



T.C.
BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İÇ MİMARLIK VE ÇEVRE TASARIMI ANA BİLİM DALI
TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

ENDÜSTRİ MİRASININ SERGİLENMESİ VE
MOTOSİKLET MÜZECİLİĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HAZIRLAYAN

BARIŞ KESKİN

TEZ DANIŞMANI

PROF. DR. ADNAN TEPECİK

ANKARA-2018



BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU

Tarih: 25/06/2018

Öğrencinin Adı, Soyadı : Barış KESKİN

Öğrencinin Numarası : 21220230

Anabilim Dalı : İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı

Programı : Tezli Yüksek Lisans

Danışmanın Unvanı/Adı, Soyadı : Prof. Dr. Adnan TEPECİK

Tez Başlığı : Endüstri Mirasının Sergilenmesi ve Motosiklet Müzeciliği

Yukarıda başlığı belirtilen Yüksek Lisans/Doktora tez çalışmamın; Giriş, Ana Bölümler ve Sonuç Bölümünden oluşan, toplam 112 sayfalık kısmına ilişkin, 18/06/2018 tarihinde şahsım/tez danışmanım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 4'tür.

Uygulanan filtrelemeler:

1. Kaynakça hariç
2. Alıntılar hariç
3. Beş (5) kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

“Başkent Üniversitesi Enstitüleri Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Usul ve Esaslarını” inceledim ve bu uygulama esaslarında belirtilen azami benzerlik oranlarına tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Öğrenci İmzası: 

Onay
25/06/2018

Öğrenci Danışmanı Unvan, Ad, Soyad



ANKARA-2018

KABUL VE ONAY

Barış KESKİN tarafından hazırlanan “Endüstri Mirasının Sergilenmesi ve Motosiklet Müzeciliği” adlı bu çalışma jürimizce Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Kabul (sınav) Tarihi: 25/06/2018

Jüri Üyesinin Unvanı, Adı-Soyadı ve Kurumu:

Jüri Üyesi : Prof. Dr. Adnan TEPECİK - Danışman

Başkent Üniversitesi, Güzel Sanatlar Tasarım ve Mimarlık Fakültesi Dekanı

İmzası

Jüri Üyesi: Prof. Dr. A. Müge BOZDAYI

TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi, Güzel Sanatlar Tasarım ve

Mimarlık Fakültesi Dekanı

Jüri Üyesi: Doç. Gözen Güner AKTAŞ

Başkent Üniversitesi, İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Bölümü Öğretim Üyesi

Onay

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım./..../2018

Prof. Dr. İpek KALEMCİ TÜZÜN

Enstitü Müdürü

ÖZET

Son yıllarda dünya genelinde müzeler toplumlar üzerinde sağladıkları farkındalık sebebiyle oldukça dikkat çekmeye başlamıştır. Gün geçtikçe müzelerin ziyaretçi sayısı artmakta olup, farklı ilgi alanlarına göre müzeler çeşitlenmektedir. Taşımacılık müzeciliği de bunlardan biridir. Taşımacılık insanların varlığından beri hayatın kaçınılmaz bir parçası olmuştur. Taşımacılık alanındaki her gelişme insanların ilgisini çekmektedir. İnsanların bu ilgisi otomobil ve motosiklet müzeciliğine olan ilgiyi de arttırmaktadır. Günümüzde taşımacılık müzeciliği alanında yayınlar oldukça kısıtlıdır.

Bu çalışmanın amacı; taşımacılık, özellikle de motosiklet müzeciliğine bir ışık tutmaktadır. Çalışmamızda nitel veriler kullanılarak otomobil müzeleri incelenmiş; yönlendirme elemanları, aydınlatma elemanları, iç mekanda kullanılan renkler, sergileme yöntemleri değerlendirilmiştir. Yine çalışmamızda motosiklet müzeleri ve atölyeleri (Orange County Choppers, Harley-Davidson Museum, Piaggio Museum) incelenip değerlendirilmiştir. Aynı zamanda Türkiye’de bir motosiklet müzesinin sağlıklı bir şekilde oluşturulması için tavsiyelerde bulunulmuştur.

Çalışmanın gerçekleşmesinde büyük emeği bulunan kıymetli hocam Prof. Dr. Adnan Tepecik, İnsan Kaynakları Yöneticisi Sn. Michael Louis Wheeler, Araç Tasarımcısı ve Restorasyoncusu Sn. Mehmet Taşanyürek ve Harley-Davidson firması çalışanı Sn. Gürol Narin başta olmak üzere kıymetli aileme, hocalarıma ve dostlarıma teşekkür ederim.

ABSTRACT

In recent years, museums have begun to draw considerable attention due to the awareness they raised on societies. Day by day, the number of visitors to the museums has increased and also the museums have diversified according to different interests of these visitors. Transport museum has been one of these diversified museums. Transportation has been an inevitable part of life since people's existence, and each development increased the interest in automobile and motorcycle museums in the transport sector attracts people's attention. Nowadays, publications written in the area of transport museum are very limited.

The purpose of this study is to find out the ideal conditions for transport museums especially motorcycle museums. In this study, orientation and lighting elements, colors and exhibition methods which have been used in interior design of car museums have been analyzed by using qualitative data. Also, motorcycle museums such as Orange County Choppers, Harley-Davidson Museum and Piaggio Museum were examined and evaluated. Meanwhile, this study includes important recommendations for building motorcycle museum in Turkey.

Special thanks to Prof. Dr. Adnan Tepecik, Human Resources Manager: Michael Louis Wheeler, Vehicle Designer and Restorer: Mehmet Taşanyürek, Harley-Davidson Company employee: Gürol Narin , my family , instructors and friends for their help and support.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa No
ÖZET	IV
ABSTRACT	V
TABLolar LİSTESİ	VIII
ŞEKİLLER LİSTESİ	IX
FOTOĞRAFLAR LİSTESİ.....	X
KISALTMALAR DİZİNİ	XIV
GİRİŞ.....	1
BÖLÜM I. ENDÜSTRİ MİRASI.....	3
1.1. Endüstri Mirası Tanımı	3
1.2. Endüstri Mirasının Dönüşümü.....	5
1.3. Endüstri Mirasının Değerlendirmesi ve Örnekleri	9
BÖLÜM II. ENDÜSTRİYEL MÜZELER.....	17
2.1. Endüstriyel Müze Özellikleri.....	17
2.2. Endüstriyel Müzelerde Ürün Sergileme Biçimleri	21
BÖLÜM III. BİR ENDÜSTRİ MİRASI OLARAK “TAŞIT MÜZELERİ”	23
3.1. Taşıt Müzesi Tanımı	23
3.2. Taşıt Müzesi Tarihi.....	23
3.3. Dünyada Taşıt Müzeleri Örnekleri ve Ürün Sergileme Biçimleri	27
BÖLÜM IV. TÜRKİYE’DE TAŞIT MÜZELERİ ÖRNEKLERİ VE ÜRÜN SERGİLEME BİÇİMLERİ.....	33
4.1. Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi	33
4.2. Rahmi M. Koç Müzesi	42
4.3. Araştırılan Taşıt Müzelerinin Analizi.....	49
BÖLÜM V. 21. YÜZYILDA ÖN PLANA ÇIKAN TAŞIT: “MOTOSİKLET” VE MOTOSİKLET MÜZELERİ.....	51
5.1. Motosiklet Tarihi ve Kültürü	51
5.2. Araştırılan Motosiklet Müzesi/Atölyesi Örnekleri ve İncelenmesi ..	56
5.2.1. Orange County Choppers	56
5.2.2. Harley-Davidson Müzesi	63
5.2.3. Piaggio Müzesi.....	92
5.3. Motosiklet Müzelerinin Mekansal Analizleri.....	95
5.3.1. Mekan Organizasyonu.....	95
5.3.2. Sergi Üniteleri.....	95
5.3.3. Aydınlatma Elemanları.....	96
5.3.4. Yönlendirme Elemanları.....	97

BÖLÜM VI. BULGULAR, SONUÇ VE ÖNERİLER.....	102
KAYNAKLAR.....	109

TABLÖLAR LİSTESİ

	Sayfa
	No
Tablo 1: UNESCO Listesinde yer alan endüstriyel miras/müzeler	20
Tablo 2: Türkiye Taşımacılık Müzeleri	25
Tablo 3: Dünyadaki taşıt müzesi örnekleri	28
Tablo 4: Araştırılan müzelerin mekansal analizleri	101

ŞEKİLLER LİSTESİ

	Sayfa No
Şekil 1: Ruhr bölgesi eski hali	14
Şekil 2: Ruhr Vadisi, Emscher Park Projesi	14
Şekil 3: Southside Works: Dönüşümden Önceki Hali	15
Şekil 4: Southside Works: Dönüşüm Sonrası, Bugünkü Hali	16

FOTOĞRAF LİSTESİ

	Sayfa
	No
Fotoğraf 1: Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Amerikan salonundan bir görünüm	34
Fotoğraf 2: Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Amerikan salonundan bir görünüm	34
Fotoğraf 3: Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Avrupa Salonundan bir görünüm	35
Fotoğraf 4: Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Avrupa Salonundan bir görünüm	35
Fotoğraf 5: Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Avrupa Salonundan bir görünüm	36
Fotoğraf 6: Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Ağır Vasıta Salonundan bir görünüm	36
Fotoğraf 7: Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Ağır Vasıta Salonundan bir görünüm	37
Fotoğraf 8: Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Ağır Vasıta Salonundan bir görünüm	37
Fotoğraf 9: Sergi alanlarındaki bilgi metinlerinden bir örnek	38
Fotoğraf 10: Sergi alanlarındaki bilgi metinlerinden bir örnek	39
Fotoğraf 11: Müze içerisindeki hediyelik eşya bölümünden bir görünüm	40
Fotoğraf 12: Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesinde yer alan ziyaretçi/anı defteri	41
Fotoğraf 13: Müze giriş alanından bir görünüm	42
Fotoğraf 14: Rahmi Koç Müzesi'nin üstten görünüm	43
Fotoğraf 15: Rahmi Koç Müzesi'nden bir görünüm	43
Fotoğraf 16: Açık hava sergileme alanı	44
Fotoğraf 17: Raylı Ulaşım Bölümünden çatı tasarımına ve sarkıt aydınlatma armatürlerine bir örnek	44
Fotoğraf 18: Sarkıt aydınlatma armatürlerine bir örnek	45

Fotoğraf 19: Spot aydınlatmalarına bir örnek	45
Fotoğraf 20: Taş tuğlalı yapının içerisinden bir kesit	46
Fotoğraf 21: Çatı tasarımına bir örnek	46
Fotoğraf 22: Sergileme alanında yer alan yönlendirme elemanları	47
Fotoğraf 23: Orange County Choppers'ta yer alan FDNY için özel tasarlanmış olan motosiklet	56
Fotoğraf 24: OCC'nin Özgürlük Anıtı için özel tasarladığı motosiklet	57
Fotoğraf 25: OCC'nin dıştan görünümü	57
Fotoğraf 26: OCC'de sergilenen eserlerden bir görünüm	58
Fotoğraf 27: OCC'de eserlerin zarar görmemesi için alınan ayırıcı halatlar	58
Fotoğraf 28: OCC'de alışveriş alanından bir görünüm	59
Fotoğraf 29: OCC'de bulunan alışveriş alanı	59
Fotoğraf 30: OCC'de yer alan kafeteryadan görüntüler	60
Fotoğraf 31: OCC'de yer alan firma logosu	60
Fotoğraf 32: OCC'de sergilenen eserlerden bir görünüm	61
Fotoğraf 33: OCC'de kullanılan farklı sergileme biçimleri	62
Fotoğraf 34: OCC'de yer alan eğlence alanı	62
Fotoğraf 35: OCC'de kullanılan aydınlatma sistemi	63
Fotoğraf 36: Harley Davidson Müzesi broşürleri	65
Fotoğraf 37: HD Müzesi girişindeki eser	66
Fotoğraf 38: HD Müzesindeki spot aydınlatma elemanları	66
Fotoğraf 39: HD Müzesi'nde yer alan kişisel eşya dolabı	67
Fotoğraf 40: HD Müzesi'nde yer alan "chapter rockers"lar	68
Fotoğraf 41: HD Müzesi'nde yer alan "chapter rockers"lar (yakın görünüm)	68
Fotoğraf 42: HD Müzesi iç mekan duvar renkleri	69
Fotoğraf 43: HD Müzesi sergileme alanı duvar renkleri	69
Fotoğraf 44: HD Müzesi'nde yer alan bilgi metni	70
Fotoğraf 45: HD Müzesi sergilenen esere ait bilgi metni	70
Fotoğraf 46: HD Müzesi'nde yer alan eser bilgi metni	71
Fotoğraf 47: HD Müzesi'nde yer alan eser bilgi metni 2	71
Fotoğraf 48: HD Müzesi doküman paylaşım şekli	72
Fotoğraf 49: HD Müzesi tarihsel gelişim bilgi metni	72
Fotoğraf 50: HD Müzesi tarihsel reklam metni	73

Fotoğraf 51: HD Müzesi kıyafet sergileme yöntemlerinden bir örnek	73
Fotoğraf 52: HD Müzesi afiş ve tipografi tasarımları örnekleri	74
Fotoğraf 53: HD Müzesi afiş ve tipografi tasarımları örnekleri	74
Fotoğraf 54: HD Müzesi sergileme biçimi 1	75
Fotoğraf 55: HD Müzesi sergileme biçimi 2	75
Fotoğraf 56: HD Müzesi sergileme biçimi 3	76
Fotoğraf 57: HD Müzesi sergileme biçimi 4	76
Fotoğraf 58: HD Müzesi sabitleme yöntemlerini gösterir örnek	77
Fotoğraf 59: HD Müzesi sabitleme yöntemlerini gösterir örnek	77
Fotoğraf 60: HD Müzesi sabitleme yöntemlerini gösterir örnek	78
Fotoğraf 61: HD Müzesi sabitleme yöntemlerini gösterir örnek	78
Fotoğraf 62: HD Müzesi sabitleme yöntemlerini gösterir örnek	79
Fotoğraf 63: HD Müzesi sabitleme yöntemlerini gösterir örnek	79
Fotoğraf 64: HD Müzesi sabitleme yöntemlerini gösterir örnek	80
Fotoğraf 65: HD Müzesi sabitleme yöntemlerini gösterir örnek	80
Fotoğraf 66: Terminatör 2 filminde yer alan Harley Davidson FatBoy yakından görünüş	81
Fotoğraf 67: Terminatör 2 filminde yer alan Harley Davidson FatBoy	81
Fotoğraf 68: Easy Rider filminde oynayan kişiselleştirilmiş Chopper	82
Fotoğraf 69: Elvis Presley'a ait Harley Davidson Motosiklet	82
Fotoğraf 70: Yaşanan bir afet sonrası Japonya'da okyanusa düşüp, sonrasında sürüklenerek ABD ye ulaşan Harley Davidson Softail	83
Fotoğraf 71: Geçmişten günümüze HD yakıt tankları ve bu tanklar üzerinde uygulanmış grafik tasarım / tipografi örnekleri	84
Fotoğraf 72: Geçmişten günümüze HD yakıt tankları ve bu tanklar üzerinde uygulanmış grafik tasarım / tipografi örnekleri	84
Fotoğraf 73: Geçmişten günümüze HD yakıt tankları ve bu tanklar üzerinde uygulanmış grafik tasarım / tipografi örnekleri	85
Fotoğraf 74: Geçmişten günümüze HD yakıt tankları ve bu tanklar üzerinde uygulanmış grafik tasarım / tipografi örnekleri	85
Fotoğraf 75: Geçmişten günümüze HD yakıt tankları ve bu tanklar üzerinde uygulanmış grafik tasarım / tipografi örnekleri	86
Fotoğraf 76: HD Müzesi boyama aktivitesi	86

Fotoğraf 77: HD Müzesi aktivite bölümü	87
Fotoğraf 78: HD firması model ve amblem tasarımlarının gelişim aşamaları gösteren köşe	87
Fotoğraf 79: HD logo tasarım çalışmaları	88
Fotoğraf 80: HD kıyafet tasarımları	88
Fotoğraf 81: HD motosikletlerinin tasarım aşamasında gerçekleştirilen işlemleri gösteren sergi bölümü	89
Fotoğraf 82: HD motosikletlerinin tasarım aşamasında gerçekleştirilen işlemleri gösteren sergi bölümü	89
Fotoğraf 83: HD motosikletlerinin tasarım aşamasında gerçekleştirilen işlemleri gösteren sergi bölümü	90
Fotoğraf 84: HD Müzesinde ziyaretçilerin deneyimleyebildikleri motosiklet örnekleri	90
Fotoğraf 85: HD Müzesinde ziyaretçilerin deneyimleyebildikleri motosiklet örnekleri	91
Fotoğraf 86: HD Müzesinde ziyaretçilerin deneyimleyebildikleri motosiklet örnekleri	91
Fotoğraf 87: Piaggio Müzesi'nden genel görünüm	92
Fotoğraf 88: Artistik koleksiyonda yer alan Vespa 50 Special Mickey Mouse	94
Fotoğraf 89: Piaggio Müzesi aydınlatma biçimi	97
Fotoğraf 90: Orange County Choppers'da yer alan yönlendirme elemanları	98
Fotoğraf 91: HD Müzesi'nde yer alan yönlendirme elemanları 1	98
Fotoğraf 92: HD Müzesi'nde yer alan yönlendirme elemanları 2	99
Fotoğraf 93: HD Müzesi'nde yer alan yönlendirme elemanları 3	99
Fotoğraf 94: HD Müzesi'nde yer alan yönlendirme elemanları 4	100
Fotoğraf 95: HD Müzesi'nde yer alan yönlendirme elemanları 5	100

KISALTMALAR DİZİNİ

ABD: Amerika Birleşik Devleti

HD: Harley Davidson

OCC: Orange County Choppers

UNESCO: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

TICCIH: Uluslararası Endüstriyel Mirasın Korunması Komitesi

TDK: Türk Dil Kurumu

GİRİŞ

Tarihsel süreç boyunca her alanda sürekli bir değişim söz konusudur. Bu değişimlerin yansıması tüm alanlarda olduğu gibi müzelerde de görülmektedir. Motosiklet müzeciliğinin daha net bir şekilde anlaşılabilmesi için öncelikle müze kelimesinin tanımının yapılması gerekmektedir. Müze kelimesinin kökeninin Yunan mitolojisindeki Mouseion kelimesinden geldiği belirtilmektedir. Müzeler, Yunan mitolojisinde Müz'lerin yaşadığı yer olarak bilinmektedir ki Müz'ler de esin perileri olarak tanımlanmaktadır. Buradan müzelerin yaratıcılığı temsil ettiği görülmektedir. Diğer bir tanıma göre müzelerin asıl görevi "bir araya getirmedir". Bu bağlamda müzelerin hem sanat hem bilim hem de kültür değerlerinin bir araya gelerek sınıflanması ve bir nesnelere bütünü olarak tanımlanması mümkündür. Müzelerin günümüzde anlaşılan anlamına ulaşabilmesi için çok uzun bir tarihi süreçten geçmeleri gerekmiştir. En eski uygarlıklardan beri insanların nesnelere saklayarak korunmasının sağlanabilmesi için de müze yöntemleri uygulanmıştır. Daha sonraki dönemlerde gelişmelerin yaşanmasıyla birlikte, müze koleksiyonları devlet himayesine girmeye başlamıştır. Günümüzde gelinen noktada ise, eğitimden, bilime birçok farklı alan müzeler ile buluşmuştur ve müze türleri daha da çok çeşitlenmiştir. Bu türlerden birisi de çalışmanın konusu olan Motosiklet Müzeciliğidir.

Müzelerin günümüzde oldukça yaygın ve kapsamlı bir hale gelmesinin göstergelerinden biride üniversitelerde "Müzeoloji" ismi ile eğitimlerin verilmesidir. Daha önceki konumuna göre günümüzde müzeler çağdaş müzecilik anlayışı çerçevesinde değişim göstermiştir. Müzeler tarihi yapıların korunmasının sağlanabilmesi bakımından oldukça önemlidir.

Çağdaşlaşma süreci ile yeni müzecilik anlayışının ortaya çıkmıştır. Yeni müzeler eski müzelerden farklı olarak yalnızca koleksiyon sunumundan ibaret olmadıkları değerlendirilmektedir. İnsanların buluşma noktası olan müzeler, insanların ruh sağlığını olumlu yönde etkilemekte ve insanların eğitime katkı sağlamaktadır. Bu nedenle müzeler toplumsal yaşamda önemli bir yer edinmişlerdir.

Bu çalışmanın konusu motosiklet müzeciliğidir. Çalışma endüstri müzeciliği çerçevesinde ve tarihi bir kapsamda incelenmektedir. Bu bağlamda özellikle müzeler ve motosiklet konusu üzerinde durulmaktadır. Motosiklet müzesinin de taşıt müzesi kapsamında incelenmesi mümkündür. Ayrıca bu tez çalışmasında motosiklet müzeciliği dünyadaki müzeler kapsamında incelenmektedir.

Müzeler zaman içerisinde dünya üzerinde yaşanan dinamikler sonucunda önemli bir değişime uğramıştır. Öyle ki daha önce müzeler yalnızca tarihi bir koleksiyon iken, günümüzde hem eğitim alanı hem insanların ruhunu doyuran bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle endüstriyel müzeciliğin ortaya çıkması, taşıt müzeciliği kapsamında motosiklet müzeciliğinin incelenmesini daha önemli bir noktaya ulaştırmıştır. Endüstriyel müzeciliğin değişiminin etkileri motosiklet müzeciliği üzerinde de net bir şekilde görülmektedir. Literatürde konuya son yıllarda daha çok dikkat çekilmeye başlansa da motosiklet müzeciliği konusunda gerçekleştirilen çalışmaların sayısı azdır. Literatüre katkı sağlaması bakımından da bu çalışma oldukça önemlidir.

Bu çalışmanın amacı tarihi arka plan ile bağlantılı bir şekilde motosiklet müzeciliğinin incelenmesidir. Ayrıca çalışmada hem dünyada motosiklet müzeciliği hem de Türkiye’de motosiklet müzeciliğinin incelenmesi amaçlanmıştır. Bununla birlikte dünyadaki duruma bakılarak Türkiye’de ki durumun daha net bir şekilde anlaşılıp analiz edilmesi hedeflenmektedir. Bu sayede motosiklet müzeciliğinin öneminin vurgulanması ve mevcut eksikliklerin tespit edilerek önerilerde bulunulması hedeflenmektedir.

BÖLÜM I. ENDÜSTRİ MİRASI

1.1. Endüstri Mirası Tanımı

Endüstri mirası kavramının 20. yüzyılın sonunda ortaya çıktığı bilinmektedir. Özellikle endüstri devriminin gerçekleşmesi endüstri mirasının da gündeme gelmesini sağlamıştır. Fakat endüstri mirasının kendini gösterdiği ilk ülke Britanya'dır. Bu bağlamda eski endüstri yapılarının korunmasına ilişkin ilk farkındalık Britanya'da yaşanmıştır. Endüstri mirası ile birlikte ortaya çıkan bir diğer kavram endüstri arkeolojisidir. Endüstri arkeolojisinde eski yapıların araştırılma işlemi yapılmaktadır. Bu bağlamda eski yapılarda endüstri anıtı olarak isimlendirilmektedir. Bunun dışında endüstri siti kavramından da bahsedilmektedir ki bu kavram da korunan yapının bir bütün olarak ele alınmasıdır. Endüstri mirasının kendine has kavramlarının oluştuğu görülmektedir. Endüstri mirasının uluslararası çerçevede önem kazanmasıyla birlikte herkes tarafından daha çok benimsenmeye başlanmıştır. Net bir şekilde endüstriyel miras kavramının ne olduğunun tanımlanması gerekirse, tarihsel bir öneme sahip olan eski endüstri yapıları endüstri mirasıdır (Saner, 2012:53).

Endüstri mirasına yönelik farkındalık gerçekleşmiş olsa bile, günümüzde endüstri mirasının çeşitli tehlikelerle karşı karşıya kaldığı ve hassas bir noktada bulunduğu belirtilmektedir. Endüstri mirasının karşı karşıya kaldığı olumsuzlukların belirtilmesi gerekirse bunlardan birincisi bilinçsizlik olarak tanımlanmaktadır. İkinci olarak ekonomik durumun değişken olmasından ve olumsuz kavrayışlardan dolayı endüstri mirasının olumsuz etkilendiği belirtilmektedir. Endüstri mirasının olumsuzluklarına yönelik öneri ise endüstri mirasının sürdürülebilirliğinin sağlanmasıdır. Son yıllarda ilgili sivil toplum kuruluşlarının konu ile ilgili faaliyet göstermeleri sonucunda endüstri mirasına yönelik bilinçlenme ve ilgi artmıştır (Ahunbay, 2017:1-4). Endüstri mirasının tanımı Ahunbay'a göre;

“ Endüstri mirası sitler, yapılar, kompleksler, alanlar ve peyzajlar yanında, onlarla ilgili makineler, eski veya devam eden sanayi süreçleri, hammaddelerin çıkarılması, ürüne

dönüştürülmesi ve ilgili enerji ve taşıma altyapıları hakkında veri sağlayan nesnelere veya belgelerden oluşmaktadır.”(2017:3).

Buna göre endüstri mirasında nesnelere bir anlam taşıdığı ve endüstri bağlamında eski olan ya da hala sanayi süreçleri devam eden ürünlerden bahsedildiği anlaşılmaktadır. Aynı zamanda endüstri mirasının hem kültürel hem de doğal çevreyi yansıttığı daha doğru bir şekilde ifade edilmesi gerekirse kültür ile doğal çevre arasındaki bağlantıyı yansıttığı ve bu bağlamda önemli olduğu belirtilmektedir. Endüstri mirası konusunda zaman içerisinde değişimlerin yaşandığı görülmektedir. Bu değişimlerin hem benimsenen amaçlar kapsamında hem de tanım konusunda gerçekleştiği belirtilmektedir. Bu bağlamda iki tetikleyici unsur gösterilmektedir. Bunlardan birisi teknoloji iken ikincisi ise küreselleşmedir. Endüstri mirasının anlam ve değerini belirten unsurlardan da bahsedilmektedir. Bu unsurlardan birincisi maddi dokulardır, ikincisi bileşenlerdir, üçüncüsü makine ile endüstriyel peyzaj şeklinde konumlanmalardır, dördüncü ve son olarak ise yazılı belgeler belirtilmektedir. Endüstri mirasının daha iyi bir şekilde anlaşılabilmesi için, söz konusu ülkenin detaylı bir şekilde tanınması gerekmektedir. Buradaki detaydan kasıt, söz konusu ülkenin sanayi yapısının, sosyal yapısının ve ekonomik yapısının bilinmesidir. Bu hususta bölgeye göre değerlendirmenin yapılması oldukça önemlidir. Gerçekleştirilen bölgesel araştırmalar endüstri mirasının daha iyi bir şekilde tanınmasını sağlamaktadır (Ahunbay, 2017:4).

Endüstri mirasının ayrıca mimari ile de ilişkili olduğu belirtilmektedir. Bu bağlamda endüstri mirasının yeni nesillere aktarımına dikkat çekilmiştir. Bu durum endüstri mirasında farkındalığın oluşmasına olanak sağlamaktadır. Endüstri mirasında gerçekleşen değişimin görülmesi konusunda dikkat teknolojiye ve endüstri müzelerine çekilmektedir. Endüstri mirasının yapılan farklı bir tanımı da “endüstriye yönelik yapı stokunun günümüze aktarımı aynı zamanda da değerlendirilmesi” şeklinde yapılmaktadır. Bununla birlikte endüstri mirasına ilişkin yapılan tanımlamaların her zaman net ve belirgin olmadığı da belirtilmektedir. Aynı zamanda ülke yapısının gelişmesi için endüstri mirasının önemine dikkat çekilmektedir (Mimarlar Odası, 2006:4).

Son yıllarda endüstri mirasının öneminin artmış olduğu belirtilmektedir. Bu durum tüm dünyada böyle olduğu gibi Türkiye’de de böyle olmuştur. Özellikle endüstri mirası kavramının Türkiye’de yaygınlaşması, kurumsallaşmayı da desteklemiştir. Aynı zamanda

ülkemizde endüstri mirası “yapma” bir şekilde değil de “bilme” şeklinde görülmeye başlamıştır. Bundan kasıt endüstri mirasının öneminin anlaşılmasıdır. Ancak, her ne kadar endüstri mirasının neden korunmasının gerekliliklerine dair bilgi artışı yaşanmışsa da, nasıl korunacağı konusu tekrar geri planda kalmıştır. Konu ile ilgili ülkemizde başarı elde edilememesinin sebebi olarak da nasıl sorusuna cevap bulunamaması görülmektedir. Endüstri mirasının nasıl korunacağı konusunda geri planda kalınması, bilgi eksikliğine bağlanmaktadır. Bilgiden kasıt aslında yalnızca endüstri yapılarının tanınması değildir bundan ziyade endüstri yapılarına anlam katan tarihin bilinmemesinden bahsedilmektedir. Buna örnek olarak “Haliç ve çevresindeki üretim yapılarının, hatta son dönemlerde Ankara’da uzun süren bir uygulama sürecinin ardından Cer Modern adıyla modern sanatlar merkezine dönüştürülen eski cer atölyelerinin yeniden işlevlendirilmesinde yararlanılan, tarihi yapılara müdahaleye ilişkin bu bilgi ve beceriler” verilebilmektedir. Yapıların dönüştürülmesinde endüstri mirası ile endüstri arkeolojisi kavramlarına dikkat edilmemesi, yapının kendine has taşıdığı anlama zarar vermekte hatta bu anlamı yok etmektedir. Böylece yapıdan anlam kaybolmaktadır ve geriye sadece tarihin bir sembolü kalmaktadır. Bu yüzden yapıların korunması konusunda endüstri mirası ile endüstri arkeolojisi konusunda duyarlı olunması gerekmektedir (Saner, 2012:61).

1.2. Endüstri Mirasının Dönüşümü

Endüstri mirasının dönüşümünden 20. yüzyılda bahsedilebilir. Bunun asıl sebebi sanayide işlevsizliğin hakim olmaya başlamasının sonucunda yeniden değerlendirme sürecine girilmesidir. Bu durum bir dönüşümün yaşanması gerektiğinin belirtilerinden biri olmuştur (Yıldırım, 2006:7). Kullanışsız yerler haline gelen alanların dönüştürülerek kullanılabilir hale gelmesi amacıyla çalışmalar yapılmaya başlamıştır ki bunun önde gelen örneklerinden biri kentsel dönüşüm projeleri ve benzeri projelerdir. Dönüşüm projeleri ile amaçlanan aslında eski ve kullanılmayan bir halde olan alanların, terkedilmiş ve değer kaybına uğrayan alanların dönüştürülmesidir. Bu dönüşüm çağın gerekliliklerine uygun bir şekilde, sosyal ve ekonomik yapıya uygun, fiziki şartlara uygun bir şekilde gerçekleştirilir. Özellikle dikkat edilen nokta da alanın yeniden canlandırılmasıdır (Özden, 2000:257).

Endüstri mirasının dönüştürülmesi ile asıl amaçlanan üç unsurdan bahsedilmesi mümkündür. Bunlardan birincisi, şehir ekonomisinin canlandırılmasıdır. İkincisi istihdam alanının oluşturulmasıdır. Üçüncü olarak ise yaşam kalitesinin arttırılmasından

bahsedilebilmektedir. Türkiye'ye bakıldığında endüstri alanlarının rant paylaşım aracı olarak görüldükleri belirtilmektedir. Bu durumda miras alanlarının tarihi ve kültürel değerlerinin çok fazla ön plana çıkmadığı ifade edilmektedir. Bunun yerine kentsel toprakların değerinin ön plana çıktığı ifade edilmektedir. Buna göre endüstri mirasının dönüşümü aşamasında manevi değerlerden çok maddi değerlerin ön plana çıkmış olduğu görülebilmektedir (Torlak, 2013:706).

Endüstri mirasında tarihsel bir çerçevede bakıldığında, 1960'lı yıllar ön plana çıkmaktadır. Öncelikle İngiltere'de daha sonra da Amerika'da ve Avrupa'da endüstri mirası kentleşme sürecinde başlamıştır. Bu dönemde söz konusu olan değişimler kentlerde bulunan sanayi tesislerinin kapanması ile eş zamanlı olarak üretim biçimlerinin değişmeye başlamasıdır. Bu durum daha geniş alanlara karşı bir ihtiyaç doğurmuştur. "Arsa fiyatlarının yükselmesi, trafiğin artması ve güvenliğin azalması vb. nedenlerle büyük şirketler sıkıştıkları merkezi alanları terk edip, gelişen ulaşım sistemi sayesinde kent dışına geniş, ucuz alanlara taşarlar" (Özdemir-a, 2010:4). Kent merkezlerinin dışına çıkılıp daha geniş alanlara ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. Kent merkezlerinin gözden düşmeye başlayıp yalnızca dar yaşam alanlarının işçi yaşamlarını ifade eden bir hale geldiği belirtilmektedir. Dolayısıyla kentte sanayisizleşmenin yaşanmasına bağlı olarak istihdam şehir dışına kaymaya başlamaktadır. Ancak kent merkezinin kayması şehri yıpratmaktadır ve şehrin gelir durumunu da azaltmaktadır. Bu da beraberinde şehir merkezinde yaşayanların geçimde zorluk yaşamalarını getirmektedir. Terk edilmiş olan sanayi ve konut alanları sürekli yıpranmaktadır. Kentlerde hem mekansal sorunlar hem de hırsızlık vb. gibi toplumsal sorunlar daha da artmaya başlar. Çünkü söz konusu olan mekanın dönüşümüdür ve bu değişimin sancıları da mevcuttur. Ancak daha sonraki dönemlerde terk edilmiş mekanların değerlendirilmesi söz konusu olmaya başlamıştır. Bu dönem aynı zamanda "Buldozer Dönemi" ismi ile anılmaktadır. Özetlemek gerekirse bu dönemde dönüşüm projelerinden terk edilmiş alanların yeniden yapılandırılmasından bahsedilmektedir (Özdemir-a, 2010:10-15).

1970'li yılların ortalarına gelindiğinde ise şehirlerin büyümüş olduğu görülmektedir. "Kurulurken kentlerin çeperinde yer seçen endüstri yapıları, artık kent içinde kalmıştır" (Torlak, 2013:706). Şehir içinde boş alanlar kalmamış ve buna bağlı olarak da arsa değerleri de yükselmiştir. Yaşanan hızlı nüfus artışları bunu etkilemiştir. Bu noktada terkedilmiş endüstri alanlarının canlandırılması ile ekonominin canlandırılması ve

istihdamın da arttırılması planlanmıştır. Bu durum ‘‘yaratıcı yıkım’’ ismi ile anılmaktadır. Çünkü yıkımın gerçekleştirilmesinden sonra bölge daha da değer kazanmaktadır. Dönüşümde asıl önemli olan fiziksel yapılanmadan ziyade sosyal yapılanma, kültürel ve ekonomik yapılanma gibi unsurlardır (Yiğitcanlar, 2001:56).

Endüstri alanlarının yeniden değerlendirilmesi sürecinde verimliliğin ve yatırımların arttırılması buna bağlı olarak istihdamın da arttırılması gibi ekonomik amaçlardan ziyade daha çok refahın arttırılması, eşitsizlik durumunun azaltılması, sosyal adaletin sağlanması gibi sosyal amaçlar merkeze alınmıştır. 1980 yılına gelindiğinde ekonominin asıl merkezinin kentler olduğu görülmektedir. Bu yeniden yapılandırılma süreci küresel olarak yaşanan bir dönüşümdür. Yani dünya üzerindeki tüm ülkeler kapsamında dönüşüm yaşanmaktadır ve bu dönüşüm merkezi şehirlerdir. Teknolojik gelişmeler de bu konuda önemli etkenlerden biridir (Özdemir, 2010:6). 1981 yılında ise kentlerin dönüştürülmesi sürecinde şehirler hatta ülkeler arasında yaşanan bir rekabetten bahsedilmesi mümkündür. Dönüşüm üzerinde bir rekabet başlamıştır. Bu konuda uygulanan projeler birbirini taklit ederek uygulanmış ve hızlıca yayılmıştır. Bunun sonucunda da birbirine benzer şehirler ortaya çıkmaya başlamıştır. Bununla birlikte zamanla mekanın yenilenmesi rekabet avantajı olmaktan çıkmıştır ve ‘‘koruma’’ kavramının önemi anlaşılmaya başlanmıştır. Çünkü tarihi ve kültürel mirasın ekonomi ile ilişkisi daha net anlaşılmıştır (Karadağ, 2010:8).

Tarihi bir kimlik taşıyan yapılar kentlerde önem kazanmaya başlamıştır. Özellikle 2000’li yıllarda endüstri mirasının dönüştürülmesi içeriğinin değiştiği görülmektedir. Bu değişime ‘‘Bütünleşik Dönüşüm’’ denmektedir, çünkü söz konusu olan şehir insanının, mekanın, kültürün ve yaşamın bütüncül bir şekilde dönüşümüdür. Dönüşüm sonrasında ortaya çıkan yeni amaçta ‘‘sürdürülebilir şehirler’’ ortaya çıkartmaktır. Yalnızca fiziki dönüşüme önem verilmez bundan ziyade en çok önem verilen halkın katılımının sağlanması ve şehirlerin yeniden canlandırılmasıdır, ayrıca bireyler tarafından ‘kent kimliğinin’’ kazandırılması da amaçlanmaktadır. Yukarıda ifade edilen kentsel sürdürülebilirliğin sağlanması tamamen kentin tarihi değerleri ile bağlantı kurulmasını ifade etmektedir. Kent geçmişi çok önemlidir, istenen geçmiş ile gelecek bağlantısının kurulmasıdır. Değişim güncel şartlara göre gerçekleştirilmektedir, ancak en çok dikkat edilen nokta ise tarihi yapılara karşı duyulan hassasiyettir. Yaşanan dönüşümlerle birlikte

tarihi değerin önemi anlaşılmış ve bunun sonucunda endüstri mirasının korunması önemli bir nokta haline gelmiştir (Torlak, 2013:706).

Bu bağlamda endüstri mirasının dönüştürülme noktalarından da bahsedilmesi gerekmektedir. Bu yöntemler aşağıda sıralandığı şekildedir:

- Yenilenme: Bu yöntemler arasında ki en radikal dönüşüm yaklaşımını ifade etmektedir. Eski olanın tamamen yıkılıp yerine farklı işlev barındıran bir yapının yeniden inşa edilmesini ifade etmektedir. Temel görüş olarak mekan arsa kapsamında değerlendirilmektedir. Rant değeri ve yaşam kalitesi düşmüş olan riskli hale gelmiş olan yapılara yeni imar hakkı verilerek rant değerinin ve yaşam kalitesinin yükseltilmesi amaçlanmaktadır. Yenileme yöntemi Türkiye’de de kullanımı oldukça yaygın olan bir yöntemdir. Özel girişimciler için daha çok karın sağlanabileceği bir yöntemdir. Bu yöntem özellikle gelir artışının sağlanması için kullanılmaktadır.
- Sağlıklaştırma: İşlevini yitirmiş, aktif bir şekilde işlevini uygulamakta yetersiz olan ve yıpranmış olan yapıların, bunun haricinde alt yapısı yetersiz olan yapıların, kendi özgün niteliğini kaybetmiş olan yapıların tekrar sağlıklı hale getirilmesini ifade etmektedir. Yapılar restore edilirken özellikle yapıların korunmasına önem verilmektedir. Yapının işlevli hale getirilmesi ve daha iyi hizmet verebilmesi için sağlıklaştırma yöntemi kullanılmaktadır.
- Koruma: İşlevini koruyan, tarihsel, mimari ve kültürel değer taşıyan yapıların ya da bölgelerin korunmasını amaçlayan yöntemdir. Esas olan tarihi ve mimari mirasın değerlendirilmesidir, bunun için yeniden yapılandırılmasının şartları belirlenir ve yapıların güçlendirilmesi sağlanır. Yenileme çalışmaları uygulanır, yani yapı restore edilir ve alt yapıdan kaynaklanan sorunlar giderilir. Bunların haricinde açık alanlar düzenlenir ve çevre standartlarının yüksek tutulmasına önem verilir. Böylece ilgili mekana ya da bölgeye farklı işlevler verilmektedir.
- Soyutlaştırma: Burada söz konusu olan yapıların değişen şartlara uyumunun sağlanması ve yapıların yok olup gitmesinin engellenmesidir. Özellikle geçmişi, sosyal, ekonomik veya kültürel değerler ile birlikte bunların benzeri nitelikleri bir arada yansıtan yapıların güncel yapılara uyumun sağlanması oldukça önemlidir. Burada amaç bu yapıların çağdaş gelişmelerle bütünleşerek yok olmalarını engellemek ve yapıları yaşatmaktır. Soyutlaştırma ile hem alanın kimliği değişmektedir hem de değişim yaşam kalitesini yükseltir ve çevresel nitelikleri de ön plana çıkartır. Ancak bu yeni

kullanıcılar ile eski kullanıcılar arasında bir takım sosyal ve hukuki sorunların meydana gelmesine olanak sağlamaktadır. Soyutlaştırmanın iki şekli mevcuttur. Bunlardan birincisi tarihi alanların yeniden işlevlendirilmesidir, ikincisi ise tarihi alanda yaşayan kitlenin değiştirilerek ekonomik yaşanabilirliğinin sağlanmasıdır.

- Bütünleşme: Bu yöntemde söz konusu olan dönüşümün fiziki, ekonomik, çevresel vb. gibi boyutlarının ve bunların dışında kurumsal, örgütlenme gibi süreçlerin bütünleşik bir hale gelmesidir. Burada çok boyutlu bir dönüşüm sürecinden bahsedilmektedir. Alanda yaşayanlar da bölgede kalarak değişime katkıda bulunmaktadır. Bu bağlamda sivil toplum kuruluşları güçlenmekte ve ortaklıklar da aktif hale gelmektedir. Eski yapılaşmaya dokunulmadan bölgede yeni yapılar inşa edilir ve böylece kentin kimliğinin korunmasına önem verilmektedir. Böylece aynı zamanda zengin bir çevre de oluşturulmaktadır (Torlak, 2013:706-707).

1.3. Endüstri Mirasının İncelenmesi ve Örnekleri

Endüstriyel mirasta söz konusu olan genel anlamıyla mekanik araçlarla ve düzeneklerle mal ve/veya hizmet üretme etkinliğinin gerçekleştiği özgül mimariyi bütünsel olarak kendisine konu almasıdır (Tanyeli, 2000:11). Endüstri mirasının böyle bir disiplin olarak tanımlanması yapılmıştır. Endüstri arkeolojisinde ise yapıların korunması ya da yeniden işlevlendirilmesi yani yeniden kullanımlarının geliştirilmesi söz konusudur (Gedikli, 2002:25). Endüstri arkeolojisinin asıl geliştirilme amacı endüstri devrimini yansıtan mekanların yok olma yani kaybolup gitme tehlikesi ile karşı karşıya kalmasıdır. İlgili alanların hem sosyal açıdan hem de teknolojik açıdan tarihsel bir bağlam kapsamında önemine vurgu yapılması oldukça değer kazanmıştır (Kazas, 2008:70).

Endüstri mirası farklı şekillerde değerlendirilmiştir. Gül Köksal (2007), endüstri arkeolojisinin birçok farklı disiplinle ilişkili olduğunu belirtmektedir. Endüstri mirasının özellikle mimarlık ile ilişkisini vurgulamakta ve teknoloji tarihi ile ilgili olduğunu belirtmektedir. Çünkü bu dönüşüm aslında teknolojik bir süreçtir. Sanayi devriminin gerçekleşmesi ile meydana gelen değişimler teknolojik değişimleri ve gelişimleri de beraberinde getirmiştir. Bu değişimler başlıca seri üretime geçilmesi ve bu yeni üretim şekline göre yeni malzemelerin üretilmesi gibi değişimlerdir. Teknoloji ve mimarlık ilişkisinden tam da bu noktada bahsedilmesi mümkündür. Ancak Köksal (2007), bunların bir de arkeolojik boyutunun olduğundan bahsetmektedir. Bu bağlamda yalnızca yerin üzerinde görünen kısımlara değil yerin altında bulunan kısımlara da atıf yapılmaktadır ve

yer altında ki değerlerinde korunmasına dikkat çekilmektedir. Bu kültürel bir dokudur bunun tanımlaması “endüstri kültürü” şeklinde yapılmaktadır ve bu kültürel dokunun korunarak yeni gelecek olan kuşaklara aktarımının sağlanmasına dikkat çekilmektedir (Köksal, 2007; Akt: Madran ve ark, 2008:44).

Michael Rix (1995), İngiltere’de birçok anıtın var olduğunu belirttikten sonra bu yapıların korunması ile ilgili düzenlemelerin yapılması gerektiğini ve anıtların korunmasına dikkat edilmediğini, bu konuda yeterince hassas olunmadığını belirtmektedir. Belirgin birkaç müzenin dışında bu anıtların endüstri mirası olduğunun farkında olunmadığından bahsedilmektedir ve birçok ülkede bu anıtların bilinçsizce yok edildiğinin altını çizmektedir. Bu değerlerin korunabilmesi için öncelikle bu konuda farkındalık ve bilinçlenme şarttır (1995:225). 1955 yılında Rix’in çalışmaları bu konuda itici bir güç oluşturmuştur. Bunun sonucunda endüstri mirasının korunmasına ilişkin birtakım gelişmeler görülmüş bu yönde politikalar geliştirilmiştir. Endüstri mirası konusunda bilinç oluşmuştur. Diğer bir yandan da modernleşmenin etkisiyle kentleşme hareketleri ile birlikte birçok endüstri mirasının yok olmasına da tanık olunmuştur. Londra’daki Euston Arch yıkımı kamusal protestolara neden olmuş ve bunun üzerine 1963 yılında “Endüstriyel Anıtları İnceleme Kurulu” (The Industrial Monument Survey) kurulmuş ve ilk kayıt işlemleri de “Ulusal Endüstri Anıtlarının Kayıtları” (NRIM) ile başlamıştır. Endüstriyel mirasın korunması özellikle ilgili modern anıtların, mimarlık tarihi bilinciyle yayılmıştır (Palmer ve Neaverson, 1998:2).

1964 yılında “Venedik Tüzüğü” ile tarihsel anıtların korunmasında süreklilik sağlanmıştır. Bu noktada asıl önemsenen tarihi anıtların toplumsal amaçlar için kullanılmasıdır. Bunun dışında bu anıtların onarılması sürecinde teknolojinin kullanılması bir esas olarak kabul edilmiştir. Çevre düzenlemeye dikkat de oldukça önemsenen unsurlardan biridir. Bu esasların uygulanması üzerinde tartışmalar gerçekleştirilmiştir. Endüstri mirasının korunması ile ilgili çalışmalar da Venedik Tüzüğü’nde yer almıştır (Çanakkale, 2012:16). 1970’li yıllarda ise endüstri arkeolojisinin kullanılması ve korunmasından bahsedilmeye başlanmıştır (Özen ve Sert, 2006). İlerleyen dönemlerde endüstri mirasının korunması daha geniş kapsamlarda ele alınmıştır. Sadece yapı üzerinde durulmamış, yapı ve alan ilişkisinde önemli bir rol oynayan yol, su yolları, tren yolları vb. de miras içeriğinde değerlendirmeye alınmıştır. Endüstri mirası konusunda gerçekleştirilmiş olan çalışmalarda öncelikle bireysel çaba görülmektedir. Ancak daha

sonra konu ülke kapsamında ele alınarak endüstri mirasının kayıt altına alınması ve bir takım kurum çalışmaları görülmeye başlamıştır (Şimşek, 2006:17).

1973 yılında Britanya’da endüstri mirası konusunda bilinçlenmenin yaşanmasıyla “Endüstri Arkeolojisi Konferansı” gerçekleştirilmiştir. Daha sonrasında 1975 yılında Almanya’da Ruhr bölgesinde ve 1978 yılında İsveç’te bu konferanslar gerçekleştirilmeye devam edilmiştir. Daha sonra Türkçe açılımı; “Uluslararası Endüstri Mirasını Koruma Komitesi” olan TICCIH (The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage) kurulmuştur. TICCIH’in kurulma amacı tamamen endüstriyel mirasın korunmasına yöneliktir. Bunun dışında endüstri mirasının belgelenmesi ve araştırılması ile iletilmesi kurulma amaçları arasında yer almaktadır. ICOMOS (International Council On Monuments And Sites), Türkçe manası ile Uluslararası Anıtlar ve Siteler Konseyi, endüstri mirasını tüm dünyaya tanıtmıştır. Bu bağlamda ilgilenilen alanlar endüstri binaları, binaların içinde bulunan makineler ve endüstriyel ürünler bundan ziyade endüstriyel yerleşim bölgeleridir. Fakat uygulanan faaliyetler oldukça sınırlıdır. UNESCO’da endüstriyel miras konusunda faaliyetler gerçekleştirilmektedir. Özellikle endüstri mirasında uluslararası birleşme ve finans kaynağı UNESCO tarafından sağlanmıştır. Bu da endüstri mirası konusunun tüm dünyada daha çok önemsenmesini sağlamıştır. Bu bölgelerde ayrıca turist artışı görülmektedir (Çanakkale, 2016:17).

1980 yılında UNESCO tarafından ilk sanayi sitesi olan Norveç Røros maden kasabasının dünya mirası kabulünden iki yıl geçtikten sonra, 1986’da Britanya’daki Ironbridge Gorge köprüsü, 1993’te İsveç’teki Engelsberg Ironworks (demir işletmeleri), 1994’de Almanya’da Zollverein Ironworks Dünya Mirası Listesine alınmıştır (Çanakkale, 2012:16-17). 1980’li yıllarda iken endüstri mirası konusunun yalnızca finansal yönden değerlendirildiği görülmektedir. Mekanın belirleyicisi ve sürdürülebilirliğin sağlayıcısı olan unsurlar tarih ile mirastır. Bu alanlara bireyler tarafından ilgi duyulsa da turizmin asıl amacı ekonomik gelirin elde edilmesi olmuştur. Endüstriyel miras konusunda dünya çapında yaşanan diğer bir önemli bir gelişme de yine TICCIH tarafından 2003 yılında Rusya’da gerçekleştirilmiştir. Burada endüstri mirasının tanımı yapılmış ve nasıl araştırılacağı, koruma altına alınacağı detaylı bir şekilde tanımlanmıştır. Bunun dışında diğer bir kapsamlı düzenleme de ERIH (The European Route of Industrial Heritage), Türkçe manasıyla Avrupa Endüstri Mirası Rotası ismi ile 1999 yılında Avrupa’da gerçekleştirilmiştir. Amaçlanan endüstriyel miras konusunda bilinçlenmenin sağlanması ve

ilgili bölgelere giden turist sayısının arttırılmasıdır. Ayrıca sanayi dönemi tarihinin, miraslarının korunarak değerlendirilmesi gerektiği önemle vurgulanmaktadır. Uygulamaya geçilme aşamasında 2001 yılında belirlenen otuziki ülkede endüstri mirası güzergâhları belirlenmiştir. Bu güzergâhlar sekizyüzelli endüstriyel alanı ve yetmişyedi durağı kapsamaktadır. Konu ile ilişkili olan diğer bir kuruluş olan ICOMOS, 2006 yılında endüstri mirası günü olarak ‘‘Uluslararası Anıtlar ve Sitler Günü’’nü ilan etmiştir ve uluslararası uygulamalar gerçekleştirmektedir. TILLIC ve ICOMOS özellikle tarım işletmeleri, maden ocakları ve tren istasyonları gibi endüstri mirası tiplerini tanımlamışlardır (<http://www.erih.net/index.php> Erişim tarihi; 25.02.2018).

Lynch (1972), endüstri mirasına verilen önemi geçmişle kurulmak istenen psikolojik bağlantı şeklinde yorumlamaktadır. İnsanın geçmişle birlikte bir bütün olduğunu, geçmişten kopuk bir halde iken değer kaybı yaşadığını belirtmektedir. Geçmişin bilinmesi geleceğe yol açmaktadır. Bunun yolu da çevrede daha önce üretilmiş olan mimari yapılara dayanmaktadır. Yapılar insanların bir ürünüdür ve insanlardan etkilenmektedir. Yapılar insanları birçok boyutta simgelemektedir ve yaşantıları aktarmaktadırlar. Bu yüzden insan kimliğinin tanımlanmasını sağlamaktadırlar (1972:29).

Zaman içerisinde kültürel mirasın içine dahil olan alanların sayısı artmıştır. Farklı endüstri yapıları, donanımlar ve peyzajlarda kültürel değerleri yansıtan öğeler olarak karşımıza çıkmıştır. Endüstri mirası hem toplumsal açıdan hem de şehir açısından geçmiş değerlerin yansıtılması bakımından önemlidir. Hem bireyler açısından hem de toplum hafızası bakımından bu alanlar bir semboldür. Bu alanlar hem geçmişin kaynağıdır hem de kültürel mirasın ta kendisidirler (Geijerstam, 2006:114). Kültürel miraslara özgü bir takım değerlerden bahsedilmektedir. Bu değerler aşağıdaki şekilde sıralandığı gibidir:

- Düşünsel: Sanat tarihi bakımından kültürel mirasın konumu söz konusudur.
- Duygusal: Kentin görünüşüne ya da çevreye endüstri mirasının kattığı değerdir.
- Maddesel: Söz konusu olan kültürel mirasların kullanım değeridir. Maddesel değerler kendi içerisinde duygusal ve kültürel olarak ikiye ayrılmaktadır. Duygusal değerler içerisinde kimlik, devamlılık ve saygı duyma ayrıca hem sembolik hem de manevi değer bulunmaktadır. Kültürel değerlerde ise söz konusu olan belgenin niteliği ve tarihi, arkeolojik yaşı, mimari değeri ve kent için önemi, teknolojik kullanım değeri ayrıca

işlevselliği, ekonomik ve turizm değeri, sosyal ve kimlik değeri ve benzerleri gibi değerleri yansıtmaktadır (Feilden, 2003). Riegl (1982), anıtların korunması gerekli olan değerlerini kategorize etmektedir. Bu değerler aşağıdaki gibi sıralanmaktadır.

- Yaş değeri/Eskilik değeri
- Tarihi değer
- Anı/Hatıra değeri: Kasıtlı hatıra değeri/Kasıtsız hatıra değeri
- Kullanım değeri
- Sanat değeri: Yenilik değeri/Göreceli sanat değeri

olarak ifade etmektedir (1982:23).

Endüstri mirası örneklerine gelindiği zaman Avrupa'dan bir örnek olarak Ruhr Bölgesi verilebilmektedir. Bu bölge 1970'li yıllarda kömür ve çelik üretim merkezi iken seri üretime geçilmesi ile doğal kaynakların azalması ve ithalatın artması sebebi ile ilginin azalması sonucunda bahse konu sanayi tesisi terk edilmiştir. Böylece Ruhr bölgesinin eski işlevini yitirmiş olduğunun söylenmesi mümkündür. Bunun sonucunda da bir takım sorunlarla karşılaşıldığı görülmektedir. Bunlar işsizlik ve çevre kirliliği gibi sorunlardır (Marsikova, 2006). Almanya'da 1990'lı yıllarda çalışmaların teknolojinin de gelişimi ile artmış olması işlevsizleşen sanayi mekanlarının dönüşümünde önemli bir etkiye sahiptir. Müzelerin, tiyatro ve konser alanlarının kısacası sanayi alanlarının ziyaret edilme oranı oldukça artmıştır. Bu yüzden yapıların yıkılmasından ziyade daha sonra dönüştürülebilmesi için olduğu gibi bırakılması ve korunması anlayışı yaygınlaşmıştır (Kocabova, 2001). Ruhr bölgesi örneği aşağıdaki şekillerde görüldüğü gibidir.



Şekil 5: Ruhr bölgesi eski hali (<http://www.aksam.com.tr/ekonomi/almanyainin-eski-devi-ruhr-bolgesi-detroit-olmayolunda-mi/haber-231997> Erişim tarihi; 25.02.2018)



Şekil 6: Ruhr Vadisi, Emscher Park Projesi (<http://www.dac.dk/en/dac-cities/sustainable-cities/all-cases/green-city/emscher-park-fromdereliction-to-scenic-landscapes/> Erişim Tarihi; 26.02.2018.)

Farklı bir örnek olarak Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Pittsburgh şehri örneğinin verilmesi mümkündür. Öncelikle ABD'nin dönüşümde önemli bir yere sahip olduğunun belirtilmesi gerekmektedir. Pittsburgh şehri Pennsylvania eyaletinde bulunmaktadır. Bu şehirde sanayiden hizmete stratejik bir dönüşüm söz konusudur. Dönem içerisinde yaşanan teknolojik gelişmeler ile Post-Fordist üretim şekline geçilmesi demir ve çelik sanayisi bakımından önemli olan bu şehri yakından etkilemiştir. 1970'li yıllarda şehirde nüfus azalmış ve şehir içi sanayi yapıları işlevselliğini kaybetmişlerdir. Yaşanan bu dönüşüm şehir planlamasının tekrar yapılmasını gerektirmiştir ve işlevselliğini kaybeden yapıların değerlendirilmesi de bir fırsat olarak değerlendirilmiştir (Deitrick, 1999:25).

Bu şehirde bulunan üç nehir şehre birçok avantaj sağlamaktadır. Sanayi tesislerinin de nehir boyunca yerleştiği belirtilmektedir. 1980'li yıllarda işlevini kaybeden Jones and Laughlin isimli şirket 1986 yılına kadar çelik sanayisinde üretim gerçekleştirse de işlevini yitirdikten sonra on yıl boyunca dönüştürülmesi yönünde talep gelmemiştir. Ancak şehir ekonomisinden sorumlu olan URA (Urban Redevelopment Authority), alanın bir kısmını satın alarak temizlemesine başlamıştır (Kılınç, 2012). Daha sonrasında vergi indiriminin bulunması ve teşviklerin sağlanması aracılığı ile alan yatırımcıların ilgisini çekmiştir ve alana otel ve restoran gibi yapıtlar kurulmaya başlanmıştır. Böylece alanda iş imkânları sunulmuş ve istihdam büyük oranda sağlanmıştır (WPBC,2007). Ancak daha sonrasında şehir kimliğini ön plana çıkartan unsurlar kaybolmuştur. Aşağıdaki şekilde şehrin görüntüleri verilmektedir.



Şekil 7:Southside Works: Dönüşümden Önceki Hali (<http://www.asce-pgh.org/Blog/3132434>. Erişim Tarihi; 26.02.2018)



Şekil 8: Southside Works: Dönüşüm Sonrası, Bugünkü Hali
(<http://www.gatewayengineers.com/portfolio/project/southside-works-ld>. Erişim Tarihi; 26.02.2018.)

BÖLÜM II. ENDÜSTRİYEL MÜZELER

19. yüzyılda başlayan sanayi devrimi müzeciliğe yeni bir yaklaşım kazandırmıştır. Bilim ve sanayi çalışmalarının artması ilk olarak bilim ve teknik müzelerinin ortaya çıkmasını daha sonra ise endüstriyel müzelerin oluşumuna katkı sağlamıştır. Sanayi devriminden sonra sosyal hayatın tamamıyla değişmesi sonucu eski gelenek ve zanaatlar yok olmaya başlamıştır (Meydan Larousse 1992).

Endüstriyel müzeler farklı kültürlerin temsilcisi olup sanayi ve teknolojik gelişimi gözler önüne sermektedir. Fabrika, santral, teknolojik gelişimleri içeren müzeler vb. endüstriyel müze türüne girmektedir. Endüstriyel müzelerin kurulma amaçları; temsil ettikleri bilim kollarının eğitime ve personellerinin yetiştirilmesine yardım etmek, tarihsel gelişim sürecine tanıklık etmek ve aynı zamanda araştırma, inceleme ve gözlem becerilerini yükseltmektir (Buyurgan ve Mecrin 2005:39).

2.1. Endüstriyel Müze Özellikleri

Müzeler çeşitli faktörler gözönüne alınarak sınıflandırılmıştır. Bu sınıflandırmalara bakıldığında endüstriyel müzeler koleksiyonlarına göre müzeler sınıfına girmektedir (Kervankıran 2014).

Endüstriyel turizmi içeren akademik çalışmalar literatürde oldukça sınırlıdır ve tanımları hakkında çok az tartışma vardır. Endüstriyel müzecilik çalışmalarının artırılması için ilk olarak endüstriyel mirasın tanımlanması ve sınıflandırılması yapılmalıdır (Edwards & Llurdés i Coit, 1996; Cole, 2004). 2001 yılında UNESCO'da çalışan Avusturyalı bir mimar ve sanat tarihçisi olan Michael Falser, Dünya Mirası Listesi'nde yer alan Endüstri Mirası Listesi altındaki endüstriyel miras alanlarının küresel bir analizini ortaya çıkarmıştır. Bu analizin sonucunda endüstriyel mirasın 10 puanlık bir sınıflandırmasını önermiştir. Bunlar;

1. Ekstraktif Endüstriler (örn. kömür, cevher veya altın madenciliği)
2. Toplu Ürünler Endüstrileri (örn. ana metal endüstrileri)
3. İmalat Endüstrileri (örn. makine tekstil üretimi)

4. Kamu hizmetleri (örn. Su temini, elektrik)
5. Güç Kaynakları ve Prime Movers (örn. Su çarkları, buhar türbinleri)
6. Nakliye (örn. Demiryolu, kanal, liman)
7. İletişim (örn. radyo, telefon)
8. Köprüler, Sehpalar, Su Kemerleri
9. Yapı Teknolojisi (örn. Çatı sistemleri, fenestasyon)
10. Uzman yapılar/Nesneler (örn. barajlar, tüneller, hidrolik işler)

Bu sınıflandırmada yer alan 1, 2, 3, 5, 6, 8 ve 10 kategorileri, sanayi mirası turizminde en çok gelişme gösteren kategorilerdir. Yine bu kategorilerden 1, 2, 3 ve 6 kategorileri (maden ocakları, metal iş sahaları, fabrikalar ve ulaşım sistemleri) en çok ziyaret edilen yerler olarak görünmektedir (<http://whc.unesco.org/archive/industry01.pdf>).

Yukarıda listelenmemiş, üç önemli kategori daha vardır. Bu kategorilerden ilki; işçi konutları ve ilgili binalar ve altyapı ile tamamlanmış fabrika veya fabrikalardan oluşan bir dizi sanayi mirası komplekslerini içermektedir. İngiltere'deki Saltaire, İskoçya'daki New Lanark ve İsviçre'deki La Chaux de Fonds/Le Locle gibi örnekler bu kategoride yer almaktadır. İkinci ek kategori, İspanya'daki Katalonya Bilim ve Endüstri Müzesi, Almanya'daki Chemnitz Endüstri Müzesi ve Hengelo, Hollanda Teknoloji Müzesi gibi birçok endüstriyel müzeyi kapsamaktadır. Son olarak üçüncü kategoride ise, geleneksel müzeler olmaktan çok sanayi mirası komplekslerini çoğaltmaya çalışan çok özel sanayi müzeleri kategorisi var. Bu kategorinin dünyadaki en büyük örneği İngiltere'nin Beamish - Kuzey Yaşayan Müzesi'dir. Beamish, İngiltere'nin kuzeydoğusundaki bir açık hava müzesidir ve 120 hektarlık alanı kapsamaktadır.

2003 yılında TICCIH (Uluslararası Endüstriyel Mirasın Korunması Komitesi), Endüstriyel Miras için Nizhny Tagil Şartı'nı belirlemiştir. Nizhni Tagil Bildirgesi, endüstri mirasını tanımlayan, koruma ve kullanma yönergelerini belirleyen bir bildiridir, ancak 1964'ten kalma, ünlü ICOMOS'un Venedik Anıtı ve Anıtların Korunması ve Restorasyonu için "Sanayi Şartı" anlamına gelmektedir. "Kamu otoritelerinin turizmi endüstriyel alanlara taşıması gerektiğini" söylemenin dışında sanayi mirası turizminin tanımını içermemektedir (European Parliament's Committee on Transport and Tourism, 2013: 24).

Tipik olarak, sanayi mirası turizmi büyük ölçüde site, bina, makine ve teknoloji tabanlıdır. Sanayi mirası turizmi, sanayi devriminin sosyal ve kültürel mirası üzerinde nispeten zayıf olma eğilimindedir. Jones ve Munday endüstriyel miras turizmi için sadece sanayi geçmişinden fiziksel kalıntıları değil, aynı zamanda “sosyal ve kurumsal örgütlenmenin yönlerini” ve “toplumsal ve kurumsal örgütlenmenin” yanı sıra din ve dil faktörlerinin de turizm üzerinde etkisi olduğunu savunmuşlardır (2001: 586).

Sanayi mirası alanlarının çoğunluğu doğal olarak 18. ve 19. yüzyıllardan, sanayi devriminin döneminden kalmadır ve UNESCO'nun 962 endüstriyel miras alanını bir rehber olarak kullanan Avrupa'nın, bu faaliyetin tekeline sahip olduğu söylenebilir. Listede yer alan 33 endüstri mirasından, 28 tanesi Avrupa'da bulunmaktadır. Bu liste Tablo 1'de verilmiştir.

Tablo1: UNESCO Listesinde yer alan endüstriyel miras/müzeler (European Parliament's Committee on Transport and Tourism, 2013: 25).

Ülke	Bölge/Müze	Kuruluş Tarihi	Yeri	Aktiflik Durumu
Almanya	Yukarı Harz Dağları Maden Müzesi	1884	Clausthal-Zellerfeld	Aktif
Almanya	Völklingen Demir İşleri	-	Völklingen	Aktif
Almanya	Zollverein Kömür Madeni	2001	Essen	Aktif
Avusturya	Viyana-Graz Semmering Demiryolu		Viyana -Graz	Aktif
Belçika	Canal du Centre'deki 4 Asansör	1888 (1) 1917 (2,3,4)	Hainaut	Aktif
Belçika	Wallonia Büyük Madencilik Merkezleri	-	Wallonia	Aktif
Birleşik Krallık	Shropshire/ Ironbridge Gorge	1970	Shropshire	Aktif
Birleşik Krallık	Güney Galler/ Blaenavon Endüstriyel Peyzaaj	1789	Galler	Aktif
Birleşik Krallık	Derwent Valley Mill	-	Derbyshire	Aktif
Birleşik Krallık	Yeni Lanark	-	Güney İskoçya	Aktif
Birleşik Krallık	Yorkshire/ Saltaire	-	Yorkshire-Saltaire	Aktif
Birleşik Krallık	Pontcysyllte Su Kemerleri & Llangollen Kanalı	-	Kuzey Galler	Aktif
Finlandiya	Verla Yönetim Kurulu	1972	Verla	Aktif
Fransa	Royal Saltworks	-	Arc-et-Senans	Aktif
Fransa	Canal du Midi	-	Revel	Aktif
Fransa	Nord-Pas du Calais Madencilik Havzası	-	Fransa Kömür Havzaları	Aktif
Hollanda	Mill Network	-	Kinderdijk	Aktif
Hollanda	D.F. Wouda Buhar Pompa İstasyonu	-	Friesland	Aktif
İspanya	Vizcaya Köprüsü	-	Bilbao	Aktif
İsveç	Engelsberg Ironworks	-	Stokholm	Aktif
İsveç	Büyük Bakır Dağı/ Madencilik alanı	-	Falun	Aktif
İsveç	Grimeton Radyo İstasyonu	-	Varberg	Aktif
İsveç	Milli Müze	1792	Stockholm	Aktif
İsviçre	Rhaetian Demiryolu	-	İsviçre-İtalya	Aktif

İsviçre	Le Locle Saatçilik Kentleri/ La Chaud de Fonds	-	La Chaud de Fonds	Aktif
Norveç	Røros Madencilik Kasabası	1888	Trondheim doğusu	Aktif
Polonya	Wieliczka Tuz Madeni	-	Krakow	Aktif

Endüstriyel müzeler; ziyaretçilerin üretim ve operasyonel süreçlerle ilgili sahnelerin çok gerisinde kaldığı, mevcut ve tam operasyonel bir sanayi tesisine dayanan bir müzedir (Moss, 2009).

Endüstriyel müzelerin tipik özelliklerinden birinin, ziyaret amaçlı gelenlerin konaklama imkânının bulunmaması olduğu söylenebilir. Bu durum, bu bölgelerin ziyaretçi sayısını düşürmektedir. Pek çok sanayi mirası alanının/müzesinin turizm çıkarları ve ajansları ile bağlantı kurmalarındaki başarısızlıktan dolayı, sanayi mirasının evrimini tam bir varış noktasına ulaştırmak zordur (Moss, 2009).

2.2. Endüstriyel Müzelerde Ürün Sergileme Biçimleri

Sergi TDK'da yer alan tanımına göre; "Halkın gezip görmesi, tanınması için uygun biçimde yerleştirilmiş ürünlerin, sanat eserlerinin tümü" (TDK: 2011). Sergileme ise "Sergilemek işi, teşhir" (TDK: 2011). Müzelerde sergileme amacıyla kullanılan yöntemler genellikle ziyaretçi odaklıdır. Ancak bu sergileme yöntemleri aynı zamanda ziyaretçi çekmek için bir rekabet alanı oluşturmuştur. Çünkü günümüz müzeleri artık sadece birbirleri ile boy ölçüşmekle kalmayıp uzay merkezleri, tarihi parklar ve film stüdyoları gibi diğer çok amaçlı yapılarla de rekabet etmek zorundadırlar. Fakat asıl önemli olan nokta müzelerin bu durumu fark ederek kendi sergileme teknolojilerine yatırım yapmasıdır. Bu yüzden çeşitli sergileme farklılıkları ortaya çıkmıştır. Sergileme yöntemleri günümüzde müzelere spesifik olmaya başlamıştır (Boyraz 2013; 119-120). Sergileme yöntemlerine göre müzeleri sınıflandıırırsak;

- Duygusal Sergileme
- Öğretici Sergileme
- Eğlendirici Sergileme
- Koleksiyon Odaklı Sergileme
- Bilgi ve Eğitim Odaklı Sergileme

Endüstriyel müzelere bakıldığında, sergilemenin müzelere göre farklılık gösterdiğini görmekteyiz. Endüstriyel miras olan sanayi devrimini yansıtan demiryolu gibi müzeler doğal işleyişini koruyacak şekilde sergilenirken, müzenin içeriğine göre farklı sergileme yöntemleri de kullanılmaktadır (Cardosa ve ark 2012).

Endüstriyel müzelerden Thinktank, Birmingham Bilim ve Keşif Müzesi'ni sergileme açısından incelersek; Thinktank, Birmingham Bilim ve Keşif Müzesi bilim, teknoloji ve tarih hakkındaki halk anlayışını destekleyen yeni bir bilim merkezi olduğu görülür. Bu müze projesinin amacı, 21. yüzyılda büyük bir müzeye uygun müze yorumunda en iyi uygulamaların uygulanmasını, bilim, teknoloji ve tarih anlayışını kamusallaştırmayı sağlamaktır. Birmingham Bilim ve Keşif Müzesi'nin geliştirilmesinin amacı, mükemmel bir müze ortamı sağlamak için teknoloji, endüstri ve bilim, sosyal tarih ve doğal tarih koleksiyonlarının yönlerini incelemektir. Newhall Caddesi'ndeki "Bilim ve Endüstri Müzesi"ndeki mevcut koleksiyonlar yaklaşık 6.000 metrekarelik bir görüntüleme alanına sahipti. Sonrasında bu yerini 9,000 metrekarelik bir görüntüleme alanıyla Thinktank sergisi aldı. Müze sergilerinin ana özelliği, etkileşimli olmalarıdır. Bilimsel teoriyi araştırmak ve yorumlamak için nesnelere ve etkileşimli formlar kabul edilir. İnteraktif sergiler, ziyaretçilere sergilerle daha fazla deneyim kazandıracak uygulamalı araçlar ve olanaklar sağlar. Örneğin, "Gelecek" ve "Vitrin" sergilerinde, görsel/işitsel medya, güncel bilimi ve gelecekteki etkilerini yansıtmak için kullanılır. Sergiler, bilimin insanlar için neyi, niçin ve neden yaptığı konusunda önemli bilgiler sunmaktadır. Örneğin, "Su Kilidi" başlıklı bir sergi, rüzgârın teknelere nasıl enerji verdiği ve su içinde hareket etmesini sağladığını göstermek için küçük ölçekli nesnelere (örneğin fanlar, tekneler, pompalar) kullanır. Bu sergi, herhangi bir tarihi eser veya hatta bunların resimlerini kullanmaz (Met Studio, 1998; www.birminghamstories.co.uk/our_collection.php)

BÖLÜM III. BİR ENDÜSTRİ MİRASI OLARAK “TAŞIT MÜZELERİ”

3.1. Taşıt Müzesi Tanımı

Taşıtlar sanayi gelişmelerinden direkt etkilenen grupların başında gelir. Sanayi geliştikçe farklılaştıkça taşıtların yapısı, işlevselliği görünüşü vb. değişmektedir. Bu değişim taşıt müzeleri oluşturularak gözler önüne serilmektedir. Bir taşıt müzesi, genellikle eski araçlar, trenler, tramvaylar, otobüsler, trolleybüsler, motosikletler ve otobüsler dahil olmak üzere karayolu taşımacılığı (karayolu ve demiryolu) ile sınırlı olan taşımacılık eşyalarını toplayan bir müzedir. Taşıtların geçmişten günümüze uzanan taşıtların sergilendiği müzelerdir. Aynı zamanda taşıtlar endüstriye göre değişim gösterdiği için taşıt müzeleri endüstriyel müzeler kapsamında değerlendirilmektedir. İnsanların taşıtlara olan yüksek ilgisi taşıt müzelerinin oluşturulmasında etkili olmuştur. Günümüzde ulaşım ve iletişim araçları, nasıl çalıştıkları konusunda hiçbir ipucu vermeyen “kara kutular” gibidir. Ancak bu araçların ataları çok daha basit ve şeffaf bir şekilde tasarlandıklarından bunlar incelenerek ulaşım ve iletişim araçlarının gelişimlerini anlamak mümkün olmaktadır. Bu amaçla taşıt müzeleri oluşturulmuştur (Akbulut ve Sakarya, 2011).

3.2. Taşıtların Tarihi

Sanayi geliştikçe ulaşım araçları da aynı oranda gelişme göstermiş ve insanlar tarafından eski araçlar her zaman merak konusu olmuştur. Bu sebeple taşıt müzeciliği de sürekli gelişim göstermektedir. Taşıtların müzeciliği kavramı oldukça eskidir. Bu koleksiyonların temeli Viyana, Madrid ve Lizbon kraliyet ailesi koleksiyonlarına dayanmaktadır. Bunun yanısıra bir bütün olarak ulaşım araçlarının evrimini sergilemeye yönelik ilk ciddi girişimler, Londra'daki Bilim Müzesi, Paris'teki Musee des Arts et Metiers ve Münih'teki Deutsches Museum gibi bazı büyük teknik müzelerde geliştirilmiştir. Böylece makinelerin tarihsel gelişimi meraklılarına sergilenmeye başlanmıştır. İlerleyen zamanlarda yalnız makineler değil bunların yanısıra gemi,

lokomotif, motosiklet, araba ve uçak gibi ulaşım araçları sergilenmeye başlanmıştır (Simmons 1964; 143).

Tüm ulaşım araçlarını aynı yerde sergileme imkanı hem maddi anlamda hem de mekan anlamında oldukça sıkıntılıdır. Bu faktörler gözönüne alınarak taşıt müzeleri dallandırılmıştır. 1934 yılında Maritime Müzesi (Greenwich) açılmış ve bu müzede deniz ulaşım araçları sergilenmeye başlanmıştır. Aynı yıl içerisinde demiryollarını içeren Londra ve Kuzey Doğu Demiryolu müzesi açılmıştır. 1945 yılında iki önemli demiryolu müzesi Roma ve Stockholm'de açılmıştır. Yine bu tarihlere yakın zamanda British Transport Müzesi Londra'da açılmıştır (Simmons 1964; 143).

Müzeler tarihimizin bir aynasıdır. Müzeler, Türkiye'de de toplumun sosyal ve kültürel yaşamının hayati kısımlarından biridir. Türklerde ilk müze Selçuklular Dönemi'nde ortaya çıkmış; silahlar, hediyeler ve değer taşıyan nesnelere bir araya getirilerek Osmanlı Devleti'nde geliştirilerek sürdürülmüştür (Gerçek, 1999; Okay, 2007). Osmanlı padişahları, 19. yüzyıla kadar sanat eserlerini, silahları, saraylarındaki bazı eski objeleri korumuştur (Özkasım ve Ögel, 2005). Osmanlı'da modern müzeciliğin gelişimi batılılaşma süreciyle ilişkiliydi. Aslına bakılırsa, 1846 yılında Tophane-i Amire Müşiri olan Fethi Ahmet Paşa, tüfek, kılıç ve farklı silah modelleri gibi eski eserlerin yer aldığı Aya İrini Kilisesi'ni yeniden düzenlemişti. Müze-i Hümayün (İmparatorluk Müzesi) adında bir askeri müze olarak korunmuş; ilk Türk Müzesi'nin çekirdeği ortaya çıkmıştı (Akbulut ve Sakarya 2011). İmparatorluk Müzesi için Galatasaray Lisesi'nde tarih öğretmeni olan Edward Goold, 1869 yılında Osmanlı'da ilk müze müdürü olarak atandı (Başpınar, 2000-2001). İstanbul'un çevresinden müzeye çok sayıda eser getirildi, ancak müze yönetimi 1872 yılında değişti ve Anton Dethier getirildi. Osman Hamdi Bey, 1881 yılında İmparatorluk Müzesi'ne ilk Türk müze müdürü olarak atandı (Atlıman, 2008). Osmanlı'da modern müzenin gelişimi için büyük çaba sarf etti. Günümüzün en büyük ve en zengin müzelerinden biri olan İstanbul Arkeoloji Müzesi 1891 yılında Osman Hamdi Bey (Başpınar, 2000-2001, Yılmaz & Uysal, 2007) sayesinde açılmıştır. Bu gelişmeleri takip eden dönemde İstanbul Deniz Müzesi 1897 yılında "Müze ve Kütüphane İdare Ofisi" adı altında bir askeri taşımacılık müzesi olarak kuruldu. Bugün, İstanbul Deniz Müzesi, dünya koleksiyonlarının çeşitliliği ile Türkiye'nin en büyük deniz müzesidir (Okay, 2007). Ancak Osmanlı'daki modern müzecilik çalışmaları, savaşlar ve mali kaynakların eksikliği nedeniyle yavaşlamıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra müzelere önem verilmeye başlandı. Topkapı Sarayı ve Ayasofya müzeye dönüştürüldü. Ayrıca 1925 yılında Cumhuriyet'in ilk müze binası olan Ankara Etnografya Müzesi (Başpınar, 2000-2001) açılmıştır. Daha sonraları müzecilik alanında etkin çalışmalar ve sağlıklı ilerleyişler uzun süre sağlanamamıştır. Müzecilik faaliyetleri 1990'lı yıllardan sonra ülkemizde tekrar canlanmaya başlamıştır (Yılmaz 2005).

Kültür ve Turizm Bakanlığı verilerine göre 98 Müze Yönetimi, 90 ünite, 129 harabe ve 127 özel müze ile 317 ünite ve Milli Saraylar Dairesine bağlı 10 saray ve köşk vardır. Türkiye'deki müzeleri ziyaret eden toplam ziyaretçi sayısı 2008 yılında 12.422 148'tür (Akbulut ve Sakarya, 2011). Öte yandan, Türkiye'de 30'dan fazla ulaştırma müzesi vardır. Bunların çoğu Marmara Bölgesi ve Orta Anadolu'da yer almaktadır. Bu müzelerden her biri 2010 yılında 600 ile 170.000 arasında ziyaretçi çekmiştir ve Kültür ve Turizm Bakanlığı verilerine göre, 2010 yılında Türkiye'de taşımacılık müzelerini ziyaret eden toplam ziyaretçi sayısı 2010 yılında 1.079.485'dir. Türkiye'deki müze turizmindeki ulaşım müzelerinin oranı % 8,7'dir. Türkiye'deki taşıt müzeleri Tablo 2'de gösterilmiştir.

Tablo 2: Türkiye Taşımacılık Müzeleri (Akbulut ve Sarıkaya 2011)

Müze Adı	Kuruluş Tarihi	Yeri	Aktiflik Durumu
TCDD Malıköy Müzesi	2008	Ankara	Aktif
Ankara TCDD Müzesi ve Sanat Galerisi	1990	Ankara	Aktif
TCDD Açık Hava Buharlı Lokomotif Müzesi	1991	Ankara	Pasif (2013)
Atatürk Konutu ve Demiryolları Müzesi	1964	Ankara	Aktif
Eskişehir TCDD Müzesi	1988	Eskişehir	Aktif
Sirkeci Garı İstanbul TCDD Müzesi	2003	İstanbul	Aktif
İzmir Çamlık Buharlı Lokomotif Açık hava M.	1997	İzmir	Aktif
İzmir Müzesi ve Sanat Galerisi	1993	İzmir	Aktif
Tüdemsaş Müzesi	-	Sivas	Aktif
Yeşilköy Türk Hava Kurumu Müzesi	2002	İstanbul	Aktif
Ankara Etimesgut Hava Kurumu Müzesi	2002	Ankara	Aktif

Eskişehir Havacılık Park ve Müzesi	1988	Eskişehir	Aktif
Türk Hava Enstitüsü Müzesi	2002	Ankara	Aktif
İstanbul Askeri Müzesi	1959	İstanbul	Aktif
ODTÜ Bilim ve Teknoloji Müzesi	2003	Ankara	Aktif
İstanbul Deniz Müzesi	1897	İstanbul	Aktif
İstanbul Denizcilik ve Balıkçılık Müzesi	-	İstanbul	Pasif
Türkiye Denizcilik İşletmeciliği Tarihi ve Sanat Merkezi M.	1995	İstanbul	Aktif
İskenderun Deniz Müzesi ve Kültür Sitesi Komutanlığı	2008	Hatay	Aktif
Mersin Deniz Müzesi	2010	Mersin	Aktif
Çanakkale Deniz Müzesi	1982	Çanakkale	Aktif
Bandırma Vapuru Müzesi	2006	Samsun	Aktif
Rahmi M. Koç Müzesi	1994	İstanbul	Aktif
Bursa Anadolu Otomobilleri Müzesi	2002	Bursa	Aktif
Mehmet Arsay Klasik Otomobil Müzesi	-	İstanbul	Aktif
Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi	2000	İstanbul	Aktif
Ege Serbest Bölgesi Antik Otomobil M.	-	Ege Serbest Bölge	Aktif
Sabri Artam Vakfı Otomobil Müzesi	1998	İstanbul	Aktif
Key Museum	2015	İzmir	Aktif

Taşımacılık müzeleri, kültür turizmi açısından çok önemlidir. Çoğu materyal, belge, eğitim programı ve sergiler ile ilgi çekicidir. Ülkemizde taşıt müzeleri bakımından ağırlıklı olarak deniz, demiryolu, otomobil, uçak gibi farklı müze türleri bulunmaktadır. Bu müzelerden bazıları askerdir. Örnek verilecek olursa İstanbul Deniz Müzesi bir askeri müzedir. Bu müze deniz ve denizcilik, resim, kraliyet tekneleri, haritalar ve belgeler gibi birçok nesnenin bulunduğu dünyanın en önemli müzelerinden biridir. (Özkasım ve Ögel, 2005). Ayrıca, İstanbul, Çanakkale, İzmir, Mersin ve Samsun'da onbir adet deniz ve gemi müzesi bulunmaktadır.

Anadolu'daki ilk demiryolu 1856 yılında İzmir ve Aydın arasında inşa edilmiş, bu nedenle Anadolu'nun en eski ulaşım sistemlerinden biri olan demiryolu, kültürel mirasın ve

turizmin hayati bir parçası olmuştur. Ancak, bu kültürün bir bütün olarak korunmadığı, belgelerin, taşınların ve diğer malzemelerin çoğunun kaybolduğu, sahip çıkılmadığı bilinmektedir. 1960'larda modern müzenin gelişimi ile bir demiryolu müzesi kurulması düşüncesi ortaya çıkmıştır. Bu sayede 1964 yılında Ankara Tren Garı'nda kurulan Atatürk Rezidans ve Demiryolları Müzeleri ile Atatürk'ün 1935 ve 1938 yıllarında aynı istasyonda ülke gezileri için kullandığı Beyaz Tren vagonu sergilenmiştir (Uğur, 2007).

Bugün, Kültür ve Turizm Bakanlığı'na göre dokuz demiryolu müzesi bulunmaktadır. Bunlardan ikisi açık buharlı lokomotif müzeleridir. Efes'e birkaç dakika uzaklıktaki Çamlık Açık Buharlı Lokomotifler Müzesi, Aydın-Selçuklu arasındaki yoldaki Çamlık köyünde yer almaktadır. Bu müze, 1991 yılında açılmıştır. Avrupa'daki en büyük buharlı motor koleksiyonlarından biri olup, 25 dönümlük ve ziyaretçilere yönelik 160 dönümlük müzede doğal ortamda sergilenen 4 adet tarihi vagonu bulunmaktadır (Akbulut & Artvinli, 2011). Bu müzelere ek olarak, Sivas Tüdemsas ve Eskişehir TCDD müzeleri, malzeme, tarihi bina ve lokomotifler ile Türkiye'deki önemli demiryolu müzeleri arasındadır.

Türkiye'deki ulaşım müzelerinden biri otomobil müzeleridir. Otomobil müzeleri tarihinin ve kültür turizmi için önemini bilinmesi için Türkiye'de otomobil ve otoyol gelişiminin anlaşılması gerekmektedir. Türkiye Cumhuriyeti'nin başlarında, ulaşım politikası demiryollarına dayandı ve bu durum 1950'lerde dünya siyasi sistemine entegrasyon olarak değişti. Karayolları demiryolunu Türk taşımacılık sisteminde domine etmiştir (Akbulut, 2010). Bu dönemde 1960'lı yıllarda "Devrim" isimli ilk otomobil üretilmiştir, ancak bu üretim uzun sürmemiştir. Otomobil üretimi politik sebeplerden ötürü durdurulmuştur. Bugün Eskişehir TCDD Müzesi'nde Orijinal "Devrim Otomobili" sergilenmektedir. Otomobil koleksiyonu olan Mehmet Arsay, 1994 yılında Mehmet Arsay Klasik Otomobil Müzesi adıyla Türkiye'nin ilk otomobil müzesini kurmuştur (<http://www.arsay.com.tr/muze>, 13.07.2011).

Türkiye'de az sayıda otomobil müzesi bulunmaktadır. Rahmi M. Koç Müzesi ve ODTÜ Bilim ve Teknoloji Müzesi'nde otomobil objeleri ve klasik otomobiller vardır, ancak Ege Serbest Bölgesi Antika Otomobili hariç olmak üzere tüm otomobil müzeleri Marmara Bölgesi'nde bulunmaktadır (<http://www.radikal.com.tr>: 12.06.2011). Otomobil müzelerinde, karayolu taşımacılığı ile ilgili önemli koleksiyonlar, arabalar ve ilginç objeler

vardır. Örneğin, Sabri Artam Vakfı Otomobil Müzesi, Avrupa'daki en büyük antika otomobil koleksiyonlarından birine sahiptir ve kültürel turizm için büyük bir potansiyele sahiptir (<http://www.turkeytps.12.06.2011>). Rahmi M. Koç Müzesi ve Bursa Anadolu Otomobil Müzesi, bu müzeler arasında en popüler olanlardır.

Türkiye'deki taşımacılık müzelerinden biri de uçak müzeleridir. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra, 1918 yılında uçak veya havacılık müzeleri kurma fikri ortaya çıkmıştır, ancak hayata geçirilememiştir. 1960'lı yıllarda bu fikir tekrar gündeme getirilmiş ve 1966 yılında Hava Müzesi kurulmuştur. Gelişmeyi izleyen dönemde Türkiye'nin ilk hava müzesi 1971 yılında İzmir Cumaovası'nda bir askeri müze olarak açılmış, ancak şehir merkezinden uzak olması nedeniyle İstanbul'da Yeşilköy'e taşınmıştır. 1985 yılında Yeşilköy Türk Hava Kuvvetleri Müzesi açılmıştır (Akbulut ve Sarıkaya 2011; Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2010). Ankara Etimesgut Hava Kuvvetleri Müzesi, Türkiye'nin ikinci askeri hava kuvvetleri müzesidir (Ankara Kültür ve Turizm Müdürü, 2006). Askeri müze olan Eskişehir Havacılık Parkı ve Müzesi, bugün medeniyet müzesine dönüştürülmüştür. Kısaca, Türkiye'de dört uçak müzesi vardır. İstanbul Askeri Müzesi, ODTÜ Bilim ve Teknoloji Müzesi ve Rahmi M. Koç Müzesi'nin uçak malzemesi ve bazı uçakları vardır.

3.3. Dünyada Taşıt Müzeleri Örnekleri ve Ürün Sergileme Biçimleri

Taşıt müzeleri dünyada taşıt sanayinin gelişimine bağlı olarak sanayinin geliştiği yerlerde bulunmaktadır. Bu bağlamda taşıt müzelerinin en çok Almanya'da yer aldığı söylenebilir. Dünyada yer alan taşıt müzelerinin bazıları Tablo 3'te verilmiştir.

Tablo 3: Dünyadaki taşıt müzesi örnekleri

Müze Adı	Kuruluş Tarihi	Yeri	Aktiflik Durumu
BMW Müzesi	1972	Münih/Almanya	Aktif
Mercedes Benz Müzesi	1936	Stuttgart/Almanya	Aktif
Alman Müzesi	1903	Münih/Almanya	Aktif
EFA Müzesi	1990	Amerang/Almanya	Aktif
Sinsheim Otomobil ve Teknoloji Müzesi	1981	Sinsheim/Almanya	Aktif
Porsche Müzesi	1976	Stuttgart/Almanya	Aktif
Volkswagen Otomobil Müzesi	1985	Wolfsburg/Almanya	Aktif
August Horch Müzesi	2004	Zwickau/Almanya	Aktif
Eisenach Otomobil Dünyası	1967	Eisenach/Almanya	Aktif
Toyota Otomobil Müzesi	1989	Nagakute/Japonya	Aktif
Tallahassee Otomobil Müzesi	1962	Tallahassee/ABD	Aktif
Petersen Otomotiv Müzesi	1994	Los Angeles/ABD	Aktif
Enzo Ferrari Müzesi	2012	Modena/İtalya	Aktif

Dünyada yer alan otomotiv müzelerinden Petersen Otomotiv Müzesi ve Tallahassee Otomobil Müzesi örnek olarak aşağıda incelenmiştir.

Petersen Otomotiv Müzesi, Los Angeles'taki Miracle Mile mahallesindeki Müze sırası boyunca Wilshire Bulvarı'nda yer almaktadır. Dünyanın en büyük otomotiv müzelerinden biri olan Petersen Otomotiv Müzesi, otomobil tarihi ve ilgili eğitim programlarında uzmanlaşmış kar amacı gütmeyen bir kuruluştur (Allen, 2012).

Dergi yayıncısı olan Robert E. Petersen ve eşi Margie tarafından 11 Haziran 1994 tarihinde kurulan, 40 milyon dolarlık Petersen Otomotiv Müzesi; Petersen Otomotiv Müzesi Vakfı'na aittir ve bu Vakıf tarafından işletilmektedir. Müze aslında Los Angeles County Doğa Tarihi Müzesi içerisinde yer almaktaydı, daha sonra Welton Becket tarafından tasarlanan tarihi bir mağazaya taşınmıştır. 1962 yılında açılan bina ilk olarak 1965'ten 1986'ya kadar ABD Seibu Mağazaları şubesi olarak hizmet vermiştir. Daha sonra Robert Petersen büyük ölçüde penceresiz bir siteyi ideal bir alan olarak seçmiştir. Burası

doğrudan güneş ışığı almayan, eserlerin zararlı ışınlarla maruz kalmadan sergilendikleri yerdir (<https://www.discoverlosangeles.com/blog/petersen-automotive-museum-reopens-after-125-million-renovation>).

2015 yılında müze 125 milyon dolarlık kapsamlı bir yenilemeden geçmiştir. Binanın cephesi, mimari firma Kohn Pedersen Fox tarafından yeniden tasarlanmış ve 308 bölüme, 25 desteğe ve 140.000 özel paslanmaz çelik vidaya sahip 100 ton 14 inçlik 304 kalite çelikten yapılmış bir paslanmaz çelik şerit montajına sahiptir. The Scenic Route'daki tasarımcılar, tekrarlanan ziyaretleri teşvik eden, değişen sergilere uyum sağlamak için iç mekanları yapılandırmışlardır. Yeniden düzenlenen müze 7 Aralık 2015'te halka açılmıştır (Vaughn, 2016).

Müzenin yirmibeş galerisinde sergilenen yüzden fazla araç vardır. Koleksiyonun kalan kısmı binanın bodrum katında bulunan bir "mahzende" tutulmaktadır. Zemin kat otomotiv sanatına odaklanır ve bir dizi abartılı otomobil sergilenmektedir. İkinci kat, temel olarak endüstri mühendisliği ile ilgilidir, tasarım, performans ve etkileşimli öğretim sergileri koleksiyonları yer almaktadır. Endüstri bölümü olarak geçen yerde ise çeşitli müsabakalarda boy göstermiş motosikletler, yarış otomobilleri içeren özel sergiler vardır. Üçüncü kat, otomobilin tarihini Güney Kaliforniya'nın araba kültürüne vurgu yaparak incelemektedir (Fleming, 2015).

Petersen'daki sergilenen bazı otomobiller;

- Herbie filminde kullanılan NASCAR Herbie
- Disney Pixar Cars & Cars 2'den gelen Lightning McQueen
- 1967 Ford MKIII GT40
- Daha önce Steve McQueen'in sahibi olduğu 1956 Jaguar XKSS
- 1964 James Bond filminden Aston Martin DB5: Skyfall
- Ken Block's Gymkhana 3 2011 Ford Fiesta
- 2004 Breaking Bad Pontiac Aztek
- 1992 Batman Returns Batmobil
- Magnum, P.I., Tom Selleck tarafından kullanılan Ferrari 308 GTS Targa
- Elvis Presley'e ait De Tomaso Pantera

- Hız rekorunu aşmak için UCR'den NASA Mühendisi James Heffel ile birlikte geliştirilen 1965 Shelby Cobra

Tallahassee, Florida'da bulunan Tallahassee Otomobil Müzesi, Mayıs 1996'da halka açılmıştır. DeVoe Moore'a orijinal müze alanı için bina yapmasına hükümet tarafından izin verilmesinden sonra, enerjisini, 15 otomobillik küçük koleksiyonunu barındıracak bir tesis geliştirmesine adanmıştır. DeVoe, her zaman sanat eseri olarak otomobilleri düşünmektedir ve bir müzenin halkla, özellikle de gençlerle olan sevgisini paylaşabileceği değerli bir projeyi ortaya koymuştur.

Müze, kar amacı gütmeyen bir 501 (c) (3) eğitim şirketi olarak belirlenmiştir. Giriş ücreti ve müzeye yapılan bağışlar, duvarları içinde yer alan tarihi korumak için günlük operasyonlarla ilgili masrafları ödemek için kullanılmaktadır. Burada bulunan koleksiyonlar, müzeden herhangi bir maddi gelir almayan özel kişiler tarafından bağışlanmıştır. 1999 yılında, Tallahassee Otomobil Müzesi antika otomobillerin korunması için göstermiş olduğu katkılardan ötürü Amerika Birleşik Devletleri'nde AACA (Antique Automobile Club of America) Birincilik Ödülü almıştır.

Müzenin zemin katı, 1.500 kişiyi alacak kadar iki adet modern ziyafet salonuna ev sahipliği yapmakta ve ikinci katta iki adet ek konferans/toplantı odası bulunmaktadır. Gelecek nesillere destek olmak için alternatif bir enerji kaynağı olarak “yeşil” bir bina inşa edilmiştir.

Şu anda müzede 160'dan fazla otomobil sergilenmektedir. Koleksiyon oldukça çeşitlidir. Otomobiller, Amerika Birleşik Devletleri'nde üretilen en eski otomobillerden biri olan 1894 Duryea'dan, Pontiac Trans Am gibi görünmek üzere özelleştirilmiş 2010 Camaro'ya kadar uzanmaktadır. Abraham Lincoln'un de aralarında bulunduğu 1860 atlı cenaze arabası da sergilenmektedir. Batman koleksiyonu Batman Returns ve Batman Forever filmlerinde kullanılan orijinal otomobiller, TV dizilerinden Batmobil ve Batcycle, Yellow Duck ve Batman Returns filminde kullanılan orijinal Batskiboat olmak üzere üç Batmobiles'i kapsayacak şekildedir. Yukarıda belirtilen araçlara ek olarak, birçok nadir araç vardır. Araçların 20'den fazlası kendi alanlarında ulusal şampiyon olmuş olan otomobillerdir.

Müze, gösteri koşullarında çok çeşitli koleksiyonlara sahiptir. Bunlar arasında Case Bıçakları, 1908'den günümüze uzanan tekne motorları yer almaktadır. Diğer büyük koleksiyonlar arasında geçmişi 1864 yılına uzanan makineler, antika pirinç kasalar ve elektrikli fanlar, Kızılderili eserleri, antika golf koleksiyonları (klüpler ve toplar), beyzbol kartı koleksiyonları, motosikletler, pedallı arabalar ve spor hatıraları sayılabilir. Bebek şişeleri, bebek çingirakları, konserve açıcılar, cep saatleri, telefonlar, daktilolar, slot makineleri ve bujiler gibi daha küçük koleksiyonlar da bulunmaktadır.

Müze aynı zamanda, Barış Piyanosu, Chihuly Sanat Piyanosu, Alma-Tadema Steinway, Beyaz Saray "Altın" Piyanosu ve 500.000th Steinway dahil olmak üzere ülkedeki en güzel Steinway piyanolarından bir koleksiyonuna da ev sahipliği yapmaktadır (<https://tallahassemuseum.org/>).

BÖLÜM IV. TÜRKİYE’DE TAŞIT MÜZELERİ ÖRNEKLERİ VE ÜRÜN SERGİLEME BİÇİMLERİ

4.1. Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi

Ural Ataman klasik otomobil koleksiyonunu üniversite mezuniyet hediyesi olan 1939 model bir Mercedes-Benz 170 V ile başlatmıştır. Araba daha sonra parçalarına ayrılıp restore edilmiştir. Yavaş yavaş daha fazla araç alınıp restore edilmeye başlanmıştır. Koleksiyona eklenen ikinci parça ise 1957 model bir 210 Chevrolet’dir. Bu araç da orijinaline uygun olarak restore edilmiştir. O zamandan beri bütün araçlar orijinal teknik özellikler, renk, iç tasarım vb. özelliklerine geri döndürülmek için çaba sarf edilmiştir. Müzecilik adımı ilk olarak tamir atölyelerinin çoğunun bulunduğu sanayi bölgesinde küçük bir imalat binasının giriş katında atılmıştır. Bu yer yüksek tavanlı, endüstriyel görünümlü bir yerdir. Mekana zamanla bir bar, müzik kutusu, eğlence alanı vb. yerler eklenmiştir. Arabalarla ve dostlarla vakit geçirmek ve arabalar hakkında konuşmak için ideal bir mekan oluşturulmaya çalışılmıştır.

Yurtdışında açık arttırmalara katılarak koleksiyon oldukça genişletilmiştir. Yalnızca araba değil yakıt pompaları, eski tabelalar, neon tabelalar, oyuncak arabalar vb. gibi malzemeler de koleksiyona katılmaya başlamıştır. Bunun sonucunda mevcut alan yetmemiş yeni yer araştırmaları başlamıştır. Son olarak Tarabya sırtlarındaki şu anki bina bulunup buranın müze yapılmasına karar verilmiştir. 2000 yılında bu mekana geçilmiştir.

Söz konusu müze incelendiğinde sergilemenin 3 salonda gerçekleştirildiği görülmüştür. Bunlar sırasıyla;

- Amerikan Salonu
- Avrupa Salonu
- Ağır Vasıta Salonu

Amerikan salonu;1950'lerin Amerikan "Diner" kavramı kullanılarak oluşturulan salon, eski araç kadrantları, yakıt pompaları, yakıt istasyonu tabelaları, okolata makineleri ve neon tabelalar ile yaratılmak istenilen dönemi ortaya çıkartıyor. Bu salon içerisinde; 1959 Chevrolet Impala Convertible, 1967 Lincoln Continental Convertible, 1950 Cadillac Series 62 Convertible Coupe, 1947 Harley-Davidson Servi-Car gibi Amerikan tarihi açısından önem taşıyan araçlar bulunmaktadır.



Fotoğraf 1: Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Amerikan salonundan bir görünüm



Fotoğraf 2: Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Amerikan salonundan bir görünüm

Avrupa Salonu camlı bir bölme aracılığı ile yanında bulunan Amerikan Salonundan ayrılmaktadır. Salonda, İngiliz ve Alman üreticilerin modelleri ağırlıklıdır ve Amerikan Salonuna oranla daha sade ve mütevazi bir Şekilde tasarlanmış olup duvarlarında ahşap

dekor çalışmalarına ve neon tabelalara yer verilmiş olduğu tespit edilmiştir. Salonun ufak bir bölümüne ise merdiven ile çıkılabilen İngiliz barı tasarlanmıştır.



Fotoğraf 3: Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Avrupa Salonundan bir görünüm



Fotoğraf 4: Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Avrupa Salonundan bir görünüm

1960 Austin-Healey Sprite Mk1, 1954 Triumph TR2 Roadster, 1963 Jaguar XK-E Convertible ve 1955 Mercedes-Benz 300SL Gullwing gibi örneklerin sergilendiği salon Ural Ataman Müzesi'nin en fazla açık alanı bulunan bölümü olma özelliğini de taşımaktadır.



Fotoğraf 5: Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Avrupa Salonundan bir görünüm

Avrupa Salonunun hemen altında bulunan ve dönel merdiven aracılığı ile ulaşılan Ağır Vasıta Salonu, müze içerisinde geniş yer kaplayan yüksek tonajlı araçların bulunduğu bölüm olarak göze çarpmaktadır.



Fotoğraf 6: Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Ağır Vasıta Salonundan bir görünüm

1950 Chevrolet Pickup, 1941 Ford Pickup, 1947 Ford 798T İtfaiye Aracı gibi örneklerin yanısıra 1952 Willys Military Jeep gibi örneklerin sergilendiği bu bölümün duvarlarının tamamı ahşap ile kaplanmış, taş tuğlalı destekleyici sütunlar ile iç mekan tasarımı

oluşturulmuştur. Klasik otomobillerin jant kapakları ile süslenen salon duvarları, yakın mesafeden spot ışıkları ile aydınlatılmaktadır.



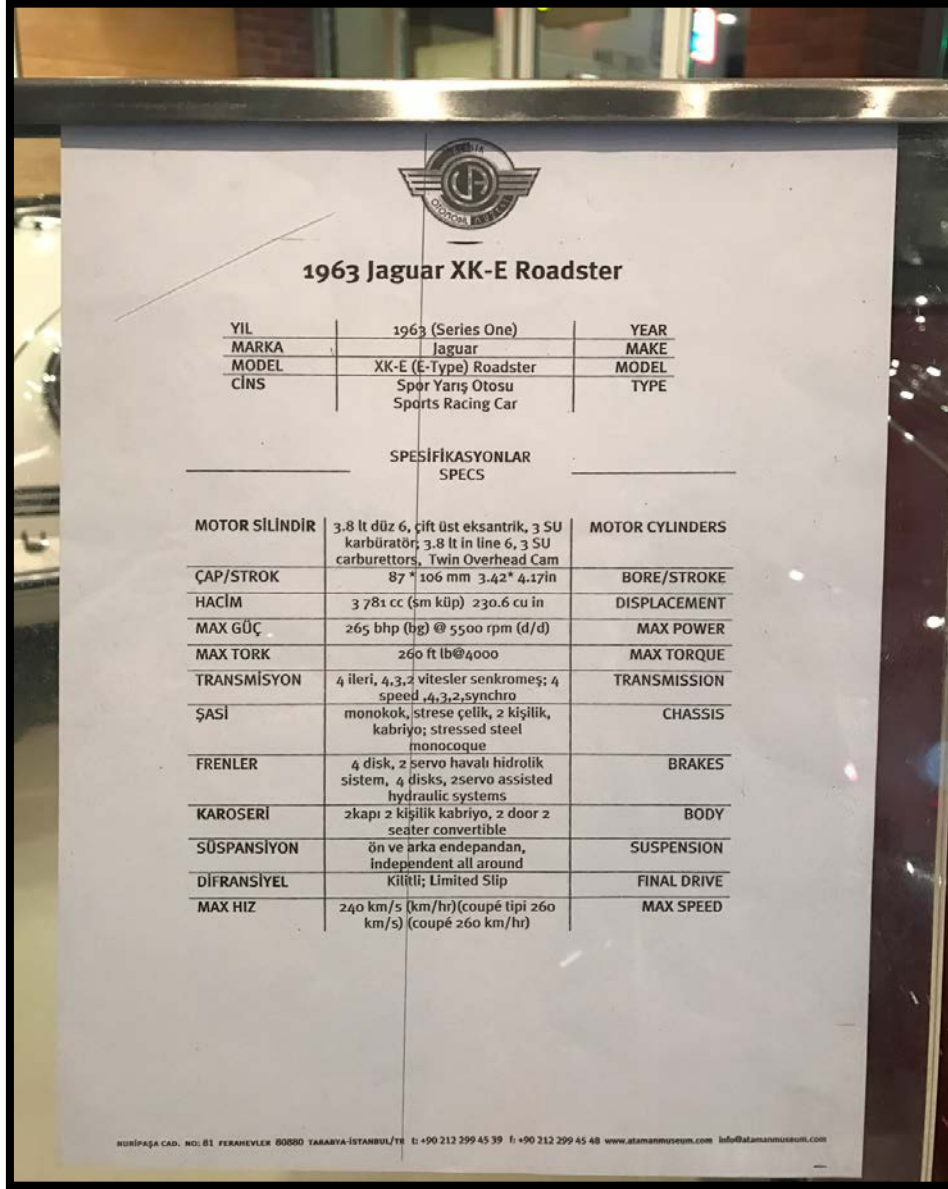
Fotoğraf 7: Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Ağır Vasıta Salonundan bir görünüm



Fotoğraf 8: Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Ağır Vasıta Salonundan bir görünüm

Müzedede sergilenen araçların ön kısımlarında kaide yardımı ile duran A4 kâğıt formatında hazırlanmış bilgi metinlerinde; kâğıdın üst orta bölümünde müzenin logosu, bir alt satırda aracın üretim tarihi ile birlikte marka ve modeli (örn: 1963 Jaguar XK-E Roadster) yer almaktadır. Bu giriş kısmının ardından aracın detay bilgilerini, spesifikasyonlarını içeren satırlar kâğıdın orta bölümünde Türkçe ve İngilizce olarak sıralanmış, kâğıdın sol bölümünde Türkçe, sağ bölümünde ise İngilizce olarak orta bölümdeki verilerin ne anlama geldikleri açıklanmıştır.

Haklarında bir takım anı veya spesifikasyon listesindeki kategoriler ile uyuşmayacak bilgiler bulunan araçlar için ise bilgi metinlerinin alt kısmında “Birkaç Söz/Comments” şeklinde bir bölüm ayrılmıştır.



1963 Jaguar XK-E Roadster		
YIL	1963 (Series One)	YEAR
MARKA	Jaguar	MAKE
MODEL	XK-E (E-Type) Roadster	MODEL
CİNS	Spor Yarış Otosu Sports Racing Car	TYPE

SPESİFİKASYONLAR SPECS		
MOTOR SİLİNDİR	3.8 lt düz 6, çift üst eksantrik, 3 SU karbüratör; 3.8 lt in line 6, 3 SU carburetors, Twin Overhead Cam	MOTOR CYLINDERS
ÇAP/STROK	87 * 106 mm 3.42* 4.17in	BORE/STROKE
HACİM	3 781 cc (sm küp) 230.6 cu in	DISPLACEMENT
MAX GÜÇ	265 bhp (hg) @ 5500 rpm (d/d)	MAX POWER
MAX TORK	260 ft lb@4000	MAX TORQUE
TRANSİSYON	4 ileri, 4,3,2 vitesler senkromeş; 4 speed ,4,3,2, synchro	TRANSMISSION
ŞASI	monokok, stresse çelik, 2 kişilik kabriyo; stressed steel monocoque	CHASSIS
FRENLER	4 disk, 2 servo havalı hidrolik sistem, 4 disks, 2servo assisted hydraulic systems	BRAKES
KAROSERİ	2kapı 2 kişilik kabriyo, 2 door 2 seater convertible	BODY
SÜSPANSİYON	ön ve arka endepandan, independent all around	SUSPENSION
DİFRANSİYEL	Kilitli; Limited Slip	FINAL DRIVE
MAX HIZ	240 km/s (km/hr)(coupé tipi 260 km/s) (coupé 260 km/hr)	MAX SPEED

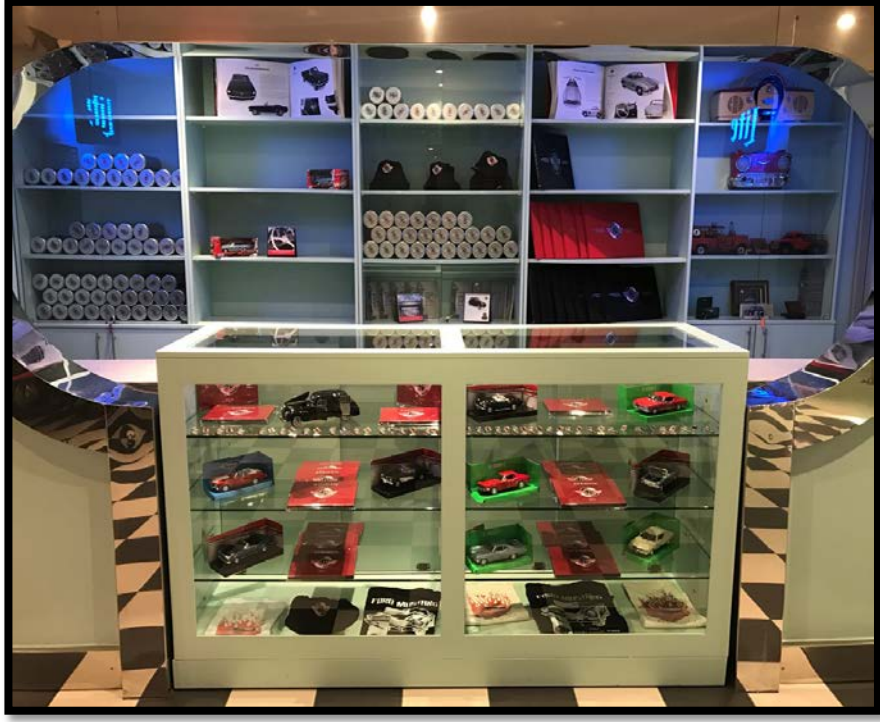
MURİPAŞA CAD. NO:81 FERAHVELEK 80000 TARABYA-İSTANBUL/TR T: +90 212 299 45 39 F: +90 212 299 45 48 www.atamanmuseum.com info@atamanmuseum.com

Fotoğraf 9: Sergi alanlarındaki bilgi metinlerinden bir örnek



Fotoğraf 10: Sergi alanlarındaki bilgi metinlerinden bir örnek

Ziyaretçilerin müze içerisinde gerçekleştirdiği turun ardından ileride müzeyi anımsamaları amaçlanarak müzenin ortasında bulunan bir bölgeye kurulan hediyelik eşya bölümü, rozetten tişörtlere, şapkadan müze kitabına kadar birçok ürünü içinde barındırmaktadır.



Fotoğraf 11: Müze içerisindeki hediyelik eşya bölümünden bir görünüm

Tasarlanan mekan içerisinde müze ziyaretini tamamlayan kişilerin duygu ve düşüncelerini paylaşabilecekleri bir bölüm de vardır. Ziyaretçilerin doldurması için hazırlanmış olan bu defterin yeri titizlikle seçilmiştir. Öyle ki mekanın içine girerken hemen yan tarafınızda kalan bu defter, iç mekan tasarımı ve araçların dikkati başka yöne çekmesi sebebi ile gözden kaçarken çıkışta ziyaretçilerin dikkatini çekmektedir.



Fotoğraf 12: Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesinde yer alan ziyaretçi/anı defteri

Sade piktogramlar ve neon aydınlatmalar ile adeta mekânın bir bütünü olarak tasarlanmış olan tuvaletler, birçok sergi ve müze mekânında olduğu gibi uç ve kıyı köşelerde konumlandırılmak yerine hediyelik eşya bölümü ile karşı karşıya konumlandırılmıştır.

4.2. Rahmi M. Koç Müzesi

Rahmi M. Koç Müzesi, tüm ülkelere ve geçmişten günümüze tüm dönemlere ait, endüstri ve mühendislikle ilgili objelerin ve belgelerin toplanması, ev sahipliği yapılması, araştırılması, korunması ve sergilenmesini misyon edinmiş, kar amacı gütmeyen özel bir kurumdur. Müze, koleksiyonlarını ve kaynaklarını, halkı bilgilendirmek, onları etkilemek; Türkiye genelinde müze ziyaretlerini yaygınlaştırmak ve endüstri tarihinin araştırılmasını desteklemek için kullanmayı hedeflemektedir.



Fotoğraf 13: Müze giriş alanından bir görünüm (rmk-museum.org.tr/rmk_tarihce.htm)

Müze koleksiyonları iki tarihi binada (Lengerhane ve Hasköy Tersanesi) ile açık teşhir alanından oluşan bir kompleks içerisinde sergilenmektedir. Bu mekanların dokusu ile uyumlu bir sergileme anlayışıyla küçük obje ve modeller, vitrin içerisinde sergilenmektedir. Ayrıca Şifa Eczanesi, Dakik Saat gibi 19. yüzyıl temalı nostaljik dükkânlar, Balıkçı Barınağı, Sandal Yapım Atölyesi gibi çeşitli canlandırmaların yapıldığı mekan düzenlemeleri de yer almaktadır. Müze; sergileme, etiketleme, depolama, bakım ve restorasyon konularında uluslararası standartlar doğrultusunda çalışmaktadır.



Fotoğraf 14: Rahmi Koç Müzesi'nin üstten görünüm (rmk-museum.org.tr/rmk_tarihce.htm)

Müze içerisinde ziyaretçilerin gezilerini kolayca planlayabilmeleri amacıyla, müze broşürü ile birebir uyumlu olarak hazırlanmış ve numaralandırılmış yönlendirme tabelaları mevcuttur. Vitrin içi objeleri için numaralandırılmış etiketleme sistemi kullanılmaktadır. Bireysel olarak sergilenen parçaların da ayrıca bilgi panoları ve etiketleri bulunmaktadır.



Fotoğraf 15: Rahmi Koç Müzesi'nden bir görünüm (rmk-museum.org.tr/rmk_tarihce.htm)



Fotoğraf 16: Açık hava sergileme alanı (rmk-museum.org.tr/rmk_tarihce.htm)

Aydınlatma amaçlı olarak koleksiyondaki pek çok farklı malzemeden oluşan parçaya özel çalışmalar yapılmaktadır. Objelerin zarar görmemeleri için aydınlatma elemanlarının açıları ve lümen değerleri hesaplanarak hareket edilmektedir. Otomobiller, büyük araçlar ve motosikletler için sergileme mekanı ile uyumlu renklerde, onları tamamlayan sergileme birimleri kullanılmaktadır. Motosikletler, renklerini ve detaylarını ön plana çıkaran keskin hatlarını destekler nitelikte olan mat gri boyalı ahşap stantlar üzerinde sergilenmektedirler. Müzede sergilenen araçların bakım ve onarım çalışmaları teknik ekip tarafından müze içerisinde periyodik olarak yürütülmektedir. Daha kapsamlı restorasyon çalışmaları ise müze atölyesinde yapılmaktadır.



Fotoğraf 17: Raylı Ulaşım Bölümünden çatı tasarımına ve sarkıt aydınlatma armatürlerine bir örnek (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 18: Sarkıt aydınlatma armatürlerine bir örnek (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 19: Spot aydınlatmalarına bir örnek (Arşiv: Barış Keskin)

Sergilenen objelere göre değişkenlik gösteren aydınlatma elemanlarına değinmek gerekirse; otomobiller özellikle günışığını çok alan büyük pencereli bir mekana yerleştirilmiş ve yapay aydınlatma elemanları da fazla kullanılmıştır. Motosiklet gibi daha küçük objelerin sergilendiği diğer bölümlerde daha küçük pencereli loş mekanlar tercih edildiği tespit edilmiştir. Yapay aydınlatma elemanlarının küçük objeleri mekanda ön plana çıkarmak maksadıyla daha az kullanıldığını hatta yine aynı amaçla sergileme

elemanları ve yer döşemelerinin de olabildiğinde mat ve sade olarak tercih edilmesi dikkat çekici bulunmuştur.



Fotoğraf 20: Taş tuğlalı yapının içerisinde bir kesit (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 21: Çatı tasarımına bir örnek (Arşiv: Barış Keskin)

Koyu yeşil üzerine beyaz ya da sarı metinler ile yönlendirme elemanları oluşturulmuş, müzenin genelindeki tüm yönlendirme elemanları aynı şekilde tamamlanmıştır. Bahse konu yönlendirme elemanlarının üst kısmında yazı fontu “regular” olarak Türkçe, alt kısmında ise italik ve daha küçük puntolar ile İngilizce olarak yönlendirilme yapılmaktadır. Burada kullanılan koyu yeşil arka zeminin sergileme alanlarının tümünde destek elemanları olarak kullanılan koyu yeşil çelik konstrüksiyon ile aynı renkte olması dikkat çekici bulunmuştur.



Fotoğraf 22: Sergileme alanında yer alan yönlendirme elemanları (Arşiv: Barış Keskin)

Rahmi M. Koç Müzesinde sergilenen araçların bilgilerine yer verilen, araçların genelde sağ ya da sol ön kısmında bir kaide ile birlikte duran bilgi metinleri, ziyaretçilerin araçlar hakkında daha fazla detaya ve açık kaynaklardan kolay bir şekilde ulaşamayacak

bir takım tarihi bilgilere ulaşmalarını da sağlamaktadır. Dikey konumlandırılmış beyaz zeminli A4 kâğıt üzerine;

- Sol üstte Rahmi Koç Müzesinin logosu
- Sağ üstte aracın üreticisinin amblemi/logosu yer almaktadır.

Yukarıdan aşağıya sırasıyla;

- Aracın üretim yılı,
- Üretici firmanın adı,
- Üretim yeri bulunmaktadır.

Bu başlıklardan sonra aracın modelinin adının tam ortada bulunduğu bir tablo içerisinde sol tarafta Türkçe, sağ tarafta ise İngilizce olmak üzere iki farklı dilde aracın spesifikasyon bilgilerinin ardından diğer özellikleri (yapım aşamaları, aracın üretilme sebebi, bu zamana kadar kimlerin kullandıkları, söz konusu müzeye kim tarafından bağışlandığı) yer almaktadır.

Araç tanıtım metinleri içerisinde detay bilgi bakımından zengin içeriğe sahip olanlar için ise yatay A3 kâğıtlar kullanılmış olup, dikey formdaki A4 kâğıdındaki uyulan kurallar bilgi metni tasarımının ağırlıklı olarak sol tarafında geçerli olmakla birlikte sağ tarafta ise araç ile ilgili yapısal ve donanımsal bilgilere yer verilmiştir.

İçerisinde gerek ülkemiz gerekse dünya nezdinde sayısız kıymetli eşyayı barındıran Rahmi M. Koç Müzesi, olası bir yangın tehlikesine karşı, yangın geciktirici “Dewilux NA-NOFIRE” vernik uygulaması ile DYO Boya Fabrikaları A.ř tarafından kaplanmıştır.

İç mekanda kullanılan destek elemanları, zemin ile sergilenen araçların ilişkisi adına sağlanan dil bütünlüğü dış mekanda da etkilerini hissettirmektedir.

Ziyaretçilerin basılı ve görsel sanatlar üzerine de bilgi sahibi olabileceği müzede çok sayıda geçmişten günümüze korunmuş olan reklam çalışmalarının yer aldığı bölümlerde klasik araç parçaları (örn. jant kapakları) sergilenmektedir. Sergilenen araçlardan uzun süreli sabit olarak kalacak olanlarının zemin ile ilişkisi takoz ve krikolar yardımı ile kesilmektedir. Bu sayede değişen hava koşullarından araçların minimum düzeyde etkilenmesi ve lastik/kauçuk akşamların zarar görmemesi amaçlanmaktadır.

Müze girişinde ziyaretçilerin alışveriş yapabileceği bir hediyelik eşya dükkânı bulunmaktadır. Ayrıca Tersane Binası içerisinde, Açık Teşhir Alanı'nda ve Fenerbahçe Vapuru içerisinde 3 adet kafeterya vardır.

4.3. Araştırılan Taşıt Müzelerin Analizi

Araştırılan müzeler mekansal organizasyon, sergileme, aydınlatma ve yönlendirme elemanları açısından değerlendirilmiştir.

İncelediğimiz Ural Ataman ve Rahmi Koç Müzeleri mekan organizasyonu açısından değerlendirecek; Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesinde üç sergileme salonu ve bir hediyelik eşya alanı bulunmaktadır. Rahmi Koç Müzesi ise daha farklı alanlarda eserler içerdiği için daha fazla bölümden oluşmuştur. Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi'nde tuvaletler birçok müzenin aksine köşelerde değil, hediyelik eşya bölümünün karşısında rahatça görülebilecek konumdadır. Rahmi Koç Müzesi sadece otomobillerin sanayi ve iletişim tarihi eserlerini de içeren bir müze olduğu için mekan organizasyonu oldukça farklıdır. Üç adet sergi alanı vardır ve bunlardan bir tanesi dış mekan sergi alanıdır. Sergi alanlarının yanı sıra müzede üç adet kafeterya ve konferans salonu gibi mekanlar da yer almaktadır.

Her iki müzenin sergileme yöntemlerine bakıldığında Rahmi Koç Müzesi'nde açık hava sergileme alanları bulunmaktadır. Sergileme alanı dekorları müzelerin genel mimarisine uymaktadır. Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi'nde sergilenen eserlerin önlerinde yer alan bilgilendirme metinlerinde üretim yılı, firma adı, üretim yeri gibi bilgilerin yanı sıra aracın teknik özellikleri ile ilgili bilgiler de yer almaktadır. Buna ek olarak Rahmi Koç Müzesi'ndeki eserlerde şimdiye kadar kimlerin kullandığı ve müzeye kim tarafından bağışlandığı bilgiler yer almaktadır. Ayrıca her iki müzede de bilgilendirme metinleri Türkçe-İngilizce olarak hazırlanmıştır.

Her iki müzede yer alan yönlendirme elemanları incelendiğinde Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi'nde yönlendirme elemanları olarak üretildiği ülke ve türlerine göre ayrılmış olan araçlar kullanılır iken, Rahmi Koç Müzesinde hem dış mekanda hem de iç mekanda yer alan yönlendirme elemanları anlaşılması kolay ve müzenin mimarisine uygun şekildedir.

Müzelerde aydınlatma elemanları oldukça önemlidir. İncelediğimiz müzeler bu konuda eserlerin sergilenmesine uygun aydınlatma sistemleri kullanmıştır. Rahmi Koç Müzesi'nde sarkıt ve spot aydınlatma sistemleri gibi birden fazla aydınlatma sistemi kullanılmıştır. Aydınlatma elemanları parçaya özel olarak yapılmıştır. Aynı zamanda aydınlatma elemanları eserlere zarar vermeyecek şekilde tasarlanmıştır. Eserlerin özelliklerini ön plana çıkartacak renkler, aydınlatma elemanları ve yerleşimler uygulanmıştır. Ayrıca gün ışığından yararlanmak için eserler genellikle camların olduğu yerlerde sergilenmektedir. Ural Ataman Klasik Müzesi'nde ise spot ve 1920-1950 yılları arasında oldukça popüler olan ve günümüzde iç ve dış mekanlarda nostaljik bir görünüm elde etmek amacıyla kullanılan Neon aydınlatma sistemleri kullanılmıştır (<http://web.archive.org/web/20160303200655/http://americanhistory.si.edu/lighting/bios/moore.htm>). Ayrıca Ural Ataman Müzesinde araçların doğrudan güneş ışığına maruz kalmamaları için pencerelerin çok yukarıya ve oldukça dar bir şekilde tasarlandığı görülmüştür.

BÖLÜM V. 21. YÜZYILDA ÖN PLANA ÇIKAN TAŞIT: “MOTOSİKLET” VE MOTOSİKLET MÜZELERİ

5.1. Motosiklet Tarihi ve Kültürü

Motosikletin tarihi 19. yüzyılın ikinci yarısında başlar. Motosikletler, aynı boyuttaki ön ve arka tekerlekler ve arka tekerleği sürmek için bir pedal krank mekanizmasına sahip bir bisiklet olan "güvenlik bisikletinden" gelmektedir. Gelişiminin bazı erken dönemlerine rağmen, motosiklet, tek bir fikre veya makineye kadar izlenebilecek katı bir soy ağacından yoksundur. Bunun yerine, fikir, aynı zamanda, Avrupa çapında çok sayıda mühendis ve mucit tarafından görülmüştür.

1860'larda Paris'teki bir demirci olan Pierre Michaux, o dönemde velespit adı verilen pedallarla bisiklet üreten ilk şirket olan “Michaux et Cie” yi kurmuştur. İlk buharla çalışan motosiklet Michaux-Perreaux buhar velespitidir, Pierre'in oğlu Ernest Michaux'un velespiti de buharlı velespit çeşitlerinden biridir (Burgess Wise, 2007).

1863 yılında prototipi geliştirdiğini iddia eden bir Michaux çalışanı olan Pierre Lallement, 1866 yılında ABD patent ofisi ile ilk bisiklet patenti için başvurduğunda tasarım Amerika'ya gitmiştir. 1868'de bir Amerikalı, Roxbury, Massachusetts'deki Sylvester H. Roper, tekerlekler arasında kömürle çalışan bir kazan ile çift silindirli bir buhar velespit geliştirmiştir. Roper'in motosiklet geliştirmeye katkısı, 1 Haziran 1896'da Cambridge'deki Massachusetts'teki makinelerinden birini göstererek öldüğünde aniden sona ermiştir (Burgess Wise, 2007).

Kendinden itişli bir bisiklet için ilk ticari tasarım, 1884 yılında İngiltere'de Edward Butler tarafından tasarlanan ve inşa edilen Butler Petrol Döngüsü adı verilen üç tekerlekli bir tasarıma sahiptir. 1884 yılında, iki yıl önce Karl Benz'in modern otomobilin mucidi olarak kabul edilen ilk otomobilini icat ettiği Londra'daki Stanley Cycle Show'da araç için

planlarını sergilemiştir. Butler'ın aracı aynı zamanda Londra'daki 1885 Uluslararası Buluşlar Sergisi'nde sergilenen ilk tasarımıdır.

Araç 1888'de Greenwich'teki Merryweather Fire Engine şirketi tarafından inşa edilmiştir. Başlangıç basınçlı hava ile yapılmıştır. Motor, arkadan itişli tekerleği üzerinde bir radyatör ile sıvı soğutulmuştur. Hız bir gaz kelebeği kolu koluyla kontrol edilmektedir. Fren sistemi takılmamış; araç, bir ayakla çalışan kolu kullanarak arka tekerleğini kaldırıp / indirerek durdurulmuştur; Makinenin ağırlığı daha sonra iki küçük tekerlek tarafından taşınmıştır. Sürücü ön tekerlekler arasında oturmuştur. Bununla birlikte, Butler yeterli mali destek bulamadığı için ticari bir başarı elde edememiştir.

Bir başka içten yanmalı, petrol yakıtlı motosiklet Petrol Reitwagen'dır. Alman mucitler Gottlieb Daimler ve Wilhelm Maybach tarafından 1885 yılında Almanya'nın Bad Cannstatt kentinde tasarlanmış ve inşa edilmiştir (Georgano, 2002:22). Bu araç, güvenlik bisikletleri ya da dönemin kemikli bisikletlerinden farklı olarak, sıfır derece direksiyon eksenini açısı ve hiçbir çatal ofsetine sahip olmadığından, yaklaşık 70 yıl önce geliştirilen bisiklet ve motosiklet dinamikleri ilkelerini kullanmamıştır. Bunun yerine, dönerken dik durmak için iki çıkıntı tekerleğe dayanmaktadır. Mucitler buluşlarını Reitwagen ("binek arabası") olarak adlandırmışlardır. Gerçek bir prototip araçtan ziyade yeni motorları için uygun bir test yatağı olarak tasarlanmıştır.

İlk ticari motosikletin ortaya çıkışı oldukça uzun bir süreçte gerçekleşmiştir. 1880'lerin sonlarında özellikle Almanya ve İngiltere'de düzinelerce tasarım ve makine ortaya çıkmış ve kısa sürede Amerika'ya yayılmıştır (Chadwick, 2001). Motosiklet tarihinin bu erken döneminde, bisiklet üreticileri yeni içten yanmalı motor için tasarımlarını uyarladığından beri birçok üretici vardır.

1894 yılında, Hildebrand & Wolfmüller ilk seri üretim motosikleti olmuştur ve ilk motosiklet (Alman Motorrad) olarak adlandırılmıştır (Setright, 1979; Falco, 1998; Kresnak, 2008; Hildebrand & Wolfmüller, 2007). Ancak, bu motosikletin sadece birkaç yüz örneği imal edilmiştir.

Coventry, İngiltere merkezli bir bisiklet imalat şirketi olan Excelsior Motor Company, 1896 yılında ilk motosiklet modelinin üretimine başlamış ve satışa çıkarılmıştır.

ABD'deki ilk motosiklet üretimi, 1898'de Waltham, Massachusetts'teki fabrikasında Charles Metz tarafından imal edilen Orient-Aster'dir.

Motosiklet tarihinin ilk döneminde, birçok bisiklet üreticisi yeni içten yanmalı motora uyum sağlamak için tasarımlarını uyarlamışlardır. Motorlar daha güçlü hale geldikçe ve tasarımlar bisikletin köklerini aştıkça, motosiklet üreticilerinin sayısı artmıştır. İlk motosikletlerde çalışan 19. yüzyıl mucitlerinin çoğu, çoğu zaman diğer icatlara geçmişlerdir. Yüzyılın başında ilk büyük seri üretim şirketleri kurulmuştur.

1901 yılında, İngiliz dört tekerlekli bisiklet ve bisiklet üreticisi Royal Enfield, ilk motosikletini, ön tarafa monte edilmiş ve arka tekerleği kemerle destekleyen bir 239 cc motoruyla tanıtmıştır. 1898 yılında İngiliz bisiklet üreticisi Triumph, motosikleti de kapsayacak şekilde odağını genişletmeye karar vermiş ve 1902'de şirket Belçika yapımı bir motorla donatılmış ilk motosikletini üretmiştir. Bir yıl sonra, yıllık 500'ün üzerinde üretim yapan en büyük motosiklet üreticisi olmuştur. Diğer İngiliz firmaları, 1902 ve 1910 tarihlerinde motosiklet üretimine başlayan Norton ve Birmingham Small Arms Company'dir.

1901 yılında, iki eski bisiklet yarışçısı tarafından kurulan Indian Motosiklet İmalat Şirketi, motoru Illinois'deki Aurora Firması tarafından imal edilen "elmas çerçeveli" Indian Single'ı tasarlanmıştır ve tek renk üretilmiştir. Indian'ın üretimi 500'ün üzerinde olmuştur. Amerikan şirketi Harley-Davidson 1903'te motosiklet üretmeye başlamıştır (Mick, 1996; Hendee, 2009; Youngblood, 2001). Bu dönemde, zorlu, hızlı ve güvenilir makineler üretmeye yönelik güçlü teşvikiyle, popüler yeni motosiklet yarışları sporu, deney ve yenilikçiliğe dayanmaktadır (Chadwick, 2001). Berkeley, Kaliforniya Polis Departmanı şefi Vollmer, 1911 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nde ilk resmi polis motosiklet devriyesi düzenlenmesi ile kredilendirilmiştir (Berkeley Police Department Online). 1914 yılına gelindiğinde, motosikletler artık sadece motorlu bisiklet değildir; birçok kişi kendi koltuklarına sahiptir, ancak birçoğu koltuklar ve süspansiyon gibi bisiklet öğelerini hala korumuştur.

Birinci Dünya Savaşı sırasında, motosiklet üretimi, savaş öncesi cephedeki birliklerle etkin iletişim sağlama çabası için büyük ölçüde yükselmiştir. Atlı haberciler, mesajlar taşıyan, keşif yapan personel ve askeri polis olarak hareket eden motosikletler ile değiştirilmiştir. Amerikan şirketi Harley-Davidson, fabrikanın üretiminin % 50'sinden

fazlasını savaşın sonunda askeri sözleşmeye yöneltilmiştir. İngiliz şirketi Triumph Motorcycles, savaş sırasında müttefik kuvvetlerine 30.000'den fazla Triumph Type H modeli satmıştır. Bir kayış tarafından tahrikli arka tekerlek ile Model H'ye, 499 cc hava soğutmalı dört zamanlı tek silindirli motor takılmıştır ve pedallarla donatılmamıştır, bu yüzden gerçek bir motosiklettir. Özellikle Model H, çoğu tarafından ilk “modern motosiklet” olarak kabul edilir. 1915 yılında, üç vitesli şanzıman ve kayış iletimi ile 550cc'lik bir dört zamanlı motora sahiptir. Kullanıcıları arasında “The Trusty” lakabı ile çok popülerdirler (www.cityofberkeley.info/police/history/history.html).

1920 yılına gelindiğinde, en büyük üretici olan Harley-Davidson, motosikletleri 67 ülkede satışa çıkmıştır. 1920'lerin sonunda ya da 1930'ların başında Almanya'daki DKW en büyük motosiklet üreticisi unvanını devralmıştır. BMW motosikletleri, 1923'te şaft tahriki ve tek bir alüminyum muhafazada şanzımanla çevrelenmiş karşılıklı ikiz yani “boxer” motor ile sahneye çıkmıştır (Prashard, 2006; Cato, 2003; Vance, 2009; de Cet, 2002).

1931 yılına gelindiğinde, Indian ve Harley-Davidson, ticari motosiklet üreten tek iki Amerikalı üretici olmuştur. Amerika Birleşik Devletleri'ndeki bu iki şirketli rekabet, Springfield, Massachusetts'teki Indian Motosiklet fabrikasının kapandığı ve Royal Enfield'in Indian ismini devraldığı 1953 yılına kadar devam etmiştir (<https://web.archive.org/web/20070928002044/http://www.harley-davidson.com/wcm>).

1930'larda Britanya'da 80'den fazla farklı motosiklet markası vardır; Norton, Triumph ve AJS gibi tanıdık markalardan, yeni Gerrard, NUT, SOS, Chell ve Whitwood gibi isimler motosiklet sektöründe, 21. yüzyılın başlarında dünya pazarında rekabet etmekteydiler. 1937'de Joe Petrali, modifiye edilmiş bir Harley-Davidson 61 kübik inç (1000 cc) motor hacmine sahip motosiklet üzerinde 136.183 mph'lik (219.165 km / s) yeni bir arazi hızı rekoru kırmıştır. Aynı zamanda Petrali, 45 metreküp (737 cc) motor hacmi ile motosiklet için hız rekoru kırmıştır.

Avrupa'da, II. Dünya Savaşına dayanan üretim talepleri, askeri kullanım için motosikletleri içermektedir ve BSA, 1937 yılından başlayarak 1950 yılına kadar devam eden İngiliz silahlı kuvvetlerine 126.000 BSA M20 motosiklet tedarik edilmiştir. Royal Enfield ayrıca ordu için motosiklet üretmiştir.

II. Dünya Savaşından sonra, bazı Amerikalı gaziler motosikletlerde savaşta hissettikleri, heyecan, tehlike ve yaşam hızının karşılığını bulmuştur. ABD'de motosiklet kulüpleri, organize edilmiş kulüpler halinde gruplandırılmış yeni bir sosyal oluşum kurulmuştur. Öte yandan, Avrupa'da, savaş sonrası motosiklet üreticileri daha pratik, ekonomik ulaşım araçları tasarlamaya yönelmişlerdir. İtalyan tasarımcı Piaggio, 1946 yılında Vespa'yı tanıtmıştır, Vespa anında yaygın popülerliğe ulaşmıştır.

BSA Grubu, 1951 yılında dünya pazarının büyük bölümünü elinde bulundurmak için ve en büyük motosiklet üreticisi olmak amacıyla Triumph Motorcycles'ı satın almıştır. Alman NSU, 1955 yılından 1959 yılına kadar en büyük motosiklet üreticisi olmuş fakat tahtını Honda firmasına kaptırmıştır. İngiliz üreticiler Triumph, BSA ve Norton, bazı pazarlarda, 1960'lı yılların sonlarında ve 1970'li yılların başlarında Honda'nın başını çektiği Japon üreticilerin yükselişine kadar hakim bir konumda kalmışlardır.

Motosikletin rolü 1960'larda, bir ihtiyacı gideren araçtan ziyade yaşam tarzını gösteren bir yöne doğru kaymıştır. Hollywood filmlerinde bir imajın, statünün, bireycilik için kültürel bir ikonun parçası haline gelmiştir (Chadwick, 200; Grant, 2003; Johnson 2005)

Japonların ürettikleri motosikletler modern tasarımlara sahip olmakla birlikte rakiplerinden daha hızlı, daha ucuz ve daha kalitelidir. Motosikletleri daha şık ve daha güvenilirdir, bu yüzden İngiliz üreticiler kitlesel pazar üreticileri olarak geride kalmışlardır.

24 Eylül 1948 tarihinde Japonya'da resmi olarak kurulan Honda, 1969 yılında CB750 modelini piyasaya sürmüş ve başarılı olmuştur. Güç ve performans için büyük bir potansiyele sahip olan sıralı dört zamanlı dört silindirli motor konfigürasyonunu kurmuştur. Bu motosikletin piyasaya sürülmesinden kısa bir süre sonra, Kawasaki, dört zamanlı dört silindirli motoru KZ900'ün tanıtımı ile potansiyelini göstermiştir. Suzuki, Kawasaki ve Yamaha'nın her biri 1950'lerde motosiklet üretmeye başlamıştır.

Çalışmamız araştırmacının ilgi alanına göre yapılmıştır. Araştırmacının ilgi alanları Amerikan ve İtalyan motosikletleri olduğu için o eserleri içeren müzeler araştırılmış, Japon motosikletleri ve diğer motosikletleri içeren müzeler çalışmamızın kapsamı dışında bırakılmıştır.

5.2. Araştırılan Motosiklet Müzesi Örnekleri ve İncelenmesi

Çalışmamızda araştırılan müzeler ilgi alanına göre belirlenmiştir. Yani araştırmacı kendi ilgi alanına göre müzeleri belirlemiş daha sonra bu müzeleri gezerek çeşitli analizlerde bulunmuştur. Çalışmada analiz edilen müzeler; Orange County Choppers, Harley Davison Museum ve Piaggio Museum'dur.

5.2.1. Orange County Choppers

OCC olarak da bilinen Orange County Choppers, New York eyaletinin Orange County bölgesinde yer alan bir motosiklet üreticisidir. 1999 yılında Paul Teutul, Sr. ve Paul Teutul, Jr. tarafından kurulmuştur. Firma "American Chopper" adı ile 2002 yılının Eylül ayında Discovery Channel'da motosiklet üretimi ve tasarımı üzerine başladığı televizyon programı ile dünya genelinde büyük bir hayran ve takipçi kitlesine ulaşmıştır.

New York İtfaiye Departmanı, Özgürlük Anıtı gibi yaşadıkları ülkenin milli değerleri ile bağlantılı konular üzerine yaptıkları motosikletler dışında kişiye özel sipariş taleplerini de karşılayan firma, tasarladıkları motosikletler kadar bu araçları son kullanıcıya teslim etme ve sergileme şekilleri ile de büyük bir hayran kitlesine sahiptir.



Fotoğraf 23: Orange County Choppers müzesinde yer alan FDNY için özel tasarlanmış olan motosiklet (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 24: Orange County Choppers müzesinde yer alan Özgürlük Anıtı için özel tasarlanmış olan motosiklet (Arşiv: Barış Keskin)

Motosiklet tutkunları tarafından büyük ilgi gören OCC, ziyaretçilerinin motosikletleri rahat inceleyebilmeleri adına büyük camlı bir sergi mekanı kullanmaktadır.



Fotoğraf 25: OCC'nin dıştan görünümü (Arşiv: Barış Keskin)

OCC, mekan içerisinde bulunan motosikletleri hava değişimlerinden en az şekilde etkilenmelerini sağlamak amacıyla plastik zemin üzerine çıkartarak sergilemeye özen göstermektedir.



Fotoğraf 26: OCC'de sergilenen eserlerden bir görünüm (Arşiv: Barış Keskin)

Ancak her ne kadar zemine serilmiş halı/plastik zemin üzerine çıkartılmış olsalar da motosikletlerin bir çoğunun lastik havalarının inmiş olduğu görülmektedir. Ziyaretçilerin el yapımı motosikletlere dokunup zarar vermelerini engellemek amacıyla üzerinde firmanın logosunun bulunduğu bölüm ayırıcı halatlar yardımıyla motosikletlere erişimin engellendiği görülmektedir.

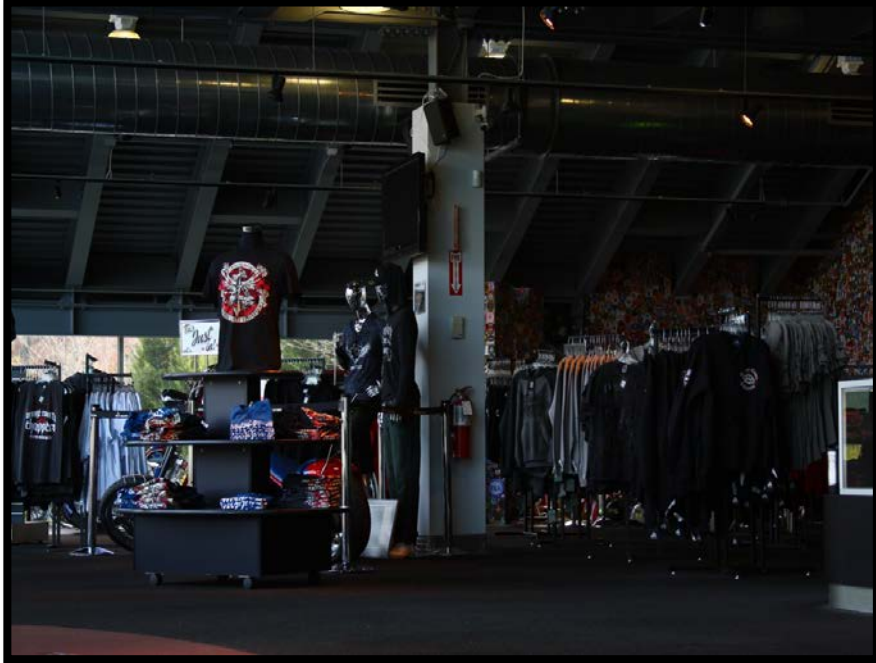


Fotoğraf 27: OCC'de eserlerin zarar görmemesi için alınan ayırıcı halatlar (Arşiv: Barış Keskin)

Ürettiği motosikletlerin maketlerini, tişörtlerini, anahtarlıklarını, şapkalarını, gözlüklerini, montlarını ve daha bir çok giyim aksesuarını da üretip satışa çıkararak OCC, bu ürünleri motosikletler ile aynı alanda sergilemektedir.



Fotoğraf 28: OCC’de alışveriş alanından bir görünüm (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 29: OCC’de bulunan alışveriş alanı (Arşiv: Barış Keskin)

Ziyaretçilerin mekan içerisinde yemek yiyebileceği bir restoran ve bar bulunmakta olup, mekan içerisinde sıkça örneklerine rastladığımız tavana sabitlenen motosikletler iştah açıcı olduğu değerlendirildiği için duvarları kırmızıya boyanan restoran bölümünde de karşımıza çıkmaktadır.



Fotoğraf 30: OCC’de yer alan kafeteryadan görüntüler (Arşiv: Barış Keskin)

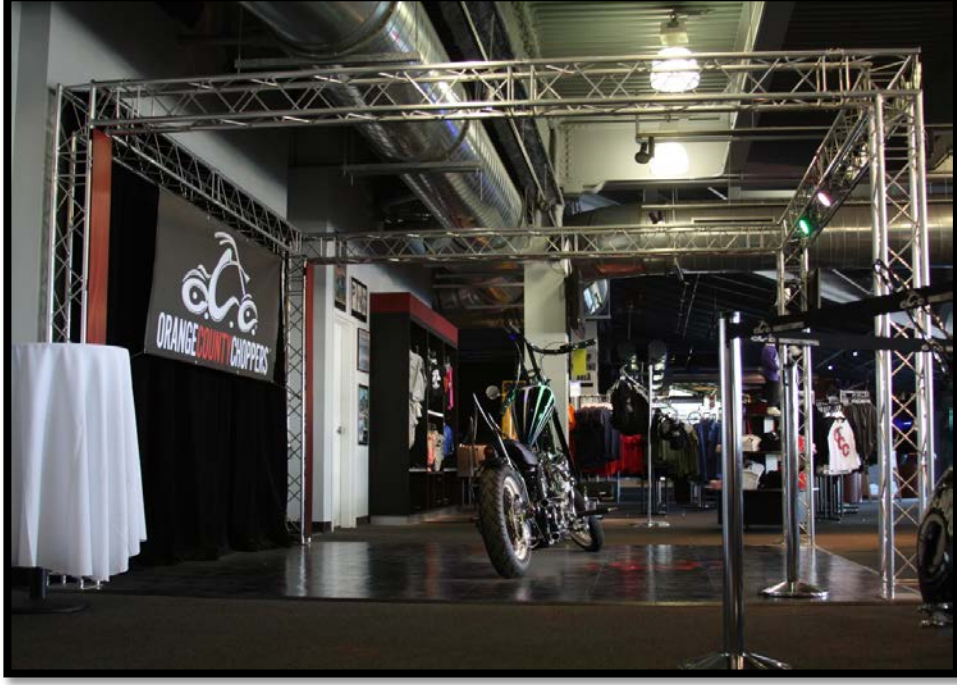
Firmanın kromdan imal edilmiş kafe logosu restoran bölümünün duvarına vidalama yöntemi ile sabitlenmiştir.



Fotoğraf 31: OCC’de yer alan firma logosu (Arşiv: Barış Keskin)

Restoran, bar, kafe üçlüsünden sonra ziyaretçilerin mekan içerisindeki turu tamamlanmakta ve hatıra fotoğrafı çektirebilecekleri etrafı kapalı olmayan bir adet

motosiklete ulaşılmaktadır. Bu motosikletin dönem ve koşullar çerçevesinde belirli aralıklar ile değiştirildiği değerlendirilmektedir.



Fotoğraf 32: OCC’de sergilenen eserlerden bir görünüm (Arşiv: Barış Keskin)

Mekan içerisinde tavana sabitlenen motosikletler, güçlendirilmiş metalden üretilen iki üst bağlantı noktası aracılığı ile binaya tutunmakta olup, motosikletin sağa ve sola doğru devrilmemesi içinse yan ayaklık diye tabir edilen motosikletin park halindeyken devrilmesini engelleyen ve şasesinin en kuvvetli olduğu bölgelerden biri olan bölgeden kurulan kaideye sabitlenmiştir. İmkan dahilinde olması durumunda motosikletlerin n ya da arka tekerinden kaideye elik kuşak atılmıştır.



Fotoğraf 33: OCC’de kullanılan farklı sergileme biçimleri (Arşiv: Barış Keskin)

Ziyaretçilerin bilardo ve bowling gibi oyunları da oynayabileceği mekanda insanların mümkün olduğu kadar mekan içerisinde tutulmaya çalışıldığı anlaşılmaktadır.



Fotoğraf 34: OCC’de yer alan eğlence alanı (Arşiv: Barış Keskin)

Mekan içerisindeki aydınlatma sisteminin büyük çoğunluğu gün ışığı renk tonunda spotlar yardımı ile yapılmaktadır.



Fotoğraf 35: OCC’de kullanılan aydınlatma sistemi (Arşiv: Barış Keskin)

5.2.2. Harley-Davidson Müzesi

2008 yılında açılan Harley Davidson müzesi, koleksiyonun sergilendiği motor şirketi için ilk gerçek fırsat olmuştur. Müzede sadece motosikletler yer almamaktadır. Bunların yanında iş kayıtları, ürün literatürleri, pazarlama materyalleri, fotoğraflar, kupalar, yayınlar vb. yer almaktadır.

Harley-Davidson, 1915 yılında Panama-Pasifik Uluslararası Fuarı'nın dört önemli motosiklet üreticisinden biri olarak gösterilmiştir, ancak bu fuarda rakipleri Indian ve Excelsior'un Harley-Davidson'ın karşısında motosiklet koleksiyonlarının ödül kazanması Harley-Davidson'ın bu konudaki açığını ve eksikliğini ortaya çıkarmıştır. Bunun üzerine Harley-Davidson her yıl üretiminden en az bir adet motosiklet muhafaza ederek bir koleksiyon yaratmaya başlamıştır. Capitol Drive üretim tesisinde küçük bir müze olarak

1950'lerde ortaya çıkan, sonrasında 1977'de Pennsylvania York'daki daha resmi bir tesiste gitgide büyüyen Harley-Davidson müzesi, arşiv çalışmaları ile dikkat çekici hale gelmeye başlamıştır. 1990'larda York müzesinin kapatılmasının ardından burada yer alan eserler Milwaukee'ye, yani tüm Harley-Davidson hikayesinin başladığı yere taşınmıştır. Öte yandan bu yıllarda Harley-Davidson Arşivleri tek bir çatı altında toparlanmaya başlanmış ve 2004 yılına kadar bu süreç devam etmiştir. Kısacası şu andaki Harley-Davidson müzesinin oluşturulması 1990'lı yıllardan günümüze kadar gelen bir süreçte gerçekleşmiştir.

Harley-Davidson Müzesi, daha önce beş eski sanayi ve ticaret tesisinden oluşan yaklaşık 20 dönümlük bir arazi üzerinde 3'ten fazla binadan oluşmaktadır. Menomonee Nehri kıyısı boyunca 20 dönüm (81.000 m²) üzerinde 130.000 metrekarelik (12.000 m²) üç bina kompleksi, Harley-Davidson Motor Company'nin 110 yıllık geçmişinden 450'den fazla Harley-Davidson motosikleti ve yüz binlerce eseri barındırıyor. Binaların yapısı çelik ve tuğladan oluşmuştur. Bölgede 1000 motosiklet ve 500 araçlık park yeri bulunmaktadır. Müzenin cephesinde ayrıca 17 metrelik (5,2 m) çelik, Harley-Davidson işareti bulunmaktadır.

Müzenin girişi Fifth and Canal Caddesi tarafındandır. Müzede hem geçici sergiler, hem de motor şirketinin arşivleri ve sürekli sergilenen eserler yer almaktadır. Bunların yanında komplekste ayrıca bir restoran, kafe, perakende mağazası ve özel etkinlik alanları bulunmaktadır. Sergide ayrıca, fotoğraflar, posterler, reklamlar, kıyafetler, kupalar, vintage ve çağdaş motosikletlerin video görüntüleri ve ziyaretçilerin oturabileceği 10 motosiklet gibi interaktif sergiler, şirketin hikayesini ve tarihini anlatan Harley-Davidson ürünleri de vardır (Shine, 2009).

Ücretli girişe sahip olan müzeye girişte ziyaretçilerin kişisel bilgileri alınmak için bir form dağıtılmaktadır. Firma bu bilgilere göre ziyaretçilerin ilgi alanları doğrultusunda telefon ya da e-posta yoluyla dönüş yapmakta ve rozet hediye edilmektedir. Ayrıca Harley-Davidson güncel modellerinin tanıtım broşürü verilmektedir.



Fotoğraf 36: Harley Davidson Müzesi broşürleri (Arşiv: Barış Keskin)

Müzeye ilk girişte sizi bir adet klasik Harley Davidson (HD) motosiklet karşılamaktadır. Motosikletin etrafı çevrilmiş ve ulaşım kısıtlandırılmıştır. Motorun yanında yere konumlandırılmış bir bilgi metni mevcuttur, burada motosikletin tarihçesi ve özellikleri anlatılmaktadır. Onun hemen yanında ise “lütfen dokunmayın” anlamına gelen İngilizce metin mevcuttur. Motorun arka planında parlak siyah fon kullanılmış, üst kısımdan spot ışıkları ile aydınlatma yöntemi tercih edilmiştir. Motorun arka lastiği motorun üzerinde bulunan sehpa sisteminden ötürü havada, ön lastiği ise yere temas etmektedir.



Fotoğraf 37: HD Müzesi girişindeki eser (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 38: HD Müzesindeki spot aydınlatma elemanları (Arşiv: Barış Keskin)

Müzei rahat gezebilmeniz için kişisel eşyalarınızı kilitleyebileceğiniz dolaplar müzenin ilk girişinden sonra yer almaktadır.



Fotoğraf 39: HD Müzesi'nde yer alan kişisel eşya dolabı (Arşiv: Barış Keskin)

Klasik HD motosikletin hemen ardından Harley-Davidson firmasının ne kadar global bir firma olduğunu göstermek ve ziyaretçilerdeki aidiyet duygusunu arttırmak için dünyanın tüm bölgelerinden “chapter rockers”ların yer aldığı bölüm sergilenmektedir (Harley-Davidson firmasının bayiliklerinin bulunduğu bölgelerde Chapter denilen oluşum kurulur, örn: Ankara Chapter, İstanbul Chapter. Bu Chapter'lara o bölgedeki Harley-Davidson sahipleri üye olurlar, gezi ve etkinliklere birlikte katılırlar. Ülkemizde Harley-Davidson firmasının 2018 yılı itibarıyla resmi olarak 5 Chapter'ı bulunmaktadır.).



Fotoğraf 40: HD Müzesi'nde yer alan "chapter rockers"lar (Arşiv: Barış Keskin)



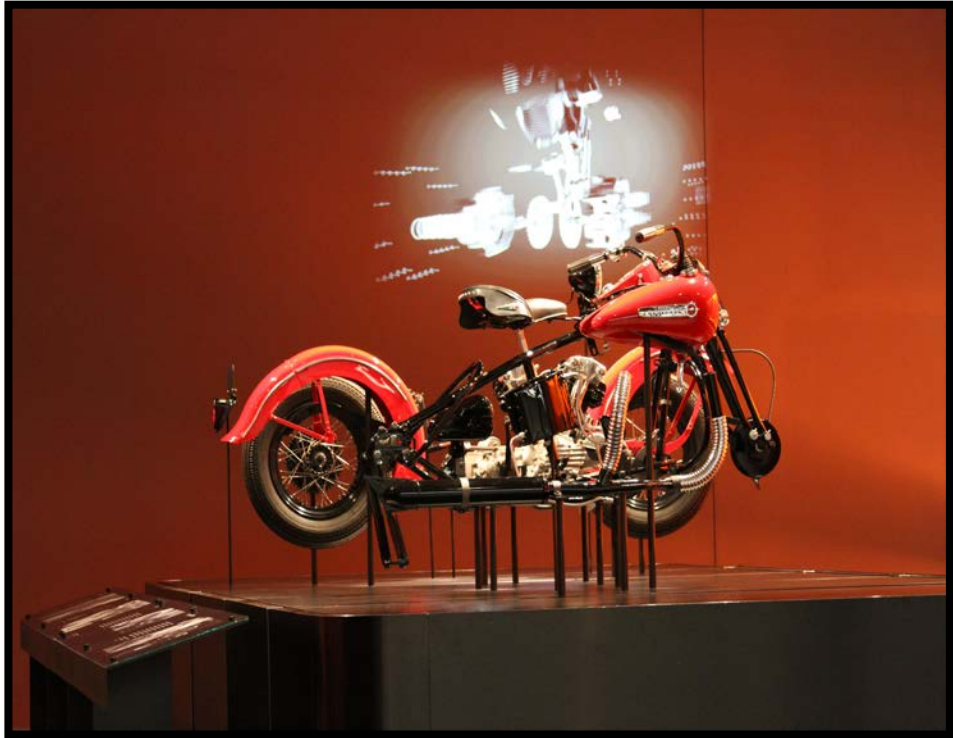
Fotoğraf 41: HD Müzesi'nde yer alan "chapter rockers"lar (yakın görünüm) (Arşiv: Barış Keskin)

Sergi alanının genelinde iç mekan duvar renkleri ağırlıklı olarak mat gri ve mat turuncu tonlarının kullanıldığı görülmüş olup, duvarlarda firmanın tarihi ile ilgili bilgilendirici metinler de yer almaktadır. Müzede eserleri güneşin zararlı UV ışınlarından

korumak için 500'den fazla mekanik panjur vardır. Alüminyum yapıları panjur lar müzeye giren güneş ışığı miktarını kontrol etmek için elle ayarlanabilir.

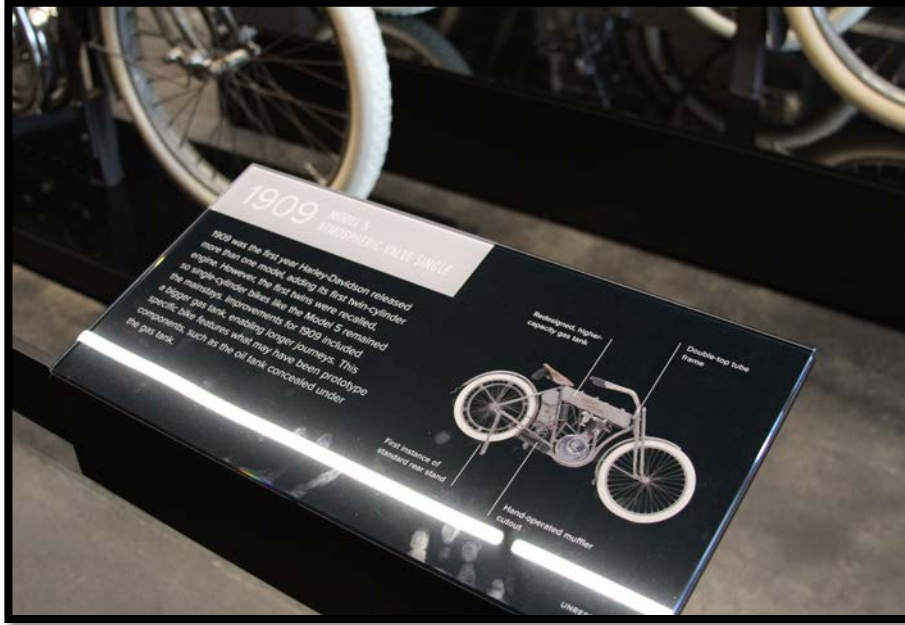


Fotoğraf 42: HD Müzesi iç mekan duvar renkleri (Arşiv: Barış Keskin)

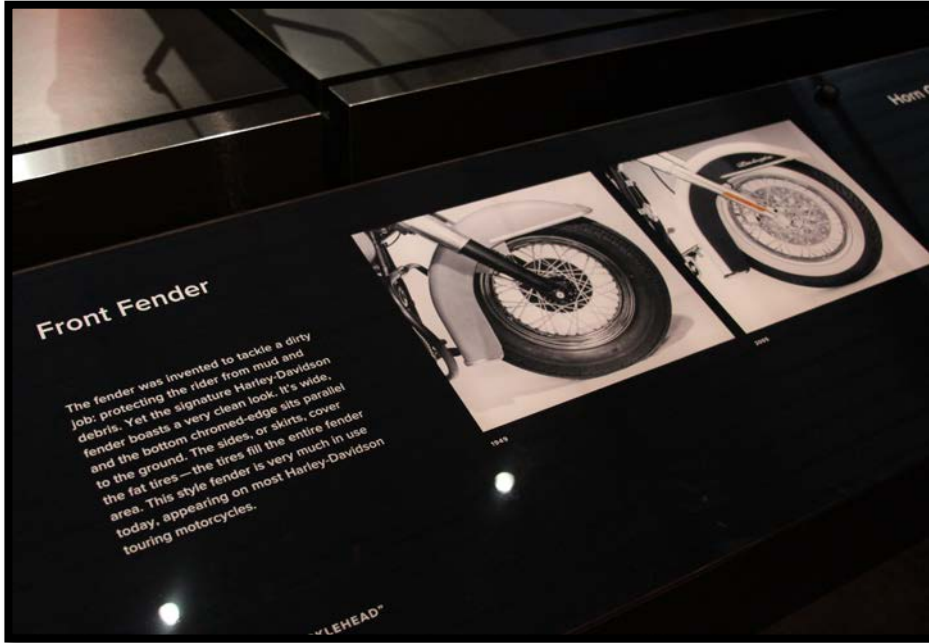


Fotoğraf 43: HD Müzesi sergileme alanı duvar renkleri (Arşiv: Barış Keskin)

Motosikletler hakkında yer alan bilgi metinleri parlak siyah stantlarda ve kaidelerde yer almaktadır. Motosiklet ya da firma tarafından geliştirilen teknolojilere ilişkin bilgiler sol tarafta yer alırken, motosiklet ile ilgili görsel detay bilgiler ise sağ tarafta yer almaktadır.



Fotoğraf 44: HD Müzesi'nde yer alan bilgi metni (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 45: HD Müzesi sergilenen esere ait bilgi metni (Arşiv: Barış Keskin)

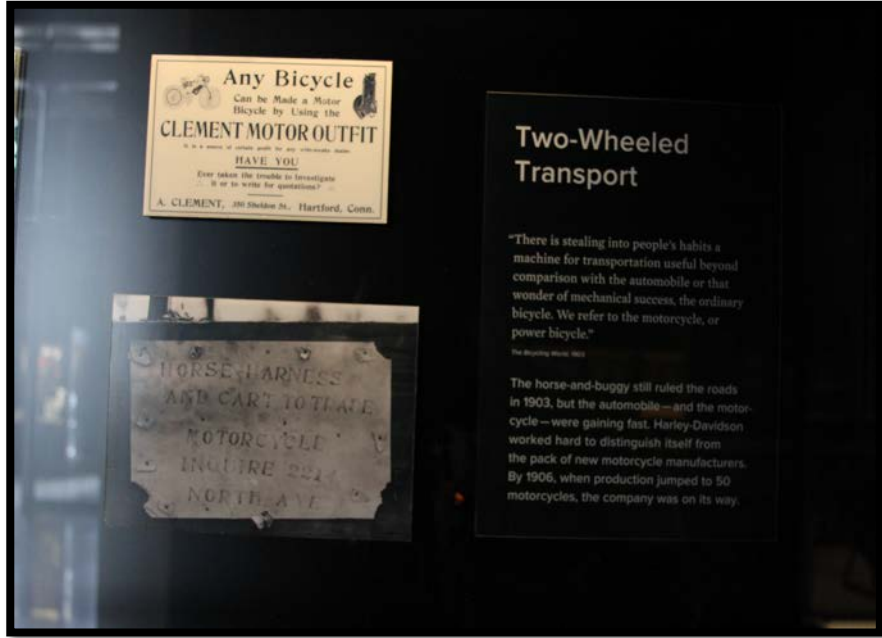


Fotoğraf 46: HD Müzesi'nde yer alan eser bilgi metni (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 47: HD Müzesi'nde yer alan eser bilgi metni 2 (Arşiv: Barış Keskin)

HD firmasının tarihi gelişimi, reklamları ve tasarım çalışmaları ile ilgili yer alan ve müzenin mevcut sunum teknikleri ile bağdaşmayan görsellerin ve dokümanların ise kimi bölgelerde siyah zemin üzerine konumlandırılarak önüne cam ile filtreleme yapıldığı görülmüştür.



Fotoğraf 48: HD Müzesi doküman paylaşım şekli (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 49: HD Müzesi tarihsel gelişim bilgi metni (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 50: HD Müzesi tarihsel reklam metni (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 51: HD Müzesi kıyafet sergileme yöntemlerinden bir örnek (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 52: HD Müzesi afiş ve tipografi tasarımları örnekleri (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 53: HD Müzesi afiş ve tipografi tasarımları örnekleri (Arşiv: Barış Keskin)

Motosikletlerin teknik kapasiteleri dahilinde arka sehvası bulunan modeller hariç, diğer modellerin ağırlıkla tekerleklerinin bir kaidenin üzerinde olmak koşuluyla zemine bastığı gözlemlenmiştir (Uzun süre sabit duran araçların lastiklerinin daha hızlı deforme olduğu, lastik hava basınçlarının azaldığı bilgisi bilinmektedir.).



Fotoğraf 54: HD Müzesi sergileme biçimi (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 55: HD Müzesi sergileme biçimi 2 (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 56: HD Müzesi sergileme biçimi 3 (Arşiv: Barış Keskin)

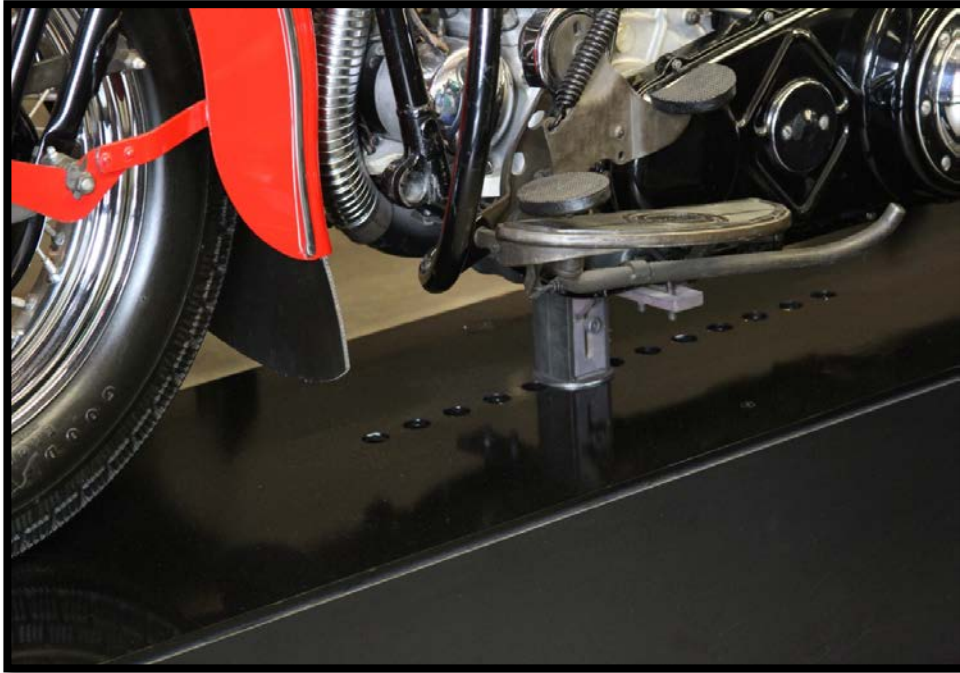


Fotoğraf 57: HD Müzesi sergileme biçimi 4 (Arşiv: Barış Keskin)

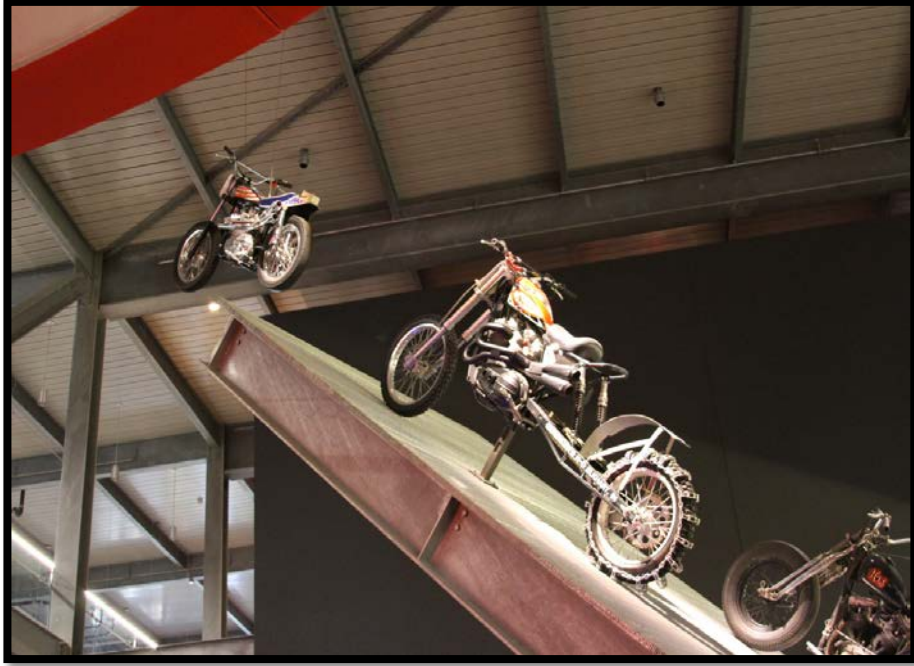
Sergileme koşulu sebebi ile dik durması gereken, havadaymış gibi görünen, viraj alıyormuş izlenimi yaratan vb. durumdaki motosikletler için çeşitli şekillerde sabitleme yöntemleri tasarlandığı görülmüştür. İçerisinde bulunduğu dönemi izleyicisine daha iyi aktarabilmek adına bazı motosikletlerin o döneme ait reklam afişleri, tanıtım broşürleri ve o motosiklet ile yapılan çalışmalar ile ilgili evrakların bir arada sergilendiği görülmüştür.



Fotoğraf 58: HD Müzesi sabitleme yöntemlerini gösterir örnek (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 59: HD Müzesi sabitleme yöntemlerini gösterir örnek (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 60: HD Müzesi sabitleme yöntemlerini gösterir örnek (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 61: HD Müzesi sabitleme yöntemlerini gösterir örnek (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 62: HD Müzesi sabitleme yöntemlerini gösterir örnek



Fotoğraf 63: HD Müzesi sabitleme yöntemlerini gösterir örnek (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 64: HD Müzesi sabitleme yöntemlerini gösterir örnek



Fotoğraf 65: HD Müzesi sabitleme yöntemlerini gösterir örnek (Arşiv: Barış Keskin)

Çeşitli film, dizi, TV şovları gibi aktivitelerde yer alan Harley-Davidson motosikletlerinin ise restorasyonunun yapılmadığı, o dönemki mevcut hallerinin korunduğu ve bu şekilde sergilendiği gözlemlenmiştir. Örneğin Terminator 2 filminde oynayan Harley Davidson FatBoy, Easy Rider filminde oynayan kişiselleştirilmiş Chopper, Elvis Presley'in Harley Davidson Sportster'ı ve Japonya'daki doğal afet sonrası

okyanustan Amerika kıyılarına vuran Harley Davidson Softail orijinal hali ile sergilenmektedir.



Fotoğraf 66: Terminatör 2 filminde yer alan Harley Davidson FatBoy yakından görünüş (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 67: Terminatör 2 filminde yer alan Harley Davidson FatBoy (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 68: Easy Rider filminde oynayan kişiselleştirilmiş Chopper (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 69: Elvis Presley'a ait Harley Davidson Motosiklet (Arşiv: Barış Keskin)



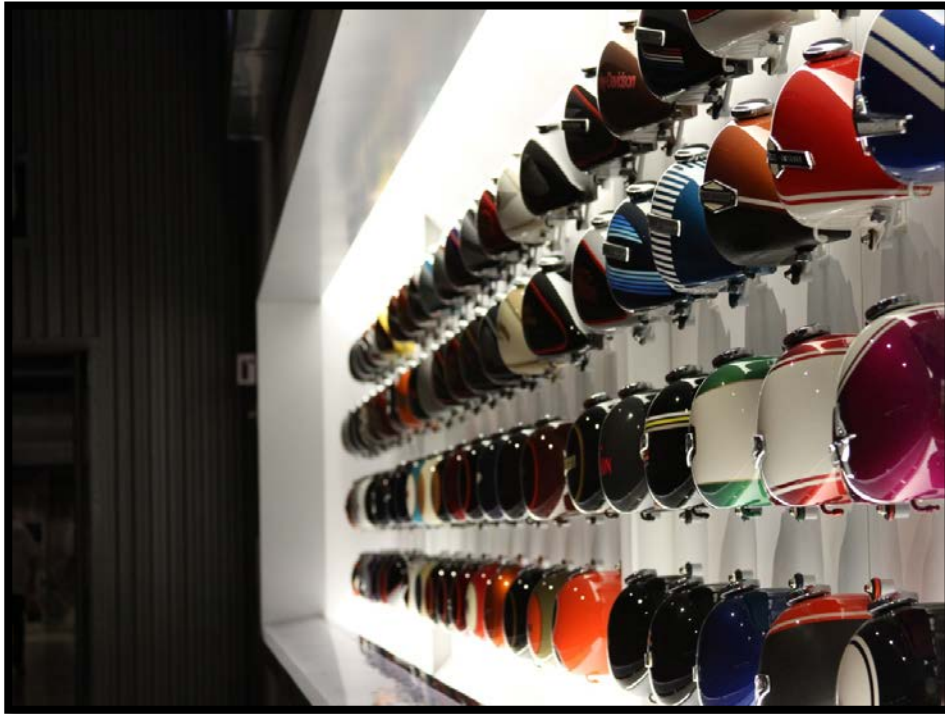
Fotoğraf 70: Yaşanan bir afet sonrası Japonya’da okyanusa düşüp, sonrasında sürüklenerek ABD ye ulaşan Harley Davidson Softail (Arşiv: Barış Keskin)

Sergi alanları arasında geçiş bölgeleri olarak kabul edilen koridorlarda Harley-Davidson markasının geçmiş dönemlerde tasarladığı/kullandığı afiş tasarımlarına yer verdiği tespit edilmiştir.

Tüm bunların yanı sıra geçmişten günümüze Harley-Davidson modellerinin en dikkat çekici parçalarından biri olan yakıt tanklarının zaman içerisinde değişiklik gösteren renk ve tipografik özelliklerine ilişkin düzenlenen sergi bölümünün yine sergi alanlarındaki geçiş koridorlarından birinde izleyicilere sunulduğu görülmüştür.



Fotoğraf 71: Geçmişten günümüze HD yakıt tankları ve bu tanklar üzerinde uygulanmış grafik tasarım / tipografi örnekleri (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 72: Geçmişten günümüze HD yakıt tankları ve bu tanklar üzerinde uygulanmış grafik tasarım / tipografi örnekleri (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 73: Geçmişten günümüze HD yakıt tankları ve bu tanklar üzerinde uygulanmış grafik tasarım / tipografi örnekleri (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 74: Geçmişten günümüze HD yakıt tankları ve bu tanklar üzerinde uygulanmış grafik tasarım / tipografi örnekleri (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 75: Geçmişten günümüze HD yakıt tankları ve bu tanklar üzerinde uygulanmış grafik tasarım / tipografi örnekleri (Arşiv: Barış Keskin)

Çocukları ile gelen ailelerin müzeyi rahat gezebilmeleri ve çocukların sosyal aktiviteler gerçekleştirebilmeleri adına çeşitli yerlerde boyama aktiviteleri ve oyuncaklar ücretsiz bir şekilde ziyaretçilere sunulmuştur.



Fotoğraf 76: HD Müzesi boyama aktivitesi (Arşiv: Barış Keskin)

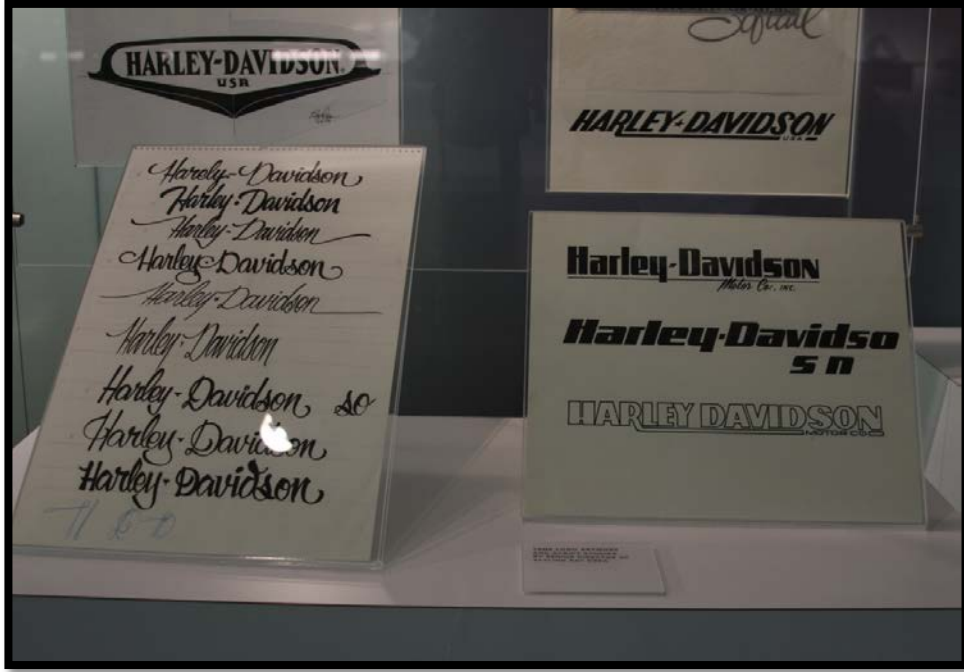


Fotoğraf 77: HD Müzesi aktivite bölümü (Arşiv: Barış Keskin)

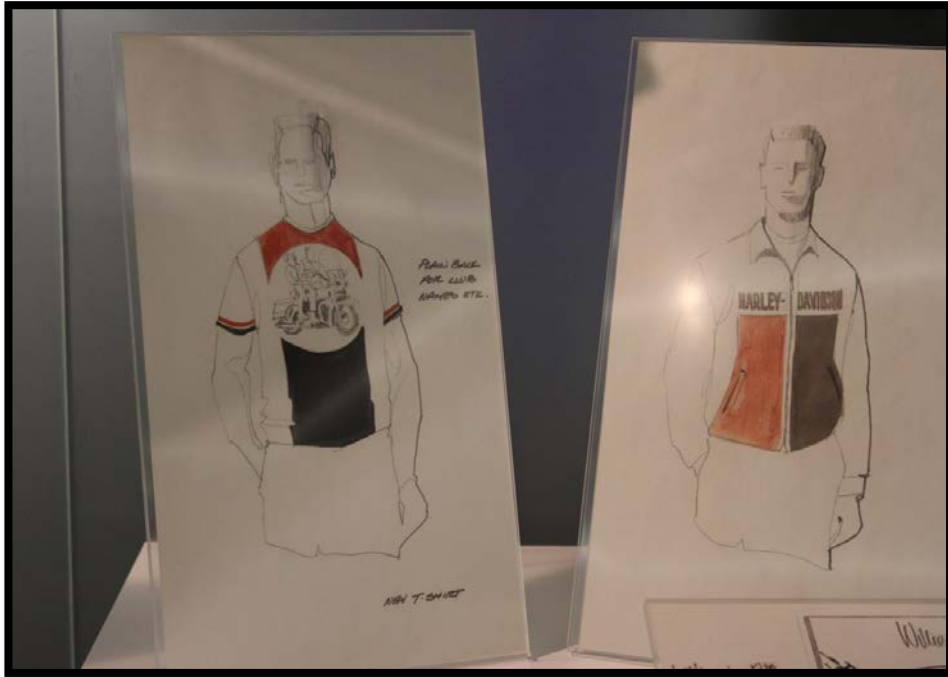
Motosikletlerin, motor kıyafetlerinin, firma model ve amblem tasarımlarının geliştirilme aşamalarına ilişkin departman ise buzlu bir cam ile diğer bölümlerden ayrılmış, ziyaretçi üzerinde merak uyandıran bir bölüme konumlandırılmıştır.



Fotoğraf 78: HD firması model ve amblem tasarımlarının gelişim aşamaları gösteren köşe (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 79: HD logo tasarım çalışmaları (Arşiv: Barış Keskin)



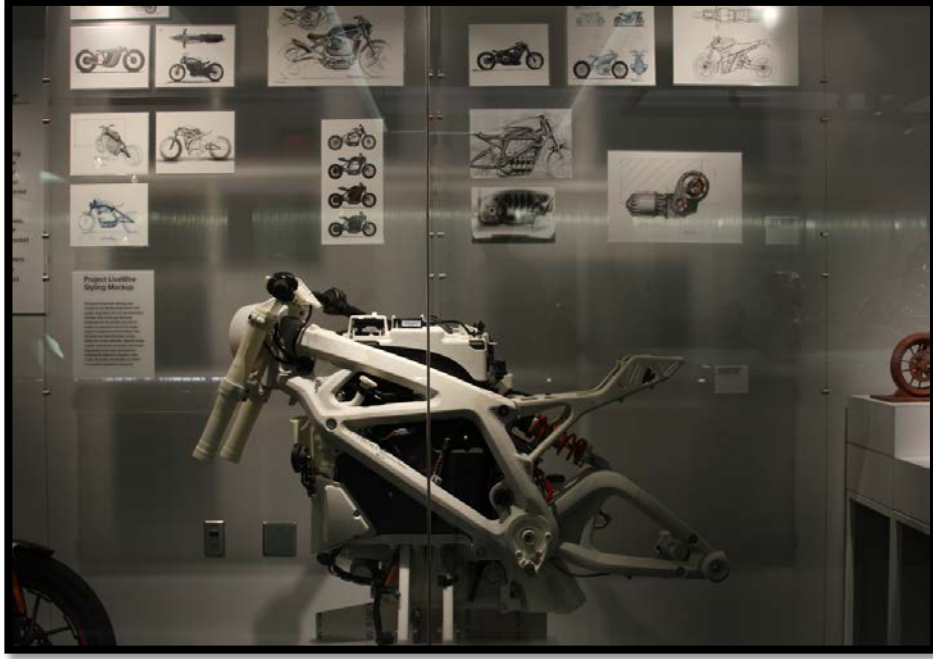
Fotoğraf 80: HD kıyafet tasarımları (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 81: HD motosikletlerinin tasarım aşamasında gerçekleştirilen işlemleri gösteren sergi bölümü (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 82: HD motosikletlerinin tasarım aşamasında gerçekleştirilen işlemleri gösteren sergi bölümü (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 83: HD motosikletlerinin tasarım aşamasında gerçekleştirilen işlemleri gösteren sergi bölümü (Arşiv: Barış Keskin)

Giriş noktasından çıkış noktasına kadar ziyaretçilerini gezecekleri yön bakımından yönlendiren müzenin çıkış noktasında ise dokunulmasında ve üzerlerine oturulmasında herhangi bir sınırlama bulunmayan gerçek klasik Harley-Davidson motosikletler bulunmaktadır.



Fotoğraf 84: HD Müzesinde ziyaretçilerin deneyimleyebildikleri motosiklet örnekleri (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 85: HD Müzesinde ziyaretçilerin deneyimleyebildikleri motosiklet örnekleri (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 86: HD Müzesinde ziyaretçilerin deneyimleyebildikleri motosiklet örnekleri (Arşiv: Barış Keskin)

5.2.3. Piaggio Müzesi

Piaggio Müzesi olarak adlandırılan ve firmanın alt markalarından biri olan Vespa ile özdeşleşen müze, şirketin üretimini 1920'li yılların başında gerçekleştirdiği Pontedera fabrika kompleksinin birimlerinden biri olan eski fabrikanın kalıplama bölümünde 2000 yılında hizmete açılmıştır.

Müze, en eski İtalyan şirketlerinden birinin değerini, tarihi mirasını korumak ve vurgulamak için kurulmuştur. 2018 yılında tamamen yenilenen müze, 18 yıllık aktivite ve 600.000'den fazla ziyaretçiden sonra, Piaggio Müzesi, 250'den fazla parça sergilenen 5.000 m² yüzölçümüne ulaşmıştır.



Fotoğraf 87: Piaggio Müzesi'nden genel görünüm (www.museopiaggio.it/en/)

Bugün, Piaggio Grubunun ve markalarının tarihini anlatmakla kalmayan, aynı zamanda bir ülkenin hareketliliğinin ve endüstriyel ve sosyal gelişiminin tarihini izleyen birçok eşsiz örnek dahil olmak üzere iki tekerleğe adanmış en büyük ve en kapsamlı İtalyan müzesi haline gelmiştir. Piaggio Grubunun hikayesi, tüm ulaşım tarihini kapsadığından, gemi, tren, uçak, araba, scooter ve motosiklet ile bunlara ait markalardan oluşmaktadır. Bu nedenle Piaggio Müzesi, İtalya'nın ve Avrupa'nın tarihine damgasını vuran, son derece teknolojik ve yenilikçi bir sanayinin tarihinin izlenebildiği müzedir.

Müze salonları, Piaggio savaş öncesi havacılık ve demiryolu üretimi, zengin ve beğenilen Vespa koleksiyonu, Piaggio üç ve dört tekerlek koleksiyonu (Ape, Porter, mopedler) ve Grubun motosiklet ve spor tarihine ait çok sayıda eserini içermektedir.

Daha çok kalıcı koleksiyonların yer aldığı sergi alanlarında aynı zamanda Piaggio Müzesi geçici sergilere 340 m²'lik bir alan ayırmakta ve müzenin kültürel teklifini sürekli olarak değiştirerek sanattan teknolojiye ve bilimsel açıklamadan moda uzanan alanlara geçişini sağlamaktadır. Yıllar boyunca Dali, Picasso, Burri, Nomellini, Viani, Pellizza da Volpedo, Fattori, Modigliani, Carrà, Signorini, Soffici, Spreafico, Nespolo gibi sıra dışı sanatçıların sergileri, etkinlikleri ve eserleri ağırlanmıştır.

Müzedede sergilenen koleksiyonlar;

- Vespa Koleksiyonu
- Artistik ve Özel Araçlar Koleksiyonu
- Piaggio Koleksiyonu
- Gilera Koleksiyonu
- Moto Guzzi Koleksiyonu
- Aprilia Koleksiyonu

Müzenin dünyanın dört bir yanından gelen ziyaretçilerini en çok çeken koleksiyonu Vespa koleksiyonudur. Pontedera'da, 1940'lı yıllarda üretilen prototipler yer almaktadır. Standart üretim modelleri arasında, Nisan 1946 yılında piyasaya sürülen ilk 98cc serisi oldukça dikkat çekmektedir. 1953 Vespa 125cc Roman Holiday setinde, Audrey Hepburn ve Gregory Peck tarafından kullanılmıştır. 1970'li yıllarda Vespa 125cc Primavera ET3 versiyonu piyasaya sürülmüştür. Bunların yanı sıra bu koleksiyonda Vespa "U", Vespa GS 150cc, Vespa 50cc, 90cc Super Sprint, 125cc Primavera, Vespa 200cc Rally, PX 125 modeller yer almaktadır.

Artistik ve Özel Araçlar Koleksiyonunda, Madrid, Santiago Guillén ve Antonio Veciana'dan iki öğrencinin katıldığı efsanevi 150 S Scooter olan Vespa Dalì, sergilenmektedir. Bu bölümde Vespa efsanesini dünyanın dört bir yanına inşa etmede önemli bir rol oynamış olan sinemaya ayrı bir alan ayrılmıştır. Sinema tarihinin en unutulmaz film sahneleri Vespa: Roman Holidays (1953), Alfie, La Dolce Vita (1960), Quadrophenia (1979), Nanni Moretti'nin Caro Diario (1993) ve Sydney Pollack'in The

Interpreter (2005)). Bu bölüm ayrıca Piaggio'nun düzenlediği “VespArte” yarışması için genç tasarımcıların 2001 yılında yarattığı Giampaolo Talani ve Luca Moretto ve birkaç tanınmış sanatçıların yorumlarını sunmaktadır.



Fotoğraf 88: Artistik koleksiyonda yer alan Vespa 50 Special Mickey Mouse (www.museopiaggio.it/en/)

Piaggio Koleksiyonu, 1946 yılından bu yana şirketin kişisel taşımacılık sektöründe başarısını kazandıran ürünlerle (1953 Cassone, 1856 Calessino, “ateşe dayanıklı” versiyonu dahil olmak üzere çeşitli modellerin sergilendiği) zenginleştirilmiştir. Ayrıca bu koleksiyonda Vespa 400cc (Piaggio'nun 1957 yılından 1961 yılına kadar var olan küçük bir arabası) sergilenmektedir.

5.3. Motosiklet Müzelerinin Mekansal Analizleri

Bu bölümde araştırılan 3 motosiklet müzesinin mekan organizasyonu, sergi üniteleri, aydınlatma ve yönlendirme elemanları analizleri yapılacaktır.

5.3.1. Mekan Organizasyonu

Çalışmamızda incelenen motosiklet müzelerinde farklı mekan organizasyonları görülmüştür. Bunun yanı sıra müzeler için ortak organizasyonlar da vardır. Her üç müzede de hediyelik alan kısmı vardır. Yine her üç müzede de daimi ve geçici sergileme yapılan yerler mevcuttur. Bunun yanı sıra güçlenen sosyal medya ağları üzerinden müzeler ile ilgili bilgileri, etkinlikleri günlük olarak paylaşım yaparak muhtemel ve mevcut ziyaretçilerine yönelik bilgilendirmeler yapmaktadır.

5.3.2. Sergi Üniteleri

Orange County Choppers büyük camlı bir sergi mekanı kullanmaktadır. Eserler hava değişimlerinden en az şekilde etkilenmelerini sağlamak için plastik zemin üzerine çıkartılarak sergilenmektedir. Aynı zamanda ziyaretçilerin motosikletlere dokunup zarar vermelerini engellemek amacıyla bölüm ayırıcı halatlar kullanılmıştır. Mekan içerisinde monotonluğu azaltmak için ziyaretçilerin sosyal aktiviteler gerçekleştirdiği bölümler oluşturulmuştur. Ziyaretçilerde ilgiyi arttırmak adına Orange County Choppers'ta motosikletlerin geleneksel yöntemlerin dışında tavanda da sergilendiği görülmektedir. Firma yetkilileri ile gerçekleştirilen görüşmelerde tavanda sergilenen motosikletlerin uygulamanın zorluğu ve yöntemin riskleri sebebiyle genellikle firma sahibinin kişisel motosikletlerinin ya da manevi değerinden ötürü satılması planlanmayan modellerden seçildiği öğrenilmiştir.

Harley-Davidson Müzesi'nde sergileme genel olarak iç mekanda yapılmaktadır. Harley-Davidson Müzesi'nde sergileme yöntemlerinin ağırlıklı olarak sergilenen ürünün, motosikletin niteliklerine göre kurgulandığı görülmüştür. Örneğin tırmanma müsabakaları için özel hazırlanan bir motosikletin havaya doğru sıçarken, viraj kabiliyeti ile ünlenmiş bir modelin yatar şekilde viraj alarak sergilendiği belirlenmiştir. Bunun dışında Harley-Davidson Müzesi'nin mümkün olduğu kadar ziyaretçiler ve sergilenen ürünler arasında etkileşimi engellemek adına çekilen ayırıcı halatlardan imkanlar dahilinde kaçındıkları,

bunun yerine sergilenen ürünlerin bir kaide yardımıyla belirli bir yükseltiye çıkartılıp izleyici ve motosiklet arasında dolaylı yoldan meydana gelen mesafeden antipati kazanmadan faydalandıkları müze çalışanları tarafından aktarılmıştır.

Piaggio Müzesi'nde ise sergileme ziyaretçilerin sergilenen ürünler ile doğrudan etkileşim kurabilecekleri bir şekilde tasarlanmıştır. Zaman zaman tıpkı Harley-Davidson Müzesi'ndeki gibi kaide üzerine çıkartılan modeller sonrasında tekrar zeminle temas eder şekilde sergilenmektedirler. Kaide üzerinde sergilenirken araçların tanıtım broşürünün kaideye sabitlendiği, diğer durumlarda ise araçların üzerine belirli bir standart olmadan koyulduğu, bahse konu tanıtım broşürlerinde ürünlerin İtalyanca ve İngilizce çevirisi olmak üzere iki şekilde yazıldığı görülmüştür. Buna ek olarak sergilenen araçların arka planında temsil ettiği dönem ile ilgili reklam broşürlerinin, afiş tasarımlarının yer aldığı belirlenmiştir.

5.3.3. Aydınlatma Elemanları

Aydınlatma faktörü hem ürünlerin sergilenmesinin cazip hale getirilmesi hem de sergilenen ürünün korunması açısından oldukça önemlidir.

Orange County Choppers'da aydınlatma sisteminin geneli gün ışığı renk tonunda spotlar yardımı ile yapılmaktadır. Harley Davidson Müzesi'nde ise güneşin zararlı ışınlarından korunmak için bir panjur sistemi yapılmıştır. Mekan içerisine gelen güneş ışıklarının süzülerek içeriye alındığı, mümkün merteye düşük güce sahip spot ışıklarının kullanıldığı, daha fazla aydınlatmaya ihtiyaç duyulan durumlarda ise neon ışıklar yardımı ile aydınlatmanın sağlandığı görülmüştür.

Piaggio Müzesi'nde ışıklandırma sistemi, spot aydınlatma dışında mevcut gün ışığından istifade etmek amacıyla süzülerek maksimum düzeyde iç mekana aktarılmaktadır. Bu sayede iç mekan içerisinde sergilenen araçların renk değerleri ve üzerlerinde bulunan detaylar en ince ayrıntısına kadar görülmektedir.



Fotoğraf 89: Piaggio Müzesi aydınlatma biçimi (www.museopiaggio.it/en/)

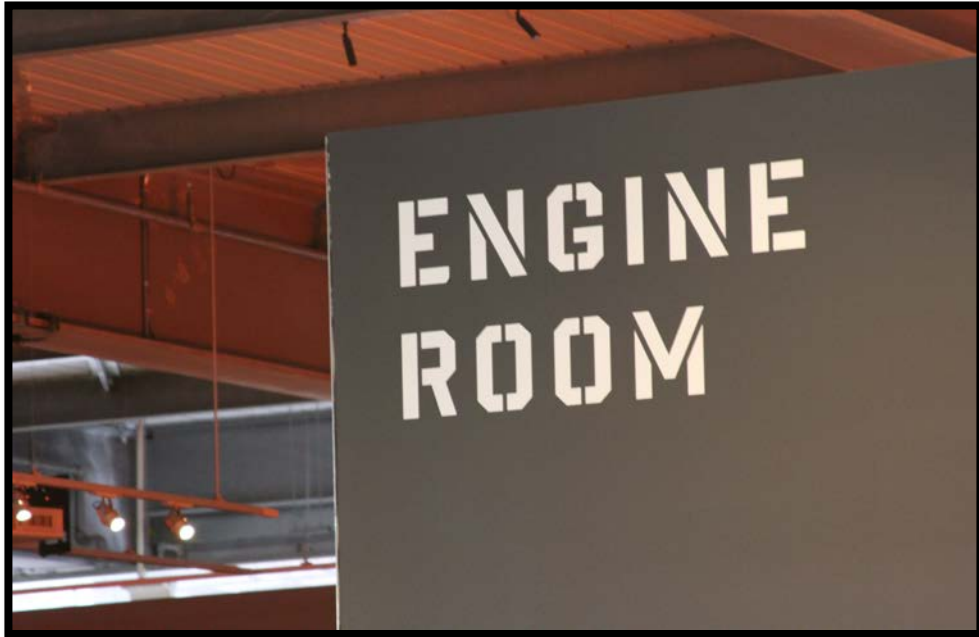
5.3.4. Yönlendirme Elemanları

Orange County Choppers'te yönlendirme elemanları olarak mekan içerisinde yer alan motosikletlerin kullanıldığı görülmüştür. Sadece bir tanesinin üretimi için yaklaşık 3 ay gibi bir süre harcanan el yapımı bu özel motosikletlerin teşhir edildiği mekan içerisinde, mekana ilk defa gelmiş kişiler üzerinde kafa karışıklığı oluşturduğu, bu sebepten ötürü ziyaret esnasında çeşitli sergilenen ürünlerin gözden kolaylıkla kaçırılabilirdiği görülmüştür. Mekan içerisinde sadece ana bölümleri birbirlerinden ayıran (örn. Motosikletler, Kıyafetler, Kafetarya vb.) yönlendirme elemanlarının oldukça özensiz bir şekilde kullanıldığı tespit edilmiştir. Fotoğraf 90'da kafeyi işaret eden yönlendirme elemanı görülmektedir.



Fotoğraf 90: Orange County Choppers'da yer alan yönlendirme elemanları (Arşiv: Barış Keskin)

Harley-Davidson müzesinde ise yönlendirme elemanlarının müzenin giriş alanından itibaren ziyaretçinin sergi alanındaki vaktini en verimli geçirebileceği şekilde kullanmasını amaçlayarak kullanıldığı, bunun sayesinde ise ziyaretçilerin sergilenen ve tarihsel öneme haiz olan tüm olgulardan maksimum bilgiyi ve tecrübeyi deneyimlemelerine olanak sundukları görülmüştür.



Fotoğraf 91: HD Müzesi'nde yer alan yönlendirme elemanları 1(Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 92: HD Müzesi'nde yer alan yönlendirme elemanları 2 (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 93: HD Müzesi'nde yer alan yönlendirme elemanları 3 (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 94: HD Müzesi'nde yer alan yönlendirme elemanları 4 (Arşiv: Barış Keskin)



Fotoğraf 95: HD Müzesi'nde yer alan yönlendirme elemanları 5 (Arşiv: Barış Keskin)

Piaggio müzesinde yönlendirme elemanları giriş, çıkış, yangın çıkışı, tuvalet gibi zaruri ihtiyaç duyulan bölgelerde kullanılmıştır. Bunun dışında mekan tasarımı sade ve anlaşılırdır ve aynı zamanda mekan tasarımı sergiyi gezerken izleyicilere yardımcı olacak şekilde planlanmıştır. Mekan içerisinde kalabalık görsellerden

kaçınılmış ve taşıtları ön plana çıkartacak yalın mekanlara ağırlık verilmiştir. Bu mekan tasarımı da yönlendirme elemanlarına olan ihtiyaçları azaltmıştır.

BÖLÜM VI. BULGULAR, SONUÇ VE ÖNERİLER

Motosiklet müzelerini analiz ettiğimiz çalışmamızda 3 müzeyi birbirleriyle kıyaslama fırsatı bulunmuştur. Bu kıyaslamaları yapabilmek için müzeler ziyaret edilmiş ve bu ziyaretler sonucunda elde edilen veriler analiz edilmiştir. Müzeler sergiledikleri eserlere göre değişiklik göstermektedir. Bu değişiklik mekan organizasyonu, sergileme yöntemi, yönlendirme ve aydınlatma yöntemlerine etki etmektedir. Tablo 4 çalışmamızda araştırılan müzelerin bu özelliklere göre kıyaslanmasını içermektedir.

Tablo 4: Araştırılan müzelerin mekansal analizleri

Mekan Adı	Mekansal Organizasyon		Sergileme Yöntemi	Aydınlatma Elemanı	Yönlendirme Elemanı
	Sergileme Alanı	Hediyelik Eşya Bölümü			
Orange County Choppers	Açık ve Kapalı	Var	Koruyucu halatlar ile eserler ayrılmış	Gün ışığı, renkli spotlar ve neon	Oldukça karmaşık ve düzensiz
Harley Davidson Museum	Açık ve Kapalı	Var	Eserin özelliğine göre sergileme	Panjur sistemi, spotlar ve neon	Düzenli ve işlevsel
Piaggio Museum	Açık ve Kapalı	Var	Ziyaretçi ile doğrudan etkileşim içinde	Gün ışığı ve spotlar	Sade ve amaca yönelik

Sonuç olarak çalışmamızda farklı müzelerde çeşitli mekan organizasyonları, sergileme biçimleri, aydınlatma ve yönlendirme elemanları görülmüş ve ilerideki müze çalışmaları için bilgi birikimi yapılmıştır. Literatürde oldukça az olan motosiklet müzeciliği konusunda detaylı analizler yapılmıştır. Çalışmamız taşıt müzeciliği çalışmalarına detaylı bir araştırma katmaktadır. Öte yandan çalışmamız Türkiye’de yer alan 2 otomobil müzesi (Rahmi Koç Müzesi ve Ural Ataman Otomobil Müzesi) ve 3 motosiklet müzesini içermektedir.

Motosiklet müzeleri genellikle üretiminin de yapıldığı ülkelerde yaygındır.

Türkiye’de motosiklet müzesi yer almamaktadır. Ancak ülkemizde yer alan bazı otomobil müzelerinin içerisinde motosiklet koleksiyonları da yer almaktadır.

Ülkemizde motosiklet müzesi kurulması durumunda çalışmamızda elde edilen analizlerden istifade edilebilecektir. Yapılan analizler gözönüne alınarak önerilerde bulunmak gerekirse; mekan organizasyonu ziyaretçiler açısından basit, eserler açısından iç ve dış etkenlere korunaklı olmalıdır. Eser ya da ürünlerin boyutlarının büyük olduğu gözönüne alınarak mekan seçimi yapılmalıdır. Aynı zamanda hava şartları, iklim koşulları, nem değerleri vb. etkenler değerlendirilmelidir. Sergileme biçimi olarak “koleksiyon odaklı sergileme” tercih edilebilir. Aynı zamanda kapalı alanda sergileme birçok faktör açısından değerlendirildiğinde daha uygun olabilir. Ziyaretçilerin eser ya da ürüne el değmemesi eserin ya da ürünün daha uzun süre sergilenmesini sağlayabilir. Müzeler içerisinde yapılacak olan hediyelik eşya dükkanları da ziyaretçilerin oldukça ilgisini çekmekte, ziyaretçiler gezdikleri müzelere dair anıları bu dükkanlardan edindikleri ürünler sayesinde saklayabilmektedirler. Aynı zamanda müzelerde kafelerin yer alması ziyaretçilerin dinlenmeleri açısından oldukça iyi bir seçenek olup, ziyaretçilerin sergi alanlarında daha uzun vakit geçirmelerine de imkan sağlamaktadır.

Müzeler için önemli diğer faktörler de aydınlatma ve yönlendirme elemanlarıdır. Aydınlatma elemanları eserin ya da ürünün çekiciliğini arttırmakla beraber esere ya da ürüne zarar vermemesi de gerekmektedir. Bu sebeple aydınlatma elemanların seçimi çok önemlidir. Araştırdığımız müzelerde genel olarak korunaklı gün ışığı uygulaması ve spot ışıklar dikkat çekmektedir. Ülkemizde motosiklet müzesi kurulması durumunda da bu elemanlar kullanılabilir. Müzeye gelen ziyaretçinin keyifli bir ziyaret gerçekleştirebilmesi için yönlendirme elemanlarının da önemi oldukça büyüktür. Kimse düzensiz ve karmaşık yerleri gezmeyi istemez. Aynı zamanda yönlendirme elemanlarının eksik olması müzeden alınacak verimi de düşürebilir. Motosiklet müzesi açılması durumunda yönlendirme elemanları; tipografik olarak birbirleri ile uyumlu, herkesin yararlanabileceği ve kolay anlaşılabilir nitelikte olmalıdır.

Sonuç olarak çalışmamız neticesinde elde edilen veriler ve deneyimler ülkemizde motosiklet müzesi kurulması durumunda bir rehber olarak kullanılabilir.

KAYNAKÇA

- Ahunbay, Z. 2017. *Endüstri Mirası Sitleri, Yapıları, Alanları ve Peyzajlarının Korunması İçin ICOMOS-TICCIH Ortak İlkeleri (DUBLİN İlkeleri)*. 14.02.2018.<www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_0437197001518162239.pdf>.
- Akbulut, G. 2010. *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye Demiryolu Ulaşımı (The Turkey Railway Transportation in terms of Politic Geography)*, Anı Yayıncılık, Ankara
- Akbulut, G.& Artvinli, E. 2011. *Effects of Turkish Railway Museums on Cultural Tourism*, Social and Behavioral Sciences 19: 131-138.
- Akbulut ve Sarıkaya 2011. Conference: The 9. Annual Conference of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility, At: Berlin Almanya
- Allen, Chester 2012. *Inside Line*. Sports Car Market. 24(10): 16.
- American Motorcyclist Assoc. 2007. *Our History*. Berkeley Police Department Online, City of Berkeley,
- Ankara Cultural and Tourism Manager, 2006. *Geçmişi Günümüze Bağlayan Ankara Müzeleri*, Ankara Valiliği Yayınları, Ankara.
- Atlıman, S. A. 2008. *Museological and Archaeological Studies in the Ottoman Empire During The Westernization Process in The 19 th Century*, METU University, Thesis of Master of Arts, Ankara.
- Başpınar, H. 2000-2001. *Müzecilik Tarihimiz ve İlk Türk Müzecisi Osman Hamdi Bey*, *Revak*: 265-272.
- Boyraz, B. 2013. Müze Teknolojileri ve Sergileme Farklılıkları, *İDİL*, 2(8): 119-128.
- Burgess Wise, D. *Historic Motor Cycles*. Hamlyn Publishing Group Limited. ISBN 0-600-34407-X.
- Buyurgan, S. ve Mercin, L. 2005. *Görsel Sanatlar Eğitiminde Müze Eğitimi ve Uygulamaları. (1. Baskı)*. Ankara: Görsel Sanatlar Eğitimi Derneği Yayınları.

Büyük Meydan Larousse Ansiklopedisi, 1992, 16: 8487.

Kervankıran İ. 2014. *Dünyada Değişen Müze Algısı Ekseninde Türkiye'deki Müze Turizmine Bakış* International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic 9(11): 345-369.

Burgess Wise, David. 2007. *Historic Motor Cycles*. Hamlyn Publishing Group Limited. ISBN 0-600-34407-X.

Cardoso de Matos A, Demeulenaere-Douyère C., Souto M.H. 2012 *The World Exhibitions and the Display of Science, Technology and Culture: Moving Boundaries*. Quaderns d'Història de l'Enginyeria 13 3-10.

Cato, J. 2003. *Harley-Davidson at 100*, The Vancouver Sun. Vancouver, B.C. p. E.1.Fro.

Cole, D. 2004. *Exploring the Sustainability of Mining Heritage Tourism*. Journal of Sustainable Tourism, 12(6): 480-494.

Çanakkale, E. 2012. *Endüstri Mirası Kapsamındaki Yapıların Korunarak Yeniden Değerlendirilebilmesinde Tasarımcı-Mekan Etkileşimi*. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

Deitrick, S.E. 1999. *Multi-layered economic restructuring in an old industrial region: The Pittsburgh Transition*, The Great Lakes Geographer, 6(1-2): 12-28.

de Cet, M. 2002. *The illustrated directory of motorcycles*. MotorBooks/MBI Publishing Company. p. 128. ISBN 978-0-7603-1417-3.

European Parliament's Committee on Transport and Tourism. 2013. *Directorate-general for internal policies policy department b: structural and cohesion policies transport and tourism industrial heritage and agri/rural tourism in europe a review of their development, socio-economic systems and future policy issues*

Edwards, J.A. & Llurdés i Coit, J.C. 1996. *Mines and quarries: Industrial heritage tourism*. Annals of Tourism Research, 23(2): 341-363.

Erbay, F. 2009. *Müze Yönetimini Kurumsallaştırma Çabası (1984-2009)*. Mimarlık Vakfı Enstitüsü, İstanbul.

- Falco, C.M.; Guggenheim Museum Staff 1998. *Issues in the Evolution of the Motorcycle. In Krens, Thomas; Drutt, Matthew. The Art of the Motorcycle.* Harry N. Abrams. pp. 24–31. ISBN 0-89207-207-5.
- Feilden, M. B. 2003. *Conservation of Historic Buildings*, Third Edition, Architectural Press, London.
- Fleming, C. 2015. *Petersen Automotive Museum reopens with dramatic architecture, interactive exhibits.* Los Angeles Times.
- Georgano G.N. 2002. *Early and Vintage Years, 1885-1930: The Golden Era of Coachbuilding.* Mason Crest Publishers.
- Gedikli, A. P. 2002. *The Transformation of Urban Waterfronts in İstanbul and Evaluation of The Golden Horn Arsenals.* Yüksek Lisans Tezi, ODTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Geijerstam, J. 2006. *Actors, Networks and Local Identities-Industriak Heritage Projects in Sweden.* (Tentative paper to workshop 5, Heritage protection: tourism, identity and local development). TICCIH XII International Congress, Terni, September 14-18, Stockholm, Sweden.
- Grant, R.M., Neupert, K.E. 2003. *Cases in contemporary strategy analysis* (3rd ed.). Wiley-Blackwell. ISBN 1-4051-1180-1.
- Gerçek, F. 1999. *Türk Müzeciliği.* Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara
- Hendee, G. *The AMA Motorcycle Hall of Fame Museum. Archived from the original on September 10, 2009.*
- Hildebrand & Wolfmuller 2007. *Brief History of the Marque: Hildebrand & Wolfmuller". Hildebrand & Wolfmuller Motorrad,* European Motorcycle Universe.
- Johnson, R.A. 2005. *Six men who built the modern auto industry.* MotorBooks International. ISBN 0-7603-1958-8. Retrieved 2010-11-12

- Jones, C. & Munday, M. 2001. *Blaenavon and United Nations World Heritage Site Status: Is conservation of industrial heritage a road to local economic development*. Regional Studies 36(6): 585-590.
- Kacabova, P. 2001. *Dealing With the Environmental Damages From The Past in the Czech Republic*: 8-11, CLARINET Sustainable Management of Contaminated Land Final Conference, June 21-22, 2001 Vienna, Austria, Federal Environment Agency Austria and the Federal Ministry for Agriculture, Forestry, Environment and Water Management: 123.
- Karadağ, D. 2008. *Kentsel Dönüşümün Tarihi* 28.02.2012 <www.v3.arkiterara.com>
- Kazas, J. 2008. *Endüstriyel Miras Kapsamındaki Alanların Kentsel Yenilemeyi Oluşturmadaki Rolünün İrdelenmesi Ödemiş Örneği*. Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kılınç, G. 2012. *Assessment of Brownfields Redevelopment Projects in Pittsburgh, PA with their Economic, Social and Institutional Dimensions*, AESOP'2012, (10-14 Temmuz 2012), Ankara.
- Kresnak, 2008. *Motorcycling for Dummies. Hoboken, New Jersey: For Dummies*, Wiley Publishing. ISBN 0-470-24587-5.
- Lynch, K. 1972. *What Time Is This Place?*. MIT Press, Cambridge.
- Madran, E., Şahin, Ö., Demirtaş, T. ve Maden, M. 2008. *Korumada Yeni Tanımlar Yeni Kavramlar: ATÖLYE "Endüstri Mirası*. TMMOB Mimarlar Odası Yayınları, Ankara: 82-83.
- Marsikova, K. 2006, *"Brownfield Sites in Europe"*, Liberec Teknik Üniversitesi- İktisat Fakültesi 5. Uluslararası Avrupa Bölgesi Çek Girişimcilik Sempozyumu, 2006 Yılı Avrupa Bölgesinde Çek Girişimciliği, Liberec Teknik Üniversitesi Yayını.
- Met Studio. 1998. *The Discovery Centre at Millennium Point Masterplan*. Unpublished content, Birmingham, 4.

- Mimarlar Odası. 2006. *Endüstri Mirası*. Kızılay, Ankara, TMMOB Mimarlar Odası, Dosya 03: 6-75.
- Moos, S. 2009. *The Entertainment Industry: An Introduction* CABI Tourism Texts.
- Simmons, J. 1964. *The Museum of Transport* Vol fs-6, Issue 3, 143.
- Okay, İ. 2007. *Askeri Müzelerde Grafik Tasarım ve Foça Deniz Müzesi Örneği*. Dokuz Eylül Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir.
- Özen, H. ve Sert, A. 2006. *Karadeniz’de Unutulan Endüstri Mirası*, Gazi Üniversitesi Müh. Mim. Fak. Dergisi, 21(3): 506.
- Özkasım, H& Ögel, S. 2005. *Türkiye’de Müzeciliğin Gelişimi*. İTÜ Sosyal Bilimler Dergisi, 2(1): 96-102.
- Öztekin, A. O. 2014. *Müze Kavramı ve Müze Yapılarının İç Mekanlarının İstanbul’dan Örneklerle İncelenmesi*. Haliç Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, (Yüksek Lisans Tezi), 1-150.
- Özdemir. D. 2010. *Kentsel Dönüşüm Olgusunun Süreç İçinde Değişen Anlamları*. Kentsel Dönüşümde Politika, Mevzuat, Uygulama, Nobel Yayınevi, Ankara
- Özden, P.P. 2008. *Kentsel Yenileme*. İmge Kitapevi Yayınları, Ankara
- Palmer, M. ve Neaverson, P. 1998. *Industrial Archaeology: Principles and Practice*. Routledge. London and New York.
- Prashad, S. 2006. *HOG WILD; U of T professor Brendan Calder is one of the legions of baby boomers who have helped to ensure the success of the Harley-Davidson brand name, not to mention its bottom line*. Toronto Star. Toronto, Ont. p. A.16.
- Rix, M. 1955. *Industrial Archaeology*, The Amateur Historian, 2(8): 225.
- Saner, M. 2012. *Endüstri Mirası: Kavramlar, Kurumlar ve Türkiye’deki Yaklaşımlar*. Planlama 53-66.
- Setright, L.J.K. 1979. *The Guinness book of motorcycling facts and feats*. Guinness Superlatives. pp. 8–18. ISBN 978-0-85112-200-7.

Shine 2009 *Harley Davidson Museum* Suttle-Straus, Waunakee

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

Tanyeli, G. 2000. *Endüstri Yapılarının Korunması ve Yeniden İşlevlendirilmesi*, Domus M Dergisi: 50-51.

The Petersen Automotive Museum Reopens After \$125-Million Renovation". Discover Los Angeles. Discover Los Angeles.

Torlak, E. S. 2013. *Endüstri Mirasının Ekonomiye Kazandırılması: Toronto Distillery District Dönüşüm Örneği*. SESSION 4C: Turizm I: 705-710.

Uğur, O.A. 2007. *Ankara Gari ve TCDD Müzeleri*, Ankaralı Gezginler 3 (Ed.: Timur Özkan), Pelikan Yayıncılık, Ankara.

Vance, B. 2009. *Motoring Memories: DKW/Auto Union, 1928–1966*". Canadian Driver.

Vaughn, Mark 2016. *Anatomy of a Makeover*. Autoweek: 4.

Walker, M. 2006. *Motorcycle: Evolution, Design, Passion*. JHU Press. ISBN 978-0-8018-8530-3.

WPBC (Western Pennsylvania Brownfields Center), 2007. *Southside Works (LTV)*, 26.02.2018<www.cmu.edu/steinbrenner/brownfields/Case%20Studies/pdf/southside%20works%20-%20LTV.pdf>

Yıldırım, A.E. 2006. *Güncel Bir Kent Sorunu: Kentsel Dönüşüm*. Planlama Dergisi, S: 2 Ankara

Yılmaz, S. 2005. *Visualization of Culture, History and Memory in Turkey: Museum Politics in the Post-1980s*, Bogaziçi University The Atatürk Institute, Thesis of Master of Arts, İstanbul.

Yılmaz, S.& Uysal, V.S. 2007. *Minia Türk: Culture, History, and Memory in Turkey in Post 1980s*, NaMu, Making National Museums Program, setting the Frames (Ed.:

Peter Aronson and Magdalena Hillström), 26-28 February, Norrköping, Sweden, p115- 125.

Yiğitcan, T. 2001. *Kentsel Yenileme Olgusu ve Gelişim Süreci*. Planlama Dergisi, S:4
Ankara.

Youngblood, Ed 2001. *The Rise and Fall*. American Motorcyclist. 55 (6).