühendislik ve kamu çalışmaları: Mirasın yeni bir boyutu", Bochum'da "Kültürel miras olarak maden anıtları" ve Durham'da "Endüstriyel mirası belgelemek " söyleşi serileri ile endüstri sonrası toplumda bu mirasın rolü vurgulanmış; kendi özel doğasına ait koruma politikalarını yürütme gereksinimi üzerine vurgu yapılmıştır. Bu yaklaşım tarihi mirasın özel bir kategorisine uygulandığında; amaç sadece binaları, teknik anıtları, sitleri veya nesneleri değil, aynı zamanda fiziksel çevreyi, bilgi bütününü, teknikleri ve yaşam biçimlerini de dikkate almak olmalıdır.

II. Teknik, endüstriyel ve inşaat mühendisliği mirasının tanımlanması, incelenmesi ve bilimsel analizi için ölçütler

1. Bu miras sistematik olarak şu yöntemlerle tanınmalıdır;

i. Mirasın çok disiplinli karakterini dikkate alan, koruma ve değerini artırma politikaları için kullanılabilecek ayrıntılı incelemeler başlatılmalı ve sürdürülmelidir.
ii. Önemli sitler ve tesisler, özellikle küçük hidrolik tesisler, küçük barajlar, terk edilmiş madenler gibi coğrafi konumu nedeniyle erişimi ve korunması zor olan tesisler belirlenmelidir.
iii. Teknik, endüstriyel ve mühendislik mirası üzerine çalışma ve araştırma programları şu kurumlarla sağlanmalıdır;

- Miras yönetiminden sorumlu kamu kurumları
- Profesyonel kişi, üniversite ve bilimsel araştırma enstitüleri,
- Amaca yönelik sponsorluk sağlayan endüstriyel ve ticari şirketler
- Mirasın savunulması ve geliştirilmesiyle ilgili örgütler, organizasyonlar ve özel kurumlar.

iv. İnsan kaynakları daha iyi kullanılmalıdır. Özellikle önceden emekli olmuş ya da yeni emekli olmuş uzman kişilerden sadece arşivlerinin incelenmesi konusunda değil, aynı zamanda işletim tekniklerinin, yöntemlerinin ve araçlarının, makinelerin ve tesisatın nasıl kullanıldığının öğrenilmesi gerçekleştirilmelidir.

2. Bu amaçla, Avrupa düzeyinde tanımlanmış ortak ölçütlerle uyumlu modern ve yüksek performanslı yöntem ve kaynaklar kullanılmalıdır.

III. Teknik, endüstriyel ve inşaat mühendisliği mirasını korumak için ölçütler

Teknik endüstriyel ve inşaat mühendisliği mirasının ölçeği, kapsamı ve kendine özgü koşulları miras politikaları içinde özel koruma yöntemlerinin uygulanmasını gerekli kılmaktadır. Önemli tarihsel veya bilimsel bir değeri olsa bile, Avrupa'daki teknik veya endüstriyel mirasın tümünü korumak neredeyse imkânsızdır. Bu konuda seçim yapmak diğer miras alanlarınkinden çok daha gereklidir. Bazen, binanın, donanımın veya teçhizatın sadece tanımlanması da bir koruma şekli olmaktadır. Bu seçim, farklı üretim dallarının dengeli olarak temsil edilmesini sağlayacak şekilde yapılmış olmalıdır. Bu görevde sahiplerin ve girişimlerin birleştirilmesi de önemlidir. Yapılması gerekli olanlar;

1. Teknik, endüstriyel ve inşaat mühendisliği mirasını koruma politikaları Avrupa düzeyinde şu yollarla teşvik edilmelidir;

i. Bu mirasın niteliğine uygun yasal tedbirlerin benimsenmesi,
ii. Koruma veya araştırma yapmak için terk edilmiş endüstriyel alanların toprak politikası çerçevesinin belirlenmesi,
iii. Bölgesel düzeyde pilot araştırma ve koruma programlarının uygulanması.

2. Teşvikler sağlamak için şu stratejiler oluşturulmalıdır;

i. Bu mirasın kurtarılması ve değerinin artırılmasına katkıda bulunmak için, sponsor firmaların vergi teşviklerine dayalı uygulamalarla desteklenmesi

ii. Teknik ve endüstriyel binalar, mühendislik çalışmaları ve üretim süreçleriyle ilgili tarihçe, özellikle planlar ve diğer verileri içeren arşivler yardımıyla seçici korumanın teşvik edilmesi,
iii. Girişimlerin mirasa ait tarihi geçmiş bütün materyalleri kayıt altına alması, yok etmemesi ve en azından bazı örneklerin saklanması.

IV. Teknik, endüstriyel ve inşaat mühendisliği mirası konusunda kamunun dikkatini çekmek için önlemler

Teknik bilgi sahibi olmak ve teknik, endüstriyel ve inşaat mühendisliği mirası konusunda kamunun dikkatini çekmek, bu mirasın korunmasını teşvik eder; korunması, iyileştirilmesi ve değerinin artırılması için tasarlanan projelerin uygulanması konusunda cesaretlendirir. Bunu sağlamak için kamu yöneticilerine düşen görevler;

1. Üniversitelerde ve teknik düzeylerde veya sanat sektöründeki uzmanların eğitiminde; bilimsel disiplinler ve mirasa yönelik yaklaşımlar arasındaki karşılıklı dayanışma ruhunu geliştirmek,

2. Aşağıdakileri bilgilendirmeye ve uyarmaya yönelik özel kampanyalar düzenlemek,

i. Yerel ve bölgesel seçilmiş temsilcilerin dikkatini mirasın tarihsel değerine, değerinin artırılmasına ve endüstri turizminin teşvik edilmesine çekmek; endüstri kültürüne ilişkin yeni rotaların organize edilerek endüstriyel turizmi cesaretlendiren yeni kullanım şekilleri yaratmak,
ii. İlgili kurumların yönetici ve sahiplerinin, endüstriyel mirasların değerinin sadece üretim kapasitesi ile sınırlı olmadığının farkına varmalarını sağlamak,
iii. Bu tür bir mesaj için özellikle okullardaki genç öğrencileri bilinçlendirmek,
iv. En önemlisi tarihi mirasa dair bilgisi genellikle anıtlar ve bina gruplarıyla sınırlı olan halkı bilinçlendirmek; özelleştirilmiş müzelerin geliştirilmesinin yanı sıra "Açık Günler" veya "Avrupa Miras Günleri" kapsamında dikkati endüstri mirası üzerine yoğunlaştırmak, endüstriyel tesislerin tarihi mirasın içinde ne kadar önemli bir yeri olduğu konusunda halkı bilinçlendirebilir. Yerel otoriteler endüstri turizminin

düzenlenmesinde ve geliştirilmesinde kamu ile köprü kurmada önemli role sahiptir ve özel endüstri kültürü rotaları farkındalığı ortaya çıkarmak için böyle bir programa tam olarak uyum sağlayabilir.

V. Avrupa düzeyinde iş birliği ve müdahaleyi teşvik için önlemler

Bir dizi varsayıma göre, yapılacak çalışmalar, uzmanlar veya bölgesel, ulusal düzeydeki çevreler tarafından verilebilecek olandan daha çok desteği gerektirmektedir. Bu nedenle, Avrupa çapındaki iş birliği hedeflere ulaşmayı kolaylaştıracaktır ve aşağıdaki şekillerde ifade edilebilecektir;

- Teknik ve endüstriyel mirasın korunması ve geliştirilmesi için tanımlanacak stratejiler, özellikle Avrupa Mimari Mirasının Korunması Kongresi'ne başvuru ve takipler kapsamında devlet yetkilileri arasında iş birliği yapılmalı ve uzmanlara danışılmalıdır.
- Avrupa ölçeğindeki çok önemli bölgesel projeler için geniş kapsamlı çalışmalara girişmek amacıyla birçok ülkedeki ilgililerin bilgilerini ve yatırımlarını buluşturduğu somut iş birliği imzalanmalıdır.

Avrupa projelerinin uygulanması şu destekler ile mümkün olabilir;

- Avrupa Konseyi teknik yardım programları,
- Sponsorluklar veya Avrupa kuruluşlarından ilave finansal yardımlar.

EK AÇIKLAMALAR B.

BELEDİYELER İLE YAPILAN GÖRÜŞMELER

Görüşmelerde Yöneltilen Sorular:

1. Bölgenin ve kentin ne tür mekânsal ihtiyaçları vardır?
2. Endüstri mirasının yeniden değerlendirilmesinin kentin ve bölgenin sorunlarının çözümüne katkı sağlayacağını düşünüyor musunuz?
3. Kentte bulunan endüstri mirasıyla ilgili yapılan ve yapılması öngörülen projeler nelerdir?

Kozlu Belediyesi ile Yapılan Görüşmede Alınan Cevaplar [19.12.2018 tarihinde kişisel görüşme]

1. Kozlu'da sporla ilgili alanlar yok. Kentte kapalı spor salonu, yüzme havuzu gibi mekânlar eksik. Önceden burada sinema ve tiyatro vardı ama şimdi bu mekânlar yok. TTK'nin kendine ait salonları mevcuttu ama şu anda kongre ve sergi salonumuz bulunmuyor.

2. Evet, katkı sağlayacağını düşünüyorum.

3. Merkezdeki Kilise Mahallesi'nde tarihi yapılar, eski Fransız evleri bulunmaktadır. Buralar turizme kazandırılabilir. Bu yapıları restore edip turizme açma düşüncemiz var. Ancak mülkiyetleri TTK'ye ait olduğu için şu anda bunu gerçekleştiremiyoruz.

Kilimli Belediyesi ile Yapılan Görüşmede Alınan Cevaplar [19.12.2018 tarihinde kişisel görüşme]

1. Kilimli yeni bir ilçe olduğu için burada her şey eksik durumda. Kentte rekreasyon alanları, çevre yolları, sinema ve tiyatro mekânları yok. Burası çok engebeli, dağlık ve maden bölgesi olduğu için çeşitli zorluklar yaşanıyor. 50 yıl önce burada olan sosyal tesislerin onda biri şu anda yok. Her ne kadar kent için bir şeyler yapmaya çalışıyorsak da ekonomik gücümüz olmadığı için yeterince gerçekleştiremiyoruz.

2. Hayır, katkı sağlayacağına inanmıyorum. Eski, betondan lavuar yapılmış, onun iki tane havuzu var, bu havuzun nesi endüstriyel bir şey ki. Onun, sorunların çözümüne

katkı yapacağını düşünmüyorum. Sebebi de şu, Zonguldak çok engebeli arazide olduğu için düz yer bulmak çok zor. Kent merkezindeki lavuar kalıntılarının yıllardan beri şehrin önünü kestiğini görüyoruz.

3. Bizde madenler hâlen çalışıyor. Gelik, Karadon ve Çatalağzı'nda üretim çalışmaları devam ediyor. Karadon'da atıl, metruk durumda pavyon yapıları vardı, onlar yıkıldı. Karadon'daki memurlar sitesinde evler onarıldı, orada bina yapılmasına müsaade edilmiyor. Gelik'de Fransızlardan kalma evler var ama onlar yıkılıyor. Ahşap ağırlıklı yapılar bunlar. TTK'nin Karadon'daki sinema yapısını aldık. Bu yapıyı tekrar sinema ve tiyatro hâline getirip okulların kullanımına vereceğiz. TTK'den aldığımız başka yapılar da var. Örneğin, İnağzı'ndaki TTK'ye ait lojmanları aldık. Bu yapıları yüksekokul için lojman yapacaktık ama şimdi belediye personeli kalıyor bunlarda.

Zonguldak Belediyesi ile Yapılan Görüşme [19.12.2018 tarihinde kişisel görüşme]

1. Kömürün bulunması ve işletilmeye karar verilmesi sonrasında birbiri ardına açılan kömür ocakları sebebiyle baş gösteren ekonomik ve sosyal koşullar, maden ocaklarının açıldığı sahalarda plansızca kendiliğinden oluşan yerleşim birimlerinin de aynı hızla artmasını sağlamıştır. Kentin gelişimi, kömür madenlerinin üretimiyle doğru orantılı olarak gerçekleşmiştir. Maden kenti kimliğiyle, Türkiye için önemli bir odak noktası olmuş ve farklı yerlerden göç almaya başlamıştır. Böylece farklı kimlikler, farklı konut dokularıyla kente yansımıştır. Kent hayatı ile maden sahaları ve vahşi doğanın iç içe olması, bir başka kentte kolaylıkla görülemeyecek bir özelliktir. Havza-i Fahmiyye Kanunu ile gelen yasal düzenlemelerle arazi mülkiyetinin çok büyük kısmı Hazine mülkiyetinde bırakılmıştır. 1960-1985 arası TTK'ye yüksek sayıda işçi alımları sonucu kentsel alana gelen nüfus, daha çok kamuya ait araziler üzerinde, düzensiz ve kaçak bir gelişme göstermiştir. 1899 yılında kurulan Zonguldak Belediyesine ait ilk imar planı 1953 yılında hazırlanmıştır. 1587 sayılı İmar Yasası'nın çıkması ve İmar ve İskân Bakanlığının kurulması sonrası, bu bakanlığın bölge planlama dairesince 1964 yılında Zonguldak ilini kapsayacak Zonguldak alt bölgesi planı yapılmıştır. Bu plan Türkiye'deki ilk metropolitan plan olarak bilinmektedir. Zonguldak kent bütünü imar planları ilk olarak 1970'li yıllarda hazırlanmaya başlanmış ve plan onayı 1984 yılına kadar tamamlanmıştır. Zonguldak Belediyesi

1970'li yılların başında İller Bankasına yeni bir imar planı yapılması istemiyle başvurmuştur. İller Bankası, değerlendirmesini yalnızca Zonguldak için değil, artık bir bütün olarak yaşayan Kozlu, Kilimli ve Çatalağzı yerleşimlerini de ele alarak yapmıştır. Bu yüzden bu planlamanın yarışma yoluyla elde edilmesi hedeflenmiştir. 1971 yılında, "Metropolitan Zonguldak Belediyeler Birliği" adıyla planlama ve bu planı uygulama amaçlı bir birlik kurulmuştur. Planlamanın yapılacağı alana da bazı kriterler çerçevesinde "Zonguldak Metropolitan Alanı" kısaca "ZMA" denmesi uygun görülmüştür. ZMA'ya ait imar planlarında topoğrafik yapıya uyumlu ve az katlı yerleşim yerleri planlanmıştır. Ayrıca aynı planlarla tasman etkisi olabilecek alanların da tespiti yapılarak, bölgesel olarak alınacak tedbirleri içeren plan notları ile konut tipolojisi belirlenmiştir. Kömür; hem kent kültürünü ve sosyal yapıyı hem de kentin temel ekonomisini doğrudan etkilemiştir. Kömürle var olan bütün bu kentsel evrilme süreci, mekânsal olarak bugüne bile izlerini bırakmıştır.

Zonguldak kentinin geçmişinde ve yerleşmesinin şekillenmesinde bölgedeki kömür üretiminin yeri ve önemi oldukça büyüktür. Kömür üretiminin öncelikli ele alınması, bunun yanı sıra bölgeye çalışmak için gelen insanların yaşam-konut alanlarının hep ikinci planda kalması Zonguldak'ta kentsel açıdan birçok sorunun oluşmasına neden olmuştur. Bu sorunlar birikerek günümüze kadar gelmiştir.

Türkiye'nin ilk sanayi kentlerinden biri ve Cumhuriyet'in ilk kenti olan kentimizde, ulaşım altyapısının eksikliği kentsel mekâna yansıyan en önemli sorunlardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bölgedeki demir yolu ulaşımı, kömürün tarihi kadar eskidir ve bölgedeki sanayi devriminin önemli altyapılarındandır. Bu ulaşımın iyileştirilerek toplu taşımaya da olanak verecek şekilde programlanabilirliği öncelikli çözüm olarak karşımızda durmaktadır. Mevcut havaalanı fiilen kullanımda olmayıp, kent merkezleri ile havaalanı arasındaki kara ulaşımı da iyileştirilmeyi beklemektedir. Ulaşımla ilgili yapılacak yatırımlar, bölgenin yeniden kalkınma hamlesine oldukça önemli katkı sağlayacaktır. Kentsel ulaşıma çözüm olarak sunulan Mithatpaşa Tüneli'nin bir an evvel sonuca ulaştırılması, kent merkezinden geçen viyadüklü yolun kaldırılarak yeni kentsel alanlar yaratılması ve alternatif çözümlerin üretilmesi hızlandırılmalıdır. Bir başka deyişle öncelikli mekânsal ihtiyaç ulaşım altyapısının geliştirilmesidir.

İlimizin ekonomisi madencilik ve sanayiye dayanmaktadır. Zengin maden kömürü yatakları bölgede madencilik ve demir-çelik sektörünün gelişmesini sağlamış, madene dayalı yan sanayi gelişmiştir. Madencilik kültürü bölgede yaygın bir karakteristik olup kentsel gelişime de olanak sağlamak üzere yönlendirilebilir.

Zonguldak sanayi kenti olmanın yanında, Bülent Ecevit Üniversitesinin sürekli gelişmesi ile üniversite kenti olma özelliğine de sahiptir. Bülent Ecevit Üniversitesinin merkez kampüsü ve diğer yerleşkelerinin bulunduğu bölgelerde, öğrencilerin hedef kitle olduğu projelere ihtiyaç duyulmakta, yaşamsal ihtiyaçlarının yanı sıra (barınma, beslenme, sağlık vb.) sosyal ve kültürel ihtiyaçlarını karşılayacak mekânsal alanların eksikliği hissedilmektedir.

Bölgemiz büyük bir turizm potansiyeline sahiptir. Zonguldak ili doğa turizmi, endüstriyel turizm ve diğer alternatif turizm seçenekleri için bölgenin turizm merkezi hâline gelmesini sağlayacak değerlere sahiptir. Mağaralar, rafting, doğa yürüyüşü, av olanakları, turizme hizmet edecek değerlerimizdir. Ulaşımın geliştirilmesi, kentimiz turizmine canlılık kazandıracaktır. İlimiz ile Karabük ve Bartın illerinin turizm envanteri çıkartılarak, bölgesel turizmi teşvik ve organize edecek düzenlemeler yapılmalıdır. Bölgesel bir turizm arteri oluşturulmalı ve kentsel altyapıyla desteklenmelidir. Turizm altyapısına hizmet edecek ve destekleyecek mekânsal ihtiyaçlar da bu kapsamda şekillenecektir.

Kentimizde atık su arıtma ve kanalizasyon şebekeleri tamamlanmış olup, bu projenin sonuçları ile kent içindeki ve kıyılarımızdaki kirlilik sona erecek, temiz deniz ve irili ufaklı plajlarıyla sahil şeridi deniz turizmi için cazip hâle gelecektir. Kentimizin kıyı bandını kapsayan ve sahillerimizin daha işlevsel kullanılmasını hedefleyen dolgu amaçlı imar planı kararları hayata geçirilmelidir. Tersane yatırımlarının teşvik kapsamına alınması, halk plajlarının bakımlı hâle getirilmesi, yat turizmi için imkânlar tanınması, yelken ve sörf sporlarını geliştirici projeler geliştirilmesi kıyılarımızın mevcut potansiyelinin değerlendirilmesi için olumlu yönde bir adım olacaktır.

Tasman etkisinin çokça görüldüğü, jeolojik ve morfolojik yapının yerleşime uygun olmadığı, topoğrafyanın yer yer aşılması zor güçlüklerle karşımıza çıktığı, kıyıların

%60'ının yapılaşmasını tamamladığı, mülkiyet sorununun %85 oranında olduğu Zonguldak'ta, kentleşmeyi engelleyecek tüm bu olumsuz eşiklerin zararlarını azaltacak yeni bir kentsel dönüşüm modeli geliştirilmesi acilen gerekmektedir. Bahse konu model, bölge bazında yapılacak mekânsal stratejik plan ve ulaşım master planı çerçevesinde alınacak, bölgesel makro kararlara uygun olarak geliştirilmelidir.

2. Zonguldak'ın ulusal ve uluslararası değeri tartışılması gereken önemli bir konudur. Kentin oluşumu tamamen kömür ve kömüre dayalı endüstriye bağlı olduğu için tekil bir örnek teşkil etmektedir. Sit alanı dışında Zonguldak'ta muhtelif yerlerde, dönem kültürünü simgeleyen sivil mimarlık örneği tescilli Fransız yapıları ile idari, dinsel, endüstriyel ve ticari, doğal varlık gruplarına giren birçok tescilli bina ve ağaç da yer almaktadır. Bu yapılar arasında tescil edilenler olduğu gibi, koruma altına alınmamış birçok yapı ve bina hâlen kullanımda olup, yıpranmış olanlar aslına sadık kalınmadan yapılan bir takım eklenti ve müdahaleler sonucu endüstriyel miras niteliğini kaybetmek üzeredir. Kent bütünü için hazırlanmış tam teşekküllü bir kültür ve tabiat varlığı envanteri dosyası mevcut olmadığı gibi, endüstriyel miras niteliği taşıdığı tespit edilmiş yapı envanteri de oluşturulamamıştır. Fonksiyonel olarak işlevini yitirmiş olup, kent belleğinde yerleşmiş, kentsel yerleşime ve silüete etkisi olan birçok bina ve yapı, koruma altına alınamadığından maalesef hızla yok olmaktadır. Tescile konu olanlar da inşaat maliyetleri ve rant kaygısı ile koruma kullanma dengesi kapsamında restore edilerek yeniden fonksiyonlandırılabilmesine imkân sağlayan koruma mevzuatından habersiz olunması sebebiyle korunamamakta ve gittikçe daha köhne ve izbe hâle dönüşmektedir.

Kömürün bulunması ile hızla oluşan kentleşme sebebiyle kozmopolit bir kent nüfusuna sahip şehrimizde, toplumsal yapı sürekli değişme ve hareket hâlindedir. Dikey sosyal yapı olarak tanımlayacağımız, sınıflar arası ve sınıf içi ilişkiler ile bu ilişkileri düzenleyen (ahlak, hukuk, din, gelenek, ekonomi vb.) toplumsal kural ve kurumları kapsayan toplumsal tabakalaşmanın fizik mekâna yansıdığı (mühendis lojmanları, işçi pavyonları vb.) enteresan şehirlerden biridir kentimiz. Kentleşmenin ilk yıllarında Fransızların etkisiyle şekillenen sosyal hayata hizmet eden yapı ve binalar, günümüzde de kullanılmaktadır. (B tipi Mühendisler Lokali, Tabibler Odası Lokali vb.)

UNESCO'nun dünya mirası listesinde yaptığı tanıma göre endüstri mirası, son 30 yılda önem kazanan yeni bir disiplin olan endüstri arkeolojisi mirası sadece fabrika ve imalathanelerden oluşmamakta, aynı zamanda kanallar, demir yolları, köprüler, ulaşım araçları, güç kaynakları ve işletme yerleşimleri gibi döneme ait teknolojilerle üretilen sosyal ve teknolojik başarıları da kapsamaktadır. Dolayısıyla, yaşayan bir maden müzesi temasıyla, kömür ve tarih kokan bir endüstriyel kent konsepti ile Zonguldak dünya miras listesinde hakettiği yeri alacaktır.

3. Gökgöl Mağarası Ziyaretçi Merkezi: İlimiz Merkez ilçe Elvanpazarcık beldesi hudutları dâhilinde Zonguldak-Ankara kara yolu kenarında bulunan ve tescilli kültür varlığı olan Gökgöl Mağarası'nın önündeki alana yapılacak ziyaretçi merkezinde, karşısındaki alanda otopark, trafo binası, tuvaletler ve iki alanı birbirine bağlayacak alt geçit bulunmaktadır.

Üzülmez Kültür Vadisi Projesi: İlimiz Merkez ilçe Asma Mahallesi hudutları dâhilin de Hazine adına kayıtlı parselin 10.641,37 m^2'lik kısmı İl Özel İdaresi adına tahsis edilmiştir. Söz konusu taşınmaz üzerinde endüstriyel amaçla inşa edilmiş mekanizasyon atölyesi ve eski lavuar binası bulunmakta olup projede, eski lavuar binasının kent müzesine dönüştürülmesi; atölye binasında sergi, toplantı, kokteyl vb. etkinliklerin yapılabilmesi için çok amaçlı salon ve bina altında restoran, kafeterya, hediyelik eşya ve kitap satış birimi ile yöresel ürünler satış birimi oluşturulması; açık alanlarda ise çocuk parkı, otopark, çok amaçlı gösteri alanı yapılması planlanmaktadır. Söz konusu projenin hayata geçirilebilmesi için BAKKA'nın açmış olduğu 2018 yılı güdümlü proje destek programına başvuru yapılmış olup, 10 milyon tutarında hibe desteği alınması planlanmaktadır.

Rombaki Konağı Çocuk Bilim Merkezi Projesi: Korunması gerekli taşınmaz kültür varlığı olarak tescil edilen 195,60 m^2 yüz ölçümlü 3 katlı bina ve bahçesi için TTK kullanım izni vermiştir. İlimizde ve çevre illerde eğitim gören öğrencilerin çeşitli alanlarda bilimsel deneyler yapmaları, sosyal ve kültürel aktivitelerde bulunmaları amacıyla binanın "TTK Rombaki Konağı Çocuk Bilim Merkezi" olarak hizmete alınabilmesi için BAKKA tarafından hibe desteği verilmiştir.

A Tipi Misafirhane: Doğal sit alanı ilan edilen Zonguldak Fener Mahallesi'nde bulunan, TTK'ye ait olan ve kültür varlığı olarak tescillenen yapı 1938 yılında inşa edilmiş olup uzun yıllar devlet konukları için misafirhane olarak kullanılmıştır. Zamanın Cumhurbaşkanları ve İran Şahı Pehlevi ile eşi Prenses Süreyya'nın da Zonguldak'ı ziyaretinde konakladığı misafirhane günümüzde nerdeyse hiç kullanılmaktadır. Misafirhanenin korunması ve turizme kazandırılması amacıyla konsept proje hazırlanmıştır. Ancak TTK, yerin kiralanmasına sıcak bakmadığından bu proje uygulamaya geçirilememiştir.

Merkez Lavuar Alanı: 2006 yılında yıkım kararı alınan ve büyük bir kısmı yıkılan lavuar tesisleri, yıkım çalışmaları esnasında, Mimarlar Odasının tescil talebinin, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Karabük Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunca değerlendirilmesi sonucunda, 08.12.2006 tarih ve 335 sayılı kararla endüstriyel miras olarak tescil edilmiş bir alandır. Lavuar tesislerinden geriye kalan 3 adet kule, yarı yıkılmış hâldeki kriblaj binası ve tamamen kullanılamaz durumdaki silo altı tesisleri, endüstriyel miras vasfıyla korunması gerekli kültür varlığı olarak tescil edilmiştir. Bu alanla ilgili düzenlenen proje yarışmasında 1. olan proje mülkiyet ve bürokratik sorunlar sebebiyle hâlen uygulamaya geçememiştir.

Fener Nostaljik Maden Tüneli Yenilemesi: 1896 yılından sonra Fransızlarca kurulan günümüzde Fener Mahallesi diye isimlendirilen eski Fransız Mahallesi'nde atıl hâlde bulunan liman rıhtımından Fener Mahallesi istikametine doğru, liman arkası diye isimlendirdiğimiz bölgede, 1900'lerde 2 adet tünel açılmıştır. Ayrıca alanda 1960'lı yıllara kadar çalışan bir vinç binası da bulunmaktadır. Bu tesislerden ve tünellerden geriye harabe görüntüler ve atıl alanlar kalmıştır. Bu alan için planlanan peyzaj projesi aşamalı bir proje olup 1. etabında vinç kulesinin restorasyonu, sert zemin döşeme, tünel içi aydınlatma, güvenlik kamera sistemi ve sert zemin döşeme yapılıp halkın kullanımına açılmış olup 2 ve 3. etap projelerindeyse diğer tünel bağlantılarının toplum yararına kullanıma açılması hedeflenmektedir.

Şarjöman Rapid: Zonguldak Limanı içerisinde bulunan, 317 ada, 2 parselde kayıtlı taşınmaz üzerinde yer alan ve T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Karabük Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun 17.02.2009 tarih ve 1190 sayılı kararıyla

tescil altına alınan kömür yükleme tesisi taş malzemeden yapılmış olup, 1848 yılında inşa edildiği bilinmektedir. Yapı, ahşap bir iskeleyle kıyıya bağlantılıdır. Genel anlamda iyi durumda olmasına rağmen, tek kemerli yapılan yapının kemerini taşıyan kolonların iki tarafında da taş silmeler bulunmakta olup, kemerin iç kısmındaki taşlarda kararmalar ve çürümeler oluşmuştur. Bahse konu yapının kente mimari açıdan kazandırdığı kimlik ve silüet açısından konumu düşünüldüğünde, bir dönemin tarihsel kültürünü yansıtması açısından korunması ve gelecek kuşaklara aktarılması gerekmektedir. Yapının mimari uygulama projesi ve yapıyı da kapsayan çevreye ait peyzaj projeleri hazırlanmıştır.

Kozlu Belediyesi ile Yapılan Görüşme [15.08.2022 tarihinde kişisel görüşme]

1. Kozlu'da sosyal ve kültürel kullanımlara yönelik mekân eksikliği var. İçinde tiyatro, sergi vb. sanatsal aktivite mekânlarının olduğu kültür merkezine ihtiyaç duyulmaktadır. Kentin coğrafyası elverişli olmadığı için genelde konut yapılıyor. Kentte deniz kıyısı koridorunda park alanları (rekreasyon) mevcut ama özellikle mahalle aralarında park alanları eksik durumdadır.

2. Evet katkı sağlar. Ancak yapıların sahibi olan kurumlar mülkiyet konusunda ketum davranıyorlar. Bu yapı ve alanların kendi bünyelerinde kalmaları için imar planlarında resmi kullanım alanı olarak işaretlenmesini istiyorlar.

3. Yok. Çünkü mülkiyetleri Kozlu Belediyesinde olmadığı için bunlarla ilgili projeler yapılamıyor. Atıl durumdaki tarihi yapılar imar planlarında tescilli parsel olarak işleniyor sadece. Buralara ne müdahale ediyorlar, ne de ettiriyorlar. Bunlarla ilgili restorasyon çalışmalarında geç kalınmış durumda ve bu konuda ilgili kurumlarla da süreçler uzun sürüyor. Cazibe merkezi olarak değerlendirilebilir ve günübirlik turizme kazandırılabilir nitelikte bu değerler.

Kilimli Belediyesi ile Yapılan Görüşme [15.08.2022 tarihinde kişisel görüşme]

1. Kilimli'de kent meydanı bulunmuyor. Topoğrafik açıdan da kentte meydan oluşturmak zor oluyor. Önceden vardı ancak sahil yolu projesinin kavşak düzenlemesi

mevcut meydanın oradan geçtiği için burası ortadan kalktı. Buna bağlı olarak festival, tiyatro ve sergi alanı da mevcut değil. Kentte deniz var ancak plaj yok. Yine sahil yolu projesi deniz ile kentin bağlantısını kestiği için plaj ihtiyacımız var.

2. Düşünmüyoruz. Örneğin Karadon'da TTK taşınmazı olan atıl durumda sinema yapısı var. Artık günümüzde teknolojinin gelişmesiyle insanların sinemaya olan ilgisi çok azaldı. Bu nedenle sinema yapısı yeniden işlevlendirilse bile çok kullanılmayacak, ticari getiri sağlamayacaktır. Yine çoğunluğu Karadon'da olan lojman ve idari yapılar var. Ancak bunlardan bazıları atıl, kullanılanların çoğu da bakımsız durumdadır. Çoğu prefabrik tarzda olan bu yapıların kullanım değerleri düşük. Mahalleler çöküntü bölgesi görünümünde.

3. Yok.

Zonguldak Belediyesi ile Yapılan Görüşmede Alınan Cevaplar [15.08.2022 tarihinde kişisel görüşme]

1. Zonguldak merkezinde rekreasyon alanları, restoran, turizm ve eğlence amaçlı mekânlar az durumda. Yine kent merkezi içerisinde kentin coğrafi yapısının da etkisiyle (eğimin yüksek olması gibi) yeni yapılacak kamu binaları, eğitim ve sağlık amaçlı yapılar ile otel için alan yetersizliği var. Deniz kıyımız olmasına rağmen turizm ve ticaret açısından yeterince kullanılamıyor. Kentte balıkçılık çok gelişmedi. Liman var ama çok aktif kullanılmıyor ve kentin tam merkezinde olması nedeniyle buranın kaldırılması düşünülüyor.

2. Evet, katkı sağlayacağını düşünüyoruz. Zonguldak kömürle gelişmiş bir kent. Ama kömür üretimi burayı geliştirmiyor artık. Eski endüstriyel binaların turizme kazandırılması kentin gelişmesini sağlayacaktır.

3. Sahil projesi yapıldı. Bu proje ile birlikte tescilli rapid şarjöman binası restore edilerek kente görsel anlamda zenginlik kazandırıldı.

Fener bölgesi kentteki en değerli alan. Kentsel ve doğal sit alanı olan bu bölgenin turizme kazandırılması amaçlanmaktadır. Öncelikle bölgenin altyapı çalışmalarının bitirilmesi, daha sonra ise üstyapı peyzaj projesinin yapılması düşünülüyor. Burasıyla ilgili peyzaj projeleri Zonguldak Belediyesi tarafından hazırlandı, koruma kurulu ve komisyonunca onaylandı.

Lavuar alanıyla ilgili mevcut proje maliyet ve teknik sorunlar (altından sürekli su çıkması) nedeniyle uygulanamadı. Burası için tescilli yapıları koruyacak şekilde Zonguldak Belediyesinin peyzaj çalışması var. İçerisinde kültür merkezi, gençlik merkezi gibi 1-2 yapının da olacağı peyzaj odaklı bu projenin yeniden ihale edilerek yapılması düşünülmektedir. Ayrıca Zonguldak'ta İl Özel İdaresinin yaptığı Kültür Vadisi Projesi var. Yine maden müzesiyle ilgili asansör projesi mevcut. Bu proje ile yerin altına inilecek ve simülasyon ortamında da ziyaretçilere sergileme imkânı sunulacak.

EK AÇIKLAMALAR C.

ZONGULDAK'TAKİ KÖMÜR ENDÜSTRİSİNE AİT YAPILARIN LİSTESİ

(Bu liste 2014 yılında TTK arşivlerinden elde edilen bilgiler birleştirilerek oluşturulmuştur.)

Çizelge Ek C.1. Kozlu'daki kömür endüstrisi yapıları.

No	Bina Adı	Yapım Yılı	Mevki (Mah., Sok., Ada/Parsel)	İşlevi	Mülkiyet
1	Kazan dairesi	1990	Güney, Emek, 30/124	Sosyal	
2	Yeni kuyu silo	1992	Güney, Merkez	İmalathane	DDY
3	Kor. bakım ambarı	1959	Kılıç, Yunus	İmalathane	DDY
4	Personel binası	1983	Kılıç, Yunus	İdare	DDY
5	Demirbağ stok	1976	Kılıç, Yunus	İmalathane	DDY
6	Bölge demirhanesi	1978	Kılıç, Yunus	İmalathane	DDY
7	Hızar yazıhanesi	1970	Kılıç, Yunus	İdare	DDY
8	Kazan dairesi	1965	Kılıç, Yunus	Sosyal	DDY
9	Bant bakım	1969	Kılıç, Yunus	İmalathane	DDY
10	Kozlu yazıhanesi	1960	Kılıç, Yunus, 91/3	İdare	Hazine
11	Marangozhane	1968	Kılıç, Yunus, 91/3	İmalathane	Hazine
12	Kuyu bakım atölyesi	1998	Güney, Meşe, 33/75	İmalathane	Hazine
13	Trafo	1945	Güney, Dünya, 84/15	Transformatör	Hazine
14	Vantilatör	1956	İncivez, Üniversite Cad., 338/5	İmalathane	
15	Trafo	1955	İncivez, Sarmaşık Sok., 338/12	Trafo	
16	Vinç binası	1989	Güney, Meşe, 33/77	İmalathane	Zonguldak Bel.
17	Transformatör	2000	Güney, Meşe, 33/77	Transformatör	Zonguldak Bel.
18	Kuyu bakım	2007	Kılıç, Yunus, 91/6	İmalathane	Zonguldak Bel.
19	Elektrik atölyesi	1965	Kılıç, Yunus, 92/1	İmalathane	Zonguldak Bel.
20	Modelhane	1965	Kılıç, Yunus, 92/1	İmalathane	Zonguldak Bel.
21	Vinç binası	1961	Merkez, Veysel Atasoy cad., 2_76	İmalathane	Zonguldak Bel.
22	Ambar	1967	Merkez, Veysel Atasoy Cad., 2_3	Sosyal	Zonguldak Bel.
23	Metangazı	1970	Merkez, Veysel Atasoy Cad., 2_4	İmalathane	Zonguldak Bel.
24	Pervane	1970	Merkez, Veysel Atasoy Cad., 2_5	İmalathane	Zonguldak Bel.
25	Kuyu bakım	1961	Merkez, Veysel Atasoy Cad., 2_6	İmalathane	Zonguldak Bel.
26	Tahlisiye	1961	Kılıç, Yunus, 91/6	İmalathane	Zonguldak Bel.
27	Arşiv	1961	Kılıç, Yunus, 91/6	Sosyal	Zonguldak Bel.
28	Kompresör	1959	Kılıç, Yunus, 91/6	İmalathane	Zonguldak Bel.
29	II nolu şovel	1959	Kılıç, Yunus, 91/6	İmalathane	Zonguldak Bel.
30	Trafo	1959	Kılıç, Yunus, 91/6	İmalathane	Zonguldak Bel.
31	Kompresör binası	1959	Kılıç, Yunus, 91/6	İmalathane	Zonguldak Bel.
32	Kuyubaşı binası	2007	Kılıç, Yunus, 91/6	İmalathane	Zonguldak Bel.
33	Vinç binası	2007	Kılıç, Yunus, 91/6	İmalathane	Zonguldak Bel.
34	Kılıç kazan dairesi	1951	Kılıç, Nakış, 81/6	Sosyal	Zonguldak Bel.
35	II nolu vinç	1959	Kılıç, Nakış, 84/1-81	İmalathane	Zonguldak Bel.
36	Soğutma kulesi	1966	Kılıç, Yunus, 84/5-6	İmalathane	Zonguldak Bel.
37	Araba tamir	1965	Kılıç, Yunus, 84/79	İmalathane	Zonguldak Bel.

38	Müessese müdürlüğü	1966	Kılıç, Yunus, 91/6	İdare	Zonguldak Bel.
39	Misafirhane	1988	Kılıç, Yunus, 91/6	Sosyal	Zonguldak Bel.
40	Lokal	1980	Kılıç, Şaheser, 58/1	Sosyal	Zonguldak Bel.
41	Sinema	1940	Kılıç, Şaheser, 58/1	Sosyal	Zonguldak Bel.
42	Trafo	1940	Kılıç, Şaheser, 58/1	Transformatör	Zonguldak Bel.
43	2157?	1940	Kılıç, Nakış, 81/6	Mesken	Zonguldak Bel.
44	Tenis kortu	1940	Kılıç, Şaheser, 56/1	Sosyal	Zonguldak Bel.
45	Kantin	1959	Kılıç, Şaheser, 56/1	Sosyal	Zonguldak Bel.
46	Kompresör	1946	Taşbaca, Meşe Cad., 33/129	İmalathane	Zonguldak Bel.
47	Trafo	1967	Taşbaca, Meşe Cad., 33/125-104	Transformatör	Zonguldak Bel.
48	Pervane	1932	Taşbaca, Meşe Cad., 33/102	İmalathane	Zonguldak Bel.
49	Kuyu şövalman	1934	Taşbaca, Meşe Cad., 33/102	İmalathane	Zonguldak Bel.
50	Yazıhane	1970	İhsaniye, Gizem, 47/11	İdare	Zonguldak Bel.
51	Trafo	1940	İhsaniye, Funda, 47/11	Transformatör	Zonguldak Bel.
52	Garaj	1968	Güney, Lale	Sosyal	DDY
53	Hızar	1973	Kılıç, Yunus	İmalathane	DDY

Çizelge Ek C.2. Üzülmez'deki kömür endüstrisi yapıları.

No	**Bina Adı**	**Yapım Yılı**	**Mevki (Mah., Sok., Ada/Parsel)**	**İşlevi**	**Mülkiyet**
1	Ter. yaz. lamb.	1951	Birlik, Bölüm Sok., 198/2	İmalathane	Tapulu
2	Vinç dairesi	1951	Birlik, Bölüm Sok., 198/2	İmalathane	Tapulu
3	Makine dairesi	1951	Birlik, Bölüm Sok., 198/2	İmalathane	Tapulu
4	Atölye ve ambar	1954	Birlik, Bölüm Sok., 198/3	İmalathane	Tapulu
5	Atölye ve ambar	1946	Birlik, Bölüm Sok., 198/3	İmalathane	Tapulu
6	Lambahane	1946	Birlik, Bölüm Sok., 198/3	İmalathane	Tapulu
7	Amb. ve yazh.	1946	Birlik, Bölüm Sok., 198/3	İmalathane	Tapulu
8	Yazıhane	1954	Birlik, Bölüm Sok., 198/11	İdare	Tapulu
9	İhraç makine dairesi	1945	Birlik, Bölüm Sok., 198/11	İmalathane	Tapulu
10	Yazıhane	1945	Birlik, Bölüm Sok., 198/11	İdare	Tapulu
11	Kompresör binası	1945	Birlik, Bölüm Sok., 198/11	İmalathane	Tapulu
12	Müessese lok.	1951	Asma, Yenişehir, 109/2	Sosyal	Tapulu
13	Dern.bağ. bük. at.	1997	Çınartepe, Akarayakıt Sok., 125/2	İmalathane	Tapulu
14	Sundurma	1987	Çınartepe, Akarayakıt Sok., 125/2	İmalathane	Tapulu
15	Kantar	1998	Çınartepe, Akarayakıt Sok., 125/2	İmalathane	Tapulu
16	Akar. idari binası	1935	Çınartepe, Akarayakıt Sok., 125/5	İdare	Tapulu
17	Kompresör	1966	Asma, Tesis Sok., 1920_1 (114/14)	İmalathane	Tapulu
18	Komp. ek. binası	1989	Asma, Tesis Sok., 1920_1 (114/14)	İmalathane	Tapulu

19	Trafo	1948	Asma, Tesis Sok., 1920_1 (114/31)	Transformatör	Tapulu
20	Asma böl. yaz.	1964	Asma, Asma Cad., 118/5	İdare	Tapulu
21	Asma işletme müd.	1988	Asma, Asma Cad., 118/5	İdare	Tapulu
22	Elektrik atölyesi	1994	Asma, Tesis Sok., 118/8	İmalathane	Tapulu
23	Yeni duş binası	1994	Asma, Tesis Sok., 118/8	Sosyal	Tapulu
24	Asma işletme müd.	2004	Asma, Tesis Sok., 118/8	İdare	Tapulu
25	Trans. Mont. Grj.	1959	Asma, Tesis Sok., 118/8	İmalathane	Tapulu
26	Demirh. binası	1960	Asma, Tesis Sok., 118/8	İmalathane	Tapulu
27	Demirb. prs.	1968	Asma, Tesis Sok., 118/8	İmalathane	Tapulu
28	Kuyu bakım lift grj.	1985	Asma, Tesis Sok., 118/8	İmalathane	Tapulu
29	Kuyu bakım	1972	Asma, Tesis Sok., 118/8	İmalathane	Tapulu
30	Vinç binası	1972	Asma, Tesis Sok., 118/8	İmalathane	Tapulu
31	1 nolu vinç binası	1972	Asma, Tesis Sok., 118/8	İmalathane	Tapulu
32	Atölye binası	1972	Asma, Tesis sok., 118/8	İmalathane	Tapulu
33	Yatakhane	1938	Asma, Asma Cad., 118/9	Sosyal	Tapulu
34	Yatakhane	1939	Asma, Asma Cad., 118/9	Sosyal	Tapulu
35	Yatakhane	1940	Asma, Asma Cad., 118/9	Sosyal	Tapulu
36	Yatakhane	1951	Asma, Asma Cad., 118/9	Sosyal	Tapulu
37	Kumanya deposu	1954	Asma, Asma Cad., 118/9	Sosyal	Tapulu
38	Kal. kaz. dal.	1965	Asma, Asma Cad., 118/9	Sosyal	Tapulu
39	Sosyal bina	1984	Asma, Asma Cad., 118/9	Sosyal	Tapulu
40	Başçavuş ban.	1984	Asma, Asma Cad., 118/9	Sosyal	Tapulu
41	İşçi ban.	1938	Asma, Asma Cad., 118/9	Sosyal	Tapulu
42	Yatakhane	1940	Asma, Asma Cad., 118/9	Sosyal	Tapulu
43	Lokal	1940	Asma, Asma Cad., 118/9	Sosyal	Tapulu
44	Tulumba	1951	Asma, Gökgöl	İmalathane	Tapulu
45	Spor tesisleri	1984	Asma, Fabrika, Ladin, 109/1	Sosyal	Hazine
46	Tulumba	1942	Asma, Fabrika, Ladin, 114/27	İmalathane	Hazine
47	Dilaver böl. yazh.	1943	Asma, Fabrika, Ladin, 115/1	İdare	Hazine
48	İnzibat amir deposu	1935	Asma, Fabrika, Ladin, 132/34	İdare	Hazine
49	Kaz. dairesi	1965	Asma, Fabrika, Ladin, 132/34	Sosyal	Hazine
50	Misafirhane	1941	Asma, Fabrika, Ladin, 114/25	Sosyal	Hazine
51	At. kab. ambarı	1910	Asma, Fabrika, Ladin, 114/25	İmalathane	Hazine
52	Malzeme ambarı	1914	Asma, Fabrika, Ladin, 114/25	İmalathane	Hazine
53	Mek. ambarı	1910	Asma, Fabrika, Ladin, 114/25	İmalathane	Hazine
54	Traf. ambarı	1937	Asma, Fabrika, Ladin, 114/25	Transformatör	Hazine
55	Mot. garajı	1937	Asma, Fabrika, Ladin, 114/25	İmalathane	Hazine
56	Garaj har. işl.	1965	Asma, Fabrika, Ladin, 114/25	İmalathane	Hazine
57	Garaj kol. ambarı	1938	Asma, Fabrika, Ladin, 114/25	İmalathane	Hazine
58	Bekçi kulübesi	1951	Asma, Fabrika, Ladin, 114/25	İmalathane	Hazine
59	Atölye, tamirhane	1935	Asma, Fabrika, Ladin, 114/25	İmalathane	Hazine

60	Atölye	1932	Asma, Fabrika, Ladin, 114/25	İmalathane	Hazine
61	Böl. amb. yaz.	1932	Asma, Fabrika, Ladin, 114/25	İdari	Hazine
62	Malzeme salaşı	1921	Asma, Fabrika, Ladin, 114/25	İmalathane	Hazine
63	Malzeme salaşı	1932	Asma, Fabrika, Ladin, 114/25	İmalathane	Hazine
64	Malzeme ambarı	1937	Asma, Fabrika, Ladin, 114/25	Sosyal	Hazine
65	Asp. binası	1994	Dilaver, Boz Sok.	İmalathane	Orman
66	Yeni din. ambarı	1985	Asma, Fabrika, Ladin	İmalathane	Orman
67	Aspiratör	1994	Asma, Madan Sok.	İmalathane	Orman

Çizelge Ek C.3. Karadon'daki kömür endüstrisi yapıları.

No	**Bina Adı**	**Yapım Yılı**	**Mevki (Mah., Sok., Ada/Parsel)**	**İşlevi**	**Mülkiyet**
1	Memur lok.	1953	Kilimli, Karadon, Ş.A. Çakır, 164/1	Sosyal	Tapulu
2	Kazan dairesi	1965	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 168/1	Sosyal	Tapulu
3	Trafo	1957	Kilimli, Karadon, Akasya Sok,171/8	Transfarmatör	Tapulu
4	Kazan dairesi	1966	Kilimli, Karadon, Ş.A. Çakır Cad., 172/14	Sosyal	Tapulu
5	Su deposu	1960	Kilimli, Karadon, Kasımpatı Sok., 173/92	İmalathane	Tapulu
6	Müessese binası	1953	Kilimli, Karadon, İtfaiye Sok., 173/171	İdari	Tapulu
7	Müessese binası	1966	Kilimli, Karadon, İtfaiye Sok., 173/171	İdari	Tapulu
8	Müessese binası	1984	Kilimli, Karadon, İtfaiye Sok., 173/171	İdari	Tapulu
9	Santral binası	1983	Kilimli, Karadon, İtfaiye Sok., 173/171	İdari	Tapulu
10	İtfaiye binası	1981	Kilimli, Karadon, İtfaiye Sok., 173/171	Sosyal	Tapulu
11	Su deposu	1957	Kilimli, Karadon, Ş.A. Çakır, 181/4	Sosyal	Tapulu
12	Silo	1953	Kilimli, Karadon, İtfaiye Sok., 173/171	İdari	Tapulu
13	İşçi lokali	1963	Kilimli, Karadon, Ş.A. Çakır, 173/105	Sosyal [iskat]	Kilimli Hazine
14	Elektrik atölyesi	1999	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
15	Ambar binası	1999	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
16	Ambar	1999	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
17	Atölye	1999	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
18	Trafo	2000	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	Transfarmatör	Kilimli Hazine
19	Koltuk amb.	1942	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
20	Muamelat şef.	1935	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İdari	Kilimli Hazine

21	Trolley amb.	1935	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
22	Trans. binası	1945	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
23	Mater. Amb.	1942	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
24	Mak. atölyesi	1959	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
25	Vantil. binası	1964	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
26	İhrac. tesisi	1962	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
27	İhrac. tesisi	1962	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
28	Tahlis. binası	1963	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
29	Nak. binası	1965	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
30	Ajöstör şef.	1965	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İdari	Kilimli Hazine
31	Haz. banyo	1965	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	Sosyal	Kilimli Hazine
32	Duş binası	1965	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	Sosyal	Kilimli Hazine
33	Nöbet kul.	1966	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İdari	Kilimli Hazine
34	Kuyu bakım atölyesi	1966	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
35	Dinm. amb. yaz.	1948	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İdari	Kilimli Hazine
36	Karo şefliği	1951	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İdari	Kilimli Hazine
37	Mater. amb.	1953	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
38	Tuvalet	1952	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	Sosyal	Kilimli Hazine
39	Trolley gar.	1957	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
40	Araba tam.	1957	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
41	Hızar yazı.	1957	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İdari	Kilimli Hazine
42	Demir amb.	1953	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
43	Komp. binası	1959	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
44	Transform.	1959	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	Transfarmatör	Kilimli Hazine
45	Emniyet yazı.	1968	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İdari	Kilimli Hazine
46	Eğitim ocağı	1968	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İdari	Kilimli Hazine
47	Duş binası	1975	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	Sosyal	Kilimli Hazine
48	İşletme binası	1982	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İdari	Kilimli Hazine
49	Soğut. kul.	1983	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
50	Hızar binası	1987	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	
51	Hızar binası	1987	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
52	Motor atölyesi	1964	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/19	İmalathane	Kilimli Hazine
53	Akülü garaj	1964	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/19	İmalathane	Kilimli Hazine
54	Trafo binası	1964	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/21	İmalathane	Kilimli Hazine
55	Yemekhane	1969	Kilimli, Karadon, Pavyon Sok., 178/4	Sosyal	Kilimli Hazine
56	Trafo	2006	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	Transfarmatör	Kilimli Hazine
57	Kazan dairesi	2006	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	Sosyal	Kilimli Hazine
58	Soğutma kul.	1975	Kilimli, Merkez, Aslan Bahçesi	Sinai [iskat]	Kilimli Hazine

59	Kuyu başı binası	2006	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
60	Vinç binası	2006	Kilimli, Karadon, Dereiçi, 177/18	İmalathane	Kilimli Hazine
61	Müdür evi garajı	1950	Kilimli, Karadon, Ş. A. Çakır, 132/13	Sosyal [iskat]	Orman
62	Yatakhane	1983	Kilimli, Karadon, Pavyon Sok., 173/11	Sosyal	Orman
63	Yatakhane	1983	Kilimli, Karadon, Pavyon Sok., 173/11	Sosyal	Orman
64	Yatakhane	1969	Kilimli, Karadon, Pavyon Sok., 173/11	Sosyal	Orman
65	Yatakhane	1969	Kilimli, Karadon, Pavyon Sok., 171/14	Sosyal	Orman
66	Yatakhane	1969	Kilimli, Karadon, Pavyon Sok., 171/14	Sosyal	Orman
67	Yatakhane	1983	Kilimli, Karadon, Pavyon Sok., 171/14	Sosyal	Orman
68	Yatakhane	1983	Kilimli, Karadon, Pavyon Sok., 171/14	Sosyal	Orman
69	İnşaat yazı.	1970	Kilimli, Karadon, Pavyon Sok., 171/16	İdari	Orman
70	Bekçi kulübe	1957	Kilimli, Karadon	İdari	
71	Din. amb. yazı.	1935	Gelik, Merkez, Köprübaşı, 144/1	İdari	Gelik Hazine
72	Dinm. ambarı	1959	Gelik, Merkez, Köprübaşı, 144/1	İmalathane	Gelik Hazine
73	Nöb. kulübesi	1966	Gelik, Merkez, Köprübaşı, 144/1	İmalathane	Gelik Hazine
74	Kantar Bina	1991	Gelik, Esen, 223/1	İmalathane	Gelik Hazine
75	Y. kuyu komp.	2002	Gelik, Merkez, Köprübaşı, 141/40	İmalathane	Gelik Hazine
76	Y. kuyu komp.	2002	Gelik, Merkez, Köprübaşı, 141/40	İmalathane	Gelik Hazine
77	Y. kuyu atöl.	2002	Gelik, Merkez, Köprübaşı, 141/40	İmalathane	Gelik Hazine
78	Kuy. baş. şöv.		Gelik, Merkez, Köprübaşı, 141/40	İmalathane	Gelik Hazine
79	İşlet. müd.	2012	Gelik, Esen, 141/40	İdari	Gelik Hazine
80	Trafo binası	1988	Gelik, Esen, 141/40	Transfarmatör	Gelik Hazine
81	Vinç binası	1999	Gelik, Merkez, Köprübaşı, 141/40	İmalathane	Gelik Hazine
82	Su deposu	1947	Gelik, Merkez, Esen	İmalathane[iskat]	Gelik Hazine
83	Kazan dairesi	2012	Gelik, Merkez, Esen, 141/40	İmalathane	Gelik Hazine
84	52 perv.	1988	Gelik, Merkez, Dereiçi, 186/2	İmalathane	Gelik Tapulu
85	Dispanser	1947	Gelik, Merkez, Köprübaşaşı Altı	İdare	Gelik Tapulu
86	Tertip binası	1953	Gelik, Merkez, Köprübaşı, 142/5	İdare	Gelik Tapulu
87	Trafo	1947	Gelik, Merkez, TTK Böl., 142/5	Transfarmatör	Gelik Tapulu
88	İşletme binası	1942	Gelik, Merkez, TTK Böl., 142/5	İdari	Gelik Tapulu
89	Kaz. dairesi	1986	Gelik, Merkez, TTK Böl., 142/5	Sosyal	Gelik Tapulu

90	Mes. mem.	1984	Gelik, Merkez, TTK Böl., 142/5	İdari	Gelik Tapulu
91	Duş binası	1988	Gelik, Merkez, TTK Böl., 142/5	Sosyal	Gelik Tapulu
92	Güv. tek. yaz.	1958	Gelik, Merkez, TTK Böl., 142/5	İdari	Gelik Tapulu
93	Kum silo	1965	Gelik, Merkez, Eski Çarşı, 210/3	İmalathane	Gelik Tapulu
94	Aspiratör binası	1965	Gelik, Merkez, TTK Böl., 143/2	İmalathane	Gelik Tapulu
95	Dem. atölyesi	1950	Gelik, Merkez, TTK Böl., 141/29	İmalathane	Gelik Tapulu
96	Lav. binası	1952	Çatalağzı, Hacıoğlu, Kuyu mevkisi, 127/1	İmalathane	Çatalağzı Tapulu
97	Lav. işl. müh.	1968	Çatalağzı, Hacıoğlu, Kuyu mevkisi, 127/1	İdare	Çatalağzı Tapulu
98	Lav. yemek.	1947	Çatalağzı, Hacıoğlu, Kuyu mevkisi, 127/1	Sosyal	Çatalağzı Tapulu
99	Yükleme binası	1954	Çatalağzı, Hacıoğlu, Kuyu mevkisi, 127/1	İmalathane	Çatalağzı Tapulu
100	Lav. yükleme binası	1955	Çatalağzı, Hacıoğlu, Kuyu mevkisi, 127/1	İmalathane	Çatalağzı Tapulu
101	Nöbet kulübesi	1958	Çatalağzı, Hacıoğlu, Kuyu mevkisi, 127/1	İdare	Çatalağzı Tapulu
102	Kömür silosu	1970	Çatalağzı, Hacıoğlu, Kuyu mevkisi, 127/1	İmalathane	Çatalağzı Tapulu
103	Nöbet kulübesi	1930	Çatalağzı, Hacıoğlu, Kuyu mevkisi, 127/1	İdare	Çatalağzı Tapulu
104	Nöbet kulübesi	1940	Çatalağzı, Hacıoğlu, Kuyu mevkisi, 127/1	İdari	Çatalağzı Tapulu
105	Yükleme vinç binası	1965	Çatalağzı, Hacıoğlu, Kuyu mevkisi, 127/1	İmalathane	Çatalağzı Tapulu
106	Numune b.	1965	Çatalağzı, Hacıoğlu, Kuyu mevkisi, 127/1	İmalathane	Çatalağzı Tapulu
107	Kantar binası	1983	Çatalağzı, Hacıoğlu, Kuyu mevkisi, 127/1	Sosyal	Çatalağzı Tapulu
108	Kuyu bürosu	1987	Çatalağzı, Hacıoğlu, Kuyu mevkisi, 127/1	İdare	Çatalağzı Tapulu
109	Kuyu atölye	1987	Çatalağzı, Hacıoğlu, Kuyu mevkisi, 127/1	İmalathane	Çatalağzı Tapulu
110	Yağ ambarı	1985	Çatalağzı, Hacıoğlu, Kuyu mevkisi, 127/1	İmalathane	Çatalağzı Tapulu
111	Banyo	1985	Çatalağzı, Hacıoğlu, Kuyu mevkisi, 127/1	Sosyal	Çatalağzı Tapulu
112	İdari bina	1988	Çatalağzı, Hacıoğlu, Kuyu mevkisi, 127/1	İdare	Çatalağzı Tapulu
113	Silo binası	1987	Çatalağzı, Hacıoğlu, Kuyu mevkisi, 127/1	İmalathane	Çatalağzı Tapulu

114	Demir bağ.	2007	Çatalağzı, Hacıoğlu, Kuyu mevkisi, 127/1	İmalathane	Çatalağzı Tapulu
115	Loko. tamir.	1920	Çatalağzı, Hacıoğlu	İmalathane	Çatalağzı Hazine
116	Su deposu	1950	Çatalağzı, Hacıoğlu	İmalathane	Çatalağzı Hazine

Çizelge Ek C.4. Zonguldak'ın merkezindeki kömür endüstrisi yapıları.

No	**Bina Adı**	**Yapım Yılı**	**Mevki (Mah., Sok., Ada/Parsel)**	**İşlevi**	**Mülkiyet**
1	Fen tetkik	1918	Zonguldak, Yayla, Liman Sok., 1_45	İdare	Tapulu
2	Memur lokali	1980	Zonguldak, Yayla, Fener Sok., 159_1	Sosyal [Diğ.Tich]	Tapulu
3	39/A?	1918	Yayla, Beh. Kem. Çağlar Cad., 12_21	Arşiv	Tapulu
4	Kazan dairesi	1990	Yayla, Beh. Kem. Çağlar Cad., 12_22	Sosyal	Tapulu
5	Hukuk	1944	Yayla, Beh. Kem. Çağlar Cad., 13_2	İdare	Tapulu
6	Müşavirlik	1918	Yayla, Beh. Kem. Çağlar Cad., 13_2	İdare	Tapulu
7	Kömür satış	1918	Yayla, Beh. Kem. Çağlar Cad.,13_3	İdare	Tapulu
8	Genel müdürlük	1978	Yayla, Beh. Kem. Çağlar Cad.,13_1,8	İdare	Tapulu
9	Genel müdürlük	1978	Yayla, Beh. Kem. Çağlar Cad.,13_7	İdare	Tapulu
10	Genel müdürlük	1978	Yayla, Beh. Kem. Çağlar Cad., 13_4, 6	İdare	Tapulu
11	Eski direk işl.	1918	Yayla, Beh. Kem. Çağlar Cad., 49_2	İdare [Sosyal]	Tapulu
12	Yemekhane	1918	Yayla, Ö. Karahasan sok., 404/14	Sosyal [İdare]	Tapulu
13	Gazeteciler cemiyeti	2006	Yayla, Liman, 404/14	Sosyal [İdare]	Tapulu
14	Yayla misafirhanesi	1930	Yayla, Bağlık Cad., 15_5	Sosyal	Tapulu
15	Nöbetçi kulübesi	1941	Yayla, Bağlık Cad., 15_5	Sosyal	Tapulu
16	Daire Başkanlığı	1943	Yayla, Bağlık Cad., 15_8	İdare	Tapulu
17	Santral	1960	Yayla, Bağlık Cad., 15/13	İdare	Tapulu
18	Arşiv	1935	Yayla, Bağlık Cad., 425/1	Sosyal [İdare]	Tapulu
19	Kazan dairesi	1977	Yayla, Bağlık Cad., 425/2	Sosyal	Tapulu
20	B tipi	1950	Yayla, Fener Sok., 580_9 (579/1)	Sosyal	Tapulu
21	B tipi	1950	Yayla, Fener Sok., 580_8 (579/2)	Sosyal	Tapulu
22	A tipi	1951	Yayla, Fener Sok., 580/2	Sosyal	Tapulu
23	Zonguldakspor	1970	Yayla, M. Süreyya Aytaç Sok., 580/4	Sosyal	Tapulu
24	Sağlık şube müd.	1954	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad., 1, 93/4	İdare	Tapulu
25	Eski sav. sek.	1954	Mithatpaşa, Ankara Cad., 93/4	İdare	Tapulu
26	Alev sız. chz. atölyesi	1951	Mithatpaşa, Aziziye Cad., 362/71	İmalathane	Tapulu
27	Alev sız. deposu	1968	Mithatpaşa, Aziziye Cad., 362/71	İmalathane	Tapulu

28	Kompresör	1951	Mithatpaşa, Aziziye Cad., 362/71	İmalathane	Tapulu
29	Kömürlük	1951	Mithatpaşa, Aziziye Cad., 362/71	Sosyal	Tapulu
30	Isı santrali	1980	Mithatpaşa, Aziziye Cad., 362/71	Sosyal	Tapulu
31	Mazot deposu	1963	Mithatpaşa, Aziziye Cad., 362/71	İmalathane	Tapulu
32	Makine ikm.	1951	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/71	İdare	Tapulu
33	Talaş ka.	1951	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İmalathane	Tapulu
34	Çelik döküm	1956	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İmalathane	Tapulu
35	Sıcak demir atölyesi	1951	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İmalathane	Tapulu
36	Soğuk demir atölyesi	1950	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İmalathane	Tapulu
37	Kaynak atölyesi	1956	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İmalathane	Tapulu
38	Dökümhane	1950	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İmalathane	Tapulu
39	Model atölyesi	1956	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İmalathane	Tapulu
40	Kalıp atölyesi	1951	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İmalathane	Tapulu
41	Tesviye atölyesi	1962	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İmalathane	Tapulu
42	Kum hazırlama atölyesi	1963	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İmalathane	Tapulu
43	Elektrik atölyesi	1962	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İmalathane	Tapulu
44	Arşiv	1950	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İdari	Tapulu
45	Depo	1973	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İmalathane	Tapulu
46	Atölye	1953	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İmalathane	Tapulu
47	Müracaat	1962	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İdari	Tapulu
48	Tuvalet	1964	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	Sosyal [İdare]	Tapulu
49	İşçi soyunma ve duş binası	1976	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	Sosyal [Banyo]	Tapulu
50	Tes. mon. atölyesi	1976	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İmalathane	Tapulu
51	Ocak ara. mon. atölyesi	1978	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İmalathane	Tapulu
52	622 ulaştırma atölyesi	1940	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İmalathane	Tapulu
53	İdare	1940	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İmalathane	Tapulu
54	Ulaştırma motor atölyesi	1940	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İmalathane	Tapulu
55	Makas atölyesi	1975	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İmalathane	Tapulu
56	Soyunma duş binası	1965	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	Sosyal	Tapulu
57	Ulaş. oto kar. at.	1981	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İmalathane	Tapulu
58	Temsilcilik	1951	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İdare	Tapulu
59	Giriş kontrol	1951	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İdare	Tapulu
60	Elektrik atölyesi ambarı	1951	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/154	İmalathane	Tapulu
61	Tahlisiye binası	1940	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/141	İdare	Tapulu

62	Ulaştırma garajı	1940	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/142	Sosyal [İdare]	Tapulu
63	Ulaştırma yıkama yağlama	1940	Mithatpaşa, B. Ecevit Cad. 1, 362/142	Sosyal	Tapulu
64	İş güvenliği bşk.	1970	Çınartepe, B. Ecevit Cad., 567/29	İdare	Tapulu
65	Eğt. der. yem. kon.	1982	Çınartepe, B. Ecevit Cad., 567/29	Sosyal	Tapulu
66	Merkez lab.	1966	Terakki, Cumhuriyet Cad., 371/451	İdare	Tapulu
67	Pen kule	1955	Terakki, M. Egemenlik Cad.,371/530	Fabr.	Tapulu
68	Kriblaj binası	1960	Terakki, M. Egemenlik Cad., 371/530	İmalathane[iskat]	Tapulu
69	Kömür tev. bin.	1997	Birlik, Değirmen Sok., 180/1	İdare	Tapulu
70	Tamirhane	1968	Karaelmas, M. Aşçı Cad., 159/1[134/332]	İmalathane	Tapulu
71	Şoför tertip yeri	1968	Karaelmas, M. Aşçı Cad., 159/1[134/332]	İdari	Tapulu
72	Sundurma [Garaj]	1968	Karaelmas, M. Aşçı Cad., 159/1[134/332]	Sosyal	Tapulu
73	Misafirhane	1986	Ankara, Bahçelievler, 3. Cad.19. Sok., 1574/11	Sosyal	Tapulu
74	Misafirhane	1980	Çankaya, Bahçelievler, 3. Cad.19. Sok., 1574/11	Sosyal	Tapulu
75	Palamar	1944	Yayla, Liman Sok., 1_46	İdare	Hazine
76	Mad. müh. cem.		Yayla, Liman Sok., 316/2		
77	Oksijen fabrikası	1976	Çınartepe, Akaryakıt Sok., 128/3	İmalathane	Hazine
78	Asetilen fabrikası	1976	Çınartepe, Akaryakıt Sok., 128/3	İmalathane	Hazine
79	Asetilen idari binası	1976	Çınartepe, Akaryakıt Sok., 128/3	İdare	Hazine
80	Vagon tamir atölyesi	1988	Çınartepe, Akaryakıt Sok., 128/4	İmalathane	Hazine
81	Eski atölye	1955	Çınartepe, Akaryakıt Sok., 128/45	İmalathane	Hazine
82	Diz. lok. atölyesi	1968	Çınartepe, Akaryakıt Sok., 128/45	İmalathane	Hazine
83	Alev sız.	1977	Çınartepe, Akaryakıt Sok., 128/45	İmalathane	Hazine
84	Hızar binası	1940	Çınartepe, Akaryakıt Sok., 128/45	İmalathane	Hazine
85	Kargo idari bina	2008	Terakki M. Egemenlik, Kıyı Kenar	İmalathane	Hazine
86	Yükleme sun.	2008	Terakki M. Egemenlik, Kıyı Kenar	İmalathane	Hazine
87	Kargo bekçi kulübesi	1968	Terakki M. Egemenlik, Kıyı Kenar	İmalathane	Hazine
88	Kargo kantar	1968	Terakki M. Egemenlik, Kıyı Kenar	Sosyal [İdare]	Hazine
89	Liman direk bürosu	1985	Terakki M. Egemenlik, Kıyı Kenar	İdare	Hazine
90	Dinlenme yeri	2000	Terakki M. Egemenlik, Kıyı Kenar	Sosyal [İdare]	Hazine
91	Gümrük kontrol binası	2000	Terakki M. Egemenlik, Kıyı Kenar	İdare	Hazine
92	Gümrük binası	2001	Terakki M. Egemenlik, Kıyı Kenar	İdare	Hazine

93	Free shop	1968	Terakki M. Egemenlik, Kıyı Kenar	Sosyal [İdare]	Hazine
94	Gümrük hangar tuvalet, duş	2000	Terakki M. Egemenlik, Kıyı Kenar	Sosyal	Hazine
95	Gümrük sundurma	2001	Terakki M. Egemenlik, Kıyı Kenar	Sosyal [İdare]	Hazine
96	Gümrük kantar	2001	Terakki M. Egemenlik, Kıyı Kenar	Sosyal [İdare]	Hazine

Çizelge Ek C.5. Amasra'daki kömür endüstrisi yapıları.

No	**Bina Adı**	**Yapım Yılı**	**Mevki (Mah., Sok., Ada/Parsel)**	**İşlevi**	**Mülkiyet**
1	Bekçi kulesi	1982	Amasra, Demirci Deresi, 876	İmalathane	Tapulu
2	Aspiratör binası	1992	Amasra, Demirci Deresi, 879	İmalathane	Tapulu
3	Hızar binası	1985	Amasra, Körpemen, 871	İmalathane	Tapulu
4	Tuvalet	1977	Amasra, Körpemen, 874	İmalathane	Tapulu
5	Akar. diz. mot. at.	1980	Amasra, Körpemen, 874	İmalathane	Tapulu
6	Trafo binası	1993	Amasra, Demirci Deresi, 882	Transformatör	Tapulu
7	Dökümhane	1985	Amasra, Demirci Deresi, 884	İmalathane	Tapulu
8	Elektrik atölyesi	1978	Amasra, Demirci Deresi, 887+888	İmalathane	Tapulu
9	Mekanik atölyesi	1974	Amasra, Demirci Deresi, 887+888	İmalathane	Tapulu
10	Panel odası	1980	Amasra, Demirci Deresi, 892	İdare	Tapulu
11	Yazıhane	1977	Amasra, Demirci Deresi, 892	İdare	Tapulu
12	Kompresör binası	1978	Amasra, Demirci Deresi, 893	İmalathane	Tapulu
13	Silo	1982	Amasra, Demirci Deresi, 896	İmalathane	Tapulu
14	Ambar binası	1978	Amasra, Demirci Deresi, 898+900	İmalathane	Tapulu
15	Büro binası	1970	Amasra, Demirci Deresi, 899	İdare	Tapulu
16	Lavuar binası	1980	Amasra, Demirci Deresi, 904+905	İmalathane	Tapulu
17	I. şlam	1980	Amasra, Demirci Deresi, 927	İmalathane	Tapulu
18	Kuyu bakım atölyesi	1980	Amasra, Demirci Deresi, 934	İmalathane	Tapulu
19	Vinç binası	1980	Amasra, Demirci Deresi, 934	İmalathane	Tapulu
20	Vinç binası	1980	Amasra, Demirci Deresi, 968_969	İmalathane	Tapulu
21	İşçi duşları	1980	Amasra, Demirci Deresi, 968_969	Sosyal	Tapulu
22	Isı santralı	1980	Amasra, Demirci Deresi, 970	Sosyal	Tapulu
23	Gıda ambarı	1977	Amasra, Demirci Deresi, 916	Sosyal	Tapulu
24	Oto tamirhanesi	1969	Amasra, Demirci Deresi, 918+919	İmalathane	Tapulu
25	Garaj akaryakıt binası	1980	Amasra, Demirci Deresi, 920	İmalathane	Tapulu
26	Tamirhane	1982	Amasra, Demirci Deresi, 944+953	İmalathane	Tapulu
27	Yemekhane binası	1980	Amasra, Demirci Deresi, 944+953	Sosyal	Tapulu
28	Yatakhane	1974	Amasra, Demirci Deresi, 954	Sosyal	Tapulu
29	Misafirhane	1978	Amasra, Fatih, Büyüktepe, 1111	Sosyal	Tapulu
30	Kazan dairesi	1978	Amasra, Fatih, Büyüktepe, 2013	Sosyal	Tapulu

31	Lokal binası	1978	Amasra, Fatih, Büyüktepe, Orman	Sosyal	Orman
32	Bekçi kulübesi	1980	Amasra, Kazpınar, Orman	Sosyal	Orman
33	Tulumba	1980	Amasra, Kazpınar, Orman	Sosyal	Orman
34	Tulumba	1980	Amasra, Demircideresi, Orman	Sosyal	Orman
35	Kulübe	1980	Amasra, Demircideresi, Orman	Sosyal	Orman
36	Su deposu	1980	Amasra, Radar mevkisi, Orman	Sosyal	Orman
37	Tulumba	1975	Bartın, Orduyeri, Embiye	Sosyal	Hazine
38	Kulübe	1975	Bartın, Orduyeri, Embiye	Sosyal	Hazine

Çizelge Ek C.6. Armutçuk'taki kömür endüstrisi yapıları.

No	**Bina Adı**	**Yapım Yılı**	**Mevki (Mah., Sok., Ada/Parsel)**	**İşlevi**	**Mülkiyet**
1	Lavuar binası	1961	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İmalathane	Orman
2	Memur tabldotu	1965	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	Sosyal	Orman
3	Atölye binası	1965	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İmalathane	Orman
4	Bakım binası	1966	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İmalathane	Orman
5	İhraç binası	1967	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İmalathane	Orman
6	Müessese müdüriyet	1976	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İdare	Orman
7	Kırıcı binası	1961	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İmalathane	Orman
8	Hızar binası	1983	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İmalathane	Orman
9	17 K. VG. TM. AT.	1966	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İmalathane	Orman
10	İşçi duş binası	1976	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	Sosyal	Orman
11	Filt. binası	2002	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İmalathane	Orman
12	Merk. işl. binası	2007	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	Sosyal	Orman
13	İşletme müdüriyet binası	2008	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İdare	Orman
14	Trafo binası	1961	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İmalathane	Orman
15	Santral	1976	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İdare	Orman
16	Lavuar büro	1966	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İdare	Orman
17	Mekanik ambar	1966	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İdare	Orman
18	Komp. binası	1961	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İmalathane	Orman
19	Atölye ek bina	1982	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İmalathane	Orman
20	Motor garajı	1986	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İmalathane	Orman
21	Çimento ambarı	2009	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İmalathane	Orman
22	Sağlık-ambar büro	1966	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İdare	Orman
23	Kompresör soğutucu	1961	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İmalathane	Orman
24	Kantar büro	2002	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İdare	Orman
25	Bariyer kapı güvenlik	2002	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İdare	Orman

26	Lav. güv. kömür sant.	1966	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İdare	Orman
27	Oto garajı	1952	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İmalathane	Orman
28	İtfaiye	1965	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İmalathane	Orman
29	İnşaat	1983	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İmalathane	Orman
30	Din. büro amb.	1978	Gökçeler, Açıkhava, TTK Sok.	İdare	Orman
31	Tulumba	1966	Gökçeler, Hema Sokak	İmalathane	Orman
32	Duş binası	1968	Gökçeler, Hema Sokak	Sosyal	Orman
33	Yol altı tul. binası	1966	Gökçeler, Hema Sokak	İmalathane	Orman
34	Kuyu bakım atölyesi	1947	Gökçeler, Hema Sokak	İmalathane	Orman
35	Kuyu tamir atölyesi	1966	Gökçeler, Hema Sokak	İmalathane	Orman
36	Aspiratör	1966	Gökçeler, Hema Sokak	İmalathane	Orman
37	Kuyu vinç binası	1966	Gökçeler, Hema Sokak	İmalathane	Orman
38	Misafirhane	1966	Gökçeler, Hema Sokak	Sosyal	Orman
39	Misafirhane	1983	Armutçuk, Yayla, Atatürk Bulv., 155/22	Sosyal	Tapulu
40	Telsiz binası	1959	Armutçuk, Yayla, Atatürk Bulv., 155/22	İdare	Tapulu
41	Su deposu	1960	Armutçuk, Yayla, Atatürk Bulv., 155/22	Sosyal	Tapulu
42	Memur lokali	1950	Armutçuk, Yayla, Ortaokul, 153/13	Sosyal	Tapulu

ÖZGEÇMİŞ

Fuat Fidan lisans eğitimini 2008 yılında Karabük Üniversitesi Mimarlık Bölümünde, yüksek lisans eğitimini 2011 yılında Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Ana Bilim Dalında tamamladı. 2009 yılında Karabük Üniversitesi Mimarlık Fakültesinde araştırma görevlisi olarak göreve başlayan yazar, bu görevine aynı kurumda hâlen devam etmektedir. Fuat Fidan'ın yapmış olduğu akademik çalışmalar aşağıda yer almaktadır.

Ulusal ve Uluslararası Bildiriler:

- Şahbaz, E. ve Fidan, F., "SimYA: Simülasyon Destekli Yapı Atölyesi", *Bolu-Düzce Ar-Ge Proje Pazarı*, Bolu (2019).
- Şahbaz, E. ve Fidan, F., "Yapı Atölyesinde Oyun Yoluyla Yaparak-Yaşayarak Öğrenme", *III. Uluslararası Multidisipliner Çalışmaları Sempozyumu (ISMS)*, Ankara (2017).
- Birlik, S. ve Fidan, F., "Anadolu Kent Yapısında Göçebenin Yerleşme Sürecine Etkisi", *ISTEC 2016- International Science and Technology Conference*, Viyana, 117-122 (2016).
- Dinçer, A.E., Turcan, Y. ve Fidan, F., "Yenilikçi Sayısal Tasarım Araçlarıyla Katılımcı Konut Tasarımı", *2. Uluslararası Kent Araştırmaları Kongresi*, İstanbul, 436-455 (2016).
- Şahbaz, E. ve Fidan, F., "A 3D Simulation Game to Present Building Construction Class in Architectural Education", *The 2015 ICBTS International Education and Teaching Research Conference*, Berlin (2015).
- Gündoğdu, S. ve Fidan, F., "The New Sense of Design in the Historical Industrial Zone in Safranbolu", *6th İnternational Symposium on Advances in Science and Technology*, Kuala (2012).
- Fidan, F. ve Tönük, S., "Safranbolu'da Endüstriyel Alanların Kamusal Fonksiyonlarla Yeniden Değerlendirilmesi", *Çevre-Tasarım Kongresi*, İstanbul (2010).

Bilimsel Projeler:

- Şahbaz, E. ve Fidan, F., "SİM-YA Simülasyon Destekli Yapı Atölyesi", *TÜBİTAK Projesi*, Karabük (2018-2019).
- Önür, S. ve Fidan, F., "Batı Karadeniz Bölgesi Endüstriyel Alanlarındaki Değişimlerin Kentsel Alanlarla Etkileşimi ve Bu Etkileşim Sonucu Ortaya Çıkan Yeniden İşlevlendirme Konularının Değerlendirilmesi", *Karabük Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projesi*", Karabük (Devam ediyor).

Kitap Bölümleri:

- Şahbaz, E. ve Fidan, F., "Multidisciplinary Studies-3", *Gece Kitaplığı,* Ankara (2018).

Makaleler:

- Fidan, F. ve Önür, S., "Analysis of the Industrial Heritage in Zonguldak and Recommendations for Its Reutilization", *International Journal of Conservation Science*, 12 (1): 177-194 (2021).
- Gündoğdu, S. ve Fidan, F., "The Effect of Industrial Landscape on the Urban Identity in Zonguldak", *Planlama Dergisi*, 32 (3): 424-441 (2022).