



UÇAK RESTORANIN ENDÜSTRİYEL MİRAS TURİZMİ KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ: MUĞLA ÖRNEĞİ

Evaluation Of The Airplane Restaurant in The Scope Of Industrial Heritage Tourism: Case Of Muğla Uçak Park Restaurant

Işıl ARIKAN SALTİK ^a Mustafa YÜCEL ^b

Özet

Turizm sektörü ve sunulan ürün/hizmetler, endüstriyel sektörlerin gelişiminden doğrudan ve dolaylı olarak etkilenmektedir. Sanayi devrimi ile birlikte gelişen yeni ulaşım araçları başlangıçta turizm hareketliliğinin hızla artmasını sağlayan dönüm noktalarını oluşturmuştur. Günümüzde ise modern teknolojinin gerisinde kalmaları nedeniyle ulaşım ile ilgili misyonlarını tamamlamış, kültürel mirasın bir parçası haline gelerek kendileri birer turizm çekiciliği haline almıştır. Son dönemlerde dünya genelinde kültür turizmine ve bu kapsamda niş bir alan olan endüstriyel miras turizmine yönelik ilginin artması, endüstriyel miras unsurlarının turizm sektöründe de daha yoğun bir kullanımını beraberinde getirmiştir. Bu çalışmanın amacı Türkiye’de yeni gelişmekte olan endüstriyel miras turizmi hakkında derinlemesine bilgi edinmek üzere bir örnek olay incelemesinin gerçekleştirilmesidir. Araştırma kapsamında incelenmek üzere Muğla’da faaliyet gösteren Uçak Park Restoranı örnek olarak belirlenmiştir. Nitel araştırma yöntemlerinden görüşme ve gözlem teknikleri ile araştırma verileri toplanmıştır. Araştırma bulguları doğrultusunda, endüstriyel miras unsuru olarak incelenen uçağın somut ve somut olmayan kültürel niteliklerine ilişkin değerlendirme yapılmıştır. Ayrıca, benzer uygulamaların farklı ülke ve destinasyonlardaki örneklerinin de söz konusu olması, belirtilen uçağın endüstriyel miras turizmi kapsamında kullanımının bir turizm çekiciliği yaratma potansiyelinin göstergesi olarak değerlendirilmiştir. Araştırma, hem mirasın korunmasına hem de ziyaretçiler için benzersiz deneyim fırsatları yaratılmasına katkısını artırmak için endüstriyel miras turizm faaliyetlerini yürütürken korumaya ve sürdürülebilirliğe saygı gösterilmesinin önemi belirtilerek sonuçlandırılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Endüstriyel Miras Turizmi, Uçak, Restoran, Muğla

Abstract

The tourism sector and the tourism products/services are directly and indirectly affected by the development of industrial sectors. The new means of transportation, which emerged as a result of the industrial revolution, created the milestones that triggered the rapid increase in tourism activity in the past. However, nowadays, having fulfilled their mission, they have fallen behind technology and became an essential part of cultural heritage rendering them as a touristic attraction. Furthermore, increasing interest in cultural tourism and industrial heritage tourism as a niche area, has brought along a more intense use of industrial heritage elements in the tourism sector. The aim of this study is to conduct a case study in order to obtain in-depth information about the newly developing industrial heritage tourism in Turkey. Uçak (Airplane) Park Restaurant operating in Muğla was determined as a sample to be examined within the scope of the research. Data were collected with interview and observation techniques from qualitative research methods. In line with the findings, the tangible and intangible cultural characteristics of the aircraft, which was investigated as an industrial heritage element, were examined thoroughly. Besides, the fact that there are examples of similar enterprises in various countries and destinations, has been evaluated as an indicator of the potential of the use of the specified aircraft within the scope of industrial heritage tourism to create a tourism attraction. The research was concluded by indicating the importance of respecting the conservation and sustainability while carrying out the industrial heritage tourism activities, in order to increase its contribution to both the preservation of the heritage and the creation of unique experience opportunities for visitors.

Keywords: Industrial Heritage Tourism, Airplane, Restaurant, Muğla

Makele Geliş Tarihi: 20.05.2022 Makale Kabul Tarihi: 21.05.2022

Sorumlu Yazar (Corresponding Author): Işıl ARIKAN SALTUK (isilas@mu.edu.tr)

^a Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Fethiye İşletme Fakültesi, Muğla/Türkiye (isilas@mu.edu.tr), ORCID: 0000-0002-3456-2787

^b Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Turizm İşletmeciliği A.B.D., Muğla/Türkiye (mustafayucel0180@gmail.com), ORCID: 0000-0001-5989-6858

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.6774461>

1. Giriş

Kültür, turizmin en temel unsurlarından biri olarak saygı görür ve kültür turizmi, kültürel mirasın korunmasında ve yaşatılmasında etkili bir araç olarak işlev görür. Kültür turizminin bir alt kolu (niş pazar) olan kültürel miras turizmi, geçmişin hem maddi hem de maddi olmayan kalıntılarının ziyaretlerini veya deneyimlerini içerir. Bu kapsamda ortaya çıkan yeni turizm türlerinden biri de sanayi (miras) turizmidir. Endüstriyel miras turizmi, yüzyıllar önce sanayileşme süreci sonucu ortaya çıkan insan yapımı alanlara, binalara ve manzaralara dayalı endüstriyel objelerin turistik ürün ve faaliyetlere dönüştürülmesiyle gerçekleştirilmektedir. Dünyada olduğu gibi Türkiye'de de son yıllarda sınıai miras turizmine ilgi artmıştır. Bu çalışmada Muğla'da sınıai miras turizmi kapsamında faaliyet gösteren bir turizm işletmesi örnek olay olarak incelenmiştir. Çalışma kapsamında, ilgili literatürün kısa bir incelemesinden sonra çalışmanın metodolojisi anlatılmakta ve sonuçların tartışılması ile çalışma sonuçlandırılmaktadır.

2. Endüstriyel Miras ve Endüstriyel Miras Turizmi

2.1 Endüstriyel Miras Turizminin Gelişimi

Miras kavramı, yalnızca miras alınan geçmişi tanımlamak için değil, aynı zamanda çağdaş toplumun bu miras alınan geçmişi nasıl kullandığını göstermek için de kullanılmaktadır. Miras en yalın hali ile “bir neslin kendinden sonra gelen nesle bıraktığı şeyler” anlamına gelmektedir (TDK, 2021). Kültürel miras, geçmişten miras alınan, çeşitli amaçlarla günümüze ve gelecek nesillere bırakılmak istenen doğal ve yapay eserleri ile topluma ait değerlerin tümü olarak açıklanmaktadır (Can, 2009: 22). Miras kavramının kültürün bir parçası olması ve kültürden değerler taşıması nedeniyle, kültür ve miras kavramı birbirinden ayrılmaz bir bütünün parçasıdır (Nuryanti, 1996).

Kültürün, turizmin en temel unsurlarından birisi olarak kabul edildiği ve kültürel mirasın korunması ve yaşatılmasında kültür turizminin etkin bir araç olarak işlevselleştirildiği görülmektedir. Kültür turizminin bir alt kolu (niş pazarı) olan kültürel miras turizmi; geçmişin hem maddi hem de maddi olmayan kalıntılarının ziyaretleri veya deneyimleri olarak adlandırılmaktadır. Kültürel miras olarak değerlendirilebilecek, tarihi, kültürel, askeri, endüstriyel, arkeolojik her türlü miras, kültür turistlerinin ve gezginlerin odak noktası haline gelmiştir. Bu bağlamda ortaya çıkan miras turizmi, kültürel olaylar, festivaller, sanatsal faaliyetler, eğitim turları, tarihi alanlar ve heykelleri ziyaret etme ve hac seyahatleri yaparak motivasyonunu arttıran bireylerin hareketlerini göstermekte ve bunu yanında toplumun yaşam tarzını, yerel bölge kimliğini ve özelliklerini oluşturan unsurlarla ilgili (Santa ve Tiatco, 2019: 303). Endüstrileşme doğası gereği ardında ürün artıklarından, makine kalıntılarına, yapı malzemelerinden ait olduğu döneme ait projeler ve yaşam biçimlerine kadar bir enkaz yığını bırakır. Endüstriyel kültür mirası kapsamında endüstri anıtı, modası geçmiş bir zamana ait endüstri veya ulaşım sisteminin kalıntıları yer almaktadır. “Modası geçmiş” nitelendirmesi, tarih öncesi çağa ait bir maden ocağından, günümüzde üretilmiş ancak artık kullanılmayan uçak veya bilgisayara kadar geniş bir alanı kapsamaktadır (Buchanan, 1985'ten akt. Kıraç 2013). Endüstriyel Mirasın Korunması Uluslararası Komitesi'nce (2011), endüstriyel (kültür) mirasa ilişkin yapılan nitelendirmeler şu şekildedir:

- i. Geçmişte veya günümüzde endüstriyel üretim süreçlerinin kırsal ve kentsel

alanlardaki tarihi, teknolojik, toplumsal, mimari ya da bilimsel kalıntılarında oluşur.
ii. Mühendislik, mimarlık ve şehir planlama ile ilgili somut değerlerin yanı sıra işçi ve toplumların anıları, becerileri, örgütlenmeleri, teknik bilgileri ve yaşam biçimleri ile küresel etki gibi soyut değerleri içerir.

iii. Binalar, makineler, atölyeler, değirmenler, fabrikalar, maden işleme ve rafine alanları, depolar ve mağazalar, enerjinin üretildiği, iletildiği ve kullanıldığı yerler, ulaşım altyapısı, sosyal aktiviteler için kullanılan mekânlar (konut, dini ibadet veya eğitim vb.) gibi kullanımları kapsar.

iv. Kültürel ve doğal çevre arasındaki ilişki ve etkileşimleri yansıtır.

Zamanla işlevini yitiren endüstriyel yapılar tarih boyunca farklı amaç ve işlevlerle kullanılmak üzere dönüştürülmüştür. 1980-1990'larda, endüstriyel yapıların konut, ofis, işyeri, otel ve eğlence merkezi vb. endüstri dışı kullanıma yönelik dönüştürmeleri ve adaptasyonları yapılmıştır (Stratton, 2000'den akt. Kıraç, 2013). Bununla birlikte, endüstriyel miras değerleri kentleşme, rant baskısı, teknolojik gelişmeler, çevresel sorunlar, ekonomik eğilimler ve korunmasındaki eksiklikler (belgeleme tanımlama, tanıtma, farkındalık vb.) gibi faktörlerin etkisi nedeniyle kaybolma riski taşımaktadır (Uysal, 2018). Endüstriyel miras kavramının yaygınlaşmasıyla beraber, endüstri kalıntılarının korunma ve yenilenme yaklaşımıyla değerli varlıklara dönüştürülmesine verilen önem artmıştır. Endüstriyel dönemde ekonomik büyümeye katkı sağlayan endüstriyel miras alanları/yapıları; sürdürülebilirlik hedefleri kapsamında yeni sosyal kimlikler inşa etmek ve koruma politikalarını uygulamak üzere turizm ürününe dönüştürülmüş ve endüstriyel miras turizmini geliştirmek için bir kaynak olarak değerlendirilmiştir (Yang, 2017; Uysal, 2018).

Endüstriyel miras turizmi, günümüzde veya geçmişteki toplumların ekonomik faaliyetlerini anlamak, kültürel deneyimlerle bilgi sahibi olmak üzere turistler tarafından endüstri merkezlerine yapılan ziyaretler olarak tanımlanmaktadır (Vargas-Sánchez, 2015). Endüstrileşme sürecinin erken zamanlarında ortaya çıkan insan yapımı mekânlar, binalar, araçlar ve manzaralar üzerine kurulu endüstriyel objelerin turistik faaliyetlere dönüştürülüp turistlerin talebine sunulması şeklinde gerçekleştirilen endüstriyel miras turizmi (Edwards ve Llurdes, 1996) ilk olarak Birleşik Krallık'ta ortaya çıkmıştır. Akabinde hızlı bir şekilde Avrupa kıtasında yaygınlaşmaya başlayan endüstriyel miras turizmini geliştirmek ve korumak amacıyla çeşitli stratejiler ve projeler geliştirilmiştir. Hızlı bir şekilde restorasyon sürecine giren mekanlar ve endüstriyel ürünler, 1990'lı yılların Avrupa'sında 19 endüstriyel miras turizmi destinasyonu yaratmıştır. Birçok ülkeden oluşan bu yeni destinasyon rotası; Steyr (Avusturya), Telford (Birleşik Krallık), Batı Flanders (Belçika), Völklingen (Almanya), Katalonya (İspanya), Crotone (İtalya), Lorraine (Fransa), Overikssel (Hollanda) gibi endüstriyel mekanları içermektedir (Bakınız: Avrupa Endüstriyel Miras Rotası- European Route of Industrial Heritage, ERIH). Görsellerde Avrupa'daki endüstriyel miras turizmi alanlarından örnekler sunulmaktadır.



Görsel 1. Belçika Zollverein Tuz Fabrikası (Kaynak: www.erih.net)

Endüstriyel ürünler tarihten izler taşıdığı için kültür ve tarih meraklısı turistlerin dikkatini çekmiştir. Değişen turizm talepleri ve küreselleşmenin etkisi ile insanlar farklı turizm deneyimlerine yönelmiştir. Endüstriyel miras turizmi de bu değişimden payını almaya başlamıştır. 2010 yılı ve sonrasında endüstriyel miras turizminde çok büyük bir gelişme kat edilmiştir. Günümüzde milyonlarca turist tarafından tercih edilen endüstriyel miras turizminin Avrupa’da gördüğü ilginin ve ekonomiye katkısının ne denli önemli olduğu aşağıdaki tablolarda görülmektedir.

Çizelge 1. 2013 Yılı Avrupa Kıtasında Bulunan Endüstriyel Miras Bölgelerini Ziyaret Eden Turist Sayısı

Ülkeler	Gecelik Konaklamalı Turist (Milyon)	Günübirlik Ziyaret etme (Milyon)
Avusturya	1.21	4.81
Belçika	0.60	7.10
Bulgaristan	0.02	0.11
Kıbrıs	0.01	0.04
Çek Cumhuriyeti	0.29	1.68
Danimarka	0.11	0.23
Estonya	0.05	0.12
Finlandiya	0.19	0.22
Fransa	2.14	15.73
Almanya	5.95	65.85
Yunanistan	0.08	0.30
Macaristan	0.07	1.76
İrlanda	0.04	0.66
İtalya	1.67	14.22
Letonya	0.02	0.11
Litvanya	0.02	0.17
Lüksemburg	0.03	0.24
Malta	0.02	0.05
Hollanda	1.01	8.06
Polonya	0.24	1.36
Portekiz	0.22	2.32
Romanya	0.04	0.38
Slovakya	0.04	0.07
Slovenya	0.02	0.02

İspanya	2.63	6.18
İsveç	0.46	0.41
İngiltere	1.09	14.18
TOPLAM	18.28	146.36

Kaynak: Lane vd., (2013). Industrial Heritage and Agri/Rural Tourism in Europe. Directorate-General For Internal Policies Policy Department B: Structural and Cohesion Policies Transport and Tourism, 35-40.

Tablo 1’den de anlaşılacağı gibi Avrupa kıtasında 18 milyondan fazla gece konaklamalı turist, 146 milyondan fazla günübirlikçi turist endüstriyel miras bölgelerini ziyaret etmektedir. Yakın zamanda hem gece konaklamalı turist sayısının hem de günübirlik turizm faaliyetine katılan turist sayısında artış olacağı ön görülmektedir. (Lane vd., 2013). Bu rakamların ışığında Avrupa kıtasında endüstriyel miras turizmine büyük bir ilginin olduğu görülmektedir.

Çizelge 2. 2013 Yılı Avrupa Kıtasında Bulunan Endüstriyel Miras Bölgelerinin Turizm Gelirleri

Ülkeler	Gecelik Konaklamalı Turist (€ Milyon)	Günübirlik Ziyaret etme (€ Milyon)
Avusturya	366.7	134.5
Belçika	174.4	198.7
Bulgaristan	7.0	3.0
Kıbrıs	4.8	1.2
Çek Cumhuriyeti	83.3	47.2
Danimarka	29.4	6.3
Estonya	15.0	3.3
Finlandiya	48.6	6.1
Fransa	550.8	440.6
Almanya	1,462.8	1,843.8
Yunanistan	23.4	8.3
Macaristan	19.3	49.2
İrlanda	8.6	18.4
İtalya	465.7	398.2
Letonya	6.3	3.2
Litvanya	4.7	4.8
Lüksemburg	9.9	6.7
Malta	7.2	1.5

Hollanda	270.7	225.6
Polonya	59.0	38.1
Portekiz	63.1	65.1
Romanya	10.5	10.6
Slovakya	9.6	1.9
Slovenya	4.6	0.1
İspanya	735.1	173.2
İsveç	114.8	11.6
İngiltere	279.2	397.0
TOPLAM	4,834.4	4,098.1

Kaynak: Lane vd., (2013). Industrial Heritage and Agri/Rural Tourism in Europe. Directorate-General For Internal Policies Policy Department B: Structural and Cohesion Policies Transport and Tourism, 35-40

Çizelge 2’deki verilere göre gece konaklamalı turistler 4,8 milyar Euro’dan fazla, günübirlik ziyaretçiler 4 milyar Euro’dan fazla harcama yapmaktadırlar. Buna ek olarak gece konaklamalı turizm şeklinde uluslararası turistlerin ortalama 349 Euro harcama yaptıkları, yerli turistlerin 220 Euro civarında harcama yaptıkları tahmin edilmektedir. G n birlik turizm faaliyetinde ise ortalama 28 Euro harcadığı belirtilmektedir. Araştırmada endüstriyel miras turizminin yakın zamanda günübirlik turist sayısının 157 milyondan fazla olacağı ve Avrupa ekonomisine doğrudan 9 milyar Euro katkı sağlayacağı belirtilmektedir (Lane vd., 2013). Endüstri mirasının kültürel miras turizmi veya ekonomik gelir sağlama amacıyla yeniden değerlendirilmesinde ‘‘anıtsal yaklaşımlar’’ ve ‘‘ticari kullanım’’ olmak üzere iki farklı yaklaşımlar söz konusudur. Ticari kullanımlarda, kültürel öneminden dolayı korunan/yeniden değerlendirilen endüstri mirası, kültür turizmi kapsamında ele alınmak suretiyle yerel ekonomiye ve çevresel iyileşme katkı sağlamaktadır. Ticari amaçlar doğrultusunda yeni kullanımlara uyarlanan endüstri yapıları bölgenin yeniden canlandırılmasında önemli rol üstlenir ve sürdürülebilir kazanımlar sağlar. Ticari kullanımlarda endüstri yapıları ikametgahlar, ofisler, eğitim yapıları veya kültürel kullanımlara uyarlanmasına karşın, tek başına anıt olarak korunması ekonomik nedenlerden dolayı büyük  l de mümkün olamamaktadır (Kıraç, 2013: 16).

Endüstriyel miras turizmi uygulamaları kuramsal olarak çizilen çerçevede ger ekleştirelirse dahi, bölgesel yeniden canlandırma sürecinde etkin olmayabilmekte ve dahası görece yeni bir eğilim olması ve toplumların/ bireylerin sahip oldukları ‘‘turizm ürünü algısı’’ ile uyuşmaması nedenleriyle geniş kitleler tarafından turizm çekiciliği olarak kabul edilmeyebilmektedir. Buna karşın, endüstriyel (kültürel) miras turizmi; endüstri mirasının korunmasında ve yeniden değerlendirilmesinde sahip olduğu önemli rol nedeniyle önem taşımaktadır (Kıraç, 2013). Ayrıca, endüstriyel miras değerlerinin turizm ürünü olarak değerlendirilmesi, rant baskısı altındaki bu değerlere yönelik farkındalığın artmasına ve ulusal endüstrinin gelişim sürecinin anlaşılmasına katkı sağlayacaktır. Ülkemizde turizm sektörü açısından değerlendirildiğinde de, endüstriyel miras değerleri mevcut turizm faaliyetlerinin zenginleşmesini, müze uygulamalarının çeşitlenmesini, iç turizm hareketliliklerinin artmasını ve dolayısıyla destinasyonların g clendirilmesini sağlayarak turizmin sürdürülebilir gelişimine destek

olmaktadır (Uysal, 2018).

2.2. Türkiye’de Endüstriyel Miras Turizmi

İkinci Dünya savaşından sonra Avrupa ülkeleri başta olmak üzere birçok batılı ülkelerde 1970’li yıllarda ortaya çıkan endüstriyel miras turizmi kavramı 1990’lı yıllarda Türkiye’de de varlığını göstermeye başlamıştır. Cumhuriyet dönemi öncesinden kalan endüstriyel ürünlerin; fabrikaların, maden ocaklarının, demir üretim tesislerinin işlevlerini yitirmeleri ardından endüstri miras adı altında koruma altına alınmaları artmıştır (Saner, 2012). Bu endüstri ürünlerine ek olarak cumhuriyet döneminde açılan ve küreselleşmenin etkisiyle günümüze kadar gelen kullanım dışı kalmış endüstri ürünleri de ek olarak gösterilebilmektedir. Son zamanlarda endüstriyel mirasları yeniden tasarlayarak turizme kazandırma çabaları artış göstermektedir. Her ne kadar artış gösterse de kaynakların sınırlı olması, ülkemizin bu kavramla yeni tanışmış olması ve bu uygulamaların pratikten ileri gidememesi vurgulanması gereken farklı bir noktadır (Uysal vd., 2019).

Türkiye’de endüstriyel turizm kapsamında; İstanbul’da Hasköy Lengerhane ve Şirket-i Hayriye Tersanesi’nin Rahmi Koç Müzesine, Kayseri de bulunan Cibali tütün fabrikası Kadir Has üniversitesine dönüştürülmüştür. Ayrıca İstanbul’un haliç kıyısında bulunan Darphane-i Amire İstanbul Müzesine, Bakırköy Baruthane-i Amire’nin Yunus Emre Kültür Merkezi’ne, dönüşümü yapılmıştır (Saner, 2012).

Uysal vd., (2019), endüstriyel miras ürünlerinin yeniden işlevlendirme çabalarının günümüzde devam ettiğini ve bu kapsamda Ankara elektrik ve hava gazı fabrikasının, İstanbul Bomonti bira fabrikasının ve Silahtarağa elektrik santralinin bu değişimlere örnek olarak gösterilebileceğini belirtmektedir.

Kaya ve Yılmaz (2018), yılında Sinop’un Ayancık ilçesinde yaptığı çalışma kapsamında, 1920 yılların sonunda bölgede kurulan kereste fabrikalarının zaman içinde terk edildiğini ve 2011 yılında hurda olarak satıldığını belirtmektedir. Endüstriyel miras turizmi kapsamında iyi bir örnek oluşturan bölgede bozulmamış doğal yapısı ve doğa güzellikleri ile endüstriyel miras turizminin diğer sürdürülebilir turizmlerine de destek olabileceği vurgulanmaktadır. Yapılan bu araştırmada yerel kurum ve kuruluşların yanı sıra yerel halkın da endüstriyel miras turizmini anlaması ve önem vermesi amaçlanmaktadır.

Oral ve Ahunbay (2005), yılında Bursa yaptığı çalışma, Bursa’daki on bir ipek fabrikasının zaman içinde terk edildiğini ve unutulmaya bırakıldığını belirtmektedirler. Bu fabrikaların yeniden işlevlendirilmesi ve koruma altına alınması gerektiği vurgulanmaktadır. Ayrıca ipekçilikle ilgili endüstri mirasını, bileşenlerini ve özgün donanımlarını sergilemek amacıyla “Bursa İpek Yolu” projesinin geliştirilmesi önerilmektedir. Bu projenin, Avrupa Konseyi’nin “İpek Yolu” olarak adlandırılan güzergahlar için geliştirdiği kültürel turizm projeleri kapsamına alınması yönünde girişimlerde bulunulması tavsiye edilmektedir.

Yılmaz (2014), Eskişehir Biricik destinasyon adlı çalışmasında, Eskişehir’de bulunan bazı endüstriyel miras ürünlerinin yeniden işlevlendirme sırasında eski kimliklerini yitirdiğini ve farklı şekilde işlevlendirildiğini belirtmektedir. Bu yeni işlevlendirme çabalarından sonra birçok endüstriyel üründe geçmişten hiçbir iz kalmamıştır. Bu nedendir ki bu değişimlerin biricik destinasyon olarak tanıtılıp sunulması mümkün değildir. Bu yanlış kullanımı engellemek için değişen fabrikalar eski kullanım özelliklerini tanımlayacak şekilde yeniden düzenlenebilirler. Çünkü endüstriyel

kimliğini kaybetmesi geçmişinin olmaması demektir. Buradan yola çıkarak bu fabrikalar aslına uygun olarak düzenlenmeli ve turizme kazandırılmalıdır. Endüstriyel miras turizmi kapsamında yöre halkın ekonomik açıdan kalkınmasına ve yeni iş imkanları sunmasına etki edebileceği belirtilmektedir.

Güneş (2014), maden ve taş ocaklarının yeniden kullanılması konulu çalışmasında, terk edilen ve kullanılmayan maden ve taş ocaklarının yeniden işlevlendirilerek turizme açılması gerektiğini vurgulamaktadır. Böylece endüstriyel miras turizmi sayesinde yörede yeni iş olanaklarının artacağını, yöre halkının ekonomik açıdan gelişeceğini belirtmektedir. Ancak bu sürdürülebilir turizm çeşidi yapılırken planlı olması gerektiğini yoksa yerel kültürün önemli unsurlarının yok olmasına neden olabileceğini belirtmiştir.

Doğan ve Aktan (2017), endüstriyel miras turizmi kapsamında, kullanım dışı kalmış endüstriyel ürünlerin ve bölgelerin gerekli düzenlemeler ile tekrardan bir cazibe merkezi haline dönüşebileceğini belirtmektedir. Eski kullanım amacına uygun şekilde restoresi yapıp turizme kazandırılan endüstriyel ürünlerin yerel halkın ve bölgenin kültürel kimliğini güçlendirebileceği vurgulanmaktadır. Türkiye’de endüstriyel miras turizmi kapsamında henüz yeterli gelişmeyi göstermediği belirtilmektedir. Son olarak Sümerbank Basma Fabrikası gibi yaşam süresini doldurmuş mekanların restore edilerek tekrardan turizme kazandırılması bunun sonucunda ekonomik getirilerin sağlanması gerektiği vurgulanmaktadır.

Torlak (2013), yılında Kanada’nın Toronto şehrinde bulunan Distillery bölgesinin incelenmesini yapmıştır. Çalışma sonucunda bir zamanlar alkol üretimi için kullanılan Distillery bölgesin sonradan terk edildiğini belirtmektedir. 2003 yılında yeniden restore edilerek açılan bölge Ontario eyaletinin en canlı ve turist çeken mekanına dönüştüğünü belirtmektedir. Çok modern bir yapıya kavuşan bölge hem yöreye yeni hava kazandırmış hem de dünyada belirli turizm noktalarından birisi olmuştur. Çalışma sonucunda endüstriyel miras ürünlerinin tekrardan yenilenip turizme kazandırılması gerektiği vurgulanmaktadır. Aşağıdaki resimlerde eski endüstriyel mekanların yeniden işlevlendirilerek kullanıma açılmış bir örneği görülmektedir.



Görsel 2.a. Cibali Tütün Fabrikası, b. Kadir Has Üniversitesi (Kaynak: www.mimarizm.com, 2020)

3. Yöntem ve Bulgular

Bu çalışmanın amacı ülkemizde yeni gelişmekte olan endüstriyel miras turizmi hakkında derinlemesine bilgi edinmek üzere bir örnek olay incelemesinin gerçekleştirilmesidir. Araştırma kapsamında incelenmek üzere Muğla’da faaliyet

gösteren Uçak Park Restoran örnek olarak belirlenmiştir. Örnek olayın belirlenmesinde, yerli ve yabancı misafirlere farklı kapsam ve içeriklerde hizmet sunulan bir işletme olmasının yanı sıra, araştırmacıların örneğe erişiminin elverişli olması kriteri de göz önünde tutulmuştur.

Araştırmada nitel araştırma yöntemlerinden yararlanılmıştır. Bu kapsamda öncelikle kapsamlı bir literatür taraması ile endüstriyel turizme ilişkin kavramsal çerçeve oluşturulmuştur. Ardından örnek olay olarak incelenmek istenen işletmeye farklı tarihlerde yapılan ziyaretlerle yerinde gözlem yapılmış ve işletme yöneticisinden yarı yapılandırılmış görüşme tekniğiyle veri toplanmıştır. Yarı yapılandırılmış görüşme tekniğinin seçiminin sebebi, araştırmacıların önceden hazırladığı sorulara görüşmenin akışına göre ek sorular ekleyerek görüşmedeki kişinin cevaplarını detaylandırabilecek olmasıdır (Türnüklü, 2000). Gözlem ve görüşme öncesinde işletme yöneticisi ile irtibata geçilmiş ve randevu alınmıştır. İşletme yöneticisi ile ilk yüz yüze görüşme 11.08.2020 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Ardından 04.12.2020, 14. 04. 2021 ve 07.06.2021 tarihlerinde 3 ziyaret daha gerçekleştirilmiştir. Böylelikle yılın farklı dönemlerinde işletmenin gözlemi olanağı sağlanmıştır. Gözlem için gerçekleştirilen ziyaretler ortalama 50 dakika, yüz yüze görüşmeler ortalama 90 dakika sürmüştür.

3.1. Uçak Restoranlar Hakkında Genel Bilgiler

Uçak Restoranlar, endüstriyel miras turizmi kapsamında hizmet sunan işletmeler arasında yer almaktadır. Türkiye’de ve dünyada birçok örneği olan uçak restoranlar faaliyetleri ile endüstriyel miras turizmine katkı sağlamaktadır. Çizelge 3’te Türkiye’de ve Dünyada bulunan Uçak restoranlar hakkında öz bilgi sunulmaktadır.

Çizelge 3. Türkiye’de ve Dünya’da Bulunan Uçak Restoranlar

Bulunduğu Ülkeler	Mekan Adı	Açılış Tarihi	Kapasite
Kosta Rika	El Avion	2000	200
Gana	La Tante DC10	2013	100-150
Hindistan	Hawai Adda	2018	70-80
Birleşik Krallık	Steaks on a Plane	2015	100-150
Hindistan	Runway 1	2017	100-150
Amerika Birleşik Devletleri	The Airplane Resraurant	2002	40-50
Yeni Zelanda	McDonald’s	2013	20-30
Amerika Birleşik Devletleri	Space Shuttle Cafe	2015	5-10
Türkiye	Burhaniye Uçak Restaurant	2016	50-100
Türkiye	Muğla Uçak Park Restaurant	2019	400
Türkiye	Türk Yıldızları Uçak Restaurant	2016-2018 (kapanış)	100-200
Türkiye	Tekirdağ Can Köfte Restaurant	2015	150-200
Çin	Special Enjoyment	2016	150-200
Tayvan	A380 Air Kitchen	2012	100
İsviçre	Runway 34	2011	400

Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

Çizelgede görüldüğü üzere, ilk uçak restoran 2000 yılında Kosta Rika’da faaliyete geçmiştir. İzleyen yıllarda Hindistan’dan Birleşik Krallık’a, Amerika Birleşik Devletleri’nden Yeni Zelanda’ya, İsviçre’den Çin’e kadar Dünyanın dört bir yanında uçak restoranlar faaliyet göstermeye başlamıştır. Bu gelişimin son beş yılda hızlandığı ve Türkiye’deki uygulamaların da aynı dönemde başladığı çizelgede görülmektedir.

3.2. Uçak Park Restoran Hakkında Genel Bulgular

İşletmeye ismini veren uçak, Sabiha Gökçen havalimanında bulunan ve uçuş ömrünü tamamlamış Airbus A-300 tipi bir uçaktır. 1985 model, 380 yolcu kapasiteli ve 100 ton ağırlığındaki uçak, ilgili faturada “hurda metal uçak” olarak nitelendirilmekle birlikte, Muğla – Ula ilçesinde restoran kapsamında olduğuna ilişkin bir ibare yer almaktadır. Uçak, İstanbul – Kurtköy’de yaklaşık 1 aylık bir sürede parçalara ayrılmıştır. Uçağın gövdesi ve ekipmanları biri tır 6 araç vasıtasıyla 2019 yılında Muğla’ya (işletmenin bulunduğu alana) getirilmiştir. Uçağın parçalanma ve yeniden monte edilme sürecine ilişkin işletme sahibinin arşivinden izin alınarak edinilen görseller aşağıda sunulmaktadır.



Görsel 3. Muğla Uçak Park Restoran Açılış Aşaması

Getirilen uçağın parçaları, yaklaşık 2 aylık bir zaman diliminde 4 teknisyen ve 15 işçi yardımıyla birleştirilmiştir (monte edilmiştir). 25.000 m² alana kurulan işletme, uçak montajının tamamlanmasını müteakip 2019 yılının Haziran ayında faaliyete geçmiştir. Uçak Park Restoran, Cemal ve Nurettin Işıldak kardeşler tarafından işletilmektedir.

3.3. Uçak Park Restoran Kapasite ve Hizmet Bulguları

25.000 m² alana kurulan işletme bünyesinde; işletmeye ismini veren (hurda olarak nitelendirilen) uçak dışında, bahçe oturma alanları, peyzaj alanları, mutfak, depolar ve soğuk hava depoları, çocuk parkı, mescit, tuvaletler, otopark ile lojman yer almaktadır. Yerinde gözlemler kapsamında uçak parkta çekilen bazı görseller aşağıda sunulmaktadır:

Görsel 4. Muğla Uçak Park Restoranın Hizmete Açılmış Hali



2019 yılının Haziran ayında faaliyete geçen Uçak Park Restoran; bahçe alanında (400), uçak içinde (95) ve uçak kanatlarında (80) olmak üzere yaklaşık 600 kişilik hizmet kapasitesine sahiptir. İşletmede 2 aşçı, 1 pideci ve 2 servis elemanı olmak üzere 5 kişi istihdam edilmektedir, bununla birlikte turizm sezonunun yoğunluğuna bağlı olarak personel sayısı 5-20 arasında değişebilmektedir. İşletme, temel olarak yiyecek-içecek işletmesi hizmetlerini vermektedir. Ayrıca kurumsal davet, etkinlik, doğum günü, nişan ve düğün organizasyonları gibi hizmetleri de sunmaktadır. Izgara ve güveç ürünlerinin yanı sıra Mıhlama, Karadeniz Pidesi çeşitleri, Akçaabat Köftesi, Hamsiköy Sütlacı gibi Karadeniz mutfağına özgü yiyecekler menüde yer alan yiyeceklerden bazılarıdır. İşletmede ayrıca Ege ve Karadeniz Bölgelerine ait çeşitli yöresel yiyecek ve içeceklerin (muhtelif reçeller, ballar, turşular, meyve suları vb.) paket ürün satışı yapılmaktadır. İşletmeye gelen yerli ve yabancı ziyaretçilere yönelik herhangi bir çalışma yürütülüp yürütülmediği soru üzerine işletme yöneticisi şu cevabı vermiştir:

“İşletme yerli, yabancı, genç, yaşlı olmak üzere her yaştan ve farklı ırklara mensup insanlar tarafından ziyaret edilmektedir. İşletme gündüz kafe hizmeti verirken akşamları restoran hizmeti de vermeye başlamaktadır. İşletmemizin tanıtımı yapmak ve daha çok ziyaretçiyi ağırlamak için acenteler ile görüşme gerçekleştirdik ama pandemi nedeni ile çalışmalar ve planlar iptal oldu”

İşletme yöneticisi sunduğu hizmetin kaliteli olmasının birinci öncelikleri olduğunu belirtmektedir. Hizmet sektörünü sevdiğini belirten yönetici yaptığı iş sayesinde saygınlık kazandığını dile getirmektedir. Yaptığı işi kısaca özetleyen yönetici şu cümleyi kurmuştur:

“Özetle burada hizmetkârlık yapıyoruz. İleriki dönemlerde 25 dönümlük arazimizin tamamında Uçak restoranlar konaklama ve alternatif faaliyetler olarak hizmet vermek istiyoruz. Sunduğumuz hizmet anlayışının diğer işletmelere göre farklılık yarattığının farkındayız. Bu farkındalığın yarattığı etki de bizi mutlu ediyor.”

3.4 Uçak Park Restoran’ın Konumu ve Tasarımı ile İlgili Bulgular

Uçak Park Restoran Muğla ilinin Ula ilçesine bağlı Muğla-Fethiye karayolu üzerinde Kızılyaka mevkiinde konumlanmaktadır. Uçağın muhtelif parçaları, işletmenin ana giriş kapısının sol tarafında (bahçenin uçağın sol kanadının altında kalan kısmında) teşhir amaçlı sergilenmektedir. Yerden yüksekliği yaklaşık 10 m olan uçağa giriş ön kapıdan yapılmaktadır. Kokpit kısmı ziyaret amaçlı açık tutulmaktadır. Uçak içinde ve uçak kanatlarında masa-sandalyeler yer almaktadır. Uçağın arka kapısında bir adet yangın merdiveni bulunmaktadır. Merdiven ve kanatlarda tırbazan yükseklikleri 120 cm’dir. Uçak gövdesinin (iç bölüm) en arka kısmı mutfak servis alanı olarak kullanılmaktadır. Yerinde gözlemler kapsamında uçak parkta çekilen bazı görseller aşağıda sunulmaktadır:



Görsel 5. Muğla Uçak Park Restoranın Güncel Hali

İşletmenin neden Muğla’da ve Ula’da kurulması soru sorulduğunda işletme yöneticisi şöyle cevap vermiştir:

“Kuruluş yeri olarak Ula’nın seçilmesi birçok nedenden ötürüdür. Öncelikle İstanbul’un yoğun trafiği ve hayatı işletmemi İstanbul dışından açma düşüncesi doğurdu. Sonrasında işletmeyi Karadeniz bölgesinde açma fikri aklıma geldi ama turizmin daha yoğun yaşandığı bir bölge olmasını tercih ettim. Bu noktada Ege bölgesini tercih ettim. Ege bölgesindeki şehirlerarasında Muğla diğer şehirlere oranla daha cazip gelen bir yer oldu. Ula ilçesi de uçak parkı açabileceğimiz alanı sağladığı ve konumunun iyi olmasından ötürü tercih edildi”

Kültürel miras turizmi ve endüstriyel miras turizmi faaliyetlerine ilişkin düşünceleri sorulduğunda işletme yöneticisi şöyle cevap vermiştir:

“Kültür çok önemli bir konudur. Kültürel miraslara sahip çıkmalı ve gelecek nesillere aktarabilmeliyiz. Uçak restoranı açarken pek endüstriyel miras turizmi açısından düşünmedim. Ama yaptığımız işin bir kültür işi olduğunun farkındayım. Uçak park restoranında kültürel bir hizmet verilmektedir. Uçak restoran endüstriyel miras turizminde diğer endüstriyel miras ürünlere oranla avantajlı çünkü dünyada birçok örneği mevcut. Bu örneklerden de görüldüğü gibi uçağın kanadında yemek yemek insanlara daha gösterişli gelmektedir.”

İşletmenin endüstriyel miras turizmi kapsamında yapmayı planladığı farklı faaliyetler olduğu öğrenilmiştir. Özellikle uçak park restoranında misafirlerin katılabileceği deneyimsel etkinlikler geliştirmeye yönelik planlamaların yapıldığı şu sözlerle dile getirilmiştir:

“... Evet bu konuda bazı düşünce ve planlarım var. Özellikle kokpit bölümünde simülasyon eğitimi verilebilir. Hava okulları tarafından gezi yapılabilir ve çocuklar burada eğitilebilir. Hem gençler de bu uygulama ile pilot olmak adına motive olabilir...”

İşletmenin bu istekliliğine karşın kuruluş aşamasından itibaren yaşanan sorunlar nedeniyle planlarına uygun faaliyetlerin gelişiminin sağlanamadığı belirtilmiştir.

“Yatırım miktarı büyük olduğu için her şeyin mükemmel olmasını istedik. Bu noktada planlarımızın dışına çıktık. Beklediğimizden daha fazla yatırım yaptık... Uçağın taşınması ve tekrardan birleştirilmesi 3 ay kadar uzun bir süre aldı. Bu teknik süreç beklenenden daha uzun sürdü... Uçak restaurant açılırken yerel yönetim bunun “Uçak” mı yoksa “Bina” mı olduğu konusunda karar veremedi. Sürecin uzaması ve işletmenin ön görüldüğü tarihte açılmaması söz konusu oldu. En sonunda yapı olduğuna karar verildi ve işletme açıldı... İşletmeyi tanıtım ve pazarlama konusunda birkaç yer ile görüştük ve bazı teklifler yaptık ama kabul edilmedi. İşletmenin acenteler ile iş birliği yapıp işletmeye daha fazla müşteri çekmesi için görüşmeler yapıldı ama o da pandemi nedeni ile uygulanamadı.”

4. Sonuçlar ve Değerlendirmeler

Airbus A-300, Avrupa’nın önde gelen devletlerinin bir araya gelerek kurduğu Airbus firması tarafından üretilen ilk uçaktır. Aynı zamanda, çift motorlu olarak üretilen ilk geniş gövdeli yolcu uçağı unvanına da sahiptir. İlk deneme uçuşunu 28 Ekim 1972

tarihinde gerçekleştirmiştir. Airbus A-300, Air France bayrağı altında 30 Mayıs 1974 tarihinde resmen hizmete girerek, uçak üretimi tarihine adeta bir kilometre taşı dikmiştir. Temmuz 2007’de üretimi sona eren Airbus A-300 tipi uçaktan toplamda 561 adet üretilmiştir (Detaylı bilgi için bakınız: Nergiz, 2015). Genel olarak uçaklar, insan eliyle oluşturulmuş araçlardan birisi ve insanlar tarafından kullanılan muhtelif eşyaları içeriyor olması nedeniyle somut kültür unsurudur. Bununla birlikte “uçakla seyahat etme”, hava yolu ulaşımına ilişkin bireylerin ve toplumların sahip olduğu normları, değerleri, kuralları vb. içermesi nedeniyle de somut olmayan kültürel unsurları da içermektedir. Özel olarak, belirtilen Airbus A-300 tipi uçak, Endüstriyel Mirasın Korunması Uluslararası Komitesi’nce (2011), endüstriyel (kültür) mirasa ilişkin yapılan nitelendirmeler kapsamında değerlendirildiğinde şu sonuçlara varılmaktadır:

- i. Üretimi 49 yıl önce başlamış olan ve 14 yıl önce sona ermesi nedeniyle Airbus A-300 tipi uçak; yakın geçmişte endüstriyel üretim süreçlerinin kentsel alanlardaki teknolojik kalıntılarından oluşmaktadır.
- ii. Airbus A-300 tipi uçak; mühendislik ile ilgili somut değerlerin yanı sıra işçi ve toplumların anıları, becerileri, örgütlenmeleri, teknik bilgileri ve yaşam biçimleri ile küresel etki gibi soyut değerleri içermektedir.
- iii. Airbus A-300 tipi uçak; üretiminden kullanım (hizmet verme) sürecine kadar dönemine özgü makinelerin, atölyelerin, fabrikaların, ulaşım altyapısının ve kullanım sebebine bağlı olarak bazı sosyal aktiviteler için kullanımları kapsamaktadır.
- iv. Uçağın yaşam ve faaliyet dönemlerinde kullanılan somut (hammadde, teknik ekipman, teknolojik altyapı, kokpit ve yolcu alanında kullanılan malzemeler vb.) ve somut olmayan (üretim ve tüketim kültürü, seyahat alışkanlıkları vb.) kültürel çevre ile arasındaki ilişki ve etkileşimleri yansıtmaktadır. Bu bağlamda bahsi geçen uçağın endüstriyel miras değeri taşıdığını söylemek mümkün görünmektedir.

Turizm ve kültür arasında ayrılmaz bir ilişki bulunmaktadır. Turizme ilişkin tüm faaliyetler kültürle bağlantılıdır ve turizm de bir kültür unsuru niteliğindedir. Son dönemlerde Dünya genelinde kültür turizmine ve bu kapsamda endüstriyel miras turizmine yönelik ilginin artması, miras unsurlarının turizm sektöründe de daha yoğun bir kullanımını beraberinde getirmiştir. Miras ve turizm arasındaki ilişki dünyada gelişen eğilimlerle bağlantılı olarak çeşitlilik göstermektedir. Miras turizmi koruma bilinci ve sürdürülebilirlik anlayışı ile yürütüldüğünde hem mirasın korunmasına katkıda bulunmakta hem de ziyaretçiler için eşsiz deneyim fırsatları yaratmaktadır. Koruma bilincinin ve sürdürülebilirlik anlayışının turizm paydaşlarınca ve turistlerce temel alınmasıyla etkileşimli gelişim desteklenecektir. Bu bağlamda, zamanla işlevini yitirmiş bir endüstriyel yapının, uçak endüstri dışında (turizm endüstrisinde), farklı amaç ve işlevlerle (yiyecek-içecek işletmesi) olarak kullanımı, çeşitli faktörlerin etkisiyle endüstriyel mirasın kaybolmasını engellemede etkili olabilecektir (Yang, 2017; Uysal, 2018).

Uçuş ömrünün tamamlamış bir Airbus A-300 tipi uçağın, turizm endüstrisinde kullanımı sürecinde mirasın aktarımında hedef grup olan genç kuşakların ve çocukların ilgilerini çekecek ürün ve hizmetlerin de (Teknik eğitimler, bilgilendirme gezileri vb.) gerçekleştirilmesi, endüstriyel miras değerinin daha belirgin olmasına ve korunmasına katkısını arttırabilecektir. Dünya genelinde Tayvan’dan (A-380 Air Kitchen) Amerika

Birleşik Devletleri'ne (Space Shuttle Café), Birleşik Krallık'tan (Steaks on Plane) Gana'ya (La Tante DC10) benzer uygulamalar görülmektedir. Ülkemizde de Tekirdağ Can Köfte Restaurant (2014) ve Burhaniye Uçak Restaurant (2016), benzer biçimde farklı uçakların restoranta dönüştürülmesiyle faaliyetlerini sürdürmektedir. Bunların yanı sıra Airbus A-300 tipi uçağın, Aydın'ın Kuşadası ilçesinde ve Edirne'nin İbrice Limanı'nda batırılmasıyla dalış turizmi kapsamında kullanımına yönelik uygulamalar da söz konusudur. Benzer uygulamanın endüstriyel miras genelinde ve uçak özelinde farklı ülke ve destinasyonlardaki örneklerinin de söz konusu olması, belirtilen uçağın endüstriyel miras turizmi kapsamında kullanımının bir turizm çekiciliği yaratma potansiyelinin de göstergesi olarak değerlendirilebilir. Ayrıca uçağın bir turizm işletmesine dönüşme sürecinin işletmeye ve girişimciye sıra dışı bir maliyet kalemi yaratmakla birlikte; hurda niteliğindeki bu denli büyük miktarda bir endüstriyel ürünün atığa dönüşmesi ve bu atığın gereğince imhası sürecinde ortaya çıkacak ekonomik ve çevresel maliyetlerin oluşmasını önlemesi, bu tarz yatırımların bir diğer toplumsal kazanımı olarak önemsenmektedir.

Teşekkür

Yazarlar, bu araştırmada örnek olay olarak ele alınan Uçak Park Restoran ile ilgili bilgileri ve kişisel arşivlerinde yer alan fotoğrafları araştırmacılarla paylaşan işletme sahibi Cemal Işıldak'a araştırmaya vermiş olduğu destek için teşekkürlerini sunar.

Kaynakça

- Buchanan, A. (1985). The definition of industrial archeology”, L’étude et la mise en valeur du patrimoine industriel. 4. *Conférence Internationale, Lyon: Grenoble*, 104-108.
- Can, M. (2009). *Kültürel Miras ve Müzecilik. Kültür ve Turizm Bakanlığı Çalışma Raporu*, 22.
- Doğan, H., ve Aktan, V. (2017). Tarihten sanata ve turizme bir kültür hazinesi: Gaffur'un pijaması ve sümerbank basma fabrikası desenleri. *www.academia.edu*, 1-10.
- Edwards, J. A., ve Llurdes, J. C. (1996). Mines and quarries: Industrial heritage tourism. *Annals of Tourism Research*, 23, 341-363.
- Güneş, G. (2014). Maden ve taş ocakları örneğinde endüstri mirasının korunması ve yeniden kullanımı. *Ulusal Mermer ve Taş Ocakları Onarım Teknikleri Sempozyumu Bildiriler Kitabı*. Isparta: Süleyman Demirel Üniversitesi, 324-334.
- Kaya, M., ve Yılmaz, C. (2018). Endüstriyel miras turizmi için bir örnek: Ayancık-zingal orman işletmesi (Sinop). *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi XLIV*, 121-162.
- Kıraç, A. B. (2013, 02). Endüstri mirasının korunması ve yeniden değerlendirilmesi. *Mimarlar*, 7-13.
- Lane, B., Weston, R., Davies, N. J., Kastenholtz, E., Majewski, J., ve Lima, J. (2013). Industrial heritage and agri / rural tourism in europe. Brussels: European Parliament, 1-141.
- Nergiz, S. (2015). Bingöl sanayi potansiyeli ve yatırımların belirlenmesi. *Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Yönetimi Ana Bilim Dalı*, 1-65.
- Nuryanti, W. (1996). Heritage and postmodern tourism. . *Annals of Tourism Research*, 23 (2), 250-260.
- Oral, E. Ö., ve Ahunbay, Z. (2005). Bursa'nın ipekçilikle ilgili endüstri mirasının korunması. *İTÜ Dergisi*, 1-10.
- Saner, M. (2012). Endüstri mirası: Kavramlar, kurumlar ve türkiye'deki yaklaşımlar. *Planlama Dergisi*, 53-66.
- Santa, E. D., ve Tiatco, S. A. (2019). Tourism, heritage and cultural performance: Developing a modality of heritage tourism. *Tourism Management Perspectives*, 31, 301-309.
- Stratton, M. (2000). Understanding the potential: Location, configuration and conservation options, *Industrial buildings, conservtion and regeneration*. E&FN Spon.
- TICCIH (2011). *The International Committee for he Conservaiton of Industrial Heritage - Endüstriyel Mirasın Korunması Uluslararası Komitesi*. [www.ticcih.org: http://ticcih.org/about/about-ticcih/dublin-principles/](http://ticcih.org/about/about-ticcih/dublin-principles/) (2021, 08 01 Erişildi).
- Torlak, S. E. (2013). Endüstri mirasının ekonomiye kazandırılması: Toronto distillery

district dönüşüm örneği. *International Conference on Eurasian Economies* İstanbul: Beykent University, 705-710.

Türnüklü, A. (2000). Eğitim bilim araştırmalarında etkin olarak kullanılabilir nitelikte bir araştırma tekniği: Görüşme. *Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi*, 6 (24), 543-559.

Uysal, M., Ersöz, Z. R., ve Fazla, İ. A. (2019). Konya tren garı yerleşkesi tarihi lokomotif deposu için bir yeniden kullanım önerisi. *Konya Sanat Dergisi*, Sayı 2, 67-86.

Vargas-Sanchez, A. (Ed.) (2015). The Palgrave Handbook of contemporary heritage research. *Industrial Heritage and Tourism: A Review of the Literature*. In: Waterton E. Palgrave Macmillan.

Yang, X. S. (2016). Industrial heritage tourism development and city image reconstruction in chinese traditional industrial cities: A web content analysis. *Journal of Heritage Tourism*, 12:3, 267-280.

Yılmaz, H. (2014). Eskişehir'in biricik destinasyon önerisi: Endüstriyel miras . *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt:29, Sayı:2, 205-225.

İnternet Kaynakçası

https://tr.wikipedia.org/wiki/End%C3%BCstri_4.0 (Erişim tarihi: 27.12.2020).

<https://www.erih.net/i-want-to-go-there/site/zollverein-mine-and-coking-plant-world-heritage-site> (Erişim tarihi: 20.11.2020).

<https://sozluk.gov.tr/> (Erişim tarihi: 07.08.2021).

<http://www.konyamimod.org.tr/public/upload/files/mimaran-no09.pdf#page=7> (Erişim tarihi: 01.08.2021).

<https://www.hurriyet.com.tr/lezizz/galeri-bu-ucaklardan-dunyada-sadece-birkac-tane-varustelik-turkiyede-41452352/22> (Erişim tarihi: 01.08.2021).

<https://www.havayolu101.com/2012/04/10/airbus-a300> (Erişim tarihi: 07.08.2021).

Etik Kurul İzni

Bu çalışmada etik kurul kararı gerektiren (klinik ve deneysel çalışmalar, anket, mülakat, odak grup çalışması vb.) yollar ile veri toplanmadığı ve çalışmanın yönteminde de içerik analizi kullanılması sebebi ile bu araştırma etik kurul izni gerektirmeyen çalışmalar arasında yer almaktadır.

Katkı Oranı Beyanı

Çalışma yazarlar eşit katkı oranına sahiptir.

Çıkar Çatışması Beyanı

Makalede herhangi bir çıkar çatışması ya da kazancı yoktur.