

ENDÜSTRİYEL MİRAS TURİZMİ İÇİN BİR ÖRNEK: AYANCIK - ZİNGAL ORMAN İŞLETMESİ (SİNOP)*

© Mutlu KAYA^a

© Cevdet YILMAZ^b

Öz

Ayancık, Karadeniz Bölgesi'nin Batı Karadeniz Bölümü'nde, Sinop iline bağlı bir ilçedir. 1929 yılında ilçe merkezine kurulan Türkiye'nin ilk yabancı sermaye yatırımlarından olan Zingal TAŞ isimli kereste fabrikası ülkemiz orman sanayinin en eski ve en önemli sanayi tesislerindedir. Şirket Ayancık'ta havai hat, demiryolu, karayolu, sulu ve kuru oluklar, havuzlar, fabrika içi ulaşım için tramvay yolları, iskele ve tahmil vinç gibi çok çeşitli ulaşım tesisleri ile birçok sosyal tesis inşa etmiştir. Şirketin yerleşmeye getirdiği gelişmelerle Ayancık 1930'lu yıllarda adeta bir Avrupa kasabasına dönüşmüştür.

Zingal Şirketi'nin kurduğu bu fabrika, 1926–1945 yılları arasında yabancı sermaye eliyle, 1945–1996 arası devlet eliyle, 1996'dan sonra da özel sektör tarafından çalıştırılmıştır. Ülkemizde yabancı sermaye tarafından başarı ile işletilmiş bir tesistir. Devletleştirildikten sonra uzun yıllar karlı olarak çalışsa da ardından zarar ettiği gerekçesiyle özelleştirilmiş fakat başarısız bir yönetim sonucu özel sektör tarafından da kısa zaman sonra kapatılmıştır. Yıllardır işletilmeyip çürümeye terk edilmiş olan fabrika 2011 yılında hurda olarak satılmıştır. Fabrika ortadan kalkmış olsa da Ayancık geneline yayılmış olan ulaşım sistemine ait kalıntılar, fabrikanın sosyal tesisleri ve lojmanları, yine orman içi tesislerin bir kısmı bugün hala ayakta. Bu manada Ayancık ülke genelinde ender görülebilecek bir sanayi mirasına sahiptir.

* Bu çalışma, 'Ayancık ve Yakın Çevresinin Ekoturizm Potansiyeli' isimli doktora tezinden faydalanılarak hazırlanmıştır.

^a Dr. Öğr. Üyesi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, mutlu.kaya@omu.edu.tr

^b Prof. Dr. Ondokuz Mayıs Üniversitesi, cyilmaz@omu.edu.tr

Bu çalışmada, Ayancık ve yakın çevresinin endüstriyel miras turizmi açısından taşıdığı potansiyeli ortaya koymak, bu mevcut potansiyelin faaliyete geçirilmesini sağlayacak öneriler sunmak ve bölgedeki kırsal alanların kalkınmasında öncü bir unsur olarak endüstriyel miras turizmi potansiyelini değerlendirmek hedeflenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Sinop, Ayancık, Turizm, Endüstriyel Miras.



Giriş

Bu çalışmada endüstriyel miras turizmi potansiyelini belirlemek için araştırma alanı olarak seçilen Ayancık ilçesi, Kuzey Anadolu'da Karadeniz Bölgesi'nin Batı Karadeniz Bölümü'nde yer alan Sinop ilinin önemli ilçelerinden biridir. Batısında Türkeli, doğusunda Erfelek, güneyinde Boyabat ve Hanönü (Kastamonu) ilçeleri bulunur (Şekil 1).



Şekil 1: Lokasyon haritası (Yılmaz, 2012'den).

A. Endüstriyel Miras ve Endüstriyel Miras Turizmi

Sanayi Devrimi adı altında 18. yüzyıl'da İngiltere'de başlayan gelişmeler, kısa bir süre içinde tüm dünyaya yayılmıştır. 20.Yüzyıl'ın ikinci yarısından itibaren başlayan çevrecilik hareketi eski sanayi tesislerinin yerini çevreyi daha az kirleten tesislere bırakmaya başlaması ile sonuçlanmıştır. Sanayideki bu yenileşme hareketi birçok üretim tesisi ve fabrikanın kapatılmasına, beraberinde de işsizlik, büyük kentsel bölgelerin gerilemesi ya da demografik değişiklikler gibi olumsuz sonuçlara neden olmuştur. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde birçok sanayi kompleksleri ve bölgeleri terk edilmiş ve tesislerin çoğu sıklıkla çürümeye bırakılmıştır (Ćurčić *ve ark.*, 2015).

Endüstri devrimi sonrasında yaşanan kentsel dönüşümlerin kent kimliğini yok etmesi ile önemsenmeye başlanan kültürel miras anlayışının zamanla sınırları genişlemiş ve endüstriyel miras gibi kültürel mirasın yeni bir boyutu ortaya çıkmıştır. Endüstriyel miras, sanayi geçmişi hakkında bilgi verdiği gibi aynı zamanda içinde bulunduğu toplumun günlük faaliyetleri hakkında da bilgiler barındırır. Tesislerin büyüklüğü ve binaların boyutu, inşaat tarzı, tesislerin faaliyetleri ve ticari ilişkileri, alet ve makineler, iletişim ve ulaşım hizmetleri, işgücünün mesleki profili, çalışma alışkanlıkları ve gelenekleri, üretim ve işletme hakkında tarihsel bilgiler verdiği gibi o döneme ait toplumsal şartlar hakkında da bilgi verir. Etnografik nesnelere olan bu birimler insanlarla birlikte yaşamış ve üzerinde çalışan bir halkın kültür ve geleneklerine tanık olmuşlardır (Ćurčić *ve ark.*, 2015). Zaten endüstriyel mirasa konu olan yapıların değeri onun inşa şekli ya da sanatsal değerinden çok bir endüstriyel sürece ve toplumsal yaşayışa ve toplumu değiştiren süreçlere tanıklığıdır (Edward & Llurdés, 1996). Bu manada kullanım dışı kalan eski sanayi tesis ve kuruluş yerlerinin nasıl değerlendirilmesi gerektiği, bunlardan turizm anlamında nasıl yararlanılabileceği gibi hususlar tartışılmaya başlanmış ve Avrupa, ABD ve Japonya'da olduğu gibi ağır sanayi tesislerini büyük kentlerin dışına çıkaran kentlerde yeni bir mekânsal yapılanma dönemine girilmiştir. Sanayi kentleri olmaları gereğince endüstrinin kent merkezinde yer aldığı bu şehirlerde, boşalan endüstri tesisleri, liman ve tersaneler ortaya çıkan yeni kentsel mekan ihtiyaçları için yeniden kullanım gereksinimiyle dönüştürülmeye başlanmışlardır (Kazas, 2008:14).

Eski endüstri yapılarını araştırma, ortaya çıkarma ve kayıt altına alma işlemleri endüstri arkeolojisi¹ olarak adlandırılmış, ortaya çıkarılan yapılar ise endüstri anıtları olarak nitelendirilmiştir. Korunan varlığın, tekil bir endüstri yapısı değil, belirli bir alanda toplanan yapı ve tesislerin tümü olduğu durumda ise, alan bir bütün olarak anılmış ve endüstri sitesi olarak tanımlanmıştır. Endüstri mirası kavramı, eski endüstri yapılarının korunması yaklaşımının uluslararası boyut kazanmasıyla ön plana çıkmış, endüstri anıtları ve sitlerinin aslında ulusal olduğu kadar uluslararası bir mirasın da bileşenleri olduğu görüşü bu süreçte benimsenmiştir (Saner, 2012:53).

Endüstriyel miras; tarihi, teknolojik, sosyal, mimari ve bilimsel değere sahip endüstriyel kültür kalıntılarında oluşur. Bu kalıntılar binalar ve makineler, atölyeler, imalathane ve fabrikalar, maden ocakları, işleme ve arıtma kompleksleri, depo ve kilerler, enerji üretim, nakil ve kullanım alanları, taşıma ve tüm altyapıları, değişik tarzda inşa edilmiş konutlar, ibadet etme veya öğretim gibi endüstriyle bağıntılı sosyal eylemler için kullanılan yerler olarak tanımlanabilir (TMMOB, 2006; Elhan, 2009:12). Endüstriyel miras olarak yapılar tek başlarına ele alındıklarında ait olduğu çağın sosyal ve kültürel boyutunu tam olarak yansıtamayabilirler. Bu nedenle yapılara ilave olarak arazi, peyzaj ve arkeolojik alanlar gibi öğeler bütüncül bir bakış açısıyla ele alınmalıdır (Karıptaşa *ve ark.*, 2015:513).

Esasen küresel bir olgu olan kolektif sanayi işgücünün ortadan kalkması diğer bir deyişle sanayiden sanayi sonrası topluma geçiş yalnızca insanların çalışma biçimlerini değil duygularını, etkilerini ve arzularını da değiştirmiştir (Petrović, 2013). Bu manada toplumun endüstriyelleşmesinin artması, geleneksel işleme ve imalat sistemlerinin azalması ve bilgisayarlı ve otomatikleştirilmiş üretim tekniklerindeki artış insanların bu endüstriyel miras alanlarına ilgi duymasına sebep olmuştur. Yer altında (örneğin madenlerde) veya yer yüzeyinde (fabrikalar gibi) bulunan çok sayıda geleneksel endüstri mirası, insanlara nostaljik ve yeni deneyimler kazandırmaktadır (Xie, 2006).

Endüstriyel miras alanlarına artan ilgi ile ortaya çıkan endüstriyel miras turizmi son dönemde önem kazanmış bir turizm şekli haline gelmiştir. Bu

¹**Endüstri Arkeolojisi:** Endüstri Arkeolojisi 1950'li yıllarda ortaya atılan bir kavram olup, bünyesinde mimarlık tarihi, teknoloji tarihi, arkeoloji ve koruma boyutlarını içeren bir disiplindir. Endüstri Arkeolojisi, endüstri anıtlarının araştırılması, yerinde incelenmesi, kayda geçirilmesi ve bazı hallerde koruma altına alınmasıyla ilgili bir çalışma alanı olarak kabul edilmektedir (Kevseroğlu, 2011:17).

Endüstriyel Miras Turizmi İçin Bir Örnek: Ayancık - Zingal Orman İşletmesi (Sinop)

endüstriyel tesislerin restorasyonu ve yeniden kullanımı sayesinde yerel / bölgesel / ulusal otoritelerin dikkati bu tarihi sanayi alanlarına yönelmiştir. Böylece, hantal ve çirkin görülen endüstriyel tesisler yenilikçi bir kalkınma için temel ve endüstriyel mirasa ilişkin başarılı bir turizm ürünü meydana getirmiş olacaktır (Ćurčić *ve ark.*, 2015). Aynı zamanda endüstriyel miras alanlarının yeniden kullanımına sürdürülebilirlik kavramı açısından bakıldığında da binayı yıkıp yeniden yapmak yerine, mevcut yapı stokunu kullanmanın genel anlamda, çevresel, ekonomik, sosyal ve kültürel yarar sağlayacağı söylenebilir. Mevcut yapının korunarak binanın yeniden işlevlendirilmesiyle hem ekolojik anlamda doğal çevreye en az zarar verilecek hem de ekonomik olarak yapı ve çevresini çekim merkezine dönüştürecektir (Büyükarıslan ve Güney, 2013).

Dünyadaki endüstriyel alanların dönüşüm projelerinde temel stratejiler; sanayinin kentte yaptığı tahribatın ortadan kaldırılmasını sağlamak, üretim sürecinde kentten uzak kalan bölgeyi kentle bütünleştirmek ve bunları sağlarken de işlevini yitirmiş sanayi mirasını koruyarak gelecek nesillere görsel ve deneysel olarak doğru aktarılmasını sağlamaktır. Böylece miras alanlarının kentler arası rekabette kentin tanıtımına ve sosyal çevreye katkıda bulunması hedeflenmektedir (Koçan, 2011:125).

Endüstriyel miras turizmi adına ilk gelişmeler, Sanayi Devrimi'nin başladığı fakat aynı zamanda endüstriyel üretimdeki gerilemenin de diğer tüm ülkelerden daha önce başladığı İngiltere'de gerçekleşmiştir. İngiltere, Almanya, Hollanda, Belçika, Avusturya, Fransa, İspanya ve İtalya gibi ülkeler endüstriyel miras ve bu mirasın turistik manada değerlendirilmesi konusunda başı çekmektedir (Yılmaz, 2014). UNESCO tarafından hazırlanan Dünya Mirası Listesi'ne 1978 yılında endüstriyel varlık olarak ilk giren yapı da Avrupa'da yer alan Wieliczka (Polonya) Tuz Madeni Ocakları'dır (Saner, 2012). Endüstriyel miras örneklerine tüm Avrupa'da rastlanabilir olsa da özellikle Sanayi Devrimi'nin ilk meydana geldiği alanlar olan Kuzey-Batı Avrupa'da yoğunlaşmıştır. Daha 80'li yılların sonunda Hollanda'da yaklaşık 41.000 belgelenmiş yapı bulunurken, 1071 adet yel değirmeni, 40 adet su değirmeni, 12 adet buhar pompa yapısı, 15 adet demiryolu istasyon binası, 15 fener, 5 su kulesi, 10 depo yapısı ve 10 adet fabrika endüstriyel anıt ilan edilmiştir (Wehdorn, 1985).

Endüstriyel miras turizmi, öncelikle ekonomik canlılık için, kamu sektörü finansmanı ve gönüllüler ile birlikte, büyük ölçüde kar amacı gütmeyen bir koruma faaliyetidir. Ekonomilerini çeşitlendirmek, şehrin görüntüsünü

değiştirmek ve yeni bir ekonomi oluşturmak isteyen büyük sanayi şehirleri dünya çapında önemli turizm şehirleri haline gelmeye başlamıştır. 1980'lerde Baltimore'daki liman bölgesinin dönüşümü ile başlayan kent turizmi, yeni oteller, kültürel mekânlar, yeme-içme ve eğlenme faaliyetlerini içeren tesisler ile endüstriyel mirasın güçlü bir karışımı haline geldi. Rotterdam, Dublin, Bradford, Glasgow, Turin, Poznan, Riga ve daha birçok şehir Avrupa'da kent turizminin yükselişine örneklerdir. Yüksek hızlı demiryolu hizmetleri, araç sahibi olanların oranının artması ve düşük maliyetli uçuşlar diğer bir deyişle ulaşımın kolaylaşması bu gelişmede önemli bir rol oynamıştır (Lane *ve ark.*, 2013:16).

Endüstriyel miras turizmi, genel miras sektöründe küçük bir parça olmasına rağmen, ilerleyen dönemde etrafında 2,5 milyar avro doğrudan ve dolaylı gelir getirici faaliyetler bulunan bir sektör olduğu tahmin edilmektedir. Dünyanın en büyük demiryolu müzelerinden biri olan, York Birleşik Krallık Ulusal Demiryolu Müzesi, yılda 770.000'den fazla ziyaretçi çekmektedir (Lane *ve ark.*, 2013:35). Her bölge tarihsel gelişim sürecinde yaşadığı farklılıklara bağlı olarak kendine özgü endüstriyel miras stratejileri uygulayabilmektedir. Örneğin İskoçya ve İrlanda'daki eski viski fabrikaları son yıllarda giderek daha gözde turistik çekicilik merkezi haline gelmektedir. Özellikle İskoçya'daki viski fabrikalarını yılda bir milyondan fazla turist ziyaret etmektedir (Yılmaz, 2014)

Endüstriyel miras turizmi, kaybolan sanayi istihdamının yerine geçmese de başarılı olduğu her yerde önemli oranda doğrudan ve dolaylı gelir getirmektedir. Aynı zamanda eski sanayi alanlarının imajını ve itibarını tekrar kazandırması açısından da önem taşımaktadır. Avrupa'da bir nesil önce bacalarından tümüyle kararmış duman yayan fabrikalar, değirmenler, madenler ve yoksulluk göstergesi işçi evleri yeni işlevler (müze, kültür merkezi, sanat galerisi) kazanarak birer cazibe merkezi durumuna gelmişlerdir (Pawlikowska-Piechotka, 2009).

B. Türkiye'de Endüstriyel Miras Turizmi

20.yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkan ve 1970'lerin sonundan bu yana, özellikle endüstri devrimini deneyimlemiş ülkelerde özel bir ilgi gören endüstri mirası kavramı, son zamanlarda, endüstrileşmenin daha geç ve sınırlı olarak gerçekteştiği ülkelerde de gündeme gelmektedir. Bu ülkelerden birisi de Türkiye'dir. Eski endüstri yapılarının korunması kavramıyla 1990'larda tanışan Türkiye'de, Cumhuriyet öncesinden gelen bazı üretim yapılarının ve özellikle erken Cumhuriyet dönemindeki sanayileşme hareketi sırasında kurulan

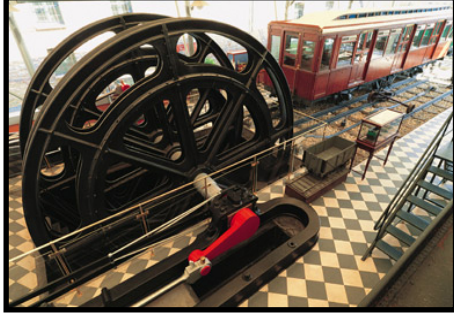
Endüstriyel Miras Turizmi İçin Bir Örnek: Ayancık - Zingal Orman İşletmesi (Sinop)

fabrikaların, üretim işlevlerini yitirmelerinin ardından, endüstri mirası kapsamında koruma altına alınmaları yönündeki çabalar da son dönemlerde artmaya başlamıştır (Saner, 2012:53).

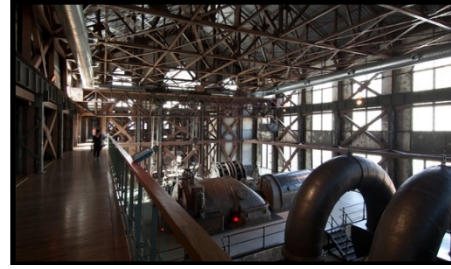
Ülkemizde endüstri yapılarının işlevlerini yitirmesi sonucu terk edilmesi, bu yapılara yeterince değer verilmemesi, korunmaları için gerekli ekonomik alt yapının bulunmayışı, endüstri anıtlarının korunmasını sağlayacak yasal düzenlemelerin eksikliği, yapılan çeşitli uygulamaların farklı niteliklerde yapılmaması ve uzman kadronun yetersiz olması gibi sebepler ülkemizde endüstriyel miras konusunda önemli adımlar atılmasını engellemiştir (Kazas, 2008:30).

Ülkemizde, teknoloji tarihine ait belge ve verilerin bir araya getirilerek yazılması çok eski bir geçmişe sahip değildir. Bu sebeple endüstri arkeolojisi kavramının bilimsel bir alan olarak kuramsallaştırılması, araştırma ve koruma yöntemlerinin belirlenerek birçok örnekte uygulanmış olması bu uygulamaların ülkemizde bilimsel olarak yapılarak başarılı sonuçlar elde edilmesi adına önemli bir fırsattır. Endüstri arkeolojisi kavramının ülkemizde gelişmemiş olması sadece sanatsal ve mimari değer taşıyan yapıların korunmasına sebep olmaktadır. Bu durum endüstri arkeolojisi adına değerli olan sit alanı ya da ekipmanlarının önemsenmemesine ve böylece geri dönüşsüz olarak yok edilmesine neden olmaktadır. Bu yüzden ülkemizde korumanın ilk aşaması olarak ciddi bir envanter çalışması yapılarak bu alanlar belgelenmeli ve bu bilgilerin kaybolması engellenmelidir. Unutulmamalıdır ki bu bilgiler ülkemizin ekonomisini ve gelişmesini etkileyen sanayileşme hareketinin aşamalarının belgeleridir (Tolga, 2006:17).

Bu anlamda İstanbul'da Hasköy Lengerhane ve Şirket-i Hayriye Tersanesi'nin Rahmi Koç Müzesi'ne (Şekil 2-3), Cibali Tütün Fabrikası'nın Kadir Has Üniversitesi'ne, Silahtarağa elektrik santralının Santralistanbul adı altında bir kültür merkezine (Şekil 4-5), İzmit'teki SEKA'nın kağıt müzesine (Şekil 6-7), Samsun Tütün Fabrikası'nın Bulvar Yaşam Merkezi'ne (Şekil 8-9), İzmir Halkapınar Un Fabrikası'nın bir iş eğitimi merkezine (Şekil 10-11), Darphane-i Amire'nin İstanbul Müzesi'ne, Tophane-i Amire'nin Mimar Sinan Üniversitesi Kültür ve Sanat Merkezi'ne, Bakırköy Baruthane-i Amire'nin Yunus Emre Kültür Merkezi'ne, Bakırköy İspirtohanesi'nin İstanbul Teknik Üniversitesi İspirtohane Konservatuarı ve Kültür Merkezi'ne dönüştürülmesi endüstriyel miras konusunda başarılı çalışmalara örnek oluşturmaktadır.



Şekil 2-3. 1994 yılında ziyarete açılan Rahmi M. Koç Müzesi, Haliç'in kuzey yakasında yaklaşık 27 bin metrekarelik alana yayılan müze, üç ana bölümden oluşmaktadır. Müze için 1991 yılında geçmiş, Sultan III.Ahmet devrine uzanan tarihi Lengerhane binasının satın alınmasıyla başlamıştır. Bu binada yürütülen restorasyon çalışmalarının ardından Aralık 1994'de müze ziyarete açılmıştır. Kısa süre sonra sergileme alanlarının yeterli gelmemesiyle Lengerhane'nin hemen karşısındaki, harap durumda olan Hasköy Tersanesi satın alınmış ve bu kısmın restorasyonu 2001 yılında tamamlanmıştır.

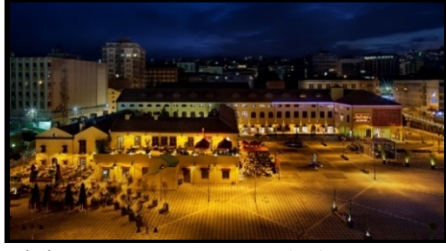


Şekil 4-5. Santralistanbul'a dönüştürülen Silahtarağa Elektrik Santrali, Osmanlı Devleti'nin kent ölçekli ilk elektrik üretim tesisidir. Santralistanbul, bünyesinde gerçekleştirdiği sanatsal ve kültürel etkinlikler çerçevesinde kentsel canlanmaya katkıda bulunmayı hedefleyen kapsamlı, çok boyutlu ve disiplinler arası nitelikte uluslararası bir platform olması için planlanarak 8 Eylül 2007'de açılmıştır.



Şekil 6-7. SEKA Kâğıt Müzesi, Türkiye'de kâğıt üretimi dendiğinde akla gelen en önemli kurum olan SEKA'da ziyaretçilere, her yönüyle kâğıdı, kâğıdın tarihini ve üretim süreçlerini keşfedecek bir düzenleme yapılmış ve farklı yaş gruplarına uygun çağdaş bir sergileme yaklaşımı kullanılmıştır.

Endüstriyel Miras Turizmi İçin Bir Örnek: Ayancık - Zingal Orman İşletmesi (Sinop)



Şekil 8-9. Samsun Tütün Fabrikası'nın restorasyonu ile oluşturulan Samsun Bulvar Yaşam ve AVM. 17.400 metrekarelik bir alan üzerine kurulan ve 1.400 metrekaresi sosyal alan olarak tasarlanan Bulvar Samsun'da Anadolu mimarisinin tipik özelliklerinden olan iç avlular ile çok geniş bir meydan bulunuyor.



Şekil 10-11. Kurs merkezi olarak kullanılan Halkapınar Un fabrikası.

C. Ayancık'ta Endüstriyel Miras Turizmi

Endüstriyel miras niteliğine sahip olan yapıların en önemli özellikleri, tanıklık ettiği döneme ait üretim teknik ve süreçlerinin özelliklerini sunan, döneminin sosyal, kültürel ve ekonomik yapısını yansıtan, bulunduğu bölgenin tarihinde ve gelişiminde önemli bir yer tutan yapılar olmasıdır. Sinop iline bağlı Ayancık ilçesindeki Zingal TAŞ'ne ait endüstriyel kalıntılar bu anlamda değerlendirilmesi gereken önemli bir kültür mirasıdır. Cossons, endüstriyel miras yapılarının kapsamını; üretimin gerçekleştirildiği yapılar, üretim ve üretim sonrası süreçte gerekli olan ek destek birimleri (depo, hangar, hal yapıları v.b.) ve üretimin ilişkili olduğu ulaşım yapıları (istasyon, kanallar, köprüler, yollar vb.) olarak belirlemektedir (Kazas, 2008:14). Ayancık'taki endüstriyel tesis bu kapsamda değerlendirildiğinde fabrikaya hammadde sağlamak için kurulan orman içi tesisler ve ulaşım tesisleri ile Ayancık ilçe merkezinde yer alan üretim tesisleri ve lojmanlar olarak iki kesimden oluşmaktadır.

1. Zindan ve Çangal Ormanları Türk Anonim Şirketi

17 Şubat 1923'te toplanan ve 4 Mart 1923 tarihine kadar devam eden I. İzmir İktisat Kongresi'nde yabancı sermayeye yeşil ışık yakılmasıyla kongreyi takip eden yıllarda yabancı ortaklı şirketler ülkemizde yatırımlar yapmaya

başlamıştır. Bu şirketlerin en önemlilerinden biri 12 Haziran 1926'da yapılan anlaşma çerçevesinde 1929 yılında Ayancık ilçe merkezinde kurulan kısaca ZİNGAL olarak anılan Zindan ve Çangal Ormanları Türk Anonim Şirketi'dir (Yılmaz, 2004). Merkezi İstanbul olarak kurulan şirketin kurucuları Çangal ve Zindan ormanlarını işletme ayrıcalığına sahip bulunan Türkiye Kibrit İhisarı T.A.Ş. ile Türkiye İş Bankası ve merkezi Brüksel'de bulunan Ozin-Allu Metier de Flandre şirkettir (Tablo 1). Şirketin sermayesi 1.500.000TL'dir (Ökçün, 1997:47).

Tablo 1: Zingal Şirketi 'nin 1929 Yılındaki Ortakları ve Payları.

Yatırım Yapan	Temsilcinin Adı	Pay
Société Anonyme Pour La Participation Aux Industries Du Bois	Tevfik Ali Bey	7.000
Société Forestiere Belge	Jean Borginon	4.300
S.A. Pour l'Industrie Du Bois Contreplaqu	Asım Süreyya Bey	4.000
Co Congolaise Pour l'Industrie Du Bois Et Du Heudle Au Congo	Cevat Cemal Bey	4.000
Monsieur Désiré de Bodt	Yunus Nadi Bey	800
Robert de Bodt	Yunus Nadi Bey	800
Terman Teirlinck	Yunus Nadi Bey	800
Monsieur Joseph Deschepper	Yunus Nadi Bey	800
Jean Massoux	Yunus Nadi Bey	800
Monsieur Paul Phillipart	Yunus Nadi Bey	800
Victor Beausillon	Pomi	800
Monsieur Paul Beausillon	Pomi	800
Jean Borginon	Pomi	800
Patric Deschepper	Kendisi	800
Société Industrielle et Financière Belge	Hamit Bey	400
Ali Rona Bey	Kendisi	100
Ahmet Hamdi Bey	Kendisi	100
TOPLAM		27.900

Kaynak: Çağlar, 1979:179

Zingal Şirketi, Zindan ve Çangal ormanlarını 50 yıl boyunca işletme hakkını aldıktan sonra bu ormanlardan üreteceği tomrukları işlemek üzere Ayancık ilçe merkezine bir kereste fabrikası kurmuştur. Fabrika o günün ölçülerine göre çok büyük kapasitede ve modernidir. Fabrikada üretilecek kereste ise ağırlıklı olarak deniz yoluyla taşınacaktır. Yaklaşık 45.000-48.000 ha orman şirket işletmesine verilmiştir (Demirtaş, 2010).

Endüstriyel Miras Turizmi İçin Bir Örnek: Ayancık - Zıngal Orman İşletmesi (Sinop)

Fabrikada üretilen kerestenin kolayca deniz yoluyla taşınabilmesi için fabrikanın kurulduğu Ayancık Çayı'nın doğusunda kalan kesime şirket tarafından küçük bir iskele ile 60 m uzunluğunda bir vinç kurulmuş ve yükleme işlemleri bu vinç vasıtası ile gerçekleştirilmiştir (Höhn ve Yılmaz, 2013b) (Şekil 12-13). Fabrikada üretim için odun artıklarından üretilen elektrik enerjisi kullanılmıştır. 1934 yılında ZİNGAL'de ülkemizdeki ilk parke fabrikası kurulmuş ve üretime başlamıştır. Standart kereste dışında, fabrikada fıçı, kayık, süpürge sapı, odun kömürü, yumurta sandığı, okul sırası, ahşap prefabrik ev üretimi yapılmıştır (Yılmaz, 2014).



Şekil 12-13: Zıngal TAŞ tarafından kurulan vinç ve iskele.

Türkiye'de ormanın bilimsel olarak tanımlandığı ilk yasa kabul edilen ve 1937 yılında yürürlüğe giren 3116 sayılı Orman Kanunu'nun çıkarılmasında ve ormanların iltizam usulü yüklenicilerce (mültezim) işletilmesinin olumsuz etkilerinden kurtulmak için, özellikle Sinop Ayancık'ın Zindan ve Çangal ormanlarını işletmek için kurulan ZİNGAL TAŞ'nin bu ormanlar üzerindeki tahripkar uygulamaları dikkate alınmıştır (Birben, 2006:19). Nitekim 14 Mart 1945 tarihinde şirketin orman içi temizlik çalışmalarını ve gerekli ağaçlandırma çalışmalarını yapmadığı gerekçesiyle anlaşma tek taraflı olarak feshedilmiştir.

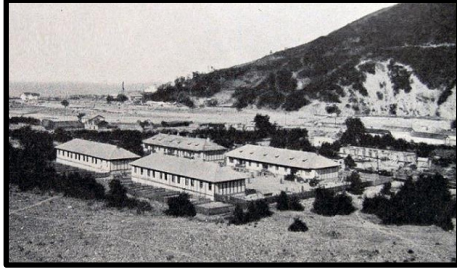
1945 yılında devletleştirildikten sonra orman işletme sahası ile fabrika birbirinden ayrılmıştır. Ayancık Kereste Fabrikası ismini alan fabrika 1970 yılında Orman Bakanlığı bünyesinde kurulan Orman Ürünleri Sanayi Genel Müdürlüğü (ORÜS)'ne devredilmiştir. Orman Ürünleri Sanayi Genel Müdürlüğü, 1983 yılında bir İktisadi Devlet Teşekkülü haline getirilmiştir. ORÜS'e bağlı fabrikalar 1992 yılında özelleştirme kapsamına alınmış ve 1993 yılında ORÜS Orman Ürünleri Sanayi Anonim Şirketi olarak ana sözleşmesi yayımlanmıştır. ORÜS'e bağlı en büyük kereste fabrikası olan Ayancık Kereste Fabrikası 05.02.1996 tarihinde Ayancık Belediyesi-Önder Ortak Girişimi'ne 200 milyar liraya satılmıştır. Özelleştirme sonrasında AYORSAN ismini alan fabrika 123 kişi ile üretime başlamıştır. Üretim kereste ve yonga levha servisinde devam

etmiş, parke servisi çalıştırılmamıştır (Topçu, 2004:46). Fabrika özel sektör tarafından bir süre işletildikten sonra üretim durdurulmuştur. Belirli dönemlerde küçük ünitelerle üretim yapan fabrika, günümüzde hurda olarak satılarak tamamen ortadan kaldırılmıştır.

a. Kereste fabrikasının Ayancık üzerine etkileri

ZİNGAL şirketinin kurduğu fabrika ve işletme sistemi bugünkü modern Ayancık'ın ortaya çıkması ve gelişmesinde çok önemli bir rol oynamıştır. Ayancık 1929'da ZİNGAL'in kurduğu fabrika ve orman işletme sistemi ile Türkiye'de eşine rastlanmayan hızlı bir değişim ve gelişme yaşamıştır. Ayancık o tarihte 300 haneden oluşan, 2000 nüfuslu küçük bir kasabadır (Mithat, 1929). Kasabada gerek fabrikanın gerekse fabrikada çalışmak üzere aileleriyle birlikte gelen yabancıların etkisi her alanda kendini hissettirmiştir. Eğitim, spor, giyim, sosyal hayat, mimari gibi birçok alanda hızlı bir ilerleme yaşanmıştır. Orman köylüsü ve ilçe halkı ekonomik olarak kalkınmıştır. Ayancık o dönemde küçük bir Avrupa kasabası kimliğine bürünmüştür.

Farklı ülkelerden gelen fabrika çalışanları için özel lojmanlar, köylerden gelen işçiler için de barakalar inşa edilmiştir. Barakaların sayısı fabrika devletleştirildikten sonra da arttırılmış, neredeyse kendi başına ayrı bir yerleşme oluşturan bu sahaya Koloni Mahallesi denilmektedir (Şekil 14-15). Fabrikada çalışanların çocukları ilçe merkezinde Ayancıklı çocuklarla aynı okula gitmiş, aileler birbiriyle görüşmüş böylece önemli bir kültür alışverişi yaşanmıştır.



Şekil 14-15: ZİNGAL şirketine ait lojman ve barakaların kapladığı alan 1942 yılı itibariyle toplam 4.629 m²'dir (Zingal, 1943). 1945 yılına kadar toplam 35 lojman ve baraka inşa edilmiştir.

Şehirde sportif ve sosyal alanların inşasında da fabrika önder olmuştur. Kendi personeli ve halkın sosyal hayatına katkı sağlayacak tenis kortu, futbol, voleybol ve basketbol sahası, sanatsal etkinliklerin gerçekleştirebileceği birimler inşa edilmiştir.

Endüstriyel Miras Turizmi İçin Bir Örnek: Ayancık - Zingal Orman İşletmesi (Sinop)

Şirket, Ayancık'ta bir okul görevi üstlenmiştir. İşletme yurtdışından uzman usta ve işçi getirtmiş, bu uzmanlar sanatlarını Türk çocuklarına öğretmiş ve onları yetiştirmiştir. Yörenin ormanlarının işletilmesine ilişkin çalışmalar 1928 yılından başlayarak 1929 ve 1930 yıllarında Avusturyalı ve Çekoslovakyalı uzmanlar ile Türk ormancılar tarafından yürütülmüştür. Avusturyalı uzmanların başlıcaları, Franz Hafner, August Loos, Friedrich Zednik, Fr. Steiner, Richard Cieslar ve Friedrich Stark'tır. Çekoslovakyalı uzmanlar ise, Huruby, Weigler, Hein, Larch ve Dr. Pöreny'dir (Özdönmez ve Ekizoğlu, 1994). Ormancılık ve orman sanayi alanında Ayancık bir marka haline gelmiştir. Birçok Türk orman mühendisi yabancı uzmanlarla çalışma imkânı bulmuş ve Ayancık Türk ormancıları için bir staj yeri olmuştur.

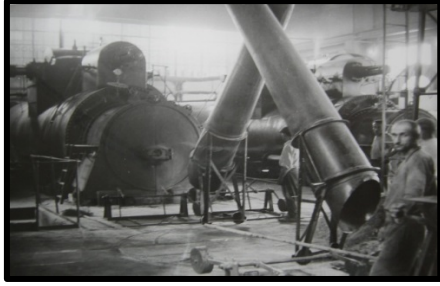
Yurtdışından gelen uzmanlarla çalışan Türk ustalar ZİNGAL'den sonra da orman sanayi alanında Türkiye'de aranan kalifiye elemanlar olmuşlardır. 12-13 yaşlarında fabrikaya çırak olarak giren Ayancıklılar ilerleyen yıllarda çalıştıkları alanda aranan kalifiye elemanlar haline gelmişlerdir. Ayancık Kereste Fabrikası'nın en önemli özelliklerinden biri de neredeyse ihtiyacı olan bütün alet ve makineleri kendi üretebilmesidir. Türkiye'de ilerleyen yıllarda kurulan birçok kereste fabrikasının kuruluşunda Ayancık'tan gönderilen ustalar görev almışlardır. Yeni kurulan fabrikalarda çalışanlara eğitim vermişlerdir. Birçok fabrikaya Ayancık'ta üretilen makineler yollanmıştır. Ormancılık alanında önemli bir staj ve yetiştirme alanı olan Ayancık, orman ürünleri sanayinde uzmanlaşan bir merkez haline gelmiştir.

Fabrika, işledikleri tomrukların artıkları ile çalışan üç lokomotif ile kendi enerjisini üretme kapasitesine sahipti. Bu lokomotiflerle fabrikanın ihtiyacı olan enerji elde edildiği gibi 1937 yılından itibaren üretilen elektriğin bir kısmı da kasabaya verilmeye başlanmıştır. Böylece Türkiye'de birçok merkezden önce Ayancık ilçe merkezi elektrikle tanışmıştır. Bu durum Ayancık'ın ulusal enterkonnekte elektriğe bağlandığı 1978 yılına kadar devam etmiştir (Şekil 16).

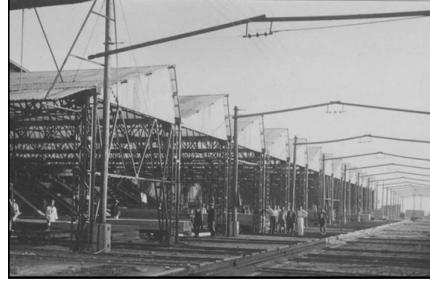
Üretilen elektrik fabrika içi ulaşımda da kullanılmıştır. Fabrikaya ulaştırılan tomruklar kereste haline getirildikten sonra istiflenmek üzere açık alanda depolanıyor, buradan vinç yardımı ile gemilere yükleniyordu. Bu kerestelerin depolar ile vinç arasındaki ulaşımını sağlamak amacıyla 240 m, 160 m ve 65 m uzunluğunda üç elektrikli tramvay hattı kurulmuştur (Höhn ve Yılmaz, 2013a) (Şekil 17).

Tüm bu örneklerin yanında ZİNGAL Orman İşletmesini çağdaşlarından ayıran en önemli özellik kurduğu ulaşım sistemidir. Fabrikaya hammadde

taşımak için havai hat ve dekovil hattından oluşan ana taşıma sistemi ve bu sistemleri besleyen hayvanlarla tomrukların taşındığı sürütme yolları, kuru ve sulu oluklar, var-gel hatları ve paletli traktörler kullanılmıştır. Kıyıya paralel uzanan Kuzey Anadolu Dağları derin vadilerle yarılmış vaziyette olduğu için iç kesimlerden ham madde taşımak için bu vadiler kullanılabilirdi. Fakat Ayancık Çayı ve kolları akarsu taşımacılığına uygun değildi. Bu sebeple bu vadilere dekovil hattı yapılarak değerlendirilmişti. Dekovil hattının uzanamayacağı alanlarda da dağları aşmak için havai hat kullanılacaktı. Bir elin parmaklarını andıran Ayancık Çayı havzası boyunca uzanan havai hat ve dekovil hattını da bahsettiğimiz tali taşıma sistemleri besleyecekti. Bu ulaşım sistemleri kullanılarak ormanda kesimi yapılan keresteler fabrikaya ulaştırılıyor, buradan da deniz yoluyla naklediliyordu (Tablo 2).



Şekil 16: Fabrika ile birlikte Ayancık'a elektrik veren lokomobil.



Şekil 17: Fabrika içinde ulaşım için kullanılan tramvay sistemi.

Tablo 2: 1942 yılında tomruk nakliyatında kullanılan yollar ve uzunlukları.

Nakliye Çeşidi	Uzunluk (metre)
Hava Nakil Yolu	32.748
Dar Demiryolu Hattı	95.445
Yaş Sürütme Olukları	17.428
Kuru Sürütme Olukları	6.420
Farklı Sürütme Yolları	215.158
Traktör ile Nakil Yolu	16.539
Muhtelif Yükleme Rampaları	2.017

Kaynak: Kaya, 2011:53

b. Ulaşım sistemi

Zindan ve Çangal ormanlarından Ayancık ilçe merkezinde bulunan kereste fabrikasına tomruk nakliyatında kullanılan farklı ulaşım sistemleri şunlardır:

I. Sürütme olukları ve yolları

Ormanda kesimi yapılan tomruklar ahşap yollar, sürütme yolları, kuru ve sulu tahta oluklar, traktör ve yük hayvanları kullanılarak ana ulaşım hatlarına taşınmıştır (*Şekil 18*).

Tomruk taşımada önceleri yerli ve Avrupa'dan getirilen atlar (Macar Kadanası) kullanılmıştır. Fakat zamanla bu hayvanların bakımının zor ve maliyetinin yüksek olması nedeniyle yerli manda ve öküzlerin kullanımı yaygınlaştırılmıştır. Bu hayvanların tomrukları taşıyabilmesi için sürütme yolları yapılmıştır. O dönemde işletmeye ait yaklaşık 1.500 çift manda bulunmaktadır (*Şekil 19*).



Şekil 18: Barajlarda biriktirilen tomrukların sulu oluklar üzerinden nakliyesi.



Şekil 19: Ormanda mandalarla tomruk taşınması.

II. Dekovil hattı

Önceleri hava hattı malzemesini taşımak üzere Ayancık ilçe merkezinden itibaren Babaçay, Kepez Çayı, İnaltı Çayı ana vadilerini takiben inşa edilen dekovil hatları ilerleyen yıllarda şirket tarafından orman nakliyatı için kullanılmıştır.

Dekovil hattı için ilk ray sistemi Ayancık ilçe merkezinden sonra 5 nolu Pazarcık köprüsünden Yenice'ye kadar yapılmıştır. 1932'de Zindan yolunun bağlanmasıyla hat tamamlanmıştır. 50 vagonla çalışan dekovil tek seferde yaklaşık 10 veya 12 kamyonun taşıyabileceği kadar tomruk getirilebilmekteydi (*Şekil 20*) (Kutlutan, 1938).

Dekovil hattı, havai hatta göre daha fazla yük taşıma kapasitesine sahip olması, uzun dönem arıza göstermeden çalışabilmesi ve arıza olsa bile malzemenin hemen temin edilebilmesi gibi nedenlerle yıllar boyunca fabrikaya tomruk taşımada kullanılan en önemli ulaşım aracı olmuştur.

Dekovil hattı 1963 yılında ilçede meydana gelen sel felaketinde çok büyük bir tahribata uğramıştır. Bu sel, hattı tahrip eden ilk felaket değildir. Daha önce de 1939 yılında yaşanan sel felaketi dekovil hattına önemli zararlar vermiştir. Neredeyse hattın tamamı vadi tabanında yer aldığı için sağanak yağışlarda meydana gelen seller hattın tahrip olmasına neden oluyordu. 1963 seli ile birlikte hattın tahrip olan bölümü onarılmamış ve hat kısım kısım devre dışı bırakılmıştır.

Fabrikaya tomruk taşımak için kurulan dekovil hattı yöre halkı için de önemli bir ulaşım aracı olmuştur. Bu dekovillerle köylerden kasabaya ulaşım sağlanmış, ilçe merkezinden kilometrelerce uzaktaki köylerde oturanlar fabrikada çalışma imkânı bulmuşlardır. Dekovil hattı bazen bir düğün konvoyu olmuş bazen de hasta taşıyan bir ambulans.

Türkiye'nin birçok bölgesinde yaşanan kırsal alandaki yol problemini Ayancık bu hat sayesinde aşmıştır. Dekovil hattını kullanan köylüler ihtiyaçlarını doğrudan şehirden sağlayabilmişlerdir. Sabah erkenden dekovillerle ilçe merkezine inen köylüler ihtiyaçlarını temin ettikten sonra akşam tekrar dekoville köylerine dönmüşlerdir. Bu durum Ayancık için geniş bir hinterlant sağlamış ve ilçe merkezindeki ticari hayatı canlandırmıştır (Şekil 21).



Şekil 20: Dekovil hattı ile tomrukların fabrikaya taşınması.

Şekil 21: Trenle şehre inen köylüler.

III. Havai hat

Zingal şirketi yöneticileri tarafından, Ayancık ilçe merkezinden Lefken başına ve oradan bir kol Zindan ve bir kol da Çangal işletme mıntıklarına kadar sabit bir hava hattı yapılmasına karar verilmiştir. Fakat bu hattın ancak Ayancık Lefken-Çangal kısmı yapılmış ikinci kol inşa edilememiştir (Bayoğlu, 1960). Havai hattın yapımında Türk ve yabancılar beraber çalışmışlardır. Ayancıklı olan Ömer ÇELEM, Rus asıllı Hayşa ve Helmenski isimli mühendisler bu hat üzerinde çalışanlardan bazılarıdır.

Havai hattın güzergâhı 55 günde şeritle açılmıştır. Hattın faaliyete geçiş tarihi 8 Kasım 1932'dir. Saate 400 m³ kereste nakledebilen bu havai hat için 70'ten fazla direk dikilmiştir (Şekil 22-23). Bunların en yükseği 94 metredir. Havai hattı kuran şirket merkezi Brüksel (Belçika)'da bulunan KUPE kuruluşudur (Kutlutan, 1938).



Şekil 22: Havai hat ile tomruk nakli.



Şekil 23: Havai hat ile fabrikaya ulaşan tomruklar.

Havai hattın malzemelerinin ülkemizde üretilmemesi, beklenmedik bir arızada Avrupa'dan parça beklenmesinin çalışmaları aksatması, taşıma maliyetinin ve ihtiyaç halinde sökülüp başka yere monte edilmesinin maliyetinin yüksekliği gibi olumsuzluklar nedeniyle 1953'te bir kısmı sökülen hattın geri kalanı 1968 yılına kadar bölümler halinde sökülmüş ve kullanım dışı kalmıştır. Bu hattı meydana getiren direklerden yalnızca Çangal orman bölgesindeki direk günümüze ulaşmıştır.

Bu ulaşım sistemleri kullanılarak sadece 1935 - 1939 yılları arasında yalnız Çangal serisinden üretilen 590.000 m³ kalın odun Ayancık'a nakledilmiştir (Bayoğlu, 1960). Bu sistemlerden günümüze çok az miras ulaşabilmiştir. Hatlar kullanım dışı kaldıktan sonra hiçbir koruma önlemi alınmadığı için gerek halkın kendi ihtiyaçları gerekse hurdacıların yağmalamaları sonucunda özellikle demir aksamdan oluşan sistem yok olmuştur.

Dekovillerin virajlarda zorlanması nedeniyle demiryolu hattında sık sık köprüler kullanılarak hattın mümkün olduğunca virajsız devam etmesi sağlanmaya çalışılmıştır. Demiryolundan karayolu taşımacılığına geçildiğinde bu demiryolları ve köprüler yeni inşa edilen köprü ve yollara altyapı olarak kullanılmıştır (Şekil 24-25).



Şekil 24-25: Zindan hattında demiryolu raylarının üzerine kurulmuş bir köprü. Sadece Zindan hattında bu şekilde kurulmuş 6 köprü bulunmaktadır.

Zingal'den bugüne kadar gelebilen kalıntılar lojman ve evler ile daha çok beton aksamdan oluşan ulaşım hattı kalıntılarıdır. Bu kalıntılardan günümüze ulaşabilenler 1930'lu yıllara ait amenajman haritalarından, eski raporlardan ve yerel halktan faydalanılarak arazi çalışmaları ile tespit edilmiştir.

c. Ayancık'ta Endüstriyel miras

I. Havai hat istasyonları

Havai hat istasyonlarının iki görevi bulunmaktadır. Bunların bir kısmı tellerin gerilmesini sağlayan germe istasyonları bir kısmı da sistemin hareketine yardımcı olan güç verme istasyonlarıdır. Ayrıca bu istasyonların bazılarında tomruk yükleme ve boşaltma işlemleri gerçekleşmektedir.

Lefkenbaşı havai hat istasyonu

Lefken istasyonu güç verme ve yön değiştirme istasyonudur. Fabrika ile Çangal istasyonunu birleştirmek üzere inşa edilmiş olan havai hat burada keskin bir dönüş yaparak doğrudan kuzeye yönelmekte ve Ayancık ilçe merkezine ulaşmaktadır. 1932 yılında faaliyete geçen havai hattın Yenice – Ayancık arasında kalan bölümü 9 yıl sonra 1941 yılında faaliyetine son vermiştir. İstasyonda güç üretim merkezi (Şekil 26), lokomobile su temin etmek için oluşturulmuş bir havuz (Şekil 27) ve havai hat ayakları bulunmaktadır. Bu

Endüstriyel Miras Turizmi İçin Bir Örnek: Ayancık - Zıngal Orman İşletmesi (Sinop)

güç istasyonunda telleri hareket ettirmek için hammaddesi odun olan ve buhar gücü ile çalışan bir lokomotif kullanılmıştır.

Koordinat

41° 50' 28,9" K - 34° 33' 40,5" D

Yükselti

800 m



Şekil 26-27: Lefkenbaşı ist. güç ünitesi duvarı (solda) ve havuz (sağda).

Yenicealtı havai hat istasyonu

Havai hat inşaatına 1929 yılında başlanmış 1932 yılında tamamlanmıştır. 28 km olarak inşa edilen havai hattın Yenice serisi ile Ayancık arasında kalan bölümü 9 yıl sonra yani 1941 yılında iptal edilmiştir. Bu yıldan sonra Çangal istasyonundan yola çıkan tomruklar Yenice istasyonuna gelince hattın alınır, var-gel sistemi kullanılarak dere yatağında bulunan havuza indiriliyor buradan da trenlere yüklenerek fabrikaya gönderiliyordu (Şekil 28-29-30-31-32-33). Bu dekovil hattının uzunluğu yaklaşık olarak 16 km'dir. Dekovil hatları ile orman emvalinin taşınmasının yanı sıra bu hatlar ormanda çalışan işçiler ile yörede yaşayan insanların da ulaşım ihtiyaçlarında kullanılmıştır.

Koordinat

41° 49' 35,1" K - 34° 34' 21,6" D

Yükselti

401 m



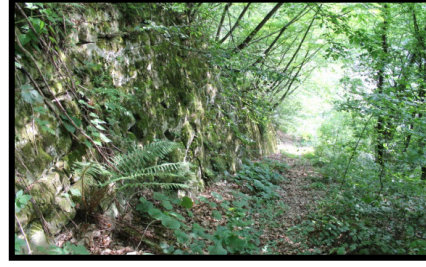
Şekil 28: Yenicealtı istasyonu eski hali.

Şekil 29: Yenicealtı istasyonu havai hat ayakları.

	Vargel Makara (Başlangıç)	Vargel (Bitiş)
Koordinat :	41° 49' 33,1" K - 34° 34' 20,7" D	41° 49' 28" K - 34° 34' 15" D
Yükselti :	406 m	360 m



Şekil 30: Yenicealtı istasyonu vargel sistemi.



Şekil 31: Yenicealtı istasyonu vargel sisteminin geçtiği yer.

	Havuz – Başlangıç	Havuz - Bitiş
Koordinat:	41° 49' 34,5" K - 34° 34' 15,1" D	41° 49' 37" K - 34° 34' 15" D
Yükselti:	330 m	327 m



Şekil 32: Yenicealtı havuz başlangıcı (Claudine Titeca Arşivi).



Şekil 33: Yenicealtı havuz sonu (Claudine Titeca Arşivi).

Meydancık havai hat istasyonu

Havai hat güç verme istasyonudur. İstasyon üzerinde güç verme ünitesi kalıntıları (Şekil 34) ve havai hat ayakları bulunmaktadır.

Yüzyirmi istasyonu

Havai hat germe istasyonudur. İstasyon üzerinde havai hat ayak kalıntıları bulunmaktadır (Şekil 35).

Endüstriyel Miras Turizmi İçin Bir Örnek: Ayancık - Zingal Orman İşletmesi (Sinop)

Koordinat:	41°48' 08,9" K-34° 35'27,9"D	41° 47'04,8"K-34°36'16,4"D
Yükselti:	1007 m	714 m



Şekil 34: Meydancık istasyonu güç ünitesi kalıntıları.



Şekil 35: 120 istasyonu güç ünitesi kalıntıları.

Çölmektepe havai hat istasyonu

İstasyon havai hat germe ve güç istasyonudur. Burada güç üretim merkezi (Şekil 36), lokomobile su sağlamak için oluşturulmuş bir havuz (Şekil 37), bekçi kulübesi kalıntıları ve havai hat direklerinin tabanını oluşturan geniş beton ayaklar bulunmaktadır. Bu güç istasyonunda telleri hareket ettirmek için hammaddesi odun olan ve buhar gücü ile çalışan bir lokomobil kullanılmıştır.

Koordinat: 41° 44' 41,3" K - 34° 38' 03,7" D **Yükselti:** 1242 m



Şekil 36: Çölmektepe istasyonu güç üretim binasına ait kalıntılar.



Şekil 37: Çölmektepe istasyonu lokomobilin su ihtiyacını karşılayan havuz.

Çangal havai hat direği

Araştırma alanında kalan en önemli kalıntılardandır. Ana havai hattın başlangıcı olan Çangal (Duduncuk) istasyonundan yola çıkan tomruklar ilk bu direğe ulaşıyor ve buradan ilçe merkezindeki fabrikaya doğru yola çıkıyordu. Havai hattın iptali ile diğer tüm direkler sökülürken, Ayancık – Kastamonu yolu üzerinde bulunan bu direk, sökülmesi esnasında hemen yakınındaki yerleşmeye zarar verme kaygısıyla günümüze ulaşabilmiştir (Şekil 38).

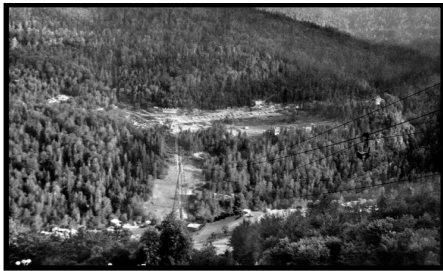
Koordinat: 41° 43' 33,1" K / 34° 38' 55,7" D **Yükselti:** 1085 m



Şekil 38: Çangal bölgesi sistemden geriye kalan tek havai hat direği.

Çangal istasyonu

Çangal (Duduncuk) istasyonu işletmenin en büyük üretim merkezidir (*Şekil 39-40*). Yemişli, Karadağ ve Fidanlık bölgelerinden küçük havai hat ve demiryolu ile bu istasyona gelen tomruklar buradan havai hatta yüklenerek ilçe merkezindeki fabrikaya ulaştırılmıştır (*Şekil 41-42*). Hava hattının iyi çalıştığı dönemlerde günde yaklaşık 350 m³ tomruk nakledildiği tespit edilmiştir (Kutlutan, 1938). Hava hattının çalıştırılmasında bugün Çangal istasyonunda bulunan Orman Müzesi'nde sergilenen ve yakıtı odun olan buhar makineleri kullanılmıştır (*Şekil 43-44*). Bu makinelerden elde edilen elektrik enerjisinin bir kısmından da civar yerleşmelerin elektrik enerjisi ihtiyacının karşılanmasında faydalanılmıştır. Çangal istasyonu 1930'lu yıllarda kendi elektriğini üreten, işçi ve mühendisler için oluşturulmuş lojmanların bulunduğu (*Şekil 45-46*), okulu, camisi, karakolu, sineması, voleybol ve basketbol sahası gibi spor alanları olan büyük bir yerleşmedir.

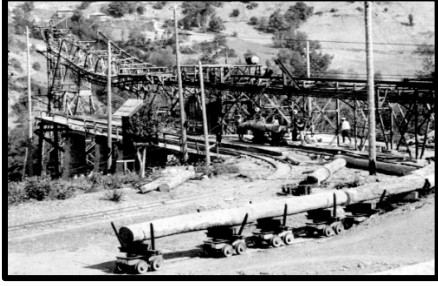


Şekil 39: 1930'lu yıllarda Çangal istasyonu.



Şekil 40: Çangal orman bölgesinin Ayancık – Kastamonu yolu üzerinden görünüşü.

Endüstriyel Miras Turizmi İçin Bir Örnek: Ayancık - Zıngal Orman İşletmesi (Sinop)



Şekil 41: Çangal bölgesinde havai hatta tomruk yüklenmesi.



Şekil 42: Çangal istasyonunda bulunan havai hat iptal edilince istasyonun yükleme bölümündeki ayaklar üzerine inşa edilen bina uzun yıllar bölgede çalışanlara sinema olarak hizmet etmiştir. Günümüzde atıl durumdadır.



Şekil 43-44: Çangal Orman Müzesi ve müzenin içinde bulunan lokomobil.



Şekil 45-46: Çangal istasyonu personel lojmanları.

Viraj köprü

Karadere istasyonuna havai hatla gelen tomruklar buradan trenlere yüklenmiş ve bu köprüyü kullanarak Çangal istasyonuna ulaştırılmıştır (Şekil

47). Günümüze ulaşan köprü ayakları orman gülleri arasında kaybolmuştur (Şekil 48).

Koordinat

41° 43' 10,4" K - 34° 40' 10,5" D

Yükselti

1242 m



Şekil 47-48: Çangal bölgesi Virajköprü mevkii.

Karadere istasyonu

Yemişli bölgesinden ve Çukurçay istasyonundan küçük havai hatla (Pohlig/Polik hattı) gelen tomruklar burada havai hattan indirilerek dekovillere yüklenmektedir (Şekil 49-50). Bu dekoviller ile Duduncuk (Çangal) istasyonuna gönderilen tomruklar büyük (ana) havai hatta yüklenerek Ayancık İlçe merkezindeki fabrikaya ulaştırılmaktaydı (Şekil 51-52). Karadere istasyonu ile Çangal arasında bulunan dekovil hattının toplam uzunluğu 2,5 km olup yıllık 120.000 m³ emval taşıma kapasitesine sahiptir (www.ogm.gov.tr).

Koordinat: 41° 43' 10,9" K - 34° 40' 38" D

Yükselti: 1120 m



Şekil 49: 1930 yıllarda Karadere istasyonu.

Şekil 50: Karadere istasyonu temel kalıntıları.



Şekil 51: Karadere istasyonu.



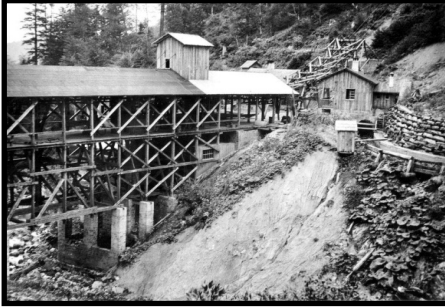
Şekil 52: Karadere istasyonun bulunduğu yer.

Çukurçay istasyonu

Yemişli bölgesine sürütme yolları ve sulu oluklarla getirilen tomruklar buradan Karadere istasyonuna ulaştırılmak üzere küçük havai hatta (Pohlig-Polik hattına) yükleniyordu. Yemişli bölgesinden yola çıkan tomruklar 1,5 km sonra Köşe istasyonuna, yaklaşık 1 km sonra da Çukurçay İstasyonuna ulaşıyordu. Çukurçay istasyonu adından anlaşılacağı gibi Çukurçay Deresi'nin vadisi içine kurulmuş güç istasyonudur (Şekil 53-54). Vadinin içine inen tomruklar istasyonda bulunan lokomobilden aldığı güçle tepeyi aşarak trenlere yüklenmek üzere 1,5 km uzaklıkta bulunan Karadere istasyonuna gidiyordu (Şekil 55-56). Şu an sistemin kalıntılarında temel kısımları muntazam bir şekilde vadi içinde durmaktadır (Şekil 57).

Koordinat:41° 43' 05,6" K - 34° 39' 32,8" D

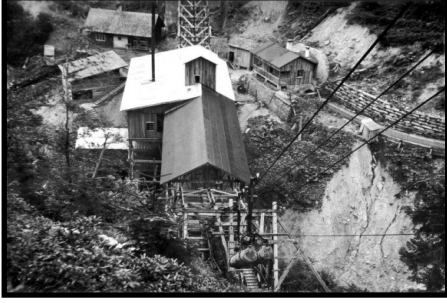
Yükselti: 1129m



Şekil 53: Çukurçay istasyonu tomruk yükleme alanı.



Şekil 54: Çukurçay istasyonu temel kalıntıları.



Şekil 55: Çukurçay istasyonu.



Şekil 56: Çukurçay'da telleri geren manivelanın beton ağırlık sistemi.



Şekil 57: Çukurçay istasyonu temel beton kalıntıları.

Köşe istasyonu

Yemişli istasyonu ile Çukurçay istasyonu arasında bulunur. Bu istasyonda Yemişli'den güneydoğu istikametinde gelen tomruklar yön değiştirerek batıya Çukurçay'a hareket etmektedir (Şekil 58-59).

Koordinat: 41° 43' 04" K - 34° 42' 36" D

Yükselti: 1287 m



Şekil 58-59: Köşe istasyonu ayak kalıntıları.

Yemişli istasyonu

Hattın en güney kesiminde bulunan başlangıç istasyonudur. 1936 yılında Çangal'da bulunan ana havai hatta Karadağ ve Yemişli serilerinden üretilen orman emvallerinin taşınmasında kullanılmak üzere inşa edilmiştir. Yakın çevreden kesilen tomruklar yük hayvanları ile sürütme yollarından taşınarak bu bölgeye getirilmekteydi. Bölgede günümüze kadar ulaşabilmiş olan lojmanın çatısı yörede eskiden çok kullanılan bir çatı örtüsü olan pedavra ile kaplıdır (Şekil 60-61). Burada havuza bırakılan tomruklar havai hatta yüklenerek Çukurçay'a gönderilmekteydi (Şekil 62-63). Bu havai hat ile Karadere istasyonuna kadar taşınan emvaller buradan dekovil hatları ile beraber büyük hava hattına nakledilmekteydi. Burada elektrik üreten bir jeneratör ile hayvanların barındırıldığı bir ahır bulunmaktaydı (Şekil 64-65).



Şekil 60: Yemişli istasyonu.



Şekil 61: Yemişli istasyonunda lojman.



Şekil 62: Yemişli istasyonunda bulunan tomruk havuzu.



Şekil 63: Yemişli istasyonunda bulunan tomruk havuzu kalıntıları.



Şekil 64: İşletmeye ait manda ahırını.



Şekil 65: Yemişli jeneratör binası.

Bu istasyonlar dışında çalışma sahasında havai hattın geçtiği alanlarda da bölümler halinde kalıntılar mevcuttur. Bu kalıntılar bir yerleşke ya da istasyon hüviyetinde değil sadece beton ayaklardan oluşmaktadır.

2. Demiryolu istasyonları

a. İnaltı (Duvarsökü) bölgesi

Ayancık'tan Duvarsökü'ye kadar 21 km uzunluğunda dekovil hattı inşa edilmiştir. Akgöl'ün kuzeyinde kurulan ilk büyük havuzdan başlayarak oluşturulan 4 büyük havuz ve aralarında kurulmuş olan sulu oluklar vasıtasıyla getirilen tomruklar buradan trenlerle (dekovillerle) fabrikaya ulaştırılıyordu (Şekil 66-67). Bu yollar sadece tomruk taşıyor, karayollarının olmadığı bir dönemde kırla kent arasındaki bağlantıyı sağlıyordu. Trenlerin yanında bugünkü makam araçları ya da taksilerin görevini yerine getiren drezinler ile raylı taşıyıcılardan işletme çalışanları yanında yerel halk da yararlanıyordu.

Koordinat²

41° 47' 55,2" K - 34° 37' 17,8" D

Yükselti

403 m



Şekil 66: İnaltı bölgesinde tomruk yüklü bir dekovil.



Şekil 67: İnaltı bölgesi demiryolu istinat duvarı kalıntısı.

² Duvarların koordinatı başlangıç koordinatıdır. Duvarlar zaman zaman parçalanmış şekilde yaklaşık 200 metre uzunluğundadır.

Endüstriyel Miras Turizmi İçin Bir Örnek: Ayancık - Zıngal Orman İşletmesi (Sinop)

Ayancık'tan Duvarsökü bölgesine kadar büyük çoğunluğu betondan imal edilmiş 38 köprü yapılmıştır. İnalıtı bölgesinde dar vadi tabanında yer alan demiryolu sistemi yaşanan seller neticesinde neredeyse tamamen ortadan kalkmıştır. Fakat bazı köprü ayakları günümüze ulaşmayı başarabilmiştir (Şekil 68-69).

Koordinat

41° 44' 18,9" K - 34° 35' 39,9" D

Yükselti

671 m



Şekil 68: İnalıtı demiryolu köprüsü.



Şekil 69: İnalıtı bölgesi köprü kalıntısı.

b. Kazköy bölgesi

Araştırma alanında Söküçayırı köyü sınırları içerisinde bulunur. Burası hem tomruk yükleme alanı hem de fabrika çalışanlarının trene bindikleri adeta bir servis noktasıdır. Kazköy'de 1930'lu yıllarda dere suyu kullanılarak elektrik üretilmiştir. Bu elektrik üretim sistemine ait parçalar halen Közköy bölgesinde muhafaza edilmektedir. Bölgede şeflik binası, garajlar ve birkaç küçük kulübe bulunmaktadır (Şekil 70-71).



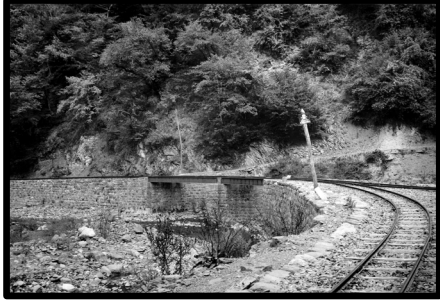
Şekil 70-71: Kazköy orman bölgesi işletme binası.



c. Burtu bölgesi

Kazköy üzerinden gelen demiryolu hattı, bir koldan Zindan bölgesine devam ederken bir kol da Burtu'ya ayrılıyordu (Şekil 72). Orman köylüleri

kesilen ağaçları öküz ve mandalarla Burtu istasyonuna getiriyor, işçiler de bu tomrukları vagonlara yüklüyordu. Bu vagonlar Burtu'dan doğrudan doğruya fabrikaya gidiyordu. Burtu'da bir bekçi kulübesi kalıntısı ile tek katlı bir lojman bulunmaktadır (Şekil 73).



Şekil 72: Burtu demiryolu ayrımı.



Şekil 73: Burtu bölgesi kullanılmayan işletme binaları.

d. Zindan bölgesi

Zindan bölgesi Ayancık'taki orman sanayinin Çangal'dan sonraki en önemli üretim merkezidir (Şekil 74-75). Bu bölgeye de bir havai hat yapılması planlanmış fakat sistemin işlediği Çangal hattında çıkan sorunlar burada yapılmasını engellemiştir. Bu bölgede kesilen tomruklar bölgenin kuzeyinde bulunan iki büyük havuzda toplanıyordu. Bu havuzların arasında sulu oluklar mevcuttu ve bu oluklarla tomruklar hareket ettiriliyordu. Havuzlarda biriktirilip oluklarla taşınan tomruklar bölgeden trenlere yüklenerek ilçe merkezindeki fabrikaya ulaşıyordu (Şekil 76-77). Bölgede 1988 yılında meydana gelen heyelan nedeniyle yükleme alanları ve tren istasyonu moloz altında kalmıştır.



Şekil 74: Zindan bölgesinin havuzlar tarafından görünüşü (Ayancık Orman İşletme Arşivi).



Şekil 75: Zindan bölgesinde bulunan lojmanlarda 1988 yılında meydana gelen heyelanda evleri zarar gören köylüler oturmaktadır.



Şekil 76-77: Zindan bölgesi demiryolu hattı güzergâhında bulunan istinat duvarları ve köprülerden biri.

e. Ayancık ilçe merkezindeki kalıntılar

Ayancık ilçe merkezinde kereste fabrikası yerleşkesinde bulunan lojmanlar, idare binaları, sosyal tesisler ve endüstriyel kalıntılar endüstriyel miras niteliği taşıyan yapılardır. Fabrika yerleşkesi içinde toplam 17 bina ayakta kalarak günümüze ulaşmıştır (*Şekil 78*). Bunlar 9 ustabaşı lojmanı (*Şekil 79*), 1 müdür lojmanı, 3 sosyal tesis (*Şekil 80*), 1 telefon binası, 1 idare binası, 1 vinç kontrol binası (*Şekil 81*) ve 1 sunta imalathane binasından oluşmaktadır. Ayrıca yine bu yerleşkede fabrikaya tomruk taşıyan lokomotiflerden biri (*Şekil 82*), yonga levha imalathanesinin bacası (*Şekil 83*), tomruk havuzu (*Şekil 84*), eski raylar ve gemilere kereste yüklemek için kullanılan mavnalar (*Şekil 85*) bulunmaktadır.



Şekil 78: Ayancık Kereste Fabrikası eski idare binası.



Şekil 79: Fabrika yerleşkesinde yöneticiler için yapılmış lojmanlar.



Şekil 80: Fabrika sosyal tesisleri.



Şekil 81: Yükleme kontrol binası.



Şekil 82: Fabrikaya tomruk taşıyan lokomotiflerden biri.



Şekil 83: Fabrikanın endüstriyel kalıntılarının hurda olarak satılmasından geriye kalan baca.



Şekil 84: Fabrikanın tomruk havuzu.



Şekil 85: Üretilen kerestenin açıkta bekleyen gemilere yüklenmesini sağlayan mavnalardan biri.

Türkiye’de endüstriyel alanların korunması konusunda sadece tespit ve koruma önlemleri konuşulurken korunan yapının nasıl sürdürülebilir olacağı hususu bazı durumlarda göz ardı edilmektedir. Çünkü uzun vadeli yapılmayan koruma planları belirli bir dönem sonra o yapı için işlevsiz hale gelecek ve korumanın bir geçerliliği kalmayacaktır. Diğer bir deyişle korumanın “neden korunduğu” hususu kadar “nasıl korunacağı” da iyice ortaya konmalıdır. Bir bölgede endüstriyel mirasa ilişkin çekiciliklerin bulunması, tek başına o alanın bir cazibe merkezi olmasına yetmemektedir. Destinasyonda bulunan endüstriyel mirasın turizme kazandırılması için birtakım düzenlemelerin

Endüstriyel Miras Turizmi İçin Bir Örnek: Ayancık - Zıngal Orman İşletmesi (Sinop)

yapılması ve ortaya çıkan ürün ve hizmetlerin iletişim stratejilerinde kullanılması gerekmektedir (Yılmaz, 2014). Geçmiş anlatan görseller, eskiden kullanılan araç ya da donanımlar, geçmiş yaşatacak farklı aktiviteler, destinasyona has yarışmalar, ormancılıkla iç içe geçmiş geleneksel eğlenceler gibi etkinlikler yöreyi daha çekici ve ayrıcalıklı hale getirecektir. Yurtdışında bunun örnekleri vardır. ABD’de bulunan Pensilvanya Kereste Müzesi ve bu müzenin yıllık etkinliklerinden biri olan ormancılık oyunları (Bark Peelers Festivali) Ayancık’ta uygulanabilir (Şekil 86,87,88). Bu örneklerden yola çıkılarak Ayancık’ta da “Ormancılık Oyunları” adı altında festivaller düzenlenebilir, yöre halkının henüz hafızalarından silinmeyen ormancılık uğraşları eğlenceye dönüştürülerek geçmişle bağ kurulabilir. Bu yönüyle Ayancık Türkiye’de eşsiz bir konuma da gelmiş olur.



Şekil 86-87-88. Barkpeeler Festivali’nde ormancılık oyunları.

Ayancık Türkiye Ormanlığında çok önemli bir yere sahiptir. Bugün hala İşletme Müdürlüğü bazında Türkiye’nin en fazla orman emvali üreten merkezi durumundadır. Dünyada bu kültüre sahip olan merkezler bunu turizmle birleştirerek ekonomilerine önemli katkılar sağlarken benzer potansiyele sahip Ayancık bu tür bir organizasyondan niçin faydalanmasın?

Sonuç ve Öneriler

Bir bölgenin doğal, kültürel ve tarihi değerleri o bölgenin turizm potansiyelini oluşturmaktadır. Bu kaynaklar içinde önceleri daha çok kıyı alanları turizm değeri taşıırken günümüz dünyasında insanların turizme bakış açısı giderek farklılaşmaktadır. Geçmişte faaliyet göstermiş olan endüstriyel tesisler ve eklentilerinin turistik alan olarak organize edilmeleri teknoloji tarihi meraklıları ve bu tesislerde çalışmış olanlar ya da yakınlarının ilgisini çekmektedir. Çünkü bu tesisler ülkenin sanayi geçmişine ayna tutmasının yanı sıra toplumsal bellek, yaşam tarzı ve yerel kültürü tanımlayan öğeleri de bünyesinde barındırmaktadır.

Endüstri mirası, yapı ve donanımlarını koruyarak gelecek nesillere kalıcı olarak aktarabilmek, hatta kullanılır hale getirerek üretimin tüm aşamalarını içine alan, üretimin tarihçesi ve evrimini, işçilerin çalışma şartlarını aktarabilecek bir müze haline getirmek önemli bir husustur. Fakat büyüklükleri, günümüzdeki arsa değerleri veya donanımlarını ve işlev izlerini tamamen kaybetmiş olmaları nedeniyle tüm endüstri miraslarını müze haline getirerek korumak mümkün değildir. Bununla beraber koruma kararları alınırken sanayi mirasının bütüncüllüğünün korunması da oldukça önemlidir. Endüstriyel tesislerin bulunduğu alanda sadece tek bir yapıyı ya da üretim merkezinin belirli bir bölümünü korumak tesisin boyutlarını ve yapının anlaşılmasını güçleştirecektir.

Ayancık ülke genelinde ender görülebilecek bir sanayi mirasına sahiptir. Araştırma sahasının büyük kısmına dağılmış halde bulunan Türkiye'nin ilk ve en büyük kereste fabrikası olan Zingal'den kalan endüstriyel miras başlı başına bir çekiciliktir. Fabrikaya hammadde taşımak için kurulan demiryolu, havai hat, sürütme yolları, köprüler, enerji üretim tesisleri, lojmanlar, vb. birçok değer bu konuya ilgi duyanların dikkatini çekecektir. Nitekim Ayancık ilçe merkezinde yer alan fabrika ve eklentileri hurda halinde satıldığı için bu endüstriyel mirasın müze olarak sergilenme şansı kalmamıştır. Küçük bir alanda sistemin maketinin yapılarak canlandırılması, üretimle, üretim tarihçesiyle ilgili film, belgesel ve dia gösterimlerinin yapılması, çalışan işçilerin çalışma koşulları ve işçilerin kimlik ve resimlerin, belgelerin, çizimlerin, yazışmaların sergilenmesi, üretimle ve yapıyla ilgili etkileşimli bilgisayar animasyonları, dioramalar gibi görselliklerle endüstri tarihi gelen ziyaretçiye üretimin ve tarihin içindeymişçesine bir ortam yaratılarak aktarılabilir. Belki bugün ilçe merkezindeki fabrika ortadan kalkmıştır ama fabrikaya hammadde taşıyan ulaşım sistemi ve üretim

Endüstriyel Miras Turizmi İçin Bir Örnek: Ayancık - Zingal Orman İşletmesi (Sinop)

alanındaki bina ve yapılar korunarak önümüzdeki kuşaklara aktarımı sağlanabilir.

İlçede yer alan bu endüstriyel mirasın değer kazanması, bölgede yerel kimlik kazanımı sağlayarak bölgeyi yeniden canlandırabilir ve ayrı bir destinasyon yaratabilir. Ayancık, ormancılığın Türkiye'deki merkezlerinden biri olması sebebiyle yurtdışı örneklerinde olduğu gibi yöredeki endüstri mirasının üzerine ulusal ve uluslararası kitleye hitap edebilecek ormancılık yarışmaları ve festivalleri düzenlenebilir. Hali hazırda Ayancık'ta her yıl geleneksel olarak Ahşap ve Keten festivali düzenlenmekte fakat bu sanatçıların şarkı söylediği eğlencelerden öte geçmemektedir. Bu festival ele alınacak endüstriyel mirasla birleştiğinde daha görkemli hale gelecektir.

Ayancık bozulmamış doğal yapısıyla birçok alternatif turizm faaliyetlerine (Mağara turizmi, doğa yürüyüşü, yabancı meyve toplama, atlı yürüyüş, bisiklet gezileri, kamp turizmi, vb.) imkan sağlayacak potansiyele sahiptir. Ayancık'ta endüstriyel mirasın önemli bir bölümü de ormanlık arazide yer aldığı için bu alanlarda oluşturulacak endüstriyel miras rotaları diğer turizm türleriyle birleştirilebilir. Örneğin eski demiryolu hattında doğa yürüyüşü ya da atlı yürüyüş, eski orman depolarında kamp, vb. etkinlikler insanlara tarih, kültür ve doğayı bir arada sunacaktır. Hla ormancılığın çok faal olduğu yörede eski orman işçilerine ait lojmanlarda konaklama imkanı sağlanarak istekli ziyaretçilere ormancılık çalışmalarını tecrübe ettirecek etkinlikler (Ağaç yaşı öğrenme, kabuk soyma, sapınle tomruk hareket ettirme vb.) düzenlenebilir.

Belediye ve kamu kurumlarına, işletme sahiplerine ve yerel halka endüstriyel mirasın ve bu mirasın turistik değerinin ne kadar fazla olduğu anlatılabilirse Ayancık, eski sanayi kasabası imajının endüstriyel mirası, doğal ve kültürel özellikleriyle nemli bir turizm merkezi haline gelebilecek potansiyele sahiptir.



KAYNAKÇA

Ahmet Mithat. (1929). Vasi Ormanlarımızdan Çangal, Zindan. *Orman ve Av Dergisi*, 1(9), 1–12.

Ayancık Orman İşletme Müdürlüğü. (1945). Zingal Devir-Teslim Tutanakları.

- Bayoğlu, Selçuk. (1960). Çangal Bölgesi'nde Orman Nakliyatı ve Yol Sistemi Üzerine Araştırmalar. *İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 10(1), 57-99.
- Birben, Üstüner. (2006). Türkiye'de 1937 Yılından Sonra Ormanlık Mevzuatında Yaşanan Gelişmeler Ve Toplumsal Yaşamla Etkileşimler. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi. Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Büyükarıslan, Benay - Güney, E.Dilay, (2013). Endüstriyel Miras Yapılarının Yeniden İşlevlendirilme Süreci ve İstanbul Tuz Ambarı Örneği. *Beykent Üniversitesi Fen ve Mühendislik Bilimleri Dergisi*. Cilt 6(2), ss: 31 – 58.
- Çağlar, Yücel. (1979). *Türkiye'de Ormanlık Politikası*. Ankara.
- Demirtaş, Ahmet. (2010). Zingal Şirketi, Zindan ve Çangal Ormanı İle Sanayileşme Girişimi Olarak Ayancık Kereste Fabrikası. Mimarlık ve Mühendislik Öyküleri-IV. Ankara: Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Yayınları.
- Edwards, J. Arwel & Llurdés I Coit, Joan Carles (1996). Mines and Quarries Industrial Heritage, *Tourism Annals of Tourism Research*, Oxford: Pergamon Press, 23(2): 341-63
- Elhan, Seda. (2009). Kentsel Bellek Bağlamında Sanayi Mirasının Değerlendirilmesi: İstanbul Haliç Örneği. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi. İstanbul Teknik Üniv. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Höhn, Peter. - Yılmaz, Cevdet. (2013a). Holztransport zu Lande, zu Wasser, auf Schienen und in der Luft; Die Waldbahn der ZİNGAL AG in Ayancık, Türkei. Teil:9, Das Sagewerk in Ayancık – Versandanlagen, *Argeschmalspur INFO*, 2+3/2013, 65-73.
- Höhn, Peter. - Yılmaz, Cevdet. (2013b). Holztransport zu Lande, zu Wasser, auf Schienen und in der Luft; Die Waldbahn der ZİNGAL AG in Ayancık, Türkei. Teil:10, Der Restbetrieb in den achtziger Jahren nach Aufnahmen und Berichten von Keith Chester und Wolfram Veith, *Argeschmalspur INFO*, 4/2013, 40-46.
- Karıptaşa, Füsün, vd. (2015). Endüstriyel Mirasın Kentlerdeki Kültürel Sürdürülebilirlik Bağlamında İncelenmesi. II. Uluslararası Sürdürülebilir Yapılar Sempozyumu (28-30 Mayıs 2015) Bildiriler Kitabı, 512-516.
- Kaya, Mutlu. (2011). Türkiye'nin İlk Sanayi Kasabalarından Biri, Ayancık Sinop. Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Samsun.

Endüstriyel Miras Turizmi İçin Bir Örnek: Ayancık - Zingal Orman İşletmesi (Sinop)

- Kazas, Jülide. (2008). Endüstriyel Miras Kapsamındaki Alanların Kentsel Yenilemeyi Oluşturmadaki Rolünün İrdelenmesi "Ödemiş Örneği". Yayınlanmamış doktora tezi. Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kevseroğlu, Özlem. (2011). Endüstriyel Miras Alanlarının Kent Peyzajına Entegrasyonunun Değerlendirilmesi: Sümerbank Kayseri Bez Fabrikası Örneği. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Koçan, Nurhan (2011). Sanayi Alanlarının Dönüşümü: Uşak Eski Tabakhane Deri Sanayi Bölgesi, Karadeniz Fen Bilimleri Dergisi, Cilt 1, Sayı 3, 124-138.
- Kutlutan, İbrahim. (1938). Devlet Orman İşletmesi Bakımından Zingal Ormanlarında ve Kereste Fabrikasında Tetkikler. *Orman ve Av Dergisi*. 11, 240-273.
- Lane, Bernard. et. al.(2013). *Industrial Heritage And Agri/Rural Tourism In Europe*. European Parliament's Committee. Brussels: European Union.
- Ćurčić Nevena, et.al. (2015). Regeneration Of Industrial Heritage In Terms Of Sustainable Tourism Development. International Scientific Conference Geobalkanica 2015, 5-7 JUNE 2015, ss. 471-479.
- Pawlikowska-Piechotka, Anna. (2009). Industrial Heritage Tourism: A Regional Perspective (Warsaw). *Physical Culture And Sport Studies and Research* vol:46, 123-132.
- Petrović, Tanja, (2013). Museums and Workers: Negotiating Industrial Heritage In The Former Yugoslavia. *Narodna umjetnost* 1 (50), 96-120.
- Saner, Mehmet. (2012). Endüstri Mirası: Kavramlar, Kurumlar ve Türkiye'deki Yaklaşımlar, *Planlama* 2012/1-2, Sayı: 52, TMMOB Şehir Plancıları Odası: 53-66.
- Ökçün, Ahmet Gündüz. (1997). *1920-1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye*. Ankara: Sermaye Piyasası Kurulu Yayınları.
- Özdönmez, Metin. ve Ekizoğlu, Abdi. (1994). Cumhuriyet Dönemi Ormancılığında Katkısı Olan Yabancı Uzmanlar. *İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*. 44 (1-2), 13-28.
- Tolga, Hikmet Burak. (2006). Endüstriyel Alanların Dönüşümü, Kentsel Mekana Etkileri: Beykoz Kundura ve Deri Fabrikası İçin Bir Dönüşüm Senaryosu. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi. Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Mutlu KAYA & Cevdet YILMAZ

- Topçu, Ferhunde. (2004). *ORÜS Orman Ürünleri Sanayi Kurumu Özelleştirmeleri Değerlendirmeleri*. Ankara: Tarım Orkam-Sen Yay.
- TMMOB. (2006). Dosya 03. Mimarlar Odası Ankara Şubesi. Erişim tarihi: 10 Şubat2014. www.mimarlarodasiankara.org/dosya/dosya3.pdf
- Wehdorn, Manfred. (1985). *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(ss. 1-58). Strasburg: Council of Europe.
- Yılmaz, Cevdet. (2004) *A Very Important Foundation in Socio-Economic History of Ayancık and Its Surroundings; The Zingal Company*”, International Symposium on Earth System Science, Proceeding, (793–800), İstanbul Üniv. Yay., İstanbul.
- Yılmaz, Cevdet. (2012). *Sanayide Yer Seçimi ve Küreselleşme: Ayancık-Zingal Örneği (Sinop)*, Ankara Üniversitesi, DTCF (18-19 Ekim 2012), VII. Coğrafya Semp., Bildiriler Kitabı, (297-309), Ankara.
- Yılmaz, Hakan. (2014). Eskişehir’in Biricik Destinasyon Önerisi: Endüstriyel Miras. Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi. Cilt:29, Sayı: 2, ss.205-225.
- Zingal. (1943). *1942 Hesap Yılı İdare Meclisi ve Murakıb Raporu*. İstanbul: L. Murkides Basımevi.
- Zingal. (1945). *1945 Hesap Yılı İdare Meclisi ve Murakıb Raporu*. İstanbul: L. Murkides Basımevi.
- Xie, Philip Feifan. (2006). Developing Industrial Heritage Tourism: A Case Study of The Proposed Jeep Museum in Toledo, Ohio. *Tourism Management* 27 (6), 1321-1330.



Ekler: Fotoğraf Kaynakları:

Şekil (Foto)	Alındığı Yer
12,13,18,24,25,26,27,29,30,31,34,35,36,37,40,4 2,43,44,45,46,48,50,52,54,56,57,58,59,61,63,64 ,65,67,69,71,73,75,76,77,79,80,81,82,83,84,85	Cevdet YILMAZ – Mutlu KAYA Arşivi
14,15,20,22,28,39,41,47,49,51,53,55,60,62,66,7 0,72,74	Ayancık Orman İşletme Md. Arşivi www.ogm.gov.tr

Endüstriyel Miras Turizmi İçin Bir Örnek: Ayancık - Zingal Orman İşletmesi (Sinop)

32,33,68,78	Claudine TİTECA Arşivi
17,23	Tuncay KARAHAN Arşivi
21	Umut EKREN Arşivi
8,9	www.bulvarsamsun.com.tr
10,11	www.ibbmeslektfabrikasi.com
2,3	www.rmk-museum.org.tr/rmk_
4,5	www.santralistanbul.org/pages
6,7	www.sekakagitmuzesi.com/
86,87,88	http://lumbermuseum.org
16,19,38	Anonim



AN EXAMPLE FOR INDUSTRIAL HERITAGE TOURISM: AYANCIK - ZINGAL FOREST MANAGEMENT (SİNOP)*

© Mutlu KAYA^a

© Cevdet YILMAZ^b

Abstract

Natural, cultural and historical values of a destination are tourism potential of that destination. At first, while the coastal zones among these sources have more valuable for tourism, nowadays people's point of view towards tourism becomes different increasingly. Organizing industrial facilities and annexes operated in the past as touristic areas, attract attention of tech savvy people, people worked at these facilities and their relatives.

Industrial heritage comprises of industrial culture residues which have historical, social, architectural and scientific values. These residues are production buildings and machines, workshops, mines, processing and refining complexes, warehouses and cellars, energy production-transportation and utilization areas, transportation and infrastructures, houses constructed in different styles, places used for industry-related social actions such as worship or teaching.

In our country, legal regulations and scientific researches have not been done about industrial heritage. The reasons of that are abandonment of the industrial structures because of they are no more functional, lack of sufficient value of these structures, lack of economic infrastructure to protect them, lack of legal

* This paper has been derived from a dissertation entitled "The Potential of Ecotourism in Ayancık and its Perimeter".

^a Asst. Prof., Ondokuz Mayıs University, mutlu.kaya@omu.edu.tr

^b Prof., Ondokuz Mayıs University, cyilmaz@omu.edu.tr

An Example for Industrial Heritage Tourism: Ayancik-Zingal Forest Management (Sinop)

regulations to ensure preservation of industrial monuments and lack of qualified staff. Because of the awareness of the protection of industrial heritage is not developed in our country leads to protect only artistic and architectural values, thus neglecting the structures of industrial heritage values and irreversibly destroying them.

The most important characteristic of the industrial heritage buildings are that they present the production techniques and processes of their time; reflect the social, cultural and economic structure of their period and have an important place in the history and development of the region. The industrial heritage buildings are production buildings, additional support units that were necessary during and after production and transportation structures related to production such as station, canal and bridge. Industrial Heritage Buildings of Zingal TAŞ in Ayancık District of Sinop Province are important cultural heritage to be appreciated in this sense.

Ayancık is a district located in West Black Sea Region as a part of Sinop Province. Zingal TAŞ Sawmill in the oldest and most important industrial facility of Turkey's forest industry which was founded in 1929 in the center of the district. The company built many transportation facilities such as aerial line, railway, highway, water and dry gutters, pools, tramways for in-plant transportation, scaffolding and scavenger and many social facilities. The sawmill in Ayancık changed the destiny of this small residential area; the district became a place that had a cinema, hospital, pharmacy, community center, animal clinic, modern sport facilities such as tennis courts where women and children were able to do exercise as well as men and theatre. The district was like an European city owing to the sawmill which provided electricity to the district earlier than any other cities in Turkey.

The sawmill founded by Zingal Company was operated by foreign capital between 1926-1945, national capital between 1945-1996 and private sector after 1996. It was successfully operated by foreign capital. After nationalizing it was operated by national capital profitably for years, but in some point it was privatized on the excuse that it was making loss. Because of an unsuccessful management, it was closed by private sector. It was not operated for years and left to be rusted out, finally it was sold in 2011. Despite the factory was disappeared, ruins belong to transportation system spread in Ayancık, social facilities, lodgments and some parts of in-forest facilities are still remaining. In this sense, Ayancık has an industrial heritage that is rarely seen countrywide.

This industrial heritage widely spread to the research field which is remained from Zingal TAŞ that is the first and largest sawmill in Turkey is an attraction in itself. The railway, aerial line, bridges, trawl, energy production facilities, lodgments, social facilities and other values will attract attention of people who are interested in this subject.

It is an important issue to make this place a museum where production process, history and evolution of production and working conditions will be displayed; to protect, transfer to future generations and furbish. But because of its size, land value or equipment's and function tracks are completely lost, it is not possible to make each industrial heritages museum and protect. In addition, it is important to decide to protect who is of industrial heritage. It will make difficult to understand the dimensions and construction of the facility when only one building or production facility in the area of industrial heritage is protected.

However, there is no chance to make the industrial heritage in Ayancık District a museum because the factory and annexes were sold as scrap. It is possible to make a model of it where movie, dia or documentation about the history of production will be displayed, working conditions, identity cards, photos, documents, internal and external correspondences and illustrations of workers will be displayed, interacted computer animations about production and factory will be displayed. Thus, visitors may feel that they are in the environment of production and history. The factory in the center of the district may be disappeared but transportation system which carried raw material and buildings around the production area may be protected and transferred to the future generations.

Keywords: Sinop, Ayancık, Tourism, Industrial Heritage.

